

Катедра
„Икономика на
транспорта“ при
УНСС и Висше
транспортно
училище „Тодор
Каблешков“

Научно-практическа
конференция „Транспортът в
променящия се свят –
предизвикателства и решения“



23 октомври 2014 г.

Научно-практическа конференция
”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

Научен редактор:
Проф. д-р Евгени Василев

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

Съдържание

ТРАНСПОРТНА ПОЛИТИКА И УПРАВЛЕНИЕ НА ТРАНСПОРТА	6
АНАЛИЗ НА ТОВАРНАТА ПРЕВОЗНА ДЕЙНОСТ НА НАЦИОНАЛНИТЕ РЕЧНИ ПРИСТАНИЩА С ОГЛЕД ПОВИШАВАНЕ НА ТЯХНАТА КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТ	7
Доц. д-р Виолета Мутафчиева- Бакалова, Университет за национално и световно стопанство.....	
АНАЛИЗ И УПРАВЛЕНИЕ НА КАЧЕСТВОТО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИТЕ ТРАНСПОРТНИ УСЛУГИ	16
Доц. д-р Васко Василев, Висше транспортно училище „Тодор Каблешков”, Катедра „Икономика и счетоводство в транспорта”	
ОСОБЕНОСТИ ПРИ ОРГАНИЗАЦИЯТА НА ОБРАЗОВАТЕЛНАТА И ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА НА ЗАЕТИТЕ ЛИЦА В ТРАНСПОРТНИЯ СЕКТОР	25
Гл.ас. д-р Ташко Минков, Университет за национално и световно стопанство, Катедра „Икономика на транспорта”.....	
ПОВИШАВАНЕ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТТА НА АВТОМОБИЛНИЯ ТОВАРЕН ТРАНСПОРТ	31
Ас. д-р Илия Гътовски, Университет за национално и световно стопанство	
СЪСТОЯНИЕ НА ПЪТНИЧЕСКИЯ ТРАНСПОРТ В БЪЛГАРИЯ	40
Ас. д-р Даниел Йорданов, Университет за национално и световно стопанство	
НАСОКИ ЗА ПОВИШАВАНЕ ТЪРСЕНЕТО НА РЕЧНИ ПРЕВОЗНИ УСЛУГИ ЧРЕЗ ЗАВЛАДЯВАНЕ НА НОВИ ПАЗАРНИ СЕГМЕНТИ.....	47
Д-р Петя Коралова, Университет за национално и световно стопанство	
ПРЕДИЗВИКАТЕЛСТВА, ПЕРСПЕКТИВИ И БАРИЕРИ ПРЕД ЕЛЕКТРОННОТО УПРАВЛЕНИЕ И КОРУПЦИЯТА	59
Д-р Милка Йосифова, Университет за национално и световно стопанство	
АНАЛИЗ НА ПЛАТЕЖОСПОСОБНОСТТА В СЕКТОР „ТРАНСПОРТ, СКЛАДИРАНЕ И ПОЩИ” (2007 – 2013)	77
Д-р Янко Христов, Университет за национално и световно стопанство.....	
КАЧЕСТВЕНА ХАРАКТЕРИСТИКА НА АВТОБУСНИТЕ ПРЕВОЗИ.....	85
Докторант Милко Милков, Университет за национално и световно стопанство	
УСТОЙЧИВО РАЗВИТИЕ НА ТРАНСПОРТА	92

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

СЪСТОЯНИЕ, ТЕНДЕНЦИИ И ПРОБЛЕМИ НА ПЪТНАТА БЕЗОПАСНОСТ В БЪЛГАРИЯ.....	93
Даниел Ванков, Институт за изследвания, образование и развитие „Отворена младеж”	
.....	97
АНАЛИЗ НА ТЕМПА НА УСТОЙЧИВ РАСТЕЖ НА ТРАНСПОРТНОТО ПРЕДПРИЯТИЕ.....	102
Доц. д-р Росица Иванова, Университет за национално и световно стопанство	
ЕДИННО ЕВРОПЕЙСКО ЖЕЛЕЗОПЪТНО ПРОСТРАНСТВО – ПЕРСПЕКТИВИ И ПРЕДИЗВИКАТЕЛСТВА	113
Гл.ас. д-р Борислав Арнаудов, Университет за национално и световно стопанство.....	
ПЕРСПЕКТИВИ ЗА РАЗВИТИЕ НА ВЕЛОСИПЕДНИЯ ТРАНСПОРТ В СОФИЯ	121
Д-р Георги Димитров, Университет за национално и световно стопанство	
ИНТЕЛИГЕНТНИ ТРАНСПОРТНИ СИСТЕМИ.....	131
ИКОНОМИЧЕСКА ОЦЕНКА НА ЕФЕКТИТЕ ОТ ПРИЛОЖЕНИЕТО НА ИНТЕЛИГЕНТНИТЕ ТРАНСПОРТНИ СИСТЕМИ В АВТОМОБИЛНИЯ ТРАНСПОРТ	132
Доц. д-р Христина Николова, Университет за национално и световно стопанство	
ХАРАКТЕРИСТИКА НА СИСТЕМАТА ЗА ИНТЕГРИРАНИ ПОЛЕТНИ ПЛАНОВЕ	142
Станко Тодоров, Университет за национално и световно стопанство	
САМОУПРАВЛЯВАЩИТЕ СЕ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА - РЕВОЛЮЦИОННА ИНОВАЦИЯ В ТУРИСТИЧЕСКАТА ИНДУСТРИЯ.....	150
Докторант Владимир Карафизов, Университет за национално и световно стопанство..	
ТРАНСПОРТ И ЛОГИСТИКА.....	158
ВЪЗМОЖНОСТИ ЗА ПРЕВРЪЩАНЕТО НА СТРАНАТА НИ В ЮГОИЗТОЧНА ВРАТА ЗА ЕВРОПЕЙСКИ СТОКООБМЕН ЧРЕЗ ИЗГРАЖДАНЕТО НА ЕВРО-КАВКАЗКИ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕН ЦЕНТЪР	159
Проф. д.ик.н. Христо Първанов, Университет за национално и световно стопанство....	
АВТОМОБИЛНИЯТ ТРАНСПОРТ КАТО СТРАТЕГИЧЕСКИ ЗНАЧИМ В МЕЖДУНАРОДЕН МАЩАБ.....	162
Доц. д-р Донка Желязкова, Икономически университет – Варна.....	
ОПТИМИЗИРАНЕ НА ТРАНСПОРТНАТА ПОЛИТИКА ПРИ ПРЕВОЗА НА ОПАСНИ ТОВАРИ СЪС СУХОПЪТЕН ТРАНСПОРТ	173
Докторант Петя Христова, Университет за национално и световно стопанство	
УТВЪРЖДАВАНЕ НА КЛЪСТЕР „ЗЕЛЕН ТОВАРЕН ТРАНСПОРТ”, КАТО ФАКТОР ЗА РАЗВИТИЕ НА ИНТЕРМОДАЛНИЯ ТРАНСПОРТ В БЪЛГАРИЯ	181

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

Докторант Веселин Грозданов, Университет за национално и световно стопанство	
Докторант Людмил Иванов, Университет за национално и световно стопанство.....	
Магистър инженер Недко Ананиев, Клъстер „Зелен товарен транспорт”	
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА.....	189
ЗНАЧЕНИЕ И ПОЛЗА НА МОНИТОРИНГА И КОНТРОЛА ПРИ РЕАЛИЗАЦИЯ НА ИНВЕСТИЦИОННИ ПРОЕКТИ В ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА.....	190
Доц. д-р Даниела Тодорова, Висше транспортно училище „Тодор Каблешков”,.....	
ЕФЕКТИВНА СИСТЕМА ЗА ВИДЕОНАБЛЮДЕНИЕ В ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА	198
Доц. д-р Симеон Ананиев, Висше транспортно училище „Тодор Каблешков”	
ТРАНСПОРТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА КАТО ПРЕДПОСТАВКА ЗА РАЗВИТИЕТО НА АЛТЕРНАТИВНИТЕ ФОРМИ ТУРИЗЪМ	208
Гл. ас. д-р Тодорка Тончева, Университет за национално и световно стопанство	
ПУБЛИЧНО-ЧАСТНОТО ПАРТНЬОРСТВО – ПРЕДПОСТАВКА ЗА РАЗВИТИЕ НА ТРАНСПОРТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА.....	216
Ас. д-р Драгомир Стефанов, Университет за национално и световно стопанство	
ТРАНСПОРТНО ПРЕДПРИЕМАЧЕСТВО	226
ПРЕДИЗВИКАТЕЛСТВА НА НИСКОТАРИФНИТЕ АВИОПРЕВОЗВАЧИ	227
Доц. д-р Михал Стоянов, Икономически университет – Варна.....	
МАРКЕТИНГОВИТЕ ИЗСЛЕДВАНИЯ И КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТ НА ТРАНСПОРТНАТА УСЛУГА.....	237
Доц. д-р Светла Цветкова, Университет за национално и световно стопанство.....	
РОЛЯ НА МАРКЕТИНГОВОТО РАЗУЗНАВАНЕ ПРИ ПОВИШАВАНЕ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТТА НА ТРАНСПОРТНИТЕ ФИРМИ.....	245
Гл. ас. д-р Николай Цонев, Университет за национално и световно стопанство.....	
ЛИЗИНГЪТ - ПЪТ КЪМ РАЗВИТИЕТО НА БИЗНЕСА В ТРАСПОРТА (счетоводни аспекти).....	254
Ас. д-р Любка Камбурова, Университет за национално и световно стопанство	
РЕПУТАЦИЯТА КАТО ФАКТОР НА КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТТА.....	262
НА ТРАНСПОРТНОТО ПРЕДПРИЯТИЕ - ФОРМИРАНЕ И СЧЕТОВОДНО ОПОВЕСТЯВАНЕ	262
Ас. д-р Лиляна Камбурова, Университет за национално и световно стопанство	
ПРОЕКТНОТО КОНСУЛТИРАНЕ И КОНСУЛТАНТСКИЯТ БИЗНЕС: ВРЪЗКИ И ЗАВИСИМОСТИ	268
Д-р Маргарита Мишева, Университет за национално и световно стопанство	

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

ТРАНСПОРТ И ТУРИЗЪМ	278
ТУРИЗЪМ И ИКОНОМИЧЕСКО РАЗВИТИЕ	279
Доц. д-р Еленита Великова, Университет за национално и световно стопанство	
ПРИДРУЖЕНИТЕ ТУРИСТИЧЕСКИ ПЪТУВАНИЯ В ЕВРОПА – ОСОБЕНОСТИ И ТЕНДЕНЦИИ	290
Доц. д-р Мариана Янева, Университет за национално и световно стопанство	
ТРАНСПОРТЪТ КАТО ФАКТОР ЗА ФОРМИРАНЕ НА ЛОЯЛНОСТ КЪМ ТУРИСТИЧЕСКАТА ДЕСТИНАЦИЯ	300
Докторант Вероника Денизова, Университет за национално и световно стопанство	300
РОЛЯ НА ТРАНСПОРТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА ЗА РЕАЛИЗИРАНЕ ПРИНЦИПИТЕ НА КОРПОРАТИВНАТА СОЦИАЛНА ОТГОВОРНОСТ В ТУРИЗМА	310
Докторант Христина Бойчева, Университет за национално и световно стопанство	
РОЛЯ НА ТРАНСПОРТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА ЗА СПА ТУРИЗМА	318
Докторант Иво Анев, Университет за национално и световно стопанство	
ЗНАЧЕНИЕ НА ВЪЗДУШНИТЕ ТРАНСПОРТНИ ВРЪЗКИ ЗА ТУРИСТИЧЕСКАТА ИНДУСТРИЯ	326
Докторант Вержиния Лазарова, Университет за национално и световно стопанство	
ТРАНСПОРТ И ЕНЕРГЕТИКА	336
ЕНЕРГОЕФЕКТИВНИ АСИНХРОННИ ЗАДВИЖВАНИЯ ЗА ЕЛЕКТРИЧЕСКИ ТРАНСПОРТНИ СРЕДСТВА – ЛАБОРАТОРЕН СИМУЛАТОР	337
Гл. ас. д-р инж. Васил Димитров, Висше транспортно училище „Тодор Каблешков” ...	
УПРАВЛЕНИЕ НА ПОДСТАНЦИИ И ЕЛЕКТРОСЪОРЪЖЕНИЯ В МЕТРОПОЛИТЕНА – ЛАБОРАТОРЕН СИМУЛАТОР	347
Ас. инж. Емилия Димитрова, Висше транспортно училище „Тодор Каблешков”	
ТРАНСПОРТ И ОКОЛНА СРЕДА	355
МОДЕЛИ ЗА КОЛИЧЕСТВЕНА ОЦЕНКА НА ЕКОЛОГИЧНОТО ВЪЗДЕЙСТВИЕ, КАТО ЧАСТ ОТ ВЪНШНИТЕ ЕФЕКТИ ОТ СУХОПЪТНИЯ ПЪТНИЧЕСКИ ТРАНСПОРТ	356
Докторант Елисавета Малинова, Университет за национално и световно стопанство ...	

Научно-практическа конференция
”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

ТРАНСПОРТНА ПОЛИТИКА И
УПРАВЛЕНИЕ НА ТРАНСПОРТА

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

АНАЛИЗ НА ТОВАРНАТА ПРЕВОЗНА ДЕЙНОСТ НА НАЦИОНАЛНИТЕ РЕЧНИ ПРИСТАНИЩА С ОГЛЕД ПОВИШАВАНЕ НА ТЯХНАТА КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТ

*Доц. д-р Виолета Мутафчиева- Бакалова, Университет за национално и
световно стопанство*

Катедра „Икономика на транспорта“

Резюме: *Речният транспорт има важна роля за функционирането на националната транспортна система, поради специфичните му технико-икономически и експлоатационни характеристики. Той осъществява регионални и социални връзки по направление на транспортен коридор № 7, който обхваща плавателния канал Рейн-Майн-Дунав. Във връзка с това е необходимо проучването на дейността на речните пристанища у нас, поради стратегическото им местоположение и бъдещото им развитие като транспортни възли, в които се осъществява технологично взаимодействие с другите видове транспорт.*

Ключови думи: *речен транспорт, пристанища, технологично взаимодействие, конкурентоспособност, транспортни коридори*

Увод

Река Дунав има особено важно значение за функционирането на трансевропейските транспортни коридори, като осъществява връзки между Западна, Централна и Източна Европа чрез канала Рейн-Майн-Дунав. Същевременно тя осигурява благоприятни възможности за преки транспортни комуникации между Черно, Северно и Балтийско море. Във връзка с това следва да се подчертае съществената роля на националните речни пристанища. Те имат значителен относителен дял при товарооборота на националната транспортна система

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

През 2006 г. е приета Национална програма за развитие на пристанищата за обществен транспорт със срок на изпълнение до 2015 г. Мисията на тази програма е насочена към усъвършенстване и модернизиране на националните пристанища с оглед извършването на качествени транспортни услуги, нарастването на транзитните превози през нашата територия и др. Това е пряко свързано с повишаване конкурентоспособността на пристанищните комплекси в условията на европейска интеграция.

Състояние и развитие на речните пристанища в България

Основните пристанищни комплекси у нас, са Русе и Лом. По-конкретно в обхвата на първия комплекс се включват пристанищата Русе, Свищов, Сомовит, Силистра и Тутракан, а във втория – Видин, Лом и Оряхово. Тяхната дейност през последните години е значително намалена, поради снижаването на вноса на товари от Украйна и Русия. Във връзка с това е разработена Национална програма за развитие на пристанищата за обществен транспорт, чиито основни цели са следните:

- ефективно приключване на реформите, насочени към подобряването на дейността на националните пристанищни оператори ;
- по-нататъшно реструктуриране на речния транспорт чрез обновяването на флота. По-конкретно следва да се има предвид необходимостта от увеличаване броя на контейнеровозите и Ро-Ро корабите, за сметка намаляване относителния дял на корабите, превозващи насипни и наливни товари. Това ще даде отражение върху ефективността на пристанищната дейност, поради възможността за рационализиране на товаро-разтоварните операции;
- нарастване пропускателната способност на пристанищата по пътя на модернизирането и реконструирането на наличната транспортна инфраструктура, както и чрез изграждането на нови производствени мощности;
- стимулиране развитието на интермодалните превози чрез създаването на подходящи условия за оптимизиране дейността на националната пристанищна инфраструктура;
- либерализиране дейността на пристанищата с оглед предлагането на конкурентни транспортни услуги;

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

- специализиране дейността на пристанищните терминали във връзка с обработката на конкретни групи товари;
- повишаване ефективността на управлението на речния транспорт и нарастване на неговата конкурентоспособност;
- спазване на условията, посочени в съответните Директиви на ЕС относно осигуряването на безопасни превози, които са в съответствие с екологичните изисквания при осъществяването на транспортна дейност и др.

Следва да се има предвид, че през 2006 г. е разработена интегрирана програма за действие в областта на речния транспорт от Европейската комисия –NAIADES¹. Тя обхваща периода до 2013 г, като в нея са заложили основните мерки и препоръки за развитие на транспорта по вътрешноводни пътища, които засягат мястото на речния транспорт в европейската транспортна система; развитието на речния транспортен пазар; състоянието на речната пристанищна инфраструктура и обосноваване на насоките за нейното модернизиране; състоянието на подвижния състав, който се включва в речния флот; усъвършенстване дейността и повишаването на квалификацията на персонала, който участва в извършването на превозите по речен транспорт, и др. През 2012 г.е разработена програмата NAIADES II, като основната цел, заложила в нея е постигане на устойчиво развитие на речния транспорт и разширяване участието му на пазара на транспортни услуги.

Въз основа на изложените дотук проблеми и факти, може да се подчертае, че ролята на речните пристанища през последните години нараства непрекъснато, поради тяхното стратегическо разположение относно функционирането на трансевропейската транспортна мрежа. Превозите по река Дунав имат особено важно значение при осъществяването на транспортно-спедиторската дейност, като се имат предвид и възможностите за осъществяване на комбинирани превози по направленията на европейските транспортни коридори № 4, № 7 и № 9, които преминават през нашата територия.

¹ European Commission, Directorate- General for Energy and Transport, River Information Services, Belgium, 2006.

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

Основните предимства при извършването на товарни превози по речен транспорт се свеждат до:

- осигуряване на висока надеждност, сигурност и скорост при осъществяването на транспортните услуги, което се определя от специфичните условия и регламенти, свързани с превозите по река Дунав;

- предлагане на конкурентни превозни цени в сравнение с железопътния и автомобилния транспорт, при извършването на товарни превози в определени сегменти на транспортния пазар;

- важно значение има поемането на риска относно извършването на превозите от страна на клиентите при неблагоприятни метеорологични условия, като това по принцип е съобразено с конкретните условия на превозния договор;

- налице е свободен капацитет във връзка с извършването на транспортна дейност, като съществено значение има и възстановяването на традиционни товаропотоци, които не могат да бъдат усвоени със средствата на други видове транспорт. Тук може да се подчертае, че съществуват възможности за навлизане в нови ниши на транспортния пазар чрез усвояване на Ро-Ро и контейнерни превози по речния транспорт у нас;

- при осъществяването на превозите се използва подвижен състав, който разполага с благоприятни технико-икономически характеристики по отношение опазването на околната среда ;

- съществува обвързаност на националните с европейските речни пристанища, като в тази връзка важно значение има разработването на конкретни проекти за развитие и модернизация на вътрешноводния транспорт в Европа.

Въпреки така изложените факти във връзка с дейността на националните речни пристанища могат да се подчертаят следните негативни моменти:

- съществуват важни проблеми относно функционирането на пристанищната инфраструктура, които се свеждат преди всичко до осъществяването на рационално взаимодействие между отделните елементи в рамките на националните пристанищните комплекси;

- налице са трудности при определянето на нормите за обработка на товарите в пристанищата при сегашните условия у нас;

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

- организацията на работата при извършването на превози по река Дунав зависи в значителна степен от метеорологичните условия, като по-конкретно може да се подчертае, че през зимния период превозите почти не могат да се осъществяват, поради възникването на ледоход. Това води до загуби при извършването на пристанищните услуги, а оттам и до негативни икономически резултати от дейността на речните ни пристанища;

- поради ниските скорости на движение на превозните средства се увеличава срокът на доставка, което води до намаляване качеството на предлаганите транспортни услуги, а оттам и до снижаване конкурентоспособността на речния транспорт;

- определени затруднения има относно концесионирането на пристанищата, което е пряко свързано с тяхното модернизиране, както и с обновяването на речния флот.

Анализ на товарната превозна дейност на националните речни пристанища

През 90-те години на двадесетия век, поради военните събития в Сърбия възникнаха две основни зони, свързани с функционирането на речния транспорт, а именно Западна и Източна. По-конкретно в първата зона останаха да действат 600 кораба с товароподемност 810 000 т, докато във втората, която обслужва пристанищата на Румъния, България и Украйна, са налице значително повече кораби. Тяхната численост възлиза на 3016, като общата им товароподемност е от порядъка на 2 900 000 т. Това обуславя засилването на конкуренцията при осъществяването на превози по речния транспорт в съответните зони. В тази насока следва да се отбележи, че основните конкуренти по източното направление са Украинското Дунавско Параходство, Укречфлот (осигуряващо превоз предимно на въглища и руди), Дунавският Драгажен флот и Порт Измаил.

Характерно е, че в източното направление се превозват предимно суровини за енергетиката и металургията. По-конкретно превозите се осъществяват между нашите речни пристанища, като специално участие имат пристанищните комплекси Рени, Измаил /Украйна/, както и Констанца /Румъния/. През последните години се наблюдава ръст на товарните превози по това направление, преди всичко относно транспортирането на въглища и зърнени храни, което варира в границите 1,5 - 2 % за периода 2007-2010 г.

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

В западното направление се транспортират генерални товари, като за тази цел се използват предимно частни самоходни кораби. Превозите се осъществяват между речните пристанища на България, Сърбия, Хърватия, Унгария, Словакия, Австрия и Германия. Може да се подчертае, че факторите, оказващи влияние върху пазара на фрахтови услуги, осъществявани по западното направление, понастоящем са неблагоприятни, поради приватизацията и отлива на клиенти в съответни пазарни сегменти. По-конкретно може да се отбележи, че след 2007 г. намалява обемът на превозените количества метали, както и на стоките, превозвани в контейнери. Същевременно е налице нарастване обема на товарните превози през последните години, което е пряко свързано с транспортната политика на ЕС, насочена към стимулиране превоза на стоки от по-екологични и по-ниско енергоемки видове транспорт. Увеличава се и търсенето на Ро-Ро и контейнерни превози, което също оказва определено влияние във връзка с развитието на речния транспорт при настоящите условия у нас. ²

Относно действието на положителните и отрицателните фактори върху дейността на речния транспорт, могат да се посочат конкретни данни във връзка с функционирането на пристанищата у нас през периода 2008-2013 г.

Таблица 1

Товарооборот на речните пристанища в България, т.

година	внос	износ	входент ранзит	изход. транзит	вътрешни	без направ- ление	общо
2008г.	7 398 202	5 001 808	6 448	14 328	94 933	2 567 214	15 082 932
2009г.	5 572 778	3 898 990	1 605	7 855	161 188	1 709 386	11 351 801
2010г.	4 830 568	3 543 202	483	9 945	231 663	1 206 102	9 821 963
2011г.	5 209 174	3 842 691	6 622	10 162	82 277	1 535 141	10 685 966
2012г.	5 023 440	3 679 390	4 078	3 413	249 133	1 167 128	10 126 582

² Източник: МТИТС

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

2013г. 3 326 836 2 968 965 129 1 780 174 263 1 025 292 7 497 264

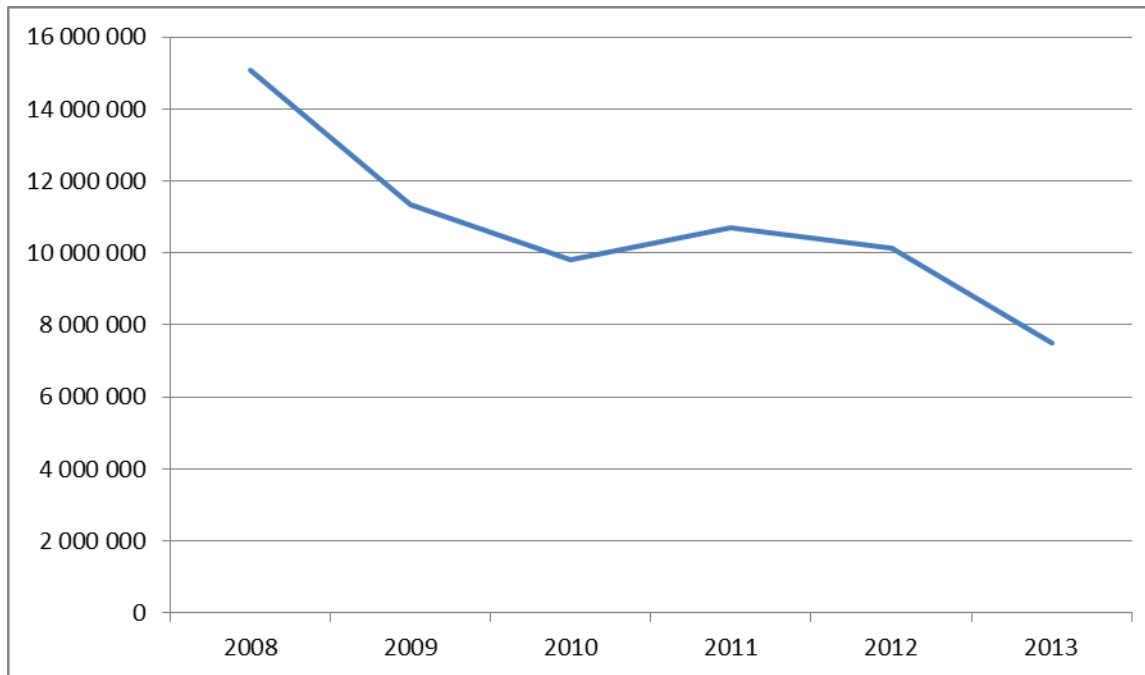
Източник: МТИТС

Като цяло, може да се обобщи, че през разглеждания период е налице намаляване на количеството на превозените товари през 2013 г. в сравнение с 2008 г. в размер на 51%, което може да се обясни с влошаването на конюнктурата на транспортния пазар в условията на икономическа криза. По-конкретно количеството на внесените товари през 2013 г. спрямо 2008 г. намалява с 55%, а на изнесените – с 41%. Количеството на входящите транзитни товари спада значително – с 98 %, а това на изходящите - с 87 %. Единствено увеличение се наблюдава относно количеството на превозените товари по крайбрежието на река Дунав на наша територия, определени като вътрешни превози. Независимо от това, че през 2012 г. е налице най-висок ръст по отношение на тях, през 2013 г. спрямо 2008 г. нарастването е в размер на 85%. Що се отнася до превозите без направление, които включват товарооборота на пристанищата в техните акватории, се наблюдава намаление на количествата с 60% през 2013 г. спрямо 2008 г.

Посочената тенденция относно дейността на националните речни пристанища може да се илюстрира с помощта на фигура 1.

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”



Фигура 1 – Динамика в товарооборота на българските речни пристанища

Като цяло, се наблюдава значителен спад в товарооборота на речните пристанища у нас, което беше пояснено при направения анализ. Във връзка с това са необходими спешни мерки от страна на ЕС за повишаване на тяхната конкурентоспособност, поради важното им стратегическо местоположение и ролята им за обслужването на външнотърговския стокообмен на европейските страни.

Заключение

Речният транспорт има важно място в националната транспортна система, като дейността му е пряко свързана с осъществяването на важни транспортни комуникации в Европа. Във връзка с това през 2009 г. е разработена Стратегия на ЕС за развитието на Дунавското пространство. Основните цели, заложи в нея, са свързани с разработването на конкретни мерки за подобряване на транспортните връзки в Европа, за повишаване на екологичността и енергийната ефективност на речния транспорт, както и по отношение нарастването на конкурентоспособността на регионите, разположени по протежението на река Дунав. Следва да се отбележи ролята на националните речни пристанища за постигането на тези цели, поради което е необходимо тяхното модернизиране с оглед

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

повишаване конкурентоспособността на националната транспортна система. Във връзка с това трябва да се има предвид неотложното развитие и усъвършенстване на довеждащата сухопътна инфраструктура, преди всичко на железопътната, която не осигурява благоприятни възможности за обслужването на товароборота на речните пристанища при сегашните условия у нас. Въз основа на направените конкретни изводи следва да се вземе под внимание важната роля на речния транспорт, който е сравнително икономичен и изгоден при превозите на товари. Това е пряко свързано с повишаване ефективността на дейността на националните речни пристанища в условията на европейска интеграция.

Литература

1. Арnaudов, Б., Качеството на морските товарни превози като ключово конкурентно предимство” - Юбилейна научна конференция – 60 години катедра „Икономика на транспорта”, София, 2011.
2. Арnaudов, Б., Товарният транспорт и екологичните замърсявания – възможности и решения”, Младежки форум, София, 2009.
3. Бакалова, В., Икономически анализ на транспортната фирма, УИ „Стопанство“, С., 2007.
4. Мутафчиев, Л., Хр. Първанов, А. Кирова, В. Бакалова, Транспорт и застраховане, УИ „Стопанство“, С., 2007.
5. Николова Хр., Транспортен пазар: състояние и перспективи за развитие, УИ „Стопанство“, С., 2010.
6. Национална програма за развитие на пристанищата за обществен транспорт 2010-2020, МТИТС.
7. European Commission, „Commission Staff Working Document – towards NAIADES II, Brussels, 2012.

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

АНАЛИЗ И УПРАВЛЕНИЕ НА КАЧЕСТВОТО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИТЕ ТРАНСПОРТНИ УСЛУГИ

*Доц. д-р Васко Василев, Висше транспортно училище „Тодор Каблешков”,
Катедра „Икономика и счетоводство в транспорта”*

***Резюме:** За ефективна защита на обществения интерес, в процеса на реализация на железопътните транспортни услуги е необходимо определянето на критериите за качество и включването им в договорите за услуги. Това създава условия за подобряване на дейността на всички участници в процеса. С определянето на критерии за качество се създават условия за установяване на механизъм за подобряване и оптимизиране на резултатите, както и система от санкции за неизпълнение на договорни задължения. Заради необходимостта данните да се основават на подходяща система за събиране, обработка и анализ, тук предлагам опростен модел за анализ и оценка. Моделът включва качествени и количествени показатели, както от техническа гледна точка, така и от гледна точка на ниво на качеството на услугите към преките потребители.*

***Ключови думи:** качество, обществен интерес, качествени показатели, количествени показатели, транспортни услуги*

Качеството на железопътните услуги е резултат, преди всичко от решенията, които се вземат от компетентните органи в държавата, отговарящи за железопътния транспорт. Регулативната функция се реализира чрез специално създадена система за контрол на качеството. Този контрол се реализира чрез:

- Контрол на процесите, който се формира като контрол на променливи количествени и качествени показатели;
- Контрол на реалните услуги чрез определяне и анализ на отклоненията и нарушения на качеството на услугите;

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

- Контрол на системата за управление на качеството

Политиката и целите по качеството се въвеждат с цел да осигурят насоченост в управлението на организацията. Това е път за определяне желаните резултати и подпомагане организацията да използва ресурсите си за постигане на по-добри резултати. Целите за качество трябва да бъдат в съответствие с политиката и с желанието за непрекъснато усъвършенстване, като в същото време се използват измерими показатели за отчитане. Постигането на целите за качество може да има положително влияние върху качеството на продукта, ефективността на дейностите и финансовите резултати, а с това - и върху удовлетвореността и доверието на потребителите на железопътния транспорт.

Въз основа на казаното, можем да формулираме следните цели на процеса по утвърждаване на система за управление на качеството:

- Формулиране и поддържане на политиката и целите за качество в областта на железопътния транспорт;
- Въвеждане на политиката и целите за качество навсякъде в организацията, за да се повиши информираността, мотивацията и участието;
- Дефиниране и представяне изискванията на потребителите;
- Гарантиране прилагането на подходящи процеси, които позволяват да се отговори на изискванията на клиентите и на другите заинтересовани страни и да се постигнат целите за качество;
- Осигуряване изграждането, прилагането и поддържането на ефективна и ефикасна система за управление на качеството;

С цел по-добро функциониране, разработената система се основава на следните принципи:

1. Ориентираност към клиента - Железопътния транспорт зависи от своите клиенти и за това трябва да се разбират техните настоящи и бъдещи потребности. Това води до разбиране на техните изисквания и стремеж към надминаване на техните очаквания.

2. Ефективно управление - Основна цел на функционирането на железопътния транспорт е подобряване на качеството. Държавният орган планира и предприема всички възможни мерки за осигуряване на необходимите условия за постигане на конкретни

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

цели, т.е. за изпълнение на задачите, а от там и на общите цели. Методите на работа са насочени към ясно определяне на одговорностите, изясняване на проблемите и търсене на варианти за тяхното решаване.

3. Привличане на всички участници в процеса – Държавният орган, чрез начина на поставяне на задачите и изграждането на информационните масиви, включително и дискусии за всички важни проблеми, позволява значителното участие на всички в изпълнението на общите и конкретни цели. Всички са информирани по всяко време, чрез подходящи средства за изискванията на клиентите и обществото към предлаганите продукти и услуги, така че работата е ориентирана към постоянно подобряване на пазарните позиции на железопътния транспорт.

4. Използване на процесно ориентиран модел – Държавния орган реализира функциите си, чрез процесно ориентиран подход по отношение на въвеждането и подобряването на ефективността на системата за управление на качеството за да осигури задоволяване на нуждите на клиентите на железопътния транспорт, чрез изпълнението на техните изисквания. Предимството на процесно ориентирания подход се състои в постоянното управление, което той предлага, чрез връзките между отделните процеси в системата процеси, както и чрез тяхната комбинация и взаимодействие (фиг.1).



Фиг.1 Система за управление на качеството в железопътния транспорт

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

От модела се вижда, че клиентите играят значителна роля и техните изисквания са входни данни в модела. Системата за управление на качеството, включва всички взаимно свързани процеси, които влияят върху качеството на продуктите, които се предлагат от железопътните оператори и инфраструктурни мениджър. Целите за качество могат да бъдат постигнати ефективно, чрез процеса управление на дейностите и ресурсите. Дейностите и процесите, на които е основан предлагания моде са:

Процесът на управление, който включва отговорността за определяне, отчитане и изпълнение на политиката по качеството, планиране, осигуряване на ефективна система за вътрешен комуникации, периодичен преглед и оценка на количествените и качествени показатели, има различни проявления в Европейските железници. В тоблица 1 са показани, използваните във Великобритания и Кралство Холандия индикатори за качество на железопътните услуги.

Таблица 1

Великобритания	Кралство Холандия
Безопасност	Оптимална достъпност
Точност на движението на влаковете	Изпълнение на договорните ангажименти за: Чистота, Социална безопасност.
Време за закъснения	Изпълнение на договорите за обществена услуга
Брой на инфраструктурни инциденти	Оптимизиране използването на инфраструктурата
Качество на използваните активи	Безопасност
Относителен дял на извършената работа към планираната	Безопасност на труда
Финансов индекс за ефикасност	Околна среда
Изменение на разходите	Разходи на влаккилометър
Задлъжняласт	Относителен дял на непреките разходи
Удовлетвореност на клиентите	
Удовлетвореност на доставчиците	

Въз основа на анализа на използваните показатели за контрол на качеството в Европейските железници, както и анализите на системите за управление на железопътния транспорт в Балканския регион, тук ще покажем система от индикатори, въз основа на

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

които, може да бъде управлявано качеството на железопътните транспортни услуги. Поради спецификата на железниците, а именно че двете части на единната железопътна система, влизат в търговски отношения помежду си, предлаганите тук системи от показатели са две: една за инфраструктурния мениджър и една за железопътните транспортни оператори (Табл.2 и Табл.3).

1. Интегрален показател за ТОЧНОСТ – отразява движението на влаковете съгласно графика за движение. Този показател дефинира движението, както от експлоатационна гледна точка, така и от пазарна. Въз основа на показателя може да се изследва: изпълнението на планове за превоз; съответствието на използваните технологии в железопътните гари и останалите инфраструктурни обекти; равномерността в регионалното разпределение на превозите; рационалното използване на пропускателната способност; рационалността на технологията за подържане.

2. Интегрален показател за БЕЗОПАСНОСТ – отразява изпълнението на транспортната работа при минимизиране на щетите.

3. Интегрален показател за ДОСТЪПНОСТ – отразява достъпа в два аспекта: първият - планиране и реализация на достъпа на железопътни оператори да железопътната мрежа; вторият- обществена услуга относно съществуването на възможности за достъп на групи хора със специфични потребности.

4. Интегрален показател за ФИНАНСОВО СЪСТОЯНИЕ - отразява финансовите възможности за качествена реализация на транспортния процес.

Таблица 2 – Показатели на инфраструктурния мениджър

	ТОЧНОСТ
ИКТ1	Относителен дял на пътническите влакове
ИКТ 2	Относителен дял на товарните влакове
ИКТ 3	Максимална техническа скорост
ИКТ 4	Постоянни и временни намаления на скоростта
ИКТ 5	План за ремонти на инфраструктурата
ИКТ 6	Търговска скорост
ИКТ 7	Средно тегло на влаковете
	БЕЗОПАСНОСТ
ИКБ 1	Общ брой извънредни случаи
ИКБ 2	Извънредни случаи по вина на инфраструктурния мениджър
ИКБ3	Нередовности при управление на движението
ИКБ4	Брой дерайлирования

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

ИКБ5	Годишна оценка на безопасността от инспектората
ДОСТЪПНОСТ	
ИКП1	Общ брой трасета за достъп
ИКП2	Заявени трасета
ИКП3	Предоставени трасета по договор
ИКП4	Реално използвани трасета
ИКП5	Неизпълнени трасета по вина инфраструктурния мениджър
ИКП6	Достъпност на железопътните гари за хора със специфични потребности
ИКП7	Възможност за придвижване на инвалидизирани лица от и до жп гари
ФИНАНСОВО СЪСТОЯНИЕ	
ИКЖП1	Производителност
ИКЖП2	Състояние на активите
ИКЖП3	Одновни финансови показатели

Таблица 3 – Показатели на железопътен оператор

ТОЧНОСТ	
ТКТ1	Относителен дял на пътническите влакове
ТКТ2	Относителен дял на товарните влакове
ТКТ3	ТЪРГОВСКА СКОРОСТ
ТКТ4	МАСА НА ВЛАКОВЕТЕ
ТКТ5	ОБОРОТ НА ЛОКОМОТИВИТЕ
ТКТ6	ОБЩ БРОЙ ВЛАКОВЕ СЪГЛАСНО ГРАФИКА ЗА ДВИЖЕНИЕ
ТКТ7	ЗАКЪСНЕНИЕ НА ВЛАКОВЕТЕ ПО ВИНА НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ОПЕРАТОР
БЕЗОПАСНОСТ	
ТКБ1	Общ брой извънредни случаи
ТКБ2	Извънредни случаи по вина на транспортния оператор
ТКБ3	Нередовности при управление на движението
ТКБ4	Брой дерайлирания
ТКБ5	Годишна оценка на безопасността от инспектората
ДОСТЪПНОСТ	
ТКД1	Достъпност на транспортните средства за хора със специфични потребности
ТКД2	Възможност за придвижване на инвалидизирани лица от и до жп гари
ФИНОНСЖВО СЪСТОЯНИЕ	
ТКЖП1	Производителност
ТКЖП2	Състояние на активите
ТКЖП3	Одновни финансови показатели

Моделът за оценка на дейността, който се основава на горните показатели, изследва процеса по управление на качеството, като самостоятелна процедура от контролния процес в железопътния транспорт. Оценяването се изразява в съвкупност от дейности по

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

определяне на оценките за изпълнението на задачите на центрове на отговорности (описани в специализирани отчети по качеството), произтичащи от годишните цели на железопътните предприятия. В процедурата се определят и отклоненията, за които има смисъл да се предприемат корективни действия (значимите отклонения). В този смисъл процедурата по оценяване дейността на центрове на отговорности осмисля във финансов и управленски аспект въвеждането на управлението на качеството в железопътните предприятия.

Процедурата по оценяване дейността е предпоследната процедура от контролния процес. Тя има директна връзка с две процедури от процеса - предшестващата и последващата я. Процедурата по оценяване се предшества от процедурата по анализ на отклоненията за отчетния период. Анализът на отклоненията приключва с детайлизирана класификация на отклоненията по видове и във връзка с причините за възникването им. От процедурата по анализ се подава информация за общите (кумулятивните) недопустими отклонения на процедурата по оценяване. На тази основа се генерират оценките. Реакцията в управлението на железопътния транспорт се състои в:

1. Докладване на различни субекти в организацията на резултатите от анализа на отклоненията и оценяването
2. Предприемане на корективни действия по отношение на оперативната и търговска дейности.

При създаването на оценката са използвани и два типа данни. Обективни - такива данни обичайно се внасят периодично от упълномощени лица в административни регистри, формуляри или официални бази данни, след което се агрегират и обработват на различни нива и след това са достъпни за определени потребители под формата на справки, статистически публикации, бази данни и др. Рейтинговата система на показателите за качество, ползва няколко такива източника – данни от административната база данни на Министерството на транспорта и съобщенията, данни от железопътните компании, международна статистическа база данни за железопътния транспорт.

Под субективни данни се имат предвид такива данни, които зависят от нечия субективна преценка. Тези данни обичайно се събират чрез социологически методи за набиране на информация, след което се обобщават и анализират. По отношение на тази

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

информация респондентът е авторитет от последна инстанция, в смисъл че не може да има по-меродавна преценка. Например управителите на железопътни компании и външни оценители, може да са единодушни, че железопътните транспортни услуги са били достатъчно качествени. Ако клиентите обаче са убедени, че този вид транспорт е бил недосъщно достъпен за хора със специфични потребности и те са изпитвали затруднения при ползването му, ние сме длъжни да оценим транспортната услуга като недостатъчно достъпна. Когато става дума за факти, анкетирането обичайно е алтернатива, използвана, когато данните не могат да бъдат събрани по друг начин. Например ако няма регистър, който описва случаите на невъзможност на превоза на хора със специфични потребности, един възможен начин да получим тази иначе обективна информация е да помолим клиентите да ни кажат дали са свидетели на такива случаи. Тук има вероятност за някаква трудно оценяема грешка, свързана с припомнянето на фактите, с готовността те да бъдат споделени и др. Но при всички случаи невъзможността за ползване на този вид транспорт си остава факт, който е потенциално проверим и по друг начин.

Невъзможността на този етап да бъдат точно оценени дейностите, чиито съдържателни характеристики се изразяват в обществени отношения, които не подлежат на формализация ни накарва да разработим система, която предлага класации само по основните направления на дейността. В този случай интерпретацията е доста проста, като са обособени отделно инфраструктурното предприятие и железопътните оператори. Това дава възможност да се преценят плюсовете и минусите на различните услуги в отделните дейности. За целта е необходимо да бъдат използвани коефициенти на тежест/значимост/на показателите. Тежестта се отнася до разпределението във всяка отделна група и сумата на отделните коефициенти в групата е равна на 1.

За целите на оценката се прилага Комплексния метод, който се основава на използването на комплексни показатели за качеството, получени чрез следния алгоритъм:

1. Определяне на системата от показатели за качество
2. Определяне абсолютните стойности на показателите
3. Избор на базова стойност /базова година/
4. Определяне на относителните изменения на показателите спрямо базовата година

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

5. Вземане на решение за приемане на резултатите от диференцираната оценка за Окончателна
6. Определяне параметри на значимост на показателите
7. Преизчисление въз основа на параметрите на значимост
8. Определяне на комплексния показател за качество

Предлаганият тук модел за оценка на качеството е внедрен от нас, в железопътния транспорт на Република Македония, като се използва от Агенцията за регулиране на железопътния транспорт. Постигнатите резултати са добри и са основа за вземане на редица решения за подобряване на железопътната транспортна услуга.

Използването на системата за управление на качеството води до съществени промени в обществения транспорт, чрез изясняване на отговорностите и възможностите на всички участници в процеса. Това е един от пътищата за повишаване и удовлетвореността на клиентите на железопътния транспорт.

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

ОСОБЕНОСТИ ПРИ ОРГАНИЗАЦИЯТА НА ОБРАЗОВАТЕЛНАТА И ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА НА ЗАЕТИТЕ ЛИЦА В ТРАНСПОРТНИЯ СЕКТОР

*Гл.ас. д-р Ташко Минков, Университет за национално и световно стопанство,
Катедра „Икономика на транспорта”*

***Резюме:** Предизвикателствата пред развитието на транспортния сектор в последно време налагат отделянето на все по-голямо внимание върху обучението и квалификацията на заетите лица. Докладът има за цел да представи основните тенденции в средното, висшето и професионалното образование на транспортните специалисти. Специално внимание е отделено и на някои от най-важните проблеми в системата, идентифицирани от страна на работодателите в сектора. За изпълнението на тази задача са използвани и данни от проведено анкетно проучване сред транспортни и спедиторски фирми.*

***Ключови думи:** обучение, професионална подготовка, транспортни специалисти, висше образование, транспортни специалности.*

Увод

Системата на образованието в областта на транспорта може да бъде оценена като сравнително добре развита. На територията на страната има множество средни училища, в които завършващите гимназисти се профилират в различни професии, свързани пряко или косвено със сектора. Същото се отнася и до висшето образование, тъй като има достатъчно технически и икономически специалности, обучаващи кадри в областта на транспорта.

Най-общо институциите, които предоставят образование и обучение в сферата на транспорта са:

- специализираните средни училища;

Научно-практическа конференция

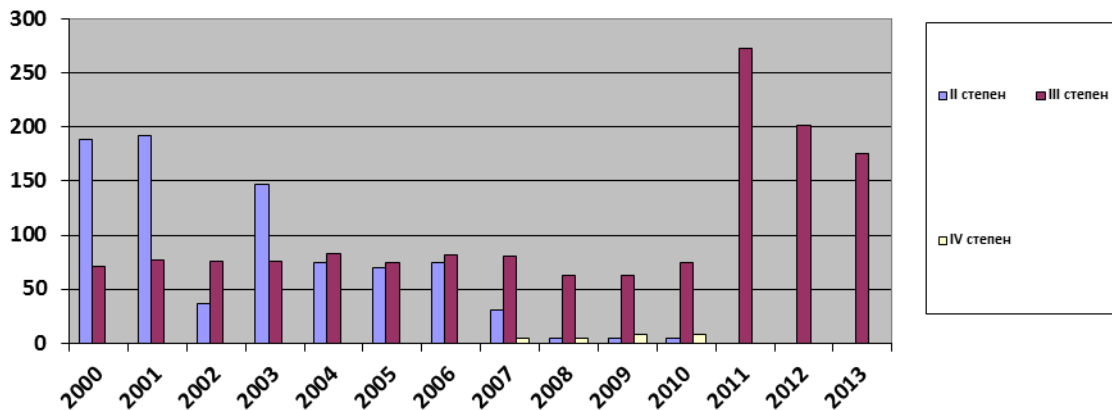
”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

- висшите учебни заведения;
- професионалните колежи;
- центровете за професионално обучение.

Допълнително фирмите сами могат да организират курсове или различни други начини за обучение и повишаване на квалификацията на кадрите.

Организация на средното и висшето образование по транспортни специалности

За оценка на обучението на специалистите в областта на транспорта може да се използват различни данни, даващи представа за количествената и качествената му страна. България има традиции в областта на обучението на транспортни специалисти от различни специалности, в различни области на образованието, във всички видове транспорт, както в средни, така и във висши учебни заведения. Информация за броя на обучаваните и завършилите специалисти е представена на следващите три фигури.



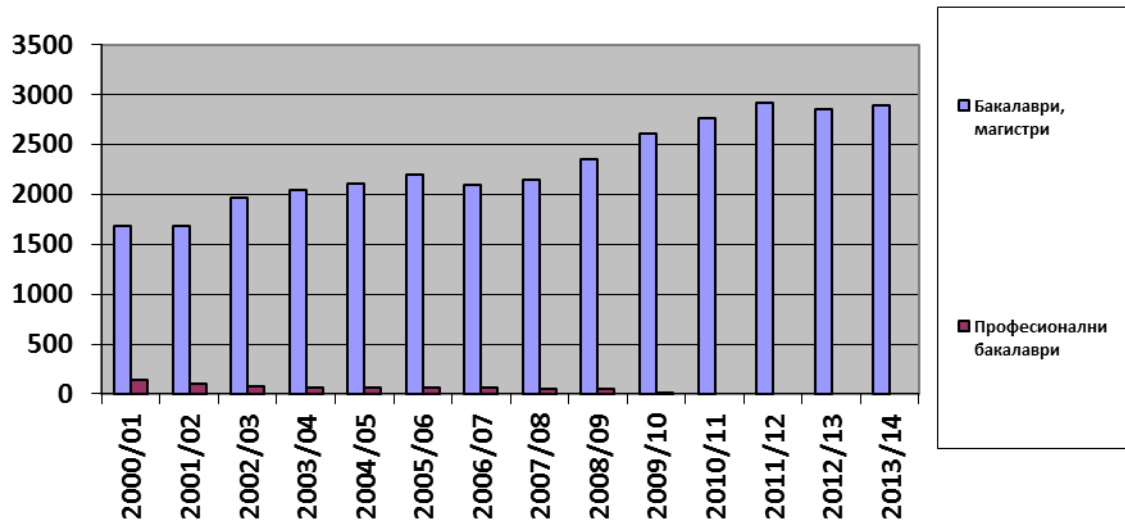
Фигура 1 - Брой на завършилите средни училища в програми за придобиване на II, III и IV степен на професионална квалификация в областта на транспортните услуги (Източник: НСИ)

От представените данни на фигурата се вижда, че основно завършващите специалности в областта на транспортните услуги придобиват трета степен на професионална квалификация. В предишните години положението е било малко по-различно, но измененията като цяло се дължат на образователната реформа в страната. От друга страна, като брой завършващи общо в областта на транспортните услуги, след

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

известен спад в годините 2007-2009, се наблюдава съществен ръст, който може да бъде окачествен като положително явление, въпреки че през последните две години отново е отбелязано известно намаление.



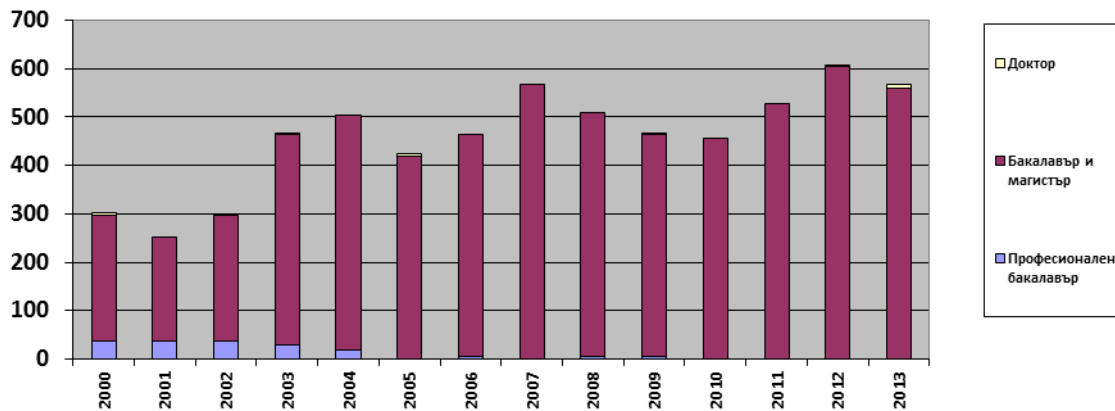
Фигура 2 – Студенти, обучаващи се в транспортни специалности (Източник: НСИ)

Както се вижда от фиг. № 2 като цяло броят на обучаващите се студенти в транспортни специалности в последните години нараства. Това потвърждава наблюдаваната тенденция на увеличаване степента на образование на заетите в транспортния сектор. Тя се дължи най-вече на обективни причини, свързани с промяната в образователната култура на хората. От друга страна тя се дължи и на развитието на сектора, свързано с навлизането на нови технологии, глобализацията на бизнеса и засилването на конкуренцията. В условията на криза фирмите поставят допълнителни изисквания към качеството на кадрите и са по-заинтересовани да повишават тяхната квалификация като средство за повишаване на конкурентоспособността.

От фигурата на завършилите студенти се виждат значителни колебания по години, но като цяло броят им се запазва, с известна тенденция към увеличение. Настъпили са някои структурни изменения, които са свързани основно с намаляване, а даже и отпадането, на броя на професионалните бакалаври и увеличаването на броя на завършилите бакалаври и магистри. Броят на завършилите доктори е малък и се колебае по години.

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”



Фигура 3 - Брой на завършилите студенти по образователно-квалификационни степени в областта на транспортните услуги (Източник: НСИ)

В последните години, особено в процеса на присъединяване на страната към ЕС се появили допълнителни възможности за повишаване квалификацията на служителите от транспортните фирми, чрез участие в курсове, финансирани по различни програми на общността. Въпреки това налагащият се извод е, че фирмите изпитват проблеми при усвояването на средствата, а голяма част от тях са и слабо заинтересовани.

Особености и проблеми при организацията на професионалното образование и обучение

Системата на професионалното обучение в транспорта е сравнително добре развита. Към отделните браншови организации са създадени учебни центрове, някои от които са с дългогодишна практика, добре развита организация и международно признание. Предлага се широка гама от курсове и специализации, обхващащи всички основни професионални направления и предлагащи придобиването на разнообразни умения от обучаваните.³

Впечатление прави обаче, че в цялото това многообразие от учебни центрове и предлагани курсове се наблюдава известно объркване на фирмите, какво точно им е необходимо и къде и как да бъде постигнато. В повечето случаи само се отчита някаква

³ Арнаудов, Б., Тенденции в развитието на човешките ресурси в транспорта, ИК-УНСС, София, 2013, стр. 115-116.

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

дейност и предприятията залъгват сами себе си, че са провели някакъв тип обучение и не изостават от общите тенденции.

Проучването сред транспортните фирми показва, че поради недостатъчни възможности или поради липса на достатъчно желание, бюджетът за професионално обучение се формира основно на базата на остатъка след осъществяване на всички останали дейности и приоритети. Въпреки това, при все повече фирми се наблюдава прилагането на целеви подход и определяне на определен постоянен бюджет, било то като процент от реализираната печалба или като процент от разходите за управление. Нарастващ брой фирми се възползват и от възможностите за проектно финансиране по различни програми.

При определяне на потребностите от професионално обучение повечето предприятия в сектора разчитат на вече изградената фирмена система за определяне на потребностите. Някои от предприятията оставят тези решения изцяло в ръцете на ръководителите, но се срещат и такива, които определят потребностите след допитване и на базата на желанията на своите работници и служители.

При финансирането на професионалното обучение основната част от фирмите разчитат на собствените си финансови възможности. По-малките фирми, поради ограничените си ресурси, пристъпват към допълнително обучение на персонала само при осигуряване на външен източник на финансиране. Като цяло, повечето предприятия не са осъществявали обучение до момента с финансовата подкрепа на външни източници. Като основни причини за това се изтъкват тромавите процедури при кандидатстване, както и недостатъчната информираност на фирмите за условията на кандидатстване. Не липсват, обаче, и опасения, че обучените кадри могат да напуснат фирмата след това.

При предприемането на вътрешнофирмено обучение транспортните предприятия избират доставчик главно на базата на предложенията и отзивите на колегите от бранша. Важно значение имат и издаваните документи, но често като основен фактор се отчитат и предлаганите ценови оферти.

Важно значение има и проблемът с избирането на подходящи форми за стимулиране на работниците и служителите за проявяване на интерес и активно участие в процеса на допълнително обучение и повишаване на квалификацията. Прилагат се

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

различни форми, но най-често се използват перспективите за кариерно развитие. Осигурява се и мобилно работно време, както и допълнително финансово стимулиране. Не са рядкост, обаче, и предприятията, които признават, че не прилагат никакви форми на стимулиране.

Повечето фирми не предоставят и възможности за неформално обучение на своите работници и служители, а тези, които го предлагат използват най-често вариантите за включване в различни проекти и работни групи.

Като цяло различен процент от работната сила в отделните фирми е участвала в някакви форми на професионално обучение. В повечето случаи, обаче, това са задължителните по закон обучения или обучения за новопостъпващи работници и служители.

Заклучение

Оценката на системата на образованието и професионалната квалификация на кадрите в транспорта показва, че тя е сравнително добре развита в количествен аспект. На територията на страната има множество средни и висши училища обучаващи транспортни специалисти, а към повечето браншови организации и ведомствата има създадени обучителни организации, предлагащи разнообразни курсове. Все още обаче има редица нерешени проблеми в тези системи и в редица случаи предлаганото ниво на подготовката не е адекватно на развитието и нуждите на сектора. Неблагоприятната ситуация се допълва и от това, че при доста фирми (особено в държавния сектор) се наблюдава значително застаряване на персонала.

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

ПОВИШАВАНЕ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТТА НА АВТОМОБИЛНИЯ ТОВАРЕН ТРАНСПОРТ

*Ас. д-р Илия Гътовски, Университет за национално и световно стопанство
Катедра „Икономика на транспорта“*

***Резюме:** В доклада са разгледани някои от основните фактори влияещи върху развитието на автомобилния транспорт. Даден е акцент върху модернизацията и изграждането на пътно-шосейната инфраструктура на страната и са разгледани показатели за конкурентоспособността на автомобилните предприятия. Бъдещото развитие на автомобилния транспорт е пряко свързано с повишаването на неговата енергийна ефективност, което оказва влияние върху нарастване на конкурентоспособността му. Както развитието на автомобилния транспорт, така и повишаването на неговата конкурентоспособност може да доведат до по-бързото, качествено и ефективно транспортно обслужване на всички сектори в икономиката на страната. Това е особено актуално за българските фирми, които навлизат или тепърва ще навлизат на единния европейски пазар.*

***Ключови думи:** автомобилен транспорт, конкурентоспособност, фактори на въздействие.*

Увод

При съвременната диференциация на обществените потребности от превози се създават условия за едновременно функциониране на различни видове транспорт: железопътен, автомобилен, воден, въздушен, тръбопроводен и др. В процеса на взаимодействието между тях се развива и усъвършенства транспортната система на страната. Наличието на транспортна система обаче не изключва конкуренцията между отделните видове транспорт и в рамките на даден вид транспорт – между отделните транспортни фирми.

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

Конкуренцията е неизбежно и същевременно много положително явление на пазарната икономика. Най-важните икономически фактори за повишаване на конкурентоспособността на транспортната фирма са повишаване качеството на транспортното обслужване и намаляване на разходите за извършване на транспортната дейност (експлоатационните разходи във фирмата). Намаляването на разходите осигурява възможност на фирмата да предлага конкурентни превозни цени. Другият основен фактор, повишаването на качеството на транспортното обслужване е необходимо условие за привличане на повече клиенти. Тези предпоставки ще осигурят възможност за извършване на по-голям обем товарни превози, а с това и за реализиране на по-големи приходи.

Повишаването на конкурентоспособността на отделната транспортна фирма е необходимо условие за ефективното ѝ функциониране в условията на пазарна икономика. Ако не полага постоянни усилия за повишаване на конкурентоспособността си, фирмата рискува да остане без достъп до транспортния пазар, което в последна сметка ще доведе до неизбежния ѝ фалит.

Повишаване качеството на превозите

Основен фактор за повишаване конкурентоспособността на транспортната фирма е повишаването на качеството на транспортното обслужване на клиентите. От икономическа гледна точка повишаването на конкурентоспособността на транспортната фирма се свежда до реализирането на максимален ефект за повишаване качеството на транспортното обслужване с цената на минимални разходи.⁴ Решаването на този проблем се характеризира със специфични особености, зависещи както от вида на транспорта, така и от конкретния показател за качество на транспортното обслужване.

Различните транспортни фирми при определени условия извършват нееднакви по размер разходи за постигането на даден резултат по отношение на повишаване на качеството. Най-конкурентоспособни са тези фирми, които извършват минимални разходи за постигането на определен резултат в областта на качеството, респ. фирмите, които с определени разходи постигат максимален ефект за повишаване на качеството на транспортното обслужване.

⁴ Мутафчиев, Л., Планиране дейността на транспортната фирма, УНСС,София, 2001

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

Съществува известна специфика в показателите за характеризиране на качеството при товарните и пътническите превози. И при двата вида превози обаче основно значение имат осигуреността и безопасността на движението на превозните средства, което предполага намаляване до минимум на брака, аварията, катастрофите, а също и намаляване на тяхното количество на единица измерител – например 1 млн. тонкилометри или пътничкилометри, 10 000 км пробег на съответните транспортни средства и др. При ниска сигурност и безопасност на движението на превозните средства, качеството на транспортното обслужване на клиентите е особено влошено, тъй като това означава потенциална опасност от загуби на материални ценности, а в отделни случаи са налице и човешки жертви. Напълно естествено е, че ниската сигурност и безопасност на движението на превозните средства рязко влошават конкурентоспособността на транспортната фирма, тъй като предизвикват пренасочване на клиентите (товародателите и пътниците) към ползване услугите на други фирми или друг вид транспорт.

За повишаване сигурността и безопасността на превозите влияят редица фактори, които могат да се разделят на следните групи:

Първо. Технически фактори – те включват преди всичко развитието, модернизиранието и усъвършенстването на транспортните пътища, чрез които се създават условия за сигурно и безопасно движение. Важно значение тук заема и повишаването на степента на задоволеност на парка превозни средства със съвременна ремонтна база.

Второ. Организационни фактори – включват подобряването на организацията на движението, разработването на мерки за повишаване безопасността на превозите и др.

Трето. Социални фактори – тук се отнасят квалификацията и специализацията на работниците и служителите, равнището на трудовата и производствената дисциплина. Значението им е особено голямо поради обстоятелството, че по-голямата част от транспортните произшествия са по причини, свързани с персонала по движението на превозните средства.

Редовността и своевременността на извършването на превозите също са показатели за качеството на транспортното обслужване с важно значение за товарните превози.⁵ При

⁵ Бакалова, В., Конкурентоспособност на транспортната фирма и насоки за нейното повишаване, Икономически алтернативи, УНСС, София, 2001

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

товарните превози тези показатели се оценяват с изпълнението на превозите в срокове, които са необходими за осигуряването на нормална работа на предприятията и организациите, а също и с удовлетвореността на товародателите от качеството на транспортното обслужване.

Повишаването на качеството на транспортното обслужване е тясно свързано с изискването за увеличаване на скоростите на превозните средства. При товарния транспорт увеличаването на скоростите е основна предпоставка за намаляване на времето за доставка на продукцията от производителя до потребителя. Съкращаването на срока за доставка е едно от основните изисквания, които се предявяват към транспортната фирма при извършването на товарни превози.

Един от основните показатели за качеството на транспортното обслужване при извършването на товарни превози е опазването на количеството и потребителната стойност на превозваната продукция (товарите). Равнището на този показател е от особено важно значение за клиентите товародатели и зависи главно от защитеността на превозваната продукция от климатичните и метеорологичните условия, а също така и от опазването на качеството на товарите при тяхното превозване, натоварване, разтоварване и пр. Най-подходящ измерител за определяне равнището на този показател е стойността на изплатените рекламации за липси и повреди на 1000 тона превозени товари. Влошаването на показателя се отразява отрицателно върху конкурентоспособността на автомобилната фирма не само поради загубите на клиенти, но и впоследствие извършването на неоправдани разходи.

Влиянието на температурата върху опазването на потребителната стойност на превозваните товари е общоизвестно. Само в определени граници то може да съдейства за запазване на естествените свойства на товарите. Най-голямо е влиянието на температурата върху бързо развалящите се товари. Повишаването на температурата е причина за активизиране на микроорганизмите, развиващи се в месните, рибните, млечните и др. аналогични видове продукти. Намаляването на температурата може да доведе също до загубване от някои видове товари на част от присъщите им стокови свойства, като например вкус, състояние и т.н. По такъв начин при нарушаване на температурния режим

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

и в двата случая на превозвания товар може да бъде нанесена непоправима вреда. При това на практика твърде рядко се среща действието само на един фактор.

Намаляване на експлоатационните разходи и предлагане на конкурентни превозни цени

Както всички показатели, които влияят за повишаване на качеството на автомобилния транспорт, така и намаляването на експлоатационните разходи водят до повишаване на неговата конкурентоспособност, а с това и икономически показатели като оборот, печалба и т.н.

По производствен признак, т.е. според естеството и характера на връзките им с транспортния процес, експлоатационните разходи на автомобилната фирма се класифицират на производствени и допълнителниб.

Производствените разходи са свързани непосредствено с производството на транспортната продукция. Такива са например разходите за гориво и смазочни материали, за автомобилни гуми, за амортизация на подвижния състав, за заплати на водачите на автомобили и на работниците по техническото обслужване и ремонта.

Допълнителните разходи са свързани с обслужването и управлението на производствените процеси в автомобилните фирми. Такива са например разходите за заплати на ръководния персонал, за подържане и ремонт на основните средства с непроизводствено значение. По принцип делът на допълнителните разходи в себестойността на автомобилните превози нараства с намаляване разстоянията на превозите.

В общата сума на експлоатационните разходи на автомобилните фирми е висок относителният дял на преките разходи. За сметка на това е малък делът на косвените експлоатационни разходи.

Друга особеност в автомобилния транспорт е значителният размер на разходите по движението на 1 тонкилометър, докато разходите за начално-крайни операции на 1 превозен тон товар са по-малки. Имено от това се обуславя ефективността от използването на автомобилния транспорт за извършване главно за превози на товари на къси и средни разстояния.

⁶ Мутафчиев, Л., Планиране в автомобилната фирма, С., УНСС, 1996 г.

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

Величината на себестойността на автомобилните превози зависи от вътрешнопроизводствени фактори – структура на подвижния състав, с който се извършват превозите, организация на транспортния процес и равнище на работата по техническото обслужване и ремонта на автомобилите, степен на използване на дълготрайните материални активи и равнище на организация на труда.

Едновременно с това върху себестойността на автомобилните превози оказват влияние и редица външни фактори.

Развитието на пътните условия или пътнo-шосейната инфраструктура, може да се разглежда като външен фактор, който влияе сериозно върху себестойността на автомобилните превози. Например, когато превозите се извършват по автомагистрала в сравнение с втори или трети клас пътища, се намаляват разходите за гориво и смазочни материали, за изхабяване на автомобилни гуми, дори се увеличава периодичността на извършване на техническо обслужване и ремонта на подвижния състав и по-рядко възниква потребността от текущ ремонт.

Транспортната фирма може да разширява позициите си на транспортния пазар не само чрез повишаване качеството на извършените превози, но и за сметка на предлагането на конкурентни цени.⁷ За да бъде максимално конкурентоспособна, тя трябва да извършва превозите на по-ниски цени от възможните конкурентни фирми. В този случай към ползване на нейните услуги ще се насочват повече клиенти, а това ще позволи съответно да нарастват приходите и печалбата от съответната превозна дейност.

Възможности за намаляване на цените за превоз могат да се реализират преди всичко по пътя на икономии на експлоатационни разходи. Това трябва да става едновременно по трите основни разходни пера – горива и смазочни материали, заплати и амортизации, които в отделни видове транспорт се движат в рамките на 60 % до 70 % от общата сума на експлоатационните разходи.

Конкурентоспособност на товарния автомобилен транспорт на вътрешния и международен транспортен пазар

⁷ Бакалова, В., Конкурентоспособност на транспортната фирма и насоки за нейното повишаване, Икономически алтернативи, УНСС, София, 2001

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

С влизането на България в ЕС националният пазар прераства в единен европейски пазар. Въпреки общата политика, водена от ЕС, по отношение на транспорта, всяка страна провежда своя отделна такава за развитие и усъвършенстване на транспортната система, която функционира на нейната територия. В същото време се провеждат и мерки за изграждане на транспортна система, обхващаща цялата територия на ЕС. Превозвачите от ЕС могат да извличат всички предимства от вътрешния пазар и да осъществяват дейността си по най-ефективен начин на базата на условията за конкуренция, хармонизиране в значителен брой области, като изисквания за сигурност, технически спецификации и професионални стандарти.

Стратегията на ЕС в областта на транспорта се изразява преди всичко в подобряване и по-рационално използване на инфраструктурата и на транспортните средства, постигане на по-надеждна сигурност за потребителите на транспортни услуги, подобряване на работните условия и по-добра защита на околната среда. За постигане на тези цели е необходимо да се изградят трансевропейски пътни мрежи, както и да се реализира висока степен на интеграция на различните видове транспорт.

Европейската транспортна система функционира в условията на конкуренция между отделните видове транспорт, респективно и между голям брой транспортни предприятия от различните страни. Тази конкуренция обаче не изключва взаимодействието и координацията между предприятията на отделните видове транспорт. Това взаимодействие осигурява намаляване на разходите за транспорт, подобряване качеството на превоза, а също намаляване вредното въздействие 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 и като интегриране на националните транспортни системи в единно цяло.

Транспортните коридори откриват реални шансове за България. Те имат не само политическо и стратегическо значение по пътя на интеграцията с европейската транспортна система и оформянето ни като транспортен мост, но са и възможност за спечелване на транспортен пазар. Чрез транспортната политика на страната може да се

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

спечели огромен транспортен пазар, но може и да се недооцени стратегическото ни геополитическо място като част от общоевропейската транспортна система. Това зависи от успешното съблюдаване, както на вътрешно икономическите интереси, така и на двустранното сътрудничество със съседните страни, балканското транспортно сътрудничество и европейската интеграция. Транспортните коридори и прилаганите в тях технологии засягат интересите на много страни. За да бъде нашата транспортна система конкурентна, са необходими по-активна транспортна политика и бързи реални действия по отношение на инфраструктурните проекти по транспортните коридори и инициативи от българска страна.

Трансевропейският транспортен коридор трябва да се разглежда като сложна комуникационна система. Освен транспортните (пътно-шосейна; железопътна и воднотранспортна) връзки в него се включват телекомуникациите, далекосъобщенията, преносът на енергоносители, т.е. това е система за пренос на транспортни, съобщителни и енергийни комуникации.

Приоритетното изграждане на един или друг транспортен коридор не зависи само от желанието на дадено правителство, а от общите тенденции в даден регион. Интеграционните процеси в европейски план са едни от най-важните международни фактори, влияещи върху развитието на транспортната инфраструктура. Те са продиктувани от отварянето на икономиките на страните от Източна Европа към европейския и световния пазар, от засилването на търговските взаимоотношения с партньори от ЕС и цялостната проевропейска ориентация. Очакванията са транспортните коридори да съдействат за ускоряване на икономическото развитие в районите на тяхното влияние.

От общо десет транспортни коридори, пет (№ 4, № 7, № 8, № 9 и № 10) преминават през българска територия. Добре развита транспортна инфраструктура благоприятства развитието на икономиката, тъй като осигурява своевременното и бързо придвижване на товарите и пътниците. Изграждането и развитието на съвременна, отговаряща по капацитет пътно-шосейна инфраструктура е с решаващо значение за транспортното обслужване на страната.

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

Развитието и усъвършенстването на пътната инфраструктура са една от основните предпоставки за интегрирането на националната с европейската транспортна система. Ефективното осъществяване на интеграционните процеси е немислимо без наличието на съответни пътни връзки, осигуряващи изпълнението както на вътрешните, така и на международните превози.

По отношение повишаване конкурентоспособността на автомобилния

транспорт у нас могат да се направят следните изводи:

- Повишаването на конкурентоспособността на автомобилния спрямо останалите видове транспорт, и най-вече по отношение на железопътния, е в резултат на подобряването на неговите качествени характеристики, скоростта и редовността на доставките, поради което той увеличава своя пазарен дял и приходите си.

- Подобрената пътно-шосейна инфраструктура ще окаже положително влияние върху основните показатели за конкурентоспособност на автомобилните превози, а именно: сигурност и безопасност, редовност и своевременност, намаляване на времето за пътуване и себестойност на превоза.

- В бъдеще автомобилният транспорт ще продължи да заема висок относителен дял в извършването на товарни превози, както в количеството на превозваните товари така и по отношение на извършената превозна работа.

- Превозите на къси разстояния и особено тези до и от интермодални терминали, железопътни гари, пристанища, летища, които ще нарастват с постоянни темпове ще се запазят като ефективна форма на приложение на автомобилния транспорт. При новите икономически условия ефективните сфери на използване на автомобилния и другите видове транспорт ще трябва да се определят не с административни актове и решения, а по пътя на конкуренцията между тях.

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

СЪСТОЯНИЕ НА ПЪТНИЧЕСКИЯ ТРАНСПОРТ В БЪЛГАРИЯ

*Ас. д-р Даниел Йорданов, Университет за национално и световно стопанство
Катедра „Икономика на транспорта“*

Резюме: Развитието и състоянието на пътническият транспорт е силно свързано с социалното и икономическо развитие на обществото. Има решаващо значение и оказва съществено влияние върху протичането на много социални и демографски процеси, в тази връзка анализирането на неговото състояние е не малка необходимост.

Доклада разглежда състоянието и тенденциите на развитие на пътническият транспорт в България. Изводите са направени в следствие анализ на статистически данни за сектор Транспорт и перспективите заложи в Общия генерален план за развитие на транспорта в България

Ключови думи: пътнически транспорт, пътнически превози, транспортна инфраструктура

Увод

Транспортът е отрасъл на националната икономика, който обхваща транспортните предприятия, извършващи услуги срещу заплащане. Пътническият транспорт за разлика от товарния има някои специфични особености, които от една страна са свързани с организацията на самият превозен процес, а от друга при прогнозирането на произведената продукция силно е застъпен вероятностният характер[5].

Пътническият транспорт един от важните отрасли в националната ни икономика, имащ изключителна важност за повишаване на нейната конкурентоспособност и обслужване на населението.

В доклада е направен анализ на състоянието и настъпилите промени в различните видове пътнически транспорт и транспортната инфраструктура.

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

При анализа е използвани като източник налични статистически данни, информация съдържаща се Общия генерален план за транспорта на България и изчисления на автора.

Инфраструктурна осигуреност на пътническата транспортна дейност в България

Основните данни за инфраструктурната осигуреност на транспорта за периода 2009-2013 г. в България са представени в таблица 1 и 2.

Таблица 1. Данни за транспортната мрежа

Таблица 1.

	2009	2010	2011	2012	2013
Дължина на железопътните линии - км	5888	5831	5661	5658	5540
в т.ч. текущ път	4150	4098	4072	4070	4032
Пътища в експлоатация - хил. км	19,4	19,5	19,4	19,6	19,6
в т.ч. с настилка	19,2	19,2	19,2	19,4	19,4
Междуселищни автобусни линии - бр	2773	3464	2935	2777	2751
Дължина на междуселищни автобусни линии - хил км	322,7	371,3	365,1	326,8	374,3
Градове с тролейбусен транспорт – бр.	15	14	14	14	13
Маршрутна дължина на тролейбусните линии към 31.12 - км	525	525	524	535	483
Маршрутна дължина на трамвайната мрежа към 31.12. – км	135	135	149	150	146
Маршрутна дължина на метрото към 31.12. – км	18	18	18	29	29

Източник: НСИ

От данните в таблицата се вижда, че през анализирания период няма съществено изменение на дължината на железопътните линии и пътищата в експлоатация. Към 2013 година българската транспортна система разполага с 5540 км железопътни линии и 19,6 хил. км пътища в експлоатация.

Най-съществено процентно изменение се наблюдава в маршрутната дължина на метрото, вследствие пускането на вторият лъч на метрото в гр. София. В България тролейбуси се използват в 12 града (по азбучен ред): Бургас Варна, Враца, Габрово, Пазарджик, Перник, Плевен, Русе, Сливен, София, Стара Загора, и Хасково. Тролейбусен

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

транспорт е функционира в още 4 български града. Казанлък (до 1999 година), Велико Търново (до 2009 година), Пловдив (до 2012 година) и Добрич (до 2014 година). В град София е изградена най-дългата тролейбусна мрежа, където има проекти в периода до 2020 г. да се изградят нови 9 маршрута, с което общият брой на линиите ще достигне 18, а броят на превозените граждани ще се удвои. Целта е тролейбусните съобщения в града да бъдат най-използвани след метрото и трамваите. В Плевен също значителна част от пътуванията се осъществяват с тролейбуси. В транспортните схеми на всички останали градове тролейбусите имат второстепенна роля след автобусите.

При междуселищният автомобилен транспорт през 2013 г. броя на автобусните линии спрямо останалите анализирани години е най-малък – 2751 бр. Най голям е бил броят на междуселищните автобусни линии през 2010 г. – 3464 бр.. Същевременно през 2013 г. дължината на междуселищните автобусни линии е най-голям – 374,3 хил. км. Анализът показва, че автобусните превозвачи извършващи междуселищни превози през последните години оптимизират, част от маршрутите си.

На база на направения анализ може да се обобщи, че няма съществена промяна в транспортната инфраструктура с изключение на пускането на втори метро диаметър в гр. София.

Структурата на регистрираните транспортни средства за периода 2009/2013 г. е представена в таблица 2.

Таблица 2. Структура на регистрираните транспортни средства за периода 2009– 2013г.

Таблица 2.

	2009	2010	2010/2009	2011	2011/2010	2012	2012/2011	2013	2013/2012
Регистрирани автобуси - бр.	24448	23857	0,975826	23101	96,83%	22788	98,65%	22792	100,02%
Тролейбуси - бр.		600		550	91,67%	501	91,09%	467	93,21%
Пътнически места - бр.		75083		68815	91,65%	59819	86,93%	51529	86,14%
Трамвай - бр.		305		317	103,93%	309	97,48%	280	90,61%
Пътнически места - бр.		62219		66073	106,19%	65072	98,49%	59548	91,51%
Мотриси за подземен електротранспорт - бр.		88		88	100,00%	168	190,91%	168	100,00%
Пътнически места - бр.		27060		27060	100,00%	51744	191,22%	51744	100,00%
Морски пътнически кораби - бр.	4	6	1,5	3	50,00%	6	200,00%	6	100,00%
Пътнически места - бр.		264		198	75,00%	510	257,58%	526	103,14%
Речни пътнически кораби - бр.		2		2	100,00%	2	100,00%	2	100,00%
Пътнически места - бр.		393		393	100,00%	393	100,00%	393	100,00%

Източник: НСИ и собствени изчисления

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

От представените в таблица 2 данни може да се каже, че по-отношение на регистрираните превозни средства използвани за пътнически превози няма съществено изменение през анализиранияте години, с изключение на увеличението с близо 90 % на броя на моторните и местата използвани от метрополитена. Дължащо се на пускането на вторият метро диаметър в гр. София. При трамвайният транспорт имаме 9 % намаление на брой на пътническите места, което се дължи на 10% намаление на подвижният състав. Броят на регистрираните автобуси за 2013 не се променил съществено спрямо 2012 г. Наблюдава се приблизително намаление от 10 % спрямо 2009 г. когато е имало на 24 хил. бр. регистрирани автобуси. Тези данни в комбинация с броя и дължината междуградските маршрутни линии показват тенденция оптимизиране на превозната дейност на фирмите в бранша свързана с намаляване на брой на автобусите и брой на маршрутите за сметка на увеличение на дължината на междуселищните автобусни линии.

По важни индикатори характеризиращи състоянието на пътническите превози за периода 2009-2013 г.

Данните за превозените пътници (в хил. пътници) и за извършената работа (в млн. пкм.) за периода 2009-2013 г. са дадени в таблица 3.

Таблица 3. Данни за превозени пътници и извършената работа за 2009 - 2013 г.

Таблица 3.														
	2009		2010		2010/2009	2011		2011/2010	2012		2012/2011	2013		2013/2012
Превозени пътници - хиляди														
	хиляди	%	хиляди	%	%	хиляди	%	%	хиляди	%	%	хиляди	%	%
Общо	856484	100,00%	840190	100,00%	98,10%	800303	100,00%	95,25%	759919	100,00%	94,95%	724695	100,00%	95,36%
Сухопътен транспорт	567808	66,30%	546536	65,05%	96,25%	517254	64,63%	94,64%	471654	62,07%	91,18%	452835	62,49%	96,01%
Воден транспорт	240	0,03%	160	0,02%	66,67%	175	0,02%	109,38%	195	0,03%	111,43%	143	0,02%	73,33%
Въздушен транспорт	2184	0,25%	2327	0,28%	106,55%	2693	0,34%	115,73%	2211	0,29%	82,10%	2269	0,31%	102,62%
Градски електро транспорт	286252	33,42%	291167	34,65%	101,72%	280181	35,01%	96,23%	285859	37,62%	102,03%	269448	37,18%	94,26%
Извършена работа - млн. пкм														
	млн. пкм	%	млн. пкм	%	%	млн. пкм	%	%	млн. пкм	%	%	млн. пкм	%	%
Общо	17481	100,00%	18345	100,00%	104,94%	18684	100,00%	101,85%	17319	100,00%	92,69%	17258	100,00%	99,65%
Сухопътен транспорт	12594	72,04%	12713	69,30%	100,94%	12910	69,10%	101,55%	12358	71,36%	95,72%	12143	70,36%	98,26%
Воден транспорт	1	0,006%	2	0,01%	200,00%	2	0,01%	100,00%	3	0,02%	150,00%	2	0,01%	66,67%
Въздушен транспорт	3713	21,24%	4275	23,30%	115,14%	4496	24,06%	105,17%	3528	20,37%	78,47%	3738	21,66%	105,95%
Градски електро транспорт	1173	6,71%	1355	7,39%	115,52%	1276	6,83%	94,17%	1430	8,26%	112,07%	1375	7,97%	96,15%

Източник НСИ и собствени изчисления

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

Над 720 млн. пътувания са извършени през 2013 г. от различните видове транспорт, като по данни за 2013 г. 80 % от тях са градски. Около 62,00 % от превозените пътници през последните години се пада на сухопътния транспорт, от които около 64 % на автомобилния и 4 % на железопътния. Въздушният транспорт осигурява 0,31 %, а останалите над 37,00 % се падат на градския електротранспорт.

За анализирания период се наблюдава една относително постоянна тенденция на намаление на броя на превозените пътници (фигура 1). През 2009 сме имали превозени на 850 млн. пътници за 2013 г. имаме общо превозени малко над 724 млн. пътници или имаме намаление от близо 15 % за целия анализиран период.

Фигура 1. Общ брой на превозените пътници
Фигура 1



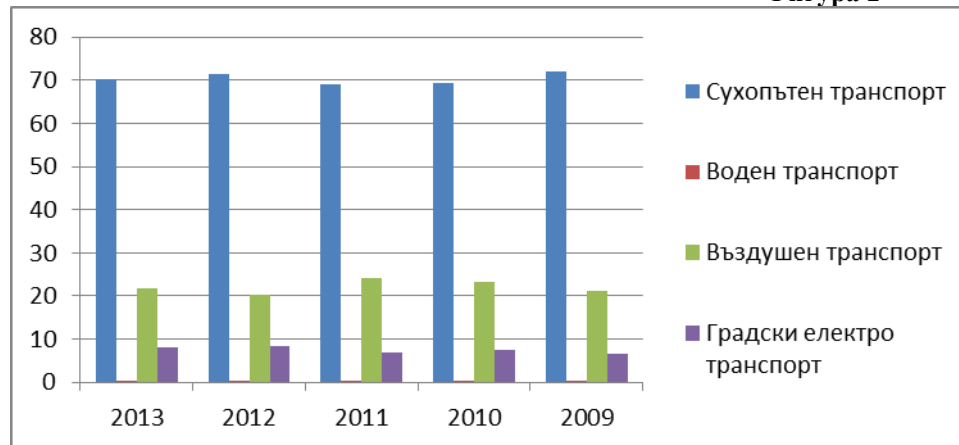
През последните години се забелязва тенденция към намаляване на броя на междуселищните автобусни линии, за сметка на увеличение на дължината на междуселищните автобусни линии. Търсенето се задоволява предимно от автобусния транспорт, който е предпочитан за по късите разстояния, и в по малка степен от железопътния транспорт, който е предпочитан за по-дългите разстояния и от определени социални групи, ползващи преференции. Въздушният транспорт почти няма значение за задоволяване на нуждите от вътрешни пътнически пътувания. Наблюдава се намаление на превозените пътници с воден транспорт от 240 хил. хиляди през 2009 г. на 143 хиляди през 2013 г.

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

Фигура 2. Извършена работа млн. пкм. - %

Фигура 2



По отношение на извършената работа от пътническият транспорт, за анализираният период няма съществено изменение в процентното съотношение между различните видове транспортно видно на фигура 2, около 70% от извършената работа в млн. пкм се пада на сухопътния транспорт, над 20 % на въздушния транспорт и 7-8 % се падат на градския електро транспорт.

Въпреки, че се наблюдава тенденция на спад при броя на превозените пътници (фигура 1), извършената работа в млн. пкм е относително стабилно, което показва, увеличаване на превозното разстояние.

Международните пътнически пътувания до и от България се обслужват основно от автомобилен, автобусен (от съседни и близки държави) и въздушен транспорт. В таблица 4 са представени данни за обслужените пътници по българските летища. За анализираният период се очертава ясна тенденция на увеличение на обслужените пътници, при относително равенство между кацнали и излетели.

Таблица 4. Обслужени пътници на летищата в България

Таблица 4

	2009	2010	2011	2012	2013
Пътници - брой	6055928	6409444	6894054	7064803	7302624
Кацнали	3005165	3183556	3427055	3513737	3633840
Излетели	3050763	3225888	3466999	3551066	3668784

Източник: НСИ

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

Заклучение

В обобщение на анализиранияте данни може да се направят следните изводи. Железопътният транспорт има основно значение при превозите на пътници на средни и дълги разстояния.. Железопътният транспорт има за задача обслужването на междурайонното, а в някои случаи и на вътрешно районното разделение на труда и спомага за рационалното териториално разположение на производството.

Автомобилният транспорт заема важно място при извършването на превозите на къси разстояния. Голямо е неговото значение и за довозването на пътници до и от експлоатационните пунктове на другите видове транспорт.

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 пътничкопотоци.

Ролята на въздушният 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 значителна икономия на време за пътуващите.

Дейността на всички отрасли на икономиката се осъществява във времето и пространството [3, 1]. Всяка дейност е свързана с определена територия и с нейните природни и стопански ресурси. В транспортната дейност, от решаващо значение е непосредствената връзка с териториалното разположение на отраслите на промишлеността, икономическата структура на производството в района, развитието на селското стопанство в района, териториалното разположение и големината на населените места.

Използвана литература

1. Статистически годишник 2014
2. Общ генерален план за транспорта на България
3. Мутафчиев, Л. География на транспорта 2 част, (записки), София, 2004 г.
4. Стратегия за развитие на транспортната система на Р България МТИТС
5. Василев, Е. Развитие и ефективност на пътническите превози. У.Изд. Стопанство, София, 1997 г.

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

НАСОКИ ЗА ПОВИШАВАНЕ ТЪРСЕНЕТО НА РЕЧНИ ПРЕВОЗНИ УСЛУГИ ЧРЕЗ ЗАВЛАДЯВАНЕ НА НОВИ ПАЗАРНИ СЕГМЕНТИ

*Д-р Петя Коралова, Университет за национално и световно стопанство
Катедра „Икономика на транспорта”*

Резюме: *Настоящият доклад има за цел да разкрие възможностите за увеличаване търсенето на речни превозни услуги в Дунавския регион. В тази връзка ще бъдат анализирани конкретни показатели (обем на превозените товари в тонове; консумация на енергия; емисии на парникови газове в атмосферата и брой на възникналите инциденти), чрез които да се определят пазарните позиции на вътрешноводния транспорт на база сравнение с автомобилен и железопътен транспорт.*

По-нататък в разработката ще се извърши преглед на добрите практики за развитие на речните превози чрез завладяване на нови пазарни ниши по примера на други европейски вътрешноводни пътища.

В заключение ще бъдат обобщени изводите от направеното изследване и ще се предложат конкретни мерки за повишаване на търсенето на речни превозни услуги.

Ключови думи: *речен транспорт; търсене на превозни услуги с вътрешноводен транспорт.*

Увод

Мястото на вътрешноводния транспорт в европейската транспортна система се определя от икономическото развитие на общността и от неговите технико – икономически предимства⁸, които го отличават от автомобилния, железопътния и въздушния транспорт, а именно:

⁸ Мутафчиев, Л., „Икономика на транспорта”, УНСС, София, 1994, стр. 37

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

- Висока сигурност и безопасност при осъществяване на превозите на товари – може да превозва успешно товари на сравнително дълги разстояния при отсъствието на трафик и извън жилищни райони;
- Изключително подходящ при транспортиране на обемни, масови, насипни товари, превоз на контейнери и при извършване на Ро-Ро услуги; той заема висок относителен дял при превозването на масивни конструкции и извънгабаритни товари, тъй като плавателните съдове се характеризират с голяма товароподемност (речните кораби обикновено са с капацитет до около 2000 т. при превоз на насипни товари или до 3000 т. при превоз на течни товари, както и повече, което приблизително съответства на товароспособността на 125 железопътни вагони от 40 т. или на 250 товарни автомобили от 20 т.⁹);
- Характеризира се с добра надеждност – относителният дял на възникналите произшествия по време на превоза е незначителен в сравнение с железопътния и автомобилния транспорт;
- Себестойността на предлаганите речни товарни услуги е значително по – ниска от тази в автомобилния и железопътния транспорт – от 30% до 60% в зависимост от вида на товара и разстоянието на превоза¹⁰;
- Отличава се с висока енергийна ефективност – разходите на гориво за единица превозна работа са в пъти по-малки от тези в сухопътните видове транспорт;
- Екологично ефективен – отделените вредни емисии в околната среда при осъществяване на превозите са от 3 до 6 пъти по-ниски в сравнение с автомобилния транспорт¹¹;
- Предоставя отлични възможности за проследяване превоза на съответния товар от изпращач до получател, посредством използването на речни информационни услуги;

⁹ Prospects for Inland Navigation within the Enlarged Europe, via donau, 2004

¹⁰ White Paper on Efficient and Sustainable Inland Waterway Transport in Europe, UNECE, 2011

¹¹ Пак там.

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

- Инвестиционните разходи за доставка и последващите разходи за експлоатация и ремонт на един тон товароподемност са многократно по-малки от съответните разходи при сухопътните видове транспорт;
- Ниска степен на шумозамърсяване в сравнение с въздушния и железопътния транспорт;
- Товарните превози се осъществяват във водна среда, която е естествен път. Освен това инвестиционните разходи за устрояване на път и пътни съоръжения са минимални в сравнение с тези при железопътен и автомобилен транспорт.

Технико – икономическите предимства на речния товарен транспорт като конкурентоспособен, безопасен, сигурен и екологосъобразен и наличието на свободен капацитет създават условия за оптимизиране на процесите на доставка на превозваните стоки от изпращач до получател.

Анализ на система от показатели за определяне на пазарните позиции на речния транспорт на база сравнение с автомобилен и железопътен транспорт

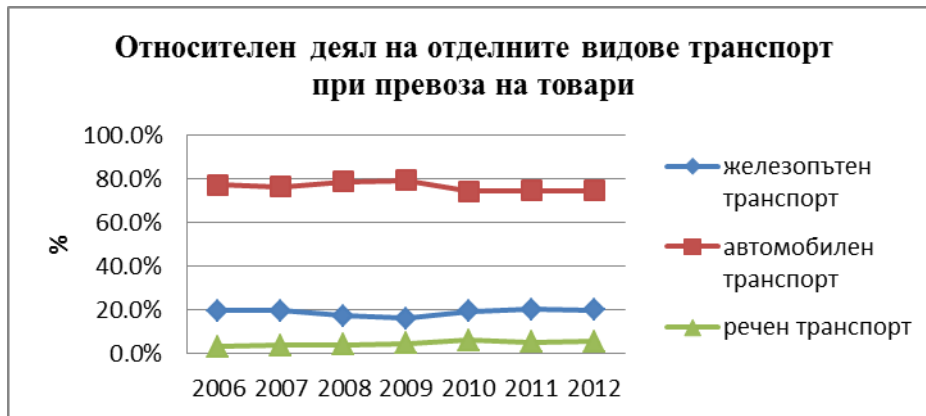
Мястото на речния транспорт на пазара на товарни превозни услуги може да се определи въз основа на анализа на неговата пазарна мощ по отношение на обем на превозените товари; количество на отделените вредни емисии в околната среда; количество на консумираните течни горива и брой на възникналите произшествия. Оценката на тези показатели дава представа за перспективите за развитие на този вид транспорт в посока на по-ефективно използване на неговия потенциал от икономическа, екологична и енергийна гледна точка.

Анализа на обема на превозените товари в тонове с речен, автомобилен и железопътен транспорт в Дунавския басейн

През последните години участието на речния, автомобилния и железопътния транспорт при извършването на товарни превози претърпява определено изменение, което се потвърждава от представените данни на фигура 1.

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”



Фигура 1

Източник: EUROSTAT

Общият обем на превозените товари в тонове в началото и в края на разглеждания период не се изменя драстично – през 2006 г. тяхното количество е приблизително 40 млн. тона, докато в края на 2012 г. то намалява до 33 млн. тона, т.е. понижава се приблизително с 16,8%. По отношение на дяловото участие, автомобилният транспорт заема водеща позиция, тъй като неговият относителен дял възлиза на 74,5% през 2012 г., на второ място се нарежда железопътният транспорт – 19,8% и на последна позиция остава вътрешноводният транспорт – 5,6%. Тенденцията на развитие на превозите на товари с речен транспорт е в посока на увеличение, като през 2012 г. е реализиран ръст от 43,2% спрямо 2006 г. Отчетеното нарастване на извършените превози с вътрешноводен транспорт разкриват възможности за увеличаване на неговия относителен дял в общия обем на транспортираните товари. До определена степен те отразяват основните приоритети на европейската транспортна политика за стимулиране развитието и усъвършенстването на енергийно ефективните и екологично благоприятните видове транспорт. Освен това, за преобладаващата част от страните от дунавския басейн, речният транспорт се използва и за осъществяването на товарни превози във вътрешно съобщение, което създава реални предпоставки за изостряне на конкурентната борба с автомобилния и железопътния транспорт.

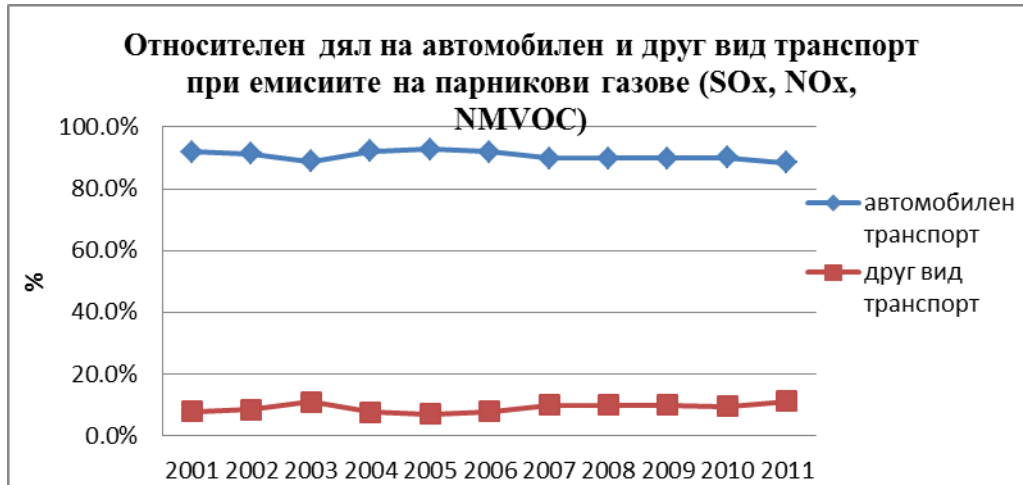
Анализ на отделените вредни емисии от речен, автомобилен и железопътен транспорт в Дунавския басейн

Анализирането на показателя количество на отделените вредни емисии в околната среда при осъществяване на товарни превози с автомобилен, железопътен и речен

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

транспорт, може да се използва като предпоставка за стимулиране развитието на този вид транспорт, при който изследвания признак заема най-ниски стойности. На фигура 2, по-долу, е представен обема на отделените вредни емисии в околната среда по видове транспорт.



Фигура 2

Източник: EUROSTAT

Видно от графиката, най-висок относителен дял в обема на излъчените вредни вещества в хиляди тонове има автомобилният транспорт – 90,6%. Количеството на излъчваните вредни емисии в околната среда от останалите видове транспорт (в които попадат железопътен и речен транспорт) съставлява 9,4% от общия обем. Тенденцията, която се наблюдава е на общо намаление на изпусканите парникови газове в атмосферата.

Анализ на консумираните течни горива от отделните видове транспорт

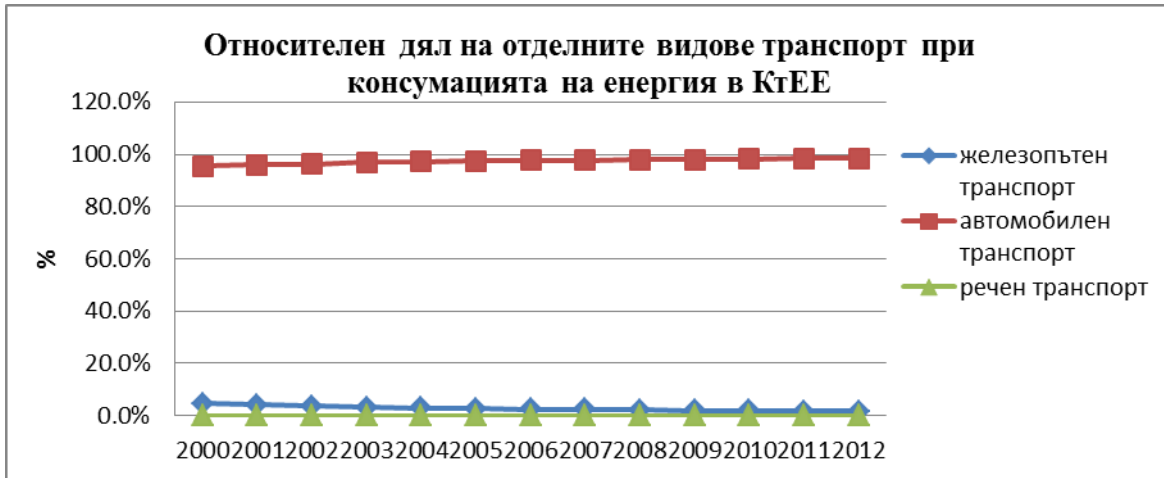
През последните години се наблюдава тенденция на непрекъснато нарастване на цената на петрола и неговите деривати, което оказва непосредствено влияние и върху себестойността на предлаганите товарни превозни услуги. Следователно, за да се постигнат по-добри ефекти от консумацията на енергия, е необходимо:

- да се използват алтернативни енергийни източници;
- да се намали потреблението на нефт и нефтопродукти чрез внедряването на превозни средства, при които изразходването на дефицитни течни горива е сведено до минимум.

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

На фигура 3 е представено изменението в количеството на потребената енергия в КтЕЕ (килотона енергиен еквивалент) от автомобилен, железопътен и речен транспорт.



Фигура 3

Източник: EUROSTAT

Автомобилният транспорт заема водеща позиция в обема на консумираното количество КтЕЕ, като неговият относителен дял е 97.3%. Забелязва се изменение в стойността на изследвания показател в отрицателна посока, тъй като в сравнение с 2000 г., през 2012 г. потреблението на дефицитни течни горива от автомобилния транспорт се е увеличило с 3%.

Относителният дял, който заема железопътният транспорт в общия обем на потребеното количество енергия е 2.7%.

С най-ниски стойности на изследвания показател се отличава речният транспорт. Неговото дялово участие в крайното потребление на КтЕЕ е 0,1%. Следователно пред вътрешноводния транспорт се разкриват възможности за повишаване на неговия пазарен дял при извършването на товарни превози поради неговата по-висока енергийна ефективност. Многократно по-ниските стойности на изследвания показател са предпоставка за намаляване на сумата на транспортните разходи, произтичащи от извършването на превозите, което оказва положително въздействие и върху цената на предлаганите транспортни услуги.

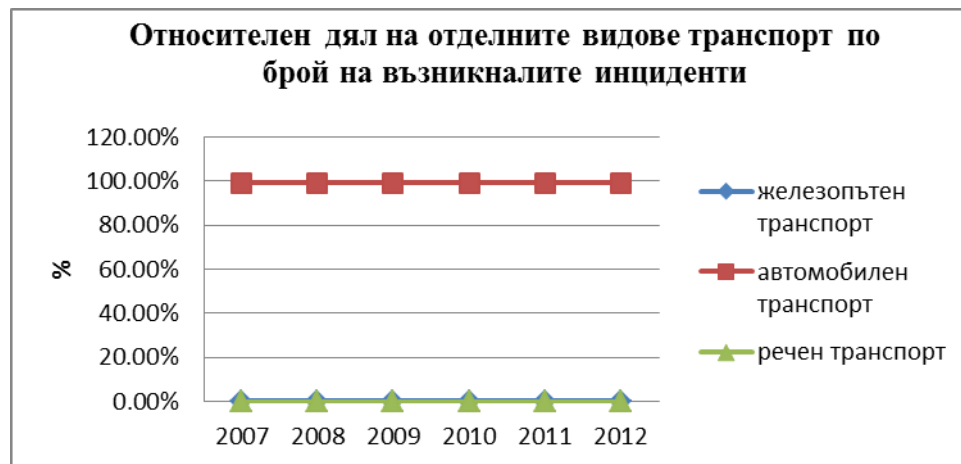
Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

Анализ на броя на възникналите инциденти с речен, автомобилен и железопътен транспорт

Броят на възникналите произшествия при извършването на товарни превози е показател, който характеризира качеството на предлаганите транспортни услуги по отношение на безопасност и сигурност на доставката на товари от изпращач до получател.

На фигура 4 е представен броят на възникналите произшествия при извършване на превози по автомобилен, железопътен и речен транспорт.



Фигура 4

Източник: EUROSTAT

Видно от графиката, най-голям брой произшествия са регистрирани в автомобилния транспорт – 44 хил. през 2007 г. и 35 хил. през 2012 г. При железопътния транспорт броят на възникналите инциденти е доста по-малък 1338 през 2007 и 997 през 2012 г. Делът на вътрешноводния транспорт в общия брой на регистрираните произшествия при извършване на товарни превози е незначителен – под 1%.

Преглед на добрите практики за развитие на речните превози чрез завладяване на нови пазарни ниши по примера на други европейски вътрешноводни пътища

В редица страни, като Холандия, Белгия, Франция, Финландия и Великобритания, чиито речни пътища са част от плавателните коридори на Европа – Рейнски канал и Коридорът „Север – Юг”, са постигнати забележителни резултати по отношение на подобряване на пазарните позиции на вътрешноводния транспорт. В изброените държави се подобрява привлекателността на речния транспорт и се увеличава потребителското търсене по отношение на превозите във вътрешно и международно съобщение на

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

следните видове товари: фармацевтични продукти; целулоза и хартиени изделия; соя и соеви продукти; осветителна техника и отпадъчни вещества.

В Холандия¹², например се прилага технология на снабдяване със стоки на търговски обекти на територията на няколко градове, като се използват превозните възможности на вътрешноводния транспорт. За целта се експлоатират специализирани плавателни съдове, оборудвани с товаро-разтоварни съоръжения, задвижвани с електрическа енергия чрез батерии и с товароподемност, която се равнява на товароспособността на четири автомобилни композиции. Положителните ефекти, които се реализират в резултат на тази технология са:

- Количеството на отделените вредни емисии от парникови газове в околната среда е сведено до 0;
- Значително се намалява шумозамърсяването;
- Понижава се броят на задръстванията с товарни автомобили в градовете.

На следващо място може да се посочи американската компания “Baxter International” Inc¹³, която е глобална фармацевтична корпорация и потребява услугите на речния товарен транспорт от пристанище Ротердам (Холандия) до пристанище Антверпен (Белгия). Освен това превозните възможности на вътрешноводния транспорт се използват и при износа на продуктите от седалището на дъщерното предприятие на фирмата в Белгия до останалите нейни дистрибуционни клонове на територията на Европа, което съдейства за намаляване на броя на непроизводителните рейсове на корабите. Положителните ефекти, които се реализират от предлагането на подобен вид услуги с речен транспорт се свеждат до:

- Общата сума на променливите разходи намалява с 42%;
- Броят на пробезите на товарните автомобили се съкращава с 2000 за година;
- Подобрява се надеждността на превозите, в резултат от намаляване на задръстванията с товарни автомобили по пътно-шосейната мрежа;

¹² Inland Navigation Europe, http://www.inlandnavigation.org/nl/why-use-waterways/all-freight-types/city-distribution_95.aspx#.UKts4IeTrfI, достъп на 10.09.2014 г.

¹³ Baxter, General Information, Sustainability, <http://www.sustainability.baxter.com/supply-chain/managing-supplier-performance.html#survey>, Copyright 2012, достъп на 10.09.2014 г.

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

Между френското пристанище Париж и финското пристанище Руен ежеседмично се осъществяват кръгови рейсове за превоз на целулоза и отпадъчни хартиени продукти посредством вътрешноводен транспорт по река Сена¹⁴. Превозите се осъществяват на принципа на Ро-Ро технологията, като по релацията Париж – Руен се транспортират приблизително 750 тона бали с отпадъчна хартия, а в обратното направление – 750 тона картонени шпули. Полезните ефекти, които се реализират от приложението на тази технология са следните:

- Съкращава се броят на годишните пробези на товарните автомобили с 4500;
- Количеството на потребените дефицитни течни горива и отделени вредни емисии в околната среда намалява с 40%;
- Броят на непроизводителните рейсове на корабите е сведен до 0

Белгийската компания Alpro¹⁵, която е водеща в производството на соеви продукти и напитки, използва изцяло превозните възможности на вътрешноводния транспорт при доставката на произведените стоки до крайните потребители. За нуждите на фирмата е изграден специален терминал в близост до пристанище Вивелхем (Белгия), посредством който соевите зърна се доставят директно във фабриката на дружеството без да е необходимо използването на спомагателен вид транспорт. Положителните ефекти, които възникват при превоза на подобен вид товари с речен транспорт са:

- Потреблението на дефицитни течни горива се понижава с 11% за тригодишен период (2008 – 2011 г.);
- Съкращава се броят на пробезите на товарните автомобили с 1250 за година;
- Количеството на отделяните вредни вещества в природата намалява с 42 000 тона за година.

Световният производител на осветителна техника “Philips Electronics” N.V.¹⁶ е основен потребител на предлаганите транспортни услуги с речен транспорт по отношение

¹⁴ The Biofore Company, UPM, The paper chain, http://www.inlandnavigation.org/uploads/public_documents/upm.PDF, достъп на 10.09.2014 г.

¹⁵The Alpro Sustainable Development Report, http://corporate.alpro.com/fileadmin/www_alpro-soya_com/content/corp.alpro-soya.com/sustainable-development/alpro_sd_report_2010_septl.pdf, достъп на 10.09.2014 г.

¹⁶ Inland Navigation Europe, http://www.inlandnavigation.org/nl/why-use-waterways/all-freight-types/lighting-equipment_122.aspx#.UKtzqleTrfI, достъп на 10.09.2014 г.

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

на извършването на линейни контейнерни превози по направление Розендал – Маасфлакте (Холандия). Компанията предвижда осъществяването на редовни превози и по направление Ротердам – Ознабрук (Германия). Положителните ефекти, които се реализират в резултат на подобен вид товарни превози с речен транспорт са понижение в количеството на излъчваните парникови газове в околната среда с 200 тона при превоза на 600 TEUs и намаляване на задръстванията с товарни автомобили по пътношосейната мрежа на страната.

Добра практика по отношение на оползотворяване на свободния капацитет на вътрешноводните пътища на Европа е тяхното използване за превоз на отпадъчни материали и вещества. Речните пътища на Великобритания, по-конкретно река Темза в Лондон се използва за целите на компания “Cory Environment”¹⁷ за превозване на битовите отпадъци на населението до съответните събирателни пунктове. Предвид това дружеството е разположило своите фабрики за рециклиране на отпадъците в близост до лондонското пристанище Уандсуърд. Положителните ефекти, които се реализират в резултат на осъществяване на подобни товарни превози с речен транспорт са следните:

- Осъществяваните 25 рейса на ден от речните кораби се равняват на 100 000 км. пробег с товарни автомобили;
- Намалява се шумозамърсяването;
- Съкращава се размерът на външните¹⁸ за транспортната дейност разходи, в резултат на намаляване на количеството на отделяните вредни емисии в околната среда с 43%.

Заклучение

Въз основа на направения преглед за мястото на речния транспорт на пазара на товарни превозни услуги се установи, че вътрешноводният транспорт заема последна

¹⁷ Platform for the implementation of NAIADES, PLATINA, “Good practices, report II”, final report, 2010 г., стр. 200

¹⁸ Външни са тези разходи, възприемани като обществени разходи, които не се вземат предвид при формирането на превозната цена. Към тях се отнасят екологични разходи, разходи за отстраняване на последствията от климатичните промени или разходи за отстраняване на последствията от възникване на произшествия по време на превозите, разходи, свързани с отстраняване на последствията от шумозамърсяването и разходи за здравеопазване.

Maibach, M., Schreyer, C, “Handbook on estimation of external costs in the transport sector”, the Netherlands, 2008 г. стр. 15

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

позиция в абсолютен и относителен дял по количество на превозените товари в тонове. От друга страна се доказва, че речният транспорт е *най-сигурен, най-икономичен* от гледна точка на консумацията на КтЕЕ и *най-екологично чист*. В този контекст увеличаването на пазарния дял на вътрешноводния транспорт в Дунавския регион може да бъде постигнато чрез завладяване на нови пазарни сегменти, в които съществено значение за потребителите на транспортни услуги имат показатели като масовост, сигурност, надеждност, екологосъобразност и енергийна ефективност на товарните превози.

Увеличаването на пазарния дял на вътрешноводния транспорт чрез примера на добрите практики в посочените страни, може успешно да се приложи и по отношение на Дунавския регион. Това е продиктувано от факта, че в някои от страните-членки от дунавския басейн товарните превози във вътрешно съобщение заемат значителен относителен дял от общия обем на извършваните превози с речен транспорт (например в Румъния те съставляват 43,9% от общия обем на речните товарни превози, в България, техният дял е 18,1%, а в Унгария съответно 7,8%). От друга страна плавателните участъци в Горен, Среден и Долен Дунав се категоризират в пътища от висок клас, в резултат на което позволяват безопасно корабоплаване на плавателни съдове с различни габарити и дълбочина на газене, както и превози на извънгабаритни, обемни и масови товари и контейнери на три и четири равнища.

Използвана литература

1. Мутафчиев, Л., „Икономика на транспорта”, УНСС, София, 1994, стр. 37
2. Prospects for Inland Navigation within the Enlarged Europe, via donau, 2004
3. White Paper on Efficient and Sustainable Inland Waterway Transport in Europe, UNECE, 2011
4. Inland Navigation Europe, http://www.inlandnavigation.org/nl/why-use-waterways/all-freight-types/city-distribution_95.aspx#.UKts4IeTrfI, достъп на 10.09.2014 г.
5. Baxter, General Information, Sustainability, <http://www.sustainability.baxter.com/supply-chain/managing-supplier-performance.html#survey>, Copyright 2012, достъп на 10.09.2014 г.
6. The Biofore Company, UPM, The paper chain, http://www.inlandnavigation.org/uploads/public_documents/upm.PDF, достъп на 10.09.2014 г.

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

7. The Alpro Sustainable Development Report, http://corporate.alpro.com/fileadmin/www_alpro-soya_com/content/corp.alpro-soya.com/sustainable-development/alpro_sd_report_2010_septl.pdf, достъп на 10.09.2014 г.
8. Inland Navigation Europe, http://www.inlandnavigation.org/nl/why-use-waterways/all-freight-types/lighting-equipment_122.aspx#.UKtzqIeTrfl, достъп на 10.09.2014 г.
9. Platform for the implementation of NAIADES, PLATINA, “Good practices, report II”, final report, 2010 г., стр. 200
10. Maibach, M., Schreyer, C, “Handbook on estimation of external costs in the transport sector”, the Netherlands, 2008 г. стр. 15

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

ПРЕДИЗВИКАТЕЛСТВА, ПЕРСПЕКТИВИ И БАРИЕРИ ПРЕД ЕЛЕКТРОННОТО УПРАВЛЕНИЕ И КОРУПЦИЯТА

*Д-р Милка Йосифова, Университет за национално и световно стопанство
Катедра „Национална и регионална сигурност”*

Резюме: Въвеждането на електронно управление стои на вниманието на няколко поредни правителства от 2002 година за повишаване на административния капацитет, за борба с корупцията и въпреки усвоените милиони все още не е факт в държавното устройство.

В статията са изследвани причините електронното правителство да не обхваща процесите на цялостната дейност в отделните административни структури, както и необходимостта за взаимодействие между тях. Изведени са административно управленските проблеми, финансовите разходи и липсата на ефективен граждански контрол върху държавните контролни органи. Оценено е влиянието на електронното управление върху корупционните практики и в заключение са направени изводи и дадени конкретни практически антикорупционни мерки за противодействие.

Ключови думи: електронно управление, корупция, контролни органи, стратегия, антикорупционни мерки

Увод

За 2013 година, 8% от българските граждани дават подкуп, за да получат административно обслужване от институциите, което е устойчиво явление подчинено на липсата на електронно управление (е-управление) и политическа воля за адекватно решение на проблема с корупцията. Основните причини, според 38% от българските граждани е оказването на директен натиск за плащане на подкуп, като единствен начин да получат дължимото по закон обслужване.

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

От края на 20-ти век датира инициативата за въвеждане на е-управление в България, а на хартиен носител е официализирано с Решение № 866 от 28.12.2002 г. на Министерският съвет, с което приема Стратегия за електронно правителство и за създаване на Междуправителствен съвет за координиране на дейностите по подобряване на административното обслужване и изграждане на електронно правителство (е-правителство). Първите поети ангажименти до 2006 г. е постигане на 20 индикативни услуги, които да работят за гражданите и бизнеса, а след 2006 година е-управление да заработи в пълен обем. Реално започва да се осмисля тази идея през 2005-2007 г. при подготовка на страната за приемане в Европейския съюз. Осем години по-късно след 2006 г. е-управление продължава да боксува, а прогнозата да заработи на пълни обороти са непредсказуеми, поради отсъствието му като първостепенна и водеща антикорупционна задача на всички правителства.

Същност и историческо развитие на електронното управление

Понятието е-правителство първоначално се определя като система за повишаване ефективността на държавното управление на основата на информационни и комуникационни технологии (ИКТ). Може да се срещне и определението – идейна и техническа платформа даваща възможност за ефективно управление на административните услуги посредством достиженията на комуникационно-информационните технологии.

След присъединяване на България като държава-членка на ЕС се налага понятието „електронно управление”, като информационна мрежа и сегмент на Web за повишаване ефективността на държавното и общинско управление. На електронното управление се разчита и за овладяване на корупцията в държавната администрация, съдебната система, обществените поръчки, бизнеса. Така на практика се появяват в действие електронно банкиране; електронно пазаруване; електронно гласуване, като носители за обработка, предаване, съхраняване и предоставяне на данни – електронен документооборот обслужващ взаимоотношенията между граждани и институциите и между отделните институции.

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”



Източник: <http://www.ndsv.bg/content/6448.html>

Според доц. д-р Румен Върбанов *”Е-управление е в състояние да промени природата на властта, като я направи по-прозрачна и отговорна към непрекъснат контрол от страна на обществото...осигурява реално участие на гражданите в политическите процеси, в частност – в законодателството”*.¹⁹ Определение за електронно управление предлага и Института по електронно управление на UNESCO (доклад от 2013г.), според което *„Е – управлението обхваща нови стилове на лидерство, нови пътища за дебатирание и политики за вземане на решения и инвестиране, нови пътища за достъп до образованието, нови пътища за вслушване в гражданите и за организиране и разпространяване на информация и услуги.*

Определенията за електронно управление са непълни и неточни без да бъдат свързани, като най-ефективна антикорупционна мярка във взаимоотношенията между държавната администрация, политическото статукво и гражданите. Е-управление отразява състоянието на информационното обслужване и отношението на държавните органи към гражданите и желанието за постигане на откритост, прозрачност и отчетност за своята дейност и взети решения за постигане на **добро управление**.

Според автора, е-управление като по-широко и обобщаващо понятие от е-правителство е **съвкупност от стратегически и управленски механизми приложими на основата на информационни технологии за повишаване административния**

¹⁹ <http://www.uni-svishtov.bg/nsa/pdf%5C8301-> Статия “Ролята на електронното управление в съвременното общество на знанието”, 2008.

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

капацитет на управление, взаимодействие и ефективен способ за противодействие на корупцията. Терминът **е-правление** се възприема предимно като услуги, които се предоставят по електронен път чрез информационните и комуникационни технологии, което естествено му предоставя основно място като съществен компонент на системата е-управление.

Законът за електронно управление²⁰ (ЗЕУ) урежда дейността на административните органи при работа с електронни документи, предоставянето на административни услуги по електронен път, обмена на електронни документи между административните органи, и се прилага по отношение дейността на лицата, осъществяващи публични функции и на организациите, предоставящи обществени услуги, доколкото в закон не е предвидено друго.

Дефиниция за понятието „електронно управление”, законът не предвижда. Концентрира се върху определението за **електронни административни услуги**, уредени в чл.8, ал.1 от ЗЕУ, които са административните услуги, предоставяни на гражданите и организациите от административните органи, услугите, предоставяни от лицата, на които е възложено осъществяването на публични функции, както и обществените услуги, които могат да се заявяват и/или предоставят от разстояние чрез използването на електронни средства. Тези органи са длъжни да предоставят всички услуги в рамките на своята компетентност и по електронен път. Правилото допуска изключение в случаите, когато закон предвижда особена форма за извършване на отделни действия или издаване на съответни актове.

Доставчиците на електронни административни услуги, съгласно чл. 11 от ЗЕУ, *„не могат да отказват приемането на електронни документи, издадени и подписани съгласно изискванията на Закона за електронния документ и електронния подпис и на този закон, както и да отказват издаването на електронни документи и извършването на електронни административни услуги”.*

²⁰ Закон за електронно управление, в сила от 13.06.2008 г., Обн. ДВ. бр.46 от 12 Юни 2007г., изм. ДВ. бр.82 от 16 Октомври 2009г., изм. ДВ. бр.20 от 28 Февруари 2013г., доп. ДВ. бр.40 от 13 Май 2014г.

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

Законодателят е предвидил в административнонаказателните разпоредби на закона (чл.63. ал.1), за длъжностно лице, което извърши или допусне извършването на нарушение по чл.11, се налага наказание глоба в размер от 50 до 250 лв, само в случаите когато деянието не съставлява престъпление. При повторно нарушение на длъжностното лице размера на глобата се завишава трикратно от 150 до 750 лв.

В кои случаи длъжностното лице може да извърши или допусне нарушение в случаите на чл.11 от ЗЕУ? Правната норма използва термина **не могат да отказват** в три хипотези с императивен характер. Първата хипотеза предвижда невъзможност длъжностно лице да **откаже приемането на редовни електронни документи**. Втората хипотеза обхваща случаите на **отказ да бъдат издадени електронни документи**. Отказът за **извършването на електронни административни услуги** е третата хипотеза, попадаща в обсега за наказание глоба. При анализ съдържанието на чл.11 от закона е видно, че и в трите варианта отказът, законодателя отъждествява като нарушение, което трябва да бъде извършено за да е наказан извършителя с глоба. Санкцията е насочена не само към длъжностното лице което откаже, но и към неговия пряк ръководител, които допусне извършването на нарушение. Разширяване кръга на отговорните лица по вертикала, в една правна норма е достижение на българското право по пътя за справедливост за носене на отговорност съпоставима с функционалните задължения, което има дисциплинираща сила за носене на отговорност. Остава само нормата да има активно правно приложение в практиката и достатъчно публично оповестяване на такива случаи.

През 2014 г. се установи, че въведените системи от отделните министерства и агенции нямат оперативна съвместимост за обмен на информация, с което са нарушени изискванията на чл.43 от ЗЕУ, който изисква не само обмен на вътрешни електронни административни услуги между административните органи но и интеграция на националните информационни системи с тези на държавите-членки на ЕС, с цел създаване на възможност за предоставяне на трансгранични електронни административни услуги. По смисъла на този закон (§1.т.13) *„оперативна съвместимост” е способността на информационните системи да обработват, съхраняват и обменят електронни документи и данни помежду си, използвайки единни технологични стандарти и процеси”*.

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

Така например през месец септември 2014 г. се установи, че системата на НАП и Агенция „Митници” нямат съвместимост за взаимодействие, което може само да е в полза на измамните, контрабандата и корупцията и в ущърб на държавния бюджет, ако двете институции не се обединят.

В действителност не функционират в очаквания обем регистъра на стандартите, регистъра на информационните обекти и регистъра на електронните услуги – като единна централизирана електронна база данни. Регистрите са в зависимост от функционалността на информационните системи и нейната сигурност, които продължават да са на етап внедряване. Става въпрос за 30 регистъра, които в голяма степен са изградени и ще оперират в 14 министерства и ведомства. За да се осъществи, трябва правителството през настоящата година да реши, кой ще бъде единният системен интегратор, **съгласно предвиденото в Пътната карта обезпечение от 30 млн. лв.**, което според ИТ специалисти са страшно много пари при условие, че не е ясно за какво точно ще бъдат похарчени.

В основата на проблема е постигнатото ниво на съответствието на внедряваните от административните органи информационни системи с приетите и установени нормативни изисквания за оперативна съвместимост и информационна сигурност. Изграждането на високоскоростна комуникационна свързаност за достъп до всички общини са предвидени най-много средства – **133 млн.лв** за достъп до кметствата на общинските центрове в страната и до сградите на публичните институции. Все още всички правителства до сега не обясняват и предлагат методика, която да гарантира прозрачност и икономическа обосновка за разходите, които се реализират за всяко начинание. Липсва оценка и проучване на каква цена другите страни на ЕС реализират същите задачи, за какъв период и какво качество.

Методиката и правилата за извършване на оценката за съответствие се определят с наредба на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията. В задължение на министъра е вменено упражняването на контрол за спазване на изискванията за информационна сигурност и оперативна съвместимост, което задължение може да прехвърля на овластени лица, като запазва правото си да дава предписания за подобряване на мерките и организацията на контрол. Публикуването на информация е

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

една от най-трудно реализуеми задължения вменени лично на министъра, да организира и поддържа информацията, необходима за приложението на този закон. Тази информация трябва да се публикува на официалната интернет страница и съдържа обща информация относно правата и задълженията на доставчиците и получателите на електронни административни услуги и информация за органите и лицата, които могат да предоставят допълнителна информация или да откажат практическо съдействие във връзка с ползването на електронни административни услуги. Освен тази указателна процедура за съдействие, законодателят е предвидил министъра да осигурява възможност за осъществяване на контакт с него чрез използване на електронни средства. За съжаление законодателят не е предвидил санкция в раздел „Административнонаказателна дейност” при неизпълнение на задължението, което поставя гражданите в крайно неравнопоставена позиция при липса на информация или достатъчна информация публикувана на интернет страницата на министерството. Съществен пропуск на закона е липсата на регламентирана процедура за участие на граждански неправителствени организации за контрол на този процес, което е предпоставка за безнаказано неизпълнение на редица правителствени документи и неспазване поредица от срокове за въвеждане на електронното управление вече повече от 12 години, когато Естония осъществи тази процедура само за 2 години.

Перспективи на ЕС и бариери пред е-управление в България

На 1 юни 2005 г. ЕК стартира първата рамка за последователна политика на сближаване далекосъобщителните и медийни услуги. Приетата Стратегия и европейски директиви въвеждат нова регулаторна рамка за свободно движение на всякакъв вид информация в общия пазар.

В основата на визията на европейското електронно управление е залегнал принципът „партньорство в рамките на ЕС”, с водеща роля на ЕК за реализиране на трансгранични електронни услуги между държавите-членки на Съюза. Целта е единна политика и разбиране за доброто управление на основните тенденции за синхронизиране на правителствените програми свързани с информационните и комуникационни технологии на електронното управление. Преследваните цели са всеобхватни и качествени административни услуги и **отворено и прозрачно управление насочено към потребителя.**

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

Европейското електронно управление се базира на принципа за сътрудничество и взаимодействие за осигуряване на публичност, прозрачност и контрол върху дейността на държавните и публични органи в държавите-членки на ЕС за ефективна превенция и борба с корупцията, съществена пречка за постигане на добро, качествено и справедливо управление, комплексно и равноправно административно обслужване на физически и юридически лица от страна на органите на централната и местната власт по всяко време и от всяко място. Разкрива възможности за достъп до правосъдие, здравеопазване, електронно училище, електронна полиция, банкиране и естествено упражняване правото на глас при минимални разходи, усилия и време.

Ние българите имаме проблем с корупцията, но е вярно, че и ЕС има този проблем. Решението е съвсем просто: следва да се започне с посъвместно въвеждане механизмите на електронното управление. След като Естония може, защо да не може България да преодолее корупционната и управленска бариера?

Инициативата за е-управление в Естония започва през 2003г. За постигане на целта разработва Програма за принципите на информационната политика за периода 2004-2006 г. За тези две години Естония постига целта, като 5% от иницирираните законодателни промени са дело на портала **е-демокрация**. Порталът **е-гражданин**, който предоставя лична и публична информация, системата X-Road за обмен на данни и информация в реално време между държавните структури и между тях и гражданите и електронните идентификационни карти, които позволяват гласуване през интернет - ID card са реализирани в срока на програмата, както и други планирани портали.

Естония успя за 2 (две) години да въведе електронното управление срещу 30 млн. щ.долари. или около 42 млн. български лева, като 70% от тях са заплатени за хардуер. Естония предпочете да се откаже да използва скъпи консултации и услуги на световно известни компании от хардуерния и софтуерния бранш, като внедрява софтуерни програми с отворени кодове, които са безплатни, а премодификациите са значително по-евтини. Естония продължава да е най-успешният пример за качествено функциониращо електронно правителство и днес с въведената преди 10 години единна система за всички услуги, предлагани от естонската държава. Като положителен пример може да се посочи

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

практиката с покупката на всеки нов компютър да се получава електронен подпис, с който е необходим за извършването на множество услуги.

Къде е България? Дейността на България за въвеждане на е-управление започва с около **224 млн. лв** бюджетни средства, без сумите предоставени от донорски организации и програми на Световната банка и ЕС. За тези разходи, България за този период постигна, по данни на ЕС за 2007 г., 21-во място от 27 държави-членки на Съюза по достъпни публични услуги за гражданите и предпоследно 26-то място с едва 6% от населението ползващо услугите на е-управление, и 0% от публичните услуги са достъпни за бизнеса при 75% за Румъния онлайн услуги при средно ниво за ЕС - 72%.

Поради прекалено дългия период за въвеждане на е-управление, тази материя е подлагана на редица научни изследвания за милиони евро.

№	Наименование на научното изследване	период	Бюджет в €
1	Тематичен приоритет “Технологии на информационното общество” (ТИО) на Шеста рамкова програма за научни изследвания, технологично развитие и демонстрации	2002 - 2006	3 625 млн.
2	Програма e-TEN - пазарно-ориентирана програма за насърчаване внедряването на трансевропейски електронни услуги – основен финансов инструмент на i2010	2005 - 2006	93 млн.
3.	Програма e-Content Plus – пазарно-ориентирана програма за създаване на достъп до и употребата на продукти и услуги с европейско цифровото информационно съдържание за разпространение на знания.	2005 - 2008	149 млн.
4.	Подпрограма “Информационни и комуникационни технологии” на Седма рамкова програма за научни изследвания, технологично развитие и демонстрации	2007 - 2013	12 670 млн.

Таблица № 1. Източник – Доклад за състоянието и развитието на е-правителство в България

От посочените само няколко програми от 2002 до 2013 г. свързани с е-управление, научната мисъл не е установила и посочила правилния начин и механизъм да бъде въведено, не за 2 години, не за 4, не дори за 12 години. Не може да се оспори, че единствено от реализираните програми е налице усвояване на предвидените средства и демонстрация и разпространение на знания, а кога ще е в действие е-управление и на каква цена?

Според Стратегията за е-управление на последното експертно правителство ще се реализира до 2020 г. на три етапа. През първият до 2017 г., трябва да бъдат определени единни правила, архитектурата и да се реализират пилотни проекти. На вторият етап през

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

2018 г. всички администрации и организации, които предоставят публични услуги, трябва да осигурят възможност да го правят по електронен път.

Какво представлява това изразено в цифри публикувани през юни 2014 г. от последното редовно правителство на Р България:

№	Предвидена вид дейност	Сума в лева
1.	Ще бъдат изразходвани допълнително за въвеждане на 200 е-услуги	200 млн.лв
2.	Планирано е въвеждане на централна документооборотна система	5 млн.лв
3.	Електронно фактуриране	2.4 млн.лв
4.	Системи за електронно архивиране	6 млн.лв
5.	Създаване на регистри	3 млн.лв
6.	Унифицирана услуга за плащане и система за управление на държавните такси	2.4 млн.лв
7.	За специализирани обучения на населението и бизнеса	10 млн.лв
8.	За създаване на центрове за комплексно администрат. обслужване на граждани	24 млн.лв
9.	За киберсигурност	3 млн.лв

Таблица № 2. Необходими допълнителни средства за е-управлението до 2020 г.

Как да се оцени антикорупционният ефект от въвеждането на е-управление, което все още прохода? Във всяка страна има корупция, особено в случаите където се работи по проекти за много милиони. Когато се премахне ежедневната корупция на ниско и средно ниво, ще се ограничи корупцията и на високо ниво, но за това трябва първо политическа воля, изследване и анализиране на корупционните практики във всички сфери на обществения живот. Но само това не е достатъчно, ако не бъдат наказани виновните за ниския жизнен стандарт, за безконечния преход, за разрухата на селското стопанство и промишлеността, за фалитите на банките и техните привилегии, за разцвета на монополите, за високия процент младежка безработица, за безгрижието към здравето на хората и качеството на храните, за милионите изхарчени средства за е-управление и т.н. и т.н. до това, че България се обезлюдява.

Електронното управление отразява информационното състояние на страната и отношението на държавните органи към гражданите и желанието за откритост, прозрачност и отчетност на своята дейност и решения. Този резултат не се постига без общата воля на правителство и парламент и решителните действия на гражданските организации и гражданското общество.

След постигнатите незадоволителните резултати с приетата през 2002 г. Стратегия за електронно правителство в България, за която не може да не се отбележи, че дори и теоретично инициира процесите по създаване на електронните услуги за гражданите и

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

бизнеса, поставя началото за изграждане на вътрешна административна и информационна и комуникационна инфраструктура. Поставянето на основите на електронно управление беше едно от изискванията за влизане на страната ни в ЕС и както всичко в България, стартира трудно и мъчително повече на думи и добри желания, отколкото на практика и дела. Тъй като мониторингът за е-управление се движи незабележимо ЕК отчита, че **България не е направила сериозни стъпки в улесняване на бизнеса и потребителите във взаимодействието с бюрокрацията.**

Заплашено от санкции, правителството пред 2009 г. разработва Концепция за електронно управление в България за периода 2010 – 2015 г. базирана на Програмата на правителството за европейско развитие на България 2009 – 2013 г. и Декларацията на министрите отговорни за политиките по електронно правителство на ЕС и Лисабонската стратегия. Така на практика влязоха в действие два нормативни акта (Стратегия и Конвенция) за електронно управление и нито един обобщителен отчетен документ какво е постигнато, на каква цена и как си взаимодействат отделните административни структури. Във всички случаи, българският гражданин все още не може да почувства реално облекчението от действието на електронното управление, при управлението на четири редовно избрани правителства и едно служебно.

През 2008 г. правителството приема Наредба за изискванията към единната среда за обмен на електронни документи, с което се поставя началото на реалното приложение на Стратегията. От своя страна Единната среда за обмен на електронни документи (ЕСОЕД) е управляема среда за стандартизиран обмен на документи, вписани в регистъра на информационните обекти, между информационните системи в администрацията за нуждите на електронното управление.

Какво постигна България за 12 години? Въпреки постигнатото в нормативната уредба, България няма налице същинско електронно управление с достъпни портали за потребителите и бизнеса, 24 часа и 7 дни в седмицата с еднократно въвеждане на персоналните данни в някои от публичните институции и последващото им използване без да се налага участието на физическите и юридически лица в междинните етапи.

В края на 2012 г. се очакваше да стартира единна информационна система за хората с увреждания, използвана от ТЕЛК, НЕЛК, ДЕЛК, НОЙ, Министерство на

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

здравеопазването, Агенцията за хората с увреждания. Комисията за защита на конкуренцията прекрати обществената поръчка поради нарушения по избор на изпълнител²¹, но за виновните длъжностни лица няма последствия.

По данни публикувани през 2013 г. от Програма достъп до информация (ПДИ), близо 50% от изпратените заявления не получават отговор или са просрочени. Половината от държавните институции не публикуват на интернет страницата си отчети за работата си, а за общините и областните управи този процент е 90. Около 2/3 от институциите не публикуват бюджет или финансов отчет за дейността си, което нарушава изискванията за отчетност при изпълнение на политиките и дейността на администрацията, правото на достъп до обществена информация и възможност за участие на гражданите в управленските процеси.

България е в дъното на класацията сред страните в ЕС според Индекса за готовност на е-правителство, издавана от ООН през 2013 г., въпреки разработените многобройно правителствени документи и убедеността на управляващите, че използването на новите технологии са сред най-добрите методи за ефективна администрация и по ниска корупция. Докладът за **България не отбелязва напредък, дори отстъпление с 16 места**, което я поставя дори и под средното ниво за Източна Европа.

Не прави изключение и последното експертно-политическо правителство. В края на януари 2014 г. е качена на Портала за обществени консултации, нова стратегия която предвижда електронното правителство в България да заработи до 2020 г. За разлика от Естония, която реши този въпрос за 2 години, в България вече 13 години са недостатъчни и са необходими още 7 години да се харчат милиони. Все още се правят интернет-страници, провеждат се ИТ обучения на администрацията, купуват се компютри, които в някой случай дори не се използват. По данни на Националния статистически институт за 2013 г., 90% от фирмите имат достъп до интернет, а над 80% от тях са получили информация от публичната информация и са изтегляли формуляри по електронен път²². По данни на Министерския съвет от януари 2014 г. България е европейски шампион по писането на стратегически документи – 128 действащи, като за осемте месеца от началото

²¹ <http://ime.bg/bg/articles/obshtestvena-informaciya-i-elektronno-pravitelstvo-v-bylgariya/>

²² <http://ime.bg/bg/articles/nova-strategiya-e-pravitelstvoto-do-2020-godina/#ixzz36FhHHRcs>

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

на новия мандат правителството е изготвило 28 стратегии, без да са подплатени от анализ за ефективността на предшестващите, без отчет по изпълнението им, без финансова оценка на въздействието им, без персонална отговорност за неизпълнените мерки и не на последно място изразходваните средства.

Използването на ресурсите в публичния сектор е една от темите стояща във фокуса на вниманието на гражданите като потребност да се знае как се употребяват и разходват държавните средства от управляващите. През 2013 г. излезе първият рейтинг за активна прозрачност на Фондация Програма достъп до информация, предоставящ информация и оценка на интернет страниците на административните структури на изпълнителната власт. На база 40 индикатори са оценени 474 страници на 489 административни структури на централно, териториално и местно ниво. Един от изводите при разглеждане на някои от резултатите по индикатори на агрегирано ниво, е че значителна част от изследваните институции не отговарят на основните изисквания на Закона за достъп до обществена информация. Ще се възползваме от таблиците публикувани в статията „Рейтинг на активната прозрачност” с автор Иван Тодоров за да покажем детайлно защо България е на последните места по прозрачност.

Достъп до информация:

54.2% от институциите не са представили на уебстраницата си индивидуалните си актове – заповеди, решения, 45.1% не са описали информационните масиви и използваните ресурси, 33.1% нормативната база, която регламентира тяхната дейност и 30.08 % не са представили функциите на институцията.

Специална секция за достъп до информация:

97.3% от институциите не изискват електронен подпис за подаване на заявление по електронен път, 84.4% няма публикувана информация за реда за достъп до публичните регистри, които поддържа тази администрация, 52.5% нямат обособена специална секция за информация, а 44.7% не са публикували вътрешните правила, относно достъпа до информация.

Публикации в интернет на основата на други задължения:

99.4% от институциите не са публикували на web страницата списъци на разсекретените по § 9 от ЗЗКИ документи, 98.1% - не са публикували договорите на институцията, 90.7%

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

информацията за възложените обществени поръчки, 87.1% списъка на категорията информация класифицирани като служебна тайна, 77% не са обявили на страницата секция, в която да се предлагат проекти за нормативни актове, 53.2% нямат публикувана на web страницата регистър за обяви на обществени поръчки, 30.8% не са публикували програми и стратегии за развитие.

Между 82,5 и 99,9% от институциите, публикуваните данни не са актуални или липсва информация свързана: -с данни за бюджета (82.5%), -финансови отчети и отчети за дейността на институцията (84.7%), -декларации за имотно състояние и доходите (99.9%), -липса на публикуван списък на подалите декларации за конфликт на интереси – чл. 12 ЗПУКИ (85.6%).²³

Ноторно е известно, че лошите резултати са в основата на крайно ниските оценки. Фактите са красноречиви и изключват необходимост от коментар. Липсва ангажимент за търсене на отговорност от прекия служител и публичната структура. Съотношението на точките между 10-те % от най-добре представящите се в класацията публични учреждения и 10-те % с най-слаби резултати е повече от 5 пъти, което е крайно обезпокоително.

ЕС оцени Националната програма за реформи на България за 2014 г., като изгубена година и безсмислени реформи, които водят не само до политическа нестабилност но и показват липсата на политическа воля за структурни реформи в енергетиката, пазара на труда, здравеопазването и пенсионното дело. Контрапродуктивни действия, които допълнително влошават дисбалансите в страната и резултатите не закъсняха - кредитният рейтинг на страната бе намален за пръв път от началото на кризата – заради политиците, а не заради икономиката. Докладът на Кредитната агенция (S&P) прави две съществени изводни констатации:

- *Политическата среда в България продължава да представлява предизвикателство за осъществяването на реформи, нужни за да се адресират дълбоко вкоренени институционални и икономически проблеми;*

²³ Източник: избрани индикатори от Рейтинг на активната прозрачност 2012, Фондация Програма Достъп до Информация <http://ime.bg/bg/articles/reiting-na-aktivnata-prozranost/>

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

- *При липсата на смислени реформи, очакванията са растежът да остане слаб, а безработицата - висока.*

Предоставянето на документи по служебен път, покрива едва 30% от администрацията с особени проблеми, като например услугата трябва ли да е платена или не. ¼ от случаите администрацията е поискала заплащане. Само 17% от администрациите предоставят електронни административни услуги, а 64% от институциите заявяват, че нямат екип, ангажиран с е-управление, въпреки че подадените заявления за е-услуги са нараснали с 50%.

Направеният критичен извод в доклада, че *„В почти всеки стратегически документ се посочва, че числеността на администрацията е огромен проблем и води до ниско заплащане, незадоволително качество на услугите, дублиране на функции и невъзможност да се изпълняват целените политики. Същевременно администрацията все още не използва възможностите на технологиите в достатъчна степен и внедряването на електронни услуги е изключително бавно.”*

Изводи

1. Електронното управление продължава да се асоциира с интернет правителство, което дава указания за ползване страницата на отделните институции, да се свалят документи и да се подават сигнали и жалби.

2. И през 2014 г. продължава практиката потребителите да се редят на опашки, да плащат на банките за превод на държавни такси за издаване на документи, които са налични в системите и да се поддържа огромен обслужващ административен персонал за сметка на данъкоплатеца.

3. Всяко министерство изгради отчасти своя електронна система, която се оказва, че не може да бъде свързана в единна информационна система, въпреки усвоените милиони средства и ползването на скъпи консултантски услуги.

4. От 10 години всяко правителство прави нова стратегия и нов план за е-управление, а от 2011 г. и Съвет за електронно управление и внедряване на естонския модел в България, загръбвайки стореното до този момент, тръгвайки от начало с нови разходи, но нито едно правителство не довърши нещата и нереализира своята програма.

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

Стъпвайки върху всичко казано дотук, както и върху очакванията ни, че големи промени през 2014 едва ли са възможни на този етап, отчитайки политическата ситуация в България, може да се изпълнят поне следните

Предложения

1. Всички стратегии, конвенции, програми и планове изработени до сега да се обобщят в един нормативен акт, детайлизиран по административни структури и обвързан със срокове и персонални отговорници, за които да бъдат предвидени санкции и дисциплинарна отговорност при неизпълнение и широко обществено представителност за контрол, които да залегнат и в Закона за електронното управление.

2. Максимално намаляване на регистрационните, лицензионните и разрешителни режими и въвеждане на обслужването на едно гише (където това още не се е случило или съществува само формално), консолидиране на административните услуги, намаляване на териториалните звена и държавните агенции, които със същата ефективност могат да работят като дирекции към съответните държавни институции, но ще намалят числеността на администрацията и бюджетните разходи за тях.

3. Изработване на стратегия за борба с корупцията, която да се обвърже с пълно и цялостно въвеждане на е-управление като ефективна мярка за противодействие и борба с корупцията и търсене на отговорност от виновните лица за всички пропуснати срокове предвидени от нормативен и правителствен акт.

4. Пълна ревизия на усвоените финансови средства за е-управление и е-правителство от 2002 до настоящия момент на 2014 г. с участието на неправителствени експерти, специалисти, а резултатите публично обявени.

Използвана литература, нормативни актове и статии

1. Дискусия Ловеч, Проблемът на корупцията в публичната администрация, Институт за икономическа политика, С., 1999.
2. Ескенази, А., Електронното правителство-един специфичен проблем на ползването му, Наука и икономика ИУ-Варна, 2010.
3. Иванова, И., Електронното правителство-намерения и реалности, Икономика, 2004.
4. Иванова, Л., Комплексния характер на политиката за подобряване на административното обслужване, Публична адм., 2007.
5. Илкова, Р., Организирана престъпност и корупция: включени съдебни дела, Фондация „РискМонитор”, С., 2010.
6. Каменов, К., Корупционна ситуация и корупционно поведение, Бизнес управление, С., 2002.

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

- 7.Кискинов, В., Електронно правителство, Сиби, 2003.
 - 8.Кискимов, В., Предметът на закона за електронното управление, Съвременно право, 2007.
 - 9.Коалиция 2000, Борба срещу корупцията и злоупотребите в публичната администрация, С., 1999.
 - 10.Коалиция 2000, Борба срещу корупцията в публичната администрация, фондация „Гражданска връзка”, С., 2000.
 - 11.Кунчев, Й., Европейска стратегия за електронно правосъдие: Правото в глобалния свят, Унив.изд. на ВСУ, 2012.
 - 12.Манолов, С., Как електронното правителство ще промени администрацията и административното обслужване, Публ.админ., 2007.
 - 13.Николова, М., Информационни системи в комуникацията на бизнеса с електронното правителство: Съвременни управленски практики, Унив.изд. БСУ, 2009.
 - 14.Николова, М., Модели на електронното правителство: Съвременни управленски практики, Унив.изд.БСУ, 2007.
 - 15.Николова, М., Фактори за успешната реализация на е-правителство, СЮ, 2010.
 - 16.Папазов, А., Политики и архитектури за информационна сигурност на гражданите като потребители на електронното правителство, Икономически алтернативи, 2008.
 - 17.Стоянова, Б., Електронният документ и електронният подпис-основни елементи в изграждането на електронното общество и електронното правителство, Публ.адм., 2004.
 - 18.Ташкова, М., Електронно правителство-нова визия за административно обслужване, Народно-стопански архив Свищов, 2006.
 - 19.Ташкова, М., Приложение на съвременните информационни технологии при изграждане на електронното правителство и предлагане на интегрирани административни услуги, Стопанска академия Д.А.Ценов-Свищов, 2007
 - 20.Трифонов, Р., Към Е-услуги с двупосочно взаимодействие, СЮ, 2005.
 - 21.Тодоров, И., Рейтинг на активната прозрачност”,С.,2013
 - 22.Холмс, Д., Стратегии за електронното правителство, Класика и стил, 2002.
- Нормативни актове**
- 23.Декларацията на министрите отговорни за политиките по електронно правителство на ЕС и Лисабонската стратегия.
 - 24.Доклада за състоянието на администрацията през 2013 г.
 - 25.Докладът на Кредитната агенция (S&P) -2013 г.
 - 26.Достъп до Информация <http://ime.bg/bg/articles/reiting-na-aktivnata-prozranost/>
 - 27.Закон за достъп до пространствени данни, Обн., ДВ, бр. 19 от 09.03.2010 г.
 - 28.Закон за електронно управление, в сила от 13.06.2008 г., Обн. ДВ. бр.46 от 12 Юни 2007г., изм. ДВ. бр.82 от 16 Октомври 2009г., изм. ДВ. бр.20 от 28 Февруари 2013г., доп. ДВ. бр.40 от 13 Май 2014г.
 - 29.Избрани индикатори от Рейтинг на активната прозрачност 2012, Фондация Програма
 - 30.Концепция за електронно управление в България за периода 2010 – 2015 г.
 - 31.Наредба за вътрешния оборот на електронни документи и документи на хартиен носител в администрациите, приета с ПМС № 101 от 17 май 2008 г. с последно изм. 30 декември 2011 г.
 - 32.Наредба за електронните административни услуги, приета с ПМС № 107 от 19 май 2008 г. с последно изменение от 30 юли 2010 г.
 - 33.Наредба за изисквания към единна среда за обмен на електронни документи, приета с ПМС № 158 от 02 юли 2008 г., с последно изм. 30 юли 2010 г.
 - 34.Наредба за общите изисквания за оперативна съвместимост и информационна сигурност, приета с ПМС № 279 от 17 ноември 2008 г. с последно изм. 31 май 2013 г.

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

35. Наредба за регистрите на информационните обекти и на електронните услуги, приета с ПМС № 98 от 16 май 2008 г., с последно изм. 30 декември 2010 г.
36. Наредба за удостоверенията за електронен подпис в администрациите - ПМС № 97 от 16 май 2008 г.
37. Националната програма за реформи на България за 2014 г.
38. Национална рамка за оперативна съвместимост на информационните системи в изпълнителната власт, Приета с Решение № 482 от 28 юни 2006 г. на МС
39. Обща стратегия за електронно управление в Република България 2011-2015 г.- 04.02. 2011 г.
40. Програма за решения за оперативна съвместимост на европейските публични администрации 2010-2015 г. (ISA)
41. Програма на правителството за европейско развитие на България 2009 – 2013 г
42. Проект „Развитие на административното обслужване по електронен път”, осъществяван с финансовата подкрепа на Оперативна програма „Административен капацитет” (ОПАК), съфинансирана от ЕС, чрез ЕСФ, съгласно договор № K10-31-1 от 07.09.2010 г.
43. Протокол за обмен на документи чрез ЕСОЕД на МТС.
44. Пътна карта за изпълнение на Стратегия за развитие на електронното управление в Република България за периода 2014-2020 г.
45. Стратегия за електронно правителство в България-2002 г.
46. Стратегия за развитието на държавната администрация 2014-2020 г. – публикувана в Портала за обществени консултации
47. Стратегия за развитие на електронното управление в Република България 2014-2020 г. от 25.03.2014г.
48. Стратегия и европейски директиви

Интернет адреси

49. <http://ime.bg/bg/articles/shte-imame-li-efektivna-administraciya-prez-2020-strategiya-na-pravitelstvoto/>
50. <http://www.ndsv.bg/content/6448.html>
51. <http://www.uni-svistov.bg/nsa/pdf%5C8301-> Статия “Ролята на електронното управление в съвременното общество на знанието”, 2008.
52. <http://ime.bg/bg/articles/obshtestvena-informaciya-i-elektronno-pravitelstvo-v-bylgariya/>
53. <http://ime.bg/bg/articles/nova-strategiya-e-pravitelstvoto-do-2020-godina/#ixzz36FhHHRcs>
54. <http://ime.bg/bg/articles/systoyanieto-na-administraciyata-prez-2013-g-e-na-poti-syshtotoniivo/Администрация на Министерския съвет>
55. <http://www.vesti.bg/bulgaria/transperynsi> „В България корупцията не намалява”
56. <http://www.ndsv.bg/content/6448.html>
57. <http://ime.bg/bg/articles/reiting-na-aktivnata-prozranost/>

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

АНАЛИЗ НА ПЛАТЕЖОСПОСОБНОСТТА В СЕКТОР „ТРАНСПОРТ, СКЛАДИРАНЕ И ПОЩИ” (2007 – 2013)

Д-р Янко Христов, Университет за национално и световно стопанство

Катедра „Финанси“

Резюме: В доклада се разглежда един от основните финансови показатели за платежното състояние на едно предприятие – ликвидността. Обръща се внимание на различните виждания на автора относно този въпрос. Прави се анализ и изследване на получените данни за ликвидността в сектор „Транспорт, складиране и пощи“. Целта е да се коментира влиянието на финансово – икономическата криза върху сектора.

Ключови думи: финанси, ликвидност, платежоспособност, финансови показатели, финансово състояние

Транспортът е отрасъл на националната икономика, който обхваща транспортните предприятия, извършващи услуги срещу заплащане. В съответствие с Националната класификация на икономическите дейности разделът включва всички видове транспорт (железопътен, автомобилен, морски, речен, въздушен, тръбопроводен и градски електротранспорт)²⁴. Секторът е един от най-динамично развиващите се в България през последните години, особено в условията на финансово – икономическа криза. Основната цел на изследването е да се направи анализ на един от ключовите финансови показатели в предприятието – ликвидността. Изследването се базира върху данни на Националния статистически институт, обобщени в счетоводен баланс и отчет за приходи и разходи за сектор „Транспорт, складиране и пощи“ за периодът от 2007 до 2013 г. Темата за състоянието и управлението на ликвидността е широко разпространена в научната литература, срещат се редица мнения и противоречия относно препоръчителните абсолютни стойности на коефициентите за обща, бърза, незабавна и абсолютна ликвидност. В настоящето изследване се използват общоприетите възможности за

²⁴ НСИ, „Статистически справочник 2012 г.“, стр. 230

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

измерване на тези показатели. Чрез показателите за ликвидност се цели да се демонстрира степента на платежоспособност на сектора във връзка с краткосрочните му задължения.

Според В. Стоянов²⁵ „ликвидността или платежоспособността е изключително важно и почти универсално понятие, защото се отнася до всеки стопански субект, всеки търговец.” Разбира се, е важно е да се уточни, че съществува разлика между ликвидността и платежоспособността на предприятието. Ликвидността се отнася до наличието на парични средства в близко бъдеще, като се вземат предвид финансовите ангажименти през този период. Платежоспособността²⁶ се отнася до наличността на парични средства в по-далечен срок за навременното посрещане на финансовите задължения на предприятието. Ликвидността на предприятието е пряко свързана с финансирането на активите ѝ, тъй като тя представлява нейната способност своевременно да връща на притежателите им чуждите краткосрочни капитали.

О. Симеонов²⁷ определя ликвидността на предприятието като „неговата възможност да изплаща своите задължения за сметка на активите си”. Това е функция на принципното съответствие между разполагаемите активи и съществуващите задължения. Проблемът за ликвидността е проблем за съответствието между размерите и структурите на активите и задълженията. Ликвидността е показател за финансовото равновесие между активите и задълженията във всеки един момент от кръгооборота на парите. Ликвидността има дългосрочно и краткосрочно изражение. Дългосрочната ликвидност представя равновесието в дългосрочен план и разглежда възможността задълженията да бъдат платени за сметка на активите. Краткосрочната ликвидност измерва възможността предприятието да погаси краткосрочните си задължения за сметка на краткотрайните си активи.

Съотношенията на ликвидността дават пряка или косвена представа за това каква е възможността на предприятието (в случая съвкупността от предприятия) да събере достатъчна сума пари за достатъчно кратък период от време, така че да е в състояние да покрие текущите си задължения. Всички значения на стойностите на съотношенията на

²⁵цит. Стоянов, В. „Основи на финансите” т. 2, София, 2005 г., стр. 52.

²⁶ Общи положения за изготвянето и представянето на финансовите отчети, 1989 г., пар. 16.

²⁷ Симеонов, О., „Контролинг”, Тракия-М, София, 2004 г., стр. 265.

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

ликвидност показват една добра възможност за пренасочване на парични средства с цел незабавно посрещане и използване на възможности за инвестиране на средства в печеливши дейности. За целта на изследването се въвежда следната методика за измерване на показатели за ликвидност. Най-често се привеждат и използват следните по-важни съотношения на ликвидност, наричани още коефициенти на ликвидност.

Коефициентите за ликвидност²⁸ се отличават с голяма динамичност, което налага постоянно да се следят. За целта на методиката се въвеждат следните съкращения: КА – краткотрайни активи; КЗ – краткосрочна задължнялост; МЗ – краткосрочни материални запаси; ВЗ – краткосрочни вземания; КИ – краткосрочни инвестиции; ПС – парични средства

$$\text{Коефициент за обща ликвидност КОЛ} = \frac{\text{КА}}{\text{КЗ}} \quad (1)$$

Текуща ликвидност (или "коефициент на покритие") е съотношението на текущите активи към текущите пасиви. Този показател се опитва да докаже на притежателите степента на сигурността при погасяване на текущи задължения срещу риска от неизпълнение. Твърди се, че колкото по-високо е съотношението, толкова по-добра би била позицията на кредиторите спрямо предприятието. Този коефициент характеризира способността на фирмата да покрие задълженията си по текущите операции. Това съотношение обикновено показва колко лева от краткотрайните активи се падат на 1 лев от текущата задължнялост. По-високият коефициент на покриване осигурява по-добра възможност фирмата да плати текущите си задължения. Желанието за висока ликвидност не бива да се абсолютизира. По-високото съотношение може да означава, че управлението не работи ефективно и показва наличието на неусвоени средства, запаси в излишък на текущи нужди и неустойчива кредитна политика, което води до прекомерно кредитиране, както и наличието на лоши дългове.

$$\text{Коефициенти за бърза ликвидност КБЛ} = \frac{\text{КА} - \text{МЗ}}{\text{КЗ}} \quad (2)$$

²⁸ Христов, Я., „Дискусии около понятието ликвидност“, „Криза и икономически растеж“, юбилейна международна научна конференция, София 2012, стр. 758

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

Този индикатор помага да се оцени до каква степен предприятията в сектора ще могат да изплатят текущите си задължения, или ако ситуацията е влошена, това би доказало, че запасите не разполагат висока остатъчна стойност. За да се оцени правилно този фактор, е необходимо да се установи качеството на ценните книжа (ако съществуват) и вземанията. Покупката на надеждни ценни книжа и увеличаване на броя на съмнителните длъжници може да създаде благоприятно впечатление при изчисляването на бърза ликвидност. Разликата между коефициента за обща ликвидност и коефициента за бърза ликвидност се дължи на относителен дял на материалните запаси в краткотрайните активи на фирмата. Следва да се обобщи, че част от материалните запаси би следвало да имат формата на вземания или финансови средства. При устойчива скорост на събиране на вземания клонящ към 0 може да се прогнозира оптимално значение на показателя.

$$\text{Коефициент на незабавна ликвидност} \quad \text{КНЛ} = \frac{\text{КА} - \text{МЗ} - \text{ВЗ}}{\text{КЗ}} \quad (3)$$

При коефициента за незабавна ликвидност се елиминира ролята на вземанията за уреждане на плащанията на предприятията от сектор „Транспорт, складиране и пощи“. Икономическият смисъл е в установяване на способността на фирмата за поемане на краткосрочните финансови средства. Това съотношение възниква от същото основно желание да се измерва способността на един бизнес да посреща текущите си задължения чрез използването на текущите активи така, както го прави текущото съотношение. То е все пак далеч по-суров тест, тъй като представлява опит да се елиминират някои от недостатъците на текущото съотношение чрез концентриране само върху ликвидните активи, чиято стойност е относително точна.

$$\text{Коефициент на абсолютна ликвидност} \quad \text{КАБСЛ} = \frac{\text{ПС}}{\text{КЗ}} \quad (4)$$

Обособява се при ликвидни ценни книжа (акции, облигации и др.). Съпоставката се извършва между наличните пари и наличните краткосрочни задължения на фирмата.

Коефициентът на абсолютна (касова) ликвидност показва до каква степен текущите задължения в определен момент се покриват от паричните

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

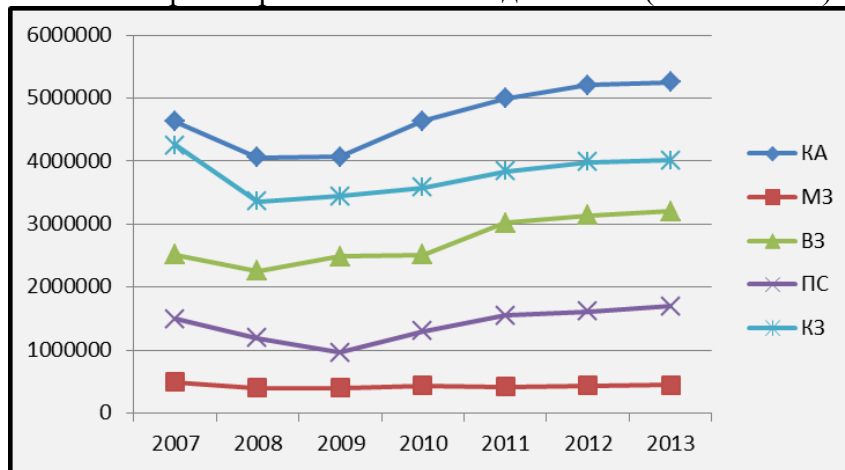
средства. Минималната стойност на този коефициент, над която обектът се счита за ликвиден, е доста под единица, поради причината, че е безсмислено предприятието да има във всеки един момент парични наличности, които изцяло да покриват задълженията му поради следните причини:

На фигура(1) са представени нивата на стойностите на краткотрайните активи и краткосрочните задължения на сектор „Транспорт, складиране и пощи“ за периода 2007 – 2013 г. Използваните данни са предоставени за настоящето изследване от НСИ в обобщен счетоводен баланс за сектора. Забелязва се сравнително повишаване на стойностите на всички видове краткотрайни активи и задължения спрямо изходната година. Особен спад се откроява в най-тежките години от финансово – икономическата криза според анализаторите – 2008 и 2009 г.

Линията, която показва общият сбор на краткотрайните активи е над тази на задълженията, което означава, че би следвало да получим коефициенти на обща ликвидност над 1. Това е добър признак за развитието на предприятията от сектора и по-скоро на неговата готовност да извършва плащания в най-кратък срок.

(1)

Стойности на краткотрайни активи и задължения (2007-2013 г.)



Основната цел в настоящия анализ е да се измерят и коментират нивата на ликвидност в сектора. Получените коефициенти се представят във фиг. (2) и са резултат от описаната по-горе методика на изследването.

(2)

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

Стойност на коефициентите за обща, бърза, незабавна и абсолютна ликвидност

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Кол	1,089	1,208	1,182	1,295	1,302	1,308	1,308
Кбл	0,974	1,090	1,066	1,172	1,194	1,197	1,198
Кнл	0,382	0,417	0,344	0,471	0,408	0,409	0,400
Кабсл	0,351	0,353	0,280	0,364	0,402	0,405	0,422

➤ Коефициент за обща ликвидност

Наблюдава се повишаване на коефициента за обща ликвидност, като най-високи са стойностите през 2012 и 2013 г. – 1,308. Това се дължи на повишаването на стойността на краткотрайните активи, въпреки че и задлъжнялостта расте, но с по-малки темпове. Коефициент по-голям от единица, както е при сектор „Транспорт, складиране и пощи”, на пръв поглед не дава основание за притеснение. Изводът е, че способността за изплащане на задълженията в сектора на време се подобрява.

➤ Коефициент за бърза ликвидност

При коефициента за бърза ликвидност се елиминират най-бавно обрращаемите или най-слабо ликвидните активи, т.е. материалните запаси. В случая те са в ниски стойности, което се обуславя от икономическия сектор. Материалните запаси са с най-малък дял от краткотрайните активи, което се вижда на фигура (1). През периода на изследването тяхната стойност не се променя драстично, но се покачва, което води и до повишаване на коефициента за бърза ликвидност. Това говори за по-добра платежоспособност на предприятията от този сектор. Забелязва се, че материалните запаси намаляват с едновременното покачване на краткосрочната задлъжнялост. От гледна точка на този показател на база сравнителен анализ в динамичен аспект, то се наблюдава подобряване на ликвидността в сектор „Транспорт, складиране и пощи” спрямо изходната година.

➤ Коефициент за незабавна ликвидност

В сектор „Транспорт, складиране и пощи” нивата на вземанията са с най-висока стойност от активите. През годините сумата на вземанията се

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

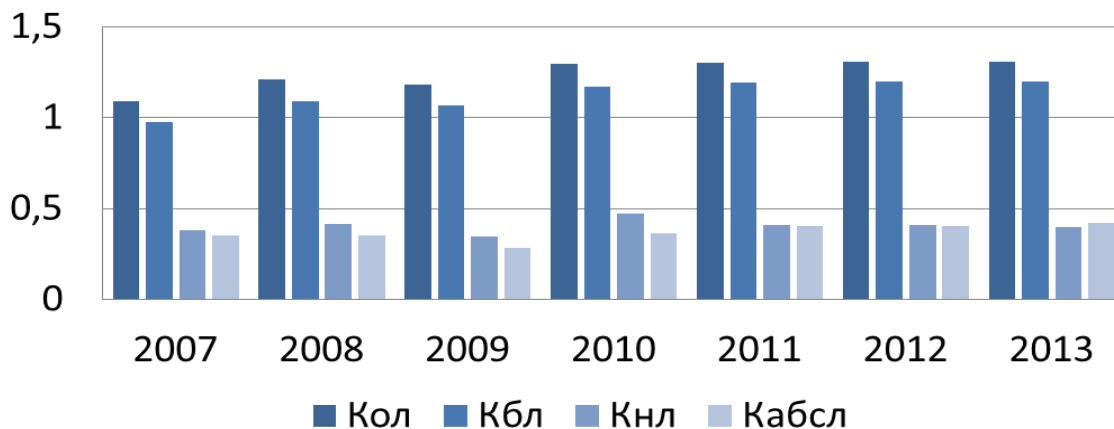
увеличава. Коефициентът за незабавна ликвидност също, като се изключи 2009 г., което според мен е добър признак за платежоспособността. От гледна точка на този коефициент се наблюдава подобряване. Притеснително в случая е сериозното увеличаване на вземанията, което несъмнено ще повлияе лошо на ликвидността.

➤ Коефициент за абсолютна ликвидност

Както се вижда от таблицата, този коефициент е доста под 1, поради причината, че е безсмислено предприятието във всеки един момент да има толкова парични средства, колкото и задължения. Според редица изследователи, предприятията би следвало да покрият поне 30% от своите задължения с паричните средства, т.е. $Кабсл = 0,3$. По този критерий секторът отговаря на тези изисквания. През последните години паричните средства се увеличават, което според мен може да се тълкува двузначно. От една страна предприятията от този сектора натрупали повече скорост при погасяване на задължения, но от друга страна тези финансови капитали могат да се използват за финансиране на текущата дейност и увеличаване на приходите от продажби и да не застиват под формата на парични средства.

(3)

Данни коефициенти за ликвидност по години



През анализирания седемгодишен период световната финансово – икономическа криза засегна и ограничи развитието на българските предприятия в голяма степен. Този неблагоприятен процес води до нарушаване платежоспособността на предприятията, до увеличаване на вътрешно – фирмената задлъжнялост и до влошаване на други ключови финансово – планови показатели. Оптимистичните прогнози за бърз край на рецесията не

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

се сбъдват и все повече се осъзнава необходимостта от финансови управленски методи и модели за превенция от кризи. Като цяло не може да се каже, че от гледна точка на ликвидността сектор „Транспорт, складиране и пощи“ е силно засегнат от финансово – икономическата криза. Но това твърдение се базира на изследването само на този финансов показател, който не може да даде пълнота и окончателен отговор на въпроса, който бе поставен в началото. Необходимо е едно много по-задълбочено изследване на финансовото състояние на целия сектор. И все пак трябва да се има предвид, че финансовото планирането и подsigуряването на добра ликвидност е един сложен процес. Хората, натоварени с тази задача, могат да я изпълнят само когато разполагат с цялата достоверна информация и когато влагат проицателност.

Използвана литература

1. Александрова, М., „Финанси“, УНСС, София, 2000 г.
2. Гълъбов, М. „Ликвидност на активите на фирмата и ликвидност на фирмата”, Данъчна практика, 2002 г.
3. Иванова, Р., Тодоров, Л., „Финансово – стопански анализ” София, 2008 г.
4. Николова, Н., „Принципи на корпоративните финанси“, Сиела, София, 2010 г.
5. Петров, Г., „Основи на финансите на фирмата”, Тракия – М, София, 2000 г.
6. Симеонов, О., „Контролинг”, Тракия-М, София, 2004 г.
7. Стоянов, В. „Основи на финансите” т. 2, София, 2005 г.
8. Уолш, С., „Ключови управленски инструменти”, Дефлинпрес, Бургас 1995 г.
9. Христов, М., „Основи на финансите“, ВУЗФ, София, 2010 г.
10. Христозов, Я., „Дискусии около понятието ликвидност“, „Криза и икономически растеж“, юбилейна международна научна конференция, София 2012

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

КАЧЕСТВЕНА ХАРАКТЕРИСТИКА НА АВТОБУСНИТЕ ПРЕВОЗИ

Докторант Милко Милков, Университет за национално и световно стопанство

Катедра „Икономика на транспорта”

Резюме: В доклада са разгледани основните показатели за измерване и факторите, които влияят върху качеството на пътническите превози. Посочени са и тези показатели, използвани при пътническите (междуселищните и градските). Направен е кратък анализ на състоянието на отделните видове пътнически транспорт в страната и са отбелязани измененията в използването им през последните години. Изведени са насоки и препоръки, които могат да повлияят върху подобряването на междуселищните автобусни превози.

Ключови думи: търсене на транспортни услуги, фактори, показатели, качество на автобусни превози

Увод

В съвременните условия на глобализация на икономиката и наличие на все по-нарастващата конкуренция на пазара на транспортни услуги, ефективността на производствено-икономическата дейност и конкурентоспособност на транспортните фирми в значителна степен зависи от качеството на извършваните пътнически превози.

Условията за работа в транспорта се проявяват във всички основни аспекти в управлението на превозите: производствено – икономически, политически, административно-правни, социални и психологически. Те усложняват процеса на управление и правят решенията на тези проблеми още по-важни. Степента на отчитане на тези специфики определят ефективността на извършваните пътнически превози.

Специфичните особености на транспорта са широката му мащабност и тясното му взаимодействие с всички отрасли на националното ни стопанство, с цел осигуряване на

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

ритмичното му и балансирано функциониране. Както е известно основната задача на транспорта е да обезпечава, постоянно растящите потребности на обществото от пътнически и товарни превози. Пътническият транспорт предоставя на населението различни услуги за превоз на пътници в градско, крайградско, междуградско и международно съобщение, спазвайки утвърдените разписания за движение на транспортните средства и в същото време осигурявайки комфорт, безопасност и сигурност на пътниците по време на пътуване.

Търсене на транспортни услуги

Както досега и през следващите години се очаква да се запази водещата роля на автомобилния транспорт. Извършването на основна част от превозите с този вид транспорт през последните десетилетия е съпътствана с непрекъснато променящите се нормативни изисквания, които европейските и националните транспортни политики налагат на автомобилния транспорт. Целта е ограничаване вредното въздействие върху околната среда и климата. В заложените прогнози се очаква през 2020 г. при увеличаване на общата превозна дейност с над 27% , повишаването на автомобилните превози да не бъде повече от 25%. Това естествено трябва да окаже и отражение на относителния дял на автомобилния транспорт, който трябва да намалее на 61,8 % в края на 2020 г., спрямо 63% през базовата година на сравнение.

През следващата година се очаква да се увеличи използването на железопътния транспорт и извършваната от него работа в превоз на пътници. Това е в унисон с извършваните европейски политики за увеличаване използването на жп транспорт, поради факта, че е „щадящ” околната среда. С около 26% се очаква да нарасне пътническата превозна дейност на градския електротранспорт (в т.ч. на столичното метро), като относителният му дял се увеличи до около 6%.²⁹

Очакваните по-бързи темпове за развитие на въздушния транспорт не се отнася само за дейността на българските въздушни превозвачи, а и за останалите европейски авиокомпании. Тези прогнози, в съчетание с очакването за по-чувствителен икономически растеж в периода след 2015 г., ще се отразят благоприятно и на туристическата индустрия и ще доведе до ръст и на пътничкооборота на международните ни летища. Решаването на

²⁹ Стратегия за развитие на националната транспортна система на Р България до 2020г.

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

военните и политически конфликти на територията на Европа също ще бъде фактор за едно по-значително увеличение на пътничкооборота през следващата година, особено през летния туристически сезон.

В сферата на автомобилните превози има 929 юридически лица с 5710 броя превозни средства. За сравнение преди 10 години лицензираните оператори са били 1654 с 11710 превозни средства, или броят на лицензираните оператори е намалял с 78 %, а на превозните средства с 105 %.³⁰

Въпреки внушителният брой компании, лицензирани за автобусен транспорт, на пазара на междуградски превози се наблюдават транспортни лидери, които притежават значителен дял от парка от моторни превозни средства. Предоставяната услуга от автобусните компании задоволява до голяма степен изискванията на потребителите в страната.

През последните няколко години се наблюдава относително стабилно годишно нарастване в броя на автомобилите в страната. Данните от 2012 г. сочат, че общият брой регистрирани моторни превозни средства е 3 401 405. От тях пътнически превозни средства (автобуси и леки коли) са 2 717 922 или 79.9% от общия брой МПС.

При околградски транспорт, услуги се предоставят от автобусни или микробусни транспортни компании. Много често, качеството на предлаганите услуги в този сегмент не отговаря на изискванията на пътниците. По тази причина, значителна част от търсенето на пазара на междуградски пътнически превози се задоволява от лични моторни превозни средства.

Фактори влияещи на качеството на автобусните превози

Водещата роля на автомобилния транспорт в повечето райони на страната предполага действия за неговото подобряване и повишаване качеството на предлаганата услуга. Основната цел е използване на автобусен транспорт при извършването на междуселищните пътнически превози и ограничаване избора на лични автомобили за осъществяване на превозната дейност. За да се постигнат тези цели първо трябва да се определят факторите, които са основа за формирането и предлагането на автобусни превози и приемането на

³⁰ По данни от НСИ

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

определен брой показатели, които да служат за оценка на качеството на предлаганата транспортна услуга.

Наличието на множество фактори поставя проблема за техния подбор и класификация. Именно тази класификация по определени признаци е необходимо условие за установяването на общия им брой, за правилната оценка на всеки от тях, за степенуването на значението им и за определянето на влиянието, което те формират, т.е. върху потребностите на населението от пътувания.

Според своя произход факторите, които влияят върху формирането и развитието на потребностите на населението от пътувания, могат да се разпределят в няколко основни групи:

- Демографски
- Икономически
- Социални
- Обществено-политически
- Природно-географски

Демографските фактори включват увеличаването на населението на страната и по-специално на градското население, промените във възрастовата и образователната структура и увеличаването на средната продължителност на живота, формирането на нови населени места и на цели селищни системи.

От икономическите фактори най-голямо значение имат развитието и териториалното разположение на производството, разработването на нови природни богатства и въвличането в активен икономически живот на сравнително по-слаборазвити райони на страната, разгръщането на процесите на концентрация, специализация и интеграция в производството.

Към социалните фактори се отнасят промените в жизненото равнище на населението като цяло и по отделни социални групи (работници и служители, учаци, пенсионери), увеличаването на свободното време, промените в бита, ценностната ориентация и начина на живот на населението.

Обществено-политическите фактори проявяват своето действие чрез административно-териториалното деление на страната и създаването на различни институти

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

и органи за управление, чрез дейността на обществено-политическите партии и организации и провеждането на различни културни, спортни и други прояви.

Природно-географските фактори се изразяват в географското разположение на страната, наличието на различни природни дадености (море, планини) и други забележителности и климатични особености.

Посочените фактори са в тясна връзка и зависимост, поради което точното им разграничаване е в известна степен условно и се прави главно за по-голямо удобство при анализа и изучаването на механизма на тяхното действие. Демографските процеси и социалните промени в обществото са тясно свързани с икономическото развитие на вътрешния и международния туризъм.

Групирането на факторите по техния произход има значение за разкриването на причините за изменението на потребностите на населението от пътувания, но не показва механизма на тяхното конкретно проявление. От тази гледна точка всички фактори могат да бъдат обединени в две групи. Едната включва факторите, които оказват влияние върху нарастването на потребностите, а другите – факторите, които действат в обратна посока, за тяхното ограничаване и намаляване.

От гледна точка на възможностите на транспортните фирми за въздействие върху факторите те могат да се класифицират на :

- Вътрешни
- Външни

Външният характер на по-голямата част от факторите не позволява на транспортните фирми да въздействат пряко върху един или друг от тях, ограничавайки или засилвайки тяхното действие съобразно своите интереси. Но те могат да въздействат върху предлагането на транспортната услуга, чрез промените в транспортните фактори и условия – развитие на транспортната инфраструктура, подобряване качеството на превозите, изменение на превозните цени. По такъв начин чрез изменение на предлагането като активна част на пазарния механизъм фирмите въздействат и върху конюктурата на пазара на пътническите

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

превози. Предлагайки по-високо качество на услугите, транспортните фирми стимулират нови потребности и потребности от по-високо качество.³¹

Показатели за измерване качеството на транспортната услуга

При разглеждане на показателите, които определят качеството на транспортната услуга на автобусните превози може да се направи разграничаване на показатели валидни за всички видове транспорт и показатели, които са от значение за измерване на качеството на предлаганата транспортна услуга от конкретната автобусна фирма. Показатели, които са общо приети, като определящи измерването на транспортната услуга във всички видове транспорт. Тези изисквания са заложили в основната политика на ЕС за осигуряване на устойчиво развитие на транспорта .

Показателите, които определят качеството на автобусните превози са:

- Скорост
- Безопасност
- Удобство по време на пътуване
- Цена на превода
- Равномерност
- Регулярност (като този показател е от основно значение за градския транспорт)
- Предпочитане пред други видове транспорт и личните автомобили

Отразяването на тези показатели дава възможност на отделните транспортни фирми да определят своите силни и слаби страни спрямо останалите видове транспорт и конкурентите в автобусните превози. За постигане на обективни резултати при измерването на показателите е препоръчително комбинирането на поне двама метода за оценка на показателите. Единият от тях може да бъде, чрез анкетиране на ползватели на дадената транспортна услуга. Анкетират се и тези, които не са ползватели на услугата, за да се установи какви са причините за отказ. Друг метод е експертната оценка:

³¹ Василев, Евг. „Развитие и ефективност на пътническите превози”, 1997 г.

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

- Формиране на експерна група
- Провеждане на експертно оценяване
- Проверка на съгласуваността на оценките
- Формиране на групова експертна оценка

Тези оценки могат да покажат, че е необходимо коригиране на някой показател, но това коригиране да е невъзможно поради законни ограничения. Като пример за такова законово ограничение може да се посочи ограничението в скоростта на движение.

Заключение

Повишаването на качеството на автобусните превози са пряко свързани с ефективността и финансовите резултати на самите транспортни превозвачи. Превозите на много от тях се оказва финансово губеща. Това ги поставя в много неблагоприятно икономическо положение и ограничава възможностите за тяхното развитие. От друга страна, спецификата на пътническите превози и тяхната социална насоченост поражда широк отзвук при провеждането на адекватни икономически мероприятия за стабилизиране и подобряване и подобряване на финансовите резултати. Същевременно при определянето на ефективността на автобусните превози е необходимо да се отчитат техните особености, тяхната роля и място в обществено-икономическия живот на страната. Тези особености дават отражение в определянето на ефекта и качеството на транспортната услуга, но в значителна степен и в разходите за получаване на тези резултати.

Литература

1. Василев, Е., Развитие и ефективност на пътническите превози” УИ „Стопанство”,С., 1997
2. „Стратегия за развитие на националната транспортна система на Р България до 2020г.”
3. Попов,М. ,Избор на показатели на качество при проектиране на транспортна услуга’
4. Стефанова, К. ,Изследване на качеството на транспортната услуга’ ТУ – 1992
5. nsi.bg

Научно-практическа конференция
”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

УСТОЙЧИВО РАЗВИТИЕ НА ТРАНСПОРТА

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

СЪСТОЯНИЕ, ТЕНДЕНЦИИ И ПРОБЛЕМИ НА ПЪТНАТА БЕЗОПАСНОСТ В БЪЛГАРИЯ

*Даниел Ванков, Институт за изследвания, образование и развитие „Отворена
младеж”*

***Резюме:** Настоящият доклад се спира на състоянието на пътната безопасност в България през последните няколко години, поведението на пътя на участниците в движението, някои основни проблеми в страната и насоки за предприемане на мерки, действия и кампании в съответствие с Националната стратегия за подобряване на безопасността на движението по пътищата на Република България 2011 - 2020.*

***Ключови думи:** Пътна безопасност, поведение на участниците в движението, автомобилен парк, транспортна инфраструктура, национална стратегия*

Увод

България е част от региона на Югоизточна Европа, който се характеризира с няколко основни коридора, част от Трансевропейските транспортни мрежи, преминаващи през нейната територия. В същото време, заедно с Румъния и Гърция, страната ни е сред «лидерите» в Европейския съюз (ЕС), когато става дума за безопасност или по скоро опасност по пътищата. Проблемът е в процес на развитие в продължение на десетилетия, но през последните години се забелязва засилена социална активност, канализираща обществена енергия, което в крайна сметка води до известно подобрене при определени обстоятелства. Настоящият доклад използва последните налични данни за състоянието на пътната безопасност в България, използва наличната статистиката за да опише сегашната ситуация в страната и предоставя общ преглед на условията на пътната мрежа.

Основни тенденции в пътната безопасност

Въпреки значителния напредък в намаляването на пътно-транспортния

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

травматизъм през последните години (за периода 2008-2012 година смъртните случаи намаляват с 43% от 1061 до 601, броят на ранените със 17% от 9952 до 8193, а броят на пътно-транспортните произшествия (ПТП) с 16% от 8045 до 6717, таблица 1)³² България все още е една от най-зле представящите се страни-членки на ЕС с 82 загинали на милион души население за 2013 година, което е далеч от средната стойност за ЕС (52)³³ и ни нарежда на шесто място в тази черна статистика. Допълнителна тревога буди фактът, че при броят на смъртните случаи през 2013 (601) има застой, а при ранените се регистрира увеличение от 7% до 8774¹. Като ранно предупреждение може да се разглежда факта, че ПТП бележат ръст от 2011 година, достигайки 6948 през 2013. Тепърва предстои да се види и анализира статистиката за 2014, но данните за първото полугодие са изключително обезкуражаващи, защото смъртните случаи бележат ръст от 16% до 283 при 243 за 2013¹.

ПТП, убити и ранени в България за периода 2008-2013¹

Таблица 1

Брой/Година	2008	2009	2010	2011	2012	2013
ПТП	8045	7068	6610	6640	6717	6948
Убити	1061	901	776	658	601	601
Ранени	9952	8674	8079	8303	8193	8774

Дори и при неоспоримия напредък за периода 2008-2012, пътно-транспортния травматизъм представлява огромен разход за българското общество, което и без това изпитва хронични икономически затруднения. За споменатия период обществото ни е загубило 348,85 милиона евро като външен разход в следствие на нефаталните наранявания при ПТП и 2684 милиона евро в следствие на фаталните³⁴.

Въпреки тревожните данни за последните две години, причините за които тепърва ще се анализират, за този период благодарение на съвместните усилия на множество

³² Източник: Пътна полиция

³³ Източник: Европейска комисия, Пътна безопасност: Втори поредна добра година поставя Европа твърдо по пътя към целта, 31.03.2014

³⁴ Източник: Доц. д-р Христина Николова, Външни разходи за пътна безопасност и устойчиво развитие, 2014

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

участници в процеса на подобряване на безопасността по пътищата (правителство, неправителствени организации, медии и частни фирми) са реализирани значителен брой инициативи за превенция на риска в комбинация с широко-машабно насърчаване на прилагането на Закона за движение по пътищата³⁵, както и такива свързани с подобряване на самото законодателство (например увеличение на размерите на глобите). В контекста на така описаната ситуация България участва активно в усилията на европейско и международно ниво в рамките на Насоките за европейска политика за пътна безопасност 2011-2020 на Европейската комисия и на Десетилетието на действието за пътна безопасност 2011-2020 година на Организацията на обединените нации. Целта на страната е да се постигне намаляване с 50% на смъртните случаи и 20% намаляване на тежките наранявания до 2020 г. (фиг. 1).

Поставени цели за постигане на заложеното за 2020 г.³⁶

Фигура 1



България все още не изостава от поставените цели, но разликите в сравнителните индикатори между България и останалите страни от ЕС, може и следва да се търси в

³⁵ Elvik et al. (2009) аргументира, че за постигане на значими и устойчиви резултати, превантивните инициативи трябва да са комбинирани с мерки за засилено прилагане на закона.

³⁶ Източник: Държавно-обществената консултативна комисия по проблемите на безопасността на движение по пътищата (ДОККПБДП)

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

редица фактори, като поведение на участниците на пътя, състояние и качество на пътната инфраструктура, качество на предоставяната първа медицинска помощ, мерките за засилен контрол на нарушителите, качество на обучението на младите водачи, ниво на оборудване и възраст на автомобилния парк. Таблица 2 ясно очертава незавидното състояние, в което се намира последния.

Автомобилен парк по възрастови групи

Таблица 2

Автомобилен парк в България ³⁷	8.4% под 5 г.	9.5% от 5 до 10 г.	24.3% от 10 до 15 г.	30.5% от 15 до 20 г.	27.3% над 20 г.
Автомобилен парк средно за ЕС ³⁸	16% под 2 г.	15% от 2 до 5 г.	21% от 6 до 10 г.	33% над 10 г.	

Ясно се вижда, че малко над 80% от 3.5 милионния автомобилен парк в България са на възраст от над 10 години при 48% средно за ЕС. У нас годишно се продават между 22 000 и 27 000 нови и 220 000 използвани превозни средства, в следствие на което 90% от всички автомобили се купуват като втора употреба.

Състояние на пътната мрежа в България

Републиканската пътна мрежа в България е в цялостното лошо състояние, като повечето от пътищата III-ти клас отчаяно се нуждаят от ремонт, което е и причина непропорционално голяма част от проблемите на пътя, имайки предвид относителната им натовареност, да се случват именно там (24% от пътнo-транспортния травматизъм)³⁹. Дължината на републиканската пътна мрежа е 19 602 км, което включва 541 км магистрали, 2 975 км пътища I-ви клас, 4 032 км пътища II-ви клас и 12 051 км пътища III-ви клас⁴⁰. Качеството на пътищата, в съответствие с "Методиката за измерване и оценка на повредите по пътните настилки" е видно в Таблица 3.

³⁷ Източник: Министерство на вътрешните работи (2010)

³⁸ Източник: Европейски съвет за безопасност в транспорта (2009)

³⁹ Източник: ДОККПБДП, 2013

⁴⁰ Източник: Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

Състояние на пътните настилки към 31.12.2005 г.⁴¹

Таблица 3

Състояние на настилката	АМ	I клас	II клас	III клас	Пътни връзки	Общо	%
добро	232	1503	1461	3185	156	6537	34%
средно	88	562	1170	3810	71	5702	29%
лошо	11	896	1381	4735	14	7037	37%
ОБЩО	331	2961	4012	11730	242	19276	100%

Поради постоянен недостиг на средства за поддръжка и отлагане във времето на ремонтни работи, състоянието на пътната мрежа непрекъснато се влошава. Според специалисти този процес започва през 1992 г. и 1997 г. като със засилващи се темпове продължава и в момента. Според «Стратегията за развитие на транспортната инфраструктура на Република България до 2015 г.» повече от 12 000 км или около 60% от държавните асфалтирани пътища са в нужда от рехабилитация, основен или периодичен ремонт.

Поведение на участниците в движението по пътищата

Пътната обстановка се определя от три основни фактора: автомобил, околна среда (път) и човек. След като накратко разгледахме състоянието на първите два е време да обърнем внимание и на третия, който действа освен и самостоятелно и чрез останалите.

В изследване, проведено през 2008 г. в 12 европейски държави по поръчка на Института за изследвания, образование и развитие Отворена младеж и партньори, фокусирано върху възприятията на шофьорите за равнището на агресивност на пътя, за България излизат потресаващи данни. 89% от анкетираните водачи се съгласяват със становището, че агресивността на пътя се е повишила през последните пет години. В същото време 54% открито определят себе си като неучтив като почти 2/3 от тях се слагат в графата като много неучтив, което ни нарежда на 4-то място сред анкетираните. Потърпевшите отреждат второ място на агресивните си колеги по показване на неприлични жестове с 61% като елемент от случаите на агресивно поведение и по

⁴¹ Източник: Стратегия за развитие на транспортната инфраструктура на Република България до 2015 г.

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

неприличен език с 57% от тези случаи през 12-те месеца, предхождащи изследването.

В рамките на друго изследване⁴², проведено през 2013 от младежи от цялата страна имаха задача в рамките на един час да наблюдават място от пътната мрежа, което смятат за рисково, да идентифицират проблемите и да предложат решения. В рамките на проведени 29 такива наблюдения в 17 области на България са наблюдавани 3928 моторни превозни средства и са констатирани 4917 нарушения, което означава, че в общия случай шофьорите правят повече от едно нарушение. 16% от водачите не спазват дистанция. 15% се престрояват без използване на мигачи. 14% спират неправилно. Интересни са и наблюденията на нарушения, които обикновено се сочат за причини за ПТП с по-сериозни наранявания. 13% шофират без предпазни колани. 11% отнемат предимство. 10% пренебрегват знак „СТОП“. 7% използват мобилен телефон. 6% карат с превишена скорост. Успокоителен е факта, че няма забелязан нито един водач в нетрезво състояние.

Същевременно и пешеходците не остават назад в „надпреварата“ да НЕ спазват закона. Наблюдавани са 1905 пешеходци и са констатирани 709 нарушения. 24% от пешеходците са преминали на необозначено място. 10% са се държали арогантно и обидно. И „само“ 3% са преминали на червен светофар.

Междувременно изследване на мнението на 766 младежи от градовете Благоевград, Кюстендил, Враца, Видин, Шумен, Добрич и Варна⁴³ през 2013 година показва, че най-ефективният начин за намаляване на жертвите по българските пътища в краткосрочен план е да се ремонтира пътната инфраструктура (24%), да се провеждат информационни и превантивни кампании (23%) и да се увеличат глобите (21%). Според тях в дългосрочен аспект решаване на проблема може да се постигне с пренаписване на законодателството в областта на пътната безопасност (27%), ремонт на пътната инфраструктура (23%) и провеждане на информационни и превантивни кампании (19%). 37% от младежите определят превантивните кампании като инструмента с най-голям ефект за повишаване на разбирането за пътна безопасност на участниците в движението по пътищата, а 35% - по-

⁴² Източник: Институт за изследвания, образование и развитие Отворена младеж, проект „Застъпници за пътна безопасност“

⁴³ Източник: Институт за изследвания, образование и развитие Отворена младеж, проект „Местни новаторски приключения за осигуряване на качество на насърчаване на безопасното поведение на младите хора на пътя“

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

стриктното прилагане на закона. 78% от интервюираните смятат, че най-опасно докато се шофира е употреба на алкохол или наркотици (дори и една бира).

Изнесените данни напълно отговарят на анализа в „Националната стратегия за подобряване на безопасността на движението по пътищата на Република България за периода 2011-2020 г.“⁴⁴, която определя несъобразената скорост, шофирането след употреба на алкохол и наркотици, както и неизползването на предпазни колани и каски, за трите основни причини за фатален изход при ПТП. Същевременно е много интересно до колко тези три фактора се срещат в ежедневието на участника в движението по българските пътища, което е видно от Таблици 4 и 6, както и от Фигура , обобщаващи обратна връзка от 484 участника в анонимно допитване⁴⁵.

Колко често си слагате предпазния колан в колата си като шофьор?

Таблица 4

	Никога	Рядко	Понякога	Често	Много често	Винаги
На магистралата (у. 391)	2,81%	0,51%	1,28%	0,77%	3,07%	91,56%
На първокласен път (у.389)	3,08%	0,51%	1,54%	0,77%	3,86%	90,23%
На второкласен и третокласен път (у. 389)	3,34%	1,80%	2,06%	1,54%	4,11%	87,15%
В населени места (р. 388)	4,12%	1,55%	2,84%	1,29%	6,19%	84,02%

През последната година, колко често сте шофирали кола, след като сте пили дори и малко количество алкохол?

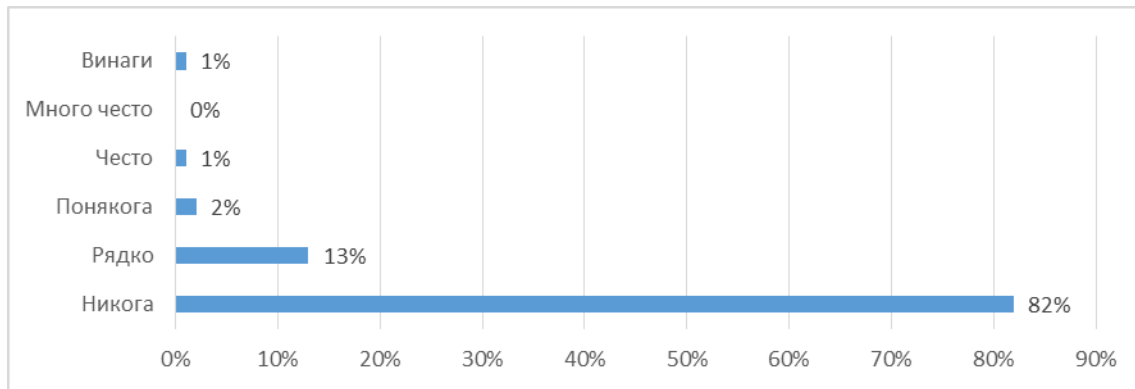
Фигура 2

⁴⁴ Източник: ДОККПБДП

⁴⁵ Източник: Институт за изследвания, образование и развитие Отворена младеж, проект „Пътна безопасност в регионите на Югоизточна Европа“

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”



Колко често спазвате ограниченията на скоростта?

Таблица 7

	Никога	Рядко	Понякога	Често	Много често	Винаги
На магистралата (у. 380)	0,79%	3,95%	3,42%	8,68%	18,16%	65,00%
На първокласен път (у.380)	0,79%	3,42%	3,95%	10,00%	25,26%	56,58%
На второкласен и третокласен път (у. 377)	0,53%	2,39%	3,71%	11,94%	24,14%	57,29%
В населени места (р. 383)	0,78%	2,35%	3,13%	9,92%	16,71%	67,10%

От изнесените данни ясно се вижда, че голяма част от шофьорите са предимно или напълно отговорни по отношение на участието им в движението по пътищата (над 85% при използването на предпазните колани, 82% при употребата на алкохол и над 60% при спазването на ограниченията на скоростта).

Изводи

Трите основни фактора (автомобил, околна среда (път) и човек) са в основата на причините за текущото състояние на пътната безопасност в България. Динамиката на първите два в контекста на влошената икономическа обстановка са предпоставка влошаването на ситуацията, започнало през 2013 г. и засилващо се през 2014 г., да продължи, което ще постави под въпрос постигането на заложените цели. От друга страна изнесените данни, отнасящи се до човешкия фактор, показват, че относително малка група хора създават повечето проблеми на пътя и би било целесъобразно да се насочат повече усилия в тази посока.

Заклучение

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

Обръщането на положителната тенденция за подобряване на безопасността по пътищата на България от периода 2008-2012 година, която се наблюдава през последните две години, сериозно застрашава изпълнението на „Националната стратегия за подобряване на безопасността на движението по пътищата на Република България за периода 2011-2020 г.“ С него ще нараства и цената, която плаща обществото ни, за безотговорността си. В същото време проблемите са известни. Известни са и начините за справяне с тях. Липсата на средства не е оправдание, защото анализът „разходи-ползи“ на всевъзможни мерки във всички направления (ROSEBUD, 2006) показва, че едно общество може само да спечели, ако сериозно се заеме с решаването на проблемите си на пътя.

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

АНАЛИЗ НА ТЕМПА НА УСТОЙЧИВ РАСТЕЖ НА ТРАНСПОРТНОТО ПРЕДПРИЯТИЕ

*Доц. д-р Росица Иванова, Университет за национално и световно стопанство
Катедра “Счетоводство и анализ”*

Резюме: Транспортът е важен отрасъл на българската икономика. В условията на глобализация във всички сфери на стопанския живот и свободно придвижване на хора и капитали, транспортът трябва да се развива устойчиво. Това означава постигане и поддържане на финансова устойчивост и разширяване на конкурентните предимства на транспортните предприятия, като се съблюдават изискванията за екологосъобразна транспортна дейност в различните ѝ направления при ефективно използване на ресурсите.

Обект на разглеждане в доклада е въпросът за темпа на устойчив растеж на предприятията, осъществяващи транспортна дейност. Акцентира се върху методиката за анализ на темпа на устойчив растеж на предприятията.

Ключови думи: анализ, методика, устойчив, транспорт, растеж

Увод

За българската икономика транспортът е отрасъл с особено значение, което се дължи преди всичко на географското положение на страната. Транспортът е важна предпоставка за икономически растеж, конкурентоспособност на отделните региони и страната като цяло и за намаляване на безработицата чрез разкриване на нови работни места. Паралелно с това транспортът е обективна предпоставка за подобряване качеството на живот на населението на отделните региони и страната, тъй като се осигурява правото на свободно придвижване на хората.

Транспортът е глобален отрасъл и следва да се развива устойчиво като се постига и поддържа висока ефективност и добро сътрудничество в международен аспект и преди

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

всичко в рамките на Европейския съюз. Като резултат от устойчивото развитие на транспорта се постигат и запазват конкурентните предимства и изобщо конкурентоспособността на отделните региони на страната и тяхното ефективно интегриране в икономиката на Европейския съюз. Това означава да се удовлетворят, от една страна, потребностите на българската икономика от превоз на индустриални и селскостопански стоки, а от друга страна - потребностите на населението да пътува, като се съблюдават изискванията за осъществяване на екологосъобразен бизнес в различните направления на транспортната дейност. Тази цел може да се постигне посредством осигуряване на ефективен транспорт. Важно значение тук имат структурата на капитала и темпа на устойчив растеж на предприятията, осъществяващи транспортна дейност.

Основен текст

Всяко предприятие има собствен жизнен цикъл. То е сложна динамична система и в своето развитие преминава през отделни фази и етапи, по време на които възникват определени проблеми. Предприятието в едни периоди може да постига успехи, а в други – да среща затруднения, водещи до определени диспропорции, нарушаващи неговата финансова устойчивост. За даден период предприятието може да постига растеж, а в следващ период – да изпадне в регрес. Това поражда актуалността на въпроса за темпа на растеж на предприятието и съответно на необходимите за това ресурси.

В настоящия момент транспортните предприятия осъществяват дейността си в нови условия, чиито основни индикатори могат да се систематизират така: 1) налице е зависимост на бизнеса от петрола, като очакванията са той да стане по-оскъден, а доставките – по-несигурни; 2) съществуват възможности за диверсификация на източниците на енергия, в т.ч. използване на възобновяеми източници на енергия; 3) европейските изисквания за намаляване на въглеродните емисии, парниковите газове, шума и замърсяването на въздуха; 4) изисквания за ефективно използване на ресурсите и др.

На ниво транспортно предприятие икономическият растеж се определя чрез различни показатели, като напр. общ брой на сътрудниците, брой на основните и спомагателни работници, ръст на балансовата печалба и на печалбата от продажби, ръст на нетните приходи от продажби, ръст на активите, напр. на транспортните средства, и др.

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

За анализа на темпа на растеж се използва система от показатели, които характеризират източниците за финансиране на дейността, структурата на капитала и финансовата устойчивост на предприятието. Тук по същество става дума за темпа на растеж, който транспортното предприятие може да постигне при сравнително постоянна оперативна и финансова политика. Или най-общо става дума за темповете на растеж на нетните приходи от продажби на транспортни услуги, което е свързано непосредствено с увеличаване на възможностите на транспортното предприятие за превоз на стоки и хора. Това означава увеличаване преди всичко на неговите активи под формата на модерни, удобни и високоефективни транспортни средства, за което са необходими инвестиции. Това налага да се търсят различни източници за финансиране на дейността и придобиването на нови транспортни средства.

Темпът на растеж на транспортното предприятие може да се разграничи на вътрешен темп на растеж и на устойчив темп на растеж.

Темпът на вътрешен растеж изразява максималният темп на растеж, който предприятието може да постигне за сметка на ръста на собствения капитал под формата на неразпределена печалба. Хипотезата тук е, че не се използва външно финансиране на дейността на предприятието. Финансирането на дейността от вътрешни капиталови източници е с важно значение за развитието на предприятието и неговия растеж. Тук ключова роля има начина на разпределяне на балансовата печалба, а именно за реинвестиране в дейността на предприятието и за изплащане на дивиденди на собствениците (акционерите). Въпросът за пропорциите при разпределението на балансовата печалба е с важно значение за финансовия мениджмънт на предприятието, който следва правилно да планира необходимите финансови ресурси за текущия и за бъдещи периоди при съобразяване с интересите на собствениците.

За целите на анализа на темпа на вътрешен растеж могат да се използват следните показатели:

1) Коефициент на изплащане на дивидентите. Значението на коефициента (K_{id}) се определя по формулата:

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

$$K_{id} = \frac{D}{P_n}$$

(1)

където: D - сума на изплатените дивиденди.

P_n - балансова печалба.

2) Коефициент на реинвестиране на печалбата. Характеризира дивидентната и финансова политика на предприятието. Значението на коефициента на реинвестиране на печалбата (K_r) се определя по следната формула:

$$K_r = 1 - K_{id} \quad (2)$$

3) Коефициент на печалбата на една акция. Показва частта от печалбата, падаща се на една акция, т.е. характеризира тази част от печалбата, която се резервира в качеството на вътрешен източник за финансиране на дейността на предприятието.

Темпът на вътрешен растеж (IGR – Internal Growth Rate) може да се определи по следната формула:

$$IGR = \frac{ROA \times K_r}{1 - ROA \times K_r}$$

(3)

Темпът на устойчив растеж характеризира максималният темп на растеж на предприятието, който може да се постигне и поддържа за сметка на пропорционалното нарастване на привлечения капитал (дългосрочен и краткосрочен) в рамките на зададената структура на капитала. Съществува непосредствена връзка между темпа на устойчив растеж и финансирането на дейността на предприятието от външни източници. От основно значение тук е структурата на капитала, като ключов индикатор за анализ и оценка е коефициента на задлъжнялост. По същество този коефициент е финансовия ливъридж.

Устойчивият растеж на транспортните предприятия предполага добра балансираност както между собствения и привлечения капитал, така и между външните

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

източници за финансиране на дейността. В това отношение следва да се използват възможностите за проектно финансиране на дейността. Също така, трябва да се постигне по-добра координация между кохезионния и структурните фондове на Европейския съюз и целите на страната в областта на транспортната политика. Не без значение за публичните транспортни предприятия е националното финансиране в процеса на планиране и приемане на бюджета на страната. Възможности за оптимизиране на структурата на капитала предлага вътрешното поемане на външните разходи и таксуването на използването на инфраструктурата. За устойчивото развитие на публичните транспортни предприятия с важно значение е частното финансиране на тяхната дейност. В това отношение интерес представляват възможностите за публично-частно партньорство при финансиране на дейността. Тук следва да се отбележи, че нормативната рамка за подобно партньорство в определена степен е законодателно регламентирана в страната. Също така, в съответствие с европейските изисквания и политиката за финансиране на дейността на транспортните предприятия, могат да се използват и различни финансови инструменти, като напр. европейски облигации за осъществяване на проекти в областта на транспорта и др.⁴⁶

По наше мнение, темпът на устойчив растеж на предприятието може да се разглежда в широк и тесен смисъл. В широк смисъл темпът на устойчив растеж изразява именно темпа на увеличение на общите приходи, който предприятието може да постигне без да променя своята финансова политика. С цел постигане на съпоставимост като базови индикатори се приемат балансовата (нетна) печалба, общата сума на приходите и средния размер на активите на предприятието за съответния отчетен период. Именно от използването и ефективността от използването на общите активи предприятието постига общите приходи и балансовия финансов резултат за същия период. Тук следва да се отбележи, че най-големи относителни дялове в състава на балансовата печалба и на приходите заемат съответно оперативната печалба (печалбата от оперативната дейност на транспортното предприятие и конкретно печалбата от продажби на транспортни услуги) и нетният размер на приходите от продажби на транспортни услуги. Това дава основание темпът на устойчив растеж да се разглежда в тесен смисъл. В този аспект той изразява

⁴⁶ COM (2010) 700

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

темпа на увеличение на нетния размер на приходите от продажби на транспортни услуги, който предприятието може да постигне като запази своите оперативни и финансови политики, при съблюдаване на транспортната политика на Европейския съюз, фиксирана в стратегия “Европа 2020”. В този случай за базови индикатори се приемат оперативната печалба (печалбата от оперативната дейност, в която именно се постига нетният размер на приходите от продажби на транспортни услуги), нетният размер на приходите от продажби и размера на производствените активи (това са преди всичко транспортните средства от състава на дълготрайните материални активи и краткотрайните активи) на предприятието.

В следващото изложение се акцентира върху методиката за анализ на темпа на устойчив растеж на предприятието в тесен смисъл.

Темпът на устойчив растеж (SGR – Sustainable growth rate) на предприятието може да се определи по формулата:

$$SGR = R_{NI} \times K_{PA} \times K_d \times K_r \quad (4)$$

където:

R_{NI} - рентабилност на база нетни приходи от продажби (рентабилност на продажбите);

K_{PA} - коефициент на натовареност на производствените активи;

K_d - коефициент на задлъжнялост;

K_r - коефициент на реинвестиране на печалбата.

За целите на анализа, чрез използване на метода на детерминирано факторно моделиране, като елемент от метода на финансово-стопанския анализ, формулата за рентабилност на производствените активи (ROA) може да се преобразува по следния начин:

$$ROA = \frac{P_p}{NI} \times 100 \times \frac{NI}{A_{pr}} = R_{NI} \times K_{PA} \quad (5)$$

където:

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

P_p - печалба от продажбите;

\bar{A} - среден размер на производствените активи.

NI - нетен размер на приходите от продажби.

Следователно темпът на устойчив растеж в тесен смисъл може да се представи и чрез следната формула:

$$SGR = ROA \times K_d \times K_r$$

(6)

Следователно, върху изменението на темпа на устойчив растеж на предприятието в тесен смисъл влияние оказват следните фактори:

- 1) Промени в рентабилността на база нетни приходи от продажби (рентабилност на продажбите).
- 2) Промени в коефициента на натовареност на производствените активи.
- 3) Промени в коефициента на задлъжнялост.
- 4) Промени в коефициента на реинвестиране на печалбата.
- 5) Промени в рентабилността на производствените активи.

По този начин се обвързват различни страни от дейността на предприятието и нейната ефективност (напр.: ефективност на нетните приходи от продажби; печалба на 100 лева продажби; ефективност от използването на производствените активи, изразена чрез коефициента на тяхната обръщаемост и рентабилността; структура на капитала; дивидентна политика и др.), които оказват пряко влияние върху темпа на устойчив растеж на предприятието, разглеждан в тесен смисъл. Между отделните фактори са налице обективно съществуващи връзки и зависимости. Комплексното влияние на тези фактори измерва темпа на устойчив растеж на предприятието. Анализът и оценката на това влияние е обективна предпоставка за вземане на правилни решения за постигане и поддържане на устойчив растеж и финансова стабилност на предприятието.

Методиката за анализ и оценка на темпа на устойчив растеж в тесен смисъл ще разгледаме по данни от дейността на транспортно предприятие “Омега транс” АД за няколко последователни отчетни периода. Изходните данни от годишните финансови отчети на предприятието за съответните отчетни периоди са обобщени в таблица 1. В същата таблица са представени значенията на допълнително изчислените показатели,

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

необходими за анализа и оценката на темпа на устойчив растеж на предприятието, разглеждан в тесен аспект.

По данните от таблицата се вижда, че значенията на обобщаващите показатели за ефективност (рентабилност на бази: нетни приходи от продажби, производствени активи и собствен капитал) в началото на разглеждания период са добри, след което намаляват и в края на същия период отново бележат увеличение и достигат по-големи стойности в сравнение с базисната (2009 г.) година.

Коефициентът на натовареност на производствените активи е показател, който характеризира и скоростта на обръщаемост на същите активи. По данните от дейността на разглежданото предприятие се вижда, че в началото на разглеждания период от време обръщаемостта на производствените активи се ускорява, след което се забавя рязко (2011 г.) и в края на периода отново се ускорява. Тук следва да се търсят причините за подобни негативни процеси, съпътстващи дейността на предприятието. Те могат да произтичат от намалената ефективност от използването на транспортните средства, от увеличението на сумата и дела на вземанията, от увеличението на материалните запаси и др. причини. Анализът следва да се задълбочи в посока на изучаване на обръщаемостта както на дълготрайните материални активи, така и на краткотрайните активи.

По данните от таблицата се вижда, че за разглеждания период от време съотношението между собствения и привлечения капитал е добро. Капиталовата структура на предприятието може да се определи като средна, т.е. съотношението между собствения и привлечения капитала е в границите между 30% и 55%, като за периода то се изменя в границите между 50% и 55%.

Темпът на устойчив растеж за първата година от периода е сравнително добър, след което намалява и задържа своето равнище. За последните две години от анализирания период той се увеличава, като за последната година неговото значение е добро.

Средният темп на устойчив растеж за целия анализиран период може да се определи като средна аритметична величина. В случая той възлиза на 1,72461 %.

Аналитичен интерес предствалва и разсейването на темпа на устойчив растеж по години от периода около средния темп на устойчив растеж за същия период. Това позволява да се разкрият както позитивните, така и негативните отклонения, като се

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

установи и оцени влиянието на преките фактори върху тях. На тази основа могат да се изготвят прогнози за темпа на устойчив растеж на предприятието в различни времеви интервали.

Изводи

Методиката за анализ на темпа на устойчив растеж може да се използва за предприятия, осъществяващи различни видове транспорт – автомобилен, железопътен и т.н. Също така, тя е приложима за предприятия от публичния и частния сектор.

Всяко транспортно предприятие следва да се развива устойчиво и безопасно като запазва и поддържа своята финансова устойчивост и добро финансово състояние. За това, на първо място, е необходимо постигане на съответствие между темповете на увеличение на активите на транспортното предприятие и на нетните приходи от продажби на транспортни услуги. На второ място, предприятието следва да поддържа неизменна структура на капитала, което означава, че между темповете на увеличение на привлечения и на собствения капитал трябва да има съответствие. Това означава поддържане на значението на коефициента на задлъжнялост. Нарушаването на тези две условия е обективна предпоставка за възникване на затруднения по време на дейността на предприятието, нарушаване на неговата финансова устойчивост и увеличаване на степента на финансов риск, както и на риск от търговска несъстоятелност.

Заключение

Устойчивото развитие на транспорта изисква провеждането на добре балансирана транспортна политика. България следва да изгражда своята транспортна политика на базата на транспортната политика на Европейския съюз в съответствие със стратегия “Европа 2020” - Европа за ефективно използване на ресурсите⁴⁷ и плана за енергийна ефективност.⁴⁸ Главната цел на транспортната политика на Европейския съюз е създаване на система, която подкрепя европейския икономически прогрес, подобрява конкурентоспособността и предлага висококачествени услуги в сферата на мобилността,

⁴⁷ COM (2010) 2020

⁴⁸ COM (2011) 109

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

като същевременно използва ресурсите по-ефективно.⁴⁹ Това означава транспортът да консумира по-малко и по-чиста енергия, да използва по-добре една модерна инфраструктура и да намали отрицателното си въздействие върху околната среда и ключови природни богатства като водата, земята и екосистемите.

Показатели за анализ и оценка на темпа на устойчив растеж Таблица 1

Показатели	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.
I. Изходни данни, хил.лв.:					
1. Печалба от продажби	50	40	40	45	62
2. Нетен размер на приходите от продажби	1250	1273	1145	1210	1287
3. Среден размер на производствените активи, в т.ч.:	2400	2300	2400	2400	2510
3.1. Дълготрайни материални активи, от тях:	2050	1960	2010	2010	2120
а) транспортни средства	1400	1360	1380	1380	1490
3.2. Краткотрайни активи	350	340	390	390	390
4. Собствен капитал	1250	1270	1300	1300	1300
5. Привлечен капитал (пасиви), в т.ч.:	1150	1030	1100	1100	1210
5.1. Дългосрочни пасиви	500	425	356	376	476
5.2. Краткосрочни пасиви	650	605	744	724	734
6. Изплатени дивиденди	0	0	0	0	0
II. Допълнително изчислени показатели:					
7. Рентабилност на продажбите, % (п.1 : п.2) x 100	4,0000	3,1422	3,4934	3,7190	4,8174
8. Рентабилност на производствените активи, % (п.1 : п.3) x 100	2,0833	1,7391	1,6667	1,8750	2,4701
9. Рентабилност на собствения капитал, % (п.1 : п.4) x 100	4,0000	3,1496	3,0769	3,4615	4,7692
10. Коефициент на товареност на производствените активи, лв. (п.2 : п.3)	0,5208	0,5535	0,4771	0,5042	0,5127
11. Коефициент на задлъжнялост, лв. (п.5 : п.4)	0,9200	0,8110	0,8462	0,8462	0,9308
12. Коефициент на изплащане на дивидентите, лв. (п.6 : п.1)	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000
13. Коефициент на реинвестиране на печалбата, лв. (1 - п.12)	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
14. Темп на устойчив растеж, %					
а) първи вариант (п.7 x п.10 x п.11 x п.13)	1,9167	1,4105	1,4103	1,5865	2,2991
б) втори вариант (п.8 x п.11 x п.13)	1,9167	1,4105	1,4103	1,5865	2,2991

⁴⁹ Бяла книга – пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство – към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите, Брюксел, 28.03.2011, COM (2011) 144, SEC (2011) 359, SEC (2011) 358, SEC (2011) 391, интернет източник http://www.mtitc.government.bg/upload/docs/White_Paper_bg.pdf

Научно-практическа конференция
”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

ЕДИННО ЕВРОПЕЙСКО ЖЕЛЕЗОПЪТНО ПРОСТРАНСТВО – ПЕРСПЕКТИВИ И ПРЕДИЗВИКАТЕЛСТВА

*Гл.ас. д-р Борислав Арнаудов, Университет за национално и световно
стопанство*

Катедра „Икономика на транспорта“

Резюме: Постигането на по-голямо интегриране на транспортния сектор на Европейския съюз е важен елемент от изграждането на вътрешния пазар, а железниците представляват жизненоважна част от транспортния сектор на Съюза във връзка с постигането на устойчива мобилност. Ефикасността на железопътната система следва да бъде подобрена с цел нейното включване в рамките на конкурентен пазар, като при това се отчитат особените характеристики на железниците. За да направят железопътния транспорт ефикасен и конкурентоспособен спрямо другите видове транспорт, държавите-членки следва да осигурят на железопътните предприятия статус на независими оператори, които действат по стопански начин и се адаптират към потребностите на пазара. Поради това е необходимо да се предприемат нови мерки за насърчаване на развитието на ефективна железопътна структура на ЕС, за създаване на привлекателен железопътен пазар, за отстраняване на административните и техническите пречки и за гарантиране на равнопоставени условия с другите видове транспорт.

Ключови думи: либерализация, железница, единно железопътно пространство, транспортна стратегия, преки разходи

Увод

Предложението за създаване на единно европейско железопътно пространство за първи път е представено пред Съвета на Европейския парламент през 2010 г. и е съгласувано с Европейския икономически и социален комитет. Самото предложение за

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

директива на Европейския парламент и на Съвета за създаване на единно европейско железопътно пространство има за цел да преработи първия железопътен пакет, за да се опрости, изясни и модернизира нормативната уредба на европейския железопътен сектор, като същевременно се постигне напредък по стратегия „Европа 2020“. Целта на инициативата за преработване е да се постигне правно опростяване чрез консолидиране и изясняване на законодателството относно достъпа до пазара на железопътни услуги. Освен това намерението е да се актуализира законодателството, като се премахнат остарелите разпоредби и се въведат нови разпоредби, които да отговарят по-адекватно на сегашното функциониране на пазара на железопътни услуги. Редица от предлаганите разпоредби не са приемливи, защото се смята, че имат прекалено големи последици, по-специално за условията за достъп на железопътните предприятия до обслужващи съоръжения, за принципите на таксуване на ползването на железопътната инфраструктура и обслужващите съоръжения, както и за функциите на регулаторния орган. Други са преработени с оглед да се опростят и пояснят трите съществуващи директиви.

Три са и основните области върху които се акцентира в директивата за създаване на единно железопътно пространство:

- финансирането и таксуването за железопътните инфраструктури;
- условията за достъп и конкуренцията на пазара на железопътни услуги;
- регулаторния надзор на пазара на железопътни услуги.

Финансиране и таксуване на железопътната инфраструктура

Железопътните инфраструктури се характеризират с естествен монопол. Затова е важно тази инфраструктура да подлежи на реален обществен контрол, да има необходимия капацитет и да осигурява възможност за трансгранична координация, която да позволява безпрепятствени транспортни услуги в цяла Европа и със съседните страни. Отделно от това железопътните транспортни услуги се нуждаят също и от хармонично възстановяване на равновесието между икономическите и социалните условия, на условията на труд и безопасност, на екологичните условия, от една страна, и на икономическите и конкурентните условия, от друга страна.

На управителите на инфраструктура следва да се осигурят стимули за намаляване на таксите за достъп и на разходите за предоставяне на инфраструктура, като например

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

премии за управляващите директори. Тези стимули да се осъществяват единствено чрез съглашения между националния компетентен орган и управителя на инфраструктура относно инфраструктурните разходи и таксите за достъп. Като тези съглашения между националния компетентен орган и управителя на инфраструктура да се сключват за период, не по-кратък от пет години. Крайната цел е да се стимулира въвеждането на дългосрочни стратегии за развитието на железопътния транспорт.

Също така таксите по „пакета за минимален достъп“ до услуги, да се определят на равнището на преките разходи, направени вследствие на извършването на влаковата услуга. Относно таксуването на въздействието на шума, разрешено по приложимото към шосейния товарен транспорт законодателство на Съюза, таксите за инфраструктура трябва да се изменят така, че да отчитат въздействието на шума, породен от експлоатацията на влаковете. Целта е да се диференцират таксите за достъп до релсовия път въз основа на шумовите емисии, което пък от своя страна да доведе до създаването на ясен стимул за модернизиране на подвижния състав.

Задължението на държавите-членки да осигурят изпълнението на целите във връзка с експлоатацията и реализирането на средносрочни и дългосрочни приходи на управителя на инфраструктурата посредством съглашение между компетентния орган и управителя на инфраструктурата не следва да засяга компетентността на държавата-членка по отношение на планирането и финансирането на железопътната инфраструктура.

Насърчаването на оптималното ползване на железопътната инфраструктура ще доведе до намаляване на транспортните разходи на обществото.

Наличието на подходящи схеми за налагане на такси за ползването на железопътната инфраструктура, съчетани с подходящи схеми за налагане на такси за ползването на другите транспортни инфраструктури, следва трайно да доведе до оптимален баланс между различните видове транспорт.

При налагането на надбавки към таксите управителят на инфраструктура следва ясно да определи различните пазарни сегменти, когато разходите за предоставяне на транспортните услуги, техните пазарни цени или изискванията за качество на услугата се различават значително.

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

Схемите за налагане на такси и за разпределяне на капацитета следва да позволяват равен и недискриминационен достъп за всички предприятия и да са насочени към задоволяване, доколкото е възможно, на нуждите на всички потребители и видове превози по справедлив и недискриминационен начин. Тези схеми не следва да препятстват лоялната конкуренция при предоставянето на железопътни услуги. Възможно е схемите за налагане на такси и за разпределяне на капацитет да трябва да бъдат съобразени с факта, че различните компоненти на железопътната инфраструктурна мрежа може да са проектирани с оглед тяхното използване от различни основни потребители. Схемите за налагане на такси и за разпределяне на капацитета следва да са съобразени с последиците от повишаващото се запълване на инфраструктурния капацитет и като краен резултат - от недостига на капацитет.

В установената от държавите-членки рамка схемите за налагане на такси и за разпределяне на капацитета следва да насърчават управителите на железопътна инфраструктура да оптимизират използването на своята инфраструктура. Всяка схема за налагане на такси ще изпраща икономически сигнали до потребителите. Важно е тези сигнали към железопътните предприятия да бъдат последователни и да ги насочват към вземане на разумни решения.

Конкретна инициатива на европейско ниво, която има за цел да подпомогне създаването на непрекъсната европейска железопътна система е внедряването на Европейска система за управление на железопътното движение (ERTMS). Целта ѝ е тя да замени различните национални системи за управление на влаковете в Европа. Самата система ERTMS обединява два технически компонента - Европейска система за управление на влаковете (ETCS) и Глобална система за мобилни комуникации – железници (GSM – R).

С оглед ускоряване на внедряването на Европейската система за управление на влаковете (ETCS) в локомотивите, управителите на инфраструктура може да променят системата за налагане на такси чрез временно разграничаване на влаковете, оборудвани с ETCS. Управителите на инфраструктура следва да са в състояние да гарантират, че подобно разграничение не води до загуба на приходи.

Условия за достъп и конкуренция на пазара на железопътни услуги

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

С оглед осигуряване на лоялна конкуренция между железопътните предприятия и гарантиране на пълна прозрачност, недискриминационен достъп до услуги и предоставяне на услуги, следва да се прави разграничение между предоставянето на транспортни услуги и експлоатацията на обслужващи съоръжения. Следователно е необходимо тези два вида дейности да се управляват независимо, когато операторът на обслужващо съоръжение е част от организация или дружество, което също упражнява дейност и има господстващо положение на национално равнище в най-малко един от пазарите на железопътни превози на товари или пътници, за които се използва обслужващото съоръжение. Постигането на такава независимост не следва да води до създаването на отделна организация или дружество за обслужващи съоръжения. За да се осигури действителен пазарен достъп на новите железопътни предприятия и по този начин да се увеличи конкуренцията в железопътния сектор, е необходимо да се въведат изисквания за независимост, а именно за юридическа и организационна независимост и независимост при вземането на решения, за управление на обслужващи съоръжения и за предоставяне на железопътен превоз, с цел да се премахне конфликтът на интереси между, предоставящите железопътни услуги или собствениците на обслужващи съоръжения и съществуващите железопътни предприятия. Тази независимост не налага създаването на отделен орган или компания за обслужващите съоръжения и може да бъде постигната чрез организиране на обособени отдели в рамките на едно и също предприятие.

Наличието на подходящи схеми за разпределяне на железопътния инфраструктурен капацитет, съчетани с конкурентоспособни оператори, ще доведе до по-добър баланс между различните видове транспорт.

Трансграничните споразумения между държави-членки и трети държави следва да улесняват взаимното предоставяне на равен достъп до пазара на железопътните предприятия от Съюза и от трети държави. С оглед осигуряването на надеждни и адекватни услуги е необходимо да се гарантира, че железопътните предприятия по всяко време отговарят на определени изисквания, свързани с добрата репутация, финансовата стабилност и професионалната компетентност. С оглед предпазване на клиентите и заинтересованите трети лица е изключително важно да се гарантира, че железопътните предприятия са достатъчно застраховани за гражданска отговорност. Следва да се допусне

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

и покриването на отговорността в случай на произшествие чрез гаранции от банки или други предприятия, при условие че покритието се предлага при пазарни условия, не води до държавна помощ и не съдържа елементи на дискриминация спрямо други железопътни предприятия.

От железопътните предприятия следва да се изисква да спазват и тези разпоредби на националното право и правото на Съюза по предоставянето на железопътни услуги, които се прилагат по недискриминационен начин и са предназначени да гарантират извършването на дейностите им по безопасен начин и с надлежно отчитане на въпросите по опазването на здравето, социалните условия и правата на работниците и клиентите по определени железопътни участъци.

За да бъде осигурена прозрачност и недискриминационен достъп на всички железопътни предприятия до железопътната инфраструктура и до услугите в обслужващите съоръжения, цялата информация, необходима за упражняването на правата на достъп, следва да се публикува в референтен документ за железопътната мрежа.

Също така е важно е да се сведат до минимум нарушенията на конкуренцията, които могат да се появят между различни железопътни инфраструктури или между различни видове транспорт вследствие на съществени разлики в принципите на налагане на такси.

Регулаторен надзор на пазара на железопътни услуги

На железопътните предприятия се предоставя право на достъп при справедливи, недискриминационни и прозрачни условия до железопътната инфраструктура във всички държави-членки за извършване на всички видове железопътни услуги. Това право включва достъп до инфраструктурата, която свързва морските и вътрешните пристанища с другите обслужващи съоръжения и до инфраструктурата, която обслужва или би могла да обслужва повече от един краен потребител.

Ефикасното управление и справедливото и недискриминационно използване на железопътната инфраструктура налагат създаването на регулаторен орган, който да наблюдава прилагането на правилата и да действа като орган за разглеждане на жалби, независимо от възможността за съдебен контрол. Този регулаторен орган следва да може да осигурява изпълнението на исканията си за информация и на решенията си чрез

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

налагане на подходящи санкции. За да се гарантира неговата независимост следва неговото финансиране да е от държавния бюджет или със задължителни финансови вноски от страна на сектора, чието събиране се осигурява при спазване на принципите за справедливост, прозрачност, недопускане на дискриминация и пропорционалност.

Регулаторният орган следва да изпълнява функциите си така, че да избягва всякакви конфликти на интереси и всякакво възможно участие във възлагането на съответния договор за обществени услуги. Необходимо е правомощията на регулаторния орган да се разширят, така че да се допусне оценяване на целта на дадена международна услуга и, когато е уместно, на потенциалното икономическо въздействие върху съществуващи договори за обществени услуги. Регулаторните органи следва да обменят информация и, когато в отделни случаи е необходимо, да съгласуват принципите и практиките за оценка на това, дали икономическото равновесие на даден договор за обществени услуги е засегнато. Те следва постепенно да разработват насоки въз основа на своя опит.

Разширяването на правомощията на регулаторните органи, трябва да включват и обхващат и следните функции:

1) вземане на решения, свързани с достъпа и таксите за железопътни услуги, които са от първостепенно значение, за да се осигури възможност за навлизане на пазара и да се гарантира лоялна конкуренция;

2) предотвратяване на прехвърлянето на държавни финансови средства, предназначени за непечеливши дейности, за финансиране на търговски дейности;

3) да имат правомощия да провеждат одити или да инициират външни одити в железопътните предприятия и в управителите на инфраструктура с цел да проверяват спазването на разпоредбите на член 6 за разделно счетоводство.

Заключение

Планирането, развитието и експлоатацията на трансевропейските транспортни мрежи допринасят за постигането на основни цели на Съюза, заложили, наред с другото, в стратегията „Европа 2020“ и в Бялата книга на Комисията, озаглавена „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство – към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите“ („Бяла книга“), като гладкото

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

функциониране на вътрешния пазар и засилването на икономическото, социалното и териториалното сближаване.

Техните конкретни цели включват и създаването на условия за безпрепятствена, безопасна и устойчива мобилност на хора и стоки, осигуряването на достъпността и свързаността на всички региони на Съюза и допринасянето за по-нататъшния икономически растеж и конкурентоспособността в световен план. Конкурентоспособността на железопътния транспорт като екологична алтернатива на шосейния транспорт е от първостепенно значение за Европейският съюз.

Тези конкретни цели следва да се постигат чрез създаване на взаимовръзки и оперативна съвместимост между националните транспортни мрежи при ефикасно и устойчиво използване на ресурсите. Например оперативната съвместимост на железопътните мрежи може да бъде подобрена чрез новаторски решения за подобряване на съвместимостта между системите, например на бордовото оборудване и различните междурелсия.

Също така трябва да се проправи пътя за нови инициативи през 2014 г., целящи насърчаването на по-нататъшното интегриране на пазара в областта на железопътния транспорт и следователно трябва да се приеме от законодателите възможно най-скоро.

Използвана литература:

1. Директива 91/440/ЕИО на Съвета от 29 юли 1991 г. относно развитието на железниците в Общността
2. Директива 95/18/ЕО на Съвета от 19 юни 1995 г. относно лицензиране на железопътните предприятия
3. Директива 2001/14/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2001 г. относно разпределяне на капацитета на железопътната инфраструктура и събиране на такси за железопътната инфраструктура

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

ПЕРСПЕКТИВИ ЗА РАЗВИТИЕ НА ВЕЛОСИПЕДНИЯ ТРАНСПОРТ В СОФИЯ

*Д-р Георги Димитров, Университет за национално и световно стопанство
Катедра „Икономика на транспорта”*

***Резюме:** В настоящия доклад се разглеждат възможностите за комбиниране на велосипедния транспорт с обществен градски транспорт на столицата. Изтъкват се предимствата на велосипедния транспорт в градски условия и се очертават основните проекти за развитие на велосипедната инфраструктура, реализирането на които ще допринесе за устойчивото развитие на пътническия транспорт в София.*

Основната цел на разработката е да се очертаят перспективите за развитие на велосипедния транспорт на територията на София и да се изясни ролята му за развитието на устойчив градски пътнически транспорт.

***Ключови думи:** велосипеден транспорт, обществен градски транспорт, велосипедна инфраструктура.*

Увод

Засиленият трафик в града, закъсненията за работа и големия брой автомобили влошават качеството на градската среда. Освен, че води до загуби за икономиката, породени от пропилените в чакане часове, лошата градска среда влияе отрицателно върху физическото и психичното здраве на населението. Поради това Европейската комисия насърчава политиките за редуциране на моторизирания трафик в града – стимулира използването на градски транспорт, каране на велосипед и ходене пеш, приложено с мерки, предразполагащи хората да намалят броя на пътуванията с автомобил.

Развитието на велосипедния транспорт на територията на София несъмнено ще подобри градската среда, а привлекателната градска среда прави хората по-позитивни, щастливи и трудоспособни и на свой ред привлича повече инвестиции и туристи в града.

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

Предимства и недостатъци на велосипедния транспорт в градски условия

Както и другите видове транспорт, и велосипедният има своите силни и слаби страни. Те са свързани, както със самата му същност, така и с обективните условия, в които се използва.

Предимствата на велосипедния транспорт се изразяват чрез следните характеристики:

- Велосипедният транспорт е безплатен транспорт. Разходите за закупуване, поддръжка и използване на велосипедите са значително по-малки от тези за личния автомобил;
- Велосипедният транспорт се отличава с бързина, маневреност и приспособимост. Малките размери правят велосипеда изключително пригодно средство за придвижване в задръстванията в пиковите часове и значително намалява времето, необходимо за придвижване в града, особено при съвместяването му с обществения транспорт;
- Велосипедният транспорт не замърсява околната среда. Той няма вредни емисии на вещества и газове, както и не създава шумов дискомфорт. Велосипедният транспорт не разходва традиционен вид гориво и не се влияе от енергийните кризи;
- Велосипедният транспорт е полезен за човешкото здраве. Използването на велосипеда е свързано с умерена физическа активност. Това е възможност за много от хората, които работят в големия град и водят застоял начин на живот значително да подобрят здравословното си състояние;
- Придвижването с велосипед създава повече възможности за контакт с природата и социално общуване.

Често се смята, че карането на велосипед в града е опасна дейност. Опитът на други държави сочи, че колкото повечето велосипедисти има на пътя, толкова повече намаляват убитите велосипедисти на километър изминато разстояние. Причина за това е, че шофьорите стават по-внимателни, когато велосипедистите са много. По този начин стимулирането на велосипедния транспорт подобрява пътната безопасност в целия град и за всички участници в движението.

Недостатъци на велосипедния транспорт:

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

- Велосипедният транспорт има сезонен характер. Той е непригоден при лоши атмосферни условия – при студ, дъжд, сняг и вятър;
- Велосипедният транспорт предполага физическо усилие. Необходимостта от използване на мускулна сила отчетливо проличава при използването на велосипеда в населени места с пресечен терен;
- Велосипедът е лесно достъпен обект на присвояване. Липсва система за превенция или охрана на собствеността на велосипедистите;
- Велосипедният транспорт е източник на произшествия поради достъпността си за всяка възраст, пол или занятие.

Недостатъците на велосипедния транспорт обаче са по-често от управленско естество и се изразяват преди всичко в слабо развита правна уредба, главно в сферата на велосипедната инфраструктура. Оскъдното популяризиране сред населението на възможностите на този вид транспорт, както и малкото на брой обществени организации свързани с велосипедното движение водят до липсата на внимание от страна на органите на управление.

Възможности за интегриране на велосипедния транспорт с обществения градски транспорт на столицата

Интегрирането на велосипедния транспорт с обществения градски транспорт на София може да се разглежда в следните основни насоки:

- Комбиниране с метрото;
- Комбиниране с наземен градски транспорт;
- Комбиниране с жп транспорт;
- Изграждане на мрежа от интермодални центрове;
- Въвеждане на система за обществени велосипеди.

Превозването на велосипеди в метрото е една добра услуга, която показва отношението на общината към велосипедистите, а не се разчита на масово придвижване на велосипедисти по този начин. В София превозването на велосипеди в метрото е разрешено в делнични (след 21 часа) и почивни или празнични дни (целодневно), след закупуване на отделен билет за велосипеда. Качването и слизането с велосипед е от последния вагон на метро влаковете.

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

За по-голяма информираност и достъпност на услугата е необходимо да се осъществят допълнителни мерки, като обозначаване на мястото за превозване на велосипед в мотрисите (както вътре, така и от външната страна), създаване на достъпност на станциите за велосипедисти (инсталирането на релса за бутане на велосипед по стълбите, достъпност през контролните врати и др.) и предлагане на абонаментни карти за превоз на велосипед (възможно е и безплатното превозване при наличие на абонаментна карта от собственика).

Създаването на улеснения за комбиниране на масовия градски транспорт с велосипед прави използването на обществения транспорт по-привлекателно, гъвкаво и по-конкурентно на придвижването с автомобил. Велосипедите могат да покрият кратки или средни разстояния от и до спирките на градския транспорт, което значително подобрява транспортното обслужване на кварталите. Три са възможностите за комбиниране на велосипед с градския транспорт на София:

- Пътуване с велосипед от жилището до спирката на градския транспорт;
- Пътуване с градски транспорт и смяна с обществен велосипед в центъра на града;
- Качване с велосипеда в превозните средства на градския транспорт.

Превозването на велосипеди в наземния градски транспорт не е изрично регламентирано в Наредбата за реда и условията на пътуване с обществения градски транспорт на Столична община. Велосипедът би могло да се приведе до извън габаритен ръчен багаж, който подлежи на таксуване и трябва да отговаря на условието да не замърсява и уврежда превозното средство. Добре е превозването на велосипеди в наземния градски транспорт да бъде разрешено при условия, подобни на тези в метрото, и с ограничение на броя на велосипедите в едно превозно средство.

Комбинирането на влак и велосипед дава възможност, както за идване/връщане от работа в София от и до околните населени места, така и за велосипеден туризъм. Превозването на велосипеди във влаковете в България е разрешено срещу закупуване на билет за велосипеда. Мястото на велосипедите е до последната врата на последния вагон. Капацитетът обаче е недостатъчен (1-2 велосипеда). Закупени са и вагони, специално пригодени за превоз на велосипеди, инвалидни и детски колички. Те имат голям капацитет, който обаче рядко се запълва и това ги прави нерентабилни за включване във

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

вагонния състав. Практика е вагоните да се използват по заявка по повод велосипедни събития и турове. За да бъде привлекателен велосипедния туризъм е добре да има възможност да се качи група хора с велосипеди, без да е необходима предварителна заявка. Затова е възможно част от пътнически вагон да се обособи като място за превозване на велосипеди.

Комбинирането на жп с велосипеден транспорт може да бъде и чрез смяна на превозното средство на жп гарите. Добре е да се монтират велосипедни паркинги на пътническите жп гари и жп спирки в София, както и на жп гарите в други населени места, които са изходни пунктове за ежедневни пътувания до столицата. Създаването на велосипедни трасета от жп гарите до центъра на града също ще улесни и стимулира хората да комбинират велосипед с жп транспорт.

Създаването на повече възможности за комбиниране на различни видове транспортни средства на т.нар. „интермодални центрове” стимулира алтернативните начини на придвижване. Достигането до спирките на обществения градски транспорт с велосипед значително подобрява транспортното обслужване на кварталите. Най-подходящи места за изграждане на велосипедни паркинги за замяна на велосипед с обществен транспорт са метро станциите, жп и автогарите, спирки, където се застъпват различни линии на градския транспорт или такива, които са сравнително отдалечени от недобре обслужени зони. Там е необходимо да се предоставят условия за заключване на велосипедите, а при по-големите спирки е добре да се създаде охраняем велосипеден паркинг.

Обществените велосипеди по концепция са индивидуални средства за обществен транспорт. Те представляват велосипеди, обикновено разположени на специални станции из града и са достъпни за всеки гражданин след определена регистрация и заплащане. Така те допълват мрежата на масовия обществен транспорт, като позволяват на хората да достигнат места, недостъпни с други пътни превозни средства.

Положителното влияние на въвеждането на обществени велосипеди е, че колело започват да карат и хора, които не притежават велосипед или живеят далеч от центъра. Масовият градски транспорт става по-привлекателен, когато с обществените велосипеди

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

могат да се изминат сравнително кратките разстояния, които поради задръстванията отнемат много време с моторизиран превоз.

Първоначалното въвеждане на система за обществени велосипеди трябва да е достатъчно мащабно, за да има необходимото въздействие върху гражданите и да привлече повече клиенти. Важно условие е преди стартирането на системата да се проведат информационни кампании за запознаване на гражданите с услугата. Въвеждането на обществените велосипеди трябва да се извърши, след като има минимален набор от завършени велосипедни трасета. Обикновено системата за обществени велосипеди стартира в центъра на града, където използваемостта на велосипедите ще е най-голяма.

Насоки за развитие на велосипедната инфраструктура на София

Основните насоки за развитие на велосипедната инфраструктура на София могат да се групират по следния начин:

- Поддържане на съществуващата велосипедна мрежа;
- Развитие на основната велосипедна мрежа;
- Изграждане на велосипедни трасета за разходка и културен туризъм;
- Създаване на условия за велосипедно паркиране и други улеснения за велосипедистите.

Важна част от политиката за развитие на велосипедния транспорт е поддръжката на велосипедните трасета и на средата около тях. Добре поддържаната велосипедна инфраструктура привлича повече велосипедисти, подобрява пътната безопасност, повишава общия имидж на придвижването с велосипед и е показател за отношението на общината към проблемите на велосипедистите. Освен поддръжката на съществуващите велосипедни трасета е добре да се помисли и в посока инфраструктурни подобрения за по-голяма безопасност, комфорт и намаляване на времето на придвижване. Това ще намали риска от инциденти, ще повиши използваемостта на велосипедните трасета и удовлетвореността на хората от велосипедната инфраструктура. Предвидените за изграждане велосипедни трасета са представени в таблица 1. От данните е видно, че Столична община планира до 2015г. да изгради 25 велосипедни трасета с обща дължина от 66 км. на стойност 24640000 лв.

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

Местата за каране на велосипед за отдиш в града са предимно по-големите паркове и зелени площи и връзките между тях. В парковете често съчетаването на велосипедистите и пешеходците е безконфликтно, въпреки че при по-интензивни пешеходни или велосипедни потоци се налага разделяне за по-голяма сигурност и комфорт за всички тях. Много хора преди да станат активни велосипедисти карат предимно в парковете и крайградските зони. Подобряването на условията за каране на велосипед за отдиш привлича и нови велосипедисти. След като придобият известен опит в колоезденето, те са по-склонни да започнат да използват велосипед и за ежедневните си пътувания.

Таблица 1

Велосипедни трасета, предвидени за изпълнение за периода 2013-2015г.

№	Фаза	Трасе	Дължина км.	Стойност хил. лв.	Категория
1	РП	От бул. Цар Борис III до бул. България	0,9	400	Транзитно
2	РП	От бул. Евлоги и Христо Георгиеви до бул. П. Яворов)	2,3	800	За отдиш
3		Южен парк I част (около НДК - бул. Витоша, бул. Фр.Нансен до бул. България) - рехабилитация	2,2	400	Довеждащо
4		Южен парк II-ра част (от моста на влюбените през пасарелката над река Перловска до Южен парк III част) - рехабилитация	2,3	400	За отмора и развлечение
5		По бул. П.Евтимий от 20 у-ще (ул. Княз Борис I) до Френската гимназия и връзка с Южен парк I част - рехабилитация	0,8	200	Довеждащо
6	Няма	По бул. Генерал Скобелев и бул. Патриарх Евтимий от Руски паметник до ул. Княз Борис I	0,7	230	Транзитно
7	РП	връзка по ул. Ангел Кънчев до ул. Христо Белчев (127 СОУ) и продължение на трасето по ул. Ангел Кънчев до пл. Св.Неделя	0,8	250	Довеждащо
8	Няма	От ул. Филип Аврамов до бул. Андрей Сахаров	0,6	400	Довеждащо
9		Лъвов мост -пл. "Св. Неделя"	0,9	220	Довеждащо
10	РП	Южен парк III част (от кръстовище бул. П.Тодоров - бул. Гоце Делчев до кръстовище бул. Черни връх - бул. Никола Вапцаров)	1,5	400	Транзитно
11	РП	Южен парк III част	1,7	500	За отдиш
12	РП	По ул. Княз Борис I и ул. Цар Самуил	0,7	230	Довеждащо
13	РП	Кръстовище бул. Вапцаров-бул. Черни връх - Хладилника - ул. Сребърна до западен вход на Зоопарк	1,6	520	За отмора и развлечение
14	РП	Парк "Вл. Заимов"	0,6	210	За отдиш
15		По бул. България от бул. Гоце Делчев до Околовръстен път	2,2	770	Транзитно
16	ПКТП	жк.Люлин	7	2700	Довеждащо
17		От бул. Братя Бъкстон до бул. Цар Борис III	0,4	140	Транзитно
18	РП	По бул. Н. Вапцаров от бул. Черни връх до Борисова градина	2,5	880	Транзитно
19	ПУП	Велотрасе – ж.к.Студентски град	6	2500	Довеждащо
20	ПКТП	връзка жк.Люлин - център	5	2000	Транзитно
21		парк "Вл. Заимов" - пл. "Св. Неделя"	2,2	700	Довеждащо
22	ПКТП	Велотрасе – жк. Младост (Студентски град) - център (етап МС Стадион В.Левски - Интерпред (МС Ж.Кюри)	3	2500	Транзитно
23	РП	Борисова градина II част - лесопаркова част - река Новачица, Ловен парк, Симеоновско шосе до Зоопарка	9	3200	За отмора и развлечение
24	ПКТП	ж.к. Люлин - Баня	9,5	3500	За отдиш
25		Трасе от ж.к. Младост 4 до м. Камбаните	1,6	520	За отдиш
			66	24640	

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

Източник: Програма за развитие на велосипедния транспорт на територията на Столична община 2012-2015г., <http://www.sofiacouncil.bg/content/docs/>

Бърз и приятен начин да разгледаш града в чужбина е като го обиколиш с велосипед. В София и сега се предлагат платени велоразходки в града и околностите. Към тях се присъединяват предимно гости на града, основно чужденци. Независимо дали организирано или самостоятелно, достъпността до културните забележителности с велосипед е голямо преимущество за града като туристическа дестинация, особено в контекста на София като кандидат за културна столица на Европа. За целта е необходимо да се изградят велосипедни маршрути между културните забележителности, да се подобри инфраструктурата по трасетата (особено кръстовищата и пресичанията) и да се монтират велосипедни стойки в близост до входовете на обектите.

Велосипедното паркиране е неразделна част от велосипедната инфраструктура. Наличието или липсата на места за паркиране на велосипеди може да повлияе съществено на избора на хората дали да пътуват с велосипед. Една от основните причини за неизползването на велосипед като транспортно средство в града е страхът от кражба. Поради тази причина е необходимо изграждането на охраняеми велопаркинги и внимателно планиране на неохраняемите велосипедни паркинги – избор на място и модел на велосипедните стойки (по възможност да се заключват на няколко места). Увеличаването броя на велосипедните паркинги в града е постоянен процес, за който е добре да се отделят средства ежегодно. Възможно е обаче и да се създадат допълнителни стимули, насочени към институции, компании и граждани, за да се ускори процеса на увеличаване на велосипедните паркинги.

Всяка предоставена инфраструктура, съоръжение или услуга, която улеснява велосипедистите, подобрява общия климат на града и е показател за отношението на общината към велосипедния транспорт, а оттам и към проблемите за градска мобилност. От обществените велосипедни помпи, релси за бутане на велосипед при стълби, до стойките за подпиране на десния крак при изчакване на светофар и дори наклонени кошчета за боклук, в които отпадъкът се изхвърля в движение – всички те се създават, за да стимулират велосипедистите, да се почувстват желани в града и не изискват особено голяма инвестиция.

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

Изводи

- По-голямата част от града е сравнително компактна. Разстоянията от големите жилищни квартали на София до центъра са около 5-7 км., което се изминава средно за 20-30 минути с велосипед. Релефът на града се характеризира с наличието на няколко възвишения, които при добре подбран маршрут се преодоляват без сериозно физическо натоварване.
- Нарастващия брой автомобили в града създава често затруднения в трафика. Задръстванията увеличават значително времето за придвижване. Много хора избират велосипеда заради това, че с него продължителността на пътуването е константно, сравнително независимо от трафика и така добре могат да планират своето време.
- Големият брой студенти и ученици в София представляват значителен потенциал за увеличаване броя на велосипедистите. Те най-лесно биха преминали на велосипед, защото той им дава голяма мобилност и изисква сравнително малко средства за покупка, поддръжка и експлоатация.
- Създаването на повече велосипедни паркинги (особено охраняеми) в близост до търговски центрове, заведения, административни сгради и др. ще стимулира повече хора да използват велосипед за изпълнение на ежедневните си ангажименти.
- Подобряването на достъпността до културните забележителности с велосипед и създаването на велосипедни културни маршрути ще направи София по-привлекателна туристическа дестинация.

Заклучение

Високото качество на проектиране и изпълнение на велосипедната инфраструктура и градското обзавеждане има въздействие върху качеството на цялата градска среда. То индикира, че общината уважава велосипедистите и привлича повече такива. Затова от значение е създаването на единен стил в изграждането на велосипедната инфраструктура (настилки, детайли, сигнализация, велосипедни стойки и паркинги и др.).

Обликът на града, качеството на средата, начинът на използване на публичните пространства е резултат от сложни взаимодействия на вземане на политически и

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

експертни технически решения, на компромисни варианти с всички заинтересовани страни, на финансови възможности, комуникация с гражданите и др. Развитие на велосипедния транспорт на територията на града може да се разглежда като една добра причина да се направят подобрения в градската среда. Затова и действията за развитие на велосипедния транспорт могат да се считат, че са в услуга на всички жители на столицата.

Използвана литература

1. Генерален план за организация на движението на територията на Столична община, 2010, <http://sofia.bg/pressecentre/foto/16-02.pdf>
2. Зелена книга „Към нова култура за градска мобилност”, ЕК, 2007, <http://ec.europa.eu/>
3. Критичен анализ на правната уредба, посветена на велосипедния транспорт и инфраструктура, 2009, Сдружение „Велоеволюция”, <http://velobg.org/>
4. Наредба за реда и условията на пътуване с обществения градски транспорт на територията на Столична община, 2013, <http://sofiacouncil.bg/?page=ordinance&id=144>
5. План за действие за градска мобилност, Европейска комисия, 2009, <http://ec.europa.eu/>
6. План за развитие на Столична община 2007 – 2013 г. <http://www.sofia.bg/>
7. План за развитие на велосипедния транспорт на територията на Столична община 2012-2017, Работен вариант, 2012, <https://www.sofiatraffic.bg/>
8. Програма за развитие на велосипедния транспорт на територията на Столична община 2012-2015г., http://www.sofiacouncil.bg/content/docs/c_f26312.pdf

Научно-практическа конференция
”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

ИНТЕЛИГЕНТНИ ТРАНСПОРТНИ СИСТЕМИ

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

ИКОНОМИЧЕСКА ОЦЕНКА НА ЕФЕКТИТЕ ОТ ПРИЛОЖЕНИЕТО НА ИНТЕЛИГЕНТНИТЕ ТРАНСПОРТНИ СИСТЕМИ В АВТОМОБИЛНИЯ ТРАНСПОРТ

*Доц. д-р Христина Николова, Университет за национално и световно
стопанство*

Катедра „Икономика на транспорта“

Резюме: Настоящият доклад има за цел да представи спецификите на интелигентните транспортни системи (ИТС), тяхното значение за устойчивото развитие на транспорта и икономическите ефекти, които ще се постигнат в резултат от широкото им приложение. Развитието на ИТС, както и необходимостта от икономическа оценка на резултатите от тяхното прилагане са ключови елементи по отношение на реализацията на стратегическите инфраструктурни проекти в областта на транспорта.

В представения доклад са обобщени използваните методи и подходи за оценка на икономическите ефекти от широкото прилагане на ИТС в европейски и световен мащаб и са направени изводи относно очакваните ефекти и тяхното значение по отношение на постигането на устойчиво развитие на транспорта.

Ключови думи: интелигентни транспортни системи, устойчиво развитие на транспорта, икономически ефекти.

Увод

Използването на интелигентни транспортни системи има съществено значение по отношение на устойчивото развитие на автомобилния транспорт. Направленията на това въздействие включват повишаване на безопасността на превозите; повишаване на ефективността на превозната дейност и управлението на транспортната инфраструктура; подобряване на екологосъобразността на отделните видове транспорт и осигуряване на

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

непрекъснатост на транспортния процес⁵⁰. Основните групи ИТС, които съдействат за постигане целите на единната транспортна политика на ЕС са както следва:

- динамично управление на движението по пътищата;
- системи за информация за движението в реално време;
- навигационни устройства.

Ефекти от прилагането на интелигентните транспортни системи

Основните направления на очакваните ефекти от широкото приложение на ИТС в автомобилния транспорт⁵¹ са:

- Повишаване екологосъобразността на транспорта чрез диференцирано таксуване на превозните средства с помощта на електронните системи за събиране на такси за изминато разстояние;
- Насърчаване на мобилността и съкращаване на времето за пътуване чрез използването на приложения за планиране на пътуванията,
- Повишаване на безопасността на превозите чрез динамична интегрирана навигация на превозните средства;
- Подпомагане на екологосъобразното шофиране; и
- Установяване на т.нар. „Зелени транспортни коридори“.

Независимо от многобройните положителни ефекти, които се очакват от широкото въвеждане на интелигентните транспортни системи в автомобилния транспорт, съществуват и редица проблеми с внедряването на ИТС. Характерно за ЕС е бавното и фрагментирано по държави въвеждане, некоординирани решения на национално, регионално и местно равнище. Съществува и известна неефективност по отношение на решаването на проблемите на автомобилния транспорт. Например: разходите за задръствания са около 1% от БВП в ЕС, а същевременно 71,7% от всички емисии на CO₂ се дължат на транспорта и продължават да нарастват. От друга страна въпреки, че броя на загиналите в ПТП намалява, са необходими допълнителни действия за постигането на целите на стратегия Европа 2020. Следователно, необходима е адекватна икономическа

⁵⁰Commission of the European Communities. *Communication from the Commission: Action Plan for the Deployment of Intelligent Transport Systems in Europe*. Brussels, 16.12.2008, SEC(2008) 3083

⁵¹ Directive 2010/40/EU of the European Parliament and of the Council on the framework for the deployment of Intelligent Transport Systems in the field of road transport and for interfaces with other modes of transport.

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

оценка на ефектите от прилагането на съответното законодателство и от самото въвеждане на ИТС с цел да се обосноват по-точно ползите за цялото общество.

Въздействия от внедряването на ИТС и приемането на директива 2010/40/ЕС от 7 юли 2010 г.

Въздействията от прилагането на интелигентните транспортни системи както и от приемането на директива 2010/40/ЕС от 7 юли 2010 г. могат да бъдат обобщени като преки и косвени⁵². *Преките въздействия* са свързани с повишаване на степента на оперативна съвместимост и непрекъснатост на услугите, предоставяни при използването на ИТС; засилване на сътрудничеството между заинтересованите страни и елиминиране на неясните елементи по отношение на поверителността на данните за личния живот и на отговорността за тяхното събиране⁵³.

Косвените въздействия от своя страна биват:

- икономически въздействия – свързани са с намаляване на задръстванията по пътищата и на съответните външни разходи, свързани с тях; повишаване на конкурентоспособността на превозвачите; по-висока степен на удовлетвореност на потребителите от транспортните услуги; реализиране на проекти за внедряване на ИТС и в резултат - постигане на икономически растеж;
- социални въздействия – касаят безопасността и сигурността по пътищата, както и създаването на заетост в резултат от внедряването на ИТС и тяхното опериране;
- въздействия върху околната среда – обхващат намаляване на вредните въздействия върху околната среда и измененията на климата; повишаване качеството на въздуха; намаляване на равнищата на шум; повишаване на енергийната ефективност и създаване на по-благоприятни условия за осъществяването на комбинирани превози.

Опитът от въвеждането на интелигентните транспортни системи в различни страни от ЕС показва, че получените *резултати по отношение на преките въздействия* са

⁵²Directorate General for Mobility and Transport *Intelligent Transport Systems in action*. European Union, 2011.

⁵³ Такива неясноти възникват поради изискванията за регистрация на оператори на лични данни и при изясняването на това кои именно от събираните данни са лични?

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

различни в зависимост от типа на въведените системи. Например: в резултат от внедряването на отворена функционална платформа за свързани с ИТС (бордови) услуги се постига синхронизиране на действията на участниците в движението и превозите и намаляване на разходите⁵⁴. От своя страна, сътрудничеството и координацията в Европа за въвеждането на интелигентни транспортни системи е наложило създаването на Комитет по ИТС и Европейска консултативна група по ИТС, които имат съвещателни функции и подготвят становища за целите на европейската политика. Създаването на общоевропейска рамка за оптимизирано събиране, обмен и интегриране на данни за пътищата и движението по тях разширява възможностите на съществуващите услуги и повишава качеството им в аспектите на точност, покритие и пълнота. Всичко това допринася за гарантиране на непрекъснатостта на услугите в различните държави и при всички видове транспорт като по този начин се повишават възможностите за извършване на комбинирани и мултимодални превози и се повишава екологосъобразността на товарните транспортни коридори. Съответно, решаването на въпросите, свързани с поверителността на данните за личния живот и с отговорността на операторите във връзка с използването на тези данни създава предпоставки за по-широко разпространение на предупредителните системи и значително намаляване на броя на произшествията.

По отношение на косвените въздействия се наблюдават резултати в различни области. Така например, въвеждането на приложения за повишаване на безопасността води до повишаване концентрацията на водачите и намаляване броя на загиналите при ПТП с 5 до 15 %, както и намаляване броя на тежките наранявания с 15 до 20 % поради подобряване на спешната помощ⁵⁵. Разширяването на стратегиите за управление на движението по пътищата от своя страна води до подобряване на връзките на автомобилния с други видове транспорт и други мрежи (градски - междуградски). Освен това, предоставянето на по-надеждна информация в реално време за движението по пътищата и за пътуванията осигурява възможности за повишаване ефективността и гъвкавостта при планирането на маршрути, икономии на време и повишен контрол над замърсяването в чувствителните участъци от пътната мрежа. Важни косвени резултати,

⁵⁴Directorate General for Energy and Transport. *Intelligent Transport Systems: a smart move for Europe*. European Communities, February 2009.

⁵⁵ Касае въвеждането на системата за спешни повиквания при ПТП - eCall.

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

постигнати при внедряването на електронно управление на товарните превози (e-freight) са реализираните икономии на време – в размер на 10 %; финансови икономии - 8 %; нарастване на производителността на превозните средства с 3 до 10 % и намаляване на логистичните разходи с 2—3 %. Улесненото въвеждане на други приложения в публичния сектор гарантира спазване на правните разпоредби в социалната сфера (време за почивка); стриктен контрол над условията за превозите на живи животни, а също така съдейства за интернализиране на външните разходи чрез електронните системи за събиране на такси, осигурява се наблюдение на превозите на опасни стоки и др.

Широкото приложение на интелигентните транспортни системи в Европа е обвързано с постигането на голяма част от целите, свързани с устойчивото развитие на транспорта. Очакваните ефекти са свързани с намаляване на задръстванията с около 2,5 %; намаляване на разходите за отстраняване на последствията от ПТП със 7 %; намаляване на общите външни разходи с 1 %, както и засилено сътрудничество и синхронизация на действията в областта на въвеждането на ИТС⁵⁶.

Оценка на социално – икономическите и екологични ефекти от прилагането на интелигентните транспортни системи

За целите на оценката на въздействието от внедряването на интелигентни транспортни системи може да се приложи матрицата, представена в таблица 1.

Таблица 1 Матрица за оценка на въздействието на ИТС върху показателите за устойчиво развитие на транспорта

Икономически ефекти	Социални ефекти	Екологични ефекти
Намаляване на задръстванията	Пътна безопасност	Климатични промени
Конкурентоспособност	Заетост	Замърсяване на въздуха и шум
Икономически ползи за потребителите	Сигурност	Енергийна ефективност
Икономически растеж		

⁵⁶European Commission. *Intelligent transport systems: EU-funded research for efficient, clean and safe road transport*. Directorate-General for Research and Innovation: Transport. Luxembourg, 2012.

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

Тази матрица обхваща основните водещи показатели по отношение на оценка на устойчивостта на развитието на транспорта в аспектите на икономическите, социалните и екологичните ефекти. Съответно за всеки от тях следва да се оцени степента на въздействие и промяна в резултат от внедряването и използването на ИТС. При това основните методи, които намират приложение при *оценка на социално-икономическите ефекти* от приложението на ИТС включват:

- Анализ „разходи-ползи“ – прилага се за оценка на проекти за внедряване на интелигентни транспортни системи;
- Анализ на ефективността на разходите – ключов е за дефиниране и приоритизиране на целите на транспортната политика;
- Многофакторни оценки – служат за подпомагане вземането на решения в областта на транспортната политика;
- Оценка на склонността на потребителите да плащат, за да използват определени ИТС – използва се при прякото внедряване и необходимостта от оценка на възвръщаемостта от инвестициите в ИТС.

При оценяването на проектите за внедряване на интелигентни транспортни системи ключово значение има разработването на следните оценки: техническа оценка; оценка за приемливост за потребителите; оценка за въздействие върху трафика; екологична оценка; социално-икономическа оценка. В зависимост от това какво е естеството на оценяваните проекти се прилагат съответно и различни **методи за оценка**⁵⁷, а именно:

1) Анализ „разходи – ползи“

Този метод е използван е при оценка на *прилагането на автоматизирани системи за управление на движението по автомагистралите (САЩ)*⁵⁸. Съответните разходи, които са оценени включват: разходи за системата (разходи за крайпътни съоръжения, разходи за център за управление на движението и разходи за физическо изграждане на обектите); разходи на потребителите (разходи за бордови устройства, вкл. системи за страничен контрол, за спазване на дистанция, за навигация по маршрута и за комуникация

⁵⁷Zhicai, J., Jianping, W. and McDonald, M. *Socio-Economic Impact Assessment of Intelligent Transport Systems*. Tsinghua Science and Technology, Volume 11, Number 3, June 2006, ISSN 1007-0214 11/16 pp. 339-350

⁵⁸Ran B, Lee K Y K, Dong H. Cost-benefit analysis on deployment of automated highway systems. *Transportation Research Record*, 1997, 1588: 137-144.

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

с крайпътните съоръжения). Оценените ползи са предимно по отношение на реализирани икономии на време. Резултатите от прилагането на този метод за оценка показват, че при използване на автоматизираните системи за управление на движението по автомагистралите 250 дни годишно, 6 часа дневно, икономията на време се оценява на 10 USD/ час.

Използването на същия метод при оценката на *прилагането на модерни системи за управление на движението в Канада*⁵⁹ е базирано на оценката следните видове разходи: капиталови и оперативни разходи; разходи за поддържане на системата и невъзвръщаеми разходи поради намаление на приходите. Съответните ползи, които са оценени с този метод са: икономии на време за пътуване, намаляването на броя на ПТП и консумацията на гориво, въздействието на системите върху регионалното икономическо развитие и надеждност на системата. Получените резултати показват, че прилагането на модерните системи за управление на движението в 30-годишен период е довело до икономически ползи от порядъка на 2 - 3,8 млрд. USD; разходите възлизат на 113 млн. USD, съответно съотношение ползи – разходи е от 18:1 до 33:1. Методът е позволил да се оцени, че около 72% от получените ползи са в резултат от икономии на време.

Друг пример за прилагането на анализът „разходи - ползи“ при оценка на въздействието на ИТС е по отношение на *въвеждането на универсални съобщения за трафика в реално време (Великобритания)*⁶⁰. В оценката са обхванати капиталовите, оперативните и разходите за поддържане на системите, а съответните ползи, които са оценени са: намаляване на случаите на неволно отклоняване на водачите; оптимален избор на маршрут и намаляване на експлоатационните разходи в резултат от намаляване на разстоянията на превозите при алтернативни маршрути. Резултатите от анализа показват, че реализираните икономии възлизат на 68 000 £ при 150 000 £ капиталови разходи годишно.

⁵⁹Schnarr T J, Kitaska K. Evaluating ATMS from a business perspective: Vancouver's traffic management program. In: Third World Congress on Intelligent Transport Systems. Orlando, Florida, 1996: 249-250.

⁶⁰Tarry S, Graham A. The role of valuation in ATIS development (Part 4): Evaluation of ATIS systems. Traffic Engineering & Control, 1995, 36(12): 688-693.

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

По отношение на *широкото въвеждане на интелигентните транспортни системи в САЩ*⁶¹, оценката по метода „разходи - ползи“ при отчитане на годишните разходи на националната икономика в резултат от задръствания, ПТП, обръкване на пътя и пр. възлиза на около 300 млрд. USD. Оценените ползи са свързани с използването на ИТС, което ще доведе до намаляване на тези проблеми средно с 15 – 20 %, т.е. очакваните икономии са на стойност от 45 – 75 млрд. USD годишно. Съответно резултатите от анализа показват, че общите разходи по въвеждането на системите през 2011 г. възлизат на 209 млрд. USD, а реализираните икономии са в размер на 91 млрд. USD.

2) Ефективност на разходите

Прилагането на този метод при оценка на въздействието на ИТС и съответните икономически ефекти от тяхното приложение обхваща оценката на настоящата стойност на разходите за различни етапи на проектите; избор на различни елементи на разходите, конкретизиране на времето за осъществяване и изпълнението за алтернативни ИТС проекти. Определят се относителни тегла, за да се ранжират отделните елементи по важност и се конструират оценки по скала за най-високи и за най-ниски резултати. Накрая се получава претеглена оценка за всеки вариант.

Прилагането на този метод за анализ по отношение на проекта за мониторинг на превозните средства и комуникация по пътищата в Лос Анжелис⁶², показва че при средни експлоатационни разходи от 8 000 USD за едно превозно средство, е необходимо 0.7% намаление на пробегата и 1.6% намаление на автопарка, за да е оправдана инвестицията. Методът за оценка на въздействието на ИТС според ефективността на разходите позволява сравнения на инвестиционни проекти в различни видове транспорт и за алтернативно управление на проектите.

Прилагането на същия метод за оценка на прилагането на системи за управление на трафика изисква дефинирането на съответните ползи (например: увеличен капацитет и операционна ефективност, повишена сигурност, намалено въздействие върху околната

⁶¹ Harvey S. The political and economic implications of ATT: Towards an intelligent transport system. In: Proceedings of the 1st World Congress on Applications of Transport Telematics and Intelligent Vehicle-Highway Systems, Paris, 1994, 6: 3125-3132.

⁶² Daetz D, Bebendorf M. A socio-economic impact assessment of the Los Angeles automatic vehicle monitoring (AVM) demonstration. Report by SYSTAN Incorporated, Urban Mass Transportation Administration, Washington, DC, 20590, USA, 1982: 108.

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

среда и намалена консумация на енергия, повишена производителност на превозните средства и транспортните предприятия, повишен комфорт и удобство на пътническите превози, подобрена координация между операторите на транспортната система) и показатели по всеки критерий. Показателите, които не могат да се оценят точно стойностно, могат да бъдат оценени по метода „ползи – разходи“. Следва да се има предвид, че методът за оценка въз основа на ефективността на разходите е субективен и налага ранжиране на целите, които могат да се постигнат. Ранжират се оценките на полезността и относителната им важност (като тежест) и по този начин на всяка оценка на полезността се дава числова стойност и се изчисляват точки. Накрая се изчислява обща полезност за 1 долар(евро) в резултат от прилагането на съответния проект.

3) Оценка на склонността на потребителите да плащат за използването на ИТС

Оценките на склонността на потребителите да плащат за използването на интелигентни транспортни системи позволяват да се изследва влиянието на ИТС върху експлоатацията на превозните средства, безопасността на движението и възможностите за получаване на ползи за мрежата. Методът, който намира приложение е изследване на склонността на потребителите да плащат за използването на ИТС чрез анкетни проучвания.

Заклучение

Социално-икономическото оценяване на проектите за въвеждане на интелигентни транспортни системи е необходимо за вземане на решения за провеждане на транспортната политика на национално и международно ниво. Широкото развитие на тези системи и възприетия план за действие за широкото им внедряване в автомобилния транспорт налагат подобряването на координацията по отношение на приложимите методи за оценка на тяхното въздействие. Характерни са известни затруднения при стойностното измерване на някои от въздействащите фактори и ползите за обществото. Освен това, съществуващите методи за социално-икономическа оценка на ИТС-проектите не отразяват всички въздействия на системите. Следователно, необходимо е насочване на усилията за разработване на методология за оценка на проекти за внедряване на ИТС, която да има еднаква форма, съдържание и последователност, както методите приложими по отношение на конвенционалните транспортни инфраструктурни проекти.

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

Използвана литература:

Commission of the European Communities. *Communication from the Commission: Action Plan for the Deployment of Intelligent Transport Systems in Europe*. Brussels, 16.12.2008, SEC(2008) 3083

Directive 2010/40/EU of the European Parliament and of the Council on the framework for the deployment of Intelligent Transport Systems in the field of road transport and for interfaces with other modes of transport.

Directorate General for Mobility and Transport. *Intelligent Transport Systems in action*. European Union, 2011.

Directorate General for Energy and Transport. *Intelligent Transport Systems: a smart move for Europe*. European Communities, February 2009.

European Commission. *Intelligent transport systems: EU-funded research for efficient, clean and safe road transport*. Directorate-General for Research and Innovation: Transport. Luxembourg, 2012.

Zhikai, J., Jianping, W. and McDonald, M. *Socio-Economic Impact Assessment of Intelligent Transport Systems*. Tsinghua Science and Technology, Volume 11, Number 3, June 2006, ISSN 1007-0214 11/16 pp. 339-350

Ran B, Lee K Y K, Dong H. Cost-benefit analysis on deployment of automated highway systems. *Transportation Research Record*, 1997, 1588: 137-144.

Schnarr T J, Kitaska K. Evaluating ATMS from a business perspective: Vancouver's traffic management program. In: *Third World Congress on Intelligent Transport Systems*. Orlando, Florida, 1996: 249-250.

Tarry S, Graham A. The role of valuation in ATT development (Part 4): Evaluation of ATT systems. *Traffic Engineering & Control*, 1995, 36(12): 688-693.

Harvey S. The political and economic implications of ATT: Towards an intelligent transport system. In: *Proceedings of the 1st World Congress on Applications of Transport Telematics and Intelligent Vehicle-Highway Systems*, Paris, 1994, 6: 3125-3132.

Daetz D, Bebenorf M. A socio-economic impact assessment of the Los Angeles automatic vehicle monitoring (AVM) demonstration. Report by SYSTAN Incorporated, Urban Mass Transportation Administration, Washington, DC, 20590, USA, 1982: 108.

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

ХАРАКТЕРИСТИКА НА СИСТЕМАТА ЗА ИНТЕГРИРАНИ ПОЛЕТНИ ПЛАНОВЕ

*Станко Тодоров, Университет за национално и световно стопанство
Катедра „Икономика на транспорта”*

Резюме: В рамките на транспорта се е обособил специфичен сектор с все по-нарастващо значение, а именно въздушния транспорт. Той е сред водещите сектори не само в транспортната система на страната и света, но също така и в обслужването на всички основни сектори, най-вече туризма. Водещата му роля се дължи на неговите безспорни ползи в сравнение с останалите видове транспорт, но са налице и някои недостатъци и проблеми в системата. До скоро бяха налице големи закъснения поради не толкова добро прогнозиране и управление от страна на ръководствата на въздушното движение. Докладът има за цел да се представи проблемите, произтичащи от закъсненията, както и начините за тяхното елиминиране.

Ключови думи: въздушен транспорт, закъснения, проблеми, полетни планове

Увод

Транспортният сектор се е оформил като динамичен и бързо развиващ се, не само благодарение на техническия напредък, но преди всичко, благодарение на развитието на технологиите за превоз на пътници, а донякъде и за превоз на товари. По отношение на видовете транспорт цивилната авиация е най-бързо растящият отрасъл, с най-бърз технически прогрес.

Бъдещето на въздушния транспорт е доста обещаващо, имайки предвид стремителното увеличаване на броя на пътниците. Над 3.6 милиарда пътници очаква IATA (The International Air Transport Association) през 2016 г. като целта на пътуването е бизнес или почивка. Това е индустрията която изразходва най-много технологии в потребителския бизнес. Освен това се наблюдава растящ интерес на хората да пътуват и посещават нови

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

места. Поради динамичния свят и липсата на много свободно време те предпочитат да ползват въздухоплавателните услуги за къси и дълги дестинации за разлика от бавните водни и сухопътни видове транспорт.

От първия полет на човека със самолет до първите космически полети са изминали само 100 години. Първата авиационна служба е основана едва през 1919 г. Днес, в епохата на информационните технологии, електронни билети и електронни полетни планове, е интересно как са се справяли в онези години. Не е случайно, че първата конференция по гражданска авиация се е състояла в Париж през същата 1919 г. Оттогава авиацията е обект на повече международно регулиране и повече спогодби, отколкото който и да било друг икономически отрасъл.

Евроконтрол е европейската организация за безопасност на въздухоплаването. Основана през 1960 г., тя е международна организация, която работи за безпроблемно управление на въздушното движение. Тя е гражданска организация и в момента има 40 държави-членки, а седалището и е в Брюксел. Евроконтрол координира и планира контрола на въздушния трафик в цяла Европа. Това включва работа с националните органи, доставчиците на аеронавигационно обслужване, ползватели на гражданското и военното въздушно пространство, летища и други организации. Нейните дейности включват всички дейности, от врата до врата на аеронавигационно обслужване, стратегическо и тактическо управление на потоците, за обучение на ръководители, регионално управление на въздушното пространство, технологии, неподатливи за безопасност и процедури, както и за събиране на таксите за аеронавигационно обслужване и разпределянето им по органите предоставящи въздушно обслужване.

През 2013 г. Евроконтрол е обслужвал средно 26 000 полета на ден или около 9.45 милиона полети на територия от 11.5 млн. км². Пиков трафик надвишаващ 31 000 полета е записан пет пъти през 2009 г. а на 26 юни 2009 г. е регистриран най-натовареният ден с 31 434 полети. Това поставя обаче и сериозни предизвикателства пред управлението на транспортната система, защото тя не би могла да функционира ефективно без съответното специфично обслужване, планиране и регулиране.

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

Проблеми и предизвикателства

Поради големия трафик, липсата на прецизни системи за управление на въздушния трафик и недоброто предполетно и полетно планиране е имало огромни закъснения и множество регистрирани случаи с по 2-3 дена изчаквания на самолети да излетят. Около 12% от полетите през 1986 г. са били забавени за повече от 15 мин. по вина на ръководството на въздушното движение, като през 1989 г. те достигат 25%. Често се е налагало самолетите да заобикалят или да изчакват във въздушното пространство докато се освободи място за кацане или по трасето и това оказва лошо въздействие не само върху икономическите показатели, но и върху околната среда и невъзобновяемите ресурси. Въпреки, че времето и механични проблеми винаги са били източник на смущения, степента на забавяния, дължащи се на задръстванията, през този период е довела до политически проблеми. При наличието на симптомите на забавяне – палатки за пътници издигнати в районите на летищата, хиляди чакащи по терминалите, чиито полети са били забавени, имаше учудващо малко подробна информация за причините за забавяне, което би могло да се използва за идентифициране на причините за намаляване или елиминиране на проблемите. Това е водело до големи финансови загуби за авиокомпаниите, принудени да плащат обезщетения на пътници и/или да им осигуряват спане и храна, но често е водило и до отказ на клиенти. Самите пътници са били държани с часове понякога и с дни по различни краища на света, забавени по пътя им към техните годишни отпуски или останали в чужбина без да имат ясна и точна информация кога се очаква да се приберат. През 80-те тези години поради липсата на добра и развита система за комуникация е било трудно свързването им с роднини и познати за предупреждение и информация относно закъсненията, което допълнително е създавало напрежение.

Имало е различни ранни опити за решаване на въпроса за планиране на капацитета, които са довели до създаването на Централната база данни от Евроконтрол, по искане на ICAO ([International Civil Aviation Organization](http://www.icao.int)). Но по това време е имало очевидна липса на ангажираност и готовност за финансиране. Въпреки това, силният политически натиск, който произтича от тези сериозни проблеми, свързани с претоварване

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

на въздушното движение, е довел пряко до редица инициативи на ICAO, ECAC (European Civil Aviation Conference) и Евроконтрол, всички насочени към по-ефективно регионално решение за управлението на потоците и средство за облекчаване на основните причини за закъсненията. Част от причините са били свързани и с ограниченията в капацитета на въздушното пространство между две летища в сегмента за полет по маршрута.

Решение на проблемите

През 1995 г. ICAO изгражда и пуска в експлоатация системата AFTN (Aeronautical Fixed Telecommunication Network) - авиационна фиксирана далекосъобщителна мрежа, която обхваща целия свят. Днес, информацията по отношение на националните и международните операции на авиацията се обменя чрез тази система посредством няколкостотин възли, разположени почти във всяка страна. Чрез тях се обменя информация, съдържаща полетни планове, NOTAM (Notice to Airmen) и метеорологични данни.

Благодарение на системата закъсненията в Европейското въздушно пространство бяха намалени наполовина през първите пет години. Това подобрене е постигнато въпреки годишен ръст от 5% в трафика.

Поради остарялата технология и ограничените възможности на AFTN е изградена следващата система - AMHS (Aeronautical Message Handling System), въведена от ICAO за наземни съобщения в началото на 2000 г. AMHS заменят AFTN с модерна обработка на съобщенията въз основа на международните стандарти.

През 1998 г. година се въвежда IFPS (Integrated Flight Plan System) - система за интегрирани полетни планове за прецизно синхронизиране на полетните планове и единно получаване и изпращане на съобщения. Благодарение на IFPS се избягват объркванията при полетните планове и по-ясно се планира даден маршрут от едно до друго летище.

Преди IFPS всеки ползвател самостоятелно си е адресирал по AFTN полетен план до всички органи по трасето, което е избрал и е чакал отговор/разрешение. След влизането в сила на PANS ATM DOC 4444 (Инструкция № 4444 за управление на въздушното движение) полетен план се попълва по стандартизирани правила и се изпраща на Централното управление на потоците в Брюксел (FP1 – Brussels (Haren) или FP2 – Paris

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

(Bretigny). Центърът препраща информацията до заинтересованите органи, като благодарение на ETFMS (Enhanced Tactical Flow Management System - Засилена система за тактическо управление на потоците) се изчислява планът спрямо другите полетни планове и зони във въздушното пространство. Полетните планове се изпращат не по-късно от 60 мин. и не по-рано от 120 часа преди началото на полета. Платформата има възможност да работи и на Windows и на Linux.

IFPS изпълнява две основни функции:

- осигурява централизирана система за планиране на полетите за държавите членки;
- осигурява и повтаряем полетен план (RPL), който спомага на авиокомпаниите с редовни линии да оперират с един полетен план.

Центърът има възможност да обработва и разпостранява до 35 000 полетни планове дневно. Това се отнася за повече от 500 европейски летища и аерогари с осигурено 24-часово целогодишно обслужване.

През 2014 г. се надгради сегашният полетен план с възможност за по-прецизно попълване и добавяне на допълнителна информация относно маршрут, точки и др.

Както се вижда от представените по-долу фигури № 1 и № 2 налице е забележимо намаление на закъсненията благодарение на въведените прецизни системи, въпреки непрекъснатото увеличаване на трафика.



Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

Фигура 1 - Средногодишни закъснения при въздушния трафик от 1998 г. до 2013 г.



Фигура 2 - Средногодишен брой обслужени самолети в Европа от 1998 г. до 2013 г.

Както се забелязва от фиг. № 1 пикът на закъсненията поради увеличаващия се трафик и непрецизното управление е през 1999 г. до въвеждането изцяло на IFPS и ETFMS, а през 2010 г. закъсненията се дължат на изригналия вулкан Ейяфятлайокутъл (Eyjafjallajökull) в Исландия, поради който беше ограничен въздушният трафик в Европа за 8-дневен период. IATA (Международна асоциация за въздушен транспорт) посочва, че общата загуба в авиационния сектор за тези дни закъснения е била около € 1.3 млрд. Както е видно от фигурата загубите от закъсненията през 8-те дни на 2010 г. показват необходимостта от добро планиране, проучване и интегриране на все по-модерни интелигентни системи за намаляване на закъсненията и тяхното премахване.

Ползи

От съществено значение е поддържането на подходящ баланс между капацитета и ефективността на полетите, т.е. да се гарантира, че въздействието на управлението на въздушните потоци е насочено към намаляване на забавянията, което е приемливо както за ползвателите на въздушното пространство така и за околната среда. На 30 януари 2014 г. стартира Flight Efficiency Initiative, която има за цел да помогне на потребителите на

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

въздушното пространство да използват най-добрия и оптимален маршрут в деня на операцията чрез полетните планове IFPS. Така те могат да правят значителни икономии на гориво, да избягват закъснения и да печелят време, като това е от полза както за пътниците и авиокомпаниите така и за околната среда.

Благодарение на съществуващите интелигентни системи като IFPS и на развитието на технологиите има възможност ръководствата на въздушните движения да поемат все повече потребители предвид непрекъснато увеличаващият се световен авиотрафик без закъснения на полетите и/или удължаване на полетното време.

В бъдеще тенденцията е полетните планове и системите за управление и контрол да станат толкова прецизни, чрез мощни изчислителни центрове и точност в навигационните системи, че ръководителите на полетите да изпълняват ролята на наблюдатели и само в краен случай да поемат контрол върху ръководството им. Така ще се елиминира и факторът човешка грешка.

Заклучение

Авиационния транспорт в света е изправен пред сериозни предизвикателства с непрекъснато увеличаващия се трафик, както и с все още съществуващи конфликтни зони със забранени или ограничени за полети въздушни пространства. Благодарение на политическия натиск от страна на ЕС, внедряването на модерни и ефективни технологии и интелигентни системи като IFPS, се подобрява непрекъснато управлението на въздушния трафик, както и възможността за по-голям капацитет, намаляване на закъсненията и съкращаване на маршрутите. Това по-нататък води до намаляване продължителността на полета, разходите и вредното влияние върху околната среда. Като цяло проблемите имат обективен характер, което предполага необходимостта от съвкупни усилия на специалистите по интелигентни транспортни системи, ръководствата на въздушните движения и организациите във въздушния транспорт, като ICAO, Евроконтрол и др. Освен развитието на интелигентните системи в авиацията не трябва и да забравяме и политическият фактор, границите и военните операции, които все още допринасят съществено за забавянията и неоптимизиране на маршрутите.

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

Въпреки проблемите въздушния транспорт има запазено място на пазара и ще си остане водещ при обслужването на туристическите, бизнес, медицински, развлекателни и карго пътувания и в бъдеще.

Литература

1. Eurocontrol PPR (Performance Review Report),издания от 2008 г. до 2013 г.
2. Eurocontrol History Book, издание Декември 2010 г.
3. Eurocontrol – официален сайт
4. ICAO –официален сайт
5. IATA – официален сайт
6. ДП „РВД“ – официален сайт

Забележка: Всички становища, изразени в доклада са изцяло на автора и не представляват непременно официалната позиция на „ДП РВД“ или ЕВРОКОНТРОЛ!

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

САМОУПРАВЛЯВАЩИТЕ СЕ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА - РЕВОЛЮЦИОННА ИНОВАЦИЯ В ТУРИСТИЧЕСКАТА ИНДУСТРИЯ

Докторант Владимир Карафизов, Университет за национално и световно

стопанство

Катедра „Икономика на туризма“

Резюме: В условията на изключително динамичното развитие на компютърните технологии, всички отрасли са изправени пред революционни промени, способни да променят начина, по който протичат процесите в организациите. Целта на настоящия научен доклад е да представи някои от последните нововъведения в развитието на интелигентните превозни средства. Изследвано е влиянието, което се очаква те да окажат върху транспорта, като неизменно свързан сектор с туристическата индустрия. Специален акцент е поставен върху различията в начина на взаимодействие между отделните участници в туризма, вследствие прилагането на тези нововъведения.

Ключови думи: интелигентни превозни средства, иновации в транспорта, автоматизиран трафик.

Увод

От няколко години насам понятието за **интелигентен автомобил** се свързва с моторно превозно средство с вграден бордови компютър, който отчита показанията на датчици от шасито или от вътрешните компоненти на машината и реагира на промените на техните показатели чрез алармиране на водача или чрез автоматично предприемане на предварително определен набор от действия. Примери за това могат да бъдат: автоматично пускане на халогенни лампи за фарове при лоша обстановка, затопляне на стъклата за превенция на „изпотяването“ им, поддържане на постоянна скорост и т.н. В

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

някои от най-модерните разработки (Mercedes Benz 2014 S-Class⁶³) се срещат комбинации от радари, камери и възможности, като регулиране на температурата на купето според желанието на водача, масаж с вулканични камъни, избор на тип музика според настроението на пътуващите, като самостоятелното управление е ограничено до 15 секунди.

Още през 2011 година софтуерният гигант Microsoft година представи концепцията “**Productivity Future Vision**“, според която след по-малко от 10 години възможностите за интеграция на софтуер и хардуер далеч ще надхвърлят работното бюро и кабинет. Целият дом ще може да се подготвя за приближаващия се собственик, докато човекът едва напуска работното си място и обратно – от дома, според предстоящия график на всички членове от семейството, автомобилът ще избира подходящ маршрут за следващия ден, време за тръгване, вземайки предвид прогнозата за времето. Тези **инновации** все още са далеч от реализиране, но по отношение на интелигентните и самоуправляващите се превозни средства, тази година се отбелязва силно развитие в посока „фантастичен филм“.

Интелигентните автомобили понастоящем

Автоматизацията и все по-голямото навлизане на **компютърните технологии** водят до улесняване на ежедневните и рутинни процеси в живота на човека. Автоматизираните системи, например, могат да преценяват някои пътни ситуации по-бързо, отколкото човешкия мозък. В резултат на това, може да се очаква автоматизираното шофиране да намали значително инцидентите и щетите при тях, да подобри трафика и капацитета на пътищата, да се оптимизира разхода на гориво и да се минимизират вредните емисии. По този начин колите ще могат да се движат безопасно, спазвайки по-малка дистанция, с доста по-малко изразходваща мощност действия като ускоряване и използване на спирачки. В случай че пътуващите могат да се освободят изцяло от шофирането и навигирането, те ще могат да използват времето за други дейности, като допълнителна подготовка за предстоящото събитие или просто почивка.

⁶³ <http://www.extremetech.com/extreme/161832-2014-mercedes-s-class-review-the-best-most-technologically-advanced-car-you-will-ever-drive>

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

Щатът Невада в САЩ е първият, в който през юни 2011 година са лицензирани официално **автономните пътни превозни средства**. Следват щатите Калифорния, Флорида, Тексас и Ню Йорк⁶⁴, а от края на 2014 година и във Великобритания ще влязат в сила закони, регулиращи тези системи. В Сингапур през август тази година Министерството на транспорта създаде Комитет по автономен пътен транспорт⁶⁵. Все още съществуват **променливи изисквания** относно наличието на поне един човек в автомобила и/или волан за ръчно управление, но началото е поставено. Автомобилните компании работят усилено по „**автомобила на бъдещето**“, а той ще бъде самоуправляващ се.

Най-характерното за **интелигентния автомобил** е съвкупността от много сензори, която следи състоянието на превозното средство и заобикалящата го среда. Позиционираща система приема данните на тези сензори и подава информация за местоположението на колата на планетата, на пътя и на пътното платно. Подсистема за планиране на движението управлява колата във всяка една секунда, за да може то да е съобразено с правилата за трафик и да се избегнат сблъсъци и произшествия. Планирането включва автоматизирано паркиране, адаптивен контрол на придвижването, контрол на ускорението и дистанцията чрез радар.

За да се осъществи напълно **автоматизирано шофиране**, трябва да се решат много проблеми и предизвикателства, като:

- технически пречки, включващи надеждност и устойчивост на системите;
- не-технически аспекти: икономически и правни - като себестойност на продукта, промени в законодателството и правилата за действие в ситуации, за които до сега решение взема водачът на превозното средство, чийто разум превъзхожда текущо наличните системи за изкуствен интелект.

В бъдеще, напълно **автоматизираният трафик** ще е много по-различен по характер от настоящия – ще са възможни сценарии, като например автономен превоз по заявка, изпращан до клиента без наличието на човек в автомобила или дори да отпадне на

⁶⁴ Noor, A., S. A. Beiker, Intelligent and connected: automated cars that communicate: how much can that save us in lives, money, and frustration?, Mechanical Engineering-CIME, 2012, p. 3.

⁶⁵ <http://www.straitstimes.com/news/opinion/more-opinion-stories/story/new-era-self-driving-cars-will-transform-cities-20140828>

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

нуждата за паркиране на автомобила пред работното място. Предполага се, че няма да се налагат големи промени в инфраструктурата, тъй като автомобилите ще могат да се адаптират към текущата обстановка.

Текущата тенденция за **симбиозата** между мобилни електронни устройства, „облачни“ технологии, комуникация, информация, социална свързаност и изкуствен интелект ще превърне колите в нещо повече от средство за превоз – те ще могат да получават и генерират информация, да я предоставят на пътуващите, на обществената инфраструктура и системите към нея. Отделно, те ще могат да се използват за мобилни офиси, виртуални асистенти, центрове за забавление, мобилни платформи за реклама⁶⁶ и дори други коренно различни цели. Примерно колите на Google Street View вече са използвани за намиране на изтичания на газ (в САЩ)⁶⁷.

Отражение на автоматизираните пътни превози в туризма

Всички дотук изброени технологични иновации ще окажат голямо влияние върху туризма, тъй като транспортът на туристите до избраната от тях дестинация и обратно е една от **основните дейности** в отрасъла. Макар автомобилният превоз да е само един от възможните начини за придвижване, улесненията и удобствата от автоматизираните пътни превозни средства могат да доведат също и до промени в **поведението на туристите**. Те могат да изберат по-евтиния наземен транспорт пред самолетния, когато става въпрос за сравнително малки разстояния, като го комбинират с по-добрата възможност за разглеждане на местността.

Към момента, поради **ранния етап** на развитие на технологиите, съществуват изисквания за ниска скорост на придвижване на автономните автомобили, с цел по-добро предпазване от инциденти. Това предполага също повече време за почивка, възможност за получаване на по-детайлна информация за разглежданите забележителности, предоставена от неизчерпаемия източник – Интернет. Това ще се осъществява чрез вградения в автомобила или личните мобилни устройства „**електронен асистент**“ - екскурзовод, превключващ с лекота между различни езици и теми. Той ще е персонализиран според всеки потребител, ще може да предупреждава хотела, очакващ

⁶⁶ Kaku, M., Physics of the Future: How Science Will Shape Human Destiny and Our Daily Lives by the Year 2100 Doubleday, 2011, pp. 10-11.

⁶⁷ <http://gizmodo.com/google-street-view-cars-find-hundreds-of-gas-leaks-in-c-1606001186>

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

пътуващите за евентуални промени в пристигането, да прави резервация в желано заведение по пътя или да алармира властите за възникнал инцидент или спешен случай.

Всички тези нови възможности могат да предизвикат и **противоположен ефект** – намаляване на търсенето на шофьори, аниматори и туристически агенти. Прекалената масовизация на автономните превозни средства може да доведе до замирането на публичния транспорт и таксиметровите услуги. При всички случаи, обаче, те ще повишат нуждата от **високо квалифицирани кадри** в областта на компютърните системи и автоматизацията – ще са нужни повече програмисти, които да пишат софтуер за автономните системи и оператори на данни, които да обработват потоците информация, да следят за нейната достоверност.

Технологичните промени могат да доведат до развитие на местния бизнес, който обслужва пътуващите извън високоскоростните магистрали туристи, желаещи да разгледат природата и забележителностите. Поради налагащите се промени в нормативната уредба, ще са нужни и повече правни специалисти, които да преценяват възникнали извънредни ситуации, както и медицински, технически и друг персонал в сферата на услугите. Изискванията за по-висока квалификация ще доведат и до повишен интерес към обучаващите институции, до подобряване на стандартите за обслужване и оттам на прогреса в начина на живот, понеже новите технологии ще могат да бъдат използвани от хора с по-добро образование, но не и задължително притежаващи шофьорска книжка или даже необходимата възраст за нея.

Много важен аспект не само в отрасъла туризъм, а и в от политическа гледна точка е **сигурността**. С автономните превозни средства се увеличава риска от терористични прояви, поради липсата на човек и възможността за управление от разстояние. Изключително важно е да се предвидят и вземат необходимите мерки за ограничаването на тези възможности. Не трябва да се пренебрегва и кибер сигурността. Теоретично е възможно хакер да придобие контрол над една софтуерна система и всички данни в нея. Колкото повече е тя интегрирана с други системи, толкова повече поражения могат да се нанесат. Това също опосредства увеличаване на търсенето на специализирани кадри по сигурността.

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

Както във всички останали сфери на стопанството, иновациите в автоматизирането и преминаването към автономност на пътните превози водят до **силна конкуренция** между „играчите“ на световно ниво – дори компанията Google (която отдавна не може да бъде определена само като софтуерна, или само интернет-ориентирана) през май месец 2014 година представи прототип на автономен автомобил, собствено производство, след над 3 годишно сътрудничество с Toyota Prius, Audi TT и Lexus⁶⁸. Същата, закупи през пролетта производител на домашни пожаро-известителни системи и обяви плановете си да интегрира тези устройства с всички останали „умни“ уреди в домакинството. Лидерската позиция на компанията в пазара на персонализирана информация и позиционирането на нейни устройства и софтуер в личния живот на индивида, ѝ дават ключово предимство в съревнованието на производителите за предлагане на най-вероятния да се хареса на крайния клиент продукт.



Фиг. 1. Първи прототип на Google самостоятелен автомобил, почти изцяло създаден от пластмаса, с електрически двигател, с ограничение от 40 км в час, без волан

⁶⁸<http://www.extremetech.com/extreme/183174-googles-new-self-driving-car-electric-no-steering-wheel-and-incredibly-cute>

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

Практика на Google е да споделя почти всички свои разработки с други компании и да не „затваря“ продуктите си (както Microsoft и Apple, например). Това може да доведе до фрагментация на различните продуктови линии от различните производители, но ще позволи по-голям избор за потребителите. Единствено пазарът ще определи кой продукт ще оцелее – недостатъчно гъвкавите фирми, не успяващи да реагират на промените в търсенето, ще фалират или ще бъдат погълнати от по-големи корпорации.

Очаква се през 2017 година Google да внедри напълно функционираща интегрирана система от автономни превозни средства. Предполага се, че всички големи производители на автомобили ще ги последват през 2020-та, като техните продукти, за разлика от тези на Google, ще разчитат на данните от сензорните си системи повече, отколкото на информация от Интернет и картографските системи, поради лицензионните такси на софтуерните компании. Целта е да се **увеличи използването на автомобилите** от текущите 5-10 % на до 75 %⁶⁹. Това ще означава по-малко коли по пътищата, по-малко приходи за съпътстващите предприятия – авто производители и продавачи, паркингови и застрахователни фирми. По-малката нужда от паркинг площи вече е довела до промени в процесите на лондонското летище Хийтроу. Там от 2011-та година функционират т.нар. „Heathrow pods”⁷⁰ – малки автономни коли-капсули, движещи се между терминалите и паркингите, въведени с изричната цел на летищната управа да намали отделянето на вредни газове, но и с амбицията да се разшири до капацитет на 2500 превозвани пътници в час на посока.

Заклучение:

Независимо как ще се развият технологиите при самоуправляващите се превозни средства, те ще променят революционно туризма и всички съпътстващи го отрасли. Пълното им внедряване може да отнеме десетилетия, но е неизбежно – техните удобства, безопасност и сравнително ниска цена ще ги направят повсеместни и незаменими. Както с всяка друга техническа революция, компаниите, които предвидливо планират напред, променят се най-бързо и използват най-прозорливо въображението и възможностите си, ще оцелеят и просперираат. Инвестициите в системи с изкуствен интелект трябва да бъдат

⁶⁹ <http://www.investopedia.com/articles/investing/052014/how-googles-selfdriving-car-will-change-everything.asp>

⁷⁰ <http://londonist.com/2014/09/a-ride-on-heathrows-self-driving-pods.php>

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

съпътствани с мерки за заздравяване на сигурността и предпазване от терористични и кибер атаки. В туризма ще се наблюдават големи промени, с цел по-доброто обслужване на туристите и тяхната пълноценна почивка.

Използвана литература

1. Noor, A., S. A. Beiker, Intelligent and connected: automated cars that communicate: how much can that save us in lives, money, and frustration?, Mechanical Engineering – CIME, 2012.
2. Kaku, M., Physics of the Future: How Science Will Shape Human Destiny and Our Daily Lives by the Year 2100 Doubleday, 2011.
3. <http://www.extremetech.com/extreme/161832-2014-mercedes-s-class-review-the-best-most-technologically-advanced-car-you-will-ever-drive>
4. <http://www.straitstimes.com/news/opinion/more-opinion-stories/story/new-era-self-driving-cars-will-transform-cities-20140828>
5. <http://gizmodo.com/google-street-view-cars-find-hundreds-of-gas-leaks-in-c-1606001186>
6. <http://www.extremetech.com/extreme/183174-googles-new-self-driving-car-electric-no-steering-wheel-and-incredibly-cute>
7. <http://www.investopedia.com/articles/investing/052014/how-googles-selfdriving-car-will-change-everything.asp>
8. <http://londonist.com/2014/09/a-ride-on-heathrows-self-driving-pods.php>

Научно-практическа конференция
”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

ТРАНСПОРТ И ЛОГИСТИКА

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

ВЪЗМОЖНОСТИ ЗА ПРЕВРЪЩАНЕТО НА СТРАНАТА НИ В ЮГОИЗТОЧНА ВРАТА ЗА ЕВРОПЕЙСКИ СТОКООБМЕН ЧРЕЗ ИЗГРАЖДАНЕТО НА ЕВРО-КАВКАЗКИ ТРАНСПОРТНО- ЛОГИСТИЧЕН ЦЕНТЪР

*Проф. д.ик.н. Христо Първанов, Университет за национално и световно
стопанство*

Катедра „Икономика на транспорта”

В геополитически план, както и въз основа развитието на международните отношения в средносрочен аспект, може да се определи, че най-перспективното направление за разширяване експорта на Европейския съюз и неговия стокообмен е направлението Северозапад-Югоизток, т.е. от Западна и Централна Европа към Кавказ и Централноазиатските републики. Това направление в основни линии съвпада с „пътя на коприната“, където досега нашата страна почти не участва, въпреки благоприятните географски дадености. Тези дадености са свързани с възможността европейските стоки да използват най-евтиният транспорт, т.е. движение по течението на реките, системата „Рейн-Майн-Дунав“, както и най-късият път през Черно море от Бургас до Грузинското пристанище Поти и от там до Баку.

Поради значителните различия в документооборота между ЕС от една страна и указания азиатски регион от друга, при стокообмена възниква основното противоречие: кое да се направи първо. Купувачът иска първо да му се закара стоката на място и тогава да плати, а продавачът иска да му се плати, за да закара стоката. Това противоречие на практика може да се реши по начин, по който стоката става собственост на азиатският купувач по документи без тя „де факто“ да е напуснала територията на ЕС. Подобно решение е свързано с изграждането на свободна икономическа зона (СИЗ) на територията на пристанище Бургас, в която СИЗ ще се извършват всички подготвително-заключителни и логистични операции по обработка на товарните партиди от Европа към Южен Кавказ и

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

Централна Азия. Както е известно, във всяка една транспортна верига най-важно е началното, респ. крайното звено на веригата, каквото звено в случая е българската транспортна система и по-конкретно евентуалният бъдещ транспортно-логистичен център. В него ще се извършва опаковка, маркировка, пакетаж, сглобяване, оформяне на товарните партии и др. логистични операции като на база междудържавни споразумения ще бъдат открити митнически пунктове на основните страни, вносители на европейска продукция, за оформяне на документацията преди стоките да напуснат Европейска територия. В СИЗ също така ще се извършват банкови операции, изложбени и панаирни дейности, може да се създадена научно-технологичен парк за решаване на конкретни проблеми и т.н.. Това до голяма степен ще способства за приток на нови, високи транспортни и складови технологии в нашата страна, повишаване заетостта и квалификацията на българските работещи, използване на български суровини, материали, енергоресурси и др.

Практически ще се получи допълване работата на пристанище Констанца, което към момента е доста натоварено и е географски неблагоприятно разположено за стокообмена на ЕС с Южен Кавказ през Черно море. Самото създаване на свободната икономическа зона не противоречи на европейското право и има своята далечна история още в средните векове, свързано с работата на „свободните пристанища“ по Средиземно и Балтийско море. От предварителните разговори и проучвания, които съм провел, може да се направи извода, че Азербейджанската страна е пряко заинтересована да осигури пълното инвестиране в подобен проект, който е логично да бъде икономически изгоден поради факта, че районът на Южен Кавказ и Централна Азия е производител на нужните за ЕС суровини и енергоресурси и все по-нарастващ потребител на европейските стоки поради нарастващите приходи там и благоприятната демографска характеристика.

Подобен проект може да започне в ограничен вариант като Българо-Кавказки транспортно-логистичен център, и постепенно да прерасне в пункт с общоевропейско значение. Практическото доказателство за жизнеността на подобна идея е факта, че този петък – 15 август, ще бъде първият рейс на новият ферибот Бургас-Поти. Нашата страна има традициите на нетен износител на транспортна продукция и работата на високотехнологичен транспортно-логистичен център ще способства в много голяма

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

степен за издигане равнището на националната транспортна система.

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

АВТОМОБИЛНИЯТ ТРАНСПОРТ КАТО СТРАТЕГИЧЕСКИ ЗНАЧИМ В МЕЖДУНАРОДЕН МАЩАБ

Доц. д-р Донка Желязкова, Икономически университет – Варна

Катедра „Икономика и управление на търговията“

Резюме: Разработката проследява в динамичен план състоянието на автомобилния транспорт на база данни за относителен дял на автомобилния транспорт в общата транспортна дейност на избрани страни за периода 2000 – 2012 г., показатели за гъстота и степен на задоволеност с пътната мрежа на 20-те държави с най-голяма дължина на пътищата в света и превозната работа на автомобилния транспорт в избрани страни за 2012 г. На тази основа се извършват анализи, регистрира се сериозен интерес към пътните превози, което се обвързва с редица причинно-следствени връзки и в заключение се систематизират някои по-важни изводи в развитието на автомобилния транспорт през изследвания период.

Ключови думи: автомобилен транспорт, транспортен пазар.

Увод

Автомобилният транспорт в контекста на товарните превози заема сериозни позиции на транспортния пазар, концептуално определени от предимствата, които локализираме преди всичко около изключителната гъвкавост и адаптивност при вземането на оптимални решения в условията на конкурентна среда, подкрепени и от модерните многомодални транспортни алтернативи, които разкриват принципно нови възможности за рационално използване на превозните средства при преодоляването на географски отдалечени райони. На тази основа възниква идеята да се проследи състоянието на автомобилния транспорт и да се докаже неговата значимост за дългосрочен времеви диапазон в международното транспортно пространство.

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

Целта на настоящата разработка е да проследи динамиката в развитието на международния автомобилен транспорт и на тази основа да бъдат формулирани изводи относно неговото състояние и перспективи за развитие.

Изследване състоянието на автомобилния транспорт

Относителният дял на автомобилния транспорт в общата транспортна дейност на страните от ЕС-27 за периода 2000 – 2012 г. е значителен и достига средни равнища от 75,83% (вж. табл. 1). Това подчертава липсата на баланс в транспортния сектор на Европа, т. к. за останалите видове транспорт общият относителен дял в рамките на общността е 24,17%. Позициите на автомобилния транспорт могат да се оценят като приоритетни спрямо останалите транспортни алтернативи, предвид наблюдаваната известна стабилност и гравитирането на стойностите на нива над 70% в общата транспортна дейност на избраните страни. Тази тенденция можем да открием като негативна, предвид особеностите на този вид транспорт, свързани в най-голяма степен със замърсяването на околната среда с вредни газове. В стратегически план се предвижда да бъде ограничено неговото използване в границите на ЕС и до 2030 г. 30 % от товарите в автомобилния транспорт над 300 км да се прехвърлят към други видове транспорт, например железопътен или воден, и 50 % до 2050 г., като се улесняват от ефективни и екологични товарни коридори. Постигането на тази цел ще изисква развитието на подходяща инфраструктура.⁷¹

⁷¹ Бяла книга. Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство – към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите, с. 10. <<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52011DC0144:EN:NOT>> (достъпен на 30.08.2014).

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

Таблица 1

Относителен дял на автомобилния транспорт в общата транспортна дейност на избрани страни за периода 2000 – 2012 г.⁷²

Години	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
ЕС - 27	73,7	74,8	75,5	75,9	76,1	76,4	76,3	76,3	76,3	77,5	76,4	75,5	75,1
Белгия	77,4	78,3	77,5	76,5	74,9	72,4	71,1	69,7	68,5	72,9	67,9	66,3	58,3
България	52,3	60,2	62,9	61,7	66,9	70,8	69,0	70,1	66,9	67,4	68,1	73,6	74,7
Чехия	68,0	69,7	73,3	74,5	75,2	74,4	76,1	74,7	76,7	77,8	79,0	79,2	78,2
Дания	92,1	91,8	92,1	92,1	90,9	92,2	91,8	92,2	91,3	90,8	87,0	86,0	88,0
Германия	65,3	66,5	66,3	68,0	66,9	66,0	65,9	65,7	65,5	67,0	64,9	65,8	64,6
Естония	37,3	31,2	30,3	29,1	32,7	35,4	34,7	43,2	55,3	47,3	45,8	48,5	53,0
Ирландия	96,2	96,0	97,1	97,5	97,7	98,3	98,8	99,3	99,4	99,3	99,2	99,0	99,1
Гърция	97,9	98,1	98,4	97,7	98,4	97,5	98,1	97,1	97,3	98,1	98,0	98,3	98,7
Испания	92,8	93,2	94,1	94,3	94,7	95,3	95,4	95,8	95,7	96,4	95,8	95,4	95,2
Франция	76,0	77,9	77,7	78,8	79,9	80,5	80,8	80,9	80,7	81,0	82,2	81,1	80,6
Хърватска	:	75,9	76,4	76,1	76,7	75,9	74,8	74,0	72,7	73,7	71,2	74,0	73,6
Италия	89,0	89,3	90,4	89,5	89,8	90,3	88,5	87,6	88,3	90,4	90,4	87,8	85,9
Кипър	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Латвия	26,5	27,4	29,2	27,5	28,4	29,8	39,0	41,9	38,7	30,2	38,1	36,2	35,8
Литва	46,6	51,7	52,3	50,0	51,3	56,1	58,4	58,5	58,0	59,9	59,1	58,8	62,3
Люксембург	87,8	89,6	90,7	92,0	91,2	92,3	91,5	91,2	93,3	94,6	93,5	93,7	93,2
Унгария	68,1	67,7	66,2	66,6	65,9	69,2	71,6	74,5	74,7	78,8	75,1	75,9	75,1
Малта	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Холандия	63,4	63,0	63,3	64,6	64,7	63,6	63,1	59,4	59,9	63,8	62,1	58,2	56,2
Австрия	64,8	65,9	65,8	67,4	65,6	64,1	63,2	60,9	58,6	59,5	56,3	56,0	54,6
Полша	57,3	61,6	62,6	64,3	66,1	69,0	70,4	73,5	75,9	80,5	80,6	79,4	81,9
Португалия	92,4	93,3	93,1	93,0	94,7	94,6	94,9	94,7	93,9	94,3	93,9	94,0	93,2
Румъния	42,9	49,6	57,3	62,4	60,8	67,3	70,5	71,3	70,2	60,0	49,2	50,3	53,3
Словения	71,9	73,0	70,0	70,0	74,1	77,3	78,2	79,2	82,2	84,0	82,3	81,4	82,1
Словакия	53,0	53,6	58,7	62,1	65,4	70,3	68,8	71,8	73,8	77,9	74,8	76,6	77,6
Финландия	75,8	75,4	76,6	75,3	76,0	76,5	72,8	73,9	74,1	75,7	75,0	73,9	73,0
Швеция	64,7	64,3	65,6	64,5	63,9	64,0	64,2	63,6	64,9	63,2	60,7	61,8	60,3
Великобритания	90,0	89,3	89,7	89,8	87,8	88,2	88,2	88,9	88,3	87,8	88,7	87,3	87,8
Исландия	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Лихтенщайн	:	:	:	:	:	95,8	95,0	95,0	95,1	96,3	96,5	96,9	96,6
Норвегия	83,5	84,0	85,1	86,3	86,0	85,2	85,3	84,7	85,0	84,0	85,0	84,3	85,3
Швейцария	55,1	56,0	57,5	58,6	57,8	57,5	56,7	56,0	53,1	55,5	54,4	54,1	53,9
Македония	86,9	87,1	92,3	93,6	92,6	91,3	93,1	88,4	84,3	89,0	89,0	91,8	92,2
Турция	94,3	95,3	95,5	94,6	94,4	94,8	94,9	94,9	94,5	94,6	94,4	94,7	94,7

⁷² <<http://epp.eurostat.ec.europa.eu/tgm/refreshTableAction.do?jsessionid=9ea7d07e30dcd735b4904ed54b548ae4bbb601ccd21c.e340aN8Pc3mMc40Lc3aMaNyTbx4Oe0?tab=table&plugin=1&pcode=tsdtr220&language=en>>(достъп на 01.07.2014).

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

В ретроспективен план след 2000 г. страни като Латвия (32,98%) и Естония (40,29%), както и Литва (55,62%), Швейцария (55,86%) и Румъния (58,36%), се отличават с най-ниски средни относителни дялове на автомобилния транспорт. Причините могат да се свържат с добре развити други транспортни алтернативи и по-специално на железопътния транспорт. За държавите от бившия социалистически блок е характерно, че имат изградена много широка железопътна инфраструктура, което е основна предпоставка за отчетените резултати, които за преобладаващата част от икономиките са под средните нива за целия ЕС.

В страни като Швейцария, железопътният транспорт е основен като швейцарските железници обръщат необходимото внимание на товарните и най-вече на комбинираниите.⁷³ Модерният подход в организацията на превозните дейности повлиява за ниските равнища на относителния дял на автомобилния транспорт в общата транспортна дейност на страната, които варират между 53,1% (2008) и 58,6% (2003).

Островните държави Малта, Кипър и Исландия се открояват със 100% относителен дял на автомобилния транспорт в границите на страните, което е обезпечено със сериозна изграденост на пътна мрежа както на 100 кв. км площ, така и на 1000 души население. По първия показател Малта регистрира най-висок резултат в света от 979,747 км на 100 кв. км площ като изпреварва Япония, а Кипър с резултат 216,258 км на 100 кв. км площ им отстъпва, но изпреварва страни като Италия, Германия, Франция и др. Исландия е обезпечила своето население с 40,884 км пътища на 1000 души, което е едно от най-високите степени на осигуреност в международната транспортна мрежа.

Непосредствено след абсолютните фаворити се класират през 2012 г. Ирландия с 99,1%, Гърция с 98,7%, Испания 95,2%, Португалия и Люксембург с 93,2%, които през годините поддържат нива, надхвърлящи 90-те процента.

Ако разгледаме връзката на автомобилния транспорт с дължината на пътна мрежа ще установим, че по гъстота на 1000 кв. км площ японската пътна мрежа изпреварва със 1395,831 км Германия, която е втората страна с най-високи стойности по този показател.

⁷³ Тасев, Й. и Д. Нитова. Железопътните възли в Швейцария. // сп. Железопътен транспорт, бр. 9, 2011, с. 32 – 37.

<<http://www.jptactis.com/article.php?src=compiled/2011/8/JPT-9-Tasev.htm>> (достъпен на 25.07.2014).

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

Общата дължина на шосетата в Германия е над 640 000 км, към 2012 г. междуградските шосета възлизат на 230 782 км, от тях 12 819 км са магистрали⁷⁴(вж. табл. 2).

Таблица 2

Показатели за гъстота и степен на задоволеност с пътната мрежа на 20-те държави с най-голяма дължина на пътищата в света⁷⁵

Държави	Пътища в км	Територия в кв. км	Брой население	Гъстота на пътната мрежа в км на 1000 кв. км територия	Степен на задоволеност с пътна мрежа в км на 1000 жители
САЩ	6 586 204	9 826 675	316 668 567	670,237	20,798
Китай	4 106 387	9 596 961	1 349 585 838	427,884	3,043
Индия	4 689 842	3 287 263	1 220 800 359	1426,671	3,842
Бразилия	1 580 964	8 514 877	201 009 622	185,671	7,865
Япония	1 210 251	377 915	127 253 075	3202,442	9,511
Канада	1 042 300	9 984 670	34 568 211	104,390	30,152
Русия	1 283 387	17 098 242	142 500 482	75,060	9,006
Франция	1 028 446	643 801	65 951 611	1597,460	15,594
Австралия	823 217	7 741 220	22 262 501	106,342	36,978
Испания	683 175	505 370	47 370 542	1351,831	14,422
Германия	645 000	357 022	81 147 265	1806,611	7,949
Швеция	579 564	450 295	9 119 423	1287,076	63,553
Италия	487 700	301 340	61 482 297	1618,438	7,932
Индонезия	496 607	1 904 569	251 160 124	260,745	1,977
Полша	412 035	312 685	38 383 809	1317,732	10,735
Великобритания	394 428	243 601	63 395 574	1618,438	6,222
Мексико	377 660	1 964 375	116 220 947	192,255	3,250
Южна Африка	364 131	1 219 090	48 601 098	298,691	7,492
Турция	385 748	783 562	80 694 485	492,301	4,780
Пакистан	262 256	796 095	193 238 868	329,428	1,357

⁷⁴[Statistisches Jahrbuch 2012 Statistisches Jahrbuch. Deutschland und Internationales. Wiesbaden, Statistisches Bundesamt, 2012. ISBN 978-3-8246-0990-1, p. 16.](https://www.destatis.de/DE/Publikationen/StatistischesJahrbuch/StatistischesJahrbuch2012.pdf?__blob=publicationFile) <https://www.destatis.de/DE/Publikationen/StatistischesJahrbuch/StatistischesJahrbuch2012.pdf?__blob=publicationFile> (достъпена 17.07. 2014).

⁷⁵<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/rankorder/2085rank.html?countryname=Romania&countrycode=ro®ionCode=eur&rank=55#ro> (достъпен на 27.07.2014).

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

Последна по показателя гъстота на пътната мрежа от разглежданите държави е Русия със стойности от 75,060 км. на 1000 кв. км територия. Огромната разлика, която се откроява между страните, е логичен резултат от голямата обща територия на Руската Федерация и сравнително ограничените териториални граници на японските острови.

Четвъртата по територия страна в света е Китайската народна република (след Русия, Канада и САЩ) с 9 596 961 км² (от тях 9 326 410 км² са суша, а 270 550 км² – вода), което представлява 6,5% от земната площ. По показателя „гъстота на пътната мрежа на 1000 кв. км площ” тя калкулира резултат от 427,884 км. По-ниски резултати регистрират Русия (75,060 км), Канада (104,390 км), Австралия (106,342 км), Бразилия (185,671 км), Индонезия (260,745 км), Южна Африка (298,691 км) и Пакистан (329,428 км). Реално Китай разполага с огромна и гъста транспортна мрежа, измерена като обща дължина на пътищата и за няколко години от четвърта в света с пътна мрежа от 1 930 544 км към 2005 г., достига второ място в класацията с 4 106 387 км. Системата от магистрали се развива бързо и „експерти оценяват, че до 2015 година, общата дължина на аутобаните в Китай ще достигне 110 000 километра и те ще покриват почти всички градове с население от 200 000 души. Не би било пресилено да се каже, че по отношение на пътното строителство за 20 години Китай ще постигне това, което САЩ и Япония са направили за 40”.⁷⁶

С обща дължина на пътищата в Индия от 4 689842 км, страната разполага с третата по големина пътна мрежа в света. По отношение на параметрите, които отчита за гъстота, тя изпреварва държави като САЩ, Китай, Бразилия. Индия има изградени 199 439 км магистрали, от тях 950 км се класифицират като експресни. Южноазиатската република разполага с мрежа от национални магистрали, свързващи всички по-големи градове, което е от особена важност за икономиката на страната, тъй като 65% от товарите и 80% пътническият трафик се транзитират с автомобилен транспорт.

От своя страна най-силната икономика на Латинска Америка – Бразилия, е единствената от този континент, която се позиционира сред 15-те държави с най-голяма дължина на пътищата в света. Магистралите се явяват основните транспортни артерии за превоз на товари и пътнически трафик в Бразилия.

⁷⁶Бързото разширяване на пътната мрежа в Китай. <<http://bulgarian.cri.cn/1041/2013/06/28/1s121899.htm>> (достъпен на 28.08.2014).

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

В останалата част от изследваните държави се наблюдават по-умерени граници на отчитаните данни във връзка с автомобилния транспорт, но в обобщен план се регистрира сериозен интерес към пътните превози, което може да се обвърже с редица причинно-следствени връзки, по-важните от които можем да сведем до:

- Системното изграждане на автомагистрална мрежа в целия свят.
- Унифицирането на транспортната политика между страните членки на ЕС, въпреки че все още се прилагат и редица местни правила.
- Високата степен на обвързаност между републиканските пътни мрежи в Европа, което осигурява изключително бързо и надеждно транспортно обслужване.
- Високата гъвкавост на автомобилния транспорт и единствената транспортна алтернатива, която позволява осъществяване на доставки на принципа „от врата до врата“, без да е необходимо междинно претоварване на друго превозно средство.
- Високият относителен дял на малките и средните предприятия обуславя и сравнително малките размери на пратките, което прави икономически ефективен автомобилния транспорт.
- Елиминирането на физическата проверка на стоките на границите, когато се преминава през транзитни държави, ако превозните средства са одобрени по конвенцията ТИР.
- Разходите за опаковане са сравнително ниски.
- Разходите за поддържане на стокови запаси също са ниски в резултат на редуцираните изискуеми нива на запасите при използването на автомобилен транспорт.
- Други.

Посочените фактори оказват влияние върху развитието на автомобилния транспорт, но с оглед обективното проследяване на неговото състояние в международен мащаб, следва да оценим извършената работа, измерена в тонкилометри (вж. табл. 3) .

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

Таблица 3

Превозна работа на автомобилния транспорт в избрани страни за 2012 г.⁷⁷

№	Държава	Превозна работа на товарен автомобилен транспорт, млн. ткм				Превозна работа на пътнически авто транспорт, млн. пкм	
		национален		международен		2012	Δ 12/11 %
		2012	Δ 12/11 %	2012	Δ 12/11 %		
1	Русия	178 058	11,0	4 489	91,4	*	*
2	САЩ	*	*	*	*	4 731 254	-0,7
3	Канада	*	*	*	*	*	*
4	Мексико	*	*	*	*	*	*
5	Германия	191 264	-4,2	36 852	-10,8	*	*
6	Полша	83 604	-1,6	*	*	*	*
7	Франция	155 247	-7,7	9 226	-4,0	191 163	-1,7
8	Великобритания	*	*	*	*	487 000	-0,4
9	Япония	*	*	*	*	*	*
10	Швеция	30 366	-9,1	3 110	-11,9	53 068	-0,5
11	Турция	*	*	*	*	*	*
12	Швейцария	*	*	*	*	*	*
13	Румъния	9 443	5,6	12 612	14,1	*	*
14	Испания	131 755	-5,9	65 789	2,0	*	*
15	Италия	*	*	*	*	76 535	-7,1
16	Финландия	16 629	-5,9	2 711	26,4	54 235	-0,4
17	Австралия	203 964	4,6	*	*	236 584	1,6
18	Австрия	10 868	0,8	9 490	-12	*	*
19	Грузия	637	1,4	*	*	*	*
20	Чехия	14 414	-3,9	36 814	-7,6	*	*
21	Нова Зеландия	*	*	*	*	*	*
22	Литва	2 438	5,1	21 011	9,5	1 789	10,0
23	Норвегия	12 502	8,2	2 290	0,8	*	*
24	България	6 299	-3,3	18 089	23,1	2 207	7,2
25	Португалия	8 023	-19,5	17 277	-8,7	*	*
26	Унгария	9 154	-13,2	24 372	1,6	40 215	-0,9
27	Азърбайджан	12 993	7,6	314	10,6	*	*
28	Словакия	5 075	3,0	24 429	1,3	*	*
29	Словения	1 374	-18,9	10 641	0,9	*	*

⁷⁷Международен транспортен форум – KeyTransportStatistics 2012
<www.internationaltransportforum.org/statistics/shortterm/QCountryNotes.pdf> (достъпен на 24.08.2014).

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

30	Естония	1 288	-3,9	5 809	11,1	*	*
31	Хърватска	4 145	-5,2	4 504	-1,1	*	*
32	Сърбия	442	-0,9	2 032	39,2	192	39,1
33	Латвия	2 438	5,1	21 011	9,5	726	-0,3
34	Дания	10 248	-14,8	4 387	7,1	1 692	-0,4
35	Молдова	*	*	*	*	*	*
36	Ирландия	*	*	*	*	*	*
37	Албания	*	*	*	*	*	*
38	Люксембург	449	-3,0	4 387	-28,3	390	-21,2
39	Македония	945	-0,1	5 516	24,4	764	0,9
	Общо за ЕС	690 554	-5,6	316 568	-0,7	909 020	-1,3
	Общо за ОИСР	886 224	-3,4	257 584	-3,5	5 872 135	-0,7

Показателите за превозна работа на автомобилния транспорт през 2012 г. спрямо 2011 г. са с разнопосочни значения за отделните държави както по отношение на товарния, така и за пътническия транспорт като по-значителни са разликите при превоза на товари. Измерването на извършената работа съотнася обемите на превозената продукция/ пътници към изминатите километри, което е икономически значим измерител, с оглед очертаване границите на работния интензитет на подвижния състав. В международен аспект Русия отбелязва 91,4% ръст, което е индикатор за излизане от кризата на руската икономика и повишаване на ликвидността, търсенето и предлагането на този сегмент от транспортния пазар. Положителни резултати в това направление се забелязват и при Сърбия (39,2%) Финландия (26,4%), Македония (24,4%), България (23,1%) и пр. Определено съживяването на транспортния сектор може да служи като обективен ориентир относно макроикономическата обстановка в национален и международен план, защото на практика то е отражение на икономическата активност на стопанските субекти. В особена степен това важи за автомобилния транспорт предвид факта, че той е най-предпочитаната алтернатива в преобладаващата част от страните.

По-значими спадовете се забелязват при Люксембург (-28,3%), Швеция (-11,9%), Германия (-10,8%), което не може да се свърже с ниски икономически показатели, защото Германия, например, отбелязва ръст на износ (FOB) с 4,4 % и на внос (CIF) с 0,7 % през 2012 г. спрямо 2011 г. От 2001 г. се забелязва една положителна тенденция в използването

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

на железопътния транспорт при превоза на товари, макар и все още в тесни граници, което неминуемо ще преориентира товари от пътните към железопътните германски превозвачи.

Изводи

На основата на проведените анализи могат да бъдат систематизирани редица изводи, по-важните, от които са:

- Автомобилният транспорт е най-широко използваната алтернатива в световен мащаб.
- С най-ниски средни относителни дялове на автомобилния транспорт от включените страни в настоящото изследване се отличават Латвия, Естония, Литва, Румъния и Швейцария като причините могат да се свържат с добре развити други транспортни алтернативи и по-специално на железопътния транспорт.
- Малта, Кипър и Исландия се открояват със 100% относителен дял на автомобилния транспорт в границите на страните, което е обезпечено със сериозна изграденост на пътна мрежа както на 1000 кв. км площ, така и на 1000 души население.
- Непосредствено след островните държави по показателя относителен дял на автомобилния транспорт се подреждат Ирландия, Гърция, Испания, Португалия и Люксембург, което е следствие от ниската активност главно на железопътния транспорт.
- Най-гъста пътна мрежа в света е изградила Япония, която изпреварва Германия.
- По показателите за превозна работа отчитаме спад общо за ЕС и за ОИСР през 2012 г. спрямо 2011 г. както по отношение на товарния автомобилен транспорт, така и на пътническия, което може да се дължи на две основни причини: едната, свързана с преориентирането на пътници и товари към други транспортни алтернативи в търсенето на баланс в транспортния сектор, а другата да бъде причинно-обусловена от лек икономически спад през последната година, включена в изследването.

Заклучение

В глобален мащаб автомобилният транспорт заема стратегически позиции и консолидира превозвачите около едно икономически ефективното транспортно решение, което независимо от екологичните отпечатъци, съпътстващи превозната дейност, при равни други условия, се откроява с високи нива на търсене и предлагане.

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

В средносрочна и дългосрочна перспектива транспортните приоритети следва да се преориентират извън обсега на автомобилния транспорт и да се стимулира развитието на природосъобразните възможности, каквито са железопътният и водният транспорт.

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

ОПТИМИЗИРАНЕ НА ТРАНСПОРТНАТА ПОЛИТИКА ПРИ ПРЕВОЗА НА ОПАСНИ ТОВАРИ СЪС СУХОПЪТЕН ТРАНСПОРТ

*Докторант Петя Христова, Университет за национално и световно
стопанство*

Катедра “Икономика на транспорта”

Резюме: Целта на доклада е представяне и анализ на съществуващата транспортна политика в Република България и Европейския съюз, касаеща превоза на опасни товари със сухопътен транспорт. В доклада се разглеждат различни начини за засилване влиянието на транспортната политика сред участниците при реализирането на превозите със сухопътен транспорт на опасни товари, както и възможните средства за оптимизиране на тази политика.

Ключови думи: законодателство, компетентни органи, контрол, оптимизиране

Увод

С приетото от правителството решение Република България да се присъедини към Европейския Съюз, страната ни изцяло променя своята транспортна политика. Разделението на управители на инфраструктура и превозвачи още през 2002 г. допълнително допринася за големите различия, които транспортната политика претърпява. Като отделна и силно влияеща на икономиката на страната ни е политиката, касаеща превоза на опасни товари със сухопътен транспорт. В резултат на това почти 15 години след началото на реформите в транспортния сектор, необходимостта от оптимизирането на транспортната политика е повече от наложително.

Общозвестно е, че превоза на опасни товари представлява значителен риск за аварии, инциденти и произшествия. Затова се предприемат мерки, които да гарантират, че този превоз се извършва при възможно най-добрите условия на сигурност и безопасност. През 1994 г. са установени еднообразни правила за автомобилния и за железопътния превоз на опасни товари, съответно чрез Директива 94/55/ЕО на Съвета от 21 ноември 1994 г. относно сближаване на законодателствата на държавите-членки по отношение на автомобилния превоз на опасни товари и

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

Директива 96/49/ЕО на Съвета от 23 юли 1996 относно сближаване на законодателствата на държавите-членки по отношение на железопътния превоз на опасни товари. С оглед създаването на общ режим, покриващ всички аспекти на вътрешния превоз на опасни товари, Директиви 94/55/ЕО и 96/49/ЕО се замениха от една директива – 2008/68/ЕО.

Текущо състояние

Опасните товари се приемат за превоз, ако отговарят на изискванията, установени в Европейската спогодба за международен превоз на опасни товари по шосе (ADR) и Правилника за международен железопътен транспорт на опасни товари (RID) към Конвенцията за международни железопътни превози (COTIF), при превоз на опасни товари на територията на Република България, между държави - членки на Европейския съюз, и между договорните държави по ADR и RID, а при превоз на опасни товари между страни - членки на Съглашението за международно железопътно сточно съобщение от 1951 г. (СМГС) - на изискванията на Приложение II на СМГС, на изискванията на международните двустранни и многостранни споразумения за отклонение от някои предписания или облекчен режим при превозите на опасни товари, както и на условията, предвидени в Наредба № 40 за условията и реда за извършване на автомобилен превоз на опасни товари, Наредба № 46 за железопътен превоз на опасни товари и Наредба № 53 за комбиниран превоз на товари.

Държавите-членки на ЕС са договарящи се страни по Европейската спогодба за международен превоз на опасни товари по шосе (ADR) и на Правилника за международен железопътен транспорт на опасни товари (RID). ADR и RID представляват съответно Приложение I.1 и II.1 от Директива 2008/68/ЕО и въвеждат еднообразни правила за безопасен национален и международен превоз на опасни товари. Тези правила хармонизират в цялата европейска Общност условията, при които се превозват опасните товари, с оглед гарантиране на правилното функциониране на общия транспортен пазар. Приложенията към директивата за превоза на опасните товари се изменят и допълват на всеки две години, с оглед адаптиране към научния и технически прогрес, включително и към развитието на новите технологии за следене и проследяване. В процеса на адаптация по-специално се вземат под внимание новите разпоредби, включени в ADR и RID, като измененията в двата документа влизат в сила едновременно. Поради сложността и спецификата, залегнала в ADR и RID, Европейската Комисия осигурява на

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

държавите-членки подходяща финансова подкрепа, доколкото е уместно, за превода на ADR и RID и на измененията им на техните официални езици.

Шосейната и железопътната мрежа на страната ни е до голяма степен изградена и е в състояние да задоволи значително по-високо търсене на транспортни услуги. Поради просрочените ремонти, състоянието ѝ като цяло е незадоволително, което оказва негативно влияние върху допустимите максимални скорости, времепътуванията, комфорта и експлоатационните разходи за движение. В голямата си част не отговаря на съвременните изисквания за оперативна съвместимост и би могло да представлява проблем за безопасността на превозите. Качеството на транспортната услуга на опасни товари е на незадоволително ниво при относително високи инфраструктурни такси за достъп, целящи да покрият в по-голяма степен дефицита за поддържането на мрежата, резултат от ниския трафик като цяло.

Опасни товари

Под термина „опасни товари” се подразбират веществата и предметите, които са забранени за превоз по шосе или железен път, или са разрешени за такъв превоз при определени условия. Опасните товари се класифицират според основната им опасност в следните класове:

клас 1.	Взривни вещества и изделия
клас 2.	Газове
клас 3.	Запалими течни вещества
клас 4.1.	Твърди запалими вещества, саморазпадащи се вещества и десенсибилизирани взривни твърди вещества;
клас 4.2.	Самозапалващи се вещества
клас 4.3.	Вещества, които отделят запалителни газове в съприкосновение с вода
клас 5.1.	Вещества, поддържащи горенето (оксидираци)
клас 5.2.	Органични пероксиди
клас 6.1.	Токсични вещества
клас 6.2.	Заразни вещества
клас 7.	Радиоактивни материали
клас 8.	Разяждащи вещества
клас 9.	Други опасни вещества и изделия

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

Поименен списък с опасни вещества и предмети е вписан в Таблица 3.2.А на съответните ADR и RID и съставлява обем от 250 страници.

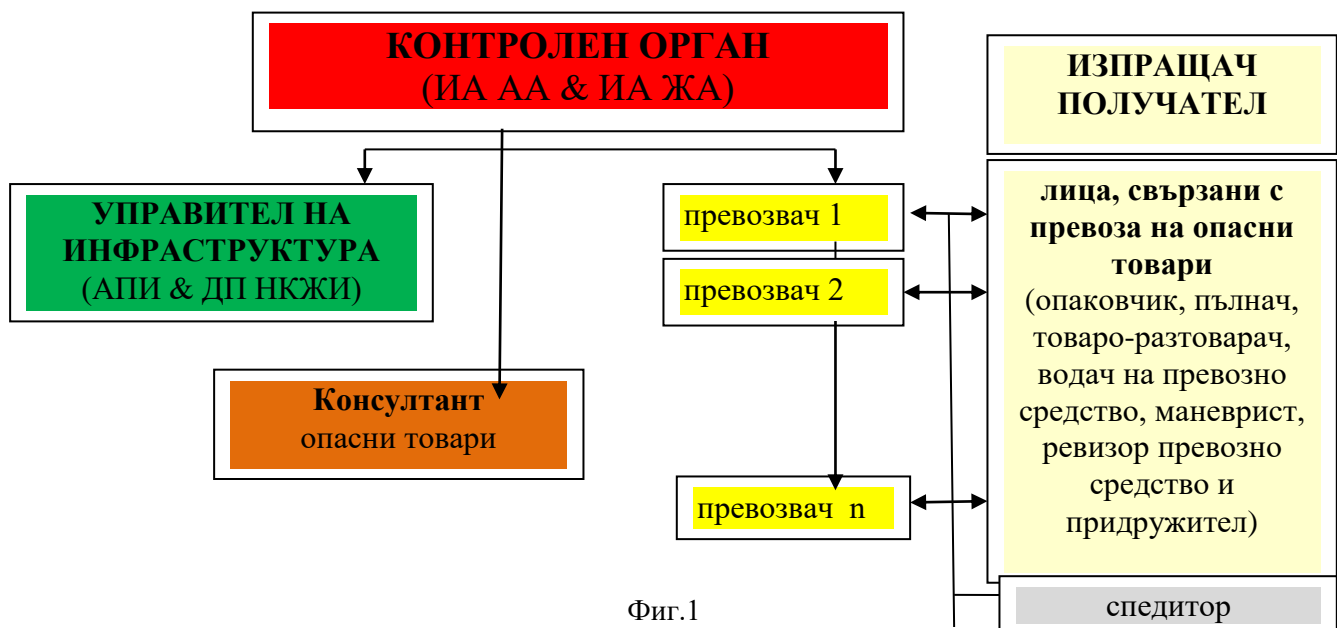
Основни участници

Основните участници в превоза на опасни товари със сухопътен транспорт за Република България са изпращач, превозвач, получател, управител на инфраструктурата, консултант по безопасността на превозите на опасни товари, лица, свързани с превоза на опасни товари, следитор и компетентни органи за осъществяване на контрол.

Участниците в превоза на опасни товари и свързаните с него товаро-разтоварни дейности трябва да вземат съответните мерки в зависимост от естеството и размера на предвидимите опасности, за да се избегнат щети и, при необходимост, да се сведат до минимум техните последствия. Те трябва да съблюдават изискванията на ADR и RID в своята област на действие.

Когато съществува риск обществената безопасност да бъде пряко застрашена, участниците са длъжни незабавно да уведомят аварийните служби и да им осигурят данните, необходими за предприемане на действия от страна на последните.

Разпоредбите на Наредба № 40 за условията и реда за извършване на автомобилен превоз на опасни товари, Наредба № 46 за железопътен превоз на опасни товари и изискванията на Наредба № 53 разписват основните задължения на участниците. На фиг.1 по-долу са представени основните участници в превоза на опасни товари със сухопътен транспорт.



Фиг.1

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

Срещани проблеми

Основният проблем за Република България е липсата на единна национална политика в областта на превозите на опасни товари. Спогодбата ADR и Правилника RID, както и техните изменения на всеки две години се изготвят, гласуват и приемат от Комитета за превоз на опасни товари към Икономическата комисия за Европа на Организацията за обединените нации (ИКЕ на ООН) на ниво ООН и от Комитета за превоза на опасни товари по шосе, железен път и вътрешно-водни пътища (TDG) към Европейската Комисия. На национално ниво, политиката свързана с превоза на опасни товари със сухопътен транспорт се провежда от три независими институции – Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация” за превоза по шосе, Изпълнителна агенция „Железопътна администрация” за превоза по железен път и дирекция „Безопасност, технически надзор и управление при кризи” към Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията. Различните наредби, транспониращи в себе си разпоредбите на една единствена директива – Директива 2008/68/ЕО води след себе си различия в издаваните документи от различните институции, упоменати по-горе, които в международното и европейско право са еднозначно определени. Така например едно лице, което иска да стане консултант по безопасността на превозите на опасни товари по шосе и по железен път се явява на два изпита към различни институции и различни изпитни комисии, като голяма част от изпитните въпроси третираат едни и същи разпоредби. След успешно полагане на изпита същото това лице получава удостоверение, с отбелязан вида транспорт по който е издържал изпита.

Липсата на квалифицирани експерти в областта на превозите на опасни товари и свободното владение на един от работните езици на ООН – английски, немски или френски език, на най-висше държавно ниво, довежда до забавяне на предприемане на необходимите мерки от период измерван в години. Ясен пример за това са разпоредбите на чл.62, ал.7 от Закона за железопътния транспорт, в който критериите за регистриране на обучаваща организация за консултанти по безопасността на превозите на опасни товари са реално критериите, вписани в RID за изпитваща организация.

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

Мерки за предприемане

Независимо от своя характер, мерките свързани с превоза на опасни товари със сухопътен транспорт касаят постигането на една единствена цел – ограничаване на рисковете, свързани с превоза на опасни товари по шосе и железен път. Когато съществува риск безопасността да бъде пряко застрашена, участниците в превоза и свързаните с него товаро-разтоварни дейности са длъжни незабавно да уведомят аварийните служби и да им осигурят данните, необходими за предприемане на действия от страна на последните. С оглед осигуляване на сигурността на превозните средства, които транспортират опасни товари с висок рисков потенциал, трябва да използват устройства, оборудване или методи за защита срещу кражба на техния товар. Прилагането на защитните мерки не трябва да застрашава реагирането в извънредни ситуации.

Друга мярка за предприемане от страна на държавата по отношение на превоза на опасни товари и свързаните с него товаро-разтоварни дейности е създаване на условия за привличане на частни инвеститори за извършването на дейности от обществен интерес посредством изграждането и поддържането на привлекателни бъдещи обекти. Концесията е една от възможностите, която дава право на експлоатация върху обект и/или на услуга от обществен интерес, предоставен/а от концедента АПИ или ДП НКЖИ, срещу задължението на концесионера да изгради и да управлява и поддържа обекта на концесията или да управлява услугата на свой риск.

Повишаване на компетентността на заинтересованите лица и на обществото като цяло от рисковете, свързани с превоза на опасни товари е повече от наложителен.

Определяне на маршрути за превоз, далеч от населени места и съкращаване на времето на престой на превозните средства, превозващи опасни товари е проблем, съществуващ от години и слабо засегнат в действащите разпоредби на националното законодателство.

Модернизация на системите за безопасност и сигурност, използвани за превоз на опасни товари, с оглед постигане на висока степен на безопасност и сигурност на този вид транспорт, както и ограничаване на негативното въздействие на транспорта върху хора, имущество и околната среда са следващата мярка необходима за съвместно предприемане от страна на държавата и частния сектор.

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

Своевременното издание на официален превод на български език на измененията на ADR и RID, достъпен до потребителите е друг проблем, който предстои да бъде разрешаван не само на национално ниво, но и на европейско. Европейска Комисия отпуска на всяка държава-членка финансова помощ за превода на официалния ѝ език. България има възможност да кандидатства след като са официално публикувани измененията с оглед вписване на броя на страниците за превод в документацията за отпускане на грант. Задължението за провеждане на Обществена поръчка съгласно българското законодателство допълнително удължава срока за осъществяването на превода и отчитането пред ЕК. По този начин реално обновеният вариант на ADR и RID на български език е наличен 6 месеца или по-малко от действащите 2 години.

Изключения за превоз на опасни товари

Разпоредбите на международното, европейското и националното законодателство не се прилагат по отношение на превоз на опасни товари, извършван под пряката и физическа отговорност или надзор на въоръжените сили, превози, извършвани от или под надзора на съответните служби, след настъпване на аварийни ситуации, доколкото с тези превози се налага осъществяване на спешни мерки с цел ограничаване, абсорбиране и транспортиране на опасните товари към обезопасено място и превозите, извършвани изцяло на територията на определено предприятие.

Изключени от разпоредбите остават и безопасните и здравословни условия на труд при товарене, разтоварване и превоз на опасни товари с автомобилен и/или железопътен транспорт, както и други освобождавания по ADR или RID. Хармонизирането на условията, приложими за националния превоз на опасни товари, по никакъв начин не възпрепятстват вземането под внимание на някои специфични национални обстоятелства. следователно, транспортната политика на ЕС позволява на държавите-членки при определени условия да предоставят някои дерогации при определени условия. такива дерогации се изброяват в директива 2008/68/ЕС като „Национални дерогации“.

Заклучение

Всяка държава-членка на ЕС в съответствие с точка 34 от Междунституционалното споразумение за по-добро законотворчество е длъжна да изготвя за себе си и в интерес на Общността собствена таблица, която, доколкото е възможно, илюстрира съответствието между разпоредбите на европейското

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

законодателство и мерките за нейното транспониране в националното. Всяка държава-членка има право да урежда или да забранява превоза на опасни товари на нейна територия, на основания различни от безопасност, като национална сигурност или защита на околната среда, както и да прилага по-строги правила по отношение на националните превозни операции, извършвани с използването на средства за транспорт, регистрирани или пуснати в движение на нейна територия. Тези разпоредби следва да са ясни и конкретни и да съставляват част от политиката на страната за превоз на опасни товари.

Водещите страни в превоза на опасни товари като Финландия и Канада имат действащи свои собствени национални стратегии за този вид транспорт още от 2006 г., т.е. те ясно са осъзнали важността на политиката при превоза на опасни товари. Липсата на такава в Република България, както и омаловажаването на значимостта на тази политика от правителствата през последните години, изразено и чрез липсата на проекти и финансиране поражда тревога не само сред транспортните среди, но и сред обикновените граждани.

Използвана литература

1. Директива 2008/68/ЕО на Европейския Парламент и на Съвета от 24 септември 2008 г. относно вътрешния превоз на опасни товари;
2. ADR“ - Европейската спогодба за международен превоз на опасни товари по шосе, сключена в Женева на 30 септември 1957 г., така както е изменена;
3. „RID“ - Правилника за международен железопътен транспорт на опасни товари, включен в притурка В към Конвенцията за международни железопътни превози (COTIF), сключена във Вилнюс на 3 юни 1999 г., така както е изменен.

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

УТВЪРЖДАВАНЕ НА КЛЪСТЕР „ЗЕЛЕН ТОВАРЕН ТРАНСПОРТ”, КАТО ФАКТОР ЗА РАЗВИТИЕ НА ИНТЕРМОДАЛНИЯ ТРАНСПОРТ В БЪЛГАРИЯ

*Докторант Веселин Грозданов, Университет за национално и световно
стопанство*

Катедра „Икономика на транспорта“

*Докторант Людмил Иванов, Университет за национално и световно
стопанство*

Катедра „Икономика на транспорта“

Магистър инженер Недко Ананиев, Клъстер „Зелен товарен транспорт”

Резюме: Тема на доклада е представяне проект „УТВЪРЖДАВАНЕ НА КЛЪСТЕР „ЗЕЛЕН ТОВАРЕН ТРАНСПОРТ”, КАТО ФАКТОР ЗА РАЗВИТИЕ НА ИНТЕРМОДАЛНИЯ ТРАНСПОРТ В БЪЛГАРИЯ”. Цел на проекта е развитие и утвърждаване на Клъстер „Зелен товарен транспорт”, като фактор за повишаване на конкурентоспособността на българските предприятия в сектора на интермодалният транспорт. Създаване на модел и среда за предлагане на нови продукти и услуги, насърчаване на инвестициите в съвременни технологии и оборудване.

Ключови думи: клъстер, товари, инвестиции, интермодален транспорт

В представения проект са разгледани формулираните и одобрени от Министерство на икономиката и енергетиката специфични цели, проектни дейности и очаквани резултати. Особено внимание е отделено на постигане устойчивостта на резултатите от проекта. Стратегическа цел за развитието на Клъстера в дългосрочен план е възможното

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

му развитие като консултант и създаване на български интермодален оператор, който да запълни празнината между товародателите и получателите на товари.

Клъстерът е съвкупност от фирми, доставчици, поддоставчици на услуги, фирми от сходни производства и свързаните с тях институции (правителство, бизнес организации, академични общности, финансови институции и др.). В зависимост от характера на връзките между фирмите в клъстера може да говорим за: вертикални, хоризонтални и секторни клъстери:

1 При хоризонталния клъстер фирмите са на едно и също равнище на производство и маркетинг;

2. При вертикалния клъстер фирмите са на последователни нива на производство и маркетинг. При тези клъстери фирмите са от различни сектори;

3. При секторните клъстери фирмите са от един сектор.⁷⁸

Друга дефиниция за клъстер е следната - "географски свързана концентрация от сходни, взаимнообвързани или допълващи се фирми с активни канали за делови взаимоотношения, комуникация и диалог, които ползват обща специализирана инфраструктура, пазари на труд и услуги, и са изправени пред общи възможности за развитие и заплахи."⁷⁹

Според К. Кетълс клъстер е „група компании и институции, намиращи се в един специфичен географски район, които са свързани чрез взаимозависимости като произвеждат сродна група продукти и/или услуги.“⁸⁰

„КЛЪСТЕР ЗЕЛЕН ТОВАРЕН ТРАНСПОРТ” е сдружение с нестопанска цел на юридически и физически лица. То е регистрирано съгласно разпоредбите на Закона за юридическите лица с нестопанска цел /ЗЮЛНЦ/ през 2012г. Предметът на дейност е информационна, интеграционна, консултантска и координационна дейност за подпомагане и развитие на интермодалните превози и свързаните с тях услуги, както и всяка друга нестопанска дейност в съответствие със Закона за юридическите лица с нестопанска цел.

⁷⁸ Money.bg

⁷⁹ Money.bg

⁸⁰ move-it.eu

Научно-практическа конференция
”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”



Фигура №1 Лого на Клъстер „Зелен товарен транспорт“

Органи на управление на сдружението са:

1. Общо събрание;
2. Управителен съвет;
3. Председател на УС;

Членове на сдружението са:

„Екологистикс“ ЕООД
ВТУ „Тодор Каблешков”
„Транс Балкани“ ООД
„Транс Експрес“ ЕООД
„ТрансГео“ ООД
„БЖК“ АД

„Булмаркет ДМ” ООД
„СОМАТ“
„Дискордия“ АД
„Трайдънт Фрейт“ ООД
„БМФ Порт Бургас” ЕАД

„Студио Гурков“ ЕООД
„Глоуб Интернешънъл“ ЕООД
„Бизнес Консулт“ ЕООД
„Перфект Плюс“ ЕООД
„СТ Транс“ ЕООД

Научно-практическа конференция
”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”



Фигура №2

**Проект: „УТВЪРЖДАВАНЕ НА КЛЪСТЕР „ЗЕЛЕН ТОВАРЕН ТРАНСПОРТ”,
КАТО ФАКТОР ЗА РАЗВИТИЕ НА ИНТЕРМОДАЛНИЯ ТРАНСПОРТ В БЪЛГАРИЯ”**



Фигура №3

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

Проект: „УТВЪРЖДАВАНЕ НА КЛЪСТЕР „ЗЕЛЕН ТОВАРЕН ТРАНСПОРТ”, КАТО ФАКТОР ЗА РАЗВИТИЕ НА ИНТЕРМОДАЛНИЯ ТРАНСПОРТ В БЪЛГАРИЯ”, се изпълнява по договор за безвъзмездна финансова помощ от 09.01.2013 г., по процедура „Подкрепа за развитието на клъстерите в България”, Приоритетна ос 2: „Повишаване ефективността на предприятията и развитие на благоприятна бизнес среда” на Оперативна програма „Развитие на конкурентоспособността на българската икономика 2007-2013. Проектът се осъществява с финансовата подкрепа на Оперативна програма „Развитие на конкурентоспособността на българската икономика 2007-2013”, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие и националния бюджет на Република България.

Цели на сдружението

- Обединяване на усилията на физически и юридически лица за развитие на интермодалния транспорт в България и съпътстващите го дейности;
- Интегриране на даденостите и възможностите на българската транспортна система;
- Интегриране на националните интермодални превози и терминали в международните интермодални мрежи;
- Популяризиране на интермодалността и на „зеленият“ транспорт;
- Съчетаване на различните видове транспорт в интеграция със съществуващите пристанищни, фериботни и вътрешни ЖП терминали;
- Интегриране на фериботните комплекси и българските черноморски контейнерни терминали с вътрешни интермодални терминали в единна транспортна верига;
- Разширяване на пазарния кръгзор на фидерните и фериботни оператори към товаропотоци от трети страни;
- Консолидация на товаропотоците на различните членове на клъстера и на техни партньори в блок-влакове, комбинирани, хъб до хъб и от врата до врата схеми;
- Внедряване на иновационни решения и технологии;
- Обединяване на усилията на водещи фирми в бранша за развитие на интермодалните превози и подпомагане на членовете на клъстера за повишаване на конкурентоспособността им;

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

Средства за постигане на целите на клъстера

- Изграждане на обща софтуерна и уеб базирана система, достъпна за членовете на клъстера за обмяна на информация за товари, свободен транспортен капацитет (вагони, контейнери, ремаркета и др.), нови продукти и терминални услуги;
- Създаване на база данни и систематизирането им в лесен за използване вид на товаропотоците (обслужвани с всички видове транспорт) от и за България;
- Предоставяне и обмен на информация на и между членовете на сдружението относно развитие на сектора, промени в законодателството и други обстоятелства, касаещи интересите на Клъстера и неговите членове.;
- Привличане на международни експерти, организиране и провеждане на семинари и курсове за обучение на специалисти;
- Участие в програми и проекти за подпомагане на развитието на клъстера;

Цели на проекта

Целта на проекта е развитието и утвърждаването на Клъстер „Зелен товарен транспорт”, като фактор за повишаване на конкурентоспособността на българските предприятия в сектора. Предоставяне на комплексни (интермодални) транспортни услуги, чрез подкрепа за изграждане и укрепване на административния и управленски капацитет на клъстера. Създаване на модел и среда за предлаганите нови продукти и услуги, разширяване на пазарния дял, привличане на нови членове на клъстера, както и насърчаване на инвестициите в съвременни технологии.

Специфични цели

- Да се изгради и развие административното тяло на Клъстера;
- Да се създадат нови устойчиви работни места;
- Да се популяризира дейността и името на Клъстера и привлекат нови членове;
- Да се изградят нови национални и транснационални връзки за сътрудничество;
- Да се проучат съществуващите възможности в сектора и изработи стратегия за развитие на Клъстера, включително разработване и предлагане на общи продукти;

Проектни дейности

- Продължителността на проекта е 24 месеца и се изпълнява на територията на Република България;

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

- Създаване и ресурсно обезпечаване на административното тяло на КЗТТ;
- Участие на управителното и административното тяло на Клъстера в обучения и други информационни мероприятия в България и чужбина;
- Публичност и визуализация;
- Семинари;
- Международна конференция в България за ЗЗТ;
- Създаване на интернет страница, вътрешна мрежа и база данни на клъстера;
- Изграждане на транснационални клъстерни връзки за насърчаване на сътрудничеството със сходни организации;
- Участие в национални и международни панаири и изложения;
- Проучване на състоянието и развитието на сектор „Интермодален товарен транспорт” в България, анализ и оценка;
- Разработване на обща стратегия за развитие на клъстера, включително план за действие, финансов план и програма за изпълнение;

Очаквани резултати

- Изградено и обезпечено административно тяло на клъстера и създадени 5 нови устойчиви работни места;
- Повишен капацитет на административното тяло на клъстера, посредством реализирани участия в национални и международни конференции, семинари и/или информационни събития, тренинги и/или срещи за обмен на опит;
- Работещ интернет сайт и информационна (VPN) мрежа;
- Изградени национални и транснационални връзки за сътрудничество и привлечени нови членове;
- Осигуряване на публичност и популяризиране на клъстера;

Устойчивост на резултатите от проекта

- Изградените ИКТ системи ще продължат да се използват от членовете на Клъстера, като се предвижда да станат достъпни и за други;
- След приключване на проекта членовете ще продължат да участват в издаването на електронен бюлетин;

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

- Участниците ще участват в бизнес срещи, конференции и други организирани мероприятия, след приключване на проекта;
- Ще бъдат организирани обучения и семинари, с участие на чуждестранни лектори;
- За реализиране на дейности с инвестиционен характер, ще бъдат изготвени проектни предложения;

Заклучение

Стратегическа цел за развитието на Клъстер „Зелен Товарен Транспорт“ в дългосрочен план е естествено развитие като български интермодален оператор, който да запълни празнината между товародателите, получателите и железопътния транспорт.

Използвана литература

1. Майкъл Е. Портър. Относно конкуренцията. Стр. 199;
2. Money.bg;
3. Move-it.eu;

Научно-практическа конференция
”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

ЗНАЧЕНИЕ И ПОЛЗА НА МОНИТОРИНГА И КОНТРОЛА ПРИ РЕАЛИЗАЦИЯ НА ИНВЕСТИЦИОННИ ПРОЕКТИ В ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА

*Доц. д-р Даниела Тодорова, Висше транспортно училище „Тодор Каблешков”,
Катедра „Икономика и счетоводство в транспорта”,*

Резюме: *Необходимо условие за функциониране на ефективна транспортна система е развитието на инфраструктурата. Подобряването на инфраструктурата зависи в голяма степен от структурата на инвестициите – съответно за модернизация, реконструкция, ново строителство.*

Основните инфраструктурни проекти се изпълняват главно чрез Оперативна програма „Транспорт” и „Транспорт и транспортна инфраструктура”. Оперативните програми се фокусират върху няколко стратегически проекта, които ще допринесат за постигане на устойчивост на българската транспортна система.

При изпълнението на инвестиционни проекти от съществено значение е провеждането на мониторинг и контрол, тъй като инвестиционен процес оказва съществено влияние върху качеството и конкурентноспособността на услугата предлагана от железопътния транспорт.

Ключови думи: *инвестиции, проект, инфраструктура, мониторинг, контрол*

Увод

Управлението на проекти изисква използването на постоянно действаща система за мониторинг и контрол на проекта, като взаимосвързана съвкупност от редица контролни дейности, процедури и различни механизми, които да се основават на единни принципи.

Системата на мониторинг обхваща анализирането на информация, отнасяща се за всяка страна при изпълнението на проекта. Основната задача на мониторинга е да осигури

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

за всички нужната информация за осъществяване на ефективен контрол. Поради тази своя функция, мониторинга се явява връзката между планирането и контрола.

Важно е да се отбележи, че инвестициите в транспортната система носят със себе си редица ефекти. Те от своя страна водят до повишаване на икономическата интеграция, увеличаване на социалната активност на хората, постигане на устойчиво развитие, както и икономическо приобщаване.

Именно затова разработването и реализацията на инфраструктурните проекти в транспортния сектор имат огромно значение за повишаване на достъпността, заетостта и ефективността. Това са част от социално-икономическите ефекти на инвестиционните инфраструктурни мероприятия.

Тези ефекти в условия на икономическа криза имат особено важно значение при формирането и разработването на инвестиционната политика, тъй като спомагат за постигането на ускорено развитие не само на транспортния сектор, но и на икономиката като цяло. Разбира се, от голямо значение за развитието на транспорта има по-ефективното усвояване на средствата по оперативните програми, чрез които трябва да се изградят големи, национално значими инфраструктурни проекти.

За успешна реализация на инфраструктурните транспортни проекти е необходима ясна, прозрачна и дългосрочна визия, осигуряване на финансови източници, както и не на последно място отговорност, контрол и ангажираност на всички институции и организации, имащи отношение към осъществяване на конкретните проекти. В условия на икономическа криза, когато финансирането на инвестиционните проекти е силно затруднено със собствени средства, от голямо значение е създаването на реални възможности за усвояване на значителните по размер ресурси от европейските фондове и програми.

Стимулирането на инвестициите е една от мерките за борба с кризата. В това отношение чрез различните пакети за стимулиране на инвестициите, транспортният сектор има голямо участие, тъй като чрез инфраструктурните проекти се стимулира търсенето на транспортни услуги. Проектите са изключително трудоемки и изискват сериозно отношение, строг контрол и прозрачност при извършване на всички дейности.

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

Ако се абстрахираме от кризата, ограничаването на финансовите източници води до реализация на по-малко проекти. Но от друга страна, ако се задълбочим върху дългосрочните ползи, както и влиянието им върху икономиката като цяло, то инвестициите в инфраструктура, са необходим и задължителен елемент, който влияе и върху икономическото развитие на страната. Затова е необходимо да се заложи на социалните ползи от инфраструктурните проекти, да се определи до каква степен даден проект е целесъобразен от гледна точка на цялото общество.

Предпоставка за реализиране на един инвестиционен проект е наличието на добре обмислена и перспективна идея. За да се превърне тя в практическа инвестиция, способна да привлече финансиране, е необходимо разработването на инвестиционен проект, който да бъде икономически, финансово и социално обоснован.

Икономическата криза изисква подобряване на ефективността от подбора и финансирането на инвестиционните проекти, както и повишаване на гъвкавостта на инвестиционните решения при избор на инвестиционни проекти.

В транспортния сектор се изпълняват множество проекти чрез Оперативна програма „Транспорт” (16 инфраструктурни проекта и 66 са проектите за техническа помощ).⁸¹ Тяхното разнообразие и сложност изискват да се наблюдават и отчитат през целия период за реализиране на проекта изпълнението на всички основни показатели и индикатори. Тази дейност включва именно мониторинга и контрола, които допринасят за осигуряване на доброто управление на средствата, както и своевременно наблюдение и контролиране на развитието на проекта и постигане на целите му.

Самият мониторинг представлява постоянна дейност, чрез която се следи и оценява постигнатите резултати при изпълнението на проекта. Контролът се извършва чрез отчети, баланси, индикатори, които отчитат отпуснатите средства и тяхното усвояване.

За да се извърши надежден и достатъчно обоснован мониторинг при реализацията на инфраструктурни проекти е необходимо да бъде оценена цяла система от мониторингови индикатори. Именно системата на мониторинга и контрола на проекта е необходимо условие и предпоставка за сигурно и качествено изпълнение на инфраструктурен инвестиционен проект.

⁸¹ Оперативна програма “Транспорт”, <http://www.optransport.bg/page.php?c=2>

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

При създаването на такава система трябва да се определят ключовите индикатори, които ще бъдат наблюдавани. Препоръчително е събираната информация да е насочена към разходите, времето, ресурсите и изпълнението като ключови моменти при изпълнението и управлението на проекта.

Задължително при извършването на мониторинга и контрола на проекта е необходимо да се отчетат няколко основни моменти, включващи преглед на текущите и планирани дейности, сравняване на планирания график с текущото развитие на проекта и определяне на текущото състояние, както и на планирания бюджет с действителните разходи и планираните ресурси. За всяка фаза от развитието на проекта се изготвя техническа характеристика и се оценяват определени качествени показатели.

Контролът се осъществява като система, която анализира събраната по време на процеса на мониторинг информация, с цел извличане на подходящите за развитието на проекта резултати, сравнява тези резултати с планираното по проекта и определя какви изправни мерки да бъдат приети за елиминиране на потенциалните отклонения на действителното развитие от планираното развитие на проекта.

Мониторингът е неделима част от управлението на проекта, както и основен инструмент, подпомагащ контрола върху управлението на процеса на вземане на решения.

Посочените във фигура 1 основни критерии се прилагат и използват при определянето на програмните индикатори:



фигура 1.

Индикаторите за мониторинг могат да се разглеждат като количествени мерки за оценка на постигнатите резултати по съответния проект. Основните ключови индикатори, които се използват за извършване на мониторинг на проекти, са разработени от

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

Европейската комисия и са в съответствие с основните приоритети на Европейския съюз
82.

Примерни индикатори за оценка на инвестиционен проект за развитие на железопътната инфраструктура са посочени във фигура 2.



Фигура 2.

От посочените препоръчителни индикатори могат да се определят основните ключови моменти при управлението на проекта.



Фигура 3.

⁸² Indicators for Monitoring and Evaluation: An indicative methodology, European Commission, Brussels, 1999

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

Определянето на подходящи ключови индикатори е основен момент за мониторинга, тъй като те трябва да разглеждат и отчитат физическото и финансовото изпълнение на проекта.

Като основни ключови индикатори за извършване на мониторинг и контрол могат да се групират следните показатели ⁸³:



Фигура 4.

Индикаторите за мониторинг дават информация, която определено се използва при вземането на решения за самото реализиране на проекта.

Използването на индикатори предоставя възможност за осигуряване на обективна и комплексна картина за реализацията на проекта.

Системата за мониторинг и контрол чрез своята информационна база данни, осигурява постоянно наблюдение на непосредствените резултати на всеки един етап от изпълнението на проекта.

⁸³ Методика за обществен мониторинг за изпълнението на инфраструктурен проект.
http://www.transparency.bg/media/publications/Methodology_Monitoring_Infr.Preobject.pdf

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

Определянето на ключовите индикатори, които да бъдат наблюдавани, изследвани и анализирани, е главния процес на мониторинга.

Контролът представлява система, която анализира събраната от мониторинга информация. Целта е да се вземат подходящите за развитието на проекта решения, на база сравняване на резултатите с планираното по проекта.

Заклучение

Аргументираната и отговорна подготовка на инфраструктурните проекти, както и рационалното усвояване и управление на средствата от европейските финансови източници са основни предпоставки за ефективно изпълнение на проектите и за развитие на транспортната инфраструктура.

Мониторингът и контролът на проекти са едни от най-отговорните и трудни задачи при усвояването на финансовата помощ от Европейския съюз. Основното предимство на индикаторите за мониторинг, е че носят със себе си важна информация, която може да се използва за подобряване на качеството при изпълнение на проекта. Използването на индикаторите е съпроводено с редица затруднения, например установяването на различията между планираните действия, и постигнатите резултати, както и определянето на различните ползи и недостатъци, влияещи върху крайните резултати.

За успешното реализиране на всеки проект е необходимо през целия период на неговото изпълнение да се провежда ефективен мониторинг и контрол, които да бъдат реализирани съобразно поставените цели и да бъдат устойчиви във времето, за да се развият и приложат заложените проектни дейности и ефекти.

Използвана литература:

- [1] Методика за обществен мониторинг за изпълнението на инфраструктурен проект. http://www.transparency.bg/media/publications/Methodology_Monitoring_Infr.Preobject.pdf
- [2] Оперативна програма “Транспорт”, <http://www.optransport.bg/page.php?c=2>
- [3] Приложение към Ръководство за анализ на разходите и ползите на инвестиционни проекти: www.eufunds.bg/docs/Guide_CBA.pdf
- [4] Процедурен наръчник за управление и изпълнение на Оперативна програма «Транспорт» 2007-2013, 2010г.
- [5] Ръководство за анализ на разходите и ползите на инвестиционни проекти: www.eufunds.bg/document

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

[6] Регламент на Съвета (ЕС) 1260/1999 от 21.06.1999 г. относно общите условия за Структурните фондове.

[7] Indicators for Monitoring and Evaluation: An indicative methodology, European Commission, Brussels, 1999.

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

ЕФЕКТИВНА СИСТЕМА ЗА ВИДЕОНАБЛЮДЕНИЕ В ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА

Доц. д-р Симеон Ананиев, Висше транспортно училище „Тодор Каблешков”

Катедра „Икономика и счетоводство в транспорта”

Резюме: Съвременните предизвикателства в сферата на сигурността разширяват обхвата на своите проявления, а високите нива на вероятност и влияние на рисковете, продължават да бъдат значим фактор за обектите от железопътната инфраструктура.

Значимостта на жп инфраструктура за функционирането и развитието на жп транспорт изисква адекватно отношение на държавата и органи ѝ, за гарантиране на нужните нива на сигурност в тях. В тази връзка е изградена и функционира система за физическа защита важен елемент от която са техническите системи за сигурност - в основната си част като видеонаблюдение. За повишаване ефективността от използването ѝ, е целесъобразно утвърждаването и реализирането на единен комплексен модел за финансирането, проектирането, експлоатацията и управлението на системите за видеонаблюдение.

Ключови думи – жп инфраструктура, физическа защита, видеонаблюдение, ефективност, комплексен модел.

Увод

Съвременните предизвикателства в сферата на сигурността разширяват обхвата на своите проявления, а високите нива на вероятност и влияние на рисковете продължават да бъдат значим фактор за обектите от железопътната инфраструктура. Подобна среда за сигурност се обуславя от обективни критерии, свързани със специфичните функции на железопътния транспорт за превоз на хора и товари, обслужващите го строителни, технически, комуникационни и енергийни съоръжения. Въз основа на тези признаци,

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

обектите от железопътната инфраструктура много често са потенциална цел на заплахи от терористични прояви, престъпни посегателства и нарушения, застрашаващи сигурността и безопасността гражданите, служебния персонал, стационарните системи и елементи и подвижните влакови състави.

С тази цел редица жп обекти и дейности на жп компании са включени в списъка на критичната инфраструктура на Република България, неразделна част от европейската критична инфраструктура.

Значимостта на жп инфраструктура за функционирането и развитието на жп транспорт, като част от икономиката на страната, изисква адекватно отношение на държавата и нейните органи, за гарантиране на нужните нива на сигурност и опазване на обществения ред в тях. В тази връзка е изградена и функционира система за физическа защита на обектите от жп инфраструктура, като съвкупност от дейности на множество специализирани държавни органи и служби, частни търговски субекти и обществени организации. Важен елемент от тази защита са изградените и експлоатирани от търговски дружества – публична и частна държавна собственост технически системи за сигурност - в основната си част като видеонаблюдение. Наличието на системи за видеонаблюдение в отделни обекти и съоръжения от жп инфраструктура по същество създават предпоставки, но не гарантират ефективността от използването им, която е дефинираща характеристика на функционалното им предназначение.

Утвърждаването и реализирането на единен комплексен модел за определяне на потенциалните уязвими обекти и съоръжения от жп инфраструктура, и унифициране на стандартизирани критерии при проектирането, планирането, въвеждането в експлоатация, управлението и контрола на системите за видеонаблюдение. Прилагането на подобна организация значително ще подобри ефективността им за защита правата и свободите на гражданите, тяхната сигурност, както и собствеността на държавата и търговските субекти в жп транспорт.

Състояние на системите за видеонаблюдение в железопътния транспорт

Железопътният транспорт и инфраструктура на Република България, развитието и модернизацията им в съответствие с изискванията на ЕС се осъществяват в среда за

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

сигурност, определяна от множество фактори валидни и за останалите сфери на икономиката. В това направление по характерните от тях са:

- макроикономически фактори - високи нива на безработица и нестабилен пазар на труда; ниски доходи на заетите и активна миграция на работна сила; неравномерно икономическо развитие на регионите; концентрация на население в големите градове и трайно обезлюдяване на малките и отдалечени региони и други;

- социални фактори - наличието на компактни маргинализирани общности; демографската ситуация в страната; дефицитите във възпитателния процес и контрола на малолетни и непълнолетни в системата на образованието, в ролята на семейството и училището за изграждане на устойчива ценностна система на подрастващите.

През годините на демократичното развитие на страната ни, съвсем целенасочено бяха създадени условия за нелоялна конкуренция, противопоставящи пътния на железопътния транспорт. В утвърждаването на значителната част от тези фактори прозираха определени политически или частни икономически интереси. Изграждането и поддържането на подобна среда се отрази негативно на икономическото състояние на всички субекти на жп транспорт публична държавна собственост. Тези обстоятелства въздействаха и върху цялостния подход за организиране на системата за сигурност в обектите от жп инфраструктура. Множеството преструктурирания на специализираните органи за опазване на обществения ред и противодействие на престъпността и отсъствието на визия и стратегия за усъвършенстването им допълнително реализираха предпоставки за неефективност на системата за сигурност в жп транспорт, на отделните ѝ елементи и в частност на техническите системи за сигурност.

Динамиката в развитието на техническите и информационни системи в последните 25 години реализира огромен потенциал и в сферата на сигурността. Закономерностите в неустойчивото икономическо състояние на жп транспорт в страната ни, дадоха своето отражение и върху подхода за изграждане на системите за видеонаблюдение в обектите от жп инфраструктура.

Първоначалното монтиране и експлоатация на отделни системи за видеонаблюдение започва през 2004 - 2005 г. като в тази дейност участват служители и екипи от Национална компания „Железопътна инфраструктура“, Холдинг „Български

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

държавни железници“, както и фирми с експертиза в дейността с техническите системи за сигурност.

Към 2014 г. системи за видеонаблюдение в обектите от жп инфраструктура са изградени в районите на 22 гари, 1 ВРЦ и 1 вагонно депо, 8 административни сгради, 13 жп прелези, 4 тунела, 6 тягови подстанции, 19 производствени помещения и други. За периода 2004 – 2013 г. са проектирани и въведени в експлоатация над 70 мрежи за видеонаблюдение и над 500 камери в обекти собственост на ДПНКЖИ и БДЖ, като през последната година броят им е над 10. Анализът на данните показва сравнително ниска концентрация на оборудваните обекти – в района на жп възлите – София, Пловдив, Стара Загора, Варна, Мездра и Бургас.

От изследваните данни се установява, че структурните звена на Холдинг БДЖ са изградили мрежи за видеонаблюдение едва в три обекта – ВРЦ – Подуене, гара Илиенци и вагонно депо „Надежда“.

Четиринадесет системи с общо 187 броя камери, монтирани в обекти от жп инфраструктура са свързани с оперативните дежурни части на полицейски структурни звена с цел наблюдение в реално време.

Общият размер на инвестициите от двете предприятия в това направление за периода 2004 – 2013г., е на обща стойност над за 1,6 млн. лв. За сравнение ежегодните загуби и щети за жп транспорт от противоправни посегателства възлизат по официални данни приблизително на 1,5 - 2 млн. лв., което се равнява на 15 - 20 млн. лв. само за последните 10 години.

През 2014 г. от ДПНКЖИ са предприети мерки за изграждането на системи за видеонаблюдение в десет железопътни гари в страната – Благоевград, Дупница, Перник, София-север, Червен бряг, Враца, Сливен, Карлово, Ямбол и Карнобат, на стойност над 600 000 лв. с ДДС. В рамките на обявената обществена поръчка е разширен предметът ѝ – изготвяне на проект, доставка, монтаж и пускане в експлоатация на системи за видеонаблюдение, видеоанализ и архивиране.

Основни критерии за определянето на обектите, в които предстои изграждането на системи за видеонаблюдение са обемът на пътничкопотока, граничните зони, както и райони с извършващи се генерални ремонти.

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

Паралелно с процесите по изграждане и въвеждане в експлоатационен режим на системите за видеонаблюдение се констатират множество пропуски и недостатъци, които по същество понижават ефективността на съществуващите мрежи, включително чрез завишаване на разходите за поддържането им. В резултат на проведените проучвания и анализи се установява, че съществуват редица проблеми, оказващи негативно влияние върху рационалното и целесъобразно използване на съществуващите системи. В потвърждение на това са и констатациите относно:

- лошо качество на картината - не се разпознават лица, предмети и номера на превозни средства;
- невъзможност да се наблюдават едновременно повече камери;
- липсва допълнително захранване на компютърната система в ОДЧ - при изключване на електрическото напрежение се изключва и видео наблюдението;
- ниска разделителна способност;
- проблем с настройките на изображението на камерите;
- нередовна профилактика на камерите;
- липса на инфрачервена подсветка и неефективност през тъмната част на денонощието;
- отсъствие на условия за постоянно наблюдение, анализ и реакция;
- липса на квалифициран персонал за целенасочена работа със системите и други.

Необходимост от съвременен модел за видеонаблюдение в железопътната инфраструктура

Планирането, проектирането, изграждането и въвеждането в експлоатация на системите за видеонаблюдение в обектите от жп инфраструктура са важна част от цялостната организация на дейността за обезпечаване на системата за физическа защита в жп транспорт на страната. Реализацията на подобни проекти изисква значителни по размер инвестиции, а това налага съобразяването им с множество вътрешни и външни за системата на жп транспорт фактори и условия.

Очевидно е време да се преосмисли цялостната философия и визия на дейността за изграждане и използване на системите за видеонаблюдение в специфична област като жп транспорт. Ползата от тях е както за жп компании и техните клиенти, така и за

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

компетентните полицейски органи за подпомагане на дейността им за опазване на обществения ред и противодействие на престъпността. Независимо от създадената организация в отделните жп компании в това направление се констатира до голяма степен хаотичност при управлението на процеса в цялостен мащаб – в сервитута на железницата на територията на страната. Съществуващата обстановка по естествен път генерира незаинтересованост от отделните компетентни органи за ефективно използване на наличните мрежи за видеонаблюдение.

Констатира се различия при начините за експлоатация и управление на системите по отношение на компетентни органи, времеви диапазон на работа, достъп до устройствата и съоръженията, заинтересованост от ефективното функциониране на отделните компоненти и други. Липсата на обвързаност между отделните локални мрежи, дефицитът на комуникация между отделните субекти, разнообразните критерии за определяне на уязвимите обекти и изисквания към техническите характеристики и други, създават условия за лимитиране на тяхното полезно действие. Целта на прилаганите системи е опазване живота и здравето на служебния персонал и гражданите, ползващи услугите на жп компании, както и имуществото им от противоправни посегателства.

Наложително е да се обмислят и техническите възможности за използване на видеонаблюдение в подвижните влакови състави. Позитивен в това отношение е и опитът на голяма част от европейските държави.

Основен показател, определящ преимуществото на системите за видеонаблюдение е превенцията. Осигуряването на възможности за наблюдение на лица със съмнително поведение, багажи, товари, превозни средства, възникнали извънредни ситуации и други, предоставя условия за своевременни реакции от компетентните длъжностни лица и органи, за предотвратяване извършването на нарушения и престъпления, и ограничаване на потенциалните щети.

Коефициентът на ефективност от използването им се определя от съвкупност редица критерии и изисквания, неразривно свързани помежду си:

- Организационни – включване в дейността на всички субекти на жп транспорт публична и частна държавна собственост; постоянно използване на системите; изготвяне и утвърждаване на унифицирани правила за проектиране, изграждане и експлоатация на

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

системите, и взаимодействие между звената; изграждане на единен център за управление на системите и комуникация; формиране на единно звено за контрол; изграждане на комплексен подход при използването на техническите системи;

- Технически – определяне на унифицирани изисквания относно техническите характеристики и параметри на използваните устройства и съоръжения – разделителна способност, обхват, маневреност, защитеност, температурна устойчивост, прецизност на настройките, комплексност на използваните операции, инфрачервена подсветка и други;

- Охранителни – провеждане на комплексно охранително обследване на определените като уязвими обекти; изготвяне на съвместен анализ във връзка с констатираните пропуски и планиране на цялостни охранителни мероприятия; определяне на обектите, в които е целесъобразно изграждането на системи за видеонаблюдение – в съответствие с нивото на риск за сигурността и безопасността на служителите, гражданите и имуществото/повреждане и унищожаване на имущество, кражби, прояви на тероризъм, природни бедствия, жп инциденти, аварии, катастрофи и други;

- Икономически – определяне на механизъм за ежегодни инвестиции в системите за видеонаблюдение и физическа защита от жп компании публична и частна държавна собственост; ограничаване на щетите от противоправни посегателства; гарантиране на сроковете и рамките на бюджета по реализирането на различни проекти.

В този смисъл изграждането и експлоатирането на ефективна система за видеонаблюдение в обектите от жп инфраструктура налага прилагането на комплексен подход, базиран на посочените критерии. Рационалното им съчетаване, както и поддържането на разумен баланс между тях, са важни фактори за оптимизиране полезните области от използването на видеонаблюдението като част от техническите системи за сигурност. В допълнение на това, техническите системи следва да са съобразени и с другите елементи на физическата защита – персонал, физически бариери, охранително осветление, комуникационни и транспортни средства и други.

Според поведено емпирично социологическо изследване през 2013 г. със служители от специализираните полицейски органи, въвеждането на комплексен подход и формирането на цялостен модел за най-уязвимите обслужвани обекти, обезпечен с конкретни финансови параметри е правилната стъпка. В потвърждение на това 93.6% от

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

анкетираният смята, че за необходимо да се предприемат мерки за цялостно изграждане на система за видеонаблюдение в рисковите обекти от жп транспорт/фиг. 1/, като също 93.6% смята че това е задължение на жп компании/фиг. 2/.

Изводи

В резултат на множеството проучвания на данни от доклади, справки, наблюдения, дискусии и сравнения можем да формулираме следните изводи:

- съществуващите системи за видеонаблюдение имат локален характер, липсва обвързаност помежду им, което понижава значително резултатите от тяхното използване;
- системите за видеонаблюдение се изграждат от различни субекти, при различни изисквания за въвеждане в експлоатация и обслужване, разнообразни технически характеристики – условия, които създават впечатление за формален подход;
- размерът на планираните и вложени инвестиции в мрежите е неколнократно по-нисък от стойността на нанесените материални щети и финансови загуби на жп инфраструктура;
- системите за видеонаблюдение е целесъобразно да се използват за нуждите на други жп компании държавна собственост;
- налице е дисбаланс в броя и качеството на експлоатация на мрежите, изградени от управителя на инфраструктурата и превозвача;
- не се регламентира обстойно редът и организацията за постоянно наблюдение, анализ на получената информация и своевременна реакция от компетентните длъжностни лица и органи;
- липсва подход за подбор и обучение на квалифициран персонал за целенасочена работа с мрежите за видеонаблюдение – достъп, наблюдение, анализ, реакция, обработка, архивиране и предоставяне на информация.

Заклучение

Въз основа на проведените изследвания, анализи, обобщения и изводи, препоръчваме инициирането и утвърждаването на модел за функциониране на ефективна система за видеонаблюдение в жп транспорт. Прилагането на ефективен съвременен модел на система за видеонаблюдение предоставя възможности за резултатно

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

противодействие на множество проблемни области в сферата на сигурността в жп транспорт.

В заключение предлагаме следните мерки от нормативен и организационен характер:

- изменение и допълнение на Закона за железопътния транспорт с цел изготвяне и утвърждаване на Наредба за реда и организацията на дейността за изграждане и експлоатация на системите за видеонаблюдение в жп транспорт;

- разработване на механизъм за осигуряване на ежегоден финансов ресурс от жп компании за изграждане и експлоатация на системата за видеонаблюдение;

- организиране и провеждане комплексно охранително обследване на обектите от жп инфраструктура;

- изготвяне на цялостен анализ от компетентните служби на жп компании и специализираните полицейски органи за състоянието на уязвимите обекти, определяне на заплахите и оценка нивата на риск;

- изготвяне на мотивирано предложение и план за изграждане на мрежи за видеонаблюдение в рисковите обекти;

- изготвяне на проект за обединяване на съществуващите мрежи за видеонаблюдение, собственост на жп компании публична и частна държавна собственост;

- изготвяне на проект и изграждане на единен координационен и комуникационен център за управление на мрежите за видеонаблюдение;

- структуриране на специализирано звено за оценка на риска, планиране, изграждане и поддръжка на мрежите за видеонаблюдение;

- структуриране на специализирано звено в ИАЖА за контрол системата за видеонаблюдение;

За успешното изпълнение на предлаганите мерки препоръчваме разработването на цялостен проект „Изграждане на ефективна система за видеонаблюдение в жп инфраструктура“ и внедряването му, като се използват и възможностите на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020.

Научно-практическа конференция

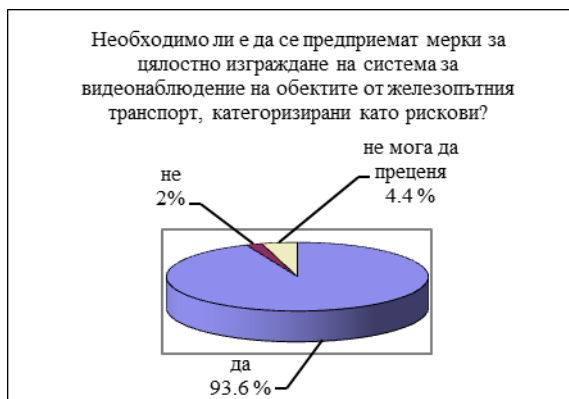
”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

Литература

1. Закон за железопътния транспорт /Обн. ДВ., бр.97 от 28 Ноември 2000 г., посл. изм. и доп./.
2. Наредба № 59 от 5.12.2006 г. за управление на безопасността в железопътния транспорт /Издадена от министъра на транспорта, обн., ДВ, бр. 102 от 19.12.2006 г./.
3. Постановление № 18 от 1 Февруари 2011 г. за установяването и означаването на европейски критични инфраструктури в Република България и мерки за тяхната защита /Обн. ДВ., бр.11 от 4 Февруари 2011г./.
4. Секторна оперативна програма „Транспорт 2007 – 2013“.
5. Костадинов, В., Опазване на общественя ред в железопътния транспорт., Монография., Академия на МВР, 2014, София.
6. Костадинов, В., Сигурност на железопътната инфраструктура (Превантивна дейност на полицейските органи за опазване на общественя ред в железопътния транспорт). Студия. Годишник XXVIII АМВР, 2012, София.



Фиг. 2



Фиг. 1



Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

ТРАНСПОРТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА КАТО ПРЕДПОСТАВКА ЗА РАЗВИТИЕТО НА АЛТЕРНАТИВНИТЕ ФОРМИ ТУРИЗЪМ

*Гл. ас. д-р Тодорка Тончева, Университет за национално и световно
стопанство*

Катедра „Икономика на туризма”

Резюме: Туристическата индустрия се превръща в един от най-големите световни отрасли. В същото време, туристическите дестинации по света започват да осъзнават ползите, които туризмът носи на даден регион. С развитието на транспорта и комуникациите места, които не са били считани за туристически дестинации допреди, сега реализират печалби от развитието на туризма. Но масовият туризъм често бива фатален за дадена туристическа дестинация.

Алтернативните видове туризъм, като екотуризма, туризма с цел посещение на културни обекти, опазване на природата, образователна цел или посещение на събития, са само някои от възможностите, които една дестинация, може да включи в своя туристически план. Тези туристически продукти дават на туриста нов тип преживяване, като същевременно създават устойчива икономическа основа и възможности за опазване на природните и културни ресурси.

Ключови думи: устойчив туризъм, алтернативни видове туризъм, екотуризъм, транспорт, околна среда

Увод

Туристическата индустрия е един от най-големите световни отрасли. Приходите от туризъм представляват огромен дял от глобалната икономика с тенденция за нарастване. В същото време, туристическите дестинации по света започват да осъзнават ползите, които туризмът носи на даден регион. С развитието на транспорта и комуникациите, места, които не

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

са били считани за туристически дестинации допреди, сега реализират печалби от развитието на туризма.

Наред с положителните икономически резултати, туристическата дейност има и редица негативни въздействия. Масовият туризъм често оказва силно отрицателно влияние върху туристическите дестинации. Прекомерната употреба на природни ресурси, замърсяването, социалното напрежение и икономическата нестабилност са само някои отрицателни последици, до които туризмът може да доведе.

Същност на алтернативните видове туризъм

Туризмът се нуждае от качествени ресурси – природни и антропогенни⁸⁴. Поради негативните въздействия на туристическото развитие, възниква необходимостта от нов тип туризъм. Алтернативните видове туризъм, като екотуризма, туризма с цел посещение на културни обекти, опазване на природата, образователна цел или посещение на събития, са само някои от възможностите, които една дестинация, може да включи в своя туристически план. Тези туристически продукти дават на туриста нов тип преживяване, като същевременно създават устойчива икономическа основа и възможности за опазване на природните и културни ресурси.

Наред с това целите за развитие през новото хилядолетие, заложи в плана на Обединените нации⁸⁵ включват осигуряване на екологично, конкурентноспособно и устойчиво туристическо развитие.

За да бъде устойчиво обаче, туристическото развитие трябва да се планира внимателно и постоянно да бъде подлагано на оценка.

„Устойчивият туризъм” е ново понятие, което се появява последните десетилетия като продължение на концепцията за устойчиво развитие, лансирана на конференцията в Рио през 1992 г. Той е резултат от усилията за опазване на застрашените райони на планетата като цяло, и в частност тропическите гори.

В същото време обаче това понятие третира и урбанизираните райони, селата, културното и архитектурно наследство - следователно обхваща по-обширна проблематика в сравнение с екотуризма.

⁸⁴ Тончева, Т., Влияние на околната среда върху туризма, сп. Икономика и инфраструктура, май 2014 г., стр. 246

⁸⁵ The Millennium Development Goals Report, United Nations, 2009

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

По определение на [World Tourism Organisation](#) (WTO), [Tourism Council](#) (WTTC) и [Earth Council](#) устойчивите туристически продукти са продукти, произвеждани и използвани в синхрон с околната, социалната и културната среда в дестинациите, които се превръщат в бенефициенти на ползите, а не в потърпевши от туристическото развитие⁸⁶.

Устойчивият туризъм има за цел не само да влияе върху туристите по време на пътуването им, а и да формира култура за опазване на ресурсите в потребителите на туристически услуги. Това е еволюция в сферата на туризма, която интегрира интересите на посетителите (туристите) с тези на представителите на общността-домакин.

Устойчивият туризъм предполага всички дейности в туристическите дестинации да са съобразени с пределния капацитет на природните ресурси, т.е. да се спазва принципа за оптимално и икономично използване на ресурсите.

Съществуват редица фактори – на макрообкръжаващата среда и на микрообкръжаващата среда⁸⁷, които определят успеха на устойчивото туристическо развитие в определени райони. Най-общо те включват:

- Определяне на целевите пазари и създаване на туристически продукт;
- Икономическа стабилност и банкови механизми, напр. възможности за микро кредити;
- Наличие на предприемачески умения и инициативи, дали ще бъдат стимулирани отвън или отвътре, те ще трябва да бъдат окуражени чрез обучения по маркетинг и бизнес;
- Съществуването на стабилна местна икономика за изграждане на качествена инфраструктура;
- Осигуряване на подкрепата на институции, които да подпомогнат изграждането на отношения на партньорство и сътрудничество между различните заинтересовани страни в туристическата индустрия;
- Провеждане на местни инициативи: съществува опасност от прекалена външна намеса и налагане на решения от горе;

⁸⁶ http://www.coastlearn.org/tourism/con_tourism.html

⁸⁷ Цонев, Н., Маркетинг в туризма, Издателски комплекс – УНСС, София, 2013 г., стр.41

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

Европейски туризъм и устойчиво развитие

Устойчивото туристическо има за цел защита на околната среда, постигане на социално равенство и качество на живота, културно разнообразие и динамична, жизнена икономика, която предоставя работни места и просперитет за всички.

Устойчивото развитие е всеобща цел на Европейския съюз. Стратегията за устойчиво развитие на Европейския съюз е актуализирана през 2009 г.⁸⁸ Стратегическите документи, разработвани от страните-членки в посока утвърждаване на устойчиви практики, допълват приетата в Лисабон Стратегия за икономически растеж и заетост (Лисабонската стратегия), като тези основни документа на ЕС признават, че икономическите, социалните и екологичните цели могат взаимно да се допълват и развиват и трябва да бъдат реализирани успоредно.

Трите стълба на устойчивия туризъм обхващат най-общо следните характеристики:

- *Природосъобразност;*
- *Социална поносимост;*
- *Икономическа ефективност.*

Въздействие на транспорта върху околната среда

Пътуванията, които се предприемат през свободното време силно засягат области, които освен туристически дестинации са и екологични системи. При туристическите пътувания се използват различни видове транспорт, които въздействат върху околната среда.

Въздействия върху околната среда на въздушния транспорт

Пътническите самолети са основният /и нарастващ/ източник на парникови изпарения, като до сегашният момент са причинители на 3% от общите вредни газове на Земята. Освен въглеродният диоксид и нитрогенния оксид, самолетите отделят водни пари, които образуват сгъстени следи, реактивни дири, в горният слой на атмосферата. Така се увеличават топлинните задържания на Земята.

Въздействия върху околната среда на пътническите кораби

Те се проявяват в няколко области:

⁸⁸ <http://ec.europa.eu/environment/eussd/>

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

- *Газове (изпарения).* Пътническите кораби отделят три пъти повече парникови газове от самолетите. Обикновено, за да се стигне до точката на тръгване, се предприемат дълги полети, което от своя страна значително допринася за цялостната въглеродна следа от ваканцията.
- *Отпадъци.* Пътнически кораб с капацитет от 3.000 пасажери, генерира над 50 тона смет и твърди отпадъци за едноседмичен круиз.
- *Отпадъчни води.* Пътнически кораб с капацитет от 3.000 пасажери, генерира и изхвърля 210.000 галона отпадъчни води за едноседмично пътуване. Според данни на ООН, корабите изхвърлят 70.000 тона отпадъци в Карибско море, всяка година.
- *Вреди по рифовете.* В добавка към негативните въздействия, които директното замърсяване причинява, килватерите /следите/ от огромните двигатели и котвите наслагват допълнително замърсявания по девствените коралови рифове. При един инцидент, котвата на кораб, на подвижен док само за един ден, унищожават хабитата на корали, с размерите на половин футболно игрище. Петдесет години ще са нужни на този вид корали да се възстанови.

Туризмът предполага най-различни видове транспорт и енергийни продукции, което е добавка към глобалните вредни наслагвания на парникови газове изпарения. Освен това, шумовите замърсявания от различните типове транспорт, включително и тези за забавление като джетовете, яхтите, снегоходи и др., нарушават и объркват местните популации на животинския и растителния свят.

В допълнение към огромните количества замърсявания по време на пътуване туристите със своите действия също замърсяват природата, а отпадъчните води от хотели, курорти, и други туристически селища, замърсяват естествените водоизточници и нарушават местните екосистеми.

От гледна точка на поведението на туристите по време на пътуване могат да бъдат предложени следните съвети за „по-зелено” пътуване:

- Да се избират хотели, които имат отношение към опазването на околната среда.

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

- Да се използват възможно най-дълго кърпите в стаята. Повечето хотели в наши дни сменят само кърпите, които са хвърлени на земята.
- Да се избират игрища, които използват преработени води за напояване.
- Да се избягват големите пътнически кораби.
- Да се използва приоритетно влак или ферибот, вместо самолет, винаги когато е възможно.
- Да се намали използването на найлонови торбички за покупки, като се слага всичко само в една.
- Да се използва публичен транспорт винаги, когато това е възможно, за да се намалят вредните влияния и от автомобилния транспорт.
- Да се върви пеша или да се кара колело, колкото се може по-често.
- Ако наемането на кола е абсолютно наложително, да се намери най-ефективно преработващата гориво кола.

Пътуването по въздух (особено на кратки разстояния), има по-силно отрицателно въздействие върху околната среда, отколкото с кола. Зеленото пътуване позволява на местното население да използва собствени ресурси и да подобри начина на живот от вложенията на туристите. Туризмът балансира 10% от световния БВП и движи 10% от световната работна сила. С поддържането на природно целесъобразни, оперирани от местни жители хотели и бизнес, пътуващите влагат парите си в населението и така се получава директни позитивни резултати. Данъците и финансовият принос спомагат за опазване на околната среда. Те осигуряват местни работни места свързани със защита на хабитата.

Благодарение на малките кораби за круизи туристите имат екологично съобразена алтернатива, за разлика от пътуването с 3.000 местни пътнически „плаващи градове”. Тези малки кораби действат по-скоро като плаващи хотели и посещават избрани дестинации. Фокусират се върху културното и природно наследство на областта. Често се свързват с еко-туризма. Те оказват ограничено неблагоприятно влияние върху природата, като освен това наблягат върху отговорността на всеки към нея.

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

Изводи и препоръки

Като цяло негативното въздействие на туристическото развитие и реализирането на положителните ефекти от туристическата дейност са свързани с алтернативните форми туризъм. Те обединяват туристически пакети или отделни туристически услуги, които се определят като алтернатива на масовия туристически продукт. Такива са: селски, екологичен, планински, приключенски (преходи с колело, на кон, със ски и снегоходки, спускане с лодки, гмуркане, проникване в неосветени пещери, преминаване на алпийски маршрути с водач), тематичен - свързан с културно-историческото наследство, туризъм свързан с езотеричното, религията, виното, традиционната кухня, етнографията и традиционната музика и занаяти.

Тези типове туризъм се явяват алтернатива на стандартния, масовия туризъм като начин на протичане и философия. Основен акцент в тези пътувания е съхранената природна среда, автентичната атмосфера и кухня, запазените традиции, липсата на урбанизация и др. Алтернативните форми туризъм са насочени към индивидуално пътуващите и организирани в малки и средно-големи групи хора (8-15 души), очакващи да научат нещо в своята ваканция и се практикуват предимно в планинските и селски райони.

Основните доставчици на туристически услуги при алтернативните форми туризъм са собственици на семейни хотели, къщи и стаи за гости, хижи, манастири, планински водачи и коняри, производители на оригинални занаятчийски продукти и др.

Различните форми на алтернативния туризъм включват:

- Приключения и преходи със ски, снегоходки, кану-кааяк, рафтинг;
- Планинско и шосейно колело, конен туризъм, катерене, спелеология, делтапланеризъм;
- Пътувания с интерес към геология, орнитология, ботаника, наблюдение на диви животни;
- Пътуване с интерес към архитектура и археология;
- Посещение на манастири, оброчища и свещени места;

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

- Наблюдение и обучение в традиционни занаяти: бродерия, тъкачество, плетиво, керамика, дърворезба, леене на чанове и направа на музикални инструменти;
- Селски и винен туризъм;
- Пътувания запознаващи с традиционния български календар и кухня.

Заклучение

Алтернативните форми туризъм включват разнообразни дейности и са насочени към изграждане, обучение и усъвършенстване на участниците. Този тип туризъм е носител на нови послания и надежди в общественото пространство и на нови идеи за утвърждаване на устойчиви модели за местно и регионално развитие, и издига в приоритет отношението към природата, традициите и интересите на местните общности.

България продължава да е страна, която разполага с ресурси да развие алтернативните форми туризъм. Тя е страна, в която все още можеш да посетиш места, които не са посрещали туристи. Можеш да се докоснеш до села, в които живота продължава с ритъма отпреди няколко столетия, и в които пътуването е носител на истинско познание за Европа такава, каквато никога вече няма да бъде. Там вкусът на храната, въздуха и гледката идват сякаш от друго измерение, а карането на колело, спускането по снежни кулоари, извън пистите или просто ходенето пеша или със снегоходки са само претекст, а същността е пътуване навътре в нас и назад във времето.

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

ПУБЛИЧНО-ЧАСТНОТО ПАРТНЬОРСТВО – ПРЕДПОСТАВКА ЗА РАЗВИТИЕ НА ТРАНСПОРТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА

Ас. д-р Драгомир Стефанов, Университет за национално и световно

стопанство

Катедра „Недвижима собственост”

***Резюме:** Ускореното регионално развитие в Европа съчетано с общия Европейски пазар през последните години доведе до необходимост от ускорено развитие на транспортна, екологична и социална инфраструктура, която да задоволи нарасналите потребности. В отговор на това, ЕС се активизира в реализирането на проекти в публичната сфера чрез сътрудничество между публичния и частния сектор. То е насочено към изграждането и експлоатацията на инфраструктура и услуги, като управление на отпадъците, водоснабдяване, образование, здравеопазване и др. Необходимостта от инвестиции чрез сътрудничество между публичния и частния сектор възниква поради ограниченост на финансовите ресурси в публичния сектор и затруднения на администрация да предоставя качествена публична услуга. Различните форми на публично-частно партньорство се използват все по-широко, защото са ефикасен инструмент, с който се задоволяват обществени потребности на високо качество и на приемлива за обществото цена.*

***Ключови думи:** публично-частно партньорство, транспортна инфраструктура, стойност на вложените средства, публични проекти.*

Увод

С приемането на България в ЕС се засилиха възможностите за прилагане на различните форми на ПЧП у нас. За това е необходимо не само по-задълбочено познаване на структурите и възможностите на нашата икономика, но и подобряване на националното законодателство в тази област. Налага се неговото по-нататъшно хармонизиране с това на

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

другите страни – членки на ЕС. Важна и изключително необходима е подготовката на кадри за дейности по линия на ПЧП, които да познават международната практика на прилагането на ПЧП, да подбират най-подходящите форми на сътрудничество между публичния и частен сектор и да могат да съставят предварителни и заключителни оценки за очакваните и реални резултати от ПЧП.

В процеса на своето икономическо развитие нашата страна се нуждае все повече от модерни и алтернативни решения в областта на публичните услуги и в модернизирването на инфраструктурните обекти и комуналните дейности. Международната практика показва, че публично-частното партньорство е един от успешните финансови инструменти за осигуряване на инвестиции в публичната инфраструктура, когато държавния и общинските бюджети не разполагат с необходимия ресурс и искат да осигурят по-добра стойност на вложените публични средства. Нуждата от инвестиции за изграждане на базисна транспортна инфраструктура с цел предоставяне на качествени публични услуги в страната налага прилагането на иновационни методи за структуриране и финансиране на инвестиционни проекти.

При осъществяване на ПЧП проекти от изключителна важност е гарантирането на по-добра стойност на вложените публични средства (value for money), чрез извършване на пълен анализ на разходите и ползите от проекта. Доказването на по-добра стойност на вложените средства може да се извърши чрез анализиране на количествените и качествените аспекти на инфраструктурния проект при прилагане на различни комбинации от методи и процедури за оценка. Най-добрите практики показват, че е препоръчителна комбинацията на количествения метод на нетната настояща стойност (ННС) и качествения анализ на икономическата ефективност на проекта.

Частните и публичните потребности, интереси, блага и услуги, частният и публичният сектор на икономиката са не само в конкурентни позиции едни спрямо други, но са и взаимно допълващи се. Ако обществото желае повече и по-качествени колективно потребявани блага и услуги, то следва да ограничи в същата степен качеството или/и количеството на частните блага. И обратно. Във всички случаи се търси някаква обществено приемлива пропорция. Оттук възникват проблеми за свързаността и ефективността на използване на ресурсите, за икономизиране на публичните дейности и

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

институционализиране на връзките им с частния сектор. Развитието на икономиката все повече извежда на преден план т.нар. публични потребности и адекватните им публични блага и услуги. Известно е, че след като икономиката достигне равнище, позволяващо относително насищане на първичните потребности на хората (от храна, облекло, и др.), еволюцията формира потребности от по-висш ранг – от образование, здравеопазване, пътешествия, развлечения и др. Паралелно с потребностите от вещни блага, растат и тези от услуги.⁸⁹

Днес е обичайно на различни управленски нива и от различни позиции да се говори за ПЧП. Така е защото, от една страна, има нежелание или невъзможност данъкоплатците да плащат високи данъци, а от друга, нараства потребността от модерна инфраструктура, особено транспортна. Това силно ограничава възможностите на правителствата и общините в цял свят да решат този задълбочаващ се проблем само с бюджетни средства. Поради тази причина привличането на частни инвестиции за осъществяване на инфраструктурни проекти и за предлагане на публични услуги става все по-актуален въпрос и се превръща в приоритетен начин за справяне с инфраструктурния дефицит без създаване на бюджетен дефицит.

Същност и особености на публично-частното партньорство

В България ПЧП е нов нетрадиционен подход за управлението, администрацията и бизнеса у нас, който независимо от създадената законодателна рамка все още не се прилага достатъчно ефикасно за подобряване качеството на публичните услуги и инфраструктурата. След присъединяването към ЕС, България се изправя пред инвестиционни проекти, които, за да се изпълнят, е необходимо да се спазва европейското законодателство, но и да се търсят финансови ресурси за осигуряване на публични услуги от частния сектор. Нарастването на приложимостта на ПЧП се дължи на стремежа на държавата да намалява бюджетните разходи и да повишава качеството на услугите в резултат на инвестиране от частния сектор и добро разпределение на риска.

ПЧП предполага права и отговорности, които включват споделяне на рискове, разходи и активи. В рамките на ПЧП съществува обща връзка между силните страни и

⁸⁹ Кънев, Евг., Публично-частно партньорство – принципи, модели и политики за частно предлагане на публични услуги, Изток-Запад, София, 2011.

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

предимствата на всеки един от участниците с цел постигане на синергичен ефект, който да позволи и двете страни да постигнат ефективно общите си цели, съблюдавайки взаимния интерес и полза. Характерни черти на ПЧП, които са посочени в Зелената книга на Европейската комисия са⁹⁰:

- голямата продължителност на проектите по ПЧП;
- взаимоотношенията на сътрудничество между публичния и частния сектор през различните фази на проекта за ПЧП;
- финансирането от частния сектор (пълно или частично);
- ролята и отговорностите на участниците;
- разпределението на риска между публичните и частните партньори, т.е. прехвърлянето на риска към частния партньор.

На практика, под ПЧП се разбира сътрудничество между публичната власт и частния сектор при възлагане на дейности и услуги на частния сектор на основата на експертни знания на различни партньори (бизнеса, държавната и местна администрация, финансови институции), като обикновено публичният орган извършва наблюдение и контрол, докато частният сектор е пряко ангажиран с реалното осигуряване на услугите в публичния сектор. Спецификата при ПЧП е, че се касае за обект от обществено значение или обществена услуга.⁹¹

Според разработената методология за ПЧП от Министерство на финансите, „ПЧП е дългосрочно сътрудничество между публични организации и частни субекти за целите на ускорено, по-качествено и по-ефикасно предоставяне на публични услуги чрез оптимално разпределяне на ресурси, рискове и възнаграждания”⁹². Законът за ПЧП го дефинира като дългосрочно договорно сътрудничество между един или повече публични партньори, от една страна, и един или повече частни партньори, от друга страна, за извършването на дейност от обществен интерес при постигане на по-добра стойност на вложените публични средства и при разпределение на рисковете между партньорите.⁹³ Други автори

⁹⁰ Зелена книга за ПЧП и правото на общността за договорите за обществени поръчки и концесиите, Комисия на европейските общности, Брюксел 2004.

⁹¹ Становище по състояние и перспективи пред ПЧП, Икономически и социален съвет, 2007.

⁹² Методически указания за ПЧП, Министерство на финансите, 2009.

⁹³ Закон за Публично-частното партньорство, ДВ 2012.

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

го определят като договорености между държавния и частния сектор за изграждане на обществена инфраструктура и комунални обекти и за предоставяне на услуги (социални, здравеопазване, образование, обучение, отбрана и др.).

Проектите за ПЧП имат две основни измерения: бизнес и правно измерение. Бизнес измерението е мобилизиране на финансови ресурси за осигуряване на средства за придобиване на необходимите дълготрайни материални активи, за предоставянето на самите услуги, както и за оборотен капитал през целия жизнен цикъл на проекта. Правното измерение на ПЧП се свързва с договорно споразумение и се определя от законодателството, за да регламентира отношението на държавата с частния партньор. Затова юридическата форма на ПЧП може да попадне в обхвата на Закона за ПЧП, Закона за концесиите, ЗОП, Закона за задълженията и договорите, Закона за държавната или общинската собственост и други секторни закони.

ПЧП осигурява допълнителни ресурси за инвестиции в публичния сектор и ефективното управление на тези инвестиции. Смисълът на възлагането на подизпълнител е, че публичните органи се опитват да подобрят ефективността, обслужването на клиентите, да станат по-конкурентни и да използват най-добрите практики при намаляване на разходите, мениджърска ефективност, предоставяне на по-ефективни услуги и намаляване на бюрокрацията. Международният опит очертава следните основни предимства на ПЧП в сравнение с традиционните методи на обществени поръчки:

- Фокусиране върху предоставяната услуга, а не върху метода или активите, чрез които тя се предоставя;
- Ефективен метод за привличане на частен капитал в публични проекти;
- Ускорена доставка на публични услуги в по-кратки и стриктни срокове;
- Дългосрочно бюджетно планиране;
- Трансфер на значителни рискове към партньора – най-способен да ги управлява;
- Използване на уменията и знанията на частния сектор;
- По-добро планиране и оценка поради използването на консултанти, експерти и др.;
- Публичният сектор заплаща за предоставената услуга чак когато тя е налична;

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

- Ефикасно използване на публични ресурси чрез постигане на по-добра стойност на вложените средства. ПЧП схемите осигуряват по-добра стойност на вложените средства поради по-бърза доставка на услугата, по-добър бюджетен контрол, прехвърляне на рискове, плащания, когато услугата вече се предоставя и т.н. Британският опит показва, че ПЧП може да постигне дори 30-50% (средно 17%) намаляване на разходите в рамките на жизнения цикъл на проекта.⁹⁴

Форми на публично-частното партньорство

Формата на ПЧП се определя от обхвата и параметъра на дейността, финансирането и разпределението на рисковете между публичната организация/институция и частния партньор. Основният модел на сключване на договор, с който се прехвърля дейността и публичната услуга на частния партньор, е “Проектиране-Изграждане”. Представителят на частния сектор в партньорството проектира и изгражда транспортната инфраструктура, активи или комплекс от тях в съответствие с утвърдените от публичния сектор спецификации за изпълнение, като често пъти цената е фиксирана и рискът от преразход се прехвърля на частния партньор. Формите на ПЧП са разнообразни и се определят от разпределението на риска между партньорите, финансирането и начина на заплащане на частния партньор. Разпределението на риска е ключово и оказва въздействие на договорените споразумения между партньорите за възнагражденията, инвестициите, отговорностите. Разграничават се следните управленски механизми, използвани от различни държави за реализацията на ПЧП:

- Обекти и услуги до ключ: Публичната структура осигурява финансирането за проекта, но ангажира частен партньор да проектира, изгражда и експлоатира съоръжението за посочен период от време, като публичният партньор поддържа собствеността върху съоръжението. Този механизъм е аналогичен на обществените поръчки;

- Модел частично изграждане и експлоатация: Частният партньор финансира и създава актив към публично съоръжение, като го експлоатира за посочен период от време или докато си възвърне инвестицията плюс разумна норма на възвръщаемост;

⁹⁴ Методически указания за ПЧП, Министерство на финансите, 2009.

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

- Модел купуване-разработване-експлоатация: Частният партньор взема на лизинг или купува съоръжението от публичните власти, модернизира и го експлоатира съгласно договор. От частния партньор се очаква да инвестира в усъвършенстване на съоръжението и за определен период от време да възстанови разходите за инвестиции и да реализира възвръщаемост;
- Модел проектиране-изграждане-финансиране-експлоатация: Частният партньор организира и финансира всички дейности по проектирането и изграждането на съответния публичен обект за предоставяне на услуги или блага, след което стопанисва (управлява) обекта без да притежава собственост върху него;
- Модел изграждане-прехвърляне-експлоатация: Публичните институции сключват договор с частен партньор за финансиране и изграждане на инфраструктура. След изграждането, собствеността се прехвърля на публичната институция. Тя впоследствие отдава обратно чрез лизинг обекта на частния партньор за дълъг период от време, през който последният има възможност да възстанови разходите за инвестиции и да реализира възвръщаемост;
- Модел изграждане-притежаване-експлоатиране-прехвърляне: Частния партньор финансира, проектира, изгражда и експлоатира съоръжение за посочен период, като през това време е собственик на обекта по договора за ПЧП. След края на периода, собствеността се прехвърля обратно на публичния партньор;
- Модел изграждане-притежаване-експлоатация: Частният партньор финансира, придобива, изгражда и експлоатира съоръжение или услуга за вечни времена, като изцяло притежава собствеността върху обектите.⁹⁵

Структура и механизми на публично-частното партньорство

В ПЧП участват различен брой фирми с различни интереси, затова е много важно и каква организационна структура ще бъде създадена. Най-често публичният партньор влиза в ПЧП споразумение с партньора от частния сектор чрез дружество със специална цел (ДСЦ). Собственият капитал най-често е осигурен от собствениците на ДСЦ и към ДСЦ е привлечено значително дългово финансиране от различни финансови институции.

⁹⁵ Становище по състояние и перспективи пред ПЧП, Икономически и социален съвет, 2007.

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

ДСЦ поема управлението на проекта и обикновено използва един или повече подизпълнители (които може да са свързани с основните акционери) за извършване на необходимото строителство и осигуряване на необходимите услуги.

При партньорствата от концесионен вид, също обикновено се създават специални обединения – компания концесионер, която е консорциум от акционери на фирми, участващи в реализацията. При този тип ПЧП партньорите създават ново юридическо лице със специална цел за изпълнение на проекта, което влиза в договорни отношения с други фирми – подизпълнители към проекта. Разпределението на рисковете и отговорностите между страните се определя основно чрез разпределението на акциите. След учредяването си новото юридическо лице (най-често под формата на фирма или джойнт-венчър) встъпва в необходимите споразумения за изпълнението на проекта. Обединението е самостоятелно юридическо лице. Практиката за България показва, че предпочитана форма е съвместното дружество между публичната институция и частните предприемачи. На ниво община публичният партньор участва най-често със собственост и след като инфраструктурният проект е завършен, изграденото съоръжение и активи се експлоатират от концесионера/оператора. Друга възможност, която се прилага, е проект по ПЧП да се изпълнява като договор (договор за възлагане) между партньори от публичния и частния сектор.

Конкретната ПЧП структура може да е много по-сложна в зависимост от спецификите на проекта, страните по проекта, разпределението на рисковете, механизмите на плащане и т.н.

Рискове и управлението им при ПЧП

За целите на ПЧП, рискът може да се дефинира като вероятност да възникне събитие, което да промени основни параметри на проекта (обикновено разходи, ползи, времеви график) в сравнение с очакваното. Понятието „риск” характеризира неопределеността, свързана с възможното възникване в хода на реализиране на инвестиционния проект на неблагоприятни ситуации и последици. За разлика от неопределеността, инвестиционният риск подлежи на качествен и количествен анализ, т.е. може да се изследва и измери.

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

Рисковете при ПЧП проектите се разпределят договорно между партньорите по проекта като водещият принцип за ефективно разпределение на риска е, че един риск трябва да се носи от партньора, който е в най-добра позиция да го управлява. Управлението на риска е процес на идентификация, оценка, ограничаване, прехвърляне и намаляване на рисковете в интерес на проекта.

- Идентификация на основните рискове по проекта. В тази стъпка трябва да се анализират основните технически, икономически, финансови, социални, екологични и др. характеристики на проекта, за да се определят вероятните събития, които могат да повлияят върху неговото изпълнение. Използват се опитни експерти, други подобни завършени проекти и матрица на рисковете;

- Оценка на рисковете. Оценката трябва да се фокусира върху вероятността от възникване, времето и потенциалния ефект на съответното събитие/събития. Оценката на рисковете може да се основава в значителна степен на субективна информация и критерии и затова е препоръчително използването на налични статистически и други данни от подобни проекти. Друг важен фактор е ефектът от едновременното проявление на няколко риска;

- Управление на риска. Идентифицирания и оценен риск следва да се управлява ефективно чрез прехвърляне на риска (например застраховане на риска или прехвърлянето му към друга страна), намаляване на риска (намаляване на ефекта чрез специфични клаузи в договора), или задържане и управление на риска (ако публичният партньор е най-подходящ да носи риска).

Способността да се носи риск може да се прецени на база на това коя страна има контрол върху факторите, които влияят на риска – например рискът за скрити недостатъци в един актив трябва да се носи от страната, отговорна за изграждане на актива. Когато няма яснота коя страна може да управлява най-добре даден риск, споделянето на риска може да се окаже най-подходящата стратегия, въпреки че рискът върху дружеството със специална цел, който не се контролира от него, трябва да е ограничен, за да може проектът да привлече финансиране.

Заклучение

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

ПЧП е все още нов подход на бизнес отношения. Липсата на достатъчно разбиране по отношение на концепцията за ПЧП – как се осъществява и какви са ползите, предимствата, които може да донесе за частния и публичния сектор, затруднява прилагането му. Липсата на инструменти за измерване качеството на изпълнението на проекта в съответствие с разходите са основна пречка пред публичната администрация да изпълнява своята роля по отношение на ПЧП, особено, когато публичната администрация е склонна да третира по различен начин услуги, извършвани в рамките на ПЧП договор и такива, които се изпълняват от самата нея. Причината е, че концепцията за ПЧП е нова за българската публична администрация, особено за регионалните и местни власти, както и за бизнеса. Трябва да се подчертае, че има практика общините да възлагат на фирми или НПО социални услуги и дейности, но все още не е осъзната ползата от аутсорсинга за частния партньор и подобренията, които могат да се постигнат в публичния сектор. Резервите в тази област следва да се използват по-активно.

Научно-практическа конференция
”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

ТРАНСПОРТНО ПРЕДПРИЕМАЧЕСТВО

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

ПРЕДИЗВИКАТЕЛСТВА НА НИСКОТАРИФНИТЕ АВИОПРЕВОЗВАЧИ

*Доц. д-р Михал Стоянов, Икономически университет – Варна
Катедра „Икономика и управление на търговията“*

***Резюме:** Цикличното развитие на икономическата среда предоставя възможности за успешно развитие на определени пазарни сегменти, въпреки негативните стопански измерения. В подобни, ограничаващи пазарни условия, нискотарифните авиопревозвачи успяват да се приспособят към свитото търсене на транспортни услуги като предлагат конкурентна ценова алтернатива, сравнима с тази на конвенционалния наземен пътнически превоз. Техният модел, основан на предлагането на по-ниски цени по сравними с традиционните авиопревозвачи дестинации, е икономическият стимул за предпочитание на предлаганата полезност, дори при ограничения в равнището на обслужване на пътниците.*

***Ключови думи:** нискотарифни (бюджетни) авиопревозвачи, нискотарифни (бюджетни) полети, ценово предимство, икономия на разходи.*

Нискотарифните авиопревозвачи са нововъведение, създадено от пазара и от неговия стремеж за непрестанно развитие, задвижвано от промените в цените на продуктите и алокацията на ресурсите по икономически най-целесъобразния начин. Появата на бюджетните авиокомпани е отговор на силното развитие на технологиите, растящото търсене на авиационните услуги в глобален мащаб и либерализацията на авиационния пазар. По този начин съвкупността от технологични и пазарни предпоставки позволяват иновационното позициониране на авиационни оператори превозвачи на ниска цена. То се основава на предлагането на продукт, който е ограничен до основната същност на превозната услуга “създаването и предлагането на хората на условия за осъществяване

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

на тяхното преместване от началната до крайната точка”⁹⁶, като всички останали надстройки и потребителски изисквания се заплащат, така че тя не включва никакви допълнителни безплатни услуги и обслужване. Заемането на ценово ориентирана маркетингова стратегия е проекция на оптимизирането на използването на ресурсите в условия на пазарна несигурност и низходящо движение на циклично развитие на стопанството. При това традиционните авиопревозвачи не следва да разглеждат появата на нискотарифните оператори като конкуренти, отнемачи пазарни дялове, а по-скоро като агенти, стимулиращи разрастването на пазара, посредством “хоризонтална продуктова диференциация”⁹⁷. При равни други условия може да предположим, че нискотарифният пътнически транспорт се конкурира основно с конвенционалния наземен пътнически превоз. Въпреки това бизнес моделът на бюджетните авиокомпани е способен да “надмине своите съперници, тъй като се различава в следните три управленски дименсии: възприемане на жизнеспособна стратегическа позиция, деблокирането на организационни възможности и постигане на стойност”⁹⁸, която взема предвид качеството и обслужването на клиентите постигнато на конкурента цена. Такъв маркетингов подход се разпростира върху целия авиационен пазар, като ценовият натиск на бюджетните авиокомпани се адаптира от традиционните оператори по редовни и чартърни линии, които също се стремят да понижават своите оперативни разходи и посредством икономии да предложат ценово конкурентен продукт. Следователно, можем да предположим, че на транспортния пазар съществува добре развита междувидова (между отделните видове транспорт, например между железопътен и въздушен) и вътрешновидова (между отделните подвидове на даден транспорт, например между авиокомпани по редовни, чартърни и нискотарифни линии) конкуренция.

Основната цел, която си поставяме с настоящата работа, е посредством кратък теоретичен преглед за същността, предимствата и недостатъците на нискотарифните авиокомпани и изследване върху развитието на този пазарен сегмент от предлагани

⁹⁶ Желязкова, Д. Същност и особености на транспортните алтернативи при превоза на пътници. \\\ Известия на Съюза на учените – Варна, Серия “Икономически науки”, 2013, с. 77.

⁹⁷ Piga, C. A. and N. Filippi. Booking and flying with low-cost airlines. \\\ International journal of tourism research, № 4, 2002, p. 238.

⁹⁸ Triant, F. and T. J. Walker. The financial performance of low-cost and full-service airlines in times of crisis. \\\ Canadian journal of administrative sciences, 22 (1), 2005, p. 4.

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

услуги на гражданското въздухоплаване, да очертаем перспективите за неговото бъдещо развитие.

При нискотарифните полети купувачът търси стойността на ресурса си, което е проекция на рационалното икономическо поведение, приоритетите пред потребителските разходи и увеличаващото се разнообразие на продуктите, които се търсят и закупуват. Допълнително, конкуренцията между отделните пазарни сегменти свива ценовите прагове между авиационната услуга, предлагана от традиционните и нискобюджетните въздушни оператори, което в своята цялост генерира благоприятни икономически ефекти за крайните потребители, които търсят “максимизиране на полезността от въздушния транспорт”⁹⁹, изразена като “функция на пазарното присъствие, качество на услугата, членство в програма за лоялни клиенти, ценови равнища, пътнически ограничения, удобство на графика”¹⁰⁰. Следователно, не само появата на нискотарифните превозвачи, но и тяхното трайно присъствие, систематично подобрява условията на икономическия процес в полза за крайния потребител.

Нискотарифните авиокомпаниии поставят акцент върху условно по-късите за авиационния пазар линии, където ограниченията в удобствата на полета се компенсират с икономията на време за превоз между отправен пункт и крайна дестинация. Ето защо в самолетния парк на тези компании се залага на въздухоплавателни средства с нисък разход на гориво и улеснено обслужване, което позволява използването на наземната инфраструктура и на по-нисък клас летища (по стандартите на IATA (International Air Transport Association) се прилагат шест нива (от “А” до “F”) на обслужване, при най-ниското допустимо според класификацията ниво на обслужване “E”). Традицията на нискотарифните полети предполага самолетите да се конфигурират само с икономична класа и достигане на крайности за извличане на максималния пътнически капацитет на превоза. Допълнително, авиопаркът на нискотарифните авиокомпаниии генерира и поддържа високи равнища на оползотворяване на въздухоплавателното средство (aircraft utilization) като средно време за оперативен режим на самолета, измерено в експлоатационни часове на денонощие и коефициент на натоварване (load factor), който

⁹⁹ Piga, C. A. and N. Filippi. Цит. източник, p. 238.

¹⁰⁰ Proussaloglou, K and F. S. Koppelman. The choice of air carrier, flight, and fare class. \ Journal of air transportation management, Vol. 5, Issue 4, p. 193.

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

измерва оползотворения пътнически капацитет като съотношение между заетите и общия брой на местата във въздухоплавателното средство и за авиокомпанията като цяло.

Като специфичен момент от дейността на нискотарифните авиопревозвачи можем да отбележим използването единствено на онлайн резервационни системи с отворен достъп за крайните клиенти. Този основен подход за продажба отново се свързва с оптимизирането на икономическия процес и търсенето на икономия на ресурси, за поддържането на ниски крайни продажбени цени. Комплексният поход на сравнение между традиционните и бюджетните авиопревозвачи посочва наличие на съществени отличия, които позволяват да заключим, че те обслужват взаимно изключващи се потребителски сегменти и имат отличителна продуктова спецификация (вж. табл. 1). Следващ момент, присъщ за нискотарифните авиокомпани, е предпочитането на вторични и периферни летища. Основното съображение отново се свързва с икономията, която се постига от по-ниските цени за обслужване, което авиопревозвачите заплащат на по-ниския клас летища. Подобно състояние стимулира модернизацията и усъвършенстването на летищната инфраструктура и оказва благотворно въздействие върху локалната икономика¹⁰¹. Използването на второстепенни летища “осигурява алтернативен капацитет ... и предлага ползи за нискотарифните авиокомпани и техните пътници”¹⁰². При избора на летище нискотарифните авиокомпани също търсят и специални условия за наземни услуги, свързани с минимално време за обслужване по типове използвани самолети.

Таблица 1 По-основни разлики между традиционните и бюджетните авиопревозвачи

Характеристика	Нискотарифен превозвач	Традиционен превозвач
• Кетъринг на борда	Допълнително заплащане	Включено в цената на самолетния билет
• Използвани летища	Вторични или с нисък трафик	Основни, централни летища
• Ниво на комфорт	Само икономична класа	Икономична, бизнес и първа класа
• Продажба на билети	Интернет, колл център, пътнически агенции	Пътнически агенции (прилагачи CRS (Computerized Reservation System) и GDS (Global Distribution System))
• Издаване на билети	Само ел. билети	Хартисни етикети, ел. билети (разпечатвани)
• Резервация на място	Не	Да
• Реимбурсация	Не	В зависимост от типа на билета
• Вид на дестинации	Къси полети	Къси, средни и дълги полети

Източник: Grotte, J. Budget tourism – transition economy. \ International Journal of Business Insights & Transformation (IJBIT), Vol. 6, Issue 2, April-September, 2013 p. 106.

¹⁰¹ Вж. по-подробно: Humphreys, I., S. Ison and G. Francis. A review of the airport-low cost airline relationship. The Review of Network Economics, №5, Issue 4, December, 2006, p. 413-420.

¹⁰² Пак там, p. 419.

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

В контекста на широката съвкупност от фактори, които въздействат върху развитието на пазара на нискотарифни авиоуслуги, особено внимание следва да се обърне на:

- цената на горивата. Този фактор е директно влияещ върху икономическата ефективност на авиокомпаниите и е с изключително висока волатилност, поради което директно се включва като променлив компонент в крайното ценообразуване;
- цената на сервизната поддръжка на въздухоплавателните средства;
- разходите, свързани с компенсирането на авиационно-техническия и летателния състав, лицензионни режими;
- нормативната уредба, регулираща разходите за командировки на стопанските субекти и политиката на служебни пътувания във фирмите. При това по-малките фирми са с по-активно търсеща позиция по отношение на цената на самолетните билети и използването на нискотарифни авиокомпани¹⁰³;
- потребителските разходи, свързани със свободното време и търсене на туристически продукти.

С изключение на цената на горивата в изброената съвкупност се наблюдава относителна устойчивост и трайни тенденции на развитие, които позволяват тяхното по-коректно отчитане в крайната цена на летателната услуга, докато ценовият риск се интегрира като самостоятелна променлива, определяна като нетна горивна такса и позволява нейното непрекъснато коригиране спрямо цените на горивата на международните пазари.

Българският пазар на гражданско пътническо въздухоплаване е сравнително малък с размер от малко над 7,245 млн. потребители¹⁰⁴ и годишен обем на търговските превози

¹⁰³ Вж. по-подробно: Mason, K. Future trends in business travel decision making. \ Journal of air transportation, Vol. 7, № 1, 2002, p. 47-68.

¹⁰⁴ Население общо за страната към 31.12.2013 г. НСИ, София, 2014. <<http://www.nsi.bg/bg/content/2975/население-по-области-общини-местоживеене-и-пол>>, (Статистически данни > Демографска и социална статистика > Население и демографски процеси > Население и демографски прогнози > Население > Население по области, общини, местоживеене и пол), (10.07.2014).

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

от 7 266 352 пътници (РАХ)¹⁰⁵ по международни и вътрешни редовни и чартърни линии и с множество възможности за положително развитие. Съществуващият потенциал е по отношение на усъвършенстването и модернизацията на настоящата авиационна инфраструктура, разкриването на нови междинни и крайни пътнически дестинации, развитието на туристическата индустрия и др. Капацитетът на нискотарифните авиокомпании, опериращи на българския пазар, е имал осигуреността през 2007 г. да превози до 461,7 хил. пасажери, а през 2012 г. този потенциал е достигнал рекордните 1 226,4 хил. пътника, което сочи увеличение от 265,6% (вж. табл. 2). В структурно отношение авиационният капацитет също е претърпял изменения, където ако през 2007 г. делът на нискотарифните оператори е бил едва 6,4% от наличната самолетна вместимост, то през 2012 г. те вече заемат дял от 14,5% от наличния авиационен капацитет.

Таблица 2

Основни показатели на авиационния пазар в България за периода 2007-2012 г.

Показател	Години					
	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Продажби на авиационния пазар, в т.ч. на	1951,5	1968,5	1900,8	1942,3	2001,3	2177,2
чартърни авиопревозвачи (млн. лв.)	1000,4	983,3	936,3	945,6	966	1068,4
нискотарифните авиопревозвачи (млн. лв.)	98,1	101,4	113,4	124,5	140,5	158,4
авиопревозвачи по редовни линии (млн. лв.)	863,0	883,8	851,1	872,2	894,8	950,4
Капацитет на авиопревозвачите, в т.ч. на	7261,0	7481,4	6795,5	7114,9	7653,8	8452,8
нискотарифните авиопревозвачи (хил. пасажери)	461,7	925,2	973,2	1027,4	1115,9	1226,4
Превозени пътници на авиационния пазар, в т.ч. от	6253,7	6418,0	5839,3	6147,5	6607,3	7262,6
нискотарифните авиопревозвачи (хил. пасажери)	387,2	765,7	815	875	949,3	1040,3

Източник: Transportation in Bulgaria. Passport. Euromonitor International, September, 2013, p. 4-5. <www.euromonitor.com>, (10.04.2014).

Географското разположение на страната предопределя тя да е отправен и краен пункт, основно на полети от и за Западна Европа. Така например към м. юли 2014 г. за нискотарифния превозвач “Wizz Air” 20 от предлаганите 23 дестинации са с посока на предвижване към Западна Европа, за “easyJet” всички четири предлагани дестинации и за “Ryanair” поддържаните две линии са с такава насоченост на въздушното движение. В този контекст общото нарастване на пътническия авиационен превоз в страната за изследвания 6 годишен период (2007–2012 г.) от 116,13% се предизвиква основно от ръста

¹⁰⁵ По данни от Статистическа информация за международните летища (Бургас, Горна Оряховица, Пловдив, София и Варна) в Р. България за 2013 г. \ \ Главна дирекция “Гражданска въздухоплавателна администрация” към МТИТС на Р. България. <<http://caa.gateway.bg/page.php?category=27>>, (Начало \ Авиационна индустрия \ Статистика), (10.07.2014).

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

на полетите на по-къси дистанции 116,4%, за сметка на 110,09% увеличение при дългите полети¹⁰⁶. Силната доминация на късите превози на българския авиационен пазар означава, че 95,5% от него през 2012 г. и 95,2% през 2007 г. се падат на полетите с продължителност по-малка от 3 летателни часа. Следователно, само 5 на всеки 100 реализирани въздушни превоза са с дистанция, надвишаваща продължителност на полета от над 3 астрономически часа, което потвърждава, че профилът на родните потребителски предпочитания за използване на въздушния превоз се формират при условията, определени в неговото удобство, бързина на транспортирането, с насоченост към местния бизнес и неорганизиран туризъм и др.

Извън обхвата на пазарния сегмент, към който са насочени нискотарифните полети, остават организирания туристи. На родния авиационен пазар, туристическата индустрия стимулира основно развитието на чартърните полети, опериращи в периодите от началото, до края на зимния и летен туристически сезони. Те формират 48,7% от превозените пътници и 51% от реализираните продажби през 2007 г. на целия авиационен пазар и с някои колебания при тях се достига през 2012 г. до пазарен дял 41,9% от транспортираните пасажери и въпреки това неблагоприятно развитие е отчетено повишение в относителния дял на реализираните продажби от 54,5% от целия въздушен пътнически трафик (вж. табл. 2). Или свиването в дела на превозените лица по чартърни линии, не предизвиква пропорционално намаление в относителния дял на отчетените приходи от продажби. В сегмента на нискотарифните авиопревозвачи е отчетено съществено увеличение, при което в действителния обем на превозените през 2007 г. 387,2 хил. пътника е регистриран 2,7 кратен ръст и през 2012 г., с бюджетни авиолинии вече са превозени над 1 040,3 хил. пасажера. По този начин делът на нискотарифните авиокомпании в общия обем на превозените лица скача от 6,2% през 2007 г. на 14,3% през 2012 г., което разширение е предизвикано основно от споменатото по-горе понижение при чартърните полети, но и поради по-незначителното свиване при относителния дял на пътниците по редовни превози от 45,1% през 2007 г., на 43,8% през 2012 г. Следователно, подобно състояние подкрепя извода, че нискотарифните авиопревозвачи акцентират в

¹⁰⁶ Transportation in Bulgaria. Passport. Euromonitor International, September, 2013, p. 5. <www.euromonitor.com>, (10.04.2014).

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

своята дейност върху сегмента на индивидуалните бюджетно ориентирани туристи и клиентите, пътуващи с цел бизнес. Успешното разрастване на нискотарифните превозвачи се потвърждава от увеличаващите се обеми на продажбите от 98,1 млн. лв. през 2007 г. до 158,4 млн. лв. през 2012 г. Положителен прираст може да бъде проследен и в увеличаващия се относителен дял на този пазарен сегмент от 5% в общия обем на авиационните продажби през 2007 г., до 7,3% през 2012 г. На този фон отчетеният средногодишен ръст на пътниците на нискотарифните авиокомпани за периода 2007–2012 г. е 121,9% и изпреварва значително средногодишния ръст при продажбите, който е с оценка от 110,1%. Последното служи за доказателство, че съществува тенденция за намаление на цените на авиационната услуга при нискотарифните авиокомпани в условията на увеличаващ се пътничкопоток и коефициент на натоварване от 83,96% през 2007 г. който достига 84,83% през 2012 г.

През 2007 г. трите най-големи нискотарифни превозвачи в страната (“Wizz Air”, “easyJet” и “Ryanair”) са формирали 5,2% дял на авиационния пазар, като тяхната значимост нараства до 7,3% през 2012 г., което е основно за сметка на авиокомпаниите по редовни авиолинии¹⁰⁷. Посочената закономерност се формира при условията на неизменен 73,7% дял на компаниите с под 0,2% пазарно присъствие, което е индикация за наличие на един значително добре сегментиран вътрешен авиационен сектор. И ако през 2012 г. средната цена на полета при трите най-големи нискотарифни превозвачи е била около 174 лв., която съпоставена със средната цена на трите най-високи средни цени на пазара (предлагани от “CSA – Czech Airlines”, “Air France” и “Lufthansa”) от около 279 лв., прави относително ценово отклонение от 160%, което е сериозен икономически стимул за потребителския избор на бюджетен авиопревозвач като специфично транспортно решение

Самолетните резервации, осъществени онлайн, са най-добре развития канал за продажба в сравнение с останалите наземни транспортни алтернативи, използващи електронни системи за обслужване на клиенти посредством интернет. Такова положение е следствие от по-комплексната конкурентна структура на авиационния пазар в сравнение с например почти монополния режим при пътническия железопътен превоз. На този фон

¹⁰⁷ Пак там, р. 6.

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

онлайн резервациите отчитат петкратно нарастване за периода от 2007-2012 г. от 116,6 млн. лв. до 621,5 млн. лв. (533%), докато доминиращите офлайн традиционни самолетни резервации се понижават с 17% от 1 844,9 млн. лв. през 2007 г. на 1 555, 6 млн. лв. през 2012 г. (82,5%)¹⁰⁸. И ако през 2007 г. на всеки 1 лв., резервиран през интернет, се падат по 15,82 лв. офлайн продажби, то през 2012 г. това съотношение е на всеки 1 лв., поръчан онлайн, да се падат по 2,73 лв. офлайн продажби. В този контекст прогнозите са за очаквано разширяване на онлайн резервационния пазар, който според Euromonitor¹⁰⁹ през 2017 г. трябва да достигне обем от 1 607 млн. лв. при продължаващо свиване на офлайн канала за осъществяване на директни продажби. Като в средата на 2015 г. ще се постигне изравняване между каналът на интернет и конвенционалните продажби и през 2017 г. те ще бъдат с 43,5% дял в структурата на продажбите на авиационния пазар, който ще достигне общ продажбен обем от над 2,8 млрд. лв.

Едно от предимствата на нискотарифните авиопревозвачи е оперативния подход за организиране на нискотарифни полети, при което на базата на задълбочени маркетингови проучвания те могат в сравнително кратки срокове да създадат или прекратят авиолиния на база на потенциалната или достигнатата икономическа ефективност. Увеличаваща се конкуренция в сегмента на нискотарифните авиопревозвачи, създава условия да се предлагат все по-широк кръг от платени допълнителни услуги и възможности за обслужване, което създава по-значима комплексност и възможност за привличане и задоволяване на все по-широк кръг от клиенти.

Алтернативен път на развитие е и препозиционирането на нискотарифните превозвачи за обслужване на средни и по-дълги разстояния посредством икономията от мащаба, постигната чрез повишения капацитет на съвременните авиационни средства. Подобен план на развитие е заложен в концепцията на най-големия самолетостроител “Еърбъс”, която позволява модифициране на най-голямото въздухоплавателно пътническо средство (Еърбъс А380) с до 853 пасажера (РАХ) в конфигурация с една класа на две нива и летателен лимит от 15 700 км.¹¹⁰ Въпреки използването на икономична класа във

¹⁰⁸ Пак там, р. 5.

¹⁰⁹ Пак там, р. 7.

¹¹⁰ The A380 effects. Airbus S.A.S., 2014. <<http://www.airbus.com/aircraftfamilies/passengeraircraft/a380family/>> (16.07.2014).

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

въздухоплавателния състав на нискотарифните авиопревозвачи като тенденция се оформя поръчването на модели с все повече удобства за пасажерите. Отново основно се залага на такива, които се предлагат на клиентите срещу допълнително заплащане като например: изводи за зареждане на мобилни устройства, места с допълнително пространство за краката, места с пространство за превоз на спортно и музикално оборудване и др.

Възможните благоприятни сценарии за развитие на концепцията на въздушните превозвачи, опериращи при ниски цени, се свързват с разширяването на портфейла от дестинации на съществуващите международни авиокомпани към и от страната. Тук основно развитие може да се очаква в концепцията за по-къси полети към ключови транспортни хъбове, при което бюджетните оператори осигуряват възможности за свързани и полети с прикачване. Друга алтернатива за положително развитие съществува по отношение на интензифицирането на разписанието и увеличаване на честотите по обслужваните линии на опериращите на родния авиационен пазар национални и международни компании. Последен момент, който ще засегнем, е възможността за засилване на корелацията между търсенето на нискобюджетни полети и продажбата на недвижими имоти, основно в сегмента на т. нар. ваканционни имоти на граждани от други страни. Така например, обемът на чуждестранните преки инвестиции в предприятията, осъществяващи икономическа дейност по “Операции с недвижими имоти и бизнес услуги” от 2 945 249,4 хил. евро през 2007 г. достигат до обем от 3 177 856,2 хил. евро през 2012 г.¹¹¹ Това изразява атрактивността на националния пазар на недвижими имоти за чуждестранните граждани и свързаната с това необходимост те да достигат до крайната дестинация при възможно най-благоприятни условия на транспортирането, което може да се осигури от нискотарифните превозвачи.

¹¹¹ Чуждестранни преки инвестиции в предприятията от нефинансовия сектор към 31.12 по икономически дейности. Национален статистически институт. <<http://www.nsi.bg/bg/content/1817/инвестиции>>, (Статистически данни > Бизнес статистика > Многоотраслова статистика > Инвестиции), (16.07.2014).

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

МАРКЕТИНГОВИТЕ ИЗСЛЕДВАНИЯ И КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТ НА ТРАНСПОРТНАТА УСЛУГА

*Доц. д-р Светла Цветкова, Университет за национално и световно
стопанство*

Катедра “Икономика на транспорта”

Резюме: В съвременните условия на постепенно интегриране в европейското икономическо пространство транспортните фирми изпитват остра необходимост непрекъснато да повишават своята конкурентоспособност и активно да участват на транспортния пазар. При тези условия е необходимо да полагат постоянни усилия за повишаване качеството на своите услуги и паралелно с това да определят специално място в своето управление на маркетинговите изследвания. Принципните особености на тези изследвания се характеризират с набиране и анализ на вътрешна и външна информация, която се превръща в целенасочено решение за редица проблеми свързани с управлението на дейността.

Ключови думи: Маркетингови изследвания, транспортна услуга, конкурентоспособност

Транспортните услуги като правило се разглеждат, като средство за реализация на различни видове търговски сделки. Широкият асортимент от транспортни услуги извършвани от транспортните фирми представляват сами по себе си предприемаческа дейност с характерни особености и със своя специфична маркетингова дейност. Към основните параметри за всички видове транспортни услуги се отнасят: цената на услугата, средното време на доставка, разнообразието на транзитно време, загуби и повреди.

Маркетингът трябва да се разглежда, като комплекс от подходи, методи и съвременни прийоми, ориентирани към пазара, които служат не само за формиране целите на компанията, но и за икономическа основа за разработване на организационно-технологични схеми, осигуряващи постигането на тези цели на базата на процесно-

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

ресурсната концепция за стопанско-търговска дейност. Маркетингът на транспортната услуга е съвкупност от мероприятия насочени към максимално ефективно удовлетворяване на потребностите на потребителите на транспортните услуги, както и на съпътстващите ги такива, обезпечаващи повишаване на качеството на основната услуга. Този процес е призван да оказва съдействие на потенциалните потребители за реална оценка на предоставяните услуги и позволява научно да се обосноват взетите решения за тяхното предоставяне и реализация на пазара. Също така маркетингът на транспортната услуга дава реална възможност адекватно да се оцени и прогнозира пазарната ситуация и да се разработи стратегия и тактика за водене на борба с конкуренцията. И в тази връзка може да се каже, че съществува неразривна взаимна връзка между маркетинговите изследвания, конкурентоспособността и оцеляването на транспортната услуга на съвременния твърде динамичен пазар.

Маркетинговата политика на транспортното предприятие изисква разработване и внедряване на балансиран комплекс от мерки по основните направления на функциониране на предприятието, което спомага за укрепване на неговия имидж, увеличаване стойността на предприятието и постигане на конкурентни предимства. Маркетинговата тактика трябва да се основава на постоянното внедряване на нови подходи и иновационни идеи в следните насоки: конкурентоспособност, качество, риск, разходи, диференциране и фокусиране, както и прогнозиране на потребителското търсене и неговото удовлетворяване. Така маркетинговите функции са преди всичко свързани с организиране на дейността, свързана с реализирането на услуги и изпълняването на поръчки.

В транспортните предприятия се преплитат и съчетават интересите на отделни личности и групи от хора, стимули и ограничения, технологии и иновации, дисциплина и свободно творчество, нормативни изисквания и неформални инициативи. Маркетингът обуславя точността на времето, пазарната и конкурентната позиция, като отговор на потребителското търсене. При това основната цел на всяко едно транспортно предприятие в условията на пазарна икономика са създаването, поддържането и перманентното развитие на конкурентното му предимство.

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

Основни цели на маркетинговото изследване са определяне на реалните конкурентни предимства на предприятието и позиционирането на услуги в онези пазарни сегменти, където тези предимства могат да бъдат реализирани по най-ефективен начин. При провеждането на маркетинговите изследвания предварително трябва внимателно се изучат и проследят всички обективни и субективни причини, поради които възниква необходимостта от провеждането им. Към етапите и процедурите на изследването трябва да се включат: обосноваване на провеждането му, посочване на проблема, формиране на цели на изследването, анализ на проблема, определяне на задачите, построяване на математически методи и модели, създаване на база данни – установяване на списък с данните, посочване на източниците на информация, събиране на изходни данни, систематизиране и обработване на данните, анализ на информацията, търсене на оптимални решения – решаване на математически модели, анализ на оптималното решение, изводи и препоръки, вземане на решения, реализиране на взетото решение, оценка на получените резултати и евентуални корекции на взетото решение.

Маркетинговите изследвания на транспортния пазар и по-конкретно тяхната пазарна структура е съвкупност от компоненти, които позволяват равностойно функциониране на управленските, стопанските и финансовите връзки, взаимодействие на субектите на пазарната икономика, а също така и регулиране на движението на ресурсните потоци. Маркетинговата концепция предполага необходимостта от изучаване на индивидуалните потребности на потребителите, като пазарни субекти и отговаряне на тези потребности, насочвайки наличните ресурси за тяхното максимално удовлетворяване. Маркетинговите изследвания в областта на усъвършенстване на транспортните процеси и методите на управление на този вид дейност са насочени към решаване на въпроси, свързани с организацията на превозите (разработване на рационални маршрути и ефективно разпределение на транспортните средства по тях), прогнозиране на показателите за работа на подвижния състав и оперативното им коригиране при необходимост. За това се изисква осъществяването на тясна връзка между транспортните процеси и информационните ресурси, които играят решаваща роля за организацията на управлението на транспортната дейност.

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

Най-важен вътрешен критерий за жизнеспособност на системата е нейната ефективност, а външен критерий е конкурентоспособността. Основна задача на транспортния маркетинг при съвременните условия е подпомагане изпълнението на стратегическите цели на фирмата и осигуряване на конкурентни предимства. За да бъде конкурентоспособно транспортното предприятие трябва непрекъснато да поддържа високо равнище на качество на обслужване на потребителите с нормативно определено ниво на разходи за ресурси. Конкурентоспособността на транспортната фирма е индикатор за успешното ѝ функциониране понастоящем и залог за успех в бъдеще.

Конкуренцията, като икономическо явление е универсален механизъм, който притежава доминиращо предимство при определянето на „най-жизнеспособните” субекти на икономическите отношения, при което колкото по-бърза е реакцията спрямо динамиката на пазара при нарастващо качество на обслужване, толкова по-високо е равнището на конкурентоспособност на транспортната фирма.

Едни от най-важните предпоставки за конкурентоспособност са стабилността и гъвкавостта на фирмата, които са необходима движеща сила за ползността на предлаганите на обществото услуги, но при условие, че конкуренцията е механизъм, който дава на обществото иновации. Трябва да де има предвид и факта, че изострянето на конкуренцията не води до повишаване на ефективността на производството, а до неговата концентрация, тъй като конкуренцията не може дълго да съществува и да бъде ефективна сред безкрайно многото производители.

Пазарната конкуренция се подразделя на следните видове: *функционална* – по разновидности на удовлетворяване на една и съща потребност, но от различни предприятия; *видова* - по отличителните значения на отделни параметри; *ценова*; *неценова* – по-високо качество. Според модела на петте конкурентни сили състоянието на конкуренцията в отрасъла се определя от конкуренцията между действащите на пазара предприятия, появата на нови услуги-заместители, на нови конкуренти, пазарната власт на доставчиците и потребителите на услуги.

При съвременните условия конкурентно предимство може да се постигне само във времето, всички други иновационни решения по отношението на технологии, научни изследвания и управлението бързо стават достояние на другите предприятия.

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

Към по-детайлните видове въздействие върху конкурентната среда се отнасят кратките иновационни цикли, зависимостта от разходите, регресивните тенденции на действащите пазари, нарасналите изисквания на клиентите (индивидуализация, сервиз), намаляване на образуването на добавена стойност, засилване на конкуренцията и глобализацията на пазарите. Най-ефективна стратегия за запазване на стабилността на предприятието на пазара е удовлетворяването на основните функционални потребности на потребителите, в частност в областта на транспортните услуги, по отношение на икономически обоснована цена. За тази цел може да се използва методът на трите К: конкурентоспособност на предлаганите услуги, качество на кадрите, количество на работната сила.

Най-трудното и едновременно с това *най-важно за конкурентоспособността на транспортните предприятия* е предвиждането на онези промени, които се очакват на един или друг пазар, например на товарните превози. Освен това всяко едно предприятие от мрежата има свой облик, култура, свои традиции и репутация. Затова в съвременните пазарни условия побеждава този, който се концентрира върху това, в което той има лидерски предимства. Ето защо стратегическия, означава преди всичко формиране и развиване на ключови компетентности на транспортното предприятие и осигуряване на конкурентни предимства, насочени към дългосрочен растеж и развитие.

Конкуренцията в сферата на транспорта (и това се състои неговата особеност) най-масово се проявява не между отделните предприятия, а между системите по създаване на стойността от тези конкуренти. Следователно конкурентоспособността на транспортните (превозните) процеси е толкова по-висока, колкото по-ниска е цената на продукцията им, при която те трябва да прекъснат приемането на заявки, при което тази цена трябва да бъде по-ниска от пазарната.

Стремежът да се надминат конкурентите по отношение на стабилността на превозите при всички видове транспортна дейност означава, че задължение на транспортното предприятие е да обслужва потребностите от закупуване, производство и реализация от товаропроизводителя по начин, при който в пълна степен да се реализира способността на производителя за своевременна и надлежача доставка на товара за клиентите.

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

В стремежа на транспортното предприятие да надхвърли очакванията на клиентите са важни неговата репутация, която се гради на основата на осведомеността на клиентите и обществеността относно надеждността на предприятието, качеството на обслужване, равнището на цените на услугите и кредитоспособността по отношение на доставчиците и банките. Успехът на предприятията при съперничеството им с конкурентите се определя от състоянието на икономическата среда в страната на тяхното функциониране, която се характеризира със следните параметри на конкурентни предимства: факторни условия (природни, трудови, технологични и инвестиционни ресурси, инфраструктура и т.н.); условията на търсене в страната на продукцията и услуги на отрасъла; наличието на сходни и поддържащи отрасли, конкурентоспособни на международния пазар; стратегия на предприятието, неговата структура и характера на конкуренцията на вътрешния пазар.

В частност върху конкурентоспособността влияят и случайни събития, промени в цените на услугите, потребителските ценности, броят и качествата на конкурентите, параметрите на производствените процеси и други фактори. Конкурентно предимство при това може да бъде осигурено чрез ценовата конкуренция (която се осигурява от предимствата при разходите), както и чрез неценова конкуренция (от предимствата, осигурени от ценността на дадена услуга за потребителя). Именно новата услуга и стратегия при съвременните условия стават решаващи предимства в конкурентната борба. Но поради сближаването между технологиите, различията в качеството на конкуриращите се услуги стават трудноразличими за средния потребител. Ето защо *ключът към създаването на конкурентоспособни услуги* се състои в оптималното съчетание на техните качествени характеристики и цени.

Ниската цена и високото качество на услугата са задължителен стандарт за конкурентоспособната транспортна услуга, тъй като днес потребителят обръща все по-голямо внимание на критерии, като срокове на доставка, възможност за получаване на поръчаната стока точно в определеното време, а също и качествено информационно осигуряване на процеса на изпълнение на поръчката. При това запазването на конкурентоспособността на транспортното предприятие може да бъде осигурено само благодарение на осмисляне и отразяване на всички процеси от общата верига на създаване на стойност.

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

Конкуентоспособността на транспортните услуги се отличава с краткотрайност и приключва веднага след завършване на превозния процес. За тези услуги са характерни следните видове конкуренция: конкуренция между превозвачите от различни сектори на транспортния пазар; конкуренция между превозните структури с различна форма на собственост; конкуренция между различните видове транспорт. Основни фактори, влияещи на конкурентоспособността на транспортното предприятие, са съотношението между търсенето и предлагането на превоз на товари, транспортните разходи, качеството на транспортното обслужване; количеството на изпълняваните превози на товари и услуги, които според стойността си и съчетаването на други характеристики (качество на обслужването и др.) ще са по-привлекателни за клиентите, отколкото превозите и услугите, предлагани от конкурентите. Коефициентът на конкурентоспособност на транспортната услуга се определя от отношението между коефициента за качество на услугата и тарифата за превоз. Конкуентоспособността на транспортната услуга се повишава като се насочи към максимално съответствие на нейните потребителски и стойностни характеристики и съществуващите изисквания на потребителите. За да се повиши конкурентоспособността на транспортната фирма трябва да се прилагат следните основни стратегии при нейното развитие: тяхната интеграция в транспортно-разпределителната верига; повишаване качеството на предлаганите превози; интегриране на транспортните служби в единна система на планиране, проследяване и експедиране на доставката. Конкуентната борба за клиенти се определя не само от удовлетворяването на техните потребности, но и от създаването на диверсифицирани взаимоотношения, чиято основна цел е натрупването на нови допълнителни ценности. Подобен метод на конкурентна борба за клиенти е ориентиран към разширяване и съвместяване на различни специализирани видове дейност в рамките на съществуващата фирма, при която се спазват основните характеристики за транспортния оператор при предоставянето на услуги, постигане на поставените цели и рентабилност.

На база направените проучвания на фирми функциониращи на българския транспортен пазар трябва да се отбележи факта, че те не отделят да този момент необходимото внимание на маркетинговите дейности и проучвания. Резултатите показват, че се демонстрира дори пренебрежение и недооценяване на маркетинговите механизми

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

от страна на ръководителите на транспортните фирми, дори погрешно я отъждествяват само с рекламата и различните методи за реализация на услугата на пазара.

Необходимо е да се оцени приноса на маркетинговата дейност и проучвания за повишаване на конкурентоспособността на транспортната продукция и устойчивото развитие на фирмите на пазара, да се вникне в нейната специфика и същност, в нейната широкообхватност а не само да се разглежда като средство за информиране на обществените и потребителските предпочитания.

Литература

1. ТультевТ.А, Маркетинг услуг, ИНФРА-М, 2012;
2. Миротин Л.Б, ПокровскийА.К, Маркетинг на транспорте, изд. центр.”Академия”, 2013;
3. Беляев В.М, Миротин Л.Б, Основы менеджмента на транспорте, изд. центр. “Академия”, 2010.

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

РОЛЯ НА МАРКЕТИНГОВОТО РАЗУЗНАВАНЕ ПРИ ПОВИШАВАНЕ КОНКУРЕНТНОСПОСОБНОСТТА НА ТРАНСПОРТНИТЕ ФИРМИ

*Гл. ас. д-р Николай Цонев, Университет за национално и световно стопанство
Катедра „Икономика на туризма“*

***Резюме:** Маркетинговото разузнаване е съставна част от процеса за взимане на решения, както за стратегическото развитие на компанията, включително и транспортната, така и за тактическото решаване на конкретните ѝ задачи. Водещите компании все по-често прибегват към прилагането на маркетингово разузнаване като процес на системно обучение. В бъдещото развитие на корпоративната разузнавателна дейност това ще стане елемент от ежедневиите ангажименти на мениджърите, т.к. резултатите от дейността на маркетинговото разузнаване оказват влияние върху плановете и стратегията за развитие на транспортна компания в дългосрочна перспектива.*

***Ключови думи:** маркетингово разузнаване, стратегически решения, анализиране*

Увод

Маркетинговата дейност като една от най-важните функции в съвременната организация трябва да осигурява стабилно, конкурентоспособно положение на фирмата на пазара, отчитайки състоянието на външната и вътрешната среда. В процеса на анализ, планиране, реализиране и контрол на маркетинговите стратегии и тактики специалистите се нуждаят от разнообразна информация за потребителите, конкурентите и посредниците, за възможностите на фирмата и др.

Последните постановки на организационното поведение разглеждат фирмата като силно отворена и многосложна система, която е в състояние да еволюира чрез самообучаване. Характерът на иновационните процеси, обвързването на новите технологии с тяхната защита още от създаването им и нуждата от запазване на позиции на

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

конкурентния пазар, изискват радикално преустройство на процеса за взимане на решения. От една страна, т.нар. интелектуална икономика изисква все по-бърза реакция спрямо атаките на външната среда за фирмата, а от друга тази среда става все по-комплексна и по-агресивна.

Мениджърите все по-ясно осъзнават, че колкото по-пълна, достоверна и своевременна информация получават за външната среда, толкова по-голяма е вероятността работата по другите направления в компанията (финанси, стратегическо планиране, комуникация) да бъде извършена по оптимален начин.

Една от съществените характеристики на XXI век е преминаването от технологично-информационна икономика към интелектуална. Характерното при нея е, че взимането на решения се основава не на обема налична информация, а на качеството на нейния анализ. *Основна роля в процеса на взимане на решение играят постиженията на ума, идеите и нововъведенията, а не технологичното ниво.*¹¹² *Развива се нова парадигма на управлението - мениджмънт, основаващ се на знанията, получени от анализа на придобитата информация.*

В тази връзка *маркетинговата информация помага за ефективното адаптиране на фирмата към състоянието на пазара и към изискванията на целевите потребители, както и за активното въздействие върху тях.* Тя подпомага взимането на управленски решения като цяло и на маркетингови в частност, свързани с неопределеността в поведението на субектите от маркетинговата система.

Маркетинговата информация позволява на фирмите да:

- редуцират икономическият риск;
- утвърждават и поддържат дългосрочни конкурентни предимства;
- следят маркетинговата среда и своевременно да откриват пазарни възможности, които фирмата да превърща в печеливши;
- координират стратегиите;

¹¹² Янева, М., Основи на консултинга, Авангард Прима, С., 2010

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

- оценяват ефективността на маркетинговата дейност;
- подкрепят интуицията на мениджърите.

*Като дейност маркетинговото разузнаване обединява два независими по своето изпълнение процеси – **придобиване на информация и анализ на наличната информация**. При тази постановка маркетинговото разузнаване по своята същност трябва да се разбира като анализирана информация, която се предоставя на потребителя (мениджъра) за вземане на решение. **Именно маркетинговото разузнаване, а не само информацията помага на мениджърите да реагират с правилна управленска и маркетингова стратегия при дългосрочните си решения.***

Трябва да се отбележи, обаче, че маркетинговото разузнаване отговаря за оптималната информационна обезпеченост, на която се базира взетото ръководно решение, но не и за самото решение и евентуалните последици от него. *Работата на отдела по маркетингово разузнаване е успешна, когато предоставената на мениджърите информация подпомага преодоляването на препятствията на външната среда.*¹¹³

Още през 1985 г. Леонард Фулд определя разузнаването като **„силно специализиран и своевременен процес за информиране на компанията”**. В аналитичния доклад на Гарднер Груп през 90-те години се изказа предположение, че в началото на новия век компаниите с далновидно ръководство ще създават **системи на „информационна демокрация”**, които ще направят официално маркетинговото разузнаване. Дейността в тази насока, според Гарднер Груп ще бъде призната и приета от сътрудниците и консултантите на компаниите, нейните клиенти, партньори и обществеността. Още тогава авторите на доклада отправят предупреждение, че *в условията на непрекъснато изостряща се пазарна конкуренция ще могат да устоят само тези, които взимат решения, основани не толкова на интуицията, а преди всичко на оптимално обработената точна и своевременна информация.*

Ето защо все повече мениджъри са принудени да се фокусират предимно върху **стратегическото планиране и управление**. За тази цел им е необходима преди

¹¹³Деревницкий, А., Коммерческая разведка, Питер, 2006

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

всичко прогностична информация, която позволява да се оцени с каква вероятност ще се реализира успешно предложения план или сценарий. Необходимо е също да се открият тенденциите в динамиката на обстановката, в която фирмата функционира.

Особеностите на средата и необходимостта от нейното изучаване предопределиха развитието на специфична по своето естество частна дейност, която има ясно изразен информационно-аналитичен характер. Тенденциите в развитието и дейността на транснационалните компании (ТНК) в условията на свободна пазарна икономика създадоха условия за легализиране на подобен род дейност със съответните законови ограничения. За това допринесоха също и някои характеристики на съвременната бизнес среда, които определят развитието на политическите и икономическите процеси в глобален план.

Започнат в САЩ, Япония и ЕС, **частният информационно-аналитичен разузнавателен процес вече е жизнено необходим за мениджъра в епохата на глобална икономика.** Ефективната частна разузнавателна структура стана необходима предпоставка за недопускане на дезинформация на ръководството. Днес повсеместно настъпва етапът на частното разузнаване, който Алвин Тофлър гениално предвиди в своите трудове още преди десетилетия.

Първата организационна структура по въпросите на сигурността на бизнеса е създадена още през 1955 г. под наименованието **Американско общество за промишлена сигурност** (American Society of Industrial Security – ASIS). След това през 1986 г. в САЩ се формира т.нар. **Американско общество на професионалистите по конкурентно разузнаване** (Society of Competitive Intelligence Professionals – SCIP) с централен офис в Женева. Организацията има глобален характер със своите над 60 офиса по целия свят и индивидуално или групово членство на представители от четири континента. Ежегодно броят на членовете на SCIP се увеличава с 40%, като международният ѝ авторитет непрекъснато расте.

Според последните допитвания на SCIP 60 % от 3000 най-големи компании в САЩ систематично и планирано се занимават с маркетингово разузнаване, за 500-те най-големи този процент е още по-висок – 90 %. По данни на компаниите, членуващи в SCIP, частните компании изразходват средно по 2 млн. долара годишно за маркетингово

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

разузнаване. Според международната практика възвръщаемостта на разходите за този вид дейност е средно до три пъти. Освен това мениджърите получават половината от информацията за позициите на компанията на пазара именно от своите отдели по маркетингово разузнаване.

Постоянното взимане на стратегически решения в бизнеса изисква непрекъснат поток от разузнавателно-аналитични справки, които могат да бъдат осигурени от отдела по маркетингово разузнаване. В изследване на канадската фирма Knowledge Systems and Research¹¹⁴ се посочва, че висшият мениджърски състав на корпорациите определя необходимостта от собствен отдел за маркетингово разузнаване както следва:

- 87 % от запитаните смятат „оперативното придобиване на разузнавателна информация в подкрепа на стратегическите решения“ и „формирането на ценовия маркетинг“ за най-съществени направления от дейността по маркетингово разузнаване;
- 77 % заявяват, че за тях най-важно е „повишаването на точността и своевременността на ценовия маркетинг“;
- 68 % считат „провеждането на непрекъсната разузнавателна дейност“ за ключов фактор;
- за 76 % от анкетиранията е най-важно да получават „информация за това, какво мислят клиентите за фирмата, продукцията или услугите“.

От опита си като консултант по въпросите на фирменото разузнаване Ян Херинг твърди, че висшето ръководство на компанията не винаги е способно да оцени значението на придобитата информация и да ръководи компанията в тясна координация с ръководството на своя информационно-аналитичен отдел по маркетингово разузнаване. Херинг определя това като основно препятствие за ефективното използване на отдела по маркетингово разузнаване. Когато висшият мениджмънт осъзнае необходимостта от оптимално информационно обезпечаване на взиманите от него управленски решения, този отдел се превръща в незаменим ресурс на компанията в завоюването на пазара и неговото оптимално използване предоставя следните по-съществени **предимства на компанията**:

¹¹⁴ <http://www.ksrinc.com/>

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

- по-добро стратегическо и оперативно взимане на решения;
- бърз процес за взимане на решения;
- по-добро предвиждане на промените на пазара и способност да се избегнат изненадите;
- по-добро осъществяване на работните процеси в обработването на информацията и нейният анализ;
- организационно обучение;
- засилване на конкурентните позиции и ползата от дейността.

Разбира се, има и решения, които могат да се вземат без да се използват възможностите на маркетинговото разузнаване. Необходимо е обаче всеки ръководител да знае каква е цената на едно неправилно или лошо взето решение. Ако компанията може да заплати тази цена чрез време, усилия или пари, или кратките срокове за взимане на решение не позволяват да се използва маркетинговото разузнаване, тогава тя може да си позволи подобни действия. *Практиката обаче показва, че маркетинговото разузнаване повишава шансовете за успех на всяка фирма, включително и транспортната, и в никакъв случай не бива да се възприема като загуба на време.*¹¹⁵

Тук е мястото да отбележим и какви са **целите и функциите на отдела по маркетингово разузнаване**. Целта на всяка система за маркетингово разузнаване е своевременно разкриване и предотвратяване както на външни, така и на вътрешни опасности и заплахи за дейността на компанията. Тази цел определя и функциите, които маркетинговото разузнаване трябва да изпълнява, сред които са прогнозиране, разкриване, предупреждаване, намаляване на опасността и заплахата, осигуряване защита на дейността на фирмата и нейните служители, съхраняване на имуществото, създаване на благоприятна конкурентна среда, ликвидиране на последствията от нанесените загуби и др.

Съвременната пазарна среда и условията, при които функционира бизнесът изискват от фирмата да има собствена система за сигурност. Щом компанията е вече на пазара, тя трябва да се информира максимално за протичащите процеси в средата, в която оперира.

¹¹⁵Murphy, C., *Competitive Intelligence: Gathering, Analysing and Putting it to Work*, Hardback, 2005

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

В противен случай фирмата рано или късно ще претърпи загуби. В малките фирми функциите по сигурността могат да се изпълняват от мениджърите и собствениците, а в големите - от специализирани служби и отдели, които в някои от случаите са с голям състав и добре оборудвани.¹¹⁶

Всички специалисти обаче са единодушни в едно – *дори и в структурата на малката фирма е задължително да има специализиран отдел по проблемите на сигурността, като една от основните му задачи трябва да бъде придобиването на информация за външната среда*. Вредно и опасно е функциите по сигурността в малките фирми да се оставят без надзор. Според новите постановки на организационното поведение и малката фирма се разглежда като отворена система с усилен динамичен обмен на информация с външната среда. В тези случаи системата за сигурност на фирмата се сравнява с имунната система на живия организъм.

Дългогодишният анализ на дейността на малките фирми в Канада и САЩ недвусмислено показва, че в сравнение с големите компании, малките използват по-ефективно средствата и методите на маркетинговото разузнаване. Джонатан Калов, професор по международен бизнес в Университета на Отава твърди, че разузнаването дори е по-важно за малкия бизнес, отколкото за големия. Според него, ако големите корпорации допуснат грешки в оценката на външната среда, те имат възможност да се спасят само със загуби, докато при малките това може да доведе до прекратяване на дейността им. Малката фирма не разполага с финансови и организационни ресурси, с които да поправи случилото се и да покрие загубите.

Успешното внедряване на програма по маркетингово разузнаване може да се окаже труднопреодолим проблем за компанията. Първото и особено важно условие е висшето ръководство на компанията да подкрепи идеята. Висшият мениджмънт трябва да е наясно какви дейности извършва маркетинговото разузнаване и да осъзнае необходимостта от такъв отдел. На второ място стои въпросът с наличието на професионално подготвен лидер, който да оглави бъдещия отдел.¹¹⁷

¹¹⁶Sawyer,D., Smart Services: Competitive Information Strategies, Solutions, and Success Stories for Service Businesses, Paperback, 2002

¹¹⁷Мазилкина, Е., Конкурентная разведка, [Ай Пи Эр Медиа](#), 2008

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

Изпълнението на първото условие гарантира правилното определяне на мястото на маркетинговото разузнаване в организационната структура на фирмата. То може да бъде пряко подчинено на ръководителя на компанията, или когато компанията е голяма (от корпоративен характер) на негов заместник по сигурността. Това основно изискване стои в основата на успешното изпълнение на задачите.

Най-ефективно управление на сигурността има там, където маркетинговото разузнаване се включва непосредствено в бизнес процесите. Това задължава големите компании да включват и мениджър по сигурността във всеки свой проект. Неговото задължение е да следи за политиката по управление на рисковете, а в определени случаи да действа и в качеството си на ръководител на групата при управлението на рисковете по конкретния проект.

От казаното дотук става ясно, че когато *стратегическото управление се базира на информационно обезпечени решения, то се превръща в решаващ фактор за успеха на компанията.* В условията на все по-ожесточената конкуренция на глобалния пазар, ръководителите на преуспяващите фирми започват да се интересуват не толкова от постигнатото, а преди всичко от състоянието в момента и очакванията в по-близко и по-далечно бъдеще.

Изводи

1. Съвременният бизнес се характеризира с активен, агресивен, изпреварващ и търговско ориентиран стил на действие. Това изисква добра *вътрешно маркетингова фирмена ориентация и достатъчно изяснена картина за външната среда, в която фирмата функционира.* Във всички големи фирми собственият отдел по маркетингово разузнаване става задължително условие за просперитет и оставане на пазара.
2. *Маркетинговото разузнаване индикира* появилите се нови възможности пред бизнеса и обръща внимание на ръководството относно реализирането им. Планираната и системна разузнавателна дейност е ефикасно средство за опазване на корпоративните тайни от контраразузнаването на конкурентите.
3. И не на последно място *маркетинговото разузнаване е част от механизмите за управление на рисковете и действие на транспортната компания в условия*

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

на криза. Функциите и задачите, които изпълнява маркетинговото разузнаване са възможност за повишаване на корпоративното чувство за увереност по отношение на пазарната конюнктура, т.е. става ясно, че тя не въздейства неконтролирано върху дейността и бъдещето на компанията.

Заклучение

В заключение ще отбележим, че съвременните пазарни условия превръщат маркетинговото разузнаване в актуален проблем за всяка компания, била тя малка или голяма. Разузнавателният отдел с обезпечено финансиране и развити механизми за качествен анализ на придобитата информация е важно подразделение от общия организационен модел на фирмите. Добре функциониращото маркетингово разузнаване е незаменимо средство за ранно предупреждение, като обръща внимание на ръководството за реалните и потенциални опасности, заплашващи компанията.

Квалифицираната обработка, анализът и синтезът при изводите от получената информация дават предимство на компанията по отношение на нейните преки конкуренти. В условия на непрекъснато появяващи се рискове, които се свързват предимно с промените в средата, управлението трябва да бъде гъвкаво и с бърза реакция към външните фактори. Това не може да се постигне без системно търсене, получаване и анализиране на информация, т.е. без използване на предимствата, които предоставя маркетинговото разузнаване.

Използвана литература

1. Деревницкий, А., Коммерческая разведка, Питер, 2006
2. Мазилкина, Е., Конкурентная разведка, [Ай Пи Эр Медиа](#), 2008
3. Янева, М., Основи на консултинга, Авангард Прима, С., 2010
4. Murphy, C., Competitive Intelligence: Gathering, Analysing and Putting it to Work, Hardback, 2005
5. Sawyer, D., Smart Services: Competitive Information Strategies, Solutions, and Success Stories for Service Businesses, Paperback, 2002
6. <http://www.ksrinc.com/>

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

ЛИЗИНГЪТ - ПЪТ КЪМ РАЗВИТИЕТО НА БИЗНЕСА В ТРАСПОРТА (счетоводни аспекти)

*Ас. д-р Любка Камбурова, Университет за национално и световно стопанство
Катедра „Счетоводство и анализ”*

Резюме: За да се осигури добра финансова автономност на предприятието е необходимо бавноликвидните активи да бъдат финансирани със собствен капитал. В някои сектори обаче това е невъзможно, тъй като се изискват инвестиции в големи размери, които много трудно се осигуряват със собствено финансиране. Един от тези сектори е транспорта. Залог за успех в този бизнес е притежаването на товарни и лекотоварни автомобили, чието финансиране се осъществява най-често чрез договори за финансов и оперативен лизинг. В доклада са представени основни счетоводни аспекти на тези договори от страна на лизингополучателя (наемателя).

Ключови думи: финансов лизинг, оперативен лизинг, товарни и лекотоварни автомобили

Увод

Известно е златното правилото, а именно че най – бавно ликвидните активи следва да бъдат финансирани от постоянния капитал. В някои сектори обаче това е невъзможно, тъй като изискват инвестиции в големи размери, които много трудно се осигуряват със собствено финансиране. Конкретно в транспорта пътят към развитието в бизнеса неимуемо минава през придобиване на превозни средства чрез сключване на договори за лизинг.

Кризата на потреблението и производството осезаемо рефлектира и върху транспорта. Резултатите от анализа категорично посочват голям спад и в лизинговия сектор. Интересът към покупка на нови превозни средства логично спада вследствие както от липсата на достатъчно товари, които да осигурят ръст при българските транспортни

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

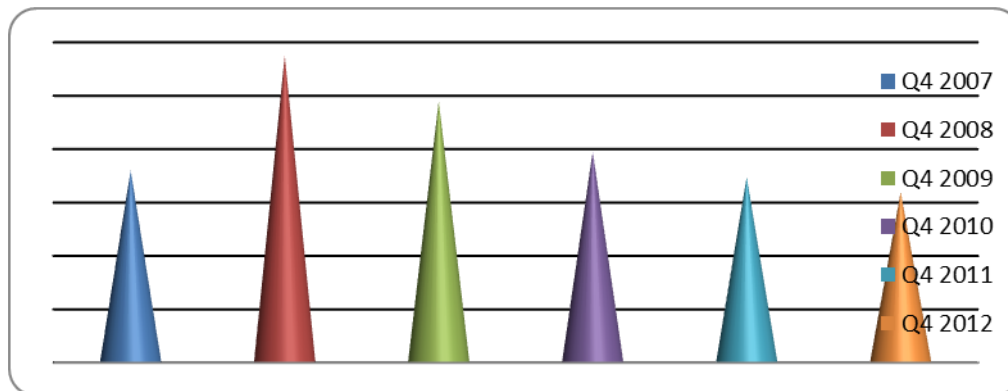
предприятия, така и от конкуренцията от чуждестранни предприятия от бранша. Липсата на сигурност в бъдещето допълнително потиска сключването на сделки, които изискват дългосрочен финансов ангажимент. Конкретно тази година обаче, макар и да не се окачествява от участниците на пазара като край на кризата, носи умерена доза оптимизъм.

Анализ на данните през годините

Данните от статистиката на Българска народна банка (БНБ), които са достъпни на интернет страницата на институцията ясно показват свиване на лизинговия пазар (резултатите се обобщават в сектора на всяко тримесечие). Към края на първото полугодие на 2014 г. общият обем на вземанията на лизинговите предприятия в България е 2 922 623 хил. лв., което представлява намаление с 3.45% сравнение със същия период през 2013 г. Обнадеждаващо е, че след пет поредни години на понижение бизнесът на предприятията в сектора е приблизително на равнищата, отчетени през 2007 г. Прегледът на активността в сектора през годините дава ясна картина и за инвестиционния процес изобщо. До 2008 г. вземанията на лизинговите дружества растат, достигайки над 5.7 млрд. лв. тогава, а впоследствие ежегодно намаляват (вж табл. 1).

Вземания по лизингови договори – салда (финансов лизинг)
(по тримесечие в хил. лв.)

Таблица 1



Източник БНБ

Ако трябва да се разгледа конкретно делът на лизинга на товарни транспортни средства, едва ли е възможно да се определи с прецизна точност, тъй като класификацията на договорите в различните предприятия и за различните сделки не е напълно

Научно-практическа конференция

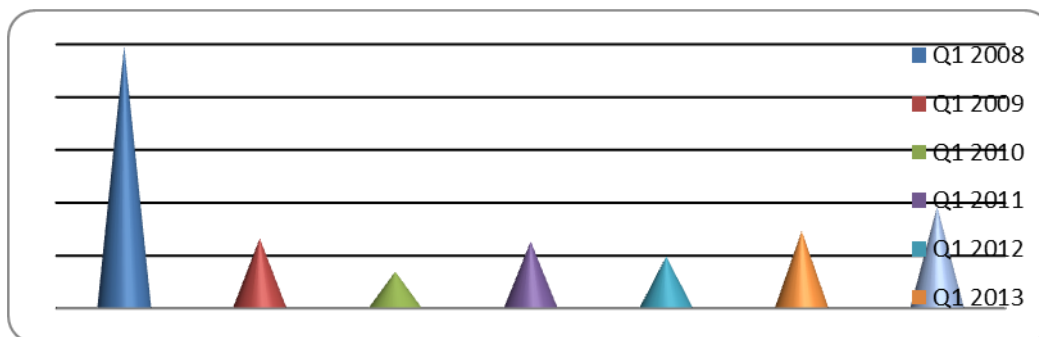
”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

унифицирана. По данни на БНБ към края на второто тримесечие на 2014 г. вземанията по лизингови договори за товарни и лекотоварни автомобили са 777 872 хил. лв., или леко нагоре спрямо края на първото тримесечие на същата година и с над 41 млн. лв. повече спрямо същия момент на миналата година. Пикът на вземанията като общ обем е бил в края на 2008 г., когато те са на ниво от 1.54 млрд. лв.

По-интересното число, което е за новопривлечения бизнес, е доста по-динамично и именно то дава основания за оптимизъм. По данни на БНБ т.нар. генериран нов бизнес в сегмента на лизинга на товарни и лекотоварни транспортни средства за първото тримесечие на 2014 г. е 96 млн. лв., което е сериозно увеличение на фона на 73 млн. лв. за първото тримесечие на 2013 г. (вж табл. 2)

Вземания по лизингови договори - нов бизнес¹¹⁸ (товарни и лекотоварни автомобили)
(по тримесечие в хил. лв.)

Таблица 2



Източник БНБ

В края на март 2014 г. вземанията по договори за финансов лизинг на товарни и лекотоварни автомобили са 754.8 млн. лв. при 732.5 млн. лв. в края на същия месец на 2013 година. В края на първото тримесечие на 2014 г. тези вземания намаляват с 0.6% (4.5 млн. лв.) спрямо предходното тримесечие. На годишна база относителният им дял се повишава от 23.6% в края на март 2013 г. до 26% в края на същия месец на 2014 година. Вземанията по лизингови договори за придобиването на товарни и лекотоварни автомобили за второто тримесечие на 2014 г. са почти на половината от най-високото

¹¹⁸ Нов бизнес – всеки нов договор между лизингодателя и лизингополучателя през отчетния период

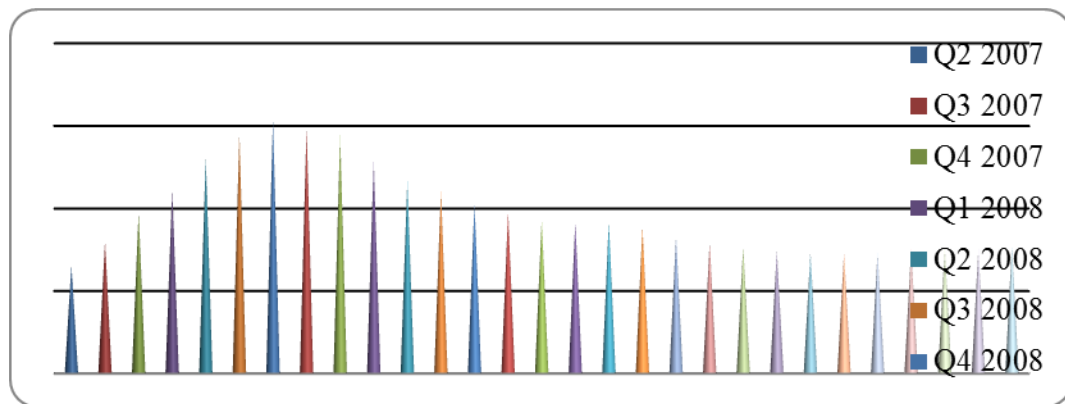
Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

ниво достигнато през четвъртото тримесечие на 2008 г. за разглеждания период от второто тримесечие на 2007 г. до второто тримесечие на 2014 г. От 2012 г. насам тенденцията е положителна, макар увеличението да не са значителни (вж табл. 3).

Вземания по лизингови договори – салда (товарни и лекотоварни автомобили)
(по тримесечие в хил. лв.)

Таблица 3



Източник БНБ

Съвременна тенденция е унифициране на условията по договорите за лизинг. Наблюдава се стремеж да се предлагат на пазара нови, често пакетни оферти, особено за големи клиенти в борбата с конкуренцията. Причината е известна - силната конкуренция през последните години, която неизбежно първоначално се изразява в подобряване на основните финансови показатели за всеки договор, вече почти напълно е игнорирала възможностите за съревнование чрез отстъпки и понижаване на лихвените нива.

Положителният ефект от това обаче пък е, че лизинговите компании почти напълно са изхвърлили банковия сектор от пазара на финансиране на покупките на транспортни средства. Оказва се, че условията за лизинг са по-атрактивни като цяло от тези за кредит.

Транспортните компании напоследък все по-малко се фокусират върху необходимостта от придобиването на едно транспортно средство и все повече обръщат внимание на разхода, който имат за него на месец или на километър пробег, за да осъществят превозите си. В този смисъл оперативният лизинг също е предпочитан вариант. Това обстоятелство се потвърждава от анализа на данните, публикувани на сайта на БНБ. Вземанията по оперативен лизинг в края на март 2014 г. са 136.2 млн. лв. при 92

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

млн.лв. в края на същия месец на предходната година. Спрямо декември 2013 г. тези вземания се увеличават със 7.2% (9.2 млн. лева).

Именно наситеният пазар на лизингови услуги, съчетан с фокуса на клиентите върху общия разход за транспортното средство за определен период или пробег, поставят конкуренцията в сектора вече не на плоскостта на лихвите и сроковете, а на тази на по-гъвкавите цялостни предложения. Според Атанас Ботев (изпълнителен директор на едно от големите лизингови предприятия): „лизингът е предпочитаният вариант за инвестиция в транспортни средства, защото той представлява дългосрочен ангажимент на двете страни. Той не е еднократна сделка, след чието сключване нашата отговорност да приключва, напротив“.

Атрактивно предимство при употребяваните камиони е не само по-ниската цена: обезценката през първите години след покупката на ново превозно средство е многократно по-голяма, отколкото при покупката на старо, което пък прави евентуалната последваща продажба много по-лесна и печеливша във втория случай. Затова лизинговият сектор напоследък отчита ръст и при запитванията за финансиране на сделки за употребявани камиони. Интерес към тях има и от страна на големите превозвачи, които предпочитат да държат по-малко дълг в предприятието си. Основен недостатък при този случай, е че сервизното обслужване се явява ангажимент за купувача, а не за продавача.

Счетоводни аспекти на лизинга

Придобиването на активи (транспортни средства) по реда на финансов лизинг се урежда съобразно разпоредбите и постановките на международен счетоводен стандарт (МСС) 17 Лизинг и българския му еквивалент счетоводен стандарт (СС) 17 Лизинг. В приложимите счетоводни стандарти се дават редица определения на термините, методологията и методиката на счетоводно отчитане на лизинга. За целите на доклада ще посочим основните две дефиниции класифициращи лизинга на финансов и оперативен (експлоатационен). В МСС 17 Лизинг се посочва, че финансовия лизинг е лизингов договор, при който по същество се прехвърлят всички рискове и изгоди, произтичащи от собствеността върху даден актив. В края на договора правото на собственост може да бъде или да не бъде прехвърлено. А оперативния лизинг е лизингов договор, различен от финансовия лизинг. От дефинициите става ясно, че основен критерий за класификацията

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

на лизинговите договори е дали с него по същество се прехвърлят всички рискове и изгоди от собствеността върху актива.

Предвид ограниченията за обем на доклада ще разгледаме някои особености при счетоводното представяне на финансовия и оперативния лизинг от страна на лизингополучателя (транспортно предприятие).

Особеност на финансовия лизинг е, че при него наемателят (лизингополучателят) записва наетия актив по справедлива стойност или стойността на минималните лизингови плащания, ако те са по-ниски и признава в състава на имуществото си актив в началото на срока на лизинговия договор. Това обстоятелство дава право на предприятието-наемател да започне да начислява амортизации в съответствие с възприетата амортизационна политика за подобни амортизируеми собствени активи. Друг разход за предприятието-наемател е текущия разход за лихва съдържащ се във всяка погасителна вноса. Изчисляването на месечната погасителна вноса може да стане с функцията **PMT (Rate Nper, Pv, Fv, Type)** в Excel, където PMT – месечна погасителна вноса, Rate – годишен лихвен процент, Nper – брой месеци съгласно срока на договора, Pv – сума по договора (посочва се със знак минус във формулата). Месечната погасителна вноса е анюитет с намаляваща лихва за срока на договора. Месечната лихва се определя като месечния лихвен процент се умножи по остатъка от главницата на заема.

Ежегодно към датата на съставяне на годишния финансов отчет на предприятието (31 декември) активите придобити чрез договор за финансов лизинг се тестват за обезценка. Индикация за необходимостта от обезценка на актива (товарен и лекотоварен автомобил) е превишението на балансовата му стойност над възстановимата стойност¹¹⁹.

В случаите на кражба на автомобил, нает по договор за финансов лизинг, преди изтичане на срока на договора задълженията (главница и лихва) към лизингодателя следва да продължат да се обслужват до пълното им погасяване. Активът се отписва от състава на имуществото на предприятието, тъй като предприятието не може да черпи

¹¹⁹ Възстановимата стойност на актив, е по-високата от справедливата стойност, намалена с разходите по продажба на даден актив (нетна продажна стойност) и неговата стойност в употреба. Стойността в употреба е сегашната стойност на бъдещите парични потоци, които се очакват да бъдат получени от актива. (вж МСС 36 Обезценка на активи)

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

икономическа изгода от него, към датата на констатиране и документиране на кражбата и за този актив се преустановява начисляването на амортизация.

За разлика от финансовия лизинг, при оперативния лизинг предприятието **не** включва в състава на дълготрайните си активи наетия актив по договор за оперативен лизинг. Този договор има характер на договор за наем, като лизинговите плащания по оперативен лизинг се признават като текущ разход в отчета за всеобхватния доход (отчета за приходи и разходи) по линейния метод за целия срок на лизинговия договор. За целите на контрола е препоръчително наетия актив да се отчита чрез задбалансови счетоводни сметки в предприятието-наемател.

В случаите, при които е постигнато споразумение за извършване на подобрения от лизингополучателя при договор за оперативен лизинг, стойността на подобренията се приспада от наемната цена. Това означава, че лизингополучателят трябва да признае общата сума на разходите (разходите по подобренията на наетия актив) като намаление на разходите за наем през срока на лизинга на линейна база. Посоченото означава, че стимулт (подобрението) следва да се отчита и посочва като намаление на разходите за наем, а не като приход. В общия случай, със стойността на подобрението следва да се признае нетекущ материален актив в счетоводния баланс на лизингополучателя, който да се амортизира на линейна база за срока на наемния договор.

Заклучение

В настоящия доклад представихме някои основни характеристики на финансовите и оперативните лизингови договори от гледна точка на една от страните в договора – лизингополучателя. На базата на извършения анализ на резултатите от статистическите данни се констатира известно оживление на пазара на товарните и лекотоварни автомобили – предмет на лизинговите договори през 2014 г. след продължителния спад от 2008 г. Въпрос на инвестиционно решение е начина на придобиване на товарни и лекотоварни автомобили, което е безспорно необходимо за успех в транспортния бизнес.

Използвана литература

1. МСС 17 Лизинг, Международни стандарти за финансово отчитане част А. София: ИДЕС, 2012

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

2. ПКР – 15 Оперативен лизинг – стимули, Международни стандарти за финансово отчитане част Б. София: ИДЕС, 2012

3. Статистика на лизинговата дейност (прессъобщение), БНБ, 2014

4. СС 17 Лизинг, Национални стандарти за финансови отчети за малки и средни предприятия. София, ИК „Коман”, 2007

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

РЕПУТАЦИЯТА КАТО ФАКТОР НА КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТТА НА ТРАНСПОРТНОТО ПРЕДПРИЯТИЕ - ФОРМИРАНЕ И СЧЕТОВОДНО ОПОВЕСТЯВАНЕ

*Ас. д-р Лиляна Камбурова, Университет за национално и световно стопанство
Катедра „Счетоводство и анализ”*

***Резюме:** Представен е механизъм на формиране на вътрешносъздадената репутация, която е основен фактор за конкурентоспособността на транспортното предприятие. Независимо от счетоводното третиране на вътрешносъздадената репутация за обосноваване на нейното влияние върху конкурентоспособността се предлага метод за нейното доброволно оповестяване в годишния финансов отчет на предприятието.*

***Ключови думи:** конкурентоспособност, репутация, вътрешносъздадени нематериални активи, транспортно предприятие*

Увод

Глобалната конкуренция и финансовата криза разтърсиха европейските предприятия и доведоха много от тях до фалит или до съкращаване на персонал. Европейският парламент прие няколко програми за по-бързо излизане от финансовата криза. Основни приоритети в тези програми са подпомагане на малките предприятия и иновациите в периода 2014 - 2020 година. В общия случай транспортните предприятия в България са малки предприятия според регламентите на Европейския съюз.

Целта на настоящия доклад е да се дадат насоки за формиране на вътрешносъздадената репутация (ВтСР) на транспортното предприятие като фактор на конкурентоспособността на транспортното предприятие и да се предложи способ за нейното счетоводно отчитане и оповестяване.

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

Методологични уточнения

Репутацията се дефинира като актив, представляващ бъдещите икономически ползи, произтичащи от други активи, придобити в бизнес комбинация, които не са индивидуално идентифицирани и признати отделно (МСФО 3 „Бизнес комбинации”).

Според МСФО 3 „Бизнес комбинации” има два вида репутация – положителна репутация и печалба от изгодна покупка (отрицателна репутация).

Положителната репутация се определя като разлика между :

- (А) общата сума от: а) справедливата стойност на прехвърленото възнаграждение на датата на придобиването, б) сумата на неконтролиращото участие и в) при поетапна бизнес комбинация - справедливата стойност на датата на придобиването на притежаваното до момента от придобиващия дялово участие в придобитото предприятие;

и

- (Б) нетната сума на датата на придобиването на придобитите разграничими активи и поетите пасиви (оценени в съответствие с МСФО 3).

Ако разликата по-горе е отрицателна, е налице отрицателна репутация, наричана в преработения МСФО 3 „печалба от изгодна покупка”. Тя се признава веднага в печалбата или загубата за периода.

Съгласно стандарта репутацията възниква само в резултат на бизнес комбинации. Тази репутация ще наричаме *външносъздадена репутация* (ВнСР). В практиката съществува и *вътрешносъздадена репутация* (ВтСР), за която няма стандарт за регулация. Счетоводното признаване, отчитане и оповестяване на вътрешносъздадената репутация е особено актуален проблем днес, когато стойността на неразграничимите нематериални активи в пъти превишава стойността на материалните активи в дадена компания. Извън бизнескомбинация репутацията на предприятието се формира съответно от ВтСР.

Репутацията на транспортното предприятие се формира от специфични вътрешносъздадени нематериални активи (ВтСНА), които осигуряват:

- а) по-висока скорост на транспортните доставки;
- б) по-малки разходи за единица транспортна доставка;
- в) по-висока рентабилност на транспортната дейност.

ВтСНА, които осигуряват горните предимства на транспортните предприятия, са:

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

- а) добри логистични схеми;
- б) висококвалифициран персонал;
- в) средства за запазване на потребителната стойност на превозваните товари;
- г) транспортна инфраструктура;
- д) средства осигуряващи качество на транспортното обслужване и други.

Формиране на репутацията на транспортното предприятие

ВтСНА, които осигуряват по-горе описаните предимства от „а” до „д” формират ВтСР, а тя от своя страна е основен фактор за конкурентоспособността на транспортното предприятие, защото повишава качеството на транспортната услуга за единица разходи за нейното осъществяване.

Счетоводната регулация не признава и съответно не създава счетоводна информация за ВтСНА, които не отговарят на определени критерии.¹²⁰

За да се признае един ВтСНА от счетоводния регулатор, освен да отговаря на критериите за признаване на нематериални активи (НМА), той трябва да отговаря и на допълнителни критерии. Основните критерии за определяне дали НМА следва да бъде признат са: **установимост, контролируемост, вероятност за бъдещи ползи и измеримост на стойността им**. НМА отговаря на изискването за установимост, когато е „отделим” от другите активи и възниква от договорни или други законови права, независимо дали тези права са прехвърляеми или отделими от предприятието или от други права и задължения.

За да се признае НМА, се изисква предприятието да бъде в състояние да контролира използването на актива. Контролът предполага правомощието както да се получи бъдеща икономическа изгода от актива, така и да се ограничи достъпът на трети лица до тези ползи. Обратно, ако предприятието не може да ограничи достъпа на други лица до очакваните изгоди, ресурсът не може да се приеме за актив, в т.ч. и нематериален например технологичното знание, което не е защитено като фирмена тайна, не може да се квалифицира като нематериален актив.

¹²⁰ По-подробно този аспект за ВтСР е разгледан в дисертацията на автора „Репутацията на предприятието като обект на счетоводството – проблеми на признаване, отчитане и оповестяване”, 2014 г. и затова той няма да бъде представен в настоящия доклад

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

Способността да генерира бъдещи икономически изгоди е иманентна характеристика на актива. Бъдещите икономически могат да бъдат под формата на приходи от продажби на продукти или услуги, реализиране на икономии или други ползи, произтичащи от употребата на НМА от предприятието. Пример за други ползи е тайна рецепта, защитена от предприятието, което води до конкурентни предимства, респ. увеличаване на бъдещи продажби.

Измеримостта на стойността на актива е последният критерий, който е достатъчно условие за признаване на един нематериален ресурс за нематериален актив. Ако този критерий не е изпълнен, а всички останали критерии са изпълнени, ресурсът не може да се признае за актив, защото ненадеждното определяне на цената на ресурса ще изкриви финансовото представяне на предприятието пред заинтересованите лица. Цената на придобиване е надеждна, ако е определена на базата на покупната цена (за външносъздадени активи), или на базата на калкулацията на елементите на себестойността (за вътрешносъздадените активи) и на справедливата цена (за активи в резултат на бизнес комбинации, апортни вноски, замяна и др.).

Така определените критерии се отнасят до разграничимите НМА, които могат да бъдат придобити външно. Това обаче е сложно за идентифициране на други активи, които не отговарят на тези критерии, създадени предимно в самата компания.

Освен тези основни критерии за признаване на ВтСНА има и допълнителни изисквания. За да се оцени дали вътрешносъздаден нематериален актив отговаря на критериите за признаване, предприятието класифицира създаването на актива във:

а) фаза на научноизследователска дейност;

и

б) фаза на развойна дейност.

Разходите, направени във фазата на научноизследователската дейност, се признават незабавно като текущ разход. Ако разходите, направени във фазата на развойната дейност, отговарят на критериите на признаване на НМА, тогава те се капитализират.

Независимо от така представената счетоводна регулация на ВтСНА, формиращи ВтСР, последната повишава конкурентоспособността на транспортното предприятие, което от своя страна е нейната (на ВтСР) капитализация за предприятието.

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

Тъй като ВтСР, респективно конкурентноспособността на транспортното предприятие, се повлиява пряко от ВтСНА, независимо от третирането им от счетоводната регулация, това налага да се предложи метод на оповестяване на ВтСР, респективно на всички ВтСНА, с оглед обосноваване на равнището на конкурентноспособност на предприятието. Това е особено важно, когато конкурентноспособността на транспортното предприятие е предмет на обсъждане от конкретни инвеститори. Един такъв метод е доброволното оповестяване в годишния финансов отчет на предприятието чрез следната форма.

Примерен отчет за оповестяване на ВтСНА

Вид	Година на създаване	Стойност	Самостоятелно използване или в комбинация с други активи	Очаквани резултати (описание и ретроспекция)	Вероятност за получаване на очакваните резултати
1	2	3	4	5	6
I ВтСНА, признати от счетоводната регулация					
1. Проектиране и изпитване на производствени прототипи и модели					
2. Проектирането, изграждането и тестването на избрани алтернативи за нови или подобрени материали, устройства, продукти, процеси, системи или услуги					
3. Проектирането на инструменти, матрици, шаблони и матрични плочи, свързани с нови технологии					
4. Проектирането, изграждането и функционирането на пилотни съоръжения					
5. Други ВтСНА					

1	2	3	4	5	6
II ВтСНА, непризнати от счетоводната регулация					
1. Вътрешносъздадени търговски марки					
2. Вътрешносъздадени търговски наименования					
3. Вътрешносъздадени издателски права					
4. Вътрешносъздадени клиентски листи					
5. Разходи за научноизследователска дейност					
6. ВтСНА, свързани с обучението					
7. ВтСНА, свързани с реклама					
8. Ноу-хау					
9. Вътрешносъздадени продуктови и технологични подобрения					
10. Други ВтСНА					

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

Този примерен отчет може доброволно да се оповести във финансовите отчети на предприятието. Той дава един реалистичен поглед върху факторите, които формират ВtCP, респективно конкурентоспособността на транспортното предприятие.

Заклучение

В доклада се представи механизъм за формиране на вътрешносъздадената репутация, която е основен фактор за конкурентоспособността на транспортното предприятие. Независимо от счетоводното третиране на вътрешносъздадената репутация за обосноваване на нейното влияние върху конкурентоспособността се предлага метод за нейното доброволно оповестяване в годишния финансов отчет на предприятието.

Използвана литература

1. Международен счетоводен стандарт за финансово отчитане 3 “Бизнес комбинации”, Регламент (ЕО) № 495/2009 на Комисията от 3 юни 2009.
2. Международен счетоводен стандарт 38 “Нематериални активи”, Регламент (ЕО) № 70/2009 на Комисията от 23.01.2009.

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

ПРОЕКТНОТО КОНСУЛТИРАНЕ И КОНСУЛТАНСКИЯТ БИЗНЕС: ВРЪЗКИ И ЗАВИСИМОСТИ

*Д-р Маргарита Мишева, Университет за национално и световно стопанство
Катедра „Икономика на туризма“*

***Резюме:** Консултантските услуги са част от деловите услуги, а управленското консултиране – един от видовете консултантски услуги. Консултантската услуга сама по себе си е съвет, препоръка, анализ, оценка, прогноза, справка и т.н., отнасяща се до предметната област от интереси (проблеми) на клиента, т.е. тя е продукт на консултантската дейност, получен в процеса на взаимодействие при консултирането на обекта (клиент/клиентска организация и нейните проблеми, задачи, процеси) от страна на субекта (консултанта). Консултантската дейност се основава на професионални взаимоотношения между притежаващия знания и информация експерт и изправения пред проблеми и специфични потребности клиент.*

***Ключови думи:** проектно консултиране, интегрирано консултиране, бизнес*

Увод

Управленското консултиране отдавна е признато за важна професионална услуга, която подпомага ръководителите на фирмите, включително и транспортните, да анализират и решават стоящите пред организациите им практически задачи, а също така да усвояват чуждият опит и добрите практики в сферата на дейност, в която се развиват. Редица фирми от частния бизнес и множество обществени организации, както в икономически развитите страни, така и в развиващите се, използват този вид услуга посредством разработени проекти за проучване на пазара, създаване на управленски системи, повишаване квалификацията на служителите и др.

***Подходите, методиката и стилът на консултиране са многобройни.** Това разнообразие позволява на потребителите на консултантската услуга с необичайни*

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

проблеми да открият консултант, чиято дейност да отговаря на особеностите на организацията. Повечето методи са фундаментални и използвани от голяма част от консултантите.

Според Н.О. Токмакова и М.В. Адриянова¹²¹, *методът на консултиране* всъщност е обща схема (план за действие), сформирана на базата на обобщен опит, позволяваща да се изработи съответна програма за действие, включваща понятия за методологията и методическия инструментариум на консултирането.

Методологията на консултирането включва:

- *Методи на взаимодействие* с работещите в организацията клиент, с цел внедряване на знания и разработки;
- *Методи на интелектуална дейност*, необходими за анализ на проблемите и разработване на решения.

Управленското консултиране използва редица методи, разработени в социологията, психологията, статистиката, математиката и други науки – интервю, допитвания, тестване, синтез, прогнозиране, наблюдение, екипна работа, делови игри, експертни оценки, графика на проблемите и др.

Именно според методите на провеждане на управленското консултиране, както и според целите и характера на консултант-клиентските отношения различаваме няколко вида управленско консултиране - *експертно, процесно, обучаващо и проектно консултиране*:

- При **експертното консултиране** организацията клиент предоставя на консултанта информация, контролира неговата дейност, възприема препоръките му и приема съответните управленски решения. Консултантът от своя страна самостоятелно диагностицира, разработва решения и дава препоръки по внедряването им.
- Методът „консултиране по процес“ или т.нар. **процесно консултиране**, като съставна част на управленското консултиране, е разработен в периода 1940-1950 г. в САЩ. За родоначалници на концепцията се смятат Курт Левин и Карл Роджър. В нея е заложено твърдението, че ако клиентът не участва активно в

¹²¹ Токмакова, Н.О., Адриянова, М.В., Менеджментконсалтинг, М., 2009, 271 с.

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

процеса, то тогава е невъзможно да се постигнат положителни резултати. Освен това методът се опира на предимствата от работата в екип.

- При **обучаващото консултиране** консултантът не само събира идеи, анализира решения, но и предоставя на организацията клиент съответната теоретическа и практическа информация под формата на лекции, семинарни занятия, тренинги, делови игри, учебно-практически материали, разбор на определени ситуации и др.
- **Проектното консултиране** се отличава с целева насоченост. То представлява създаване на конкретни проекти в опередела вътрешнофирмена сфера, например маркетингов проект за навлизане на фирмата на пазара чрез създаването на мрежа от офиси или инвестиционен проект за закупуване на нови транспортни средства.

Проектното консултиране позволява да се акумулират ресурси в едно направление, да се осъществи целево консултиране, да се планират резултати и в максимална степен да се осигури тяхното постигане.

Проектното консултиране включва следните основни етапи:

1. Изготвяне на проект според желанията на клиента, в който се отразяват неговите основни потребности, изисквания, условия и ограничения.
2. Поетапна подготовка на проекта с привличане на специалисти от страна на клиента в този процес и последващото му предаване.
3. Предоставяне на необходимите препоръки за реализиране на проекта.
4. Участие в реализирането на проекта в такава степен и в тези задачи, които клиентът е определил.

По този начин, *проектното консултиране, преди всичко, включва в себе си проектната работа, а след това консултирането на клиента на етапа разработване на проекта и неговото реализиране.*

Използването на проектното консултиране е целесъобразно в следните случаи:

- Ако се използва за реализиране на задача, която по своите цели, обем на необходимите ресурси, сложност и продължителност на изпълнение

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

представлява сама по себе си проект – инвестиционен, иновационен, маркетингов, производствен и др.

- Ако фирмата няма опит при реализирането на такъв проект, няма необходимите специалисти, информационно осигуряване или др.
- Проектът може да бъде изпълнен със собствени сили, но е необходимо да се оптимизира неговото изпълнение, да се намали риска, да се внедри нещо ново и др.

Необходимо е да се има предвид, че проектното консултиране ще е в помощ на управлението само в случаите, когато съдържа управленски компонент.

Практиката показва, че най-разпространеният вид е процесното консултиране, но в конкретни проекти или в различни стадии, трите вида могат да се комбинират и да се превърнат в експертно-процесно, процесно-обучаващо, експертно-обучаващо и т.н. консултиране.

Различията между експертното, процесното, обучаващото и проектното консултиране се премахват с въвеждането на понятието „**интегрирано консултиране**“ по време на Световния конгрес на консултантите в Йокохама (1996 г.). Появата му е провокирана от факта, че в условията на усложнена съвременна бизнес среда управленският консултант е длъжен да съчетава процесното и експертното консултиране, а обучаващото консултиране може да се разглежда като разновидност на експертното.¹²²

Концепцията за дълбоко и интегрирано консултиране

В съвременните бизнес условия, в които функционират фирмите, все по-голямо значение придобива *концепцията за дълбокото и интегрирано консултиране*, основаващо се на дълго, продължаващо с години сътрудничество между консултанта и клиента. То предполага участието на консултанта в стратегическото планиране на клиента, в постоянния мониторинг на маркетинговата среда, в прогнозирането на рисковете за недопускане на кризи и др. То се гради на дългосрочни, доверителни, взаимноизгодни отношения между консултанта и клиента.

Значима особеност на интегрираното консултиране е възприемането на организацията като развиваща се система. При това консултантът изучава тенденциите

¹²²Маринко, Г.И., Управленчески консалтинг: Учеб. пособие., ИНФРА-М, М., 2005, 381 с.

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

на организационното развитие и предлага на клиента нови възможности, за които той не е и предполагал.

Интегрираното консултиране включва *три компонента*:

1. Консултиране на знанието – предаване на нови знания, свързани с отрасловата дейност на организацията, а също и знания в областта на финансите, управлението, правото и др.
2. Процесно консултиране с максимално привличане на служителите от организацията и използване на методите за самодиагностика, групова и между групова работа, благодарение на които ръководителят успява бързо и точно да идентифицира и разреши своите проблеми.
3. Проектно консултиране – консултантът предлага на клиента проекти за конкретни целеви изменения, насочени към развитие.

При последния компонент – проектното консултиране консултантът координира проекта от началото до края (или до достигане на устойчива тенденция на нужните изменения). Проектът може да послужи за оптимизиране на организационната структура на фирмата (тук е най-резултатен), за експертиза на бизнес проекти, за формиране на маркетинговата политика, за разработване на рекламни кампании и др. Посредством проектния способ, може да се осъществява търсене или проучване на пазарните възможности при разработването на фирмената стратегия.

Проектът обикновено започва с диагностициране, което може да се проведе с минимална намеса от страна на консултанта в дейността на фирмата или в режим на паралелно внедряване.

При първия вариант информацията се събира, но се разгласява, а резултатите от изследването се предоставят директно на клиента, който решава как да ги използва. В проблемни ситуации при обявяването на работната цел на консултанта, тя се изменя по неутрален начин (например, при работа над проект за оптимизиране на организационната структурата се обявява, че проектът е за търсене на пазарни възможности, който действително е с по-малка степен на разработване).

При втория вариант консултантът обсъжда междинните идеи и хипотези със служителите на фирмата, представяйки реалната цел на проекта. Още на етапа

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

диагностициране във фирмата се реализират изменения, внедряват се нови идеи, апробират се нови отношения. В служителите се формира готовност за изменения, т.к. те са привлечени в реорганизирането и взимането на решения.

Като цяло, проектният способ дава най-добър резултат, т.к. осигурява системен подход при решаването на фирмените задачи. Като недостатък може да се посочи относително високата му стойност. Въпреки това, проектният способ намира приложение както в големите корпорации, разполагащи със значителни ресурси, така и в малките фирми. Последните, като цяло, прилагат проектното консултиране при експертиза на бизнес проекти и търсене на пазарни възможности.

Експертният характер на консултантската помощ означава, че тя се осъществява по желание на заинтересования ръководител и има препоръчителен характер. Консултантът помага, препоръчва, развива, обучава и т.н. Консултантът не взема решения, той изготвя и предлага алтернативи. Цялата отговорност за вземането на решения остава за ръководителя. Това е важен механизъм при разпространяването и предаването на опит в областта на управлението, повишаващ професионалната квалификация на ръководителите и специалистите по управление чрез тяхното обучение и взаимнообучение. За да е ефективно консултирането, е важно, по време на работния процес ясно да се очертае изградената структура на управленското консултиране и да се превърне в отделни етапи от работата му. Тези етапи са градивните единици на консултантския проект.¹²³ *Всеки консултантски проект се различава от другия.* Етапите могат да се различават по продължителност и по сложност. Подходът на консултанта към всеки етап се определя в зависимост от характера на проекта и организацията клиент. Успешните консултантски проекти достигат своите цели, благодарение на това, че консултантът ефективно се справя с всички етапи. Важно значение имат и бизнес комуникациите, които играят съществена роля в дейността на управленските консултанти. Те представляват съвкупност, която включва размяна, предаване и възприемане на информация за постигане на общи цели в съвместната дейност на консултантите и техните клиенти.¹²⁴

¹²³ Янева, М., Основи на консултинга, Авангард прима, София, 2010

¹²⁴ Дуранкев, Б., Цонев, Н., Организационна култура, етика и комуникации, Глава 5, ВУЗФ – Аси Принт, С., 2010

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

Съвременните изисквания към проектното управление са насочени към създаване на **проектни екипи**, способни да работят за постигането на поставените им цели в бързо променящите се външни условия (икономически, технологически, политически, социални и юридически фактори). Добрата методология за управление на проекти осигурява рамката, процесите, насоките и техниките за управление на проекти и многократно увеличава шансовете за успеха им. Веднъж създадени, процесите, процедурите и формите могат да се използват във всички бъдещи проекти.¹²⁵

В този ред на мисли, за да изясним в по-пълна степен какво всъщност представлява предоставянето на услуги по проектно консултиране трябва да се опитаме да разберем кое е първичното - проектирането или консултингът и какви изисквания (наличие на сертификат, лиценз и др.) трябва да удовлетворява консултантската компания или консултантът, оказващи подобни услуги?

Според проф. Оксана Ромашкова, ръководител на консултантския отдел на ОАО “ГипросвЯзъ”, когато става въпрос именно за проектно консултиране, е почти невъзможно да се разделят понятията проектиране и консултиране, т.к. консултирането съпровожда проектирането неизменно и едновременно, получавайки информация и оптимизирайки този процес. Определението за проектно консултиране, в сферата на дейност на компанията, е близко до класическата му трактовка. Проектното консултиране е вид професионална услуга, предоставяна на клиента, при изграждането и развиването на определен продукт или дейност, който е заинтересован от оптимизирането на този процес. Проектно-консултантската дейност включва анализ на бизнес процесите на клиента, технически одит, разработване на концепция за технологично развитие и използване на научно-технически, организационни и икономически иновации в областта на планирането, проектирането, внедряването и експлоатацията на продуктите.

Алексей Макушкин, директор на Департамента за перспективно развитие и строителство на ОАО “ЦентрТелеком” определя проектно консултиране като комплексен анализ на рисковете, разработване на корпоративен портфейл от проекти, подготовка на планове и съставяне на програми за реализиране на проекти. От своя

¹²⁵Мишева, М., Консултингът на туроператорите при проектиране на туристически дестинации, Авангард Прима, София, 2013

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

страна консултингът е квалифицирано консултиране на партньорите на всички етапи от проектирането и развитието на продукта или системата. Консултингът помага за правилното ориентиране в областта, в която фирмата функционира и намира оптимално проектно решение. В тези случаи изискванията към компаниите, предоставящи услуги по проектно консултиране са притежание на сертификати, опит при предоставянето на подобен род услуги, качествена извършената работа.

Практиката показва, че по-голяма част от консултантите не разделят понятията „консултинг“ и „проектиране“. В рамките на своите собствени методологии за разработване и внедряване на проекти те определят консултирането като фундаментално за проектирането. От друга страна, проектирането има по-общ характер и включва етапи на детайлен анализ, дизайн и планиране, било то при проекти за развитие на мрежи или внедряване на информационни системи в производството на транспортната компания. По този начин, консултирането може да се възприеме като етап, наречен пред анализ, който служи като начало за етапа проектиране.

Според Александър Бугуев, ръководител на отдел продажби за Русия на компанията NetCracker Technology, ако преди етапът на консултирането можеше да се осъществява като самостоятелна задача, то днес още от този етап клиентите очакват крайни резултати. При тази ситуация, ключов фактор за успех на консултантския бизнес е опитът в проектно консултиране в конкретния отрасъл и наличието на екип от експерти, способни да изпълняват необходимите задачи, а също и да поемат отговорност за повишаването на ефективността от дейността на клиента.¹²⁶

Съществуват и мнения, определящи терминът „проектно консултиране“ за доста противоречив, т.к. свежда значението на консултирането само до областта проектиране. В този случай е важно да се отбележи, че консултингът установява целите при проектирането затова трябва да обхваща всички сфери на дейност в компанията. Както услугата е първична спрямо комплекса от услуги, така и консултингът трябва да бъде първичен по отношение на проектирането. Не е възможно да се пристъпи към

¹²⁶ <http://www.connect.ru/article.asp?id=7722>

¹²⁶ Токмакова, Н.О., Адриянова, М.В., Менеджмент консалтинг, М., 2009, 271 с.

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

проектирането на продукт, ако не се анализира реалното и потенциалното му търсене, без да се оценят собствените продукти и продуктите на конкурентите.

Изводи

1. Управленското консултиране отдавна е признато за важна професионална услуга, която подпомага ръководителите на фирмите, включително и транспортните фирми.
2. В съвременните бизнес условия, в които функционират фирмите, все по-голямо значение придобива *концепцията за интегрирано консултиране*, основаващо се на дългогодишно сътрудничество пристратегическото развитие на фирмата.
3. Консултирането е фундаментално за проектирането и установява неговите цели.

Заклучение

Международният опит показва, че преуспяващите компании, със силно ръководство, търсят редовно консултантска помощ. Консултантите биват търсени основно за поправяне на грешки, които са допуснати по-рано, за усъвършенстване на определена система, за създаване на нов продукт и др. Консултирането, като метод за оказване на услуги, включва процеси като обучение, научно изследване и информационно осигуряване.

В практиката на развитите страни влягането на средства в покупката на интелектуален капитал под формата на услуги от консултанти или проекти се разглежда като по-ефективен метод за развитие, отколкото например влягането на средства в покупката на технологии и оборудване. Работата над проектите протича по различен начин, но всеки проект е сам по себе си сложна управленска задача, която може да се реши чрез анализи, управление и установяване на отношения.

Използвана литература

1. Банникова, Л.Н., Технология проектной деятельности, Управленческое проектное консультирование, Уч. пособие, часть 2, Екатеринбург, 2004
2. Дуранкев, Б., Цонев, Н., Организационна култура, етика и комуникации, Глава 5, ВУЗФ – Аси Принт, С., 2010
3. Маринко, Г.И., Управленческий консалтинг: Учеб. Пособие, ИНФРА-М, М., 2005, 381 с.

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

4. Мишева, М., Консултингът на туроператорите при проектиране на туристически дестинации, Авангард Прима, София, 2012
5. Токмакова, Н.О., Адриянова, М.В., Менеджментконсалтинг, М., 2009, 271 с.
6. Янева, М., Основи на консултинга, Авангард прима, София, 2010
7. <http://www.connect.ru/article.asp?id=7722>

Научно-практическа конференция
”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

ТРАНСПОРТ И ТУРИЗЪМ

Научно-практическа конференция
”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

ТУРИЗЪМ И ИКОНОМИЧЕСКО РАЗВИТИЕ

*Доц. д-р Еленита Великова, Университет за национално и световно
стопанство*

Катедра „Икономика на туризма”

***Резюме:** За да определим туризма като индустрия, е необходимо да разглеждаме туристите като потребители. В нея се включват не само парите, похарчени от тях, а и средствата, получавани от различните стоки и услуги, които улесняват създаването на туристическия продукт. С течение на годините е налице нарастващо осъзнаване на туризма като човешка дейност, индустрия и катализатор за икономическия растеж и развитие. Подобно на други отрасли, туристическата индустрия привлича ресурси от икономиката, добавя стойност и произвежда стойностни продукти.*

***Ключови думи:** туризъм, индустрии, икономическо развитие, туристически продукт, форми на туризъм.*

Увод

Разнообразяването на туризма и обогатяването му с нови и нови елементи доведе до превръщането му в индустрия, от която могат да се генерират значителни приходи. Комплексността на туристическата дейност и зависимостта ѝ от други сектори на икономиката наложи нови парадигми в туристическото предлагане и коренно преосмисляне по отношение на държавната политика спрямо туризма. Ето защо настоящият доклад има за цел да представи туризма като индустрия, генерираща значително икономическо влияние, да разгледа новите видове предлагане и да обоснове икономическата потребност от развитието на туризма във всяка една икономическа система.

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

Туристическата индустрия

Туристическата индустрия е обявена за "бездимна промишленост", защото, за разлика от другите отрасли, е невидима и не замърсява околната среда. Тя е изключително сложна интеграция на много индустрии, разпространени върху много сектори. Туризмът е своеобразна “индустрия - чадър”, съдържаща пакет от взаимосвързани бизнес участници: отрасли като транспорт (въздушен, воден и сухопътен), места за настаняване (хотели, мотели, вили и др.) и туристически компании (туроператори/ турагенции), развлекателни институции, бизнес занаяти и т.н., както и секторите, заети със създаването на много стоки и услуги, търсени от туристите.¹²⁷ Интересното е, че повечето от компонентите на индустриите по-горе, също се занимават с рекламни и нерекламни дейности, за да предоставят своите услуги на туристите.

С течение на годините е налице нарастващо осъзнаване на туризма като човешка дейност, индустрия и катализатор за икономическия растеж и развитие. Подобно на други отрасли туристическата индустрия привлича ресурси от икономиката, добавя стойност и произвежда стойностни продукти. Единствената разликата с другите индустрии, които произвеждат преобладаващо материални продукти, е, че тя произвежда нематериални продукти. Продуктът в този случай е нематериален, като същевременно е съвместим с природата. Туристическата индустрия въздейства върху различни помощни (специфични) и спомагателни (обща) индустрии. Туризмът днес е в процес на бърза трансформация към една нова индустрия, имайки значително отражение по-специално върху организациите на транспортната и туристическата индустрия. Последиците основно са от вноса в развитите и развиващите се страни, а растежът е значително зависим от туристическия долар.¹²⁸

Движещите сили на промяната в тази индустрия са много. В миналото хората са пътували главно по търговски или религиозни причини, а пътуването с цел отдых е било приоритет само за богатите. Днес хората пътуват по най-различни причини, включително бизнес, отдых, религия, култура, посещение на приятели и роднини, образование и

¹²⁷ Black, D., T. McKinnish, and S. Sanders. 2005. The economic impact of the coal boom and bust. *The Economic Journal* 115(April): 449-476.

¹²⁸ Hara, T. 2008. *Quantitative Tourism Industry Analysis*: Elsevier, London.

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

здравеопазване. Средствата за транспорт са станали разнообразни, като транспортът става по-бърз, нови пътници се появяват и хората започват да пътуват на по-големи разстояния. *Друга важна движеща сила за растежа е увеличаването и разширяването на средната класа и повишаването на разполагаемия доход.*

Туристическата индустрия е сложна по своята същност и е предизвикателство да се управлява. Това се дължи на три основни причини – типът на процеса на създаване на туристическия продукт, структурата на разходите и пазарните функции. От гледна точка на процеса, повечето операции са комбинация от клиентски, преработвателни операции, операции по обработка на материали и обработка на информация. Налице е смесица от структури на разходите на базата на предоставяне на услуги, храна, настаняване, забележителности, самолетни билети и т.н. Прогнозирането и туристическите пакети са някои от основните характеристики на пазара.

Икономиката на новия туризъм е доста по-различна от тази на стария. От печалбите на системата, сегментираните пазари, проектираните и персонализираните почивки, сега фокусът попада върху **рентабилността и конкурентоспособността**. Новите туристите показват по-голяма загриженост за опазването на природата.¹²⁹ Налице е преминаване към еко туризъм, зелен туризъм, селски туризъм, устойчив туризъм и др., с много възможности за извличане на ползи. За оцеляване днес трябва да бъдат използвани конкурентни стратегии за успех. Съществуват нови техники и тенденции за следване от участниците в индустрията.¹³⁰

Наред с класическите и традиционни форми на предлагане на туристическия продукт се създават и нови, които се залагат в стратегиите на фирмите с цел осигуряване на конкурентно предимство. За целта е необходимо да се идентифицират както популярните форми, така и новите. В следващото изложение са представени и аргументирани основните от тях.

Форми на туристическия продукт

¹²⁹ Тончева, Т. и кол. 2011. Основи на туризма, УИ „Стопанство”, София, с. 324-377.

¹³⁰ World Tourism Organization (WTO). "Adapting the National Tourism Satellite Account (Tsa) Project to Subnational Levels." edited by WTO Department of Statistics and Economic Measurement of Tourism. Madrid, 2005.

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

Туристическият продукт обхваща цялото време на туриста от напускането на дома му до неговото прибиране. Подобна всеобхватност прави трудно неговото дефиниране и квантифициране. В днешно време той е разработен да отговаря на нуждите на потребителите, като им предлага директни продажби, публичност, реклама. Туристическият продукт е основна суровина, била тя природна красота, климат, история, култура или просто съоръжения, които предоставят комфорт по време на пътуването и пребиваването. Той може да бъде природен и антропогенен, като по този начин изборът за потребителите е много голям и до голяма степен е зависим от различните стандарти и инфраструктурата, както и от правилния мениджмънт и маркетинг. Има много туристически продукти, които са на разположение на потребителите днес. Основната им цел е да привличат туристи. Ще разгледаме някой от основните компоненти, определящи формата на проявление на туристическия продукт.

- **Естествен туристически продукт.** Той включва естествени източници, като климат, природа и околна среда. Те са основен елемент от атракцията и примери за тях са: провинция, климат, естествена красота, води, дива среда, флора и фауна, плажове, острови, минерални извори, природни забележителности. Съществена част от естествения туристически продукт са и планинските пейзажи, които допринасят за една спокойна и хармонична атмосфера.¹³¹
- **Антропогенни туристически продукти.** Те са създадени от човека с цел удоволствие, наслада и бизнес. Към тях може да се отнесе:
 - а.) културата:** археологически находки; исторически паметници и сгради; места с историческо значение; политически и образователни места; религиозни места. Културният туризъм се основава на разнообразни места, които обрисуват хората и местната нация. Две значими тенденции ще доминират на пазара на туризма в следващите десетилетия: Пътувания с цел съобразяване с интересите на отделния потребител; Пътувания с цел наслада от културното наследство и забележителностите. Комбинацията от тези две тенденции се подхранва и от новите технологии, чрез разпространяване на онлайн услуги и инструменти, които улесняват пътниците за избор на дестинацията.

¹³¹ Цонев, Н. 2014. Маркетинг на туристическата дестинация, Издателство „Авангард Прима”, София.

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

б.) традицията: поклонничество; панаири и фестивали; изкуства и занаяти; танци; музика; фолклор; обичаи. Панаирите и фестивалите също се характеризират като забавни мероприятия, които са атракцион за повечето туристи. Празници като Коледа, Великден, Деня на благодарността, Рамадан, Дивали, Холи и т.н., също привличат туристите към различни дестинации.

с.) развлеченията: места и паркове за развлечения; спортни събития; зоологически градини и аквариуми; кина и театри; нощен живот; кухня. Туристическите продукти, които се определят като продукти с цел развлечение се характеризират с много и различни места и мероприятия. Освен посещенията на спортни мероприятия, туристите опознават добре и страната, в която са. Броят на посещенията оказва значително икономическо влияние на страната, като например Олимпийските игри в Атина са допринесли до голяма степен за туристическия бизнес, не само в Атина, но и в цяла Гърция.

д.) бизнесът: конвенции; конференции. Хората, които пътуват във връзка с тяхната работа, попадат в категорията бизнес туризъм. Конференциите също изискват щателно планиране и ефектно изпълнение и съвместно координиране на всички дейности, за да може всичко да се случва в обозначеното време.¹³²

- **Симбиотични/ смесени туристически продукти.** Някои туристически продукти, които не попадат в горните категории, като светилища, морски паркове, аеро продукти, водни спортове, цветни фестивали са примери за туристически продукти, които са се получили от съчетанието човек - природа. Природата е осигурила ресурса, а човекът го е превърнал в туристически атракцион. Някои национални паркове са оставени в естественото им състояние, а човекът се грижи за тях и ги управлява, като построява паркинги, места за настаняване, кошчета за отпадъци и др. И все пак основната атракция се дължи на природата.
- **Мероприятия, базирани на туристическия продукт.** Когато дадено събитие е атракция, то може да се определи като туристически продукт. Събитията привличат туристите като зрители и като участници, а понякога и двете.

¹³² Ioannides, D., Debbage, K. 1998. The Economic Geography of the Tourist Industry: A Supply-Side Analysis. London: Routledge.

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

Октоберфестът в Германия, търговските фестивали в Дубай и Сингапур, това са част от примерите, които привличат туристи. Именно такива атракции увеличават броя на туристите в определена дестинация. Някои са по-краткотрайни, а други са по-продължителни, като някои от тях продължават дори и с месеци.

- **Туристически продукт, базиран на дадено място.** Местните туристически атракции формират местния туристически продукт. Те са постоянни, без значение времето и сезона, като Тадж Махал, Айфеловата кула, Кулата в Пиза, Статуята на свободата и т.н. Тези продукти могат да разширят своята дейност чрез монтиране на нови съоръжения или организиране на фестивали.
- **Други туристически продукти.** Освен изведените продукти, могат да бъдат обособени и други такива, които навлязоха в туристическото ползване през последните години и се радват на значителен туристически интерес.
 - **Здравен туристически продукт** - почивката се разглежда като инвестиция в здраве. Много хора пътуват до различни страни с цел лечение на различни заболявания, медицински процедури, като кардио грижи, трансплантации и т.н. Дори и козметичната хирургия и лекарствата допринасят за посещенията с цел здраве. Туристите пътуват и за това, което е незаконно в собствената им страна, като аборт, евтаназия и др. Други причини могат да бъдат посещение на медицински заведения поради спешни случаи и дълги списъци с чакащи за лечение в собствената страна.¹³³
 - **Еко туристически продукт** - съчетава местното икономическо развитие с опазването на околната среда. В тази сфера също съществуват туристически пакети, включващи информация за културното богатство и обогатяване на определени туристически области.
 - **Селски туристически продукт** - това е всяка форма на туризъм, която съчетава с културното наследство на селските райони и позволява взаимодействие на туристите и местните жители. Той е многостранен и си

¹³³ Великова, Е. 2011. Теоретико-методологически въпроси на уелнес туризма, Издателство „Авангард Прима”, София.

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

прилича с еко, здравния, културния и природния туризъм. Туристите обичат да посещават села, за да изпитат спокойния и здравословен живот.

- **Етнически туристически продукт** - това е пътуване с цел запазване на културния живот. Примери са пътувания до Панама, посещаване на индиански племена и др. Типично за този вид туризъм е посещаване на родни домове, осъществяване на различни церемонии и религиозни ритуали.
- **Духовен туристически продукт** - източният свят е характерна област за този вид туризъм, където туристите пристигат с цел посещение на духовни беседи, будистки манастири и др.
- **Голф туристически продукт** - от началото голфът е бил само спорт, но постепенно се е превърнал в туристически продукт. Съществуват различни пакети, които привличат туристите, особено в Япония, но това удоволствие е доста скъпо. Настаняването е в близост до местата за игра.¹³⁴

Формирането и развитието на новите видове туристически продукт ще продължи и в бъдеще. Съвременните потребителски предпочитания ще добавят нови елементи към него и ще го разнообразяват допълнително. Това обаче не е самоцелен процес, а е подчинен на икономическите изисквания и закони.

Икономическо развитие

Потенциалът на туризма да допринася за икономическото развитие е широко признат в индустриализираните страни, където туризмът играе все по-важна роля и получава подкрепа от правителството. Туризмът, заедно с някои други дейности като финансовите услуги и телекомуникациите, е основен компонент на икономическите стратегии. Той се е превърнал в предпочитан начин за решаване на социално-икономическите проблеми, пред които, от една страна, са изправени селските райони, докато от друга страна, се насърчава развитието на градските райони.

Туризмът се очертава като глобален феномен през 1960 г. и потенциалът му да **генерира икономическо развитие се насърчава широко от страна на националните правителства**. Те оцениха, че туризмът генерира чуждестранни приходи от обмена на

¹³⁴ Charaupunsirikul, S., Wood, R. 2002. Mintzberg, managers and methodology: Some observations from a study of hotel general managers. *Tourism Management*, 23(5): 551-556.

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

туристи, създава работни места и носи икономически ползи за региони с ограничени възможности за алтернативно икономическо развитие. Национални туристически власти са създадени за насърчаване на туризма и за максимизиране на международните пристигания. Въпреки това, отрицателното въздействие върху околната среда, социалните и някои други отрицателни въздействия също са се увеличили. Значението на икономическите ползи на местно ниво, екологичната и социалната устойчивост е също широко приета. Наблюдава се, че туризмът предоставя отлични възможности за развитие на предприемачеството, за обучението и развитието на персонала.¹³⁵

За разлика от много други форми на международна търговия, туризмът не **страда от налагането на търговски бариери**, като например квоти или тарифи. Предимно страните домакини имат свободен и равен достъп до международния туристически пазар. Тази позиция се утвърди след включването на туризма в Общото споразумение по търговията с услуги, което влезе в сила през януари, 1995.

Както в международен така и в национален план, туризмът се разглежда като ефективно средство за прехвърляне на доходи, богатство и инвестиции от по-богатите страни, разработените страни или региони, към по-слабо развитите страни, по-бедните райони. Това **преразпределение** се случва в резултат както на туристическите разходи в отделните дестинации, така и на инвестициите, от страна на по-богатите в туристически съоръжения. По този начин развитите страни подкрепят икономическия растеж и развитието на по-слабо развитите страни.¹³⁶

Туризмът може да допринесе за **намаляването на бедността** по редица начини. Икономическите ползи като цяло са най-важният елемент, но може също да има и социални, екологични и културни ползи и разходи. Туризмът допринася за намаляване на бедността чрез осигуряване на заетост както и различни възможности за препитание. Този допълнителен доход помага на бедните да увеличат обхвата на икономическите възможности, достъпни за тях. Туризмът също допринася за намаляване на бедността чрез пряко данъчно облагане на генерирания доход от туризма. Данъците могат да се използват

¹³⁵ Yaneva, M. 2012. Trends in Management Consulting in Tourism. Journal of Science & Research, 1/2012, pp. 33-41.

¹³⁶ Organisation for Economic Co-operation and Development. Measuring the Role of Tourism in OECD Economies. Edited by OECD. Paris: OECD, 2000.

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

за облекчаване на бедността чрез образование, здравеопазване и развитие на инфраструктурата. Някои туристически съоръжения осигуряват достъп на по-бедните до местата за развлечение и отдих на местно ниво.

Туризмът не е много по-различен от другите производствени сектори, но има **четири потенциални предимства за икономическия растеж** при бедните страни:

- Има по-силна връзка с други местни фирми, защото клиентите идват до местоназначението;
- Относително трудоемък е и използва голяма част от жените като работници;
- Има голям потенциал в бедните страни и райони, с малко други конкурентни износи;
- Туристическите продукти могат да бъдат изградени върху природните ресурси и културата, които понякога могат да се окажат единствените активи, които хората имат.¹³⁷

Важно да се отбележи и **приносът на туризма за местната икономика**. Налице са пет вида положителни икономически въздействия върху препитанието, някои или всички от които могат да бъдат част от стратегията за намаляване на бедността:

- Заплати от формална заетост;
- Приходи от продажба на стоки и услуги или случаен труд;
- Дивиденди и печалби, произтичащи от собственост на местни фирми и бизнес единици;
- Колективен доход, който може да включва печалби от обществени предприятия, земя под наем, дивиденди от съвместни предприятия. Тези доходи могат да осигурят значителен капитал за развитие и осигуряване на финансиране за селско стопанство, клиники, учители, жилища и учебници;
- Инфраструктурни печалби, например, пътища, водопроводи, електричество и комуникации.¹³⁸

Заклучение

¹³⁷ WTO, World Tourism Organization. "General Guidelines for Developing the Tourism Satellite Account, Measuring Total Tourism Demand." Madrid: WTO, 2000.

¹³⁸ Hall, M. 1997 Tourism and the Less Developed Countries "J. Wiley & Sons", New York/Toronto.

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

Туризмът притежава способността за разнообразяване и на другите отрасли на местната икономика и да създаване на нови такива, като предлага допълнителни възможности за препитание. Местните икономически ползи вероятно ще се увеличат още повече, ако местните общности участват в диверсифицираните бизнес дейности, създавани от туризма. Сега с нарастващото осъзнаване на правителствата се приемат политики, които насърчават и улесняват участието на местните общности. Участието на бедните в развитието на туристическите проекти може да доведе до увеличаване на заетостта и растежа на допълващите се продукти.

Тези ползи могат да бъдат оптимизирани допълнително чрез партньорства в рамките на дестинациите. Има огромна възможност за устойчиво развитие на местната икономика, ако хотелите и туроператорите работят заедно с местните общности, местното правителство и неправителствените организации. Това ще помогне за намаляване на бедността и ще осигури по-богат опит на местните и чуждестранните туристи. Такива партньорства биха били от полза също за приемащите общности и туристическата индустрия като цяло.

Литература:

1. Великова, Е. 2011. Теоретико-методологически въпроси на уелнес туризма, Издателство „Авангард Прима”, София.
2. Рибов, М., Д. Тадаръков, Т. Парушева, М. Янева, Т. Тончева, Е. Великова, 2007, 2008, 2009. Основи на туризма, 1, 2 и 3 част, УИ «Стопанство», София.
3. Рибов, М., Д. Тадаръков, Т. Парушева, М. Янева, Т. Тончева, Е. Великова, А. Панджерова, 2010. Основи на туризма, 4 част, УИ «Стопанство», София.
4. Цонев, Н. 2014. Маркетинг на туристическата дестинация, Издателство „Авангард Прима”, София.
5. Black, D., T. McKinnish, S. Sanders. 2005. The economic impact of the coal boom and bust. *The Economic Journal* 115(April): 449-476.
6. Charaupunsirikul, S. Wood, R. 2002. Mintzberg, managers and methodology: Some observations from a study of hotel general managers. *Tourism Management*, 23(5): 551-556.
7. Ioannides, D. Debbage, K. 1998. The Economic Geography of the Tourist Industry: A Supply-Side Analysis. London: Routledge.

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

8. Hall, M. 1997. Tourism and the Less Developed Countries “J. Wiley & Sons”, New York/Toronto.
9. Hara, T. 2008. Quantitative Tourism Industry Analysis: Elsevier, London.
10. Organisation for Economic Co-operation and Development. Measuring the Role of Tourism in OECD Economies. Edited by OECD. Paris: OECD, 2000.
11. Yaneva, M. 2012. Trends in Management Consulting in Tourism. Journal of Science & Research, 1/2012, pp. 33-41.
12. World Tourism Organization (WTO). "Adapting the National Tourism Satellite Account (Tsa) Project to Subnational Levels." edited by WTO Department of Statistics and Economic Measurement of Tourism. Madrid, 2005.
13. World Tourism Organization. "General Guidelines for Developing the TourismSatellite Account, Measuring Total Tourism Demand." Madrid: WTO, 2000.

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

ПРИДРУЖЕНИТЕ ТУРИСТИЧЕСКИ ПЪТУВАНИЯ В ЕВРОПА – ОСОБЕНОСТИ И ТЕНДЕНЦИИ

*Доц. д-р Мариана Янева, Университет за национално и световно стопанство
Катедра „Икономика на туризма”*

Резюме: През последните години се наблюдава ръст на изходящите туристически пътувания, воден от бурното икономическо развитие на редица региони и нарастването на доходите в много икономики. Международната туристическа индустрия става свидетел на увеличаващ се брой изходящи туристи от всички континенти. Освен това, в резултат на облекчаването на ограниченията за пътуване в чужбина, броят на пътуващите се очаква да се увеличи и в бъдеще.

Ключови думи: туризъм, пакетни турове, придружени туристически пътувания, тенденции.

Транспортът като основен фактор в придружените турове

Туристическият бизнес и транспортната индустрия са два сектора, които имат пряка връзка и обусловеност. Развитието на единия води респективно до растежа на другия и обратно. Тенденциите и предизвикателствата, в резултат на глобализацията на пазарите, изискват двата сектора взаимно да координират усилията си с цел постигане на устойчивост на пазара.

Транспортът като основен фактор в придружените турове става все по-диференциран като вариации и търсен от туроператорите с цел включването му в туристическите пакети. Понастоящем дори и традиционно предлаганите дестинации с автобусен транспорт вече се предлагат и като алтернатива с редовни или нискотарифни полети. Вариацията от възможности за избор на транспорт в пакета на туроператорите дава възможност за придобиване на конкурентни предимства на туристическите агенции.

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

Тенденцията придружените турове, с включена транспортна услуга и придружени от водач-представител на туроператора, да продължават да се предлагат толкова усилено е, защото в забързаното ежедневие се явяват лесен начин за организиране на почивката на потребителите. Наблюдава се по-голямо разнообразие от пакети. Спектърът от предлагани услуги се разраства, защото фирмите се стремят да задоволят желанията на всички основни потребителски групи.

На практика **транспортът е основен компонент на туристическия пакет**. Възможностите за транспорт във всеки тур са разнообразни и могат да включват: въздушен транспорт, надземен транспорт – влакове, автобуси, автомобили и воден транспорт – кораби, круизи и др.

Много често видовете транспорт в едно пътуване се комбинират. Основните транспортни форми на пътуване са:

- fly/drive турове, при които се комбинират самолет и наемане на коли под наем.
- fly/cruise – съчетават пътуването със самолет и качването на круиз, което е основната част от пътуването.
- rail tour – съществуват и нередки случаи, когато основната част от пътуването се осъществява с влак.
- motor-coach tour – това е може би все още най-разпространената форма на пътуване с автобус. При нея участниците пътуват от дестинация до дестинация с цел разглеждането на забележителности и атракции по време на цялото пътуване.

Към категорията транспорт спадат и т. нар. *трансфери*, при които от мястото на пристигане, най-често на летищата, туристите се транспортират до хотела с редовен автобус или влак, обслужващ при кратко разстояние (shuttles). Трансферите обаче не се ограничават само като транспорт от летищата до хотелите. На практика всякакъв тип трансфер е възможен (като например shuttles между влаковите гари и круизните кораби).¹³⁹

¹³⁹Yaneva, M., Emilova, I., *INFLUENCE OF THE AIRLINE INDUSTRY ON THE DEVELOPMENT OF TOUR OPERATORS' ACTIVITIES*, сп. Инфраструктура и комуникации-УНСС, кн.9, 2014 (год.4), с.71-80

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

Туристическите обиколки се планират, организират и реализират от туроператорите. Туристическата обиколка може да бъде *дефинирана* като форма на пътуване от едно определено място до друго. Тя се характеризира с многобройни отличителни особености, които могат да бъдат обособени в **пакети и продадени в едно цяло**. Туровете са много разнообразни и могат да бъдат приспособени почти към всеки интерес, вкус и бюджет. В най-общи линии травъл професионалистите определят **два основни типа турове**:

а. *турове, предназначени за изискванията на конкретни туристи (Custom- Designed Tours) и*

б. *пакетни турове*. От своя страна могат да бъдат подразделени на **три основни типа**:

- *независими или непридружени (independant);*
- *полу-самостоятелни или полупридружени (hosted) ;*
- *напълно придружени (escorted).*

Те са реализират посредством предварително разработени **маршрути**, залегнали в каталозите на туроператорите.

Напълно **придружените турове** са вид туристическо пътуване, при което туристите са придружени в група от водач/екскурзовод до различните дестинации, като **транспортната услуга** задължително присъства в пакета на туроператора. Придружените пътувания са известни и като групови пътувания и се провеждат от опитен екскурзовод, който отговаря и следи за качествено доставянето на всички услуги от контрагентите до самите туристи през цялото пътуване. Тези услуги са най-често свързани със **самолетните полети/автобусния транспорт**, хотела, **транспорта в самата дестинация**, **трансфера от хотела до летището**, храната и разглеждането на забележителности.

Придружените пътувания се провеждат най-често **чрез автобус**, като рядко се ношува повече от три пъти в дадена дестинация. Изпълняват се с високо темпо и в пакетната цена са включени почти всички услуги. Една от най-характерните особености в дейността на туроператора е, че тя не завършва с приключване на фазата „производство“ на туристическия продукт (организиране на пътуването), а продължава и в процеса на неговото потребление. На практика това се изразява в своеобразната намеса или помощ от

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

страна на туроператора при самото провеждане на организираното от него туристическо пътуване. Тя е различна по обхват и съдържание и зависи от обема на дейността и възможностите на предприятието, вида и характера на пътуването. По правило намесата на туроператора се проявява при по-голямата част от елементите на туристическото пътуване. Като резултат от нея се създават условия и възможности за въздействия върху потребителната стойност и качеството на предлагания продукт и в процеса на неговото потребление.

Придружени турове на чуждестранни туристи в Европа

Европа винаги е била и ще бъде една от най-желаните дестинации в света, благодарение на своето географско разнообразие, културно наследство и история. Пазарният дял на Европа в световния туризъм е 50%. Поради тези причини делът на туристическите пристигания непрекъснато се увеличава. През 2011 г. делът на придружените турове в Европа отчита 504 милиона, с 9,1% повече, отколкото през 2009 година.

Развитието на международните туристически пристигания в Европа е различно в отделните подрегиони. Най-голям е делът на туристическите пристигания в Западна Европа и Средиземноморието, където делът на придружените турове е най-голям.

Страните с най-високите международни туристически пристигания са: Франция 79.5млн. евро (21,67%), Испания 56.6 милиона (15,45%), Италия 46,1 милиона(12.57%), Великобритания 29,1 милиона (8.07%), Германия 28,3 милиона (7,73%), Австрия 23млн. евро (6,27%), Гърция 16,4 милиона (4,47%) , Полша 13,3 милиона (3,64 %) , Холандия 11,3 милиона (3,08%) и Унгария 10,2 милиона (2.79 %) .

Най-нисък процент международни туристически пристигания са регистрирани в Люксембург 0.5млн. евро (0,14%) .

Топ 10 на страните с най-висок процент на осъществяване на придружени турове от чуждестранни туристи в световен мащаб са: Франция, САЩ, Китай, Испания, Италия, Турция, Великобритания, Германия, Малайзия и Мексико.

Месечното разпределение на туристическите пристигания в Европа показва, че пиковият месец е юли, а на второ място август. Най-нисък процент на пристигания е регистриран през зимните месеци – януари и февруари.

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

Възможности, които предоставят на туристите придружените турове:

- Големият им плюс е, че те освобождават пътниците от необходимостта сами да организират на пътуването, тъй като всичко е нечия друга грижа - от трансфери и хотели, до подбор на забележителности и развлечения. Така че туристите могат просто да седнат, да се отпуснат и да се насладят на гледките. Т.е. в допълнение към стойността, която придруженият тур предлага, се наслажда и удобството на единичното заявяване на желание за пътуване и закупуването му и по-нататъшното му безпроблемно изживяване. Комфортът за туристите, за който говорим и в уелнес туризма, допринасящ за вътрешния им мир и спокойствие, е това да знаят, че всичко е уредено предварително и няма за какво да се притесняват или какво да планират.

- Изборът да се отиде на придружена екскурзия, ще спести пари на туриста, до около 30 на сто при организацията на подобна екскурзия самостоятелно. Още повече, че в рамките на цената е заложено от 3 до 5 звездно настаняване и много други допълнителни услуги (транспорт, екскурзовод с познания, лицензирани градски водачи, и ежедневни хранения), освен алкохол, с вероятност да добавят стойност. Така че, щом веднъж е ангажиран водач/екскурзовод, обикновено има много малка възможност за допълнително доплащане.

Спестяването на пари за клиентите се базира на факта за покупателната способност на туроператорите, а след това и на турагентите, които работят на по-ниски цени. Това е и причината крайният клиент, купувайки напълно придружен тур, да реализира чувствителни спестявания, отколкото ако купуваше всеки от компонентите поотделно. Тук идва и необходимостта, че в момент на продажба на напълно придружен тур турагентът да изреди списъчно всички включени услуги, така че клиентите да знаят колко получават за вложените си пари.

- Пътуването с екскурзовод може да бъде по-малко приключенско, отколкото самостоятелното – няма да съществува необходимост да се разговаря с таксиметрови шофьори или да се опитват туристите да поръчат от меню на непонятен език.

- Пътниците могат да видят повече за сравнително минимални усилия, като същевременно се избягват безбройните задръствания по улиците. Дните, прекарани с

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

местни екскурзоводи и внимателно подбрани културни преживявания, са усърдно подбрани в удобния маршрут, за да се получи по-дълбоко вникване в дестинациите.

Например Ваканцията Леджър на Нова Зеландия включва автентични морски развлечения и посещение на новозеландско семейството, за да се даде възможност туристите да опитат домашно приготвена храна. Възможно е такива програми да бъдат предлагани от българските туроператори по входящ туризъм.

Друг пример е Султаната на Оман, където Voyages Jules Verne приканва дамите да се срещнат с група омански жени в Мускат, за да им разкажат за техния начин на живот, минало и настояще. Господата пък са поканени да пушат наргиле с местните мъже, докато местни обичаи се изпълняват при закрити врати.

- Повечето придружени турове включват уреден транспорт, пътуване с местни пикапи или опцията за услуги „от врата до врата“, като често се дава шанс да се предяви желание за по-люксови превозни средства, за което се и заплаща повече.

- Полетите се внедряват при пътувания на по-дълги разстояния, като продължение или допълнение на тях, могат да бъдат пътуванията с круизни кораби.

- В придружените турове е вероятно да се попадне в среда, която осигурява приятелски отношения с хора, споделящи идентични интереси. Това е и най-често цитираното предимство от туристите за този тип турове, поради което го предприемат и предпочитат.

Средната възраст на туристите, възползващи се от подобни пътувания, намалява и се оформя до четиридесет години – като тези потребители на продукта на придружените турове виждат предимството цялото им пътуване да бъде подготвено от трета страна. Туристическите фирми имат практиката да настанят самостоятелно пътуващите един до друг на големи маси за вечеря, правейки от това добър начин едновременно да се пътува и да се създават нови приятелства.

Тенденции на придружените турове в Европа

При обсъждане на тенденциите на придружените турове в областта на туризма в Европа винаги е интересно да се започне с някои факти и цифри за сегашното положение на европейския туризъм. Туризмът като цяло е един от малкото икономически сектори,

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

които имат множество перспективи за растеж и просперитет. Въпреки засилващата се конкуренция Европа все още е дестинация номер 1.

Някои тенденции в европейския туризъм са били идентифицирани, което предполага, че броят на туристите ще се удвои през следващите 25 години. Значително ще нарасне броят на придружените турове в Европейските страни. До 2020 година повече от 720 милиона трансгранични туристи годишно ще пристигнат в Европа. В същото време ще има голямо увеличение на туристи от третата възраст, културното и природно наследство на туризма ще бъде бързо развиващият се сегмент и една от движещите сили на ЕС.

Туризмът е все още един много специфичен сектор, така че се изискват специфични познания за сектора и работната сила. Разходите, свързани с туризма в Европа, се равняват на 800 милиарда евро годишно от граждани на ЕС. Туризмът се явява един от най-важните сектори на европейската икономика. С милиони предприятия в Европа, туристическият сектор осигурява 7 милиона работни места в основната индустрия и 20 милиона работни места в свързани предприятия. 87% от придружените турове в Европа се осъществяват от туристи от ЕС.

Развитието на придружените турове в Европа е различно по подрайони. Има два основни подрайона на туристическо потоци: от северните европейски страни към Средиземноморските и от страни от Централна и Източна Европа към Западна. Западна Европа получава най-много туристически пристигания.

Придружените туристически обиколки могат да бъдат чудесен начин за опознаване на една страна и едновременно с това могат бъдат съобразени с различни възрасти и бюджети. За по-възрастните туристи като примамлива дестинация се обособява Белгия, заради прекрасните си риболовни пристанища. Придружените турове включват посещения на културни и крайбрежни атракции, архитектура, магазини за сувенири и морски дарове. Една подобна екскурзия би била страхотна за туристи на възраст над 55 години и се превръща във все по-предпочитана от самотни пътешественици. Други предпочитани градове за посещение от този контингент туристи са: Виена, Венеция, Рим, Флоренция, Париж, Брюксел и Прага.

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

Други предпочитани придружени туристически обиколки се явяват речните круизи по река Рейн или разходка с лодка по каналите на Венеция. Голям дял заемат и придружените турове във Великобритания и Италия. Посещения на романтичните градове Рим и Венеция са предпочитани от млади двойки туристи.

В топ 5 на най-предпочитаните дестинации за млади хора се нареждат Германия, Чехия, Австрия, Унгария. Акцент върху този вид турове се поставя върху общуването, адреналина и емоциите. Пример за желано място за посещение сред младите групи туристи е концентрационния лагер в Аушвиц и бохемския град Краков.

Друга предпочитана дестинация на тази целева група туристи се явява Исландия. Причината са прочутите гейзери и живописната природа. Русия със Санкт Петербург също не отстъпва по интерес.

Пазар

Докато се поддържа имиджът, че придружените екскурзии са само за стари хора, в действителност средната възраст на туристите, използващи такива услуги, е между 45 и 60 годишна възраст, като сегментът на тези между 45 и 50 нараства с бързи темпове. В допълнение, клиентите под 45 годишна възраст представляват значителен дял от пазара. Семействата също се превръщат във важна част от пазара на придружени турове. Туровете, включващи множество дестинации за по-голям период, все още са привлекателни за тези, пътуващи за първи път към Европа, а пътуващите за пръв път до други дестинации избират придружените турове. Интересно е, че професионални, достатъчно пътували лица също намират този тип ваканции за релаксираща алтернатива на техните собствени. На последно място, предишни клиенти на круизни линии и ол инклузив курорти разширяват пазарния потенциал на придружените турове. Тези клиенти, които веднъж са склонили да закупят стойността и ползите от ваканция, която включва няколко компонента в една цена, са естествени кандидати за придружени екскурзии, като по този начин се разраства броят на потенциални клиенти.

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

Заклучение

Придружените турове са актуални и популярни на съвременния туристически пазар. Те са много добре развити в Западна Европа и регистрират значителни икономически и социални придобивки за определен град, район или страна.

Придружените турове стават все по-разпространени и търсени от потребителите. Тенденцията е те да продължават да се предлагат толкова усилено, защото в забързаното ежедневиe се явяват лесен начин за организиране на почивката. Наблюдава се по-голямо разнообразие от пакети. Пада възрастовата граница на потребителите, избиращи този тип пътувания, което налага увеличаване на активните занимания, за сметка на пасивното разглеждане на забележителности. Спектърът от предлагани услуги се разраства, т.к. фирмите се стремят да задоволят желанията на всички основни групи туристи. В този контекст и транспортната услуга в пакетите на туроператорите намира своето актуално и значимо място и налага особеностите си при избора ѝ.

Литература:

1. Trends and skill needs in tourism, Strientska-Ilina, O., Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities, 2005
2. Group Package Tour Leader's Intrinsic Risks, Tourism Research, Vol. 37., 2009
3. Critical service features in group package tour: An exploratory research, Tourism Management 21, 2000, p. 177 – 178
4. Identification of Important Service Factors in Group Package Tours, Tourism Management Research, Vol. 7, 2007, p. 208-209
5. Group package tour leader's intrinsic risks, Tourism Bureau, 2007.
6. del Bosque, Stergiou, Airey, & Riley, Tourist satisfaction: A cognitive-affective model. Annals of Tourism Research, Group package tour leader's intrinsic risks, 2008;
7. Hair, Anderson, Tatham, & Black, Multivariate data analysis with readings, Group package tour leader's intrinsic risks, 1991
8. Yaneva, M., Emilova, I., *Influence of the airline industry on the development of tour operators` activities*, сп. Инфраструктура и комуникации-УНСС, кн.9, 2014 (год.4), с.71-80
9. <http://tripologist.com/backpacking-advice/pros-cons-group-tours/>
10. <http://www.consumereurope.dk/Travel/When-you-travel/Package-tours/What-is-a-package-tour>
11. <http://www.acs.edu.au/info/hospitality/tourism/package-tours.aspx>

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

12. <http://www.kuoni.co.uk/escorted-tours/why-choose-an-escorted-tour>

13. www.search.ebscohost.com/ **EBSCO**

- Melinis, P., Director of Sales at One Stop Touring Shop
- Burrows, C., Sales Director for Explore

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

ТРАНСПОРТЪТ КАТО ФАКТОР ЗА ФОРМИРАНЕ НА ЛОЯЛНОСТ КЪМ ТУРИСТИЧЕСКАТА ДЕСТИНАЦИЯ

*Докторант Вероника Денизова, Университет за национално и световно
стопанство*

Катедра „Икономика на туризма“

Резюме: Научният доклад цели да разкрие взаимосвързката между транспорта и формирането на лоялност към туристическата дестинация. Разгледани са основните фактори, влияещи върху привлекателността на дестинацията, и ключовото място на транспорта сред тях. Дискутиран е имиджът на туристическото място от гледна точка на неговата транспортна осигуреност. Открити са необходимите мерки за подобряване на транспортната политика в туристическите дестинации.. Защитава се тезата, че транспортната инфраструктура е водещ фактор за привлекателността на туристическата дестинация. Лансира се мнението, че подобряването на качеството на транспорта трябва да бъде ключов елемент в местната, регионалната и националната политика на съответните власти.

Ключови думи: транспорт, транспортна политика, туристическа дестинация, туристи, лоялност

Увод

Цената и свързаните с нея фактори като валутния курс и транспортните разходи например обичайно са главните ограничения при търговията с туристически услуги. Въпреки това през последните десетилетия качеството на обслужване и стойността, която потребителите получават срещу парите си, стават все по-важни променливи при оценката на конкурентоспособността на дестинацията. Достъпността и получаването на удовлетворение от потребените услуги позволяват на туристическото място да се отличи от конкурентните дестинации и да провокира лоялност от страна на туристите.

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

За да съществува и да се развива една туристическа дестинация не е достатъчно тя да се отличава с добро местоположение и уникални природни или антропогенни забележителности. Тези фактори не биха имали значение, ако туристите нямат физическата възможност да достигнат до туристическото място. Следователно ролята на транспортната инфраструктура и нейното качество за привличане на туристи и превръщането им в лоялни потребители е очевидна и неоспорима. Разбирането на важността на транспортната осигуреност и анализирането на възможностите, които транспортът предоставя за развитието на дестинацията, са основни задачи на мениджърите в туристическата индустрия. Чрез тях може да се изведат необходимите мерки за подобряване на имиджа на туристическото място и привличане на лоялни и дългосрочни посетители.

Фактори, влияещи върху имиджа на дестинацията

Множество изяви автори и специалисти, работещи в областта на туризма¹⁴⁰, обръщат специално внимание на факторите, които влияят върху имиджа на дестинацията, а от там и върху вземането на решение за нейното посещение от туристите (вж. Таблица 1). Не случайно в научния труд сме избрали да се фокусираме върху имиджа на дестинацията. Той е основна предпоставка за формиране на лоялност от страна на посетителите, а неговата комплексност гарантира, че са обхванати възможно най-много аспекти на засяганата проблематика. Освен това лоялността на туристите е тясно обвързана с и зависи от полученото от тях удовлетворение, което от своя страна е пряко подчинено на основните фактори, оказващи влияние върху имиджа на туристическото място¹⁴¹.

¹⁴⁰ Е. Шарлот, Дж. Ричи, А. Бърли, Дж. Мартин, К. Чи, Г. Джинг, Р. Шрайър, С. Лисонски, Д. Уилиамс и др.

¹⁴¹ Rajesh, R., Impact of Tourist Perceptions, Destination Image and Tourist Satisfaction on Destination Loyalty: A Conceptual Model, Pondicherry University, Pasos Cultural, Special Issue, 2013, Vol. 11, p. 67.

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

Таблица 1.

Основни фактори, влияещи върху имиджа на дестинацията

Автори	<i>Е. Шарлот, Дж. Ричи</i>	<i>А. Беърли, Д. Мартин</i>	<i>К. Чи, Г. Джинг</i>
Фактори, влияещи върху имиджа на дестинацията	Пейзаж и природни забележителности Цена и разходи Климат Транспорт и достъпност Инфраструктура и строителство Настаняване и хранене Дейности и събития Спортни съоръжения Културни и исторически забележителности Чистота Сигурност Традиции и обичаи и др.	Природни ресурси Отдых и свободно време Околна среда Култура, история, изкуство Ключова инфраструктура (в т.ч. транспортната) Социална среда Туристическа инфраструктура Политически и икономически фактори	Туристическа среда Природни красоти Развлечения Исторически забележителности Достъпност (трафик, състояние на пътищата, места за паркиране и др.) Инфраструктура Релаксация Дейности на открито Цена и стойност

Източник: Систематизация на автора по информация от Rajesh, R., Impact of Tourist Perceptions, 2013.

Систематизирайки трудовете на изброените автори, можем да открием най-често посочваните фактори и да направим извод, че те са и най-значими за представата, която дестинацията оставя у посетителите. От приложената таблица е видимо, че транспортът - самостоятелно или в комбинация с други фактори, винаги присъства в списъка на най-значимите условия за възприемането на дестинацията. Трябва да се има предвид, че посочените фактори не са подредени по степен на значение и могат да имат както положителен, така и отрицателен ефект върху имиджа на туристическото място. Редно е да отбележим, че за целите на настоящия труд не са анализирани психологическите променливи, оказващи влияние върху удовлетворението на посетителите, за да се елиминира емоционалният момент при оценката на дестинацията.

Връзката между изброените фактори, имиджа на туристическото място, удовлетворението на туристите и лоялността към дестинацията не трябва да се смята за

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

еднопосочна. Всяка една част от „веригата” е значима както сама по себе си, така и в съчетание с останалите и може да бъде повлияна и/или да окаже влияние (вж. Фигура 1).



Фигура 1. Влияние на възприемането от туристите, имиджа на дестинацията и удовлетворението от посещението върху лоялността към дестинацията

Транспортната инфраструктура всъщност е един от факторите, които могат да бъдат повлияни в най-голяма степен от повишаването на имиджа на туристическото място. Увеличаването на туристопотока към дестинацията е предпоставка за откриване на нови туристически обекти и за подобряване състоянието на вече съществуващите. Подобен процес протича паралелно с възстановяване на транспортната инфраструктура или с изграждането на нова. С активизирането на взаимовръзката между транспорта и имиджа на туристическото място се получава своеобразен цикъл, който благоприятства развитието на дестинацията и формирането на лоялност към нея.

Роля на транспорта за лоялността към туристическата дестинация

Въпреки че в повечето научни трудове транспортът е признат като един от най-важните фактори за развитие на туризма по света (парните кораби и влакове в XIX в., колите и автобусите в 50-те години на XX в. и пътническите джетове след 70-те), проучванията относно конкретната връзка между транспортната инфраструктура и туризма са малко. Освен това повечето от тях са изведени от гледна точка на една научна дисциплина (икономика, география, мениджмънт, социология, психология) и рядко се прибегва до интердисциплинарен подход. Независимо от използваните методи за анализ и представяне на информацията, всички автори се обединяват около мнението, че е трудно

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

да си представим туризма без наличието на транспорт. Той е основното средство за „преместване” на туристите от едно място на друго и без неговото наличие достъпът до туристическото място е почти немислим.

Дали транспортът изиграва ключова роля в обогатяването на преживяването при пътуването на туристите зависи от начина на придвижване и честотата на използване. Транспортът сам по себе си може да се превърне в туристическа атракция – круизите, влаковете „Ориент Експрес”, разходките с лодка по живописни реки и други. По този начин преживяването в дестинацията не само може да се обогати и насити с приятни емоции, но също така може да се разпростре и към други съседни и не толкова близки туристически места. Казано с други думи, ефектът се мултиплицира и това доставя допълнително удовлетворение на туристите, а оттам и по-голяма вероятност за формиране на лоялност към дестинацията.

При избор на най-ефективното средство за пътуване туристите се ръководят от множество фактори, най-важните от които са¹⁴²:

- времево ограничение;
- разстояние;
- социален статус;
- удобства;
- сигурност;
- ползи;
- цена;
- конкуренция.

Оказва се, че на далечни разстояния при съпоставяне на възможностите за придвижване туристите преценяват, че имат най-голяма полза от въздушния транспорт. Той отдавна е променил представите на човека за времето и дистанцията, а авиокомпаниите постоянно се стремят към подобряване на качеството и предлагане на атрактивни цени, за да привлекат възможно най-много пасажери. Развитието на въздушния транспорт е позволило на картата да се появят и развият редица туристически

¹⁴² Westlake J., Robbins. D., Transportation in Tourism, Tourism: Principles and Practice, 3rd edition, 2005, Pearson Education Limited, Essex, p.37.

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

дестинации, които в годините преди откриването му са били недостъпни за външни посетители.

С подобряване на достъпността на дадено туристическо място се увеличава и вероятността туристите да пожелаят да го посетят отново или да препоръчат на свои близки и познати да го направят. И обратно – затрудненото придвижване до набеязаната дестинация и невъзможността да се достигне до нея бързо и удобно намаляват вероятността тя да бъде предпочетена пред други дестинации със сходни характеристики, но с добра транспортна осигуреност.

На кратки разстояния пътуващите отдават предпочитание на автомобилния или ЖП транспорта, които предлагат по-близък досег с местната култура и бит още по време на самото пътуване. Автомобилният транспорт предлага още гъвкавост при придвижването и възможност за кратки отклонения от маршрута. Всичко това е възможно единствено при наличието на добра и поддържана пътна инфраструктура. Водач, който се е насладил на пътуването и е успял да достигне желаното място бързо и без произшествия, би отдал предпочитание на дестинацията и при следващото си пътуване. В обратния случай при неприятно, некомфортно и дори опасно пътуване, съпроводено с необходимост от ремонтни дейности по превозното средство, е почти сигурно, че туристът няма да обмисли повторно пътуване до съответната дестинация. Тези наглед прости примери ни дават представа за наистина очевидната зависимост на туризма от качеството на транспортната инфраструктура.

Транспортът обаче не бива да бъде идеализиран що се отнася до влиянието му върху дестинацията и представата на туристите за нея. Ролята на транспорта за лоялността към дестинацията има двояк характер. Увеличаването на трафика, свързано с нарастването на броя на туристите в световен мащаб, ускорява износването и нарушава функциите на транспортната инфраструктура, поради което може да причини негативни ефекти върху удовлетворението на посетителите¹⁴³:

- пренаселване и задръствания – предизвикват закъснения и загуба на време, намаляват чувството на удовлетвореност и спокойствие;

¹⁴³ Goeldner, C., Ritchie B., Transport in Tourism, Tourism: Principles, Practices, Philosophies, 12th edition, 2012, the USA: Wiley publication, p.96.

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

- заплахи за сигурността и безопасността – увеличава се вероятността от пътнотранспортни произшествия, кражби, нападения и др.;
- вреди върху околната среда – свързани най-вече със замърсяването;
- ефект на сезонността – пренаселване с туристи в пикови периоди и слаба заетост и загуби в месеците извън активния сезон.

Добри практики в транспортната политика

От изброените по-горе негативни ефекти в туристическата политика се работи най-усилено за отстраняването на вредите върху околната среда. Това е така, защото съвременният турист е информиран, внимателен в избора си и проявява повече грижа към природата и околните. За него е от голямо значение посетеното място да бъде автентично, забележителностите в него да са съхранени в оригиналния им вид и да бъдат поддържани чрез щадящи околната среда практики. Лоялността на този турист към дестинацията е лоялност към нейните особености, нейната привлекателност, нейния автентичен вид и съхранени ценности. Поради тази причина транспортната политика в туристическите дестинации трябва да бъде съобразена с изискванията за опазване на околната среда и екологосъобразно поведение. Голяма част от добрите практики в транспортната политика в световен мащаб са свързани именно със защитата на природата.

Все по-трайно в обществените среди се разпространява използването на термина устойчив транспорт. Той е един от ключовите елементи в развитието на устойчивия туризъм и е безспорен фактор при подобряване на имиджа на дестинацията, а оттам и при формиране на лоялност към нея. Устойчивата транспортна система има следните особености¹⁴⁴:

✓ Отговаря на основни нужди на обществото и позволява те да бъдат задоволени по начин, който не вреди на природата и хората. Осигурява равнопоставеност между поколенията и разумно използване на ресурсите.

✓ Достъпен и икономичен е. Предлага разнообразни варианти за пътуване. Подпомага икономиката .

¹⁴⁴Center for Environmental Excellence, Transportation and Sustainability Best Practices Background, Sustainability Peer Exchange – Center for Environmental Excellence by AASHTO, May 27-29, 2009, p. 2, http://environment.transportation.org/pdf/sustainability_peer_exchange/AASHTO_SustPeerExh_BriefingPaper.pdf.

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

✓ Намалява емисиите на вредни вещества в околната среда и ограничава замърсяването. Минимизира потреблението на невъзобновяеми ресурси до безопасни нива. Рециклира и използва повторно различни материали и компоненти. Намалява нерационалното използване на земята и шумовото замърсяване.

Националните и местните власти, в партньорство с туристическите организации, имат възможност да избират от широк кръг мерки, които да се приложат в отговор на растящите изисквания на туристите за екологосъобразен туризъм и устойчив транспорт. Тези мерки могат да се групират в следните области:

- екологични видове транспорт, транспортни средства и горива;
- поддръжка на пътната настилка и крайпътната канализация;
- иновации и информационни технологии;
- разпространение на идеите за екологичен транспорт и провокиране на промяна в поведението на местните жители и туристите;
- подобряване на транспортната инфраструктура и облекчаване на трафика.

Големите градове като притегателни туристически центрове са двигателят на напредъка към постигането на устойчив транспорт и подобряване на имиджа на дестинациите. Те разполагат с повече финансови средства, материални и човешки ресурси, технологии и иновационни идеи. Примерите в това отношение са много.

Пекин например може да се похвали с най-дългата мрежа от метро отсечки в света. По линиите на подземната железница в столицата на Китай се придвижват близо 6 млн. души всеки ден¹⁴⁵. Въпреки усилията на китайското правителство да намали автомобилния трафик и да насърчи използването на по-екологични транспортни средства, замърсяването в големите градове и най-вече в столицата е основен виновник за резкия спад в броя на туристите. През 2013 г. Пекин е посетен от близо 4,5 млн. чуждестранни туристи, което е с 10% по-малко спрямо 2012 г. Специалистите посочват като основна причина за отлива замърсяването на въздуха в града¹⁴⁶. Този пример ясно показва връзката

¹⁴⁵Dalkmann, H., Unlocking Sustainable Transport Starts with Cities, последен достъп на 11.09.2014 г., <http://www.wri.org/blog/2013/02/unlocking-sustainable-transport-starts-cities>.

¹⁴⁶Channels Asia, Pollution blamed for drop in Beijing tourism: Xinhua, последен достъп на 12.09.2014 г., <http://www.channelnewsasia.com/news/asiapacific/pollution-blamed-for-drop/1225696.html>.

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

между транспорта и лоялността на туристите към дестинацията. За съжаление в случая тази връзка има негативен характер.

Други големи китайски градове също се борят с транспортните си проблеми и залагат на интересни и иновативни мерки за насърчаване на екологосъобразния транспорт. Във Вуан и Хуанджоу са внедрени най-големите в света програми за споделяне и наемане на велосипеди с по 90 000 и 60000 велосипеда съответно. За сравнение най-голямата подобна услуга в Европа – Vélib в Париж, предлага общо около 20 000 колела. В Истанбул властите забраниха за движение и превърнаха в пешеходни общо над 250 улици в периода 2010 – 2012 г. А в глобален мащаб повече от 150 града имат система за бързо придвижване на градския транспорт или обособена отделна лента за движение на колите от обществения транспорт. По тези линии дневно се придвижват по 25 милиона пътници.

Изводи

- Транспортът и формирането на лоялност към туристическата дестинация са свързани помежду си чрез тясна взаимозависимост. Транспортът оказва както позитивно, така и негативно влияние върху имиджа на туристическото място.
- Високото качество на транспортната инфраструктура е първостепенен фактор за привлекателността на туристическата дестинация. Транспортът и достъпността са сред ключовите фактори при вземането на решение за повторно посещение на дадена дестинация и отправянето на препоръка към други хора за нейното посещение.
- Подобряването на транспортната политика трябва да бъде водещ елемент в местната, регионалната и националната политика на съответните власти.
- Малките и недобре развити туристически дестинации могат да се поучат от примера на големите градове и да внедрят подобни на техните транспортни политики, но с по-малък мащаб и обхват.

Заклучение

Туризмът в голямата си част се определя от пътуването и следователно ролята на транспорта в този смисъл е особено значима. Напредъкът на авиотранспорта сви света до размерите на човешката длан, а автомобилният транспорт осигури достъп и до най-трудно достижимите места. Същите нямаше да имат възможност да се проявят като туристически дестинации и да привлекат посетители без наличието на транспортната инфраструктура и

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

предимствата, които тя предоставя. Достъпността е първото условие за установяване на дестинацията на туристическата карта, следователно тя е ключов (а според някои автори и най-значим) фактор за формиране на лоялност от страна на туристите.

За да се развива туристическата дестинация и да генерира достатъчно приходи за съществуването си, е необходимо да се убедят местните жители да пътуват извън нея, да я популяризират чрез бита и културата си и от друга страна да се привличат входящи туристи в дестинацията . Постигането на този балансиран процес изисква действия както от транспортните компании, така и от туристическите агенти и местните власти. В този смисъл се прилагат усилия в областта на мениджмънта, маркетинга, партньорствата, търговията и други сфери на дейност. През 2013 г. международните туристически пристигания се увеличиха с 6% на годишна база до рекордните 1,087 млрд., след като през 2012 г. за първи път надскочиха 1 милиард . Генерираният за икономиките приход е в размер на 1,16 трлн. долара. Най-значимият фактор за тези рекордни резултати е бързото развитие на транспортния сектор и прилагането на технически иновации, които позволяват на туристите да достигат до всяка точка на света.

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

РОЛЯ НА ТРАНСПОРТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА ЗА РЕАЛИЗИРАНЕ ПРИНЦИПИТЕ НА КОРПОРАТИВНАТА СОЦИАЛНА ОТГОВОРНОСТ В ТУРИЗМА

*Докторант Христина Бойчева, Университет за национално и световно
стопанство*

Катедра „Икономика на туризма”

Резюме: Осъществяването на целенасочени въздействия от туристическите агенции върху доставчиците на услуги в дестинациите се реализира от гледна точка на изискванията и потребностите на туристическото търсене, които се покриват чрез въвеждане принципите на Корпоративната социална отговорност (КСО) в тяхната дейност.

Стратегията на КСО обвързва туристическите агенции и техните доставчици с дейности свързани с осигуряване на достъп на местните жители в дестинациите до природните ресурси; подкрепа за икономиките в дестинациите; сътрудничество със различни заинтересовани страни от туристическото развитие с цел разрешаване на значими за рецептивните пазари проблеми и др.

В тази връзка се разглежда ролята на транспортната инфраструктура по отношение на дейностите на КСО, които осигуряват положителни икономически, социални и екологични ефекти за населението в туристическите дестинации. Транспортната инфраструктура се явява ключов фактор за популяризиране на алтернативните форми туризъм и за повишаване на икономическите резултати от туристическата дейност, чиито основен бенефициент е местното население в дестинациите.

Ключови думи: Корпоративна социална отговорност, транспортна инфраструктура, местно население, икономически резултати, екологично въздействие

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

Увод

Политиката за развитие на ЕС признава необходимостта от мерки за насърчаване на Корпоративната социална отговорност¹⁴⁷. Като спазват социалните и екологичните стандарти, предприятията в ЕС могат да подобрят управлението и да стимулират приобщаващия растеж в развиващите се страни. Бизнес моделите, които са насочени към потребителите, производителите и дистрибуторите, спомагат за оптимизиране на взаимодействието помежду им.

Европейският съюз включва Корпоративната социална отговорност към стратегията си Европа 2020 за устойчив растеж и дефинира понятието в публикувания Зелен доклад за Корпоративна социална отговорност като концепция, при която „компаниите интегрират социални и екологични аспекти в своите бизнес операции и във взаимодействието с контрагентите си на доброволен принцип”¹⁴⁸.

КСО се явява стратегия на основата, на която се развиват всички бъдещи взаимодействия в глобален мащаб. От доброволна концепцията се превръща в задължителна рамка, очертаваща не само насоките на фирмената политика, но и конкретните действия и мерки по реалното приложение принципите на устойчивото развитие.

Корпоративната социална отговорност в туризма

Стратегията на КСО се изразява най-общо в приноса на компаниите към устойчивото развитие чрез интегрирането на екологични и социални отговорности, извън законовоизискуемите такива, в дейността им. Главната цел на стратегията е да се установи баланс между икономическите, социалните и екологични системи, като вземе предвид интересите на всички заинтересовани от туристическото развитие страни – потребители и служители, собственици и акционери, доставчици на услуги в дестинациите, приемащи и изпращащи общества.

КСО се изразява в иновативен и отговорен мениджмънт, който осигурява дългосрочния успех на бизнеса. Стратегията предоставя нова корпоративна култура, при която компаниите

¹⁴⁷ Европейски консенсус за развитие, 2005 г.

¹⁴⁸ The Oxford Handbook of Corporate Social Responsibility, 2008, p. 34

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

имат отговорност не само да реализират печалба, но те са отговорни и за условията вследствие, на които се реализират положителните икономически резултати.

Туристическите агенции управляват връзката с потребителите и доставчиците на туристическите услуги, служителите и местното общество в дестинациите с цел повишаване на икономическите си резултати. Осъществяването на целенасочени въздействия от туристическите агенции върху доставчиците на услуги в дестинациите се реализира от гледна точка на изискванията и потребностите на туристическото търсене.

Взаимодействието на туристическите агенции с емитивните и рецептивни пазари е все по-интензивно в последните години и въпросите свързани с тяхната социална отговорност често присъстват в медийното пространство. Тези въпроси се превръщат в изключително важни за туристическата индустрия, защото въпреки, че туроператорският сектор отбелязва високи икономически резултати, негативните социо-културни и екологични последици от дейността преобладават над положителните. Това е и една от причините заинтересованите страни в туристическата индустрия да изискват от тях прилагане на стратегията на КСО, ограничаване негативните аспекти от дейността им и мултиплициране на положителните ефекти от взаимодействието.

Ролята на туроператорите в туристическата индустрия предоставя редица възможности за въвеждането на КСО в цялата верига на доставки в туризма и по отношение на потребителите на туристически услуги. В тази връзка водещите туроператорски предприятия в Европа предприемат редица инициативи свързани с устойчивото туристическо развитие, които обхващат широк кръг дейности и мерки в областта на КСО.

Всички предприети инициативи от туроператорите имат за основна цел да ангажират туристическите предприятия и самите потребители на туристически услуги със стратегията на КСО и устойчивото туристическо развитие.

Обхват на КСО в туристическата индустрия

Основните области, в които се проявява КСО на туристическите предприятия се изразяват по отношение на:

- **Транспорта** – той трябва да оказва минимално негативно влияние върху околната среда;

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

- Доставчиците на услуги – те трябва да управляват своята дейност в съответствие с екологичните и социални изисквания на стратегията на КСО;
- Местното общество в дестинациите – да се опазва и уважава местната култура; да се осигури участието му в туристическото развитие и да се генерират икономически ползи за приемащото общество;
- Потребителите – те също трябва да бъдат ангажирани към целите на стратегията на КСО и устойчиво туристическо развитие.

Предвид, че транспортната инфраструктура е определяща за развитието на туризма, тя може да е ключов фактор за реализиране принципите на КСО. развитието на различните видове транспорт и съответстващата им инфраструктура е определящо за увеличаване на туристопотоците, разширяване на обема туристическите услуги в дестинациите и разнообразието от допълнителни екскурзии, които се предлагат по време на престоя на посетителите в дестинацията.

Стратегията на КСО определя като една от основните заинтересовани страни от туристическото развитие **местното общество** в дестинациите, а „постоянно нарастващата състезателна природа на туристическата индустрия изисква от туристическите дестинации да развият ефективен маркетингов план и стратегия”¹⁴⁹ за управление на връзката си с обществото.

Съгласно принципите на КСО туристическите предприятия трябва да регламентират ангажиментите си към обществото чрез различни дейности и мерки.

- **Създаване на политика за управление на връзката на туристическото предприятие с месното общество** - Политиката трябва да включва широка, положителна обвързаност на туристическото предприятие с местното население, чрез повишаване на заетостта, покупка на стоки от местни доставчици, когато това е възможно и мерките, чрез които туристическото предприятие подкрепя обществото – директно и индиректно.

¹⁴⁹ Мишева, М., Тенденции в проучването и разработването на дестинации от туроператорите в условията на глобализация, сп. „Инфраструктура и комуникации”, УНСС, януари 2014 г., стр. 157

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

- **Членство във форуми за устойчивост на местно ниво** дава възможност на туристическите предприятия да споделят предприетите от тях инициативи в областта на устойчивостта, както и да се възползват от опита на останалите участници. Тези форуми представляват и канал за комуникация с общините и ефективен метод за директно ангажиране на местното население.
- **Положителното икономическо въздействие на КСО** върху местното общество се изразява най-вече в **политиката за покупка на местни стоки**. Всички туристически предприятия трябва да имат последователна политика свързана с покупките на местни стоки. Те трябва да **избират продукти местно производство пред вносните такива**. Изборът на местни стоки се основава на критериите: **качество, конкурентна цена, безопасност на продукта, честота на доставките и др.**
- **Промотирането на местните фирми и атракции** от туристическите предприятия винаги е от дългосрочен интерес за тях, защото местното население също може да подпомогне туристическото предприятие по различни начини – от желание за работа в конкретен хотел до по-гостоприемно отношение към посетителите. Наред с това в ресторантите и магазините могат да се предлагат определени отстъпки и намаления, специално отношение към гостите на хотели, които промотират местните фирми и др. Политиката на туристическото предприятие за промотиране на местните търговци и атракции трябва да е дългосрочна и постоянна. Всяка една компания сама решава как да промотира и подпомага бизнеса и населението в дестинацията.
- Една от основните дейности на КСО по отношение на местното население е свързана с **гарантиране на обществения достъп и правата му**. Правата на местните жители и достъпа им до природните ресурси и обекти с икономическо, културно или духовно значение не трябва да бъдат ограничавани.
- Чрез **благотворителността и други подобни инициативи** туристическите предприятия имат още една възможност да демонстрират своята ангажираност към местното население. Те могат да предложат както финансова, така и

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

подкрепа на добра воля чрез предоставяне на игрища, конферентни зали, бюфет при провеждане на събития и др.

Реализирането на всяка една от горепосочените дейности и мерки е пряко свързано с транспортната инфраструктура. Липсата или влошеното ѝ качество ограничават възможностите за реализиране на отговорността на туристическите предприятия към местното население. Наред с това оказват негативно влияние върху финансовите резултати на туристическите агенции и техните доставчици. Състоянието на транспортната инфраструктура въздейства и върху потребителската удовлетвореност.

Може да се определи, че транспортната инфраструктура е определяща за реализирането на икономическата и социалната отговорност на туристическите предприятия.

От друга страна транспортната инфраструктура и транспорта като цяло оказват негативно въздействие върху околната среда, което от своя страна е в противоречие с принципите на КСО за балансирано икономическо, социално и екологично развитие. В тази връзка транспортната инфраструктура трябва да се изгражда и развива в условията на опазване на околната среда. Тя трябва да се планира и усъвършенства, за да се избегне или когато това е невъзможно, да се ограничи негативното ѝ въздействие върху природата. Тук може да бъде подчертана ролята на местните и централни власти в процеса на изграждане на интегриран и координиран подход при планирането на транспортната инфраструктура и връзката ѝ с туристическото развитие на региона.

Ограничаването на негативното въздействие на транспортната инфраструктура върху околната среда изисква наличието на следните предпоставки:

- Законодателство регулиращо областта;
- Реалистични концепции за приложение на съществуващото законодателство;
- Апробирани изследвания, които предлагат ефективни решения;
- Работеща мрежа от компетентни, заинтересовани и мотивирани експерти, които да работят в тази област¹⁵⁰.

Тези предпоставки дават основата, на която се проявяват икономическите и социални ползи от въвеждането на КСО в туристическата индустрия. Безспорна е ролята на

¹⁵⁰ Fritz, M., Green Infrastructure, IENE International Conference Safeguarding Ecological Functions Across Transport Infrastructure, 2012, p. 41

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

транспортната инфраструктура за интегриране на стратегията от доставчиците на услуги в дестинацията по отношение на допълнителните екскурзии. Те трябва да осигуряват икономически ползи за приемащите общества, да спомагат за опазване на околната среда или да популяризират местните култура и традиции. Маршрутите на допълнителните екскурзии в дестинациите трябва да се планират внимателно, за да се ограничи разхода на гориво, да се избягват задръстванията или да се редуцира шума в малките населени места. Изборът на превозно средство и неговия капацитет трябва да са съобразени с големината на групата. А при кратки пътувания може да се използват и велосипеди, което от своя страна ще повиши качеството на преживяването.

Изводи

Транспортната инфраструктура спада към факторите на макрообкръжаващата среда на туристическите предприятия, които те не могат да контролират и управляват. Местното население в дестинациите със своите социално-демографски структури, култура, бит и традиции също се отнася към тези фактори. Доставчиците и потребителите на туристическите агенции са част от микрообкръжаващата среда¹⁵¹.

Стратегията на КСО изисква интегриране на интересите на всички заинтересовани от туристическото развитие страни и осигуряването на положително икономическо, социално и екологично въздействие върху тях.

В тази връзка транспортната инфраструктура се явява задължително условие за реализирането на икономическите и социални благоприятни въздействия върху местното население в дестинациите по отношение на КСО на туристическите предприятия. Но от друга страна нейното развитие е един от главните фактори за влошаване състоянието на околната среда. От където следва, че стратегията на КСО изисква не само интегриране на интересите на всички заинтересовани страни, но и интегриране на усилията на местните и държавни власти, туристическите агенции и техните доставчици, обществото в дестинациите и предпочитанията на потребителите с цел реализиране на отговорно и устойчиво развитие и на транспортната инфраструктура. Само тогава ще бъде осигурено икономическото, социално и екологично положително въздействие на стратегията на КСО на туристическите агенции и техните доставчици върху местното население в дестинациите.

¹⁵¹ Цонев, Н., Маркетинг в туризма, Издателски комплекс – УНСС, София, 2013 г., стр. 41

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

Заклучение

Туристическите агенции показват повишаване степента на интегриране на КСО в своята дейност и в тази на своите доставчици. Като сектор силно зависим от социалните и екологични условия туризмът трябва да балансира своето икономическо развитие с тези фактори. КСО представлява бизнес стратегия за ефективно управление на туристическата дейност, която предоставя възможности за благоприятно въздействие върху околната среда и обществото наред с положителните икономически резултати на компаниите.

Транспортната инфраструктура е една от основните предпоставки за развитието на туристическата индустрия и се явява главен фактор за реализиране на целите на КСО на туристическите предприятия. Наред с това тя трябва да се планира и развива в съответствие с принципите на устойчивото и отговорно развитие, за да се покрият и трите измерения на КСО, а именно икономическо, социално и екологично.

Стратегията на КСО трябва да се приеме като подход за развитието на транспортната инфраструктура. Отговорните за това институции трябва да работят в сътрудничество със заинтересованите от развитието ѝ сектори и индустрии по посока ограничаване на неблагоприятното въздействие върху околната среда и социалните условия.

В заключение може да се определи, че стратегията на КСО предоставя конкурентни предимства не само за туристическите предприятия, но и за националните икономики, които развиват отговорно ориентирана икономика.

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

РОЛЯ НА ТРАНСПОРТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА ЗА СПА ТУРИЗМА

*Докторант Иво Анев, Университет за национално и световно стопанство
Катедра „Икономика на туризма“*

Резюме: *Целта на настоящия доклад е да разкрие степента на зависимост между транспортната инфраструктура и успешното представяне на курорти, предоставящи спа услуги. Анализирани са качеството и разнообразието на транспортните връзки на спа курорти в Европа и България. Изследвано е в историческа перспектива значението на транспортните връзки за създаването, развитието и популярността на спа курортите. Разгледани са тенденции, свързани с взаимодействието на транспортната инфраструктура със спа туризма в Европа и България. Авторът счита, че качеството и разнообразието на транспортните връзки до спа обектите са предпоставка за успешното развитие на спа туризма. Авторът защитава тезата, че стратегическото планиране на транспортната инфраструктура предоставя възможности за стимулиране на туристическата дейност и в частност на спа туризма.*

Ключови думи: *Спа туризъм, туризъм, транспортна инфраструктура, стратегическо планиране, спа курорти.*

Увод

Транспортната инфраструктура винаги е имала първостепенно значение за осъществяването на всяка форма на туризъм. При спа туризма тази зависимост вероятно е дори по-голяма. Още от древността горещите минерални извори, намиращи се в близост до главни пътища, са били използвани и облагородявани. Римската империя е оставила в наследство голямо количество бани, дори цели градове организирани около горещите извори, които служели за лечение на войниците, почивка и възстановяване на силите. Въпреки че в толкова ранна епоха е

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

трудно да говорим за туризъм в смисъла, който му придаваме днес, за съществуването си всяка баня се е нуждаела от посещаемост, поддръжка и т.н., което е би било невъзможно без пътища. Днес инфраструктурата е много по-развита, начините за транспорт са значително по-разнообразни, а потребностите на туристите са все по-високи. Именно това налага разглеждането на връзките между транспорта и спа туризма по начин, който да отчита все по-сложните взаимоотношения помежду им. Настоящият доклад има за цел да направи първата крачка към едно по-задълбочено изследване на взаимовръзката между транспорта, качеството на транспортната инфраструктура и спа туризма.

Исторически преглед

Формирането на балнеологичен (спа) център в древността е било свързано с два основни фактора. На първо място, това е наличието на топъл или горещ минерален извор, а на второ – местоположение в близост до голям път, който да осигури неговата достъпност. Древните племена нерядко са използвали естествените горещи и топли минерални извори, като това най-вероятно е било и предпоставка за основаване на поселения. Примери за такива древни селища има много – първото поселение на територията на днешна Будапеща, например, е било келтско селище, което е било в близост до топлите минерални извори на града. София, Кюстендил и Сандански пък са основани от траките също около горещи минерални извори.

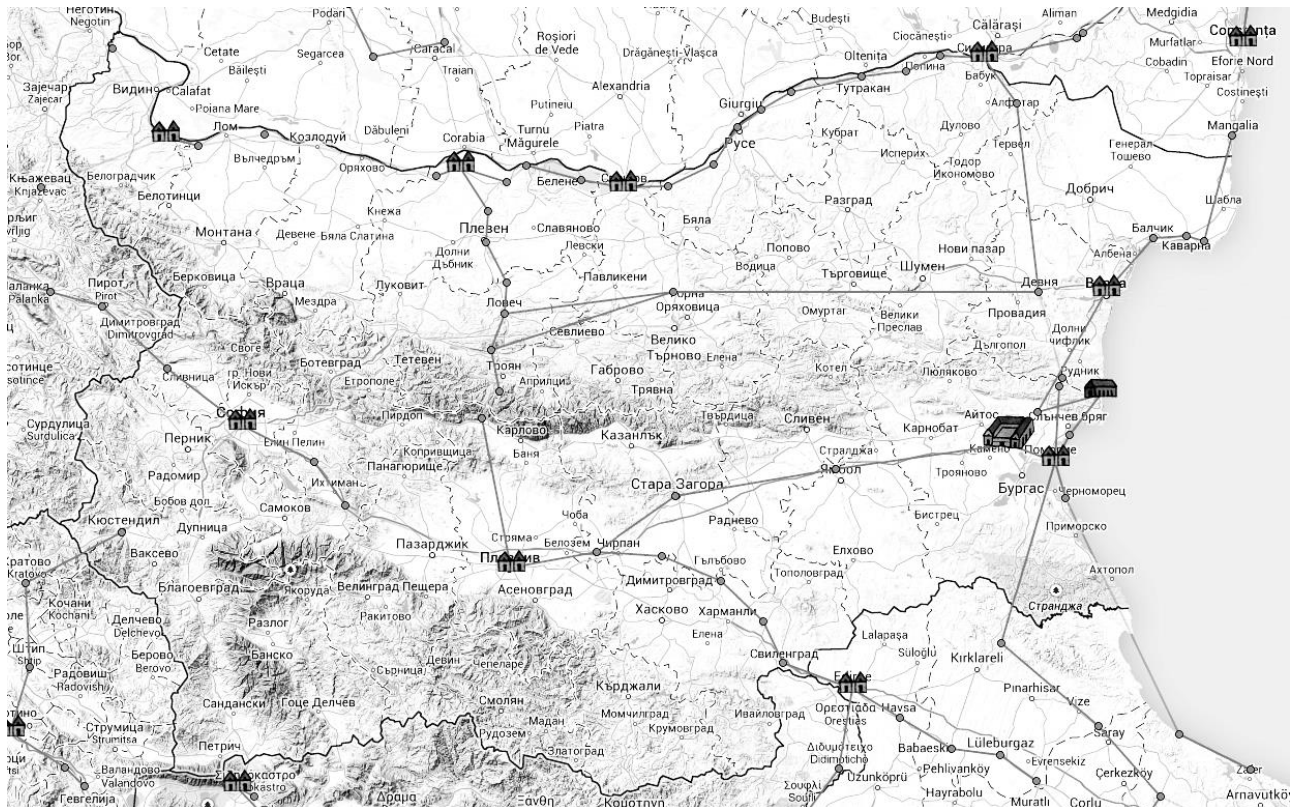
В Римската империя много от известните бани (терми) са се намирали в големите градове, като например Каракала в Рим, Максиминус в Брага, ~~термите в~~ Одесос (Варна) и други. Малки поселения в близост до главните пътища са израствали като градове с крепостни стени, например Аугуста (днешен град Хисаря), който е построен до Траяновия път (Via Traiana), като до него се е стигало по отклонението Via Mata. В непосредствена близост до голям път е основан от римския император Адриан и намиращият се на територията на днешна Германия курортен град Аурелия (Баден Баден). Подобни градове основани от римляните са: Виши във Франция, Бъкстън във Великобритания и други. Тези факти ни дават основание да твърдим, че в древността наличието на път и горещ извор са били предпоставка за основаването на поселения. Древните римляни от своя страна са изграждали пътища и са строили бани (терми) във всеки по-голям град, като наличието на естествени горещи извори е било предпоставка за доразвиване на настоящи поселения или основаване на нови такива. На Фигура 1 можете да видите някои от по-големите римски пътища и градове на територията на днешна България. На фигурата се вижда, че големите градове са свързани от пътища, по които е имало пътни станции, осигуряващи на пътниците храна и подслон.

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

Фигура 1.

Карта на най-големите римски пътища, градове и пътни станции



След Средновековието значението на близостта до главен път намалява. Спа градове, като Карлови Вари в Чехия и Спа в Белгия, са основани не поради местоположението си, а именно заради минералните си води. В Америка и Австралия горещите и топли минерални извори привличат заселниците, като те основават селища до тях, към които прокарват пътища. През 20-ти век популярният транспорт изживява период, който най-точно би могъл да бъде наречен революционен. Високоскоростни магистрали започват да свързват градовете, самолети стигат за няколко часа до дестинации, чието достигане би отнело седмици, използвайки транспортните технологии само от преди 1 век. Това води до превръщането в туристически дестинации на места, някога достъпни само за най-смелите изследователи. Благодарение на усъвършенстваните

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

транспортни средства се заражда и явлението „масов туризъм“. При спа туризма започва изграждането на луксозни спа курорти най-вече в югоизточна Азия. Светът става още по-взаимосвързан през 21-ви век, информационните технологии и развитите транспортни системи позволяват лесното и все по-комфортно проникване на туристите до дестинации, считани до скоро за труднодостъпни.

Таблица 1.

Анализ на качеството на транспортните връзки на някои спа курорти в Европа и България

Курорт	Летище	Магистрала (дължина в км)	Влак	Туристи годишно	Население
Баден Баден	18 км от града	10 км	3 гари	298638 (към 2009 г.) ¹⁵²	52585 ¹⁵³
Карлови Вари	7,5 км от града	През града, недовършена	2 гара	770180 (към 2012 г.) ¹⁵⁴	49864 ¹⁵⁵
Врнячка баня	180 км	70 км	1 гара	150000 (към 2009 г.) ¹⁵⁶	10065 ¹⁵⁷
Нишка баня	22 км	5 км	10 км	20000 (към 2009 г.)	4180
Хисаря	63 км	36 км	1 гара	300000 ¹⁵⁸	7691 ¹⁵⁹
Велинград	97 км	53 км	Теснолинейка, 2 гари	500000 ¹⁶⁰	22602

За целите на анализа са избрани два курорта, намиращи се в централна и западна Европа, два в България и два в Сърбия.

Баден Баден в Германия демонстрира най-добра осигуреност от гледна точка на транспортна инфраструктура. Близостта на магистрала, летище и наличието на 3 гари осигуряват

¹⁵² http://www.ehta.eu/index.php?option=com_zoo&task=item&item_id=48 [Достъпен към 15.09.2014]

¹⁵³ *Statistisches Bundesamt* (на немски), <https://www.destatis.de/DE/Startseite.html> [Достъпен към 15.09.2014]

¹⁵⁴ http://www.czso.cz/csu/2013edicniplan.nsf/engkapitola/411011-13-eng_r_2013-16 [Достъпен към 15.09.2014]

¹⁵⁵ http://vary.idnes.cz/lidi-v-karlovyeh-varech-ubyva-radnici-bude-stacit-mene-zastupitelu-1fd-vary-zpravu.aspx?c=A140401_2051952_vary-zpravu_slv [Достъпен към 15.09.2014]

¹⁵⁶ Gligorijevic, J., Petovic, J., „THE POSITION OF NISKA BANJA (NIS SPA) IN SERBIAN SPA TOURISM“, 2010 <http://facta.junis.ni.ac.rs/eao/eao201003/eao201003-06.pdf> [Достъпен към 15.09.2014]

¹⁵⁷ <http://pod2.stat.gov.rs/ObjavljenPublikacije/Popis2011/Knjiga20.pdf> [Достъпен към 15.09.2014]

¹⁵⁸ <http://www.infotourism.net/index.php?t=32249&m=1> [Достъпен към 15.09.2014]

¹⁵⁹ Според НСИ, www.nsi.bg [Достъпен към 15.09.2014]

¹⁶⁰ http://www.bhra-bg.org/index.php?dejstvie=mediata&id_novina=912 [Достъпен към 15.09.2014]

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

лесен достъп за туристите. Карлови Вари в Чехия разполага със собствено летище, а през града минава магистрала, която макар не напълно завършена (някои участъци все още не са построени), предоставя добра свързаност, особено с Германия, откъдето идва голяма част от туристическия поток.

Врнячка баня в Сърбия се намира далеч от летище, което превръща курорта в относително по-трудно достъпен за чуждестранни туристи. Отдалечеността от магистрала също води до намаляване на достъпността за туристи. Като положителна практика може да се спомене парният влак „Романтика“, който през юли и август вози пътници от Белград до Врнячка баня. Нишка баня се намира в непосредствена близост до град Ниш, третия по големина град в Сърбия. Тази близост предоставя възможности за привличане на туристически потоци от 250-хилядния град, както и достъпност за чуждестранни туристи през, благодарение на летището и гарата на града.

В България Хисаря има благоприятно разположение в близост до град Пловдив, като пътят до града е в много добро състояние. Пътуването от летище Пловдив до град Хисаря трае около 1 час, което е предпоставка за посещението му всяка година от голям брой туристи, най-вече от Русия и страните от бившия СССР. Велинград се намира относително далеч от магистрала и летище, като причина за това до голяма степен е планинският терен, на който е разположен градът. Въпреки това първокласният път до Велинград е в отлично състояние и предоставя възможност за относително лесен достъп на туристи чрез автобусен и автомобилен транспорт. Теснолинейката, преминаваща през Велинград по линията Септември – Добринище, се обслужва от стари мотриси. Съществува атракционен влак, който обслужва туристите от 2004-та година насам¹⁶¹.

Тенденции на взаимодействие между пътната инфраструктура и спа туризма в Европа и България

Туризмът винаги е бил и ще бъде пряко зависим от транспортната инфраструктура. В древността наличието на голям път е било основен стимул за развитието на поселенията и спа градчетата. Днес всички форми на транспортна инфраструктура (магистрала, летища, железопътни линии и др.) свързват местата, които привличат туристически потоци. Тенденциите за развитие обаче не са единни. Разликите в настоящото състояние и спецификите на всеки един регион на Европа, както и конкретните предизвикателства на всеки спа курорт, създават необходимост от цялостно и задълбочено разглеждане на тази проблематика, което е невъзможно да бъде побрано в

¹⁶¹ Деянов, Димитър, Стефан Деянов. Локомотивите на Българските държавни железници.София, ВТУ „Тодор Каблешков“ — София, 2008.

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

настоящия формат. Все пак съществуват някои общи тенденции, които могат да бъдат идентифицирани с дадените до момента примери.

В Западна Европа съществува отлична мрежа от магистрали, която осигурява максимизиране на достъпа на туристите до почти всяка точка. Развитието на скоростната пътна инфраструктура е достигнало степен, при която естествено започва да се дискутира необходимостта и ефектите (често негативни) от допълнителното увеличаване на мрежата от магистрали. Количеството на летищата също е достигнало до голяма степен своя оптимален брой, а железопътните системи са добре развити, модерни и оптимизирани. Транспортната инфраструктура в Западна Европа бихме могли да определим, като „зряла“ и отлично развита. В конкретния пример с Баден Баден в Германия транспортната инфраструктура предоставя отлични предпоставки за развитието на курорта. Бъдещето на инфраструктурата в немския спа курорт е в посока увеличаване на ефективността, безопасността и скоростта на придвижването, чрез подобрения и нови технологии, а не чрез изграждане или разширяване на нови летища, магистрали и т.н.

В Централна Европа транспортната инфраструктура е добре уредена, като части от нея тепърва се изграждат. В конкретния пример Карлови Вари в Чехия можем да твърдим, че транспортната инфраструктура е „зряла“, но все още в процес на развитие. Бъдещото развитие на Карлови Вари е построяване на магистралата, свързваща града с Прага, което би осигурило допълнителен поток туристи към града.

В Югоизточна Европа количеството и качеството на транспортната инфраструктура падат. Най-популярния курорт в Сърбия – Врнячка баня например е далеч от летище, което затруднява достъпа на чуждестранни туристи. Отдалечеността му от магистрала също води до неговото допълнително изолиране. Железопътният транспорт, въпреки усилията в последните години, все още не е на нивото на този в Западна Европа, като повечето туристи предпочитат да използват автобусен транспорт. Развитието на Врнячка баня е пряко обвързано с привличане на чуждестранни туристи и цялостно развитие на инфраструктурата, което да позволи лесен достъп до спа курорта. Нишка баня е третият по популярност спа курорт в Сърбия, но въпреки добрата си инфраструктурна осигуреност и близост до голям град, курортът не успява да изпълни потенциала си¹⁶², като привлича основно местни туристи. Вероятно причината за това е именно непосредствената близост до голям град (замърсяване) и липсата на последователна инициатива за популяризиране на курорта пред потенциални чуждестранни туристи. Бъдещето на Нишка баня в

¹⁶² Gligorijevic, J., Petorvic, J., „THE POSITION OF NISKA BANJA (NIS SPA) IN SERBIAN SPA TOURISM“, 2010 <http://facta.junis.ni.ac.rs/eao/eao201003/eao201003-06.pdf> [Достъпен към 15.09.2014]

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

инфраструктурно отношение е свързано с построяването на магистралата до София, което би направило курорта по-достъпен за българските туристи.

Велинград се счита за столицата на спа туризма в България. Въпреки относителната си отдалеченост от летище и магистрала, ремонтираният през 2013-та година първокласен път до града осигурява достъпността му за туристите. Теснолинейната железопътна линия до град Септември позволява придвижването до града, но средната скорост достига едва 25 км/ч¹⁶³. Все пак влаковата линия предоставя възможност за транспортиране на туристите по атрактивен начин, посредством наличните атракционни парен локомотив и влакова композиция. Бъдещето на Велинград е пряко обвързано с положителните и отрицателни страни на местоположението на града и начина, по който инфраструктурните проблеми ще бъдат решавани. Продължаването на усилията за оптимизиране на транспортната инфраструктура и търсенето на начини за превръщане на транспорта в атракция ще привлече така наречените „пост-модерни“ туристи, търсещи приключения и усещане за откритие.

Хисаря има по-изгодно местоположение от Велинград, въпреки това той е посещаван от по-малък брой туристи. Причините за това са много, като на първо място градът не е разчетен за голям туристопоток и дори сегашният наплив натоварва инфраструктурата. Горещите минерални извори на града, чиито дебит и температура са по-ниски от тези на Велинград, нерядко биват натоварвани значително от спа центрове на хотелите в разгара на сезона. Бъдещето на Хисаря е в привличането на платежоспособни туристи, търсещи уникалната комбинация между спа услуги, красива природа, натурални продукти и хилядолетна история. Тази перспектива е доста трудна за осъществяване поради вече традиционно масовия характер на курорта. Изчерпването на водния ресурс обаче може да доведе до преориентиране на собствениците на големи хотели в посока търсене на платежоспособни туристи с цел максимизиране на печалбите. Това ще доведе до необходимост от развитие на транспортната инфраструктура в съответствие с изискванията на тези туристи. Наличието на възможност за атрактивно пристигане чрез железопътен транспорт, например парен влак, би бил добър ход за привличане на по-платежоспособни туристи. В бъдеще може да се помисли и за изграждане на първокласен път, който би намалил времето за пътуване до града.

Изводи

Ако в древността изграждането на поселения около горещи извори се е случвало най-вече когато те са били в близост до голям път, то днес транспортната инфраструктура изпълнява

¹⁶³ http://bg.wikipedia.org/wiki/Теснолинейка_Септември_-_Добринище [Достъпен към 15.09.2014]

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

сложната роля на стимулиращ и моделиращ поведението на хората елемент. Именно затова можем да твърдим, че стратегическото планиране на инфраструктурата, макар да изглежда на пръв поглед предопределено от утвърдените основни транспортни инфраструктурни обекти, всъщност се превръща в една изключително комплексна задача. Влиянието върху спа туризма върху транспортната инфраструктура в Западна Европа, има значение доколкото тя изпълнява ролята си и се стреми успешно към повишаване на сигурността, комфорта и ефективността, който предоставя. В България подобряването на транспортната инфраструктура може да предизвика значителни положителни промени в потреблението, заради повишената достъпност до спа курортите. То също така обаче може да доведе до негативни ефекти, като презастрояване, замърсяване, ерозия, свръхексплоатация на минералните извори и други. Именно затова разумното поставяне на приоритетите е изключително важно за успешното развитие на транспортната инфраструктура, а оттам и за успешното и разумно развитие на спа курортите у нас.

Заключение

Транспортната инфраструктура може да бъде ограничител, но и стимулатор на туристическото потребление. Добре организираният, комфортен бърз и ефективен транспорт пести време и е една от причините за избор на дестинация от туристите. Наличието на подобно конкурентно предимство е важно за развитието особено на спа курортите като Велинград, които с изобилните си минерални води могат да привлекат голямо количество туристи. От друга страна, при стратегическото развитие на транспортната инфраструктура не трябва да се забравя, че добрата свързаност води и до негативни ефекти, които биха били нежелани от потребителите на спа курортите. Въпреки че не разполага с твърде развита транспортна инфраструктура, Хисаря е много привлекателна дестинация за туристите. Капацитетът на града обаче е малък, а историческата му ценност и чистотата, както и разположението му предполагат развитие в различна посока. Посоката на развитие на спа туризма в България трудно може да бъде променена единствено чрез развитието на транспортната инфраструктура. Все пак тя може да бъде значителен стимул за нейното успешно развитие, по същия начин, по който това се е случило в Западна и до голяма степен и в Централна Европа.

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

ЗНАЧЕНИЕ НА ВЪЗДУШНИТЕ ТРАНСПОРТНИ ВРЪЗКИ ЗА ТУРИСТИЧЕСКАТА ИНДУСТРИЯ

*Докторант Вержиния Лазарова, Университет за национално и световно
стопанство*

Катедра „Икономика на туризма“

Резюме: Настоящият научен доклад идентифицира значението на въздушните транспортни връзки за туристическата индустрия. Авторът разкрива взаимозависимостта между предлагането на авиационни услуги и туристическото търсене. Открито е значението на имидж на туристическата дестинация за развитие на въздушните транспортни връзки, както и възможността авиокомпаниите да реализират значими маркетингови кампании за нейното промотиране. Специално място е отделено на въздушния транспорт като основен фактор за развитието на съвременната туристическа индустрия, която е подвластна на постоянно променящата се конюнктура.

Ключови думи: въздушен транспорт, туристическа индустрия, въздушни транспортни връзки, туризъм, туристически дестинации

Увод

Въздушният транспорт е един от водещите елементи за развитието на глобалната икономика. В случай, че към директните, индиректните и последващите икономически ефекти, генерирани от авиационната индустрия, бъдат прибавени и тези, продиктувани от туризма, то ще се получи един от най-значимите отрасли от икономическа гледна точка. Въпреки това, трябва да се имат предвид настоящите и бъдещите тенденции, които със сигурност ще се отразят върху развитието на двете индустрии и ще доведат до промяна във взаимодействието им. Тенденциите са насочени преди всичко към завръщането на

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

протекционизма, увеличаване на летищните такси, влошаване на състоянието на инфраструктурата и др.

Според данни на Световната асоциация по туризма 53% от всички международни туристически пътувания през 2013 г. са осъществени по въздух¹⁶⁴. Тези статистически данни доказват значението на авиационната индустрия за развитието на туризма. Все по-често туристите отделят специално внимание на възможностите, които имат за да реализират краткотрайно пътуване на разумна цена. От друга страна, се наблюдава интерес към предприемане на далечни пътувания и комбиниране на няколко дестинации в рамките на едно туристическо пътуване, при което вече основно транспортно средство вече е самолетът.

Значение на въздушните транспортни връзки

Свързаността измерва възможностите за достъп от основните летища в една страна до глобалната мрежа на въздушния транспорт. Този показател се явява качествен измерител на въздушните услуги на една държава от гледна точка на нейния бизнес. Колкото по-високо е нивото на свързаност, толкова по-голям е нейният достъп до глобалната икономика.

Световната асоциация за въздушен транспорт (IATA) е разработила индикатор за свързаност¹⁶⁵, който измерва степента на интеграция на държавата с глобалната мрежа на въздушния транспорт. Това е средство за количествено и качествено измерване на дестинациите, които се обслужват от основните летища в страната, честотата на полетите и възможностите за последващи връзки от всяка дестинация. Свързаността се повишава с увеличаване на броя на дестинациите, честотата на полетите и/или оперирането до т.нар. хъбове (големи международни летища, които предлагат множество връзки).

Индикаторът за свързаност е разработен за страни, които използват услугите SRS Analyser и базата данни за редовни полети OAG. Тези страни покриват различни географски региони и се характеризират с различна степен на икономическо развитие. Те могат да бъдат обединени в следните групи:

¹⁶⁴UNWTO, Tourism Highlights, 2014 Edition.

¹⁶⁵Smyth, M., B., Pearce, Aviation Economic Benefits, IATA Economics Briefing No 8, IATA, July 2007, pp. 16-17.

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

- Северна Америка и Западна Европа – Австрия, Белгия, Великобритания, Германия, Гърция, Дания, Ирландия, Испания, Италия, Канада, Кипър, Люксембург, Малта, Норвегия, Португалия, САЩ, Финландия, Франция, Холандия, Швейцария, Швеция.
- Развити страни в Азия – Австралия, Нова Зеландия, Япония.
- Развиващи се страни в Европа – България, Естония, Латвия, Литва, Полша, Румъния, Русия, Словакия, Словения, Турция, Унгария, Чехия.
- Страни в преходи в Азия и Южна Америка – Аржентина, Бразилия, Израел, Мексико, Сингапур, Хонг Конг, Чили, Южна Корея.
- Развиващи се страни в Азия и Африка – Египет, Индия, Китай, Южна Америка.

Индикаторът за свързаност се базира на броя на свободните места по полетите до всяка дестинация, която е обслужвана през първата седмица на юли месец в периода 1996 – 2005 г. Броят на свободните седалки е отнесен към размера на летището в дестинацията (брой пътници, обслужвани във всяка една от годините). Претеглянето на всяка една дестинация позволява да бъде индикирано икономическото значение на дестинацията и броя на възможните връзки. Така, например, най-голямото летище в света – Atlanta Airport получава тежест 1, докато летище Charles de Gaulle в Париж, което обслужва 61% от броя на пътниците в Атланта, получава коефициент 0,61.

Претеглените стойности се събират за всички дестинации и се разделят на скаларния фактор (1000), за да се определи индикатора за свързаност.

$$\frac{\sum(\text{честота} \times \text{седалки за полет} \times \text{тежест на дестинацията})}{1000} \quad (1)$$

От друга страна, степента на свързаност зависи от обема на националната икономика и от броя и размера на бизнесите, които се обслужват от въздушната инфраструктура. Големите икономики естествено предлагат достъп до повече дестинации с по-голяма възможност за избор на полети. Определено количество места по полетите и връзки предлагат повече възможности по-скоро за малкия и средния бизнес отколкото за големите компании. Нови дестинации до икономически значими държави биха могли да бъдат последвани от значими икономически ползи. В този контекст, е необходимо да се

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

има предвид, че степента на свързаност отнесена към Брутния вътрешен продукт (БВП) е ключов измерител при определяна на производителността и икономическия растеж.

Въздушни връзки и туристически търсене в глобалната авиация

Въздушният транспорт се явява средство за придвижване като всяко друго, но въпреки това всяка политика, свързана с авиационната индустрия или туризма, се характеризира с интерес от страна на властите към развитие на свързаността или финансиране на авиокомпания, която да оперира до летищата в дадена страна. Този факт е породен от разбирането, че това е най-добрият начин да се стимулира търсенето. Какво представлява „свързаността по въздух“? За какво служи? Колко струва? Кой плаща? Как може да бъде решен проблемът със свързаността? Всички тези въпроси трябва да бъдат взети предвид, като не трябва да се забравя и факта, че основната бизнес цел на авиокомпаниите е да оперират до възможно най-много летища, които обаче вече са прекалено натоварени. Освен това, когато дадена дестинация представлява туристически или бизнес интерес, авиокомпаниите смятат своите слотове в дестинацията за ценни активи.

Директните въздушни връзки на дадена дестинация могат да бъдат определени чрез броя на дестинациите, честота и капацитета на директните полети за единица време¹⁶⁶. Свързаността между два града обикновено е определяна в контекста на наличните места за единица време. Индиректната свързаност се характеризира с наличие на трансферна точка, която обикновено се явява хъб. В зависимост от географското разположение на двете дестинации се наблюдава вътрешна и международна свързаност. Свързаността на два града в рамките на една държава зависи единствено от решенията на авиокомпаниите, които имат право да оперират на нейната територия. Международната свързаност се определя въз основа на двустранни договори или от властите на гражданската авиация, които одобряват полетите. Изключение са полетите в рамките на Европа, тъй като те не подлежат на регулация. Изграждането на въздушна свързаност между два града не се ограничава с подпомагане на превозвача в контекста на регулаторните и икономическите

¹⁶⁶Abad, F., Connectivity and tourism demand in the air transport industry, Global Report on Aviation - Responding to the needs of new tourism markets and destinations, UNWTO, 2012, p. 20.

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

условия. От особено значение е определянето на капацитета, честота, полетното разписание и типа на самолетите, които ще оперират. Всички тези компоненти имат пряко отношение към определянето на свързаността. В случай, че въздушната свързаност бъде определена като предлагане на връзка между две дестинации, то не могат да бъдат определени типа на потенциалните пътници и полезността на трафики за развитие на местни проекти. В Европа, свързаността между някои градове беше повишена с помощта на нискотарифните превозвачи (LCCs), но все още е трудно да се определи дали това води до допълнителни ползи.

Необходимо е да се определи каква е ползата от въздушните връзки. На теория тя е свързана с потребностите на пазара. Колкото е по-високи са честотите и капацитета на полетите, толкова по-лесно и по-икономически ефективно би било резервирането на място. Но на практика от особено значение е кой плаща за това наличието на това предлагане. Ако тази цена се заплаща от доставчиците на туристически услуги (хотелиери, туроперитори и/или публичната администрация на дестинацията), то тогава е необходимо да се направят усилия за привличане на повече туристи в дестинацията.

От друга страна, е необходимо да бъде определена цена на въздушните връзки. Въпросите, свързани с разходите, тарифите и крайните цени на въздушния транспорт, са комплексни и изискват задълбочен анализ. Обикновено те се основават на разходите и търсенето. По този начин по-атрактивните туристически дестинации позволяват на авиокомпаниите да реализират по-високи печалби и да увеличат стойността на своите услуги. В този случай, авиокомпанията е заинтересована от стартиране и популяризиране на полети при условие, че приема всички оперативни рискове.

Ако доставчиците на туристически услуги са тези, които купуват услугите на авиокомпаниите, то тогава ценообразуването се основава на стойността на заявените услуги. В този случай, купувачът поема изцяло или частично финансовите разходи по сделката, както и оперативните рискове. Авиокомпанията, от своя страна, очаква да покрие своите разходи, както и да реализира печалба. Обикновено разходите и оперативната печалба са идентични при различните превозвачи. Разликата в цената може да бъде обяснена с наличие на трета страна в договорните отношения.

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

Важен въпрос е и кой плаща за въздушните връзки. Обикновено те са покриват от пътниците. Купувачите са тези, които имат потребност от пътуване и консумират услугата. Въпреки това, когато се наблюдава увеличено търсене на дадена дестинация, пътниците вече не са ключов фактор, тъй като доставчиците на туристически услуги са тези, които заплащат на авиокомпаниите.

Въз основа на направения преглед на факторите, които имат отношение към въздушните връзки, става ясно, че не се наблюдава недостиг на свързаност и че авиационната индустрия отговаря на потребностите на пазара. В тази връзка може да се направи извода, че най-ефективния и ефикасен начин за решаване на въпросите на свързаността е генериране и развитие на търсене чрез увеличаване на атрактивността на дестинациите. От своя страна, тя може да бъде различна по своето естество, но има своята добавена стойност единствено, когато отговаря на потребностите на пазара – почивка, бизнес, здраве, спорт и т.н. Непосредствено след установяване на необходимостта от откриване на въздушна линия или честота е необходимо да се насочи вниманието към нейната продажба, която се основава на професионални дейности в рамките на дистрибуционните канали, които са съобразени с пазарните условия.

Освен това, трябва да се обърне внимание на увеличаване на вътрешната свързаност, която не само, че води до развитие на националната икономика, но и генерира индиректна свързаност. Високата степен на осведоменост по отношение на отворените въздушни пространства и свръх предлагането на авиационни услуги също може да се окаже ефективен и ефикасен начин за решаване на въпросите, свързани със свързаността и търсенето на транспортни връзки по въздух.

Взаимодействие между туристическото търсене и предлагане в авиационната индустрия

Туристическата индустрия се развива през последните 20 години. През 90-те години на миналия век туроператорите притежаваха значима сила. Те разбираха потребностите за почивка на своите клиенти и предлагаха туристически пакети, включващи хотелско настаняване, наземни услуги и самолетни билети, които продаваха на разумна цена. От друга страна, атрактивността на дадена туристическа дестинация се

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

основана на нейната инфраструктура, хотелско настаняване, туристически атракции и удобства. Най-общо ролите¹⁶⁷ могат да бъдат дефинирани по следния начин:

- Туристическите власти бяха отговорни за разпространение на бранда на дестинацията с помощта на публичност, търговските отношения, медиите и др.
- Хотелиерите отговаряха за осигуряване на легловата база в дестинацията и тяхната продажба на туроператорите от целевите пазари.
- Туроператори бяха ангажирани с продажбата на договорените хотелски стаи и предоставянето на транспортни услуги – обикновено с помощта на туристическите агенти.
- Туристическите агенти продаваха тези пакети на клиентите.

Този модел работеше успешно през последните години и все още продължава да бъде значим за определени пазарни ниши. Световните тенденции оказаха въздействие върху туристическата индустрия и това доведе до промяна в два фактора:

- Дистрибуцията – С увеличаване на достъпа до интернет всички заинтересовани страни вече имат достъп до всякаква информация. Туроператорите могат да достигнат до домовете на своите потенциални клиенти, а туристическите агенти разполагат със средства за комуникация. Клиентите вече могат да заобиколят туристическите агенции, а хотелиерите да продават директно на своите гости.
- Нискотарифните авиокомпаниии – те вече могат да продават своите услуги директно на пътниците с помощта на интернет без да реализират дистрибуционни разходи за туристически агенти или туроператори. С отпадането на тези разходи се увеличава и броя на нискотарифните авиокомпаниии, които не намират място в изложениия по-горе модел.

В резултат на тези тенденции, нискотарифните авиокомпаниии продават своите услуги без посредничеството на туристическите агенти и туроператорите, което означава, че голяма част от туристическия пакет се резервира директно от клиента. В контекста на

¹⁶⁷ASM, UBM Live, The relationship between tourism demand and capacitygrowth: Which comes first?, Global Report on Aviation - Responding to the needs of new tourism markets and destinations, UNWTO, 2012, p. 16.

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

съвременните условия, които се основават на интернет, изниква въпроса как хотелиерите могат да се насочат към масовите туристи? Нискобюджетните авиокомпании са установили, че винаги ще съществува пазарна ниша, която да обхваща тези, които са готови да заплатят възможно най-ниска цена за тяхната почивка, както и за тези, които предпочитат разумна цена, с която да пътуват до разнообразни дестинации и да имат различно изживяване.

Когато цената на транспорта представляваше основна част от разходите на туристическото пътуване, дестинацията се явяваше важен избор и често ограничен. Имайки предвид нивото на транспортните разходи в наши дни, то изборът на дестинация вече е много по-голям. Освен това, с намаляване на тези разходи (основно благодарение на нискотарифните авиокомпании), туристите имат възможност да отделят повече средства за хотелско настаняване и това се отразява в избор на по-високо категорийни хотели.

В много случаи хотелиерите сключват договори с авиокомпаниите и рекламират своите обекти в техните интернет страници. Проучване на официалните страници на нискотарифните авиокомпании показва, че потребителите могат да закупят самолетни билети, хотелско настаняване, кола под наем, трансфери, а в много случаи и екскурзии в дестинацията. Този вид авиокомпании могат да бъдат определени като съвременни туроператори и тяхната грижа към цената им осигурява пазарно предимство. Според проучване на Световната асоциация по туризма¹⁶⁸, нискотарифните авиокомпании оказват значимо влияние за увеличаване на броя на туристическите пътувания в световен мащаб.

Доказателство за това се явяват срещите World Routes, на които се събират представители на авиокомпании и летища от цял свят, за да обсъдят новите въздушни услуги. По време на годишната среща в Берлин през 2011 г. присъстваха множество представители на туристическия бизнес, които вече работят съвместно на авиокомпаниите и летищата като „екип на дестинацията“. В наши дни авиокомпаниите не се нуждаят от все по-задълбочена пазарна информация, за да могат да предвидят потребностите на своите потенциални пътници.

¹⁶⁸Пак там, р. 17.

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

През последните години се наблюдава тенденция за нарастващо осъзнаване от страна на заинтересованите страни при развитието на въздушната транспортна мрежа за ползите от нови въздушни линии. Туристическите власти, които отговарят за популяризиране на дестинацията и летищата, които осигуряват достъпа на повече авиокомпании до нея, могат много да спечелят или загубят в резултат на планирането на маршрутната мрежа. Нейното развитие и взаимоотношенията с авиокомпании са приемани за отправна точка при определяне на капаците за развитие на туристическата дестинация. Освен това, се смята, че туристическите организации трябва да поемат отговорност при развитието на дестинацията.

Имайки предвид, че отварянето на нова линия отнема месеци (в случай на презокеански полети дори години), то може да се направи извода, че туристическото търсене и предлагането на авиационни услуги трябва да бъдат развивани едновременно. От една страна, търсенето на дадена туристическа дестинация зависи от нейната достъпност и цена, а от друга, капацитетът е зависим от търсенето и инфраструктурата.

Изводи

На база на изложеното по-горе могат да бъдат направени следните изводи:

- Въздушният транспорт и туристическата индустрия се взаимосвързани отрасли, които са от особено значение за световната икономика.
- Един от най-ефективните и ефикасните начини за решаване на въпросите на свързаността се основава на генериране и развитие на търсене чрез увеличаване на атрактивността на туристическите дестинации.
- Туристическото търсене и предлагането на авиационни услуги трябва да бъдат развивани едновременно.

Заклучение

Мрежата на въздушния транспорт е от особено значение за развитието на глобалната икономика и в частност на туристическата индустрия. Разширяването на обсега на въздушните транспортни връзки допринася за подобряване на икономическите индикатори на страни основно чрез увеличаване на производителността. От една страна, се наблюдава достъпа на местните компании до чуждестранните пазари, а от друга страна, се регистрира свободно движение на капитали и хора. При взаимодействието на

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

авиационната с туристическата индустрия трябва да се има предвид, че двата отрасли биха били икономически неефективно, ако съществуват поотделно и не се развиват съвместно.

През последните години се наблюдава тенденция за увеличаване на дела на въздушния транспорт при реализиране на международните туристически пътувания. Все по-голямо значение за туристите има удобството на полетното разписание, ценовия диапазон на самолетните билети, допълнителните услуги, които се предлагат на борда на самолетите. Това води до увеличаване на конкуренцията между авиокомпаниите и диференциране на авиационните услуги. Именно поради тази причина все по-често авиокомпаниите предлагат на своите пътници освен традиционната въздушна услуга и допълнителни услуги, като хотелско настаняване, наем на кола, застраховка, трансфер, екскурзии в дестинацията и др. По този начин те се превръщат в едни от основните субекти в туристическата индустрия, които имат възможност да предоставят допълнителни отстъпки на своите редовни пътници.

Научно-практическа конференция
”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

ТРАНСПОРТ И ЕНЕРГЕТИКА

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

ЕНЕРГОЕФЕКТИВНИ АСИНХРОННИ ЗАДВИЖВАНИЯ ЗА ЕЛЕКТРИЧЕСКИ ТРАНСПОРТНИ СРЕДСТВА – ЛАБОРАТОРЕН СИМУЛАТОР

*Гл. ас. д-р инж. Васил Димитров, Висше транспортно училище „Тодор
Каблешков”*

Катедра „Електроснабдяване и електрообзавеждане на транспорта”

Резюме: В съвременните електрически транспортни средства (ЕТС) се използват асинхронни тягови двигатели с олекотена конструкция, висока надеждност, удължен експлоатационен срок и повишена енергийна ефективност. Работата в режим на векторно управление осигурява плавно регулиране на скоростта и момента в широк диапазон независимо от натоварването, както и много високи енергетични показатели. За провеждане на изследвания на асинхронни задвижвания с честотно управление е разработен лабораторен симулатор, чрез който се осигурява възможност за изпитания и експерименти в различни аспекти. Целта на настоящия доклад е провеждане на експериментална верификация на възможностите за подобряване на ефективността на асинхронните задвижвания при прилагането им в ЕТС.

Ключови думи: асинхронно електрозадвижване, векторно управление, енергийна ефективност, качество на регулиране

Увод

Използването на асинхронни електрозадвижвания в електрическите транспортни средства (ЕТС) бележи възходяща тенденция през последните десетилетия. Асинхронни двигатели с повишена енергийна ефективност и олекотена конструкция се използват в трамваи, тролейбуси, метросъстави, локомотиви, мотрисни влакове, електромобили [1, 2, 3]. Асинхронната машина с накъсосъединен (кафезен) ротор има сериозни предимства пред постояннотоковата по отношение на конструкция, цена и

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

надеждност. Регулируемозадвижване с такива двигатели се реализира чрез инвертор, осигуряващи изменение на честотата в широк диапазон. Управлението се изпълнява от високоефективни устройства и микропроцесорни системи, осигуряващи освен това необходимата защита, претоварваща способност и високи динамични показатели. В много случаи е осигурена възможност за връщане на енергия в мрежата. Прилагането на широчинно-импулсна модулация (ШИМ) свисока носеща честота е предпоставка за намаляване на пулсациите на момента и безшумна работа на АД.

Електрозадвижването с асинхронни двигатели и честотно управление позволява регулиране скоростта на транспортното средство в широки граници, намаляване на пусковите токове в двигателя в захранващата мрежа, отстраняване на механичните ударни въздействия при пускане, елиминиране на пренапреженията при спиране на двигателя, намаляване на времето за откриване на неизправности, повишаване на надеждността при експлоатация и увеличаване на срока на служба на електрозадвижването. Прилагането на векторно управление на асинхронното електрозадвижване позволява освен това и плавно регулиране на скоростта при изменение на товара в широки граници, висока точност на автоматичното управление при оптимални енергийни показатели, ниски пулсации на момента, гарантиращи плавност и комфорт на движението. Системата за управление позволява използването на максималния коефициент на сцепление при ЕТС, ако е необходимо (напр. при потегляне или изкачване на наклон), както и реализирането на устойчивост срещу буксуване.

Симулатор за изпитания на асинхронни задвижвания

С цел провеждане на научни изследвания и експерименти е проектиран и изграден лабораторен симулатор за изпитания на асинхронни задвижвания, като е създадена възможност за промяна на натоварването (рязко или плавно). По този начин могат да се симулират реални режими на работа при експлоатация на ЕТС.

Схемата на симулатора е показана на фиг. 1. Реализиран е с трифазен асинхронен двигател АД от серия 1LA7 солекотена конструкция и повишена енергийна ефективност, честотен преобразувател Sinamics G120, система за натоварване на двигателя (синхронен генератор СГ с регулатор на възбудителното напрежение РВН, токоизправител, реостатна група R_t , защитна и измервателна апаратура). Чрез ротационен

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

др.). Предоставя възможност за запис на измерваните стойности в паметта и изпращането им към компютър (PC) [8].

На компютъра е инсталиран програмният продукт Starter, чрез който може да бъде следена в реално време на работата на задвижването и да се регистрират преходните процеси. Стойностите на следените параметри се изпращат директно в таблици в Excel.

Изпитания на асинхронни задвижвания

Настоящите изследвания имат за цел да установят възможностите за подобряване на енергийната ефективност на задвижването и намаляване на флукуациите на момента (съответно и на теглителната сила) чрез промяна на параметрите за настройка на честотния преобразувател. Проведени са изпитания както в установен, така и в преходни режими (при ускорение, промяна на натоварването и др.). Следят се стойностите на тока, момента, скоростта, мощността, $\cos\phi$, измерва се консумираната енергия. Изчисляват се основните показатели на динамиката на преходните процеси, на качеството на регулиране в установен режим, на енергийната ефективност:

- максимална стойност на параметъра, достигната по време на преходния процес (y_m),
- средна стойност на параметъра в установен режим (y_{av}),
- пререгулиране σ :

$$\sigma = \frac{y_m}{y_{av}} \cdot 100, \% , \quad (1)$$

- флукуации δ (колебания на параметъра около средната стойност в установен режим):

$$\delta = y_{\max} - y_{\min} , \quad (2)$$

където: y_{\max} и y_{\min} са максималното и минималното отклонение на параметъра след приключването на преходния процес.

- грешка ε (отклонение на средната стойност на параметъра в установен режим от зададената му стойност y_{sp}):

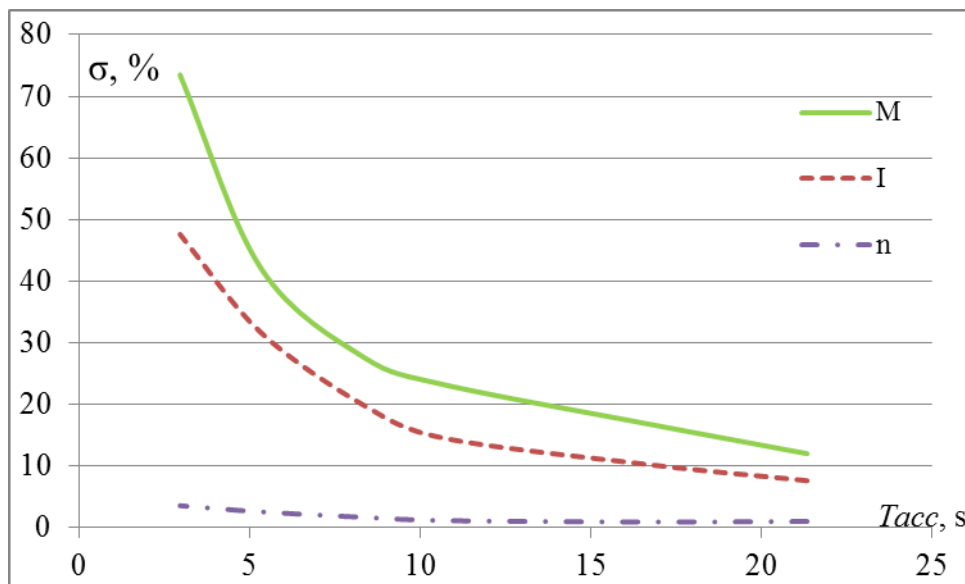
$$\varepsilon = \frac{y_{av} - y_{sp}}{y_{sp}} \cdot 100, \% , \quad \varepsilon = \frac{\delta}{y_{av}} \cdot 100, \% \quad (3)$$

Един от параметрите за настройка на честотния преобразувател, който оказва влияние върху динамиката и енергийната ефективност на задвижването, е времето за

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

ускорение при потегляне и промяна на заданието за скорост (T_{acc}). Функцията за ускорение по „рампа“ осигурява плавно увеличаване на честотата (съответно скоростта). Това води до подобряване комфорта на пътуване и редуциране на ударните въздействия в механичната част на задвижването. Проведените изпитания при няколко стойности на T_{acc} и еднакви натоварване показват, че по-краткото време за ускорение води до по-големи максимално достигнати стойности на тока и момента по време на преходния процес, което означава нарастване на пререгулирането и ударното натоварване на механичната част и контактната мрежа (фиг. 2).

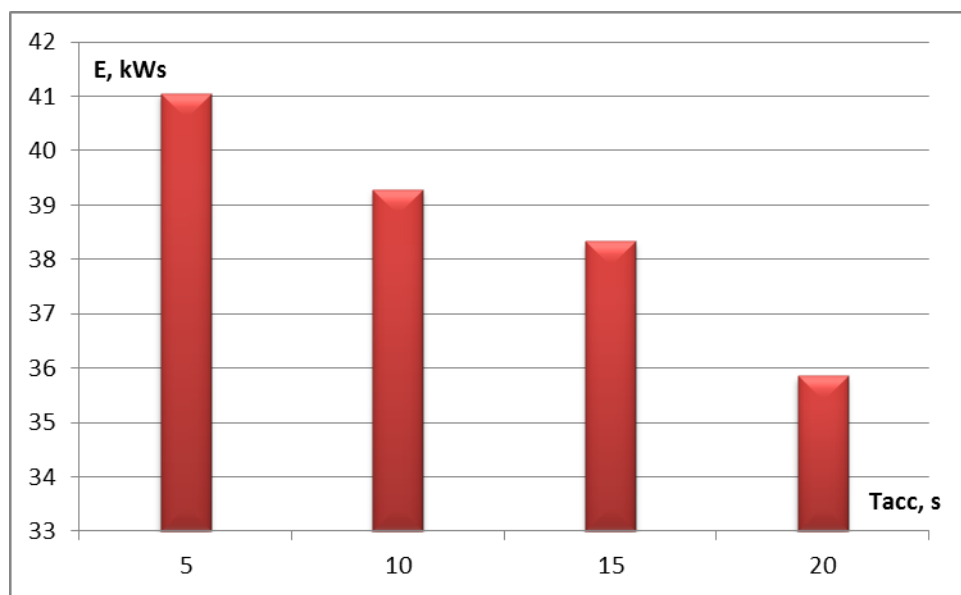


Фиг. 2. Зависимост на пререгулирането σ от времето за ускорение

Пререгулирането на скоростта е незначително, но е видно, че при по-дълго време за ускорение съвсем се редуцира. Консумираната енергия също зависи от настройката на времето за ускорение (фиг. 3). По-големите зададени стойности водят до намаляване на разхода (изпитанията са проведени за еднакво време при постоянен товар).

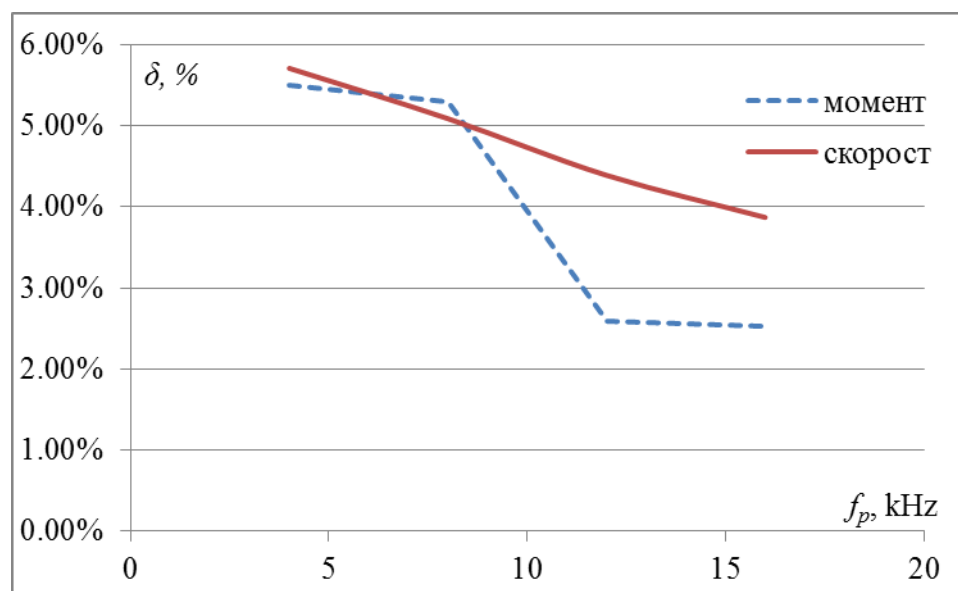
Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

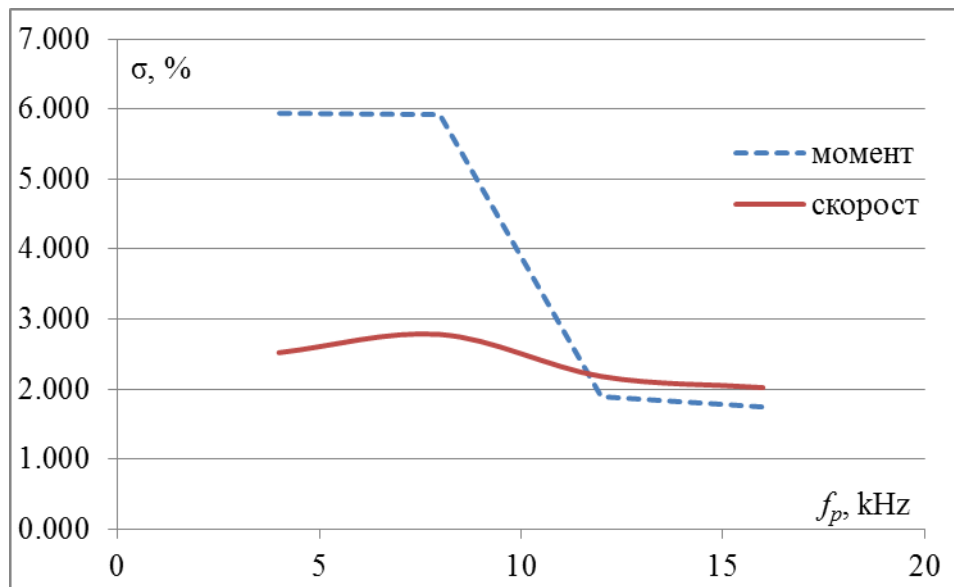


Фиг. 3. Консумирана енергия при различно време за ускорение

Друг параметър, чието влияние е изследвано, е носещата честота f_p на ШИМ. Тя може да се променя от 2kHz до 16kHz (фиг. 4, 5). Повишаването на f_p води до намаляване на флуктуациите на скоростта и особено на момента в установен режим.



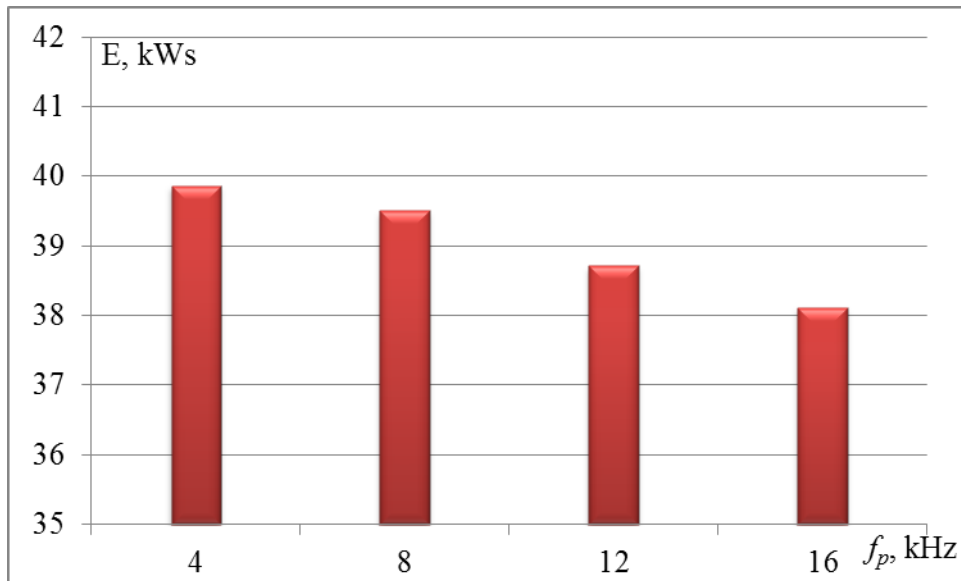
Фиг. 4. Зависимост на флуктуациите δ от носещата честота на ШИМ



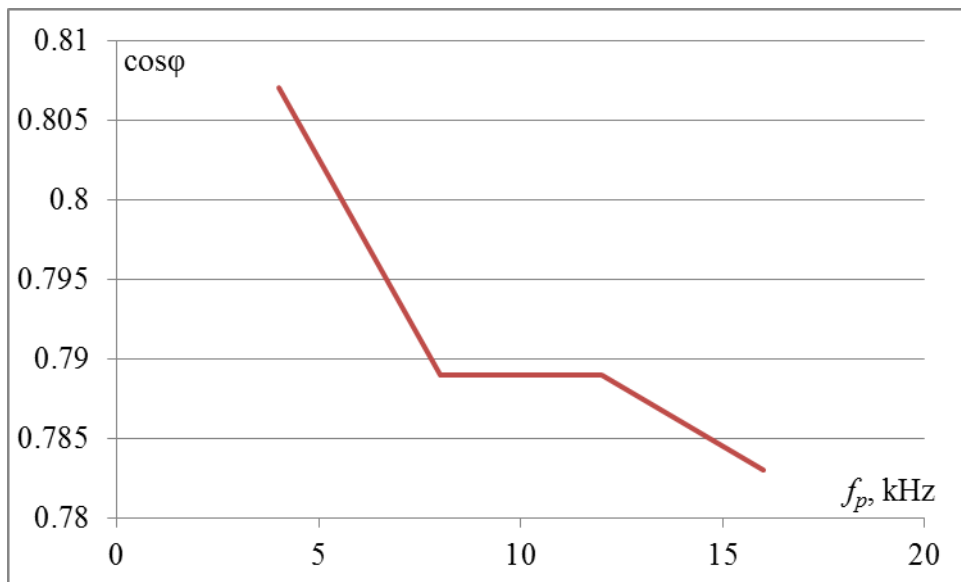
Фиг. 5. Зависимост на пререгулирането σ от носещата честота на ШИМ

Увеличаването на f_p води, също така, до редуциране на пререгулирането, на времето за регулиране, на максимално достигнатата стойност на скоростта, тока и момента по време на ускорение. Намалява се и разходът на активна енергия (фиг. 6). Факторът на мощност $\cos\varphi$ е сравнително висок (достига над 0,8), но малко намалява при високи стойности на f_p поради нарастването на намагнитващата компонента на тока (фиг. 7).

Следователно, увеличаването на f_p води до подобряване на показателите на качеството на регулиране на скоростта, тока и момента, увеличава се точността в установен режим, намаляват флуктуациите. Подобрява се комфортът на пътуване.



Фиг. 6. Консумирана енергия при различни носещи честоти на ШИМ



Фиг. 7. Влияние на носещата честота на ШИМ върху фактора на мощност

Изводи

Изпитанията, проведени чрез лабораторния симулатор, доказват по убедителен начин ефективността на асинхронните задвижвания за ЕТС. Работата в режим на векторно управление осигурява плавно регулиране на скоростта и момента в широк диапазон

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

независимо от натоварването, както и високи енергийни показатели. Флукуациите на момента и скоростта могат да бъдат редуцирани посредством правилна настройка на параметрите на задвижването. Има възможност за подобряване комфорта на пътуване чрез управление на ускорението и производната му и на носещата честота на ШИМ.

Заклучение

Симулаторът е изработен в съответствие с последните тенденции в развитието на електронната и измервателната техника и технологии. Асинхронните задвижвания с инверторно управление намират все по-широко приложение в съвременните ЕТС. Проведените изпитания доказват категорично и по нов начин ефективността на тези задвижвания. Чрез настройка на параметрите (носеща честота на ШИМ, време за ускорение и др.) може да се влияе върху динамичните характеристики с цел подобряване на енергийните показатели и повишаване комфорта на пътуване.

Използвана литература

1. Българанов Л., Електрически транспорт, София, 2009
2. Тенденции в развитието на двигателите, съвременни възможности на системите, Сп. Инженеринг ревю - брой 4, 2009
3. Търпов И., Г. Павлов, Железопътен мениджмънт в електропотреблението, Научно списание “Механика, Транспорт, Комуникации”, ISSN 1312-3823, том 11, брой 3, 2013 г., 21st International Scientific Conference “Transport 2013”, статия № 0896, стр. DS-166 – DS-172
4. SINAMICS G120 - Control Units CU240E, CU240S, Parameter Manual, Siemens, 2008
5. Dimitrov V., E. Dimitrova, Research of PWM pulse frequency influence on the asynchronous drives characteristics – laboratory simulator, сп. Електротехника и електроника „E+E“, Vol. 48, ISSN 0861-4717, No 9-10/2013, pp. 37 – 44
6. Dimitrov V., Dimkina E., Dimitrova E., Research of Frequency Controlled Asynchronous Drives Applicability in Electric Vehicles – Laboratory Simulator, 5th International Conference on Experiments/Process/System Modeling/Simulation/Optimization IC-EpsMsO,

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

Athens, Greece, 3-6 July, 2013, Proceedings, Vol.II, SET: 978-618-80527-0-3, ISBN: 978-618-80527-2-7, pp. 489 - 495

7. Техническа документация за трифазни електромери серия EMPS

8. Net Vision 2010 Three-phase network analyzer, <http://bg.emsyst.com/netvision.php>

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

УПРАВЛЕНИЕ НА ПОДСТАНЦИИ И ЕЛЕКТРОСЪОРЪЖЕНИЯ В МЕТРОПОЛИТЕНА – ЛАБОРАТОРЕН СИМУЛАТОР

*Ас. инж. Емилия Димитрова, Висше транспортно училище „Тодор
Каблешков”*

Катедра „Съобщителна и осигурителна техника и системи”

Резюме: За мониторинг и пряко автоматично управление на процесите в метрополитена на гр. София е внедрена SCADA-система ДИСИМ. Тя се състои от няколко функционално обособени системи, една от които е ДИСИМ-Е за управление на тяговите понизителни подстанции и електросъоръженията. Във ВТУ „Тодор Каблешков“ е проектиран и изграден симулатор на тази система, който предоставя възможност на обучаемите да добият представа и знания за реално приложение на система за управление на изключително сложен промишлен обект, за нейната структура и функционални възможности. В доклада е разработен алгоритъм на целевата функция за осигуряване на непрекъсваемо захранване на съоръженията в метростанциите, по който се осъществява работата на симулатора.

Ключови думи: метрополитен, SCADA-системи, тягови подстанции

Увод

Системите за дистанционно управление и мониторинг са предназначени да осигурят автоматично пренасяне на информация за състоянието на различни технологични процеси и обекти, както и команди за тяхното управление. Използват се методи и средства, които осигуряват обмен на информация между контролируемите обекти и намиращия се на определено разстояние оператор или между тези обекти и съответните устройства за управление, разположени в Централен диспечерски пункт (ЦДП). Обектите и технологичните процеси, протичащи в тях, са твърде сложни и предоставянето само на информация е недостатъчно, за да се гарантира необходимото

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

качество на управление. Необходимо е, освен това, да се извърши съответна обработка на получената обектна информация, да се подсказат на оператора възможни управленчески решения или да се генерира управленческо решение, което автоматично да бъде предадено към обекта и приведено в изпълнение посредством средствата на автоматиката и телемеханиката. Това се реализира в SCADA – системите (Supervisory Control and Data Acquisition – Системи за диспечерско управление и събиране на данни). За последните години по целия свят рязко нарасна интересът към построяването на високоефективни и високонадеждни SCADA -системи. От една страна, това е свързано със значителния прогрес в областта на изчислителната техника, програмното осигуряване и телекомуникациите, което увеличава възможността и разширява сферата на приложение на диспечерското управление. От друга страна, развитието на информационните технологии, повишаването на степента на автоматизация и преразпределението на функциите между човека и машината облекчи взаимодействието между оператора и системата за управление.

SCADA се възприема като основния и все по-перспективен метод за автоматизирано управление на сложни динамични процеси в жизнено важни области от гледна точка на безопасността и надеждността. На основата на този метод се строят крупни автоматизирани системи за управление в транспорта, енергетиката, военната, космическата и други области.

Симулатор на SCADA-система за управление на метрополитена

SCADA-система у нас е внедрена за нуждите на Метрополитена на гр. София. Метрополитенът е сложно урбанистично съоръжение, представляващо множество от най-разнообразни по предназначение и характер технологични обекти, състоянието на които във всеки даден момент се характеризира с голямо количество информация, съдържаща специфични за определения обект данни. Нормалната експлоатация на Метрополитена включва наблюдението и прякото автоматично управление на процесите и преди всичко осигуряване безопасността на пътниците, което се извършва от няколко функционално обособени системи:

- диспечерска система за управление на движението на метроваковете;

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

- диспечерска система за управление на тяговите понизителни подстанции и електросъоръженията;

- диспечерска система за управление на санитарно техническите съоръжения и др.

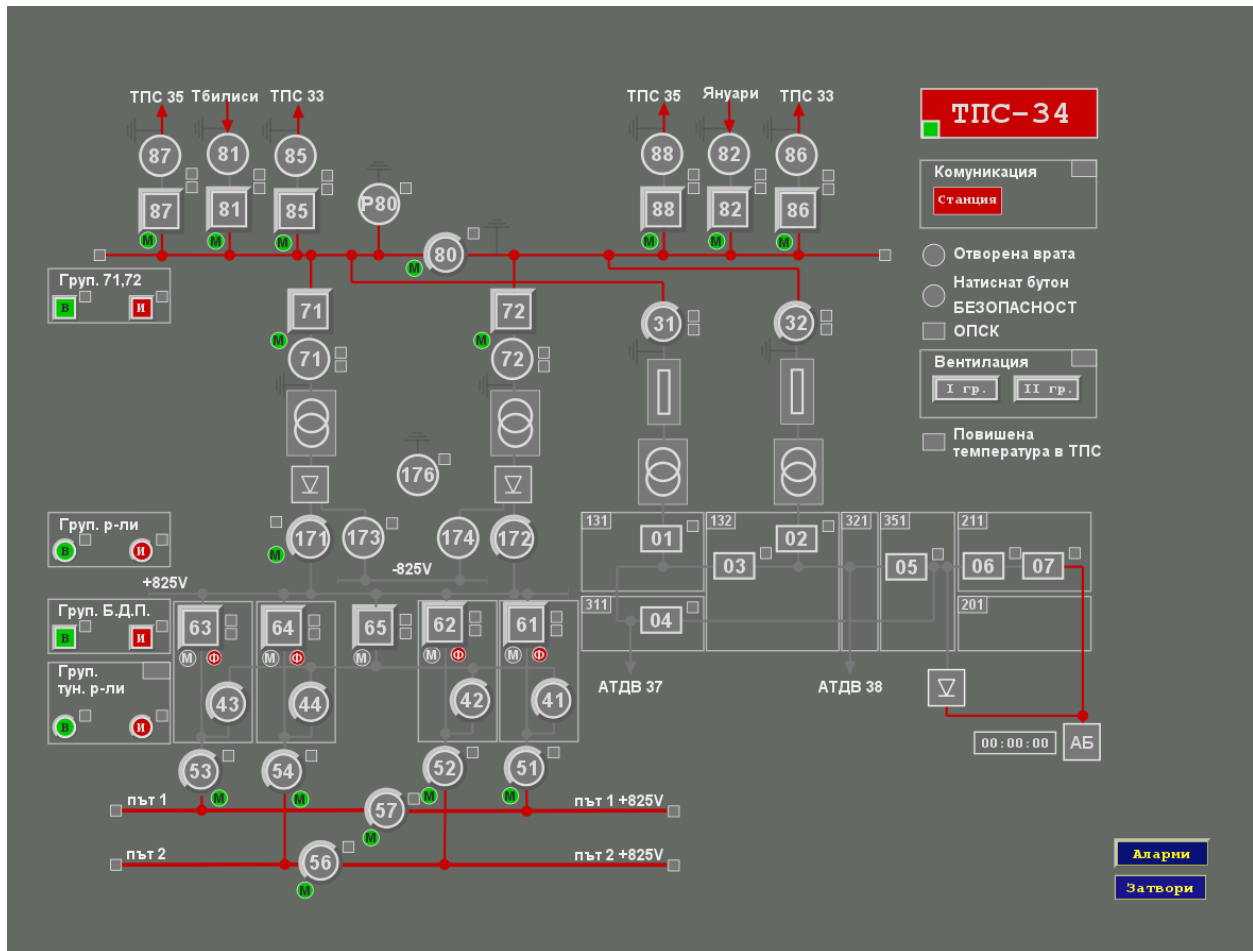
Наличната литература за тези SCADA – системи, както и за повечето системи от този тип в различни области на промишлеността, енергетиката и транспорта, има преди всичко рекламен търговски характер. От нея трудно могат да бъдат придобити знания за сериозната същност на такива системи, за начините на разработката и проектирането им, за техните многообразни структурни решения и още по-малко за възможностите им за дадени конкретни случаи. Ето защо в катедра „СОТС” към ВТУ „Т. Каблешков“ беше изграден симулационен модел на SCADA – системата за управление на процесите в метрополитена. Основните цели при изграждането му са той да осигурява възможности за онагледяване на принципа на реализация на системи за мониторинг и управление на сложни технически обекти от транспорта и енергетиката, да позволява задълбочено проучване на принципите на проектиране и конструиране на такива системи, да е база за обучение, научно-изследователска и изпитателна дейност.

Симулационният модел е инсталиран на четири персонални компютъра, свързани в локална мрежа [1, 2]. Сървърът е с два монитора и на него са инсталирани като база данни моделите на обектите на двете подсистеми: за управление на влаковото движение и на подстанции и електросъоръжения. Симулирани са програмируемите логически контролери с техните входове и изходи, както и съоръженията, подлежащи на мониторинг и управление в метростанциите и тяговите и понизителни подстанции (ТПС) [3, 4]. На всички компютри са инсталирани диспечерските нива на двете SCADA – системи, като трите работни станции използват сървъра за комуникация с обектите.

В симулационния модел на SCADA - системата за управление на електросъоръжения са инсталирани имитационните модели на четири подстанции от Втори метродиаметър. На фиг. 1 е показан моделът на ТПС-34, прилежащо към МС-205 (Княгиня Мария Луиза).

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променяния се свят – предизвикателства и решения”



Фиг. 1. Имитационен модел на ТПС-34, инсталиран на сървъра на лабораторния симулатор

В симулационния модел на SCADA – системата за управление на подстанции и електросъоръжения е създадена е възможност за симулация на следните режими на работа:

-реален режим на мониторинг на работата на контролираните съоръжения – наблюдава се тяхното състояние, изправност, следи се за появата на алармени и неалармени съобщения, които очакват потвърждаване и адекватна реакция от Електродиспечера (обучаемите, изпълняващи неговите задължения);

-режим на диспечерско управление на подстанции и електросъоръжения – създадена е възможност обучаемите да извършват превключвания с цел осигуряване непрекъснато захранване с необходимото напрежение на контактната релса и на

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

спомагателните съоръжения за нормалното функциониране на метрополитена: изключване на дадена подстанция или съоръжение при авария и осигуряване на захранване от съседна станция, както и съответно включване след отстраняване на повредата.

Алгоритъм на функцията на управление

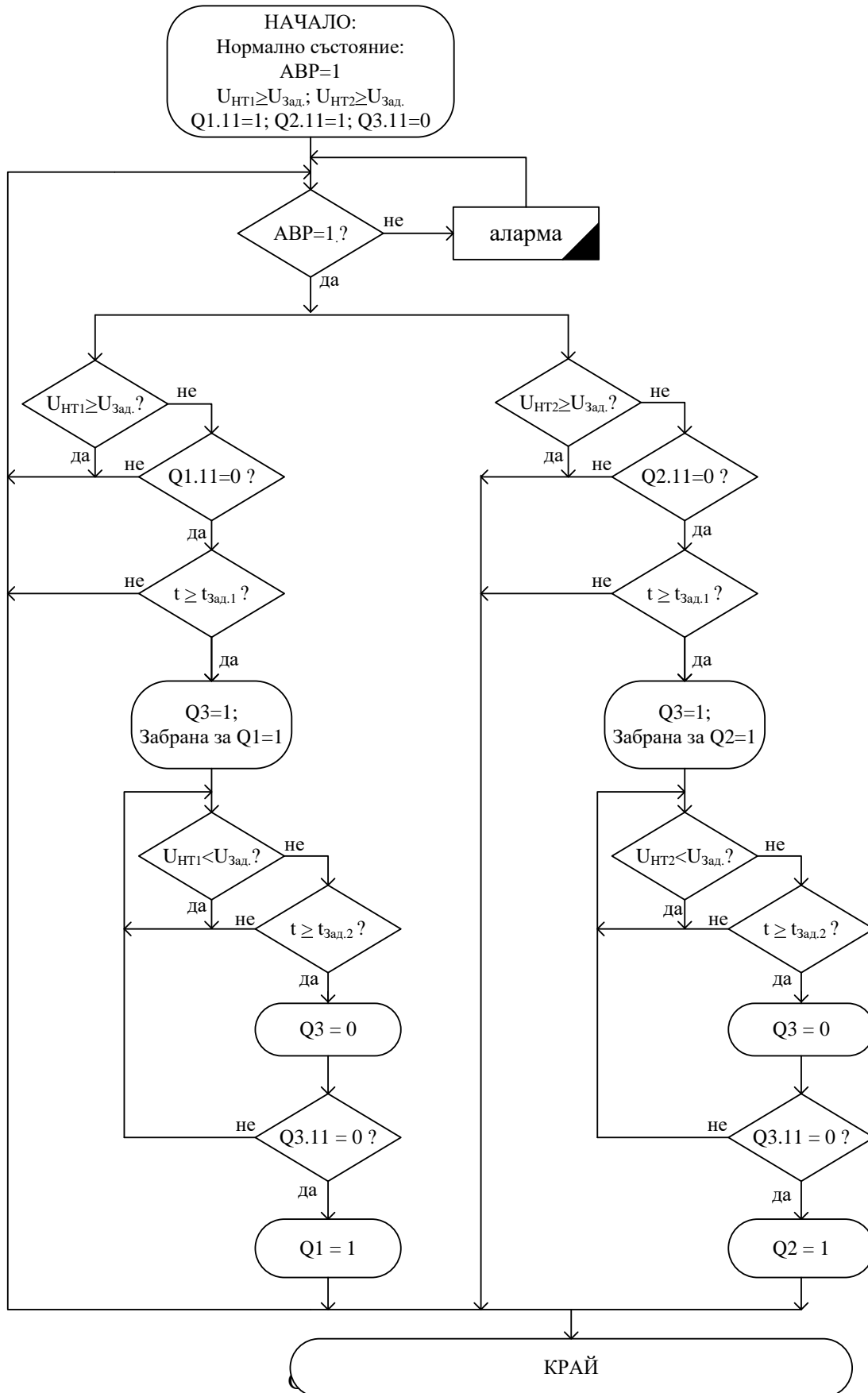
Разработеният лабораторен симулатор на SCADA – система за мониторинг и диспечерско управление на процесите в метрополитена функционира по алгоритми, осигуряващи реализирането на съответната функция на управление. За системата за управление на подстанции и електросъоръжения функцията има за цел осигуряване на непрекъсваемо захранване с необходимото напрежение на контактната релса и на съоръженията в метростанциите [1, 3, 4]. За тяговите нужди е предвидено паралелно двойно захранване от две съседни тягово понизителни подстанции на даден участък (посредством телеуправление на бързодействащи прекъсвачи 61, 63 и разединители 51, 53 за път 1 и аналогично за път 2 – бързодействащи прекъсвачи 62, 64 и разединители 52, 54). В случай на авария в дадена подстанция контактната релса остава под напрежение, тъй като е захранена от другата подстанция.

Алгоритъмът на функцията за управление с цел осигуряване на непрекъсваемо захранване на съоръженията в метростанциите е показан на фиг. 2.

В паметта на PLC на метростанцията са заложили данни за нормалното състояние на контролираните съоръжения: бутон АВР включен (разрешава автоматично включване на резерва), напрежението на трансформаторите по двете входни захранващи шини е в зададените граници (контролира се чрез напреженови трансформатори НТ1 и НТ2), двата прекъсвача Q1 и Q2 са затворени, а Q3 е отворен (контролират се чрез блок-контакти Q1.11, Q2.11 и Q3.11). По този начин се осигурява двустранно захранване на консуматорите. Управляващата програма на PLC изпълнява циклично следните проверки: включен бутон АВР, нормално напрежение на двата трансформатора, затворени Q1 и Q2.

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”



Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

Фиг. 2. Алгоритъм на целевата функция за осигуряване на непрекъсваемо захранване на съоръженията в метростанциите

Ако някое от тези условия не е изпълнено, се задейства съответното реле за време и след изтичане на $t_{зад.1}$ се изключва съответния прекъсвач и се включва Q3. По този начин се осигурява паралелно захранване на консуматорите от един трансформатор. Реализира се, също така, забрана за включване на изключения прекъсвач (чрез блокировка). Програмата продължава да следи състоянието на изключения токов кръг и при възстановяване на захранването за време, по-голямо от $t_{зад.2}$, се изключва Q3 и се включва съответно Q1 или Q2. По този начин алгоритъмът и съответстващата му управляваща програма реализират функцията на управление с цел осигуряване на непрекъсваемо захранване на съоръженията в метростанциите.

Изводи

Симулаторът на SCADA - системата илюстрира реализирането на всички основни функции за управление на ТПС и електросъоръженията. Човеко-машинният интерфейс е идентичен с обстановката в централния диспечерски пункт на метрополитена. Мониторингът на работата на контролираната система и функциите по управление от страна на оператора съответстват на дейността на диспечера. Оpozнаването на структурата на симулатора е основа за навлизане в същността на SCADA – системите и е предпоставка обучаемите да се запознаят отблизо с етапите на структурно-функционален синтез и последващо проектиране и изграждане на система за мониторинг и управление на конкретен сложен технически обект.

Работата със симулатора е гаранция за високо ниво на подготовка на обучаемите, което е особено важно, имайки предвид отговорността на човека-оператор за осигуряване ефективността и надеждността на системите за мониторинг и дистанционно управление на сложни технически обекти в различни области. Завършилите обучението си специалисти ще имат възможност не само да демонстрират високо ниво на подготовка за работа със съвременни системи за автоматизация в транспорта и енергетиката и с техническите средства за тяхното изграждане, но и ще могат да провеждат проучване, проектиране и разработване на системи за мониторинг и дистанционно управление на сложни технически обекти в различни сфери на промишлеността.

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

Заклучение

Проведените изпитания на симулатора доказват достоверността на разработените модели и алгоритми. Информационното осигуряване съответства на реалното в централния диспечерски пункт на метрополитена. Визуализацията на работата на контролираната система, както и функциите по управление от страна на оператора, са идентични с дейността на диспечера. По този начин е проведена експериментална верификация на разработените модели и алгоритми за функционирането на симулатора.

Използвана литература

[1] Димитрова Е., Симулатор на SCADA-система за дистанционно управление на електросъоръжения, Годишник на Технически Университет - София, ISSN 1311-0829, т. 63, кн. 5, 2013, V-та конференция на електротехнически факултет „ЕФ 2013“, 2 - 5 септември 2013 г., Созопол, България, стр.313-320

[2] Димитрова Е., В. Димитров, SCADA-система за управление на влаково движение – лабораторен симулатор, Научни трудове на Русенския университет - 2013, ISSN 1311-3321, том 52, серия 3.2, стр. 91-95

[3] E. Dimitrova, Models of Objects of Control in the System for Monitoring and Dispatching on Metropolitan-Sofia, XLIX International Scientific Conference on Information, Communication and Energy Systems and Technologies ICEST 2014, Serbia, Niš, June 25 - 27, 2014, Proceedings of Papers, Vol. 2, ISBN: 978-86-6125-109-2, pp. 288 – 291

[4] E. Dimitrova, V. Dimitrov, Imitation model of Dispatching System for Control on processes in Metropolitan-Sofia, VIII International Conference “Heavy Machinery-HM 2014”, Zlatibor, 25-28 June 2014, pp. F.33-39

Научно-практическа конференция
”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

ТРАНСПОРТ И ОКОЛНА СРЕДА

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

МОДЕЛИ ЗА КОЛИЧЕСТВЕНА ОЦЕНКА НА ЕКОЛОГИЧНОТО ВЪЗДЕЙСТВИЕ, КАТО ЧАСТ ОТ ВЪНШНИТЕ ЕФЕКТИ ОТ СУХОПЪТНИЯ ПЪТНИЧЕСКИ ТРАНСПОРТ

*Докторант Елисавета Малинова, Университет за национално и световно
стопанство*

Катедра „Икономика на транспорта“

Резюме: Транспортът е важен фактор за икономическия растеж на страната и позволява достъпът до световния пазар на транспортни услуги. За съжаление обаче транспортният сектор (както пътнически, така и товарен) се отразява не само положително за страната и обществото, но води и до странични ефекти, оцетяващи благосъстоянието на обществото. Тези странични ефекти водят до различни разходни допълнения, които се понасят от обществото. В доклада е представен модел за количествената оценка на екологичното въздействие, като част от външните ефекти от сухопътния пътнически транспорт. Представена е неговата методология и предимства за осъществяването на количествената оценка.

Ключови думи: Външни ефекти, сухопътен пътнически транспорт, екологично въздействие, количествена оценка, модели.

Външни ефекти при сухопътния пътнически транспорт.

Понятието външни (странични) ефекти в икономическата литература получава различни дефиниции.

Така някои автори определят, че *външни (странични) ефекти* възникват, когато икономическата дейност на определен субект (субекти) се отразява върху благосъстоянието на друг (други) субект, без съответната транзакция да получи пазарна

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

оценка¹⁶⁹. В този случай цената не отразява обществените разходи или ползи, а се ограничава до частните им измерения¹⁷⁰.

Външните ефекти могат да се определят и , като издръжка (разход) или изгода от някаква дейност или операция, която е наложена или дарена на страни (индивид или група), външни по отношение на дейността или операцията¹⁷¹.

Според С. Brown и Р. Jackson, в „Икономика на публичния сектор¹⁷²“, „*външните ефекти* възникват в процеса на производството и потреблението. Те пораждат ползи или загуби за трети лица, които пряко не участват в пазарните сделки. Като резултат определени групи от обществото повишават своето благоденствие, защото получават ползи, без да заплащат за тях. Други групи пък го влошават, защото инкасират принудителни загуби, без да влизат в пазарни сделки“¹⁷³.

В своя учебник „Икономически анализ разходи-ползи“¹⁷⁴, доц. д-р Румен Брусарски посочва, че „външните ефекти биват: външни разходи (отрицателни външни ефекти) и външни ползи (положителни външни ефекти)“¹⁷⁵.

Според авторският колектив на „Микроикономика¹⁷⁶“, 2011г., в зависимост от това, дали се прехвърлят разходи или ползи, се разграничават негативни и позитивни външни ефекти.

Негативните външни ефекти са неотразени в цената разходи, възникващи при ползването на ресурсите. Те могат да имат за източник производствени или потребителски дейности, при които част от разходите не се поемат от титулярите на сделката, а се прехвърлят към трети страни¹⁷⁷.

¹⁶⁹Авторски колектив, „Микроикономика“, Университетско издателство „Стопанство“, София, 2011г, стр.303

¹⁷⁰Пак там

¹⁷¹Авторски колектив, „Икономикс“, Издателство „Тракия – М“, София, 1998г., стр.243

¹⁷²Brown, С., Jackson, Р., “Икономика на публичния сектор“, Издателство Българо-английско дружество „СайтСет - Агри ООД“, София, 1998г., стр.214

¹⁷³Пак там

¹⁷⁴Брусарски, Р., „Икономически анализ разходи-ползи“, Университетско издателство „Стопанство“, София, 2012г., стр.59

¹⁷⁵Пак там

¹⁷⁶Авторски колектив, „Микроикономика“, Университетско издателство „Стопанство“, София, 2011г, стр.313, 3014

¹⁷⁷Авторски колектив, „Микроикономика“, Университетско издателство „Стопанство“, София, 2011г, стр.311

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

Позитивните външни ефекти са неотразени в цените прехвърлени ползи от използване на ресурсите. Наричат се още външни, защото от пазарната транзакция между продавача и купувача извлича полза трета страна¹⁷⁸.

Както от негативните външни ефекти, така и от позитивните такива, резултатът е един, а именно постигането на нарушение на принципите на ефективно равновесие на конкурентните пазари или казано по-друг начин постигането на пазарна неефективност. В такива случаи не се достига до оптималността на Парето.

Външните ефекти(въздействия) (както положителни, така и отрицателни) са характерни и за транспортния сектор. За сухопътния пътнически транспорт положителните ефекти се проявяват чрез задоволяване на нуждите от мобилност, комфорт, бързина и качество на превозите, както и преодоляването на териториалните пространства. По-голямата част от въздействията при този вид транспорт обаче са отрицателни(негативни). И за разлика от ползите, външните негативни ефекти в сухопътния пътнически транспорт не се поемат само от потребителите на транспортните пътнически услуги, а и от частни лица и обществото по един или друг начин. Сухопътните превозни средства допринасят за увеличаване на задръстванията, повишават нивата на шум, замърсяват околната среда и т.н.

Тези странични ефекти при сухопътния пътнически транспорт, водят до различни разходи на ресурси: разходи за замърсяването на околната среда, разходи за повишаване нивата на шума, разходи за здравни заведения, разходи за загуба на време при забавяне в резултата на задръстванията, разходи за инциденти по пътищата и т.н.¹⁷⁹.

Когато страничните ефекти на определена транспортна дейност налагат разходи върху обществото, икономистите определят тази цена, като външни разходи¹⁸⁰.

За да могат да бъдат оценени външните разходи от транспортната дейност, трябва да се направи разграничение между:

✓ ***Социалните разходи*** - отразяват всички разходи, възникнали в резултат на предоставянето и използването на транспортната инфраструктура (напр., разходите по

¹⁷⁸Пак там

¹⁷⁹ RICARDO-AEA, “Update of the Handbook on External Costs of Transport”, 8 януари 2014г.,

¹⁸⁰ RICARDO-AEA, “Update of the Handbook on External Costs of Transport”, 8 януари 2014г., стр.15

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

износване на инфраструктурата, капиталовите разходи, разходите за претоварване, разходите при транспортни произшествия, екологични разходи, разходима шум ит.н)¹⁸¹.

✓ **Частни(вътрешни разходи)** – разходите, които директно се поемат от потребителите на транспортни услуги (напр. разходите по износването на превозното средство, енергийните разходи за експлоатация на същото, транспортни тарифи и данъци, такси и.т.н)¹⁸².

Разликата между социалните и частните разходи в сухопътния пътнически транспорт, представлява външните разходи, за същия.

За да бъде постигнато икономическо благосъстояние , потребителите на сухопътните пътнически услуги трябва да плащат всички маргинални социални разходи, които са настъпили в резултат на транспортната им дейност. Като в тези маргинални социални разходи са включени освен частните маргинални разходи за осъществяването на съответното пътуване, и пределните външни разходи за използването на инфраструктурата. Те включват разходите за задръстванията, разходите за инциденти, екологичните разходи и.т.н.

Външните разходи от сухопътният пътнически транспорт са силно зависими от параметри като местоположение (градски, междуградски), час на ден (връх, извън сезона, нощно време), както и от характеристиките на превозното средство (например Евро стандарти за емисиите на замърсители)¹⁸³.

За да могат да бъдат оценени тези външни разходи т.е. да се види, каква част от тях се поема от обществото е необходимо най-напред да бъдат измерени количествено, след което трябва да се остойността.

Модели за количествената оценка на екологичното въздействие, като част от външните разходи.

Съществуват различни модели за количествена оценка на екологичното въздействие. Такива са:

¹⁸¹Пак там

¹⁸²Пак там

¹⁸³Пак там

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

1) **“EcoPassenger”**¹⁸⁴ - това е модел за оценяването на екологичното въздействие от сухопътния пътнически транспорт(автомобилен и железопътен) и представлява система за сравнителен анализ между потреблението на енергия, отделянето на емисиите на въглероден диоксид и изчерпаеми горива в атмосферата за превоза на пътници с автомобилен и железопътен транспорт в Европа.

2) **DPSIR**¹⁸⁵ - Един от моделите за оценка на екологичното въздействие в резултат от взаимоотношенията между човека и околната среда е моделът, който се нарича: "движещи сили - натиск - състояние - въздействие - отговори или **DPSIR**.

3) **IPA**¹⁸⁶ - Този модел следва логическата връзка от определянето на замърсяващите емисии до въздействието и в последствие на това определянето на икономическите щети в парично изражение.

Методология на модела „EcoPassenger“

Транспортът и в частност сухопътния пътнически транспорт оказва въздействие върху околната среда в различни категории. Моделът „EcoPassenger“ обхваща основните външни ефекти свързани с превоза на пътници , които оказват отрицателно въздействие върху въздуха, климата, почвите и водите. Отрицателните резултати с голяма важност са: консумацията на ресурси, използване на земята, парников ефект, изчерпване на озоновия слой, окисляване, еутрофикацията, еко-токсичност (токсични ефекти върху екосистемите), хора- токсичност (токсичните ефекти върху хората), летен смог, шум. Количественото сравнение на тези въздействия за двата вида сухопътен пътнически транспорт – автомобилен и железопътен, е трудно да се направи, поради което с моделът „EcoPassenger“ се прави сравнение само на някои от категориите. За тяхната количествената оценка са използвани следните показатели(таблица 1):

¹⁸⁴[HTTP://WWW.ECOPASSENGER.ORG/](http://www.ecopassenger.org/)

¹⁸⁵ **DPSIR** - Driving forces, Pressures, States, Impacts, Responses)

¹⁸⁶ **IPA** - Impact Pathway Approach

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

Таблица 1

Съкращение	Показатели	Ефекти
РЕС	Основно потребление на енергия	Потреблението на ресурси
CO ₂	Емисиите на въглероден двуокис	Парников ефект
NO _x	Емисии на азотни оксиди	Вкиселяване на почвите и водите, еутрофикацията, екотоксичност, токсичност за човека, лятна смог
NMHC	Неметанови въглеводороди	Токсичност за човека, смог
PM	Прахови частици	Токсичност за човека, смог

Източник *EcoPassenger*

Граници на модела „EcoPassenger“.

В моделът „EcoPassenger“ не са взети под внимание категориите земя и използване, шум и изчерпването на озоновия слой. Електроенергията за задвижването на железопътния транспорт, рисковете от ядрена енергия от изхвърляне на радиация и отпадъци също не се отчитат. Парниковият газ метан също не е включен в разглежданата версия, тъй като въглеродния двуокис и азотния оксид са доминиращи в транспортния сектор. Праховите частици се определят, като вредни емисии от изгарянето на отработените газове.

Моделът „EcoPassenger“, отчита само въздействия върху околната среда, които са свързани с експлоатацията на превозни средства и за производство на горива и електроенергия. В неговия обхват не са включени съответно:

- ✓ изграждането и поддържането на транспортната инфраструктура;
- ✓ производството и поддръжката на превозни средства;
- ✓ допълнително потреблението на ресурси, като административни сгради, гари, и др.

В моделът са включени всички емисии, които са пряко причинени от експлоатацията на превозни средства и крайното потребление на енергия. Освен това, всички емисии и разхода на енергия на генерирането на крайното потребление на енергия (горива, електроенергия) също са включени.

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

Видове транспорт и задвижващи системи в рамките на „EcoPassenger“

Видовете сухопътен пътнически транспорт, превозни средства и системи за задвижване, включени в рамките на „EcoPassenger“ са представени на таблица 2.

Таблица 2. Видове транспорт, превозни средства и системи за задвижване.

Видове транспорт	Превозни средства	Двигателна енергия
Автомобилен	Леки автомобили	Бензин, дизел, пропан-бутан, хибрид
Железопътен	Железопътен транспорт с високоскоростни, междуградски, регионални и крайградски влакове	Електроенергия и дизелово гориво
Разклонение на железопътна линия	Автобуси, метро, таксите	Дизел, Електрификация

Източник EcoPassenger

Маршрут

За изчисляването на различните енергийни източници стойностите на емисиите е необходимо да се знае дължината на маршрутите.

При определянето дължината на маршрута с автомобилен транспорт моделът „EcoPassenger“ е използван стандарта на маршрутизацията на автомобилната индустрия.

За дължината на маршрутите с железопътен транспорт в „EcoPassenger“ се определят от полигона, определен между всичкиспирки на влака.

Всяка страна има собствени таблици относно данните за емисиите на автомобили и влакове.

Енергийни доставки

Основните енергоносители, използвани за превоз на пътници, са *бензин, дизел, пропан-бутан и електричество*. За да бъде направено сравнение на въздействието на

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

транспортните процеси върху околната среда с различните енергийни носители, с общата енергийна верига в „EcoPassenger“, са взети под внимание следните показатели:

Енергийната верига на производството на електроенергия:

- проучване и добив на първичните енергийни носители (въглища, нефт, газ, ядрена енергия и др.) и транспортирането им до входа на централата;
- реализацията им в рамките на централата;
- разпределение на енергията (преобразуване и загуби).

Енергийната верига на производство на гориво:

- проучване и добив на първична енергия (суров нефт, газ) и транспорта до входа на рафинерията;
- реализация в рамките на рафинерията;
- разпределение на енергията (транспорт до бензиностанция, попълване на загубите).

Видове транспорт

Лек автомобил

Използваните различни видове пътнически автомобили за пътуване в „EcoPassenger“ са представени на таблица 3.

Таблица 3. Характеристика на леките автомобили¹⁸⁷.

Стандарта за вредни емисии	Енергия	Размер	Коефициент на натоварване
КонвенционаленЕвр о-1, Евро-2, Евро-3, Евро-4 Евро-5	Бензин, Дизел,LPG ,Хибрид	Компактния клас (<1.4л), Среден клас (1,4-2л), Луксозен клас (2л)	Средно (1.5 лица) Вариант от 1-5 души

Потреблението на енергия и емисиите от леките пътнически автомобили са различни за всяка пътна категория(магистрала, селски, градски път). Освен това градските емисионни фактори включват допълнителни емисии за загряване и изпарение. Всички

¹⁸⁷ <http://www.ecopassenger.org/>

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

необходимите стойности за моделът „EcoPassenger“ са оценени с COPERT¹⁸⁸ в четири модела, версия 6.1 / LAT 2009 /. В моделът са направени обобщения за всички параметри на влияние на енергийните стойности и емисиите от леките пътнически автомобили.

Превоз на пътници с железопътен транспорт.

За извършването на превозът на пътници с железопътен транспорт, същия е диференциран в зависимост от системата, която се използва в UIC¹⁸⁹Energy/Database / ЕИК 2009 /. Характеристиката на пътническите влакове е представена на таблица 4.

Таблица 4. Характеристика на пътнически влакове¹⁹⁰

Транспортни услуги	Тяга клас
Високоскоростен	Електрически
Междуградски	Електрически, Дизел
Регионално / Градско	Електрически, Дизел

Източник EcoPassenger

Конкретните стойности за потребление на енергия за железопътния пътнически транспорт в моделът „EcoPassenger“ са получени от UICEnergy/Database за 2007 година и / UIC 2009 /. Специфичната стойност на пътник-км за различните типове влакова услуга се използват за осем страни: Белгия, Швейцария, Германия, Испания, Финландия, Франция, Обединеното Кралство и Швеция. За всички останали страни, пътникът- км е среднопретеглената стойност за всеки вид услуга и е използвана, въз основа на стойностите на осемте страни. Тези стойности включват средните за страната стойности и вид услуга, специфични фактори на натоварване и се използват като стандарт за изчисляване на емисиите в „EcoPassenger“. Конкретните стойности на пътник-км за отделни видове влакове във всяка страна са собствено на UIC¹⁹¹ базата данни.

Моделът „EcoPassenger“, е лесен за ползване интернет инструмент за количествената оценка на емисиите и потреблението на енергия от автомобилния,

¹⁸⁸ COPERT (Computer Programme to calculate Emissions from Road Transport)

¹⁸⁹ International Union of Railways

¹⁹⁰ <http://www.ecopassenger.org/>

¹⁹¹ International Union of Railways

Научно-практическа конференция

”Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения”

железопътния и въздушния пътнически транспорт. Той предоставя калкулация на потреблението на енергия и емисиите от автомобилния, железопътния и въздушния транспорт по всяко едно време за европейските страни. Модела е захранен с подробна информация за почти всички европейски страни на национално ниво, а не на средно европейско, което позволява точната количествена оценка.

Използвана литература

- [1] Авторски колектив, „Микроикономика“, Университетско издателство „Стопанство“, София, 2011г;
- [2] Авторски колектив, „Икономика“, Издателство „Тракия – М“, София, 1998г.;
- [3] Brown, С., Jackson, Р., “Икономика на публичния сектор“, Издателство Българо-английско дружество „СайтСет - Агри ООД“, София, 1998г.;
- [4] Брусарски, Р., „Икономически анализ разходи-ползи“, Университетско издателство „Стопанство“, София, 2012г.;
- [5] “Update of the Handbook on External Costs of Transport”, RICARDO-AEA, 8 януари 2014г.;
- [6] <http://www.ecopassenger.org/>;
- [7] <http://www.eea.europa.eu/publications/copert-4-2014-estimating-emissions> ;
- [8] <http://www.railway-mobility.org/uic.html> ;
- [9] <http://www.slocat.net/member/172> ;
- [10] <http://www.uic.org/spip.php?rubrique1583>