

TRENDS FOR THE FUTURE DEVELOPMENT OF THE TRANSPORT IN BULGARIA

Abstract: Transport plays a key role in the development of any modern society. It is a means of economic development and a prerequisite for achieving social and regional cohesion. Bulgaria's transport sector is of utmost importance for enhancing the competitiveness of the national economy and servicing the population.

Keywords: Strategy, transport economy, transport system.

Author information:

Plamen Dyankov

Senior assistant, DSc, Eng.

Lecturer at department of Engineering logistics
at Konstantin Preslavski – university in Shumen

✉ p.dqnikov@shu.bg

🌐 Bulgaria

Svetlozar Stoyanov

Logistic engineer and technician

"Construction and architecture"

Secretary of the Branch of the National institute of
archaeology with museum in Shumen

✉ s_v_stoyanov@abv.bg

🌐 Bulgaria

Транспортната стратегия се състои от набор от цели и средства за тяхното изпълнение. Съответствието между тях е задължително условие за практическото приложение и изпълнение на транспортната политика, като динамичен компонент на икономическото развитие и за интегрирането на транспортната система на страната в Европейската. Основните принципи, залегнали в разработването на Транспортната стратегия не са тясно секторно ориентирани, а обхващат следните общи насоки:

Транспортни:

- Интегрален подход, разглеждащ транспортния сектор като цяло и във взаимосвързаността на отделните видове транспорт, които се конкурират и взаимодействат помежду си;
- Устойчиво и балансирано развитие на отделните видове транспорт;
- Насоченост към нуждите на потребителите;
- Ограничаване на пряката зависимост между икономическия ръст и нарастването на транспортното търсене.

Икономически:

- Хармонизиране на условията за постигане на лоялна конкуренция. Ефективно използване на наличните ресурси;
- Заплащане на всички разходи (включително и пълните социални) на принципа „потребителят заплаща“.

Социални:

- Равни условия за достъп до обществените услуги;
- Превес на обществения над индивидуалния и/или местен интерес;
- Опазване на здравето на населението и повишаване на безопасността на транспорта и качеството на живот.

Следвайки този подход Транспортната стратегия не е резултат от механичното събиране и обобщаване на наличните програми и проекти, а се придържа към логическия процес от общото към частното, включващ следните стъпки:



Транспортната политика на Република България преследва изпълнението на една глобална мисия на транспортния сектор, развита в три хоризонтални цели, които са общовалидни и намират своето по-конкретно измерение в специфични вертикални стратегически приоритети.

Инструментите, използвани за разработването на Стратегията за развитие на транспортната система на Република България до 2020 г., включват задълбочени анализи на вътрешните и външни фактори, влияещи върху системата, на тенденциите за развитие на международно, регионално, национално, и областно ниво, както и анализ на силните и слабите страни на сектора, на възможностите и заплахите за развитието му (SWOT анализ). Модернизирането на транспортната система е задължително условие за успешното ѝ интегриране в европейската транспортна система. То е съществена необходимост за повишаване на качеството на живота, за високото икономическо развитие и подобряване на състоянието на околната среда. Устойчивото развитие на обществения транспорт, като част от развитието на сектора като цяло, е предпоставка за повишаване на мобилността на населението и намаляване на социалната изолация на определени групи.[2]

В съответствие със стратегическата визия за развитието на страната, дефинирана в Националната стратегическа референтна рамка, България е изправена пред предизвикателството да постигне устойчив процес на реално сближаване, чрез висок икономически растеж, основан върху инвестициите, значително повишаване на производителността и подобряване на конкурентоспособността. Изпълнението на тази визия изисква в средносрочна перспектива България да постигне две стратегически цели:

- да постигне и поддържа висок икономически ръст, посредством динамична икономика, в съответствие с принципите за устойчиво развитие;
- да повиши качеството на човешкия капитал и да постигне ниво на заетост, доходи и социална интеграция, осигуряваща висок жизнен стандарт.

Като обслужващ отрасъл, транспортът е в пряка зависимост от множество външни фактори от различно естество (икономически, социално-демографски, политически, екологични), с различен обхват на действие (международен, национален, регионален и местен), които взаимодействат помежду си и най-често имат разнопосочен ефект. В допълнение, едни и същи фактори могат да повлияят положително върху развитието на даден вид транспорт и негативно върху друг. Систематизирани и обобщени са основните фактори за очакваното им бъдещо въздействие върху транспортния сектор като цяло:

- външни за транспортния сектор фактори;
- международни фактори.

В дългосрочна перспектива тенденцията за глобализация на световната икономика се очаква да продължи и транспортният сектор като част от националната икономика трябва да се подготвят да посрещнат това предизвикателство и да се възползват от нарастващите възможности. Транзитните превози между ЕС и Азия ще се развиват при всички случаи и България следва да привлече значителен дял от тях. С достатъчна степен на сигурност може да се каже, че се очаква трайна тенденция към увеличаване на цените на петролните продукти, която ще повлияе върху цените на транспортните услуги, пазарните дялове на видовете транспорт и ще засили търсенето и предлагането на алтернативни технологични и инженерни системи (горива, двигатели и т.н.).

Стратегически фактори, влияещи върху транспортния сектор

- Нарастващото внимание по отношение на сигурността на превозите може да повлияе върху транспортните и търговски потоци, пренасочвайки ги към „по-сигурните“ транспортни мрежи и оператори. Този факт изисква активни действия за повишаване на сигурността на българската транспортна система и най-вече на пристанищата и летищата. Значението на сигурността е още по-голямо предвид факта, че България отговаря за сигурността на 1647 км външни за Общността граници;

- Систематичното прилагане на принципите за опазване на околната среда, към които България се е присъединила, ще доведат до: ръст на експлоатационните разходи и цената на транспортните услуги; ръст на инвестиционните разходи и тези за поддържане и експлоатация на транспортната инфраструктура; благоприятното географско положение на България само по себе си не е гаранция за развитие на международните транзитни превози; необходими са значителни инвестиции, най-вече за подобряване и поддържане на съществуващата инфраструктура и в по-малка степен за изграждане на липсваща такава.

Правилното определяне на приоритетите в кратък, среден и дългосрочен план е от изключително значение с оглед максимизиране на очакваните ползи при ефективно използване на наличните ограничени ресурси и при отчитане на приоритетите на ЕС и на съседните държави.[1]

След присъединяването на България и Румъния към ЕС, поради отпадането на границите, осезателно се увеличи пътническият трафик между България и страните-членки на Общността като цяло и в частност – между България, Румъния и Гърция, особено в крайграничните райони, превръщайки го от международен във вътрешен за ЕС трафик.[1]

Отпадането на границите вече оказва положително влияние върху развитието, преди всичко, на Общоевропейски транспортен коридор IV и частично на Коридор IX, а в перспектива се очаква такава и за Коридори VII, VIII и X.[1]

Политическата стабилизация на Балканския регион, както и изграждането на значими инфраструктурни обекти в региона на Югоизточна Европа, като железопътния тунел под Босфора и комбинирания мост на р. Дунав при Видин – Калафат очертава тенденция за засилено търсене на транспортни услуги, нарастване на интермодалните и транзитните превози през територията на България и необходимост от интегриране на транспортните мрежи на отделните страни.[1]

В резултат на по-нататъшното развитие на страната като една от основните европейски туристически дестинации, може да се очаква продължение на плавното нарастване на международните пътувания (основно с въздушен и автомобилен транспорт), което да се стабилизира в средносрочна перспектива.[1]

Оценката на общото търсене на пътнически транспорт в страната е невъзможна поради липсата на национално проучване на пътническите пътувания, обхващащо и тези с частни превозни средства.[5]

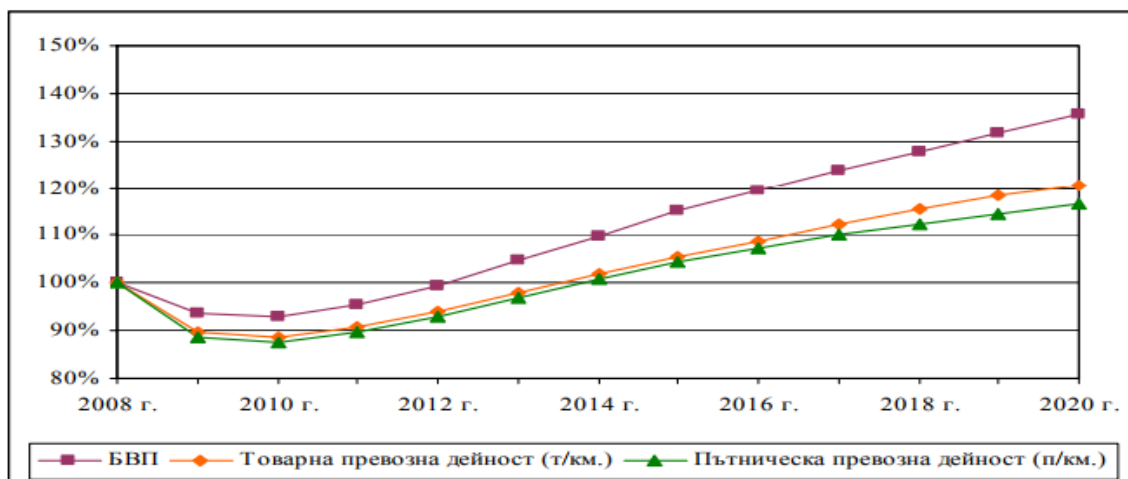
Тенденции за бъдещо развитие на транспортния сектор в Република България

Разработването на задълбочени и подробни прогнози за търсенето на транспортни услуги в страната като цяло и по видове транспорт и направления, които да определят количествените измервания на всички външни и вътрешни фактори, тяхната взаимообвързаност и посока на действие при различни сценарии е от съществено значение за планиране на нормалното функциониране на транспортната система. Такива задълбочени и подробни прогнози се правят в разработвания от АЕСОМ Общ генерален план за транспорта, където са представени обобщаващи прогнози за развитието на транспортната дейност, като цяло и на отделните видове транспорт, като са използвани най-важните синтетични индикатори за измерване на резултатите от тяхната дейност. Задължително условие при разработването на прогнозите е съобразяването с факта, че към настоящия момент страната е в икономическа рецесия в резултат от световната икономическа криза и това ще се отрази на темповете на развитие на всички сектори на националното стопанство, в т.ч. и на транспорта.[3]

Признат факт в транспортно-икономическата теория е връзката между транспортното търсене и ръста на икономиката, изразен чрез БВП. Изследвания, обхващащи периоди от 35 и повече години, провеждани в редица страни-членки на ЕС, статистически надеждно доказват тази връзка, като в някои случаи данните показват дори изпреварващ ръст на транспорта спрямо БВП.[3]

Поради неравномерното икономическо развитие на България през последните 20 години, данните за транспортния сектор не потвърждават в пълна степен тази корелационна зависимост. От друга страна, приемането на България в Европейския съюз, последвалото от това отваряне на страната ни към европейските пазари и правото на свободно движение на хора и стоки в европейско съобщение, дават основание да се прогнозира, че транспортният сектор в България ще се развива с нарастващи темпове, близки до тези в страните от ЕС.[3]

Въз основа на прогнозите за ръста на БВП на България в периода 2010 – 2020 г. и при проследяване на тенденциите за развитие на товарния и пътническия транспорт, се очаква нарастване на извършената работа, съответно в т/км и п/км, спрямо базовата 2008 г. Разработени са прогнозни сценарии за нарастване на обема на извършената работа. [3]



Източник: МТИТС

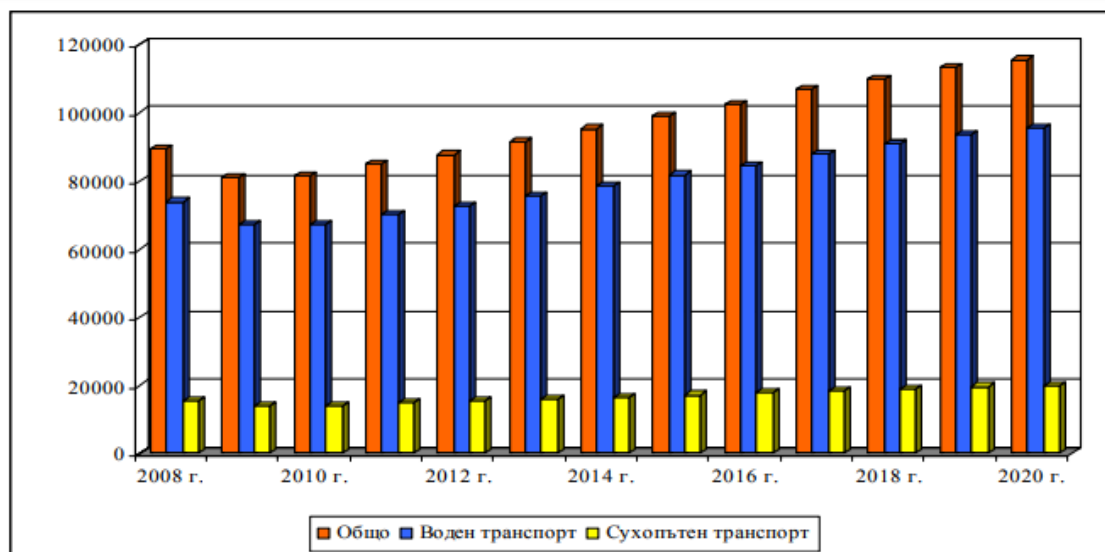
Фи

г. 1. Очакван ръст на товарната и пътническата превозна дейност за периода 2009 – 2020 г. – (Стабилен растеж)

Очаква се и успешно реализиране в срок на големите инфраструктурни проекти в областта на транспорта. Предвид са взети и допусканията на световните финансови институции за по-висок растеж в периода 2015 – 2019 г.[7]

Запазва се тенденцията за превес на автомобилния транспорт по отношение на превозените товари, както в международно, така и във вътрешно съобщение. Железопътният

транспорт има добри перспективи по отношение на международния и предимно на транзитния трафик, а морският и речният транспорт остават с относително по-ниски възможности, основно в областта на международните превози.[7]



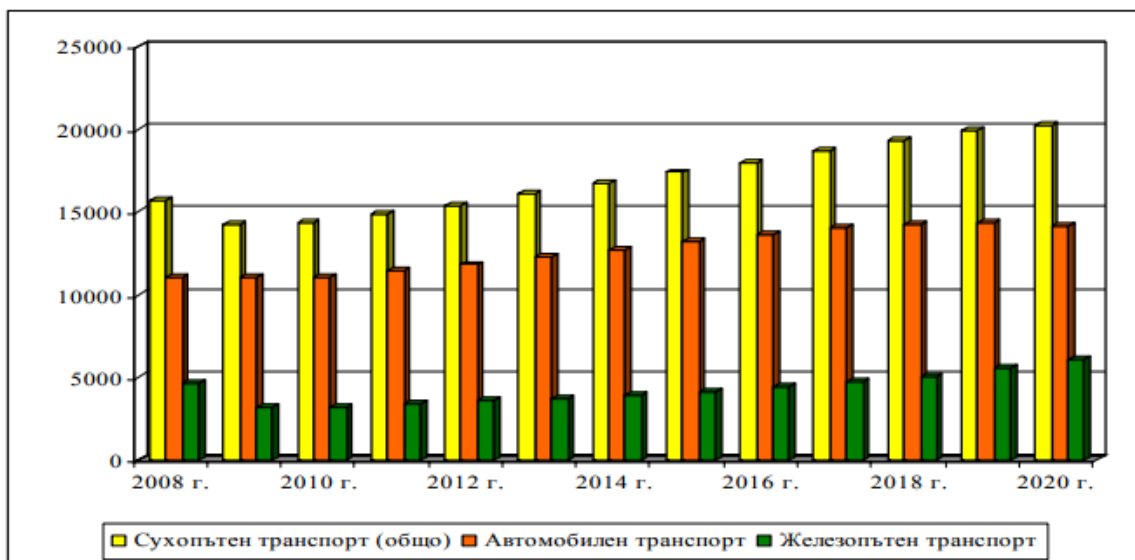
Източник: МТИТС

Фиг. 2. Очакван ръст на товарната превозна дейност общо и по видове транспорт (воден и сухопътен) – млн. т/км

На следващата фигура са показани обобщени резултати от разработените прогнози за нарастване на товарната превозна дейност при двата основни вида сухопътен транспорт – автомобилен и железопътен.

Тук е очевиден сривът в преvoза на товари с железопътен транспорт през 2009 г. в сравнение с предходната. Не е такава положението с товарната превозна дейност на автомобилния транспорт. Нещо повече – може да се очаква ръст от около 0,4% спрямо отчетеното през 2008 г.

Прогнозирано е доста бавно движение нагоре при железопътния транспорт, като към 2015 – 2017 г. се очаква достигане на обема на превозната дейност от 2008 г., но след това да ускори темповете, за сметка на автомобилния транспорт.



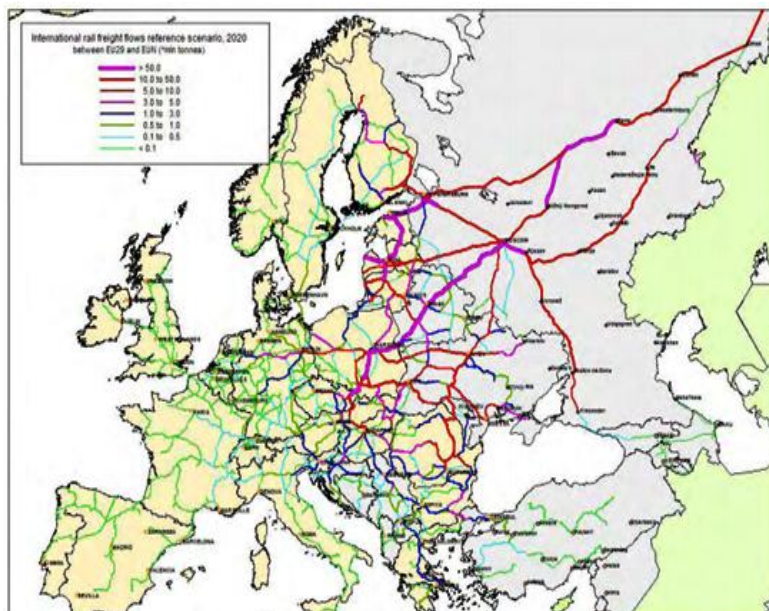
Източник: МТИТС

Фи

г. 3. Очакван ръст на товарната превозна дейност в сухопътния транспорт общо и по видове транспорт (автомобилен и железопътен) – млн. т/км.

Така към 2020 г. извършваната товарна превозна дейност с железопътен транспорт се очаква да нарасне с около 30% спрямо отчетения през 2008 г. обем, като относителното му тегло от около 30% се увеличи до над 40% от общата товарна превозна дейност със сухопътен транспорт.

Концепцията за единен европейски пазар, в който има свобода на движението на стоки, хора и услуги е немислима, ако отделните региони и национални транспортни мрежи не са осигурили възможност пазарите на отделните страни да бъдат свързани с удобна, модерна и ефективна инфраструктура.[6]



Фиг. 4. Карта 1 – международни железопътни товарни потоци за 2020 г.



Фиг. 5. Карта 2 – международни вътрешноводни товарни потоци

В тази връзка възниква и идеята за изграждането на Трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T), като ключов елемент за икономически растеж и създаване на работни места.[6]

Комисията разработва, а Европейският парламент и Европейският Съвет одобряват насоки, определящи целите, приоритетите, проектите от общ интерес и основните мерки, които трябва да се предприемат в секторите, свързани с Трансевропейската транспортна мрежа, а първите ѝ насоки за развитие са одобрени от Европейския парламент и Европейския съвет през 1996 г.[6]

Прегледът на състоянието на транспортната мрежа през 2002 г. показва, че тя се характеризира с обезпокоително увеличаване на натовареността, запазване на тесните места и липсващи връзки и липса на оперативна съвместимост между отделните мрежи.[6]

Перспективата от присъединяването на 12 нови страни членки акцентира върху нуждата от нов подход за запазване на конкурентоспособността на европейската икономика и за гарантиране на балансирано и устойчиво развитие на транспорта или с други думи, снетено бе за необходимо да бъде извършено преразглеждане на насоките за развитие на TEN-T.[6]

SWOT анализ на българския транспортен сектор

Анализът на транспортната система на Република България представлява основа за оценка на силните и слабите ѝ страни към момента и на възможностите и заплахите за бъдещото ѝ развитие. Те следва да бъдат отчитани при формулирането на стратегическите приоритети и мерките на транспортната политика.

➤ Силни страни на българския транспортен сектор

- Благоприятно географско местоположение на страната, даващо възможности за развитие на транзитните превози по направлението на петте Общоевропейски транспортни коридора, пресичащи държавата и осигуряващо добри условия за свързване на Западна и Централна Европа с Близкия Изток, Западна и Централна Азия;
- Висока степен на изграденост и гъстота на съществуващата транспортна инфраструктура – България разполага с над 19 хил.км републикански пътища, над 6 хил.км железен път, морски и речни пристанища и летища;
- Развита система за обществен транспорт, обхващаща цялата страна;
- Висока степен на електрификация на железопътния транспорт;
- Изградени връзки на пристанищата за обществен транспорт с национално значение с националната пътна и железопътна мрежа;
- Обвързаност, чрез р. Дунав, с европейската система от канали за речно корабоплаване;
- Работещи системи за таксуване на ползването на транспортната инфраструктура;
- Висока степен на либерализация на транспортния пазар;
- Висока степен на хармонизация на транспортното законодателство с това на ЕС;
- Проекти за развитие и модернизация на транспортната система, които са в процес на изпълнение;
- Изградена система за обучение и квалификация на транспортните кадри.

➤ Слаби страни на транспортната система

- Незадоволително състояние и ниво на поддържане на съществуващата инфраструктура;
- Инфраструктурен свръхкапацитет при твърде нисък трафик, който да заплаща разходите за стандартното поддържане;
- Наличие на „тесни места” в транспортната инфраструктура и недостатъчна обвързаност с транспортните мрежи на съседните страни;
- Недостиг на инфраструктура за високоскоростни превози;
- Недостатъчно използване на потенциала на р. Дунав за превози в международно и вътрешно съобщение;
- Недостатъчно използване на транспортни схеми и технологии, съответстващи на съвременното транспортно търсене (комбиниран/интермодален транспорт и логистика);
- Недостатъчно добре развита логистична инфраструктура;
- Недостатъчна координация между видовете транспорт и липса на интегрирани мрежи и услуги за обществен транспорт;
- Недостиг на финансови средства за стандартно поддържане, модернизация и развитие на наличната транспортна инфраструктура, както и за развитие на научно-изследователската и развойната дейност;
- Липса на сигурност при финансирането на инфраструктурни обекти и задълженията за обществени услуги на държавно равнище;

- Морално и физически остарял транспортен парк и претоварна техника в пристанищата и терминалите;
- Различна степен на пазарно развитие на отделните видове транспорт;
- Липса на реална конкуренция в отделни сегменти на транспортния пазар;
- Незадоволително качество на услугите за обществен транспорт (градски, крайградски, железопътен транспорт);
- Липса на обходни пътища на населените места, водеща до влошена пътна безопасност, замърсяване на околната среда, повишени социални и енергийни разходи за автомобилния транспорт;
- Недостиг на специализирани пристанищни терминали, осигуряващи адекватен капацитет, високоефективна и конкурентна работа;
- Недостатъчен административен капацитет за управление и изпълнение на големи инфраструктурни проекти;
- Ниско ниво на технологична съвместимост за движение по Общоевропейската транспортна мрежа;
- Ниско ниво на използване на информационни и телекомуникационни технологии в сектора;
- Относително ниско ниво на безопасността и сигурността на транспортната система и услуги;
- Изоставане в научните изследвания в транспортния сектор и приложението им в практиката в резултат на ниското финансиране.[1]

Възможности за развитие на транспортната система

- Ръст на търсенето на транспортни услуги;
- Привличане на български и чуждестранни инвеститори и оператори и по-широко използване на механизмите на публично-частното партньорство в резултат от доброто геостратегическо положение на страната;
- Модернизация на сектора чрез инвестиции в инфраструктурата и нови технологии;
- Ефективно използване на Структурните и Кохезионния фондове на ЕС, като възможност за развитие на транспортната система;
- Повишаване на енергийната ефективност в транспортния сектор – изграждане на централизирани системи за управление, въвеждане на нови енергийноефективни транспортни средства, нови технологии и стимулиране на енергийноефективните видове транспорт;
- Привличане на международен транзитен трафик за ефективното използване на транспортната инфраструктура;
- Развитие на интермодални терминали и товарни селища;
- Преместване на пристанищни терминали, причиняващи екологични проблеми, извън централните градски зони;
- Ръст на туристопотоците, балансирано териториално развитие и насърчаване на регионалния туризъм;
- Оптимизиране на навигационните условия и по-интензивно използване на р. Дунав;
- Повишаване на качеството, безопасността и надеждността на транспортните услуги чрез въвеждане на интелигентни системи за управление и контрол на транспорта;
- Повишаване на качеството на предоставяните от масовия обществен транспорт услуги.[5]

Определящи тенденции за бъдещето на логистиката

- *Цифровизацията повишава конкурентоспособността на транспортните фирми*
(Еркрафт, 30.05.2016 г. – Първото полугодие е към края си и прогнозните тенденции в логистиката за 2016 г. стават все по конкретни.) Разработването на Logistik 4.0 се грижи за

големи промени във фирмата. TimoCom, един от водещите доставчици на IT услуги за транспортния бранш е на мнение, че темите за автоматизацията, свързването в мрежа и преди всичко цифровизацията стават все по-важни.

➤ *Мобилен пренос на данни*

Мобилен пренос на данни и мобилното ползване на интернет, навсякъде и по всяко време, вече са част не само от личния живот. Специално за транспортния бранш са от голямо значение скоростта, мобилността и гъвкавостта. Транспортните сделки трябва да могат да бъдат сключвани в среда на сигурност и в движение. Междувременно потребителите считат за напълно естествено, че трябва да имат възможност свободно да използват, а също и да синхронизират, приложенията си на най-различни устройства.

➤ *Умни интерфейси*

Известно е, че без информационни технологии в логистиката не може да има развитие. Благодарение на него не е необходимо ръчно пренасяне на информацията за наличните товарни обеми и товари от собствената система за управление на транспорта в транспортната борса. В допълнение към пестенето на време, благодарение на интегрирането на данните транспортната фирма получава по-добър поглед върху собствената си активност. Така продуктивността може да бъде измерена и да бъде оптимизирана още повече.

➤ *Прозрачност с проследяване*

Прозрачността е още по-добра, необходимостта и употребата на телематични системи при транспортирането на стоки непрекъснато нараства. Възложителите искат да бъдат информирани в реално време къде точно се намират стоките им в момента, а благодарение на телематиката транспортните фирми могат да планират още по-добре ресурсите си. За да могат диспечерите да държат всичко под контрол с един поглед, независимо от използването на много на брой различни телематични системи, TimoCom, най-голямата транспортна платформа в Европа, е свързала проследяването и транспортната борса. При една универсална платформа за проследяване има интерфейси за интеграция с всички най-известни доставчици на телематични услуги в Европа.

➤ *Цифров обмен на данни и сигурност на данните*

Изпращането, качването и свалянето на данни и документи чрез облачни услуги, имейл или услуги за съобщения става все по-популярно в работното ежедневие. Накратко всичко, което би могло да бъде цифровизирано, ще бъде цифровизирано за в бъдеще – трансформацията е неизбежна. Като цяло цифровизацията означава значително подобрене на конкурентоспособността. Информационният поток между всички участници ще се оптимизира, а едновременно с това работните процеси ще станат по-бързи и прозрачни. Все пак съществува разминаване между усещаната и действителната сигурност и осъзнаването на това какво се случва със съответните данни. Затова фирмите се нуждаят от цифрова стратегия за вида и начина, по които да боравят с данните си. За в бъдеще потребителите и доставчиците непрестанно ще се стремят да извършват цифров обмен на данни по отговорен начин.[4]

В периода до 2020 г. не се очакват съществени промени в статута на съседните на България държави. Малко вероятно е присъединяване на държавите от Западните Балкани (с изключение на Хърватия) или Турция към Европейския съюз, което означава, че няма да има съществена промяна в приоритетните оси на TEN-T.

От описания по-горе процес на развитие на Трансевропейската мрежа и връзките ѝ със съседните държави и региони могат да се направят изводи за приоритетността до 2020 г. на основните оси, коридори и връзки, преминаващи през българска територия: най-важни оси за развитието на Трансевропейската транспортна мрежа: Видин – София – Кулата от Общоевропейски транспортен коридор IV и Общоевропейски транспортен коридор VII: река Дунав.

References:

1. Natsionalna ISPA strategiya za sektor „Transport“.
2. Operativna programa „Transport“ za perioda 2007 – 2013 g.
3. Operativna programa „Regionalno razvitie“ za perioda 2007 – 2013 g.
4. Strategiya za integrirane na Bulgarskata zhelezoputna infrastruktura v Evropeyskata mrezha za intermodalen transport.
5. Prognozi za razvitie na osnovnite makroikonomicheski pokazатели na Bulgaria 2006 – 2020 g. – Agentsiya za ikonomicheski analizi i prognozi.
6. Byala kniga na Evropeyskata komisiya „Evropeyska transportna politika do 2010 g.: Vreme za resheniya“.
7. Nasoki na ES za razvitie na Transevropeyskata transportna mrezha.
8. Zelena kniga TEN-T: „Pregled na politikata za po-dobre integrirana Transevropeyska transportna mrezha v sluzhba na obshtata transportna politika“.
9. Evrostat, <<http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/sdi/indicators/theme7>>, 30.10.2017.
10. Ministerstvo na transporta, informatsionnite tehnologii i suobshteniyata, <https://www.mtitc.government.bg/upload/docs/Transport_Strategy_2020_last_r.pdf>, 30.10.2017.