



**Христо Първанов Първанов** е преподавател и ръководител на катедра "Икономика на транспорта" в УНСС. Научните и практическите му интереси са насочени към инвестициите в транспорта, сделките с ценни книжа, управлението и маркетинга на транспортните организации.

През 1986 г. защитава дисертация, свързана с международните превози на стоки с автомобилен транспорт, а през 2004 г. дисертационен труд по въпросите на транспортните системи.

Титуляр е на следните дисциплини, преподавани в бакалавърската и магистърската степен на обучение в специалност "Икономика на транспорта": Управление на транспортната фирма, Борси и борсови операции, Маркетинг на транспорта, Транспортни системи, Организация на товарните превози.



**Олимпия Здравкова Боева** е родена през месец януари 1977 г. в град София. Завършва бакалавърска степен по специалност "Икономика на индустрията" през 2000 г. От 2002 г. е магистър е по икономка на индустрията. Докторантка е към катедра "Икономика на транспорта". Научните ѝ интереси са в областта на финансовия анализ и инвестициите.

## **ПРОБЛЕМИ НА ИНТЕГРИРАНЕТО НА НАЦИОНАЛНИЯ С ЕВРОПЕЙСКИЯ ТРАНСПОРТ**

доц. д.ик.н. Христо Първанов  
докторант Олимпия Боева

### **УВОД**

Транспортът е отрасъл на стопанството, чиято дейност е тясно свързана с всички останали отрасли. Обемът на товарните превози зависи от териториалното разположение на промишлеността, селското стопанство, строителството и др. Пътническата превозна дейност също в много голяма степен зависи от развитието на другите стопански отрасли, а също и от демографски фактори.

Твърде специфични са взаимоотношенията между транспорта и другите отрасли на стопанството, което се определя от особеностите на транспортната дейност, заключаваща се в осъществяването на пространствено-икономическите връзки между отраслите на производството, между районите на отделната страна и между отделните страни в световен мащаб. Най-характерното за тези взаимоотношения е това, че транспортът е свързан с

всички други стопански отрасли и е продължение на всеки производствен процес. Връзките между транспорта и другите отрасли са по-сложни и многостранни в сравнение с тези между останалите отрасли. Развитието на транспорта, обемът на неговата работа и направленията на превозите зависят и се определят не само от развитието, но и от териториалното разположение на другите стопански отрасли. И обратното, развитието на транспортната мрежа на свой ред оказва влияние не само за нарастване на промишлената и селскостопанската продукция, но и за изменение на териториалното разположение на производството.

Важното стопанско и културно значение на транспорта предопределя големия интерес на Европейския съюз (ЕС) към разработването на цял комплекс от мерки за осигуряване на неговото ефективно развитие и функциониране. Още през 1994 г. на остров Крит беше проведена Втората общоевропейска транспортна конференция, която определи приоритетните трасета на международните транспортни коридори в Централна и Източна Европа. Последните са доразвити в Хелзинки през 1997 г. С това се координират усилията на европейските страни за по-нататъшно развитие и усъвършенстване на транспортните им системи и ефективната им интеграция с европейската транспортна система. Наред с това ЕС провежда целенасочена транспортна политика за изграждане на рационално съотношение между отделните видове транспорт, стимулиране на конкуренцията между транспортните фирми, намаляване вредното въздействие на транспорта върху околната среда и др.

Присъединяването на България към ЕС поставя важни задачи в областта на транспорта. Преди всичко е необходима всестранна интеграция на националния транспорт с европейската транспортна система. Във връзка с това на сегашния етап от развитието на интеграцията на европейския с националния транспорт изпъкват на преден план следните задачи на транспортната икономическа наука:

- Разкриване на състоянието на националния транспорт и съответствието му с европейските изисквания;
- Определяне на състоянието и тенденциите в развитието на европейския транспорт;
- Изследване на възможностите за усъвършенстване на транспортните връзки на България с европейските страни и развитието на комбинираните превози между тях;
- Изясняване на актуалните проблеми в процеса на реструктуриране на националния транспорт;
- Определяне на насоките за намаляване на вредното въздействие на националния транспорт върху околната среда;
- Изясняване на основните приоритети на националната транспортна политика в процеса на интеграция с европейския транспорт;
- Определяне на конкретните пътища за включване на националния транспорт в европейската транспортна система.

В предлаганата студия е направен опит за последователно решаване на така формулираните задачи. В съответната последователност тези задачи определят и структурата на изследването.

## 1. СЪСТОЯНИЕ НА НАЦИОНАЛНИЯ ТРАНСПОРТ

Националното стопанство и населението на България се обслужват от различни видове транспорт (*железопътен, въздушен, автомобилен, воден* и др.), всеки един от които има определени предимства и недостатъци в сравнение с другите видове транспорт.

Функционирането на всеки вид транспорт се определя от технико-икономическите му особености, определящи сферата на най-ефективното му използване.<sup>1</sup>

Железопътният транспорт има основно значение при превозите на масови товари на средни и дълги разстояния. Той играе решаваща роля за обслужването на междурайонното, а в редица случаи и на вътрешнорайонното разделение на труда. С това железопътният транспорт спомага за рационалното териториално разположение на производството. Важни са функциите на железопътния транспорт и при осъществяването на международния стокообмен.

Железопътният транспорт заема важно място и при извършването на пътнически превози. Сферата на неговото целесъобразно използване тук дори се разширява в сравнение с товарните превози и обхваща не само превозите на средни и дълги разстояния, но и масовите пътникопотоци на къси разстояния в крайградските райони. По принцип използването на железопътен транспорт е икономически изгодно при по-голяма концентрация на товаропотоците и пътникопотоците по обслужваните направления.

Автомобилният транспорт заема важно място при извършването на превозите на къси разстояния, а за дребнопартидните товари – и на дълги разстояния. Голямо е неговото значение и за подвозването на товари и пътници до и от железопътните гари и експлоатационните пунктове на другите видове транспорт. При превозите на пътници автомобилният транспорт успешно се използва и на по-дълги разстояния. Благодарение на високата интензивност на транспортните връзки, възможността за организиране на маршрути по всякакви направления и др., автомобилният транспорт се е утвърдил като основен вид транспорт за извършване на пътнически превози в страната.

Водният транспорт има решаващо значение за осъществяването на външнотърговския стокообмен. Той извършва значителни по обем превози на масови товари на дълги разстояния. По отношение на пътническите превози ролята на водния транспорт е ограничена и се свежда главно до обслужване на незначителни по обем туристически пътувания и на отделни крайбрежни пътникопотоци.

Мястото на въздушния транспорт в транспортната система на България е преди всичко при превозването на пътници, и то на сравнително дълги разстояния – главно в международно съобщение. При тези превози въздушният транспорт осигурява значителни икономии на време за пътуващите. Ролята му по отношение на товарните превози е ограничена и се свежда главно до превозване на дребни срочни пратки, ценни стоки, поща и някои видове бързоразвиващи се продукти.

Тръбопроводният транспорт е икономически изгоден за превозване на нефт от местодобива до нефтепреработвателните заводи, на нефтепродукти от нефтепреработвателните заводи до основните потребители и на природен газ в масови размери. Използването на тръбопроводен транспорт в посочените случаи съдейства за намаляване на разходите за извършване на превозите.

Настъпилите съществени изменения в условията за развитие на политическия и икономически живот след 1989 г. обусловиха обективната необходимост от нов подход във всички области, в това число и в транспорта. В резултат на това се формираха и нови условия, при които се развива и функционира националният транспорт. По-важните характеристики на външната среда, влияещи върху това развитие, могат да се обобщат по следния начин:

✂ Ясно очертани либерализационни процеси в областта на европейския транспорт;

✂ Значителен напредък на дерегулацията на ниво европейски международни организации;

<sup>1</sup> Мутафчиев, Л., Икономика на транспорта, С., 1994 г., стр. 43

☞ Създаване на правно-нормативни предпоставки за стимулиране на лоялната конкуренция между отделните видове транспорт и националните превозвачи на страните членки на ЕС;

☞ Чувствително нарастване на общото стопанско значение на транспорта за икономиката и интеграционните процеси в общността;

☞ Разкриване на нови пазари на транспортните предприемачи с изграждането на обща концепция за логистика и включване на транспортните услуги в производствения процес;

☞ Повишаване търсенето на транспортни услуги, обусловено от високите темпове на развитие на туризма;

☞ Засилване процеса на реструктуриране и приватизация във всички видове транспорт и особено в железопътния транспорт.

Влиянието на външната среда се пречупва през редица национални особености, които определят спецификата на преходния период в България и формират вътрешната среда, в която се развива и функционира транспортната система. Най-общо вътрешната среда се характеризира със следното:

- Бързо разрушаване на старите структури и взаимоотношения, характерни за централизираната планова икономика и много по-бавно полагане на основите на пазарното стопанство, в резултат на което се увеличава продължителността на прехода и се изискват значително по-големи усилия и по-висока цена за неговото осъществяване;

- Общата икономическа реформа в страната се осъществява без глобална стратегия за развитието на транспорта, в която да се съдържат ясни виждания за мястото, ролята и взаимовръзките между отделните негови подотрасли;

- Процесите на либерализация и реструктуриране в транспорта не се съпровождат в необходимата степен от изработването на ясни виждания и стратегия относно критериите, етапите и подходите за тяхното осъществяване и др.

През последните години намаляването на производството на различните отрасли, а също и недостатъчната способност на потребителите на транспортни услуги да се адаптират към новите условия, оказват неблагоприятно влияние върху равнището и вътрешноотрасловата структура на приходите от транспортна дейност. Едновременно с това средногодишният брой на заетите в отрасъла бележи трайна тенденция на намаление, като най-чувствително е то в автомобилния транспорт. При условията на значително намаляване на търсенето на превозни услуги през последните години почти всички звена на транспортната система разполагат с резервен производствен капацитет.

При осъществяването на товарната превозна дейност на транспортната система участват железопътният, автомобилният, речният, морският, въздушният и тръбопроводният транспорт. В пътническата превозна дейност не взема участие тръбопроводният транспорт, но за сметка на това значителен дял се пада на специфичните видове градски пътнически транспорт – тролейбусен и трамваен.

Участието на отделните видове транспорт при извършването на товарните превози в страната може да се характеризира с помощта на данните в таблица 1:

**Таблица 1**

Превозени количества товари по видове транспорт

| Видове транспорт | 1995 г. |      | 2000 г. |      | 2003 г. |      |
|------------------|---------|------|---------|------|---------|------|
|                  | хил.т.  | %    | хил.т.  | %    | хил.т.  | %    |
| Железопътен      | 32 916  | 29,9 | 21 082  | 22,2 | 20 049  | 18,7 |
| Автомобилен      | 48 393  | 44,0 | 36 758  | 38,8 | 54 743  | 51,2 |

|               |         |       |        |       |         |       |
|---------------|---------|-------|--------|-------|---------|-------|
| Речен         | 1 121   | 1,0   | 603    | 0,6   | 2 107   | 2,0   |
| Морски        | 18 089  | 16,5  | 18 619 | 19,6  | 12 065  | 11,3  |
| Въздушен      | 14      | 0,0   | 22     | 0,0   | 13      | 0,0   |
| Тръбопроводен | 9 445   | 8,6   | 17 674 | 15,8  | 18 034  | 16,8  |
| ОБЩО          | 109 978 | 100,0 | 94 758 | 100,0 | 107 011 | 100,0 |

\* Изчисленията са на авторите по данни от Статистически годишник на Република България 2001 – 2004 г.

След значителното намаляване на обема на товарните превози в мащаба на националната транспортна система през периода 1995 – 2000 г. се наблюдава нарастване и през 2003 г. почти е достигнато изходното равнище от 1995 г. Увеличението през периода 2000 – 2003 г. е главно за сметка на автомобилния, а в значително по-малка степен – на речния и тръбопроводния транспорт. През този период намалява количеството на превозените товари по железопътния и морския транспорт, в резултат на което значително спада техният относителен дял в общия обем на товарните превози.



Графика 1

В таблица 2 е показано мястото на отделните видове транспорт в общия обем на извършената превозна работа, изразена в тонкилометри.

Таблица 2

Извършена товарна превозна работа от отделните видове транспорт

| Видове транспорт | 1995 г.    |   | 2000 г.    |   | 2003 г.    |   |
|------------------|------------|---|------------|---|------------|---|
|                  | млн. т.км. | % | млн. т.км. | % | млн. т.км. | % |

|               |        |       |        |       |        |       |
|---------------|--------|-------|--------|-------|--------|-------|
| Железопътен   | 8 595  | 9,9   | 5 538  | 6,3   | 5 280  | 7,0   |
| Автомобилен   | 1 958  | 2,2   | 4 127  | 4,7   | 6 840  | 9,1   |
| Речен         | 733    | 0,8   | 313    | 0,4   | 783    | 1,1   |
| Морски        | 75 468 | 86,5  | 74 391 | 84,5  | 58 312 | 77,6  |
| Въздушен      | 46     | 0,1   | 46     | 0,1   | 21     | 0,0   |
| Тръбопроводен | 410    | 0,5   | 3 637  | 4,0   | 3 904  | 5,2   |
| ОБЩО          | 87 210 | 100,0 | 88 052 | 100,0 | 75 140 | 100,0 |

\* Изчисленията са на авторите по данни от Статистически годишник на Република България 2001 – 2004 г.

В сравнение с 1995 г. и 2000 г. през 2003 г. е отбелязано значително (с 14%) намаление на извършената превозна работа от транспортната система на страната. Това се обяснява със съществено намаляване на извършената превозна работа от морския транспорт, чийто относителен дял от 86,5% през 1995 г. се свежда до 84,5% през 2000 г. и 77,6% през 2003 г.

Съпоставянето на данните в таблица 2 с тези в таблица 1 показва наличието на съществени различия в относителния дял на всеки отделен вид транспорт в общото количество на превозените товари и в извършената превозна работа. Например дялът на морския транспорт в извършената превозна работа от националната транспортна система е многократно по-голям в сравнение с неговия дял в количеството на превозените тонове. Това се обяснява с голямото средно превозно разстояние на един тон товар по морския транспорт. В същото време относителният дял на автомобилния транспорт в количеството на превозените тонове е 51,2%, а в извършената превозна работа – едва 9,1%. Това се обяснява със сравнително малката величина на превозното разстояние на товарите в този вид транспорт. По същата причина, макар и в по-други съотношения, относителният дял на железопътния, речния и тръбопроводния транспорт в количеството на превозените тонове е по-висок, отколкото в извършената превозна работа. Тези отклонения се обуславят от различията в средното превозно разстояние на един тон товар по отделните видове транспорт (таблица 3).

**Таблица 3**

Средно превозно разстояние на един тон товар по отделните видове транспорт (км)

| Видове транспорт | 1995 г. | 2000 г. | 2003 г. |
|------------------|---------|---------|---------|
| Железопътен      | 261,1   | 262,7   | 263,4   |
| Автомобилен      | 40,5    | 112,3   | 125,6   |
| Речен            | 653,9   | 519,1   | 371,6   |
| Морски           | 4 172,0 | 3 995,4 | 4 833,2 |
| Въздушен         | 3 285,7 | 2 090,9 | 1 615,4 |
| Тръбопроводен    | 43,4    | 205,7   | 216,5   |
| ОБЩО             | 793,0   | 929,2   | 702,2   |

Особено съществено влияние върху средното превозно разстояние на един тон товар в мащаба на транспортната система оказват тенденциите в изменението на превозната работа на морския транспорт, чийто относителен дял обаче намалява от 86,5% през 1995 г. на

77,6% през 2003 г. Именно това е основната причина за намаляване както на количеството на извършената превозна работа, така и на средното превозно разстояние на един тон товар в мащаба на транспортната система на България.

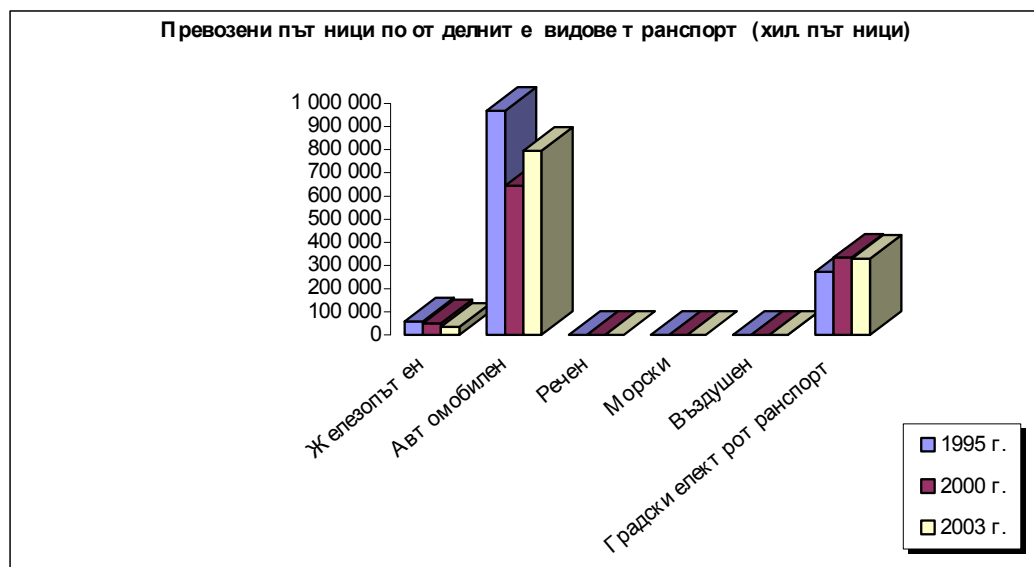
По-различно е участието на отделните видове транспорт в пътническата превозна дейност на транспортната система. Това се потвърждава и от съотношението на отделните видове транспорт в общия брой на превозените пътници в страната (таблица 4).

**Таблица 4**

Превозени пътници по отделните видове транспорт

| Видове транспорт         | 1995 г.       |       | 2000 г.      |       | 2003 г.      |       |
|--------------------------|---------------|-------|--------------|-------|--------------|-------|
|                          | хил. пътници. | %     | хил. пътници | %     | хил. пътници | %     |
| Железопътен              | 58 940        | 4,5   | 50 029       | 4,9   | 35 206       | 3,0   |
| Автомобилен              | 967 343       | 74,4  | 643 995      | 62,5  | 795 066      | 68,5  |
| Речен                    | 9             | 0,0   | 1            | 0,0   | 73           | 0,0   |
| Морски                   | 18            | 0,0   | -            | -     | 6            | 0,0   |
| Въздушен                 | 1 297         | 0,1   | 1 261        | 0,1   | 1 471        | 0,1   |
| Градски електротранспорт | 273 544       | 21,0  | 334 847      | 32,5  | 329 444      | 28,4  |
| ОБЩО                     | 1 301 151     | 100,0 | 1 030 133    | 100,0 | 1 161 266    | 100,0 |

\* Изчисленията са на авторите по данни от Статистически годишник на Република България 2001 – 2004 г.



**Графика 2**

В таблица 4 са включени всички превози на пътници в мащаба на националната транспортна система – както междуселищни, така и вътрешноградски. Изцяло вътрешноградски са пътуванията с градски електротранспорт, чийто относителен дял се увеличава от 21,0% през 1995 г. на 28,4% през 2003 г. Въпреки намаляването на относителния дял на автомобилния транспорт през разглеждания период, той продължава да функционира като основен вид транспорт за извършване на пътнически превози в страната, чийто относителен дял е почти 70% от общия брой на превозените пътници. През 2003 г. се наблюдава все още слабо оживление на пътническата превозна дейност на водния (главно на морския) транспорт, което може да се разглежда като начало на бъдещото по-сериозно нарастване на туристическите пътувания.

Основание да се твърди, че автомобилният транспорт заема основно място при извършването на пътническите превози от националната транспортна система дава и обстоятелството, че той има преобладаващ относителен дял не само в общия брой на превозените пътници, но и в извършената превозна работа, изразена в пътниккилометри (таблица 5).

Таблица 5

Извършена пътническа превозна работа от отделните видове транспорт

| Видове транспорт         | 1995 г.       |              | 2000 г.       |              | 2003 г.       |              |
|--------------------------|---------------|--------------|---------------|--------------|---------------|--------------|
|                          | млн.пкм.      | %            | млн.пкм.      | %            | млн.пкм.      | %            |
| Железопътен              | 4 693         | 23,0         | 3 472         | 27,4         | 2 518         | 11,9         |
| Автомобилен              | 11 566        | 56,7         | 5 717         | 45,1         | 14 400        | 68,2         |
| Речен                    | 6             | 0,0          | 1             | 0,0          | 0             | 0,0          |
| Морски                   | 1             | 0,0          | -             | -            | 0             | 0,0          |
| Въздушен                 | 3 133         | 15,4         | 2 257         | 17,8         | 3 005         | 14,2         |
| Градски електротранспорт | 1 005         | 4,9          | 1 229         | 9,7          | 1 206         | 5,7          |
| <b>ОБЩО</b>              | <b>20 404</b> | <b>100,0</b> | <b>12 676</b> | <b>100,0</b> | <b>21 129</b> | <b>100,0</b> |

\* Изчисленията са на авторите по данни от Статистически годишник на Република България 2001 – 2004 г.

Наблюдава се и тенденция на нарастване на относителния дял на автомобилния транспорт в извършената пътническа превозна работа от националната транспортна система. Сравнително висок е относителният дял и на въздушния транспорт, което се обяснява с голямото средно превозно разстояние на един пътник по този вид транспорт (таблица 6).

Таблица 6

Средно превозно разстояние на един пътник по отделните видове транспорт (км.)

| Видове транспорт | 1995 г. | 2000 г. | 2003 г. |
|------------------|---------|---------|---------|
| Железопътен      | 79,6    | 69,4    | 71,5    |
| Автомобилен      | 12,0    | 8,9     | 18,1    |
| Речен            | 66,7    | 99,8    | -       |
| Морски           | 55,6    | -       | -       |



|                          |         |         |         |
|--------------------------|---------|---------|---------|
| Въздушен                 | 2 415,6 | 1 789,8 | 2 042,8 |
| Градски електротранспорт | 3,7     | 3,7     | 3,7     |
| ОБЩО                     | 15,7    | 12,3    | 18,2    |

Нарастването на средното превозно разстояние на един пътник през периода 2000 – 2003 г. е главно за сметка на автомобилния транспорт, на който в 2003 г. се падат 68,3% от пътническата превозна работа на транспортната система. Със значителна стабилност се характеризира средното превозно разстояние на един пътник в градския електротранспорт.

Анализът на тенденциите в развитието на товарната и пътническата превозна дейност следва да обхване и някои по-специфични моменти в отделните видове транспорт. Например в цялостната превозна дейност на железопътния транспорт важно място заемат товарните превози в международно съобщение. Конкретна предства за тези превози може да се получи въз основа на данните от таблица 7.

Таблица 7

Превозени товари по железопътния транспорт в международно съобщение

| Показатели | 1995 г. |       | 2000 г. |       | 2003 г. |       |
|------------|---------|-------|---------|-------|---------|-------|
|            | хил. т. | %     | хил. т. | %     | хил. т. | %     |
| Износ      | 1 725   | 59,5  | 1 677   | 49,0  | 1 821   | 44,5  |
| Внос       | 801     | 27,6  | 1 044   | 30,5  | 1 480   | 36,2  |
| Транзит    | 377     | 12,9  | 698     | 20,5  | 789     | 19,3  |
| ОБЩО       | 2 903   | 100,0 | 3 419   | 100,0 | 4 090   | 100,0 |

Като твърде положителна тенденция следва да се отбележи значителното нарастване на количеството на превозените товари с железопътен транспорт в международно съобщение. В сравнение с 1995 г. това нарастване е със 17,8% през 2000 г. и с 40,9% през 2003 г. Положителна тенденция е и увеличаването на относителния дял на транзита, което е особено забележимо през периода 1995 – 2000 г.

Извършената превозна работа, изразена в тонкилометри, при осъществяването на товарната превозна дейност на железопътния транспорт е показана в следващата таблица 8.

Таблица 8

Извършена превозна работа при международните товарни превози по железопътен транспорт

| Показатели | 1995 г.   |       | 2000 г.   |       | 2003 г.   |       |
|------------|-----------|-------|-----------|-------|-----------|-------|
|            | млн. ткм. | %     | млн. ткм. | %     | млн. ткм. | %     |
| Износ      | 496       | 55,2  | 445       | 43,0  | 392       | 39,9  |
| Внос       | 215       | 23,9  | 284       | 27,5  | 286       | 29,1  |
| Транзит    | 188       | 20,9  | 305       | 29,5  | 304       | 31,0  |
| ОБЩО       | 899       | 100,0 | 1 034     | 100,0 | 982       | 100,0 |

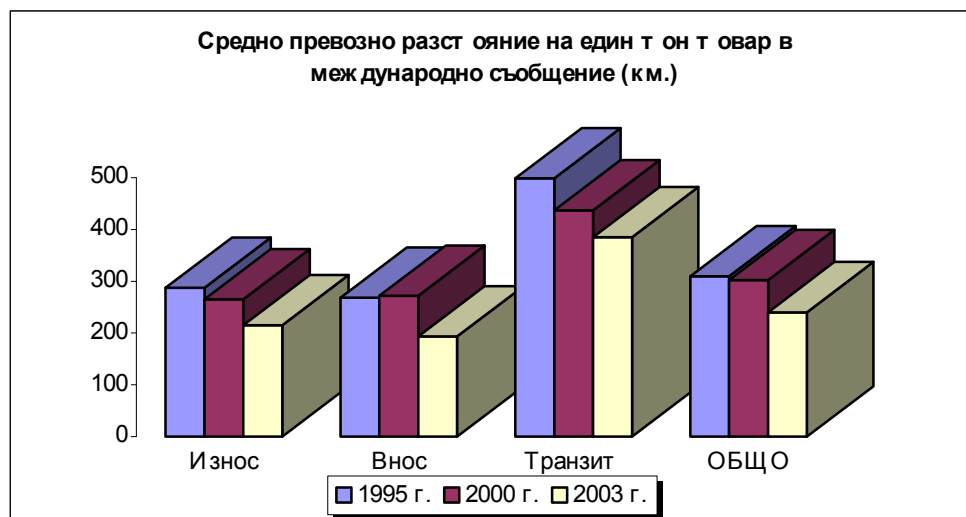
Характерно е, че извършената превозна работа при международните товарни превози по железопътния транспорт нараства значително по-бавно в сравнение с количеството на

превозените товари. Това може да се обясни с тенденцията на намаляване на средното превозно разстояние на един тон товар при международните железопътни превози.

**Таблица 9**

Средно превозно разстояние на един тон товар в международно съобщение (км.)

| Показатели | 1995 г. | 2000 г. | 2003 г. |
|------------|---------|---------|---------|
| Износ      | 287,5   | 265,4   | 215,3   |
| Внос       | 268,4   | 272,0   | 193,2   |
| Транзит    | 498,7   | 437,0   | 385,3   |
| ОБЩО       | 309,7   | 302,4   | 240,1   |



**Графика 3**

Особено значително (с 20,6%) е намаляването на средното превозно разстояние общо за международните товарни превози по железопътния транспорт през периода 2000 – 2003 г. През този период намаление на средното превозно разстояние на един тон товар е отбелязано при всички видове международно съобщение (износ, внос и транзит).

Важно място в превозната дейност на националния транспорт се пада и на автомобилния транспорт. В особено голяма степен това се отнася за пътническата превозна дейност на автомобилния транспорт, който заема първо място сред видовете транспорт по отношение както на броя на превозените пътници, така и на извършената превозна работа в пътническите километри.

В таблица 10 са приведени основните показатели за превозната дейност на автобусния транспорт през периода 1996 – 2003 г.

**Таблица 10**

Превозна дейност на автобусния транспорт

| Показатели                      | 1996 г. | 2000 г.   | 2003 г. | % 2003/1996 г. |
|---------------------------------|---------|-----------|---------|----------------|
| Автобуси, бр.                   | 8 060   | 13 200    | 10 322  | 128,1          |
| Пътнически места, бр.           | 597 807 | 830 531   | 631 855 | 105,7          |
| Превозени пътници, хил.         | 816 370 | 1 108 522 | 795 066 | 97,4           |
| Извършена работа, млн.пкм.      | 9 296   | 14 587    | 14 400  | 154,9          |
| Средно превозно разстояние, км. | 11,4    | 13,2      | 18,1    | 158,8          |

През разглеждания период броят на автобусите се е увеличил с 28%, а броят на пътническите места в тях – с по-малко от 6%. Тази тенденция е свързана с намаляването на средната пътниковместимост на един автобус, която от 74,2 места през 1996 г. е сведена до 61,2 места през 2003 г. Това може да се смята за рационално, тъй като през последните години автобусният транспорт усвоява направления с по-малки пътничкопотоци, а по тези направления следва да се използват автобуси с по-малка пътниковместимост. Тази постановка се потвърждава и от факта, че през периода 1996 – 2003 г. е отбелязано известно (с 2,6%) намаление на броя на превозените пътници. В същото време е отбелязано значително нарастване на извършената превозна работа от автобусния транспорт, изразена в пътничкилометри. Тази тенденция е съпроводена с удължаване на средното превозно разстояние на един пътник.

В таблица 10 са обобщени данните за междуселищния автобусен транспорт с тези за вътрешноградския. Двете разновидности на автобусния транспорт обаче съществено се различават по своите сфери на действие и основно предназначение. Характерно за междуселищните (включително и международните) превози на пътници с автобуси е голямото средно превозно разстояние на един пътник (таблица 11).

Таблица 11

Междуселищни и международни превози на пътници с автобусен транспорт

| Показатели                                         | 1996 г. | 2000 г. | 2003 г. | % 2003/1996 г. |
|----------------------------------------------------|---------|---------|---------|----------------|
| Междуселищни автобусни линии, бр.                  | 4 528   | 3 208   | 2 639   | 58,3           |
| Дължина на междуселищните автобусни линии, хил.км. | 200,5   | 209,6   | 264,5   | 131,9          |
| Превозени пътници, хил.                            | 259 726 | 312 843 | 308 218 | 118,7          |
| Извършена работа, млн.пкм.                         | 5 296   | 8 619   | 10 709  | 203,2          |
| Средно превозно разстояние, км.                    | 20,3    | 27,6    | 34,7    | 170,9          |

Характерно е преди всичко това, че при отбелязаното през периода 1996 – 2003 г. значително (с 41,7%) намаление на броя на междуселищните автобусни линии тяхната дължина е увеличена с около 32%. Това може да се обясни с увеличаване на относителния дял на международните автобусни линии, които са включени в тази група. Значително увеличение е отбелязано по отношение броя на превозените пътници и особено на извършената превозна работа, изразена в пътничкилометри. Посочените тенденции намират в крайна сметка отражение върху средното превозно разстояние на един пътник, което значително нараства през разглеждания период.

За анализиране на основните показатели за вътрешноградските превози с автобуси следва да се използват данните от таблица 12.

**Таблица 12**

Вътрешноградски превози на пътници с автобусен транспорт

| Показатели                          | 1996 г. | 2000 г. | 2003 г. | % 2003/1996 г. |
|-------------------------------------|---------|---------|---------|----------------|
| Градски автобусни линии, бр.        | 533     | 586     | 426     | 79,9           |
| Дължина на градските линии, хил.км. | 4,6     | 5,8     | 4,3     | 93,5           |
| Превозени пътници, хил.             | 556 844 | 795 679 | 486 849 | 87,4           |
| Извършена работа, млн.пкм.          | 4 027   | 5 968   | 3 691   | 91,7           |
| Средно превозно разстояние, км.     | 7,2     | 7,5     | 7,6     | 105,6          |

Автобусният транспорт има основно значение за обслужването на градовете. Тролейбусен транспорт функционира засега само в 15 града на страната. През 2000 г. броят на превозените пътници с тролейбуси е 4,35 пъти, а през 2003 г. – 2,97 пъти по-малък от броя на превозените пътници с автобуси. Характерно обаче е това, че и по двата вида градски пътнически транспорт броят на превозените пътници през последните години намалява. Особено значително по размери е намаляването на вътрешноградските превози на пътници с автобуси. В сравнение с 1996 г. през 2003 г. то е с 12,6%, а в сравнение с 2000 г. – с 38,8%. Обяснение на тази тенденция може да се търси в следните причини:

*Първо*, отказът на предприятията, извършващи градски пътнически превози от обслужването на някои нерентабилни линии – главно на къси разстояния. Това се потвърждава и от тенденцията на увеличаване на средното превозно разстояние на един пътник – от 7,2 км. през 1996 г. на 7,5 км. през 2000 г. и на 7,6 км. през 2003 г.

*Второ*, намаляването на броя на жителите в редица градове на страната. Така в рамките само на една година (2003 г. спрямо 2002 г.) населението на град Варна е отбелязало намаление от 313 400 на 312 155, на Бургас – от 192 566 на 190 507, на Русе – от 160 006 на 158 875, на Стара Загора – от 143 871 на 141 722, на Плевен – от 119 434 на 116 938 и т.н. При това намалението е главно за сметка на населението в трудоспособна възраст, което създава предпоставки за редуциране броя на вътрешноградските придвижвания.

Тенденциите в развитието на товарния автомобилен транспорт могат да се характеризират с помощта на данните в таблица 13.

**Таблица 13**

Превозна дейност на товарния автомобилен транспорт

| Показатели                 | 1996 г. | 2000 г. | 2003 г. | % 2003/2000 г. |
|----------------------------|---------|---------|---------|----------------|
| Превозени товари, хил.т.   | 40 669  | 36 758  | 54 743  | 148,9          |
| в т.ч. вътрешни превози    | .       | 33 281  | 50 923  | 153,0          |
| Извършена работа, млн.ткм. | 1 358   | 4 127   | 6 840   | 165,7          |
| в т.ч. вътрешни превози    | .       | 1 181   | 2 086   | 176,6          |

|                                 |    |     |     |       |
|---------------------------------|----|-----|-----|-------|
| Средно превозно разстояние, км. | 33 | 112 | 125 | 111,6 |
| в т.ч. вътрешни превози         | .  | 35  | 41  | 117,1 |

През 1996 г. липсват данни за вътрешните превози отделно от общия обем на товарните автомобилни превози. За периода 2000 – 2003 г. е отбелязано значително нарастване на товарната превозна дейност на автомобилния транспорт. При това с относително по-бързи темпове се увеличава извършената превозна работа, изразена в тонкилометри. През 2003 г. тя е увеличена с 65,7% спрямо 2000 г., докато нарастването на количеството на превозените товари за същия период е с 48,9%. Резултатът от проявлението на тази тенденция е увеличаването на средното превозно разстояние на един тон товар.

Въз основа на данните от таблица 13 може да се изчисли, че през 2003 г. в международно съобщение са превозени 3820 хил.т., при което извършената превозна работа възлиза на 4754 млн.ткм. Средното превозно разстояние на един тон товар при международните автомобилни превози през същата година е 1245 км. Това показва, че международният товарен автомобилен транспорт извършва превози не само до близкоразположени, но и до по-отдалечени страни.

Със специфични особености се характеризира превозната дейност на водния (речен и морски) транспорт. При определяне мястото на водния транспорт в националната транспортна система следва да се отбележи значителният обем на товарната превозна дейност, докато обемът на пътническите превози е незначителен.

Основните показатели за товарната и пътническата превозна дейност на речния транспорт са показани в таблица 14.

В таблица 14 е показана само товарната превозна дейност на българския речен транспорт. Пътническата превозна дейност през разглеждания период е съвсем незначителна – например през 2003 г. са превозени общо 73 хил. пътници.

Прави впечатление обстоятелството, че при намаляване на изминатия път от корабите с 19% през периода 1996 – 2003 г. количеството на превозените товари се е увеличило повече от два пъти, а извършената превозна работа – с около 25%. Това може да се разглежда като положителна тенденция – резултат на по-пълното използване на капацитета на наличния речен флот. Извършените превози на товари от речния транспорт са почти изцяло в международно съобщение. Относителният дял на превозите в крайбрежно съобщение е незначителен – съответно 1,4% през 1996 г. и 0,9% през 2003 г.

**Таблица 14**

Превозна дейност на речния транспорт

| Показатели                       | 1996 г. | 2000 г. | 2003 г. | % 2003/1996 г. |
|----------------------------------|---------|---------|---------|----------------|
| Изминат път от корабите, хил.км. | 1 458   | 689     | 1 181   | 81,0           |
| в т.ч. международно съобщение    | 1 417   | 689     | 1 181   | 83,3           |
| Превозени товари, хил.т.         | 999     | 1 846   | 2 107   | 210,9          |
| в т.ч. международно съобщение    | 985     | 1 835   | 2 089   | 212,1          |
| Извършена работа, млн.ткм.       | 627     | 397     | 783     | 124,9          |
| в т.ч. международно съобщение    | 624     | 394     | 779     | 124,8          |

|                                 |     |     |     |      |
|---------------------------------|-----|-----|-----|------|
| Средно превозно разстояние, км. | 628 | 215 | 372 | 59,2 |
|---------------------------------|-----|-----|-----|------|

Посоченото в таблица 14 намаляване на средното превозно разстояние на един тон товар може да се разглежда като временно явление. В бъдеще ще се увеличават превозите от и до страните, разположени по средното и горното течение на река Дунав, което ще влияе за увеличаване разстоянията на превозите.

Тенденциите в развитието на товарната превозна дейност на морския транспорт могат да се разкрият с помощта на данните в следващата таблица 15.

**Таблица 15**

Превозна дейност на морския транспорт

| Показатели                              | 1996 г. | 2000 г. | 2003 г. | % 2003/1996 г. |
|-----------------------------------------|---------|---------|---------|----------------|
| Изминат път от морските кораби, хил.км. | 6 418   | 6 478   | 5 136   | 80,0           |
| в т.ч. международно съобщение           | 6 418   | 6 478   | 5 136   | 80,0           |
| Превозени товари, хил.т.                | 18 089  | 18 619  | 12 065  | 66,7           |
| в т.ч. международно съобщение           | 18 089  | 18 619  | 12 065  | 66,7           |
| Извършена работа, млн.ткм.              | 75 468  | 74 391  | 58 312  | 77,3           |
| в т.ч. международно съобщение           | 75 468  | 74 391  | 58 312  | 77,3           |
| Средно превозно разстояние, км.         | 4 172   | 3 995   | 4 833   | 115,8          |

През периода 1996 – 2000 г. се наблюдава известно стабилизиране на товарната превозна дейност на националния морски транспорт. След 2003 г. обаче е отбелязано значително намаление както на общото количество на превозените товари, така и на тонкилометровата превозна работа. Характерно е и това, че темповете на намаляване на основните показатели на товарната превозна дейност (превозени тонове товари и извършена работа) значително изпреварват темповете на намаляване на проплаваното разстояние от морските кораби. Така в сравнение с 1996 г. изминатият път от морските кораби през 2003 г. намалява с 20%, докато количеството на превозените товари намалява с 33,3%, а извършената тонкилометрова работа – с 22,7%. Това може да се обясни с влошаване използването на товароподемността на морския търговски флот.

Основното предназначение на гражданския въздушен транспорт се заключава преди всичко в извършването на пътнически превози на дълги разстояния – главно в международно съобщение. Основните показатели за превозната дейност на въздушния транспорт са показани в таблица 16.

**Таблица 16**

Превозна дейност на гражданския въздушен транспорт

| Показатели               | 1996 г. | 2000 г. | 2003 г. | % 2003/1996 г. |
|--------------------------|---------|---------|---------|----------------|
| Превозени пътници, хил   | 1 297   | 1 261   | 1 471   | 113,4          |
| в т.ч. по вътрешни линии | 92      | 75      | 46      | 50,0           |

|                            |         |         |         |      |
|----------------------------|---------|---------|---------|------|
| Извършена работа, млн.пкм. | 3 132,8 | 2 256,7 | 3 005,0 | 95,9 |
| в т.ч. по вътрешни линии   | 39,6    | 32,7    | 17,3    | 43,7 |
| Превозени товари, т.       | 14 139  | 22 403  | 12 563  | 88,9 |
| в т.ч. по вътрешни линии   | 187     | 131     | 0       | 0    |
| Извършена работа, хил.ткм. | 46 225  | 46 490  | 20 645  | 44,7 |
| в т.ч. по вътрешни линии   | 109     | 59      | 0       | 0    |

Характерно е, че при нарастване броя на превозените пътници по въздушния транспорт с повече от 13% през периода 1996 – 2003 г. пътническите превози само по вътрешни линии са отбелязали двукратно намаление. Това е резултат на утвърждащата се тенденция за използване на въздушния транспорт предимно за превоз на пътници на далечни разстояния. При сравнително малките размери на нашата страна такива са превозите в международно съобщение.

Независимо от намаляването на относителния дял на превозените пътници по вътрешните линии средното превозно разстояние на един пътник намалява от 2 415 км. през 1996 г. на 2 043 км. през 2003 г., респ. с 15,4%

Обемът на товарните превози с въздушен транспорт все още е незначителен. След 2000 г. товари по вътрешни авиолинии фактически не се превозват. В сравнение с 2000 г. през 2003 г. е отбелязано абсолютно намаление на товарните превози по въздушния транспорт.

Направеният анализ показва, че през последните години по отделни показатели са намерили проявление положителни тенденции в развитието на националния транспорт. Предстои обаче да бъдат решени редица актуални проблеми, за да може той успешно да се интегрира с европейската транспортна система.

## 2. ТЕНДЕНЦИИ В РАЗВИТИЕТО НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ТРАНСПОРТ

Въпреки силно интегриращите му функции ЕС не може да се разглежда като държава. Нещо повече, разширяването на наднационалните елементи в него е съпроводено със силна съпротива в почти всички страни членки. В същото време ЕС не е обикновена международна организация, защото притежава определени федеративни елементи. Тези особености дават съответно отражение и върху транспорта. Всяка отделна страна провежда определена политика за усъвършенстване на транспортната ситема, функционираща на нейната територия. В същото време се провеждат мерки и за изграждане на транспортна система, обхващаща цялата територия на ЕС.

Целенасочените действия на ЕС в областта на транспорта са насочени преди всичко към подобряване и по-рационално използване на инфраструктурата и транспортните средства, постигане на по-надеждна сигурност за потребителите на транспортни услуги, подобряване на условията на труд и по-ефективна защита на околната среда. За постигане на тези стратегически цели се предвижда да се изградят трансевропейски пътни мрежи, както и да се постигне висока степен на интеграция на различните видове транспорт, осигуряваща по-ефективно международно допълване и взаимодействие. Развитието на транспорта не е изолирано и самостоятелно по отделни видове (железопътен, автомобилен, морски и др.), а взаимнообвързано и комплексно, т.е. като транспортна система. С формирането и развитието

на европейската транспортна система се съдейства за ускоряване икономическия растеж на отделните страни и на ЕС като цяло.

Европейската транспортна система функционира в условията на конкуренция между предприятията на различните видове транспорт, което осигурява подобряване качеството на извършваните превози при възможното за дадени условия минимизиране на превозните цени. Именно стимулирането на конкуренцията е осигурило успехите на европейския транспорт през последните години.

Не само в национален, но и в интернационален мащаб конкуренцията не изключва възможността за производствено сътрудничество и технологично взаимодействие между предприятията на отделните видове транспорт в случаите, когато извършването на превозите от мястото на зараждането на товаропотоците и на пътникопотоците до местоназначението им е възможно само при последователна смяна на вида на транспорта.<sup>1</sup> В последна сметка това взаимодействие осигурява намаляване на разходите за транспорт и то при подобряване качеството на превоза, а също и намаляване на вредното влияние на транспорта върху околната среда.

Първостепенно условие за ефективното функциониране на европейската транспортна система е успешното развитие на транспорта в отделните страни членки. Тя може да се разглежда като интегриране на националните транспортни системи на държавите членки на ЕС в единно цяло.

Формирането на европейската транспортна система има важно икономическо значение. Нейното функциониране позволява да се осъществяват ефективни регулиращи мерки на ЕС за осигуряване на по-рационално транспортно обслужване на отделните стопански отрасли, а също и на населението. По-конкретно това може да се реализира чрез целенасочени законодателни мерки, а също и с провеждането на определена транспортна политика.

Политиката на ЕС за постигане на целите на европейската транспортна система обхваща следните приоритетни области:

*Първо. По-ефективно функциониране на транспортната система на ЕС на базата на вътрешния пазар.* Именно утвърждаването на постигнатите резултати по отношение на вътрешния пазар на транспортните услуги е една от основните задачи на общата транспортна политика. Основно внимание в тази насока се отделя на изграждането на трансевропейски пътни мрежи. През 1994 г. Европейският съвет в Есен приема списък от 14 приоритетни проекта в областта на транспорта, като от 1995 г. започна изпълнението на някои от тях. Междувременно са приети насоки за развитието на трансевропейските мрежи в транспорта, насочени към интегрирането на всички инфраструктурни транспортни мрежи в една мултимодална мрежа с оглед към 2010 г. да се постигне оптимално използване на всички видове превоз, съчетано с опазване на околната среда.

*Второ. Най-пълно опазване на околната среда чрез прилагането на строги технически норми, съчетано с използването на икономически лостове.* Това е крайно необходимо, доколкото увеличаването на транспортната дейност е съпроводено с неблагоприятни последици, свързани със замърсяването на околната среда. Известно е, че до 1992 г. са приети само отделни нормативни актове за различните видове превоз, регулиращи газовите и шумовите емисии, както и морските замърсители. В изпълнение на общата транспортна политика Европейската комисия разработва глобална стратегия в тази област, изложена в Зелена карта за въздействието на транспорта върху околната среда, в която се предлагат конкретни мерки и инициативи, свързани с използването на данъчни и други икономически стимули.

---

<sup>1</sup> Мутафчиев, Л., Европейската транспортна система и някои проблеми на развитието на железопътния транспорт, сп. "Железопътен транспорт", бр. 5, 2000 г., стр. 4



*Трето. Сигурност на превозите*, за повишаването на която европейското законодателство в областта на транспорта е насочено към решаването на следните проблеми: превоз на опасни товари; транспортни произшествия; технически прегледи на превозните средства; издаване на свидетелства за правоуправление; ограничения на скоростите; максимално допустимо съдържание на алкохол в кръвта на водачите на транспортни средства и др. Европейската комисия е разработила програми в областта на морската и автомобилната сигурност и др.

*Четвърто. Решаване на актуалните проблеми на общата транспортна дейност, извършвана в страните членки на ЕС.* В тази област се осъществява активна и целенасочена работа в следните насоки:

✂ Усъвършенстване на съществуващите двустранни споразумения и прерастването им в споразумения с ЕС;

✂ Засилване ролята на ЕС в международните транспортни организации;

✂ Изграждане и по-ефективно функциониране на транспортната система на ЕС и др.

С влизането в сила на споразумението за европейско икономическо пространство от 1994 г. се осигурява прилагане на правото на ЕС по отношение както на вътрешния пазар на транспортни услуги, така и на всички договарящи страни по споразумението. Сключените европейски споразумения за асоцииране със страните от Централна и Източна Европа също разглеждат транспорта като основен компонент на сътрудничеството.

В сравнение с останалите видове транспорт в рамките на ЕС автомобилният транспорт бележи постоянен и най-висок ръст. От 1993 г. се премахват всякакви пречки и ограничения при превоза на стоки по шосе между държавите членки. Дотогава шосейният превоз е бил обект на ограничителна национална уредба и затова се е осъществявал чрез система от двустранни решения и квоти за превозвача да извършва превози между държавите членки на ЕС.

От началото на 1993 г. достъпът до пазара на превози по шосе в ЕС се реализира чрез система от разрешения, издавани на базата на качествени критерии (професионални качества на превозвача, финансово състояние и др.). Особено характерно е това по отношение на каботажния превоз, за който е присъщ свободният достъп на превозвачи от една държава членка до вътрешните пазари на други държави членки. Към началото на 1994 г. са издадени около 30 000 разрешения за каботаж с двумесечна валидност, разпределени между страните членки. След 1995 г. броят на разрешенията за каботаж се увеличава годишно с около 30%, като окончателният свободен режим на шосейния каботаж влиза в сила от 01.07.1998 г. Това означава, че квалифицираните превозвачи, установени по съответния ред в държавите членки, ще имат свободен достъп до националните шосейни превозни услуги в останалите държави членки без каквито и да е ограничения.

За железопътния транспорт е характерно известно намаляване през последните години на значението му за превоз на товари и пътници в ЕС. Това се потвърждава от факта, че през последните две десетилетия относителният дял на железопътния транспорт в общия обем на товарните превози намалява от 28% на 15%, а в броя на превозените пътници – от 10% на 6,6%. Неблагоприятни тенденции в развитието на железопътния транспорт са намаляването на пазара и растящите финансови затруднения, за преодоляването на които се налага засилена държавна интервенция. Недостатъчно гъвкавата система на железниците ги прави силно уязвими в конкуренцията с автомобилния транспорт, а държавната собственост затруднява и забавя процесите на либерализацията. Известни надежди за подобряване на финансовите резултати вдъхва появата на високоскоростните влакове, които в редица случаи се оказват не само по-евтин, но и по-бърз начин за превозване в сравнение с въздушния транспорт. В последно време се правят опити в редица страни за

усъвършенстване структурата на железниците чрез отделяне на железопътната инфраструктура от експлоатационната дейност.

Общата дължина на железопътната мрежа на страните от ЕС-15 (Австрия, Белгия, Великобритания, Германия, Гърция, Дания, Ирландия, Испания, Италия, Люксембург, Португалия, Финландия, Франция, Холандия и Швеция) намалява от 156 137 км. през 1995 г. на 152 971 км. през 2000 г. и на 148 179 км. през 2003 г. Това е характерна тенденция, която намира проявление и в рамките на по-продължителни периоди през последните десетилетия, и се обуславя от растящата конкуренция на автомобилния транспорт. При тези условия усилията на отделните страни са насочени преди всичко към качествено усъвършенстване на съществуващата ж.п. мрежа. В резултат на това за същия период електрифицираните ж.п. линии на разглежданите страни са се увеличили от 72 936 км. през 1995 г. на 78 345 км. през 2003 г., а относителният им дял – съответно от 46,4% на 52,9%.

Разширяването на железопътния трафик е важна цел в транспортната политика на повечето европейски държави. Това се налага както поради големите предимства на железопътния транспорт по отношение на въздействието върху природната среда и икономията на енергия в сравнение с автомобилния транспорт, така и поради честите задръствания по пътната мрежа и огромния брой автомобилни произшествия.<sup>1</sup>

В редица страни железопътните предприятия са получили статут на дружества с ограничена отговорност или на акционерни дружества съгласно действащото законодателство. По този начин те в значителна степен са получили независим статут до такава степен, каквато е предвидена в Директива 91/440 на ЕС за развитие на железниците. Съгласно директивата страните членки на ЕС трябва да разработват подходящи механизми, за да постигнат намаляване на задлъжнялостта на националните си собствени или контролирани железопътни предприятия до ниво, което не влияе съществено на финансовите им резултати.

През последните години е постигнат значителен напредък на вътрешния пазар на транспортни услуги. В тази област се отдава голямо значение на развитието и модернизирането на железопътния транспорт както в технологически, така и в организационен аспект.

Морският транспорт винаги е заемал важно място както за търговията между страните членки, така и за външнотърговския стокообмен на ЕС с трети страни. Повече от 30% от вътрешните товарни превози в рамките на ЕС и около 86% от външнотърговските връзки на страните членки се осъществяват чрез морския транспорт. Още в края на 1986 г. е регламентирана нормативната база на свободния пазар в областта на морския транспорт. При това се изхожда от принципа на свободно предоставяне на морски транспортни услуги с:

- кораби, плаващи под знамето на страните членки и извършващи превози между тях;
- кораби, плаващи под знамето на страните членки и осъществяващи превози между страните членки и трети страни;
- други кораби, осъществяващи превози между страните членки и трети страни;

Осигурена е възможност страните членки да координират действията си в случай на ограничения на свободния им достъп до презокеанска търговия с трети страни. Уредена е и процедура за борба с нелоялни тарифни действия от страна на корабособственици от трети страни, обслужващи международните товарни морски превози, когато тези действия засягат сериозно търговията от или в ЕС.

<sup>1</sup> Ананиев, В., П. Дъковски, Европейската железопътна политика в навечерието на второто хилядолетие, сп. "Железопътен транспорт", бр. 2, 1999 г., стр. 4

В последно време се осъществява постепенна либерализация на морския каботаж за корабособственици от ЕС, чиито плавателни съдове са регистрирани в страна членка и плават под нейно знаме. За корабособственици на общността се смятат също и параходните компании извън ЕС, но регистрирали корабите си в страна членка.

Страните членки на ЕС разполагат със значителен морски търговски флот: през 1995 г. неговият капацитет възлиза на 68 723 хил. бруто регистър тона, а през 2001 г. – на 77 195 хил. бруто регистър тона, т.е. отбелязано е увеличение с 12,3%.<sup>1</sup> От посочения корабен тонаж най-голяма относителна част се пада на Гърция – 37,2%, след което се нареждат Италия – 8,9%, Германия – 8,2%, Великобритания – 7,8%, Холандия – 7,3% и др.

Характерно за въздушния транспорт е, че основните авиокомпании на европейските страни (т.нар. национални превозвачи) имат почти монополно положение. По тази причина на практика почти липсва конкуренция при извършването на авиопревозите, поради което не е възможно да се съблюдават основните принципи на европейската транспортна политика. В рамките на един продължителен период нормативните актове в областта на въздушния транспорт са насочени предимно към решаването на техническите въпроси, а не към създаването на условия за конкуренция и свободен пазар на транспортни услуги. Превозите с въздушен транспорт между страните членки се регулират предимно с двустранни спогодби. Тарифите за редовните пътници се договарят между авиокомпаниите на многостранна основа, но в крайна сметка се определят от съответната държава. Либерализационните мерки се утвърждават на етапи. Първият либерализационен етап (1987 – 1989 г.) включва мерки относно прилагането на правилата за конкуренцията по отношение на въздушните превози, а във връзка с това и за ограничаване на злоупотребите с монополното положение на пазара на авиопревози. Вторият либерализационен етап обхваща края на 1989 г. и се основава на общото правило, че цените на редовните полети се определят от операторите, а не от страните членки. През 1992 г. се провежда третият либерализационен етап, а след това се пристъпва към постепенно въвеждане на свобода на въздушния каботаж.

Единният транспортен пазар на ЕС функционира сравнително отскоро, като в някои сектори все още не е напълно приключил процесът на либерализация. Затова работата в тази област ще продължи и в бъдеще с оглед да се уеднаквят напълно правилата на конкуренция за всички участници в транспортния пазар.

Установяването на целенасочена нормативна уредба е от първостепенно значение за повишаване ефективността на транспортната дейност в Европа, както и за привличане на повече потребители на транспортни услуги.

Основни изисквания на европейското законодателство в областта на транспорта през последните години са:

- Определяне на пределната възраст на транспортните средства, които могат да посещават пристанищата, летищата и железопътните линии на страните от ЕС;
- Спазване на задължителните параметри за конструкцията на корабите и самолетите;
- Осигуряване на безопасност на труда на екипажа и на водачите на транспортните средства;
- Спазване параметрите за екологична чистота на транспортните средства: максимално допустими стойности на изгорелите газове, обработка на отпадъчните води и твърдите отпадъци от корабите, пределно допустими шумове от автомобилите и самолетите;
- Осигуряване на електронно оборудване, на средства за връзка и унификация на оборудването на транспортните средства на страните членки и др.

<sup>1</sup> Данните се отнасят за страните на ЕС-15 (без Австрия и Ирландия)

Във връзка със съблюдаването на посочените изисквания се осъществява модернизация и обновяване на материално-техническата база на европейската транспортна система. С това се осигуряват необходимите материално-технически предпоставки за нейното по-нататъшно развитие и ефективно функциониране.

### 3. ВЪЗМОЖНОСТИ ЗА УСЪВЪРШЕНСТВАНЕ НА ТРАНСПОРТНИТЕ ВРЪЗКИ С ЕВРОПЕЙСКИТЕ СТРАНИ

Една от основните насоки за интегриране на националния транспорт с европейската транспортна система е усъвършенстването на транспортните връзки със страните членки на ЕС. Това може да се постигне преди всичко по пътя на по-нататъшното развитие на транспортната инфраструктура.

Основен фактор, който влияе пряко върху развитието на транспортната инфраструктура, са интеграционните процеси в Европа. За да се координират усилията на европейските страни за по-нататъшно развитие и усъвършенстване на националните им транспортни системи с оглед ефективната им интеграция в европейската транспортна система, през 1994 г. на остров Крит беше проведена Втората общоевропейска транспортна конференция. Тя определи приоритетните трасета на международните транспортни коридори в Централна и Източна Европа. На следващата конференция в Хелзинки през 1997 г. те са доразвити, като се дефинира нов, десети коридор.

Многоостранният характер на икономическите, финансовите и политическите интереси, както и реализацията на мероприятията по развитието на международните транспортни коридори, определят голямото значение на целенасочената инфраструктурна политика както на общоевропейско, така и на национално равнище. При това реализирането на желаните резултати не означава във всички случаи да се осъществяват големи инфраструктурни инвестиции, когато задоволителен ефект може да се получи и с по-малки капитални вложения. Това предполага развитието на коридорите да се осъществява стъпалообразно, респ. на етапи.

Транспортните коридори изискват пазарно ориентирана и координирана работа на всички видове транспорт, подчинена на единни технологични превозни планове и оферти. Специално внимание следва да се отделя на въвеждането на ефективни режими на граничните преходи, които са неразделна част от коридорите.

Направленията на международните транспортни коридори и тяхната номерация са показани конкретно в таблица 17.

**Таблица 17**

Международни транспортни коридори

| Номер на транспортния коридор | Направления                                                                            |
|-------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------|
| 1                             | 2                                                                                      |
| <b>Транспортен коридор №1</b> | Талин – Рига – Варшава                                                                 |
| <b>Транспортен коридор №2</b> | Берлин – Варшава – Москва                                                              |
| <b>Транспортен коридор №3</b> | Берлин/Дрезден – Лвов – Киев                                                           |
| <b>Транспортен коридор №4</b> | Дрезден – Прага – Братислава – Будапеща – Крайова – Видин/Лом – София – Солун/Истанбул |

|                                |                                                                                                                                                                           |
|--------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Транспортен коридор №5</b>  | Триест – Любляна – Ужгород – Лвов                                                                                                                                         |
| <b>Транспортен коридор №6</b>  | Гданск – Познан/Лодз – Жилина                                                                                                                                             |
| <b>Транспортен коридор №7</b>  | Речната система Рейн – Майн – Дунав                                                                                                                                       |
| <b>Транспортен коридор №8</b>  | Дурас – Тирана – Скопие – Гюешево – Перник – София – Пловдив – Варна/Бургас                                                                                               |
| <b>Транспортен коридор №9</b>  | Хелзинки – Санкт Петербург – Псков – Киев – Кишинев – Букурещ – Русе – Велико Търново – Стара Загора – Хасково – Кърджали – Маказа – Калотина – Александруполис           |
| <b>Транспортен коридор №10</b> | Залцбург – Любляна – Марибор – Ниш – Скопие – Солун<br>Грац – Марибор – Загреб<br>Ниш – София/Димитровград – Истанбул през ТК№4<br>Велес – Битоля – Флорина – Виа Игнатия |

От общо десет транспортни коридора пет преминават през територията на България, а именно: Транспортен коридор №4, Транспортен коридор №7, Транспортен коридор №8, Транспортен коридор №9 и Транспортен коридор №10. На територията на нашата страна общата дължина на международните коридори е 1 960 км. по суша и 470 км. по река Дунав.

С особено важно значение за нашата страна е коридор №8. Дължината му, определена по оста на функциониращото пътно трасе, е 1137 км. Тя е разпределена между отделните страни, както следва: България – 670 км. (59%), Македония – 315 км. (28%) и Албания – 152 км. (13%).

Основните инфраструктурни обекти, които формират коридор №8 на територията на нашата страна, са:

☞ международните пристанища Варна и Бургас;

☞ международните летища София, Пловдив, Варна и Бургас;

☞ участъците от първокласни пътища, включени в европейската пътна мрежа по направленията: София – Кюстендил – Гюешево (Е 871); София – Пловдив – Свиленград (Е 80); Поповица – Стара Загора – Бургас (Е 772); автомагистрала “Тракия” (София – Пловдив – Оризово); Бургас – Варна (Е 81);

☞ главните ж.п. линии: София – Кюстендил – Гюешево; София – Пловдив – Капитан Андреево; Пловдив – Стара Загора – Бургас; Карнобат – Варна.<sup>1</sup>

Гръцкият проект “Виа Игнатия” до известна степен е алтернатива на преминаващия през България осми коридор. Той обаче няма излаз на Черно море и само с известна условност може да се разглежда като транспортен коридор. По своето географско разположение “Виа Игнатия” едва ли ще може да конкурира транспортен коридор №8.

Изградената досега на територията на страната транспортна инфраструктура няма необходимите параметри и качества, за да създаде конкурентни условия за привличане на транзитен трафик в сравнение с другите направления изток-запад, преминаващи през региона. Необходимо е такова развитие на инфраструктурната мрежа, която в най-голяма степен да задоволява пазарното търсене.

Независимо от това коридор №8 ще играе важна роля за осъществяване на транспортните връзки между Южна Европа, Северна Африка, Каспийския басейн, Централна Азия, Русия и Украйна. Особено съществено предимство е, че при експлоатацията на коридора се създава възможност за масово използване на водния

<sup>1</sup> Бакалова, В., Развитие и усъвършенстване на пътната инфраструктура на Република България в условията на европейска интеграция, Научни трудове на УНСС, Том 1, 2001 г., стр. 215

транспорт, с което се осигурява намаляване на разходите за превозите в сравнение с маршрутите, изпълнявани само от сухопътен транспорт.

Друг особено важен за нашата страна транспортен коридор е №4, който от европейското направление Дрезден – Прага – Братислава – Будапеща – Крайова се насочва към нашата страна през Видин – Лом, а от там през София към Солун. Предвидено е и отклонение от София към Пловдив – Истанбул. Във връзка с функционирането на транспортен коридор №4 все по-неотложна е необходимостта от влизането в експлоатация на нов мост на река Дунав между Видин и Калафат.

Важно място при функционирането на ТК №4 заема железопътната линия Видин – София – Кулата. Необходима е обаче модернизация на линията, с която да се осигурят условия за увеличаване скоростите на движение на влаковете.

Транспортен коридор №7 (Рейн – Майн – Дунав) е важен трансевропейски плавателен воден път. Той осигурява възможност за преминаване на товарите от страните на Централна и Източна Европа по река Дунав и през канала Рейн – Майн до Атлантическия океан. Северната граница на България е разположена по долното течение на реката, което се характеризира с широко речно корито и ниски брегове, а това се отразява благоприятно върху развитието на корабоплаването и пристанищата. С това може да се обясни големият брой на българските дунавски пристанища (Видин, Лом, Оряхово, Свищов, Русе, Силистра и др.), както и значителният им потенциал за по-нататъшното развитие.

Територията на нашата страна се пресича от ТК №9 по направлението Русе – Горна Оряховица – Стара Загора – Димитровград – Кърджали – Подкова. Общата дължина на това трасе е около 340 км. Като част от европейската транспортна система ТК №9 представлява непосредствен мост от Прибалтика към Средиземноморието, осигурявайки по-бърза връзка по вода през Дарданелите и Босфора. Трасето на коридора осигурява и по-непосредствен достъп на страните от Централна Европа към Средиземноморието, отколкото съществуващата до изграждането му връзка по речния път Рейн – Майн – Дунав. Трансевропейската връзка през Гърция, използвайки пътя “Виа Игнатия”, ще позволява много по-бързо да се преодолява разстоянието от Киев до Александруполис и от там до Италия.

Транспортен коридор №10 с отклонението Ниш – София е една от най-старите оси на европейската цивилизация, а също и традиционно най-къс път между Западна Европа и Близкия Изток. В областта на пътната инфраструктура коридорът включва автомагистралите София – Калотина и София – Димитровград. Железопътният транспорт е представен от линиите София – Калотина и София – Пловдив – Свиленград.

Важна роля за усъвършенстване на транспортните връзки с европейските страни се пада на определянето на величината и структурата на очакваните транспортни потоци между отделните европейски страни и региони, на вътрешните и външни производствени връзки на страните, както и на икономическия и природен потенциал на районите, през които преминава всеки един от международните транспортни коридори.

Изграждането на европейски транспортни коридори е свързано с решаването на редица проблеми в областта на развитието и усъвършенстването на националната транспортна инфраструктура – железопътна, пътна и т.н. Неотложна е необходимостта от доизграждане и модернизация на националната транспортна мрежа и свързването ѝ с транспортните мрежи на ЕС. Това е ключов елемент от стратегията за икономическо развитие на отделните европейски страни.

Основна съставна част на транспортната инфраструктура е транспортната мрежа на страната, която включва железопътна мрежа, шосейни пътища, водния плавателен път и въздушните линии. Към нея може да се отнесе и тръбопроводната мрежа на страната, въпреки че тя се използва за превоз само на ограничена номенклатура товари.

Дължината на железопътната мрежа в края на 2003 г. възлиза на 6358 км., от които 4316 км. са текущ път и 2042 км. гарови коловози. От текущия път 4071 км. са с нормална ширина на междурелсието (1435 мм), а 245 км. са теснопътни (760 мм), което се вижда нагледно от данните в таблица 18.

**Таблица 18**

Национална железопътна мрежа през периода 1995 – 2003 г. (км.)

| Показатели                                    | Дължина на железопътните линии към 31.12. |         |         |
|-----------------------------------------------|-------------------------------------------|---------|---------|
|                                               | 1995 г.                                   | 2000 г. | 2003 г. |
| Обща дължина                                  | 6 507                                     | 6 518   | 6 358   |
| Текущ път                                     | 4 293                                     | 4 230   | 4 316   |
| Нормални (1 435 мм) жп линии                  | 4 048                                     | 4 075   | 4 071   |
| от тях: двойни                                | 969                                       | 968     | 969     |
| електрифицирани                               | 2 656                                     | 2 744   | 2 871   |
| Съоръжени с автоблокировка                    | 380                                       | 1 103   | 1 121   |
| Теснопътни (760 мм)                           | 245                                       | 245     | 245     |
| Гарови коловози                               | 2 214                                     | 2 180   | 2 042   |
| Текущ път на 1 000 км. <sup>2</sup> територия | 38,7                                      | 38,9    | 38,9    |

През разглеждания период дължината на националната железопътна мрежа намалява от 6507 км. на 6358 км., респ. с 2,3%. Това намаление е главно за сметка на гаровите коловози, относителният дял на които към общата дължина на националната железопътна мрежа намалява от 34,0% през 1995 г. на 33,4% през 2000 г. и на 32,1% през 2003 г. Това е отрицателна тенденция в развитието на националната железопътна мрежа, която трябва да бъде преодоляна през следващите години.

Посоченото намаление на дължината на националната железопътна мрежа следва да се оцени като незначително. В редица европейски страни намаляването на железопътната мрежа е ясно открояваща се тенденция, особено ако се разглежда в рамките на по-продължителни периоди.

Недостатък на формираната се у нас железопътна мрежа е неравномерното ѝ разположение по територията на страната. При посочената в таблица 18 средна гъстота за страната (38,7 км. на 1000 км.<sup>2</sup> територия) в Рило-Родопския район тя е не повече от 16 км. на 1000 км.<sup>2</sup>, а в Югоизточна България – едва 7 км. на 1000 км.<sup>2</sup> територия.

В сравнение с другите европейски страни относителният дял на електрифицираните железопътни линии към дължината на текущия железен път в България е твърде висок и при това следва тенденция към по-нататъшно увеличение – от 61,9% през 1995 г. на 63,5% през 2000 г. и на 66,5% през 2003 г. По този показател нашата страна почти се изравнява с Белгия и Швеция и отстъпва само на Швейцария, където цялата железопътна мрежа е електрифицирана, и на Холандия с относителен дял около 70% на електрифицираните ж.п. линии.

Удвоените ж.п. линии през периода 1995 – 2003 г. съставляват почти неизменно около 22,5% от общата дължина на текущия път. Икономически целесъобразно е този дял да бъде увеличен само при условията на едно по-значително нарастване на обема на превозите, при което ще може да се откупят в рамките на приемливи срокове вложените инвестиции за железопътно строителство.

Автоблокировката осигурява значително увеличение на участъковата скорост на влаковете и на пропускателната способност на съответните ж.п. участъци, с което се спомага за ефективното развитие на комбинирания транспорт. Въпреки реализираното рязко увеличение на съоръжените с автоблокировка ж.п. линии през последните години

(близо 3 пъти през периода 1995 – 2003 г.) през 2003 г. участъците с автоблокировка съставляват едва около 9% от общата дължина на текущия железен път.

Положителен момент е, че нормалните (1435 мм) ж.п. линии съставляват основната част (94,3%) от общата дължина на текущия железен път. В същото време така изградената железопътна мрежа страда от този съществен недостатък, че не е достатъчно отворена към пътната инфраструктура на съседните страни. Освен това тя не отговаря достатъчно на благоприятното разположение на страната, а техническите и експлоатационни параметри на отделните ж.п. линии са далеч под средното европейско равнище.

По-нататъшното развитие и усъвършенстване на националната железопътна мрежа е важна предпоставка както за изграждането на международните транспортни коридори на българска територия, така и за успешното протичане на процесите на интеграция на националната с европейската транспортна система и по-конкретно за развитие на комбинирания транспорт между България и страните на ЕС. Особено важно значение има решаването на следните задачи:

- ❧ Отваряне на нови гранични железопътни преходи към съседните страни (главно към Македония и Гърция);

- ❧ Изграждане на инженерни съоръжения (тунели, мостове и др.) с важно значение за функционирането на транспортните коридори;

- ❧ Подобряване на експлоатационните параметри на железопътните участъци, достигащи до граничните пунктове;

- ❧ Реконструкция на ж.п. линии с оглед увеличаване скоростите на движение на влаковете;

- ❧ Разработване на държавна стратегия за бъдещото изграждане на високоскоростни железници съвместно със съседните държави и др.

Във връзка с развитието на комбинирания превоз с участието на железопътен транспорт нараства необходимостта от изграждането на терминали в различни райони на железопътната мрежа. По принцип терминалите трябва да се разполагат на съществуващи гари, които са благоприятно разположени на магистралните ж.п. линии и по пътя на масовите потоци от товарни автомобили на по-далечни разстояния.

Важно значение за усъвършенстване на транспортните връзки между страните на ЕС има и пътно-шосейната мрежа. Наличието на подходящи пътно-шосейни връзки е необходимо условие за осъществяването на превозите до и от тези страни.

Пътищата, осигуряващи извършването на международни автомобилни превози, могат да се разделят на две основни групи:

- ❧ Пътища, категоризирани в европейската пътна мрежа (автомагистрали и част от пътищата I и II клас), провеждащи директно основната част от международните транспортни потоци;

- ❧ Пътища от различен клас, довеждащи autopотоците от граничните контролно-пропускателни пунктове до главните международни артерии.

Важно предимство на съществуващата пътно-шосейна инфраструктура на страната е, че всички пътища с международно значение са с асфалтова настилка. За усъвършенстване на международните транспортни връзки съдейства и обстоятелството, че обвързването на шосейните пътища на страната с тези на съседните страни се осъществява чрез седемнадесет гранични прехода, като девет от тях са на първокласни пътища.

Същевременно пътно-шосейната мрежа на страната се характеризира с определени недостатъци, а именно:

- дължината и гъстотата на пътно-шосейната мрежа е с общо взето по-малки стойности в сравнение с развитите европейски страни;



- общото експлоатационно състояние на пътищата и съоръженията по тях е неудовлетворително;
- отделни участъци от пътно-шосейната мрежа са с изчерпана пропускателна способност и др.

Основна задача в областта на развитието и усъвършенстването на пътно-шосейната мрежа на страната е ускоряването на автомагистралното строителство. Същевременно е необходимо още през близките години да се осъществява реконструкция и подобряване на експлоатационните параметри на пътищата с международно значение. Целесъобразно е и изграждането на пътни съоръжения с ключова роля за функционирането на международните транспортни коридори.

Демографските, търговските и туристическите връзки между балканските страни са утвърдили различни пътища от републиканската пътна мрежа като естествени направления на международната транспортна дейност. В близките години ще нараства значението на пътно-шосейната инфраструктура и за осъществяването на връзките между нашата страна и все по-голям брой европейски държави.

Важна роля за нормалното функциониране на водния транспорт се пада на международните морски пристанища Варна и Бургас, както и на речните – Русе, Лом, Свищов и др. Близостта им до важни руски, грузински и украински пристанища ги превръща в морски и речни възли за достъп до страните от Черноморския басейн, Иран и Близкия Изток.

За да се повиши значението на морските и речните пристанища за изграждането и функционирането на международните транспортни коридори е необходимо да се увеличат капацитетните възможности на железопътните линии, осигуряващи връзките с вътрешността на страната. Това е първостепенно условие за най-пълното използване на пристанищните производствени мощности.

Актуална задача в областта на водния транспорт е развитието и модернизацията преди всичко на тези пристанища, които обслужват комбинирания транспорт. Това се определя от обстоятелството, че транспортните коридори ще имат особено важно значение за развитието на комбинираните превози с участието не само на железопътен и автомобилен, но и на воден транспорт. Тези превози ще бъдат основното направление за усъвършенстване на транспортните връзки между България и различните страни на ЕС.

#### **4. АКТУАЛНИ ПРОБЛЕМИ НА ПРЕСТРУКТУРИРАНЕТО НА НАЦИОНАЛНИЯ ТРАНСПОРТ**

Неблагоприятните икономически резултати от дейността на железниците в отделните европейски страни през последните две-три десетилетия принудиха съответните правителства да реструктурират и да търсят по-ефективни варианти за развитие на железопътния транспорт. Още през 1991 г. в Директива 440 на Европейската комисия се препоръчва на отделните европейски страни да осигуряват развитието на железниците като пазарно ориентирано предприятие с оглед повишаване на тяхната конкурентноспособност. Във връзка с постигането на тази цел на преден план се издига изискването за отделяне на железопътната инфраструктура от експлоатационната дейност. Това може да се реализира по един от следните два начина:

❧ *отделяне само във финансово-счетоводно отношение в рамките на единно железопътно предприятие;*

❧ *обособяване на самостоятелни независими едно от друго в юридическо отношение предприятия.*

Аналогично на строителството и поддържането на пътно-шосейната мрежа, разходите по изграждането и поддържането на железопътната инфраструктура и в двата случая се поемат от държавата. При посочения подход железопътният транспорт се поставя при еднакви икономически условия с автомобилния, което позволява да се осъществява равнопоставена конкуренция между тях. От друга страна, отделянето на инфраструктурата в самостоятелно предприятие има и това предимство, че създава условия за използването ѝ от повече превозвачи, а с това и за възникване на вътрешна конкуренция в рамките на железопътния транспорт. Изцяло на пазарна основа се уреждат и взаимоотношенията между фирмата, стопанисваща инфраструктурата, и фирмите превозвачи.

Необходимо е обаче да се има предвид, че железопътният транспорт е силно интегрирана система, обединяваща в технологично единство инфраструктурата, подвижния състав и експлоатацията. С отделянето им до голяма степен се разкъсва връзката между тях и се намаляват възможностите за провеждане на единни организационни мероприятия за намаляване на разходите и за повишаване ефективността на превозите. Това поражда известно съмнение относно икономическата целесъобразност от подобно решение. Този недостатък, а също и създаването на нови организационни и управленски структури, което неизбежно е свързано с увеличаване на разходите, принуждава някои страни да търсят други варианти на реструктуриране, при които железопътната система запазва в една или друга степен своята интеграционна структура. В Швеция например инфраструктурата е обособена в държавно предприятие, което се грижи за нейното управление и поддържане. Срещу ползването ѝ то получава такси, а заедно с това и субсидии от държавния бюджет, предназначени за развитие и модернизиране на железопътната мрежа. Експлоатационната дейност се провежда от друго железопътно предприятие, което макар и да е приватизирано, има пълна свобода по отношение определянето на тарифите, организацията и технологията на превозите и др. Основание за положителни оценки на тази организационна структура, която съществува вече повече от 15 години, дава обстоятелството, че шведските железници са стабилизирали позициите си на транспортния пазар.

Инфраструктурата е отделена от експлоатационната дейност и в други европейски страни: Холандия, Финландия, Дания, Германия и др. За най-радикална обаче може да се смята реформата на британските железници, която е насочена към ограничаване монополното положение на досегашните държавни железници. Предприятието, стопанисващо инфраструктурата, е приватизирано и не получава субсидии от държавата, а се финансира от таксите за използване на железопътните линии и от продажбата или даването под наем на недвижими имоти.

Законът за железопътния транспорт на Република България, приет на 15 ноември 2000 г., определя условията и реда за изграждане, поддържане, развитие и използване на железопътната инфраструктура, условията за достъп до нея и др. В него е постановено обектите на железопътната инфраструктура и земята, върху която те са изградени, да са публична собственост, а използването им да се осъществява от национална компания "Железопътна инфраструктура" (НК "ЖИ").

Непосредственото управление и координацията на дейностите в системата на железопътния транспорт се осъществява от железопътната администрация със статут на изпълнителна агенция по Закона за администрацията със седалище София и с териториални звена.

При разпределяне на капацитета на железопътната инфраструктура се предоставя достъп с приоритет за:

- превози, предназначени за изпълнение на задълженията за извършване на обществени превозни услуги;

- услуги, които се предоставят в отделни елементи от железопътната инфраструктура, построени или развити за извършване на специфични дейности (по специализирани високоскоростни отсечки, товарни линии и др.).

Във връзка с използването на инфраструктурата възникват взаимоотношения между НК “ЖИ” и превозвача, които се уреждат с писмен договор, сключван за срока на валидност на лицензията при спазване на организацията на движение. Лицензията за извършване на железопътни превози на пътници и товари се издава от Министъра на транспорта или от упълномощено от него длъжностно лице. Условие за издаване на лицензията е кандидатът да има добра репутация, да е стабилен във финансово отношение, да притежава необходимата професионална компетентност и да декларира готовност за застраховане на гражданската си отговорност. Превозвачите заплащат инфраструктурни такси на НК “ЖИ” за използването на железопътната инфраструктура.

Законът за железопътния транспорт е основата за институционалното реструктуриране на българските железници. В него е отразен преди всичко опитът на Великобритания и Швеция.

Наред с институционалното в железопътния транспорт се осъществява и процес на *продуктово реструктуриране*, изразяващо се в промяна на съотношението между основните видове продукция – товарна и пътническа, като се увеличава делът на пътническите превози, както и в промяна на съотношението вътре между отделните видове товарна и пътническа продукция. Целта на подобно реструктуриране е по-рационално да се използват изградените производствени мощности на железопътния транспорт, да се намаляват разходите, да се увеличават приходите и в крайна сметка да се повишава ефективността и конкурентноспособността на превозите.

Увеличаването на относителния дял на пътническите превози в приведената железопътна транспортна продукция, която се получава чрез сумиране на произведените тонкилометри и пътниккилометри, съвсем не означава, че ще намалява интересът към привличането на по-големи количества товари за превоз. Очертава се товарните превози и в бъдеще да съставляват над 50% от приведената железопътна транспортна продукция и да бъдат основен източник на приходи за главния железопътен превозвач – “БДЖ” ЕАД.

Товарите по железопътния транспорт у нас в зависимост от тежината им се превозват по три организационни форми – *дребни пратки, вагонни пратки и маршрутни пратки*. За дребни пратки се считат товарите, чиято тежина е до 5 тона. Те се превозват със сборни (омнибусни) вагони. Вагонната пратка е в количество, което заема товароспособността на отделен вагон, а маршрутната пратка заема товароспособността на няколко вагона или на цял влаков състав. Посочените организационни форми предопределят и специфичната организация на влаковото движение. Промените в организацията и технологията при извършването на товарните превози по посочените организационни форми определят съдържанието на т.нар. *технологично реструктуриране* на железопътния транспорт.

Като основни тенденции на реструктурирането на автомобилния транспорт през последните години следва да се посочат:

- през периода 1991 – 1993 г. на практика се стигна до създаването на прекомерно голям за мащабите на нашата страна брой автомобилни фирми с ограничени възможности и потенциал за по-нататъшно развитие при съвременните условия и конюнктура на пазара;
- през следващите години след 1993 г. този процес показва тенденция на затихване, като след 1999 г. дори е налице обратно явление: ликвидиране (чрез закриване или сливане) на значителен брой частни фирми;
- посочените проявления на реструктурирането в автомобилния транспорт се развиват стихийно, т.е. без да е налице необходимата стратегия за противодействие на

конкуренцията на пазара, унификация на изискванията спрямо превозвачите, защита на потребителите и др.

Преструктурирането на автомобилния транспорт се е осъществявало при отчитане на факта, че съществува изграден транспортен пазар, който трябва да се развива и функционира на базата на европейските стандарти, за да се осигури добро транспортно обслужване на икономиката и на населението, като същевременно са защитени интересите на превозвачите в лицето на съответните автомобилни фирми.

Съществуването на многообразие на частни фирми, около 95% от които са с по 1-2 автомобила, не се отразява положително върху цялостното състояние и развитие на автомобилния транспорт в страната. Необходимо е да се пристъпи към консолидация на частните фирми по пътя на изграждане на консорциуми, обединения на превозвачи и други ефективни форми за подобряване на тяхната жизненост и конкурентоспособност при съвременните условия на транспортния пазар.

За осигуряване на ефективна експлоатация на автомобилния транспорт и намаляване на разходите за извършване на превозите е необходимо да се осъществява ускорена реконструкция и разширяване на пътно-шосейната мрежа.

По-голямата част от корабите на морския флот са стари (на възраст над 20 години), което увеличава експлоатационните разходи. Поради неблагоприятната възрастова структура се увеличават и застрахователните вноски на значителна част от българските морски кораби. Нерационална е и структурата по видове кораби в сравнение със структурата на флота на страните от ЕС. В българския морски флот преобладават корабите за насипни и наливни товари, а контейнеровозите, Ро-Ро и другите съвременни кораби заемат незначителен относителен дял.

При съществуващите тенденции в развитието на националния морски транспорт като основни задачи на неговото преструктуриране могат да се посочат следните:

- максимално използване на националния морски флот за превоз на транзитни товари и износ на транспортни услуги;
- осигуряване на максимално ефективно използване на инфраструктурата на морския транспорт;
- развитие на контейнерните превози и прилагане на транспортната схема “от врата до врата” с оглед оптимизиране на операциите по претоварването;
- развитие на морския транспорт с оглед защитата и поддържането на търговската политика на страната и др.

Обновяването на корабния парк трябва да се разбира не само като отчисляване на стари кораби, а преди всичко като въвеждане на нови перспективни типове кораби, съобразно с условията на експлоатацията им и конюнктурата на световния фрахтов пазар.

Преструктурирането на речния транспорт е насочено преди всичко към подобряване на икономическите резултати от неговата превозна дейност. По-конкретно това може да се осъществи в следните насоки:

- подобряване структурата на флота чрез намаляване на относителния дял на корабите за насипни и наливни товари и увеличаване дела на контейнеровозите и Ро-Ро корабите;
- въвеждане в експлоатация на нови пътнически кораби, което е необходимо не само за нуждите на туризма, но и за транспортното обслужване на крайдунавските райони на страната.

През последните години се наблюдава тенденция към преструктуриране и на въздушния транспорт. Първата стъпка в това отношение бе отделянето на инфраструктурата (летищата) от експлоатацията на въздушните линии. Втората стъпка бе създаването на множество авиационни фирми и разбиването на монопола в тази дейност. Повечето от тях са малки и притежават по едно или две въздухоплавателни превозни средства.

Основният проблем по отношение на самолетния парк е неговото физическо и морално изхабяване. Затова още след 1995 г. се осъществи интензивен процес на изваждане от експлоатация на старите и въвеждане на нови типове ефективни самолети.

Преструктурирането на отделните видове транспорт в България е особено важен фактор за повишаване на неговата конкурентноспособност. От своя страна, това е основна предпоставка за интегриране на националния транспорт с европейската транспортна система.

## 5. НАМАЛЯВАНЕ ВРЕДНОТО ВЪЗДЕЙСТВИЕ НА ТРАНСПОРТА ВЪРХУ ОКОЛНАТА СРЕДА

Мерките за преодоляване на отрицателните последствия за околната среда са сред приоритетните въпроси, включени в документа на Европейската комисия, в който се обосновава европейската транспортна политика до 2010 г. Това се налага поради силно отрицателното въздействие на транспорта върху околната среда, което се проявява на първо място чрез емисията на пет основни вида замърсители: въглероден окис, азотни окиси, въглеводороди, серен двуокис и олово. Емисията на автомобилите в границите на ЕС се оценява на повече от 8 млн.т. въглероден окис. Само в Германия уличното движение е причина за изхвърляне в атмосферата на около 1,5 млн.т. азотен окис годишно.

Холандските железници са изследвали относителната емисия за извършването на определен обем превози от леките бензинови автомобили, от дизеловите автомобили и от железопътния транспорт (с дизелова тяга). Резултатите са показани в таблица 19.

**Таблица 19**

Емисия на вредни вещества по видове транспортни средства

| Видове транспортни средства         | Емисия на вредни вещества, кг. |              |               |               |
|-------------------------------------|--------------------------------|--------------|---------------|---------------|
|                                     | Въглероден окис                | Азотни окиси | Въглеводороди | Серен двуокис |
| Леки бензинови автомобили           | 3 900                          | 750          | 650           | 6             |
| Дизелови автобуси                   | 145                            | 200          | 35            | 30            |
| Жп. влакови състави с дизелова тяга | 100                            | 200          | 30            | 30            |

От данните от таблица 19 ясно се виждат екологичните предимства на железопътния транспорт. При това трябва да се има предвид, че по-голямата част от железопътната мрежа както в България, така и в редица страни на ЕС-15, е електрифицирана, благодарение на което се преустановява отделянето на вредни вещества в атмосферния въздух.

Същественото замърсяване на околната среда от автомобилния транспорт създава проблеми по отношение на здравето на хората, вегетацията на растенията, замърсяването на земята и водите, включително подпочвените води.

Характерно е, че само с 3% от енергията, използвана общо в европейската транспортна система, железниците извършват 25% от товарните и 9% от пътническите превози. В същото време за 61% от товарните и 84% от пътническите превози автомобилният транспорт изразходва 85% от общото количество енергия, използвана в транспорта. При въздушния транспорт с 10% потребление на енергията се превозват 7% от пътниците.

Глобалната екологична криза, пред която е изправено съвременното общество, изисква съвместяване на икономическото развитие с изискването за опазване на околната среда.

Идеята за осигуряване на високо качество на живот на бъдещите поколения е формулирана по различен начин в отделните страни: устойчиво общество (Холандия); екологично ориентирано общество (Швеция) и др. Във Франция е създаден специален комитет, който се занимава с въпросите за съвместяване на екологичните цели с целите на развитието. Във Великобритания е изработен цялостен правителствен документ: “Устойчивото развитие – стратегия на Обединеното Кралство”.

Водещ принцип в транспортната политика на европейските правителства е посрещането на нуждите на населението и икономиката от превози на пътници и товари по възможно най-ефективен и безопасен начин и с възможно най-малки увреждания на околната среда. Водени от този принцип, при провеждането на политиката си в областта на транспорта европейските страни разработват различни стратегии.

От една страна, гъсто населени и с висока моторизация западноевропейски страни с огромни задръствания в и около главните пътни артерии, включват в своите стратегии екологични изисквания към транспортните средства, политика на планиране, налагане на данъци и въздействие върху съзнанието и поведението на гражданите (Германия, Холандия, Великобритания). Наред с тези мерки в Норвегия и Швеция се прилагат и високи данъци, целящи съществено ограничаване на транспортните потоци.

От друга страна, държавите от Централна и Югоизточна Европа, отворени отскоро за големите международни автомобилни потоци, са твърде ограничени в своите действия. Тежката икономическа ситуация в тези страни стеснява предприеманите мерки основно до модернизиране на съществуващата транспортна инфраструктура. С приемането на тези страни в ЕС се засилват мерките за повишаване на екологичната ефективност на транспорта.

Основен проблем при определяне на техническите параметри на новите транспортни средства е намаляването на вредните емисии във въздуха. С цел намаляването на вредното въздействие на отделяните от автомобилите газове все повече се разширява употребата на безоловен бензин във всички европейски страни. В някои от тях (Австрия, Дания, Финландия, Лихтенщайн и Швеция), се продава единствено безоловен бензин, а в други (Германия, Холандия) той заема най-голям пазарен дял.

Грижата за околната среда води до разработването на нови, по-чисти и с по-добри формули горива – бензин с по-ниско съдържание на бензол и дизелово гориво с понижено съдържание на сяра. Във Финландия и Швеция – страни с особено активна екологична политика, употребата на по-чисти горива е практика от години. Важна роля за опазването на околната среда играе и въвеждането на катализатори за пречистване на изгорелите газове. Тези устройства се използват широко във всички страни на ЕС.

Немалък дял в отделяните в атмосферата вредни емисии се пада и на останалите видове транспорт. Затова се провеждат интензивни изследвания за намаляване на вредното въздействие на въздушния и водния транспорт.

Наред с новите технологични решения европейските страни използват и редица икономически инструменти за ограничаване на негативното въздействие на транспорта върху природните компоненти. В някои страни съществува разработена цялостна система от стимули за насърчаване на производството и дистрибуцията на безоловен бензин и употребата на катализатори в автомобилите. Прилага се и системата за по-високо данъчно облагане на нискокачествените горива.

В страните от ЕС-15 се прилагат и други икономически мерки за намаляване на вредните емисии от автомобилите: стимули за подмяна на старите автомобили (Франция, Испания), финансиране на унищожаването им (Холандия), или комбинация от двете – купувачът на нова кола плаща данък за рециклиране, докато последният собственик на стар автомобил при предаването му за унищожаване получава премия (Швеция).

Проблемът за намаляване консумацията на гориво в новите превозни средства става все по-актуален в страните от ЕС. Все още обаче не съществуват изработени международни споразумения и национални ограничения по отношение на разхода на гориво в новите пътни превозни средства. Във връзка с консумацията на гориво в ЕС се прилагат ограничения за скоростта на движение на тежкотоварните автомобили.

Един от начините за намаляване на разхода на гориво е даването на възможност на всеки водач на автомобил сам да контролира неговата консумация. Особено полезни са т.нар. иконометри, но все още снабдяването на превозните средства с такива устройства не е всеобща практика.

В областта на управлението и организацията на транспорта важно място сред мерките, насочени към намаляване на вредното въздействие на транспорта върху околната среда, заема подобряването на използването както на съществуващата инфраструктура, така и на самите превозни средства. За намаляване на вредното въздействие на автомобилните превозни средства върху околната среда важна роля играе и подобряването на организацията на пътния трафик.

Обичайна практика за улесняване на движението и избягване на задръстванията, особено в градските центрове, е въвеждането на отделни пътни ленти за обществения транспорт. Тази практика се прилага в по-голямата част от европейските страни.

Специално внимание в редица страни се отделя на местата за паркиране с цел облекчаване на пътния трафик, повишаване на пропускателната способност на пътните артерии и избягване на задръстванията, като се налагат ограничения за паркиране на определени улици. Отделни страни от ЕС обсъждат и изпробват въвеждането на такси в крайградските зони за намаляване на товареността на движението (Белгия, Холандия, Швеция и Великобритания).

Все по-голямо значение за управлението на трафика придобива използването на информационни системи, осигуряващи полезна информация за движението, в това число предвиждане, бързо откриване и предприемане на адекватни мерки за справяне със задръстванията. Прилагането на подобни модерни подходи наред с институционални и организационни мерки може да има изключително важно значение, както показва и опитът на Франция, където благодарение на прилагането на съвременни информационни системи при условията на удвояване на трафика нивото на задръстванията на основните пътни артерии се е увеличил незначително.

По отношение на въздушния транспорт конкретно в Германия се проучват възможностите за разширяване употребата на леки материали и на електроника вместо хидравлични елементи. Изследват се и възможностите за подобряване на аеродинамиката, с което ще се намаляват консумацията на горива, а по този начин и отделяните вредни газове.

В морския транспорт особено внимание и положителна оценка заслужават проектите за спестяване на гориво. В последно време се разработват програми за проучване и въвеждане на подобрени горива, масла и добавки. Предприемат се и цял комплекс от мерки по отношение на вътрешноводния транспорт. Между тях най-значителни са мерките за въвеждане в експлоатация на плавателни съдове, придвижвани от водногоривни смеси.

За създаване на по-ефективна организация в транспорта и ограничаване на вредните за околната среда въздействия страните на ЕС-15 изграждат системи за комбиниран транспорт по определени главни коридори, като алтернатива на автомобилния транспорт. Дори гъстонаселени и високомоторизирани страни, в които изграждането на нови инфраструктура не изглежда лесна задача (Германия, Холандия), също стимулират създаването на подобни системи.

Като важна задача за повишаване екологичността на транспорта се очертава развитието на инфраструктурата на малко замърсяващи околната среда видове транспорт. По

отношение подкрепата за развитие на екологично по-чист транспорт общата тенденция в индустриализираните страни е към увеличаване на инвестициите за развитие, модернизация и поддържане на железопътната система. В Холандия например се отделят 1 млрд. долара годишно, като целта на усъвършенстването на железопътния транспорт е създаването на база за развитие на комбиниран транспорт. Инвестиционните усилия на страните се фокусират преди всичко върху развитието на модерни терминали и други съоръжения, улесняващи комбинирания транспорт.

През последните години все по-актуално става отчитането на екологичното въздействие на големите инфраструктурни проекти. Почти всички европейски страни отразяват в своето законодателство необходимостта от оценка на екологичното въздействие на тези проекти.

Подобряването на характеристиките на транспортните инфраструктурни проекти от гледна точка въздействието върху околната среда се прилага и в България. Важно значение в нашата страна през последните години се отдава и на решаването на следните задачи:

- ☞ разширяване използването на екологично чисти горива;
- ☞ подновяване на градския автобусен парк и въвеждане на по-малко замърсяващи околната среда двигатели;
- ☞ ограничаване нарастването на транзитния градски автомобилен трафик, в това число строителство на околновръстни пътища за най-големите градове, и др.

Прилагането на европейския опит за повишаване екологичността на транспорта в бъдеще трябва да бъде една от основните задачи на националната транспортна политика.

## **6. ПРИОРИТЕТИ НА НАЦИОНАЛНАТА ТРАНСПОРТНА ПОЛИТИКА В УСЛОВИЯТА НА ЕВРОПЕЙСКА ИНТЕГРАЦИЯ**

Провеждането на целенасочена транспортна политика има изключително важно значение както за развитието на транспортния отрасъл, така и за състоянието на икономиката като цяло. Съвременната транспортна политика съдейства за засилване и подобряване на икономическите връзки между отделните европейски страни.

Общоевропейската транспортна политика е насочена преди всичко към осигуряване развитието на транспортния отрасъл като една система, в рамките на която да съществува конкуренция при предлагането на товарни и пътнически превози на транспортния пазар. При това основното внимание трябва да бъде насочено към усъвършенстване на тази система преди всичко по пътя на подобряване на взаимодействието между отделните видове транспорт.

В най-основни линии общоевропейската транспортна политика предвижда:

- ☞ интеграция на международните, националните и регионалните инфраструктури на общоевропейско равнище;
- ☞ изграждане на трансевропейска транспортна мрежа на територията на континента;
- ☞ усъвършенстване на управлението на транспортните процеси и разширяване приложението на комбинирания транспорт;
- ☞ стимулиране на общественя превоз на пътници в градски и извънградски условия с оглед намаляване на задръжките в движението и други негативни последици от нарастващата моторизация;
- ☞ засилване на координацията и сътрудничеството при изследванията в областта на транспорта, за да може да се обосновават приемливи общи решения на възникващите транспортни проблеми в отделните европейски страни и др.

За да се ускорят процесите на интеграция на националните транспортни системи, се провеждат редица мерки: либерализация на транспортните процедури при преминаване на



границите; съгласуване на превозната способност на магистралния транспорт; създаване на международни телекомуникационни системи, осигуряващи непрекъснато следене на транспортните потоци; приемане на общи стандарти за натоварванията на автомобилите и другите превозни средства и др.

В условията на европейска интеграция националната транспортна политика следва да бъде в пълен унисон с общоевропейската. Националната транспортна политика се провежда от Министерството на транспорта и е призвана да гарантира ефективното участие на националния транспорт в изграждането на общоевропейската транспортна система. Транспортната политика включва кодекс от закони, правилници и други документи, които да определят в каква насока е необходимо да се вземат управленски решения за постигане на националните транспортни цели. В тази насока е необходимо преди всичко хармонизиране на националното транспортно законодателство с това на ЕС. Тази тенденция ясно проличава в приетите през последните години закони – за автомобилните превози, за гражданското въздухоплаване, за железопътния транспорт и др.

Важен приоритет в националната транспортна политика през последните години е развитието и модернизирането на транспортната инфраструктура чрез завършване на реконструкцията на основните летища на страната, изграждане на гранично-пропускателни пунктове за осигуряване транспортните връзки със съседните страни и др.

Определянето на регионалните проекти и приоритети за инфраструктурно развитие трябва да се основава върху приоритетите от общ интерес. Конкретно за нашата страна това са обектите с национално и регионално значение, свързващи националната транспортна мрежа с тази на страните членки на ЕС. С тяхното изграждане транспортната мрежа на България ще се превърща в ефективен и конкурентоспособен транспортен мост между страните от Западна Европа и тези от Близкия Изток, Западна и Средна Азия.

Съвременната транспортна система не може да функционира без съответното информационно осигуряване. Това се обяснява с факта, че провеждането на дадено управляващо въздействие е невъзможно без съответствие на материалните с информационните потоци. За да осигури пряк достъп на товародателя и товарополучателя, информационната система се усъвършенства в следните насоки: постепенно интегриране на всички нейни части с информационните системи на товародателите и товарополучателите; използване на спътникови връзки за следенето на материалните потоци в магистралните превози; оборудване на движещите се транспортни единици с бордови устройства за приемане и предаване на информация за състоянието и дислокацията на транспортните потоци.

Важно място в реализирането на националната транспортна политика се пада на осъществяването на инфраструктурните проекти във връзка с изграждането на международните транспортни коридори. С това ще се улеснява вътрешната и международната търговия и в последна сметка ще се стимулира развитието на националната икономика.

През последните години националната транспортна политика е насочена преди всичко към завършване процесите на дерегулация и либерализация в транспорта. Деревулацията в транспорта може да се разглежда като постепенно оттегляне на органите на държавната власт от пряко участие в организацията и управлението на провежданата в национален мащаб транспортна дейност. С това се осигуряват условия за най-пълно проявление на пазарните отношения в транспорта. С дерегулацията се постига поетапно намаляване и ликвидиране на държавното субсидиране, което в миналото е широко прилагано за губещите дейности, особено в железопътния транспорт.

Не е правилно обаче да се смята, че дерегулацията означава пълно абстрахиране на държавата от постоянно възникващите проблеми. Участието на държавата в управлението

на транспортния отрасъл се осъществява преди всичко чрез държавното регулиране. Дори и при най-висока степен на дерегулация на транспорта държавата е задължена да разработва и приема закони за утвърждаване на регулиращи мерки например в областта на безопасността на превозите и защитата на околната среда. С това се създават условия за нормално и целенасочено функциониране на отделните видове транспорт.

Дерегулацията на транспорта, извършена в напредналите страни, потвърждава положителните резултати от стимулирането на конкуренцията между транспортните фирми при предлагането на транспортни услуги. Характерно е, че държавното регулиране в областта на транспорта намалява в целия свят. Още през 1968 г. във Великобритания са отпаднали редица протекционистични мерки и постепенно се преминава към дерегулация, а в последствие – и към приватизация в транспорта.

В условията на пазарна икономика потреблението е диференцирано както по количество, така и по качество. Благодарение на дерегулацията потребителите имат пълна свобода по отношение избора на превозвач, който да осигурява надеждна транспортна услуга. Същевременно се осигурява финансова стабилност на отделните транспортни фирми, извършващи превозите.

Дерегулацията на транспорта спомага за разширяване предлагането на транспортни услуги. Това се определя от обстоятелството, че превозвачите от всеки отделен вид транспорт сами определят размера на предлагането в условията на засилена конкуренция с други транспортни фирми.

Начало на дерегулацията на транспорта се поставя с Указ №56 за насърчаване на стопанската дейност, приет от Министерския съвет през 1989 г. Веднага след това държавата значително ограничава намесата си в икономическата дейност на транспортните фирми. Първоначално това се осъществява най-активно в автомобилния транспорт, в чиято система се разгръщат процеси на реструктуриране и освобождаване на излишните материални активи и работна сила. За кратък период се стигна до рязко увеличаване на частните автомобилни фирми. С това се създадоха условия за неограничена и нерегулирана конкуренция, която се отрази особено неблагоприятно върху икономическите резултати от превозната дейност на железопътния транспорт.

Успоредно с дерегулацията се осъществява и либерализация на транспортния пазар както в национален, така и в общоевропейски мащаб. Създават се възможности за свободен достъп до общоевропейския транспортен пазар на всички превозвачи, регистрирани в една или друга страна членка на ЕС. Разбира се, във връзка с това трябва да се спазват определени изисквания като осигуряване на безопасност на превозите, екологична защита и предпазване на потребителите от евентуални прояви на монополизъм.

През последните години все по-определено се откроява целта на ЕС да развива транспортния отрасъл като ефективно функционираща система, в рамките на която да се засилва конкуренцията като следствие от либерализацията. Едновременно с това се вземат адекватни мерки за повишаване на екологичността на системата.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

По отделни показатели през последните години са намерили проявление положителни тенденции в развитието на националния транспорт. Предстои обаче да бъдат решени редица актуални проблеми, за да може той успешно да се интегрира в европейската транспортна система.

Необходимо е преди всичко да се използват най-пълно възможностите за усъвършенстване на транспортните връзки между България и отделните европейски страни.

За целта е необходимо да се осигури приоритетно изграждане на трасетата на международните транспортни коридори на българска територия. Във връзка с това следва да се развива и усъвършенства цялостната транспортна инфраструктура – железопътна и пътно-шосейна мрежа, пристанища и др.

Твърде актуални са и проблемите в областта на преструктурирането на националния транспорт. В това отношение предстои целенасочена дейност както в железопътния, така и в автомобилния, водния и въздушния транспорт.

През последните години са полагат целенасочени усилия и се вземат резултатни мерки от отделните европейски страни за намаляване на вредното въздействие на транспорта върху околната среда. Важен проблем е обстойното проучване на прилаганите мерки в ЕС и да се възприемат тези от тях, които са най-подходящи за условията, при които функционира националният транспорт.

В условията на европейска интеграция изпъкват важни приоритети на националната транспортна политика. Преди всичко е необходимо успешно и резултатно да завършат процесите на дерегулация и либерализация на транспортния отрасъл. Необходими са и законодателни мерки за привеждане състоянието на националния транспорт в съответствие със съвременните европейски изисквания.

Успешното решаване на всички посочени проблеми ще осигури през следващите години постепенно включване на националния транспорт в европейската транспортна система. С това ще се осигури най-пълно използване на предимствата на европейската икономическа интеграция в развитието на националното стопанство.

## Литература

- Ананиев, В., П. Дъковски, Европейската железопътна политика в навечерието на второто хилядолетие, сп. "Железопътен транспорт", бр. 2, 1999 г.
- Бакалова, В., Развитие и усъвършенстване на пътната инфраструктура на Р България в условията на европейска интеграция, Научни трудове на УНСС, Том I, 2001 г.
- Бакалова, В., Продуктово преструктуриране на железопътния транспорт, сп. "Железопътен транспорт", бр. 11-12, 2000 г.
- Василев, Е., Икономика и организация на автомобилния транспорт, С., 1992 г.
- Кирова, А., Управление на транспорта в логистиката, С., 2001
- Мутафчиев, Л., Икономика на транспорта, С., 1994 г.
- Мутафчиев, Л., Европейската транспортна система и някои проблеми на развитието на железопътния транспорт, сп. "Железопътен транспорт", бр. 5, 2000 г.
- Първанов, Хр., Организация на товарния транспорт, С., 2006
- Herbert Mohring, The Economics of Transport, An Elgar Reference Collection, 1994
- Pierre Bauchet, Le transport international: Dans l'economie mondiale, Economica, 1991

## **ПРОБЛЕМИ НА ИНТЕГРИРАНЕТО НА НАЦИОНАЛНИЯ С ЕВРОПЕЙСКИЯ ТРАНСПОРТ**

### **Резюме**

Предлаганата студия е посветена на изследването на актуалните проблеми на националния транспорт, с решаването на които ще се създадат необходимите условия за успешното му интегриране с европейската транспортна система. Във връзка с това са разгледани състоянието на националния транспорт по отделни видове – железопътен, автомобилен, морски, речен и въздушен, а така също и тенденциите в развитието на европейския транспорт. Последователно са изяснени възможностите за усъвършенстване на транспортните връзки на България с европейските страни. Значително място е отделено на ролята и значението на реструктурирането на националния транспорт, на повишаването на неговата екологичност, а така също и на националната транспортна политика. В заключение са определени предпоставките за постепенното включване на националния транспорт в европейската транспортна система.

## **PROBLEMS OF INTEGRATING THE NATIONAL AND THE EUROPEAN TRANSPORT**

### **Summary**

The problems of transport integration in European transport system that may occurs during recent years and how they will be overcomes, is the main task of the present work. On that basis the conditions of Bulgaria different means of transport is investigated in accordance to the tendencies in European transport. Main possibilities for developing the transport relations between Bulgaria and EU member countries are also cleared. The restructuring of national transport, its ecology, and the transport policy as a whole is also subject of investigation. As a conclusion, the most important steps for integrating the national transport in European transport system are determinate.