

СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ РЫНКА ТРАНСПОРТА В УСЛОВИЯХ ВЫХОДА ИЗ ЭКОНОМИЧЕСКОГО КРИЗИСА

Todorova Daniela *)

ABSTRACT

The present conditions of the transport sector and to enhance its development policies are aimed at providing transport services to the public at affordable prices, improving the conditions of fair competition between and within different modes of transport, a steady increase in domestic and international transportation, energy efficiency in the transport sector.

In this paper, are characterized by the state and prospects of development of the transport market in the economic crisis. economic crises.

Key words:

transport, investment, market, transport work.

ABSTRACT

В настоящих условиях работы транспортного сектора и в целях повышения его развития проводимая политика направлена на обеспечение транспортных услуг для населения по доступным ценам, улучшение условий лояльной конкуренции между и в рамках разных видов транспорта, устойчивый рост внутренних и международных перевозок, повышение энергетической эффективности сектора транспорта.

В настоящей статье характеризуются состояние и перспективы развития рынка транспорта в условиях выхода из экономического кризиса. экономической кризисы.

Key words:

транспорт, инвестиций, рынок, транспортная работа.

*)

Daniela Todorova PhD, University of Transport T. Kableshkov, 158 Geo Milev Str., Sofia, Bulgaria, tel. +359 29709417, mobile tel:+359 887 401 441, e-mail:daniela_dt@abv.bg

ВВЕДЕНИЕ

Финансовый кризис и рецессия в мировом масштабе оказали негативное влияние и на сектор транспорта в Болгарии. Многие предприятия обанкротились, снизился объем внутренней и внешней торговли. Это сказалось негативно на всех предприятиях и фирмах в секторе транспорта.

Согласно результатам экономических анализов развития Болгарии, страна находится на грани выхода из экономического кризиса. За первый квартал 2010 года реальный ВВП снизился на 4%, однако в следующие кварталы наблюдается положительный экономический рост в 0,5% на уровне года. По оценкам Национального Статистического Института в рамках первого квартала 2011 г. ВВП вырос на 0,3% по сравнению с предыдущим и на 0,2% по сравнению с тем же периодом 2010 года. Хотя процент и небольшой, но он тоже подтверждает и свидетельствует о сдвиге в развитии экономики страны.

Кризис повлиял на болгарскую экономику в результате сжатия внешнего спроса и существенного снижения размера иностранных инвестиций в стране по сравнению с периодом до его начала. В первой половине 2010 г. внутренний спрос остался сжатым, в то время как восстановление деятельности основных торговых партнеров страны сказалось положительно на экспорте, и в первом квартале 2011 г. он стал ведущим фактором в отмеченном небольшом экономическом росте. Об оживлении в хозяйстве можно судить на основе данных, перечисленных в бизнес-опросах среди работодателей в последние два месяца. Общий показатель бизнес-климата в марте 2011 г. указывает на увеличение на 3 пункта по сравнению с уровнем в предыдущем месяце.

Транспортная деятельность оказывает существенное влияние на развитие и становление экономики. Транспорт способствует созданию почти 30% валового внутреннего продукта (ВВП) промышленности и сельского хозяйства, 70% ВВП услуг и 5% открытия рабочих мест. Он составляет около 7% ВВП. Развитие транспортного сектора и рост ВВП гарантируют конкурентоспособность экономики на международном рынке.

В рассматриваемый период инвестиции значительно замедлили свой темп снижения до 11,2% в год и их доля в снижении ВВП уменьшилась. С начала 2011 года индикаторы внешней торговли характеризуются положительной динамикой. Экспорт товаров и услуг вырос почти на 10%. Развитие внешней торговли сказалось и на состоянии транспортного сектора. Он является основным сектором в составе любой экономики, так как является связывающим звеном между остальными секторами экономики и формирует свой собственный вклад в валовую добавочную стоимость и в занятость. Рост и меняющаяся географическая структура экспорта и импорта являются также основными внешними факторами, формирующими тенденции развития транспортного сектора. Страны Европейского Союза постепенно стали основными торговыми партнерами Болгарии, что привело к соответственной переориентации транспортных потоков.

Рынок транспорта – то место, где существует спрос и предложение пассажирских и грузовых перевозок, перевозок мощностей. В целях развития этого рынка необходимо проводить постоянную и полноценную политику на повышение качества предлагаемых транспортных услуг и на устойчивое развитие транспорта. Это связано с решением широкого круга социальных, финансовых, технологических и инфраструктурных проблем не только на местном и национальном, но также и на международном уровне, которые формируют и соответствующие рынки транспорта.

В настоящих условиях работы транспортного сектора и в целях повышения его развития проводимая политика направлена на:

- обеспечение транспортных услуг для населения по доступным ценам;
- улучшение условий лояльной конкуренции между и в рамках разных видов транспорта;
- устойчивый рост внутренних и международных перевозок;
- повышение энергетической эффективности сектора транспорта.

Выполнение этих первостепенных задач в политике развития транспортного сектора приводит к значительным выгодам как для государства, так и для общества. Ожидаемая выгода в результате выполнения проводимой таким образом транспортной политики связана с:

- повышением конкурентоспособности болгарских транспортных компаний, сохранение и стремление к росту их рыночной доли как на национальном, так и на международном уровне;
- общедоступным транспортом для всех целевых групп общества;
- свободным передвижением людей и товаров по внутренним и международным сообщениям и на доступных ценах с учетом покупательной способности.

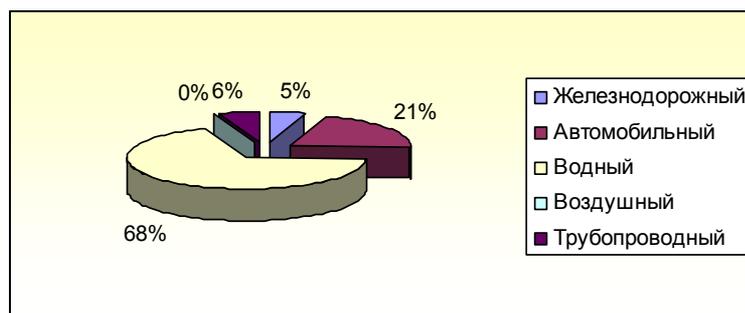
Перевозки грузов по видам транспорта за период 2005 - 2009г. тыс. тона

Таблица 1.

Вид транспорта	2005	2008	2009	Темп прироста 2009/2005 +; -
Железнодорожный	20 298	19 715	13 284	-34,56
Автомобильный	141 812	175 500	146 602	-9,46
Водный	16 315	15 294	9 948	-39,03
Воздушный	21	5	19	-58,44
Трубопроводный	21 384	23 513	19 095	-10,70
ИТОГО	118 436	123 671	97 046	-18,06

*Источник: Национальный статистический институт

Проделанная транспортная грузовая работа по видам транспорта за 2009 года, %



Фигура 1.

Транспорт является одним из основных секторов экономики, который потерпел крупный ущерб в результате экономического кризиса, и это существенным образом сказалось на его устойчивости. По данным о перевозке грузов и пассажиров и о проделанной транспортной работе по видам транспорта наблюдается реальное снижение объема работ (табл.1, 2 и фигура 1,2).

Число перевезенных пассажиров за период 2005-2009г.1 милл.

Таблица 2.

Вид транспорта	2005	2008	2009	Темп прироста 2009/2005 +; -
Железнодорожный	33 748	33 759	31 360	-7,08
Автомобильный	664 266	589 786	536 448	-19,24
Водный	86	253	240	179,07
Воздушный	2 071	2 636	2 184	5,46
Троллейбусный	143 453	137 050	116 413	-18,85
Трамвайный	119 776	133 869	126 999	6,03
Метрополитен	25 181	28 181	42 840	70,13
ИТОГО	988 581	925 534	856 484	-13,36

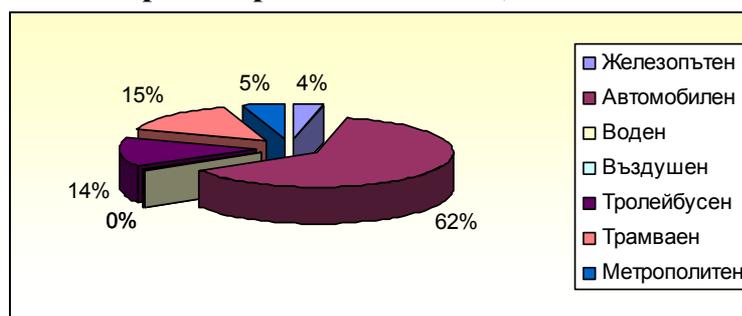
*Источник: Национальный статистический институт

В секторе железнодорожного транспорта чувствительно снизился объем грузов, что, с одной стороны, сказалось на объеме перевозок, проделанных зарегистрированными в холдинге БДЖ, а также на доходах с инфраструктурных сборов Государственного предприятия «Национальная Железнодорожная инфраструктура».

Спрос на автомобильный транспорт тоже отмечает значительное снижение. Кризис привел к прекращению выдачи лицензий новым перевозчикам.

Снижение спроса наблюдается и в области водного и воздушного транспорта.

Проделанная транспортная пассажирская работа по видам транспорта за 2009 года, %



Фигура 2.

Из-за тяжелых финансовых и экономических условий работы по отдельным видам транспорта характерны ряд проблем, которые можно обобщить в следующем порядке:

- Моральная и физическая устарелость, износ и плохое состояние наличной инфраструктуры, что привело к ее неудовлетворительному уровню развития;
- Моральная и физическая устарелость транспортного парка и нехватка транспортных средств для специализированных перевозок;
- Промедление реализации первостепенных инфраструктурных проектов, в результате чего были отложены и потеряны европейские пособия для их реализации;
- Применение устарелых транспортных схем и неудовлетворительное развитие мультимодальных и иных новых транспортных технологий;
- Разная степень рыночного развития отдельных видов транспорта, что препятствует включению их в единую схему транспорта;
- Отсутствие координации между развитием дорожной и остальной инфраструктуры; координация является важной предпосылкой для развития комбинированных и мультимодальных перевозок.

Ввиду наличия таких негативных процессов были приняты меры по снижению отрицательного эффекта в результате глобального кризиса в секторе путем разработки антикризисных программ. Они дают возможность реагировать гибко на снижение спроса на транспортные услуги в секторе. Гибкость связана в основном с поиском новых источников доходов и ограничением эксплуатационных издержек. Эти программы ставят себе целью не допустить того, чтобы кризис сказался на конечном потребителе, а именно – на клиенте в области транспорта, и чтобы социальная цена не оказалась высокой.

Важной и основной антикризисной мерой является значительный рост публичных инвестиций в инфраструктуру. В основу этой идеи заложена концепция о правительственных расходах во время кризиса в качестве фактора поддержания экономического роста. Считается, что сжатие частного

потребления и инвестиции можно возместить путем увеличения государственных инвестиций в инфраструктурные проекты.

Экономический и финансовый кризис в последние годы обнаружил необходимость в устойчивом развитии. Основные пути и направления выхода из кризиса – стимулирование занятости, социальная активность населения, агрессивная инвестиционная политика, охрана окружающей среды и пр. Все это является и основным элементом политики на устойчивое развитие, на повышение эффективности экономики, на рациональное использование ресурсов и в целом – на более устойчивый образ жизни людей.

Основными приоритетами, на которые направлены все мероприятия и транспортная политика, связаны со снижением негативного влияния разных видов транспорта на окружающую среду, а также с обеспечением высокого уровня безопасности и надежности.

Особо важно проведение специальной политики, направленной на поощрение использования экологических видов транспорта в целях снижения вредного воздействия автотранспорта не только на окружающую среду, но и на безопасность движения и на уменьшение числа пробок.

Развитие рынка транспорта зависит от состояния не только экономики страны, но и от уровня развития транспортной инфраструктуры и отдельных видов транспорта. Для того, чтобы существовала перспектива развития, транспортный сектор должен отвечать ряду важных условий и обеспечивать их выполнение и применение на рынке транспорта, а именно:

- Достижение и поддержание высокого уровня безопасности и надежности;
- Высокая надежность эксплуатации;
- Снижение негативного влияния транспортной деятельности на окружающую среду;
- Снижение числа убытков в результате аварий;
- Достижение высокого уровня профессиональной компетентности.

Выполнение и реализация этих задач приводит к ряду выгод, связанных с развитием устойчивого транспортного сектора, к снижению отрицательного влияния транспорта на окружающую среду, к повышению энергетической эффективности транспортного сектора, к обеспечению высокого уровня безопасности и надежности системы транспорта.

Основные перспективы развития рынка транспорта в условиях выхода из экономического кризиса связаны, в основном, с устойчивым развитием транспортного сектора в результате выполнения следующих важных задач:

- внедрение регламентированных экологических норм поведения;
- создание экономических условий для сбалансированного и устойчивого развития Болгарии;
- обеспечение условий роста занятости и доходов населения;
- развитие межгосударственного сотрудничества;
- проведение строгой государственной политики, способствующей устойчивому развитию страны.

Устойчивое развитие транспорта связано с необходимостью в постоянной модернизации не только транспортной инфраструктуры, но и самих

транспортных средств. Это и есть главные, особо приоритетные задачи, выполнение которых будет способствовать развитию современной и надежной системы транспорта.

Инвестиции в транспортную инфраструктуру, улучшение условий транспорта, а также качество предлагаемых транспортных услуг оказывают непосредственное положительное влияние на объем перевозок пассажиров и грузов. Инвестиции в инфраструктуру в значительной мере влияют не только на успешное развитие бизнеса, но и способствуют повышению качества жизни людей. Повышение качества услуг, со своей стороны, приводит к изменениям в поведении и решениях потребителей. Таким образом, оказывается воздействие на экономическое и социальное развитие не только транспортного сектора, но и всей экономики¹.

Устойчивое развитие транспортного сектора требует использования более чистого топлива и энергии на транспорте. Это со своей стороны требует осуществления эффективной организации по использованию отдельных видов транспорта и достижения баланса между ними. Для этого необходимо увеличить электрификацию железнодорожной инфраструктуры и поощрить использование железнодорожного транспорта в качестве экологического.

Модернизация транспортной системы с хорошо развитой и расширяющейся мультимодальной сетью является предпосылкой для стимулирования экономического роста. Основные инфраструктурные проекты, разработанные в этом направлении, ставят себе целью осуществление транзитного проезда через территорию страны, снижение числа пробок в городах, использование экологических транспортных средств, а также создание и развитие безопасного, эффективного и устойчивого транспорта.

Устойчивое развитие транспорта находится в тесной связи с идеализацией, разработкой и внедрением ряда инвестиционных решений, ставящих себе целью повысить эффективность и улучшить транспортную деятельность не только отдельных компаний, но и общества в целом. Эти инвестиционные решения оказывают влияние на время передвижения и среднюю скорость движения, в результате чего определяется и сэкономленное время на передвижение.

Инвестиционные решения приводят в разной степени к повышению безопасности перевозок и снижению числа аварий путем внедрения современных систем и технологий.

ВЫВОД

Для развития рынка транспорта важной перспективой является выполнение инфраструктурных проектов, заложенных в инвестиционную программу развития транспортного сектора. Хотя многие из них выполняются медленно из-за финансовых ограничений, их конечная реализация приведет к

¹ Стратегия за развитие на транспортната инфраструктура на Р. България до 2015 г. www.mtc.government.bg/upload/docs/Transportna_Infrastructura.doc

улучшению эксплуатационных условий работы транспортного сектора и повысит качество транспортных услуг, а также конкурентоспособность видов транспорта.

В ходе принятия инвестиционных решений оценивается влияние инвестиционных проектов на расходы и прибыль с внешних факторов, таких как: шум, загрязненность воздуха; изменение климата; загрязненность почвы и вод; природа; пейзаж; сопутствующие процессы на сухопутном транспорте (эксплуатационные издержки). Общая оценка осуществляется на основе отдельных цен - пассажиров/км, тонн/км. Переориентация передвижения с автомобильного на железнодорожный транспорт приводит к экономии эксплуатационных издержек в целом.

Для Болгарии развитие транспортного сектора имеет очень большое значение. Модернизация транспортной инфраструктуры будет способствовать увеличению транзитных перевозок, что со своей стороны увеличит доходы для нашей страны.

Кроме экономического эффекта, модернизация транспортного сектора в целом имеет социальное и политическое значение. Развитие системы транспорта, отвечающее требованиям Европейского Союза, является предпосылкой для создания конкурентного и устойчивого транспорта.

ЛИТЕРАТУРА

- [1] Икономиката на България, Център за икономическо развитие, София, 2010.
- [2] Изпълнителна агенция „Железопътна администрация”
- [3] Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация”,
- [4] Конференция на ООН по опазване на околната среда
- [5] Национална компания "Железопътна инфраструктура
- [6] Развитие на устойчива транспортна система в Република България, до 2020 г., Министерство на транспорта, С., януари, 2007
- [7] Статистически справочник, НСИ www.nsi.bg
- [8] Секторна оперативна програма „Транспорт” 2007-2013 г.
- [9] Стратегия за устойчиво развитие на България, 2007г.
- [10] Стратегия за развитие на транспортната инфраструктура на Р. България до 2015 г.
- [11] Стратегия за развитие на транспортната система на РБ до 2020г
- [12] Холдинг “Български държавни железници” ЕАД

Článok recenzoval:
doc. Ing. Ladislav Novák, PhD.