

## ВОЗМОЖНОСТИ ПОВЫШЕНИЯ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ В УСЛОВИЯХ ЭКОНОМИЧЕСКОГО КРИЗИСА

Daniela Todorova\*)

### ABSTRACT

The global economic crisis has done a devastating impact on all sectors of the economy, and transport was one of the most affected. Decrease in freight and passenger traffic in the national transportation system is registered in quantitative terms. Research on crisis and crisis situations increases significantly in countries with developed market economy, especially in the last 2-3 years. This impacts in growth in experience, and in measures on dealing with specific crisis situations in connection with the operation of transport. In this article are discussed strategies and options for enhancing the competitiveness of transport enterprises in modern conditions.

**KEY WORDS:** transport, market, transport work, competitiveness

### ABSTRACT

Глобальный экономический кризис оказал крайне негативное влияние на все секторы экономики и транспорт был один из наиболее пострадавших от них. В количественном выражении, отчитывается снижение грузовых и пассажирских перевозок в рамках национальной транспортной системы. Исследование кризисов и кризисных ситуаций значительно возрасла в странах рыночной экономикой, особенно в последние 2-3 года, что привело к увеличению их опыт, а также меры по решению конкретных кризисных ситуаций в связи с работой транспорта. В настоящей статье рассматриваются стратегии и возможности для повышения конкурентоспособности транспортных предприятий в современных условиях.

**KEY WORDS:** транспорт, инвестиций, рынок, транспортная работа, конкурентоспособност

---

\*) University of Transport T. Kableshkov, 158 Geo Milev Str., Sofia, Bulgaria, Assoc. Prof. Daniela Todorova PhD, tel. +359 29709417, mobile tel: +359 887 401 441, e-mail: [daniela\\_dt@abv.bg](mailto:daniela_dt@abv.bg)

## **ВВЕДЕНИЕ**

Транспорт является одним из самых динамичных секторов экономики и имеет значимую роль в социально-экономическом развитии Болгарии.

В этом контексте особое значение приобретает развитие новейшие стратегии и возможности для повышения конкурентоспособности транспортных предприятий в современных условиях.

Особенно важными для развития конкурентоспособности экономики имеет эффективной транспортной системы. Эта эффективность выражается в цене готовой продукции, затраты на логистику (транспорт, хранение и т.д.), которые сформировают 10-15%. Качества транспортных услуг оказывает значительное влияние на качество жизни.

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 2011 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 2012 г. ВВП вырос на 0,3% по сравнению с предыдущим и на 0,2% по сравнению с тем же периодом 2011 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 2011 г. внутренний спрос остался сжатым, в то время как восстановление деятельности основных торговых партнеров страны сказалось положительно на экспорте, и в первом квартале 2012г. 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 2012г. 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.

Средняя стоимость каждой семьи на товары и услуги, связанные с транспортом, составило 13,2% от общего бюджета.

Основные демографические и социальные факторы и статистических показателей за период 2010-2011г. в области транспорта показаны в таблице 1.

## Основные демографические и социальные факторы и статистических показателей в области транспорта <sup>1</sup>

Таблица 1.

| ПОКАЗАТЕЛЕЙ                          | 2010      | 2011      |
|--------------------------------------|-----------|-----------|
| Объем нагрузки (тыс. тона)           | 21082     | 19285     |
| Количество пассажиров (тыс.)         | 50029     | 41817     |
| Население                            | 7 309 468 | 7 829 483 |
| Занятость                            | 3272200   | 2735500   |
| ВВП (млн.)                           | 28433     | 29618     |
| Количество поездок на душу населения | 6         | 5         |

В рассматриваемый период инвестиции значительно замедлили свой темп снижения до 11,2% в год и их доля в снижении ВВП уменьшилась. С начала 2012 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.

Глобальный экономический кризис оказал крайне негативное влияние на все секторы экономики и транспорт был один из наиболее пострадавших от них.

В количественном выражении, снижение операций грузовых и пассажирских перевозок осуществляется в рамках национальной транспортной системы. Исследование кризисов и кризисных ситуаций значительно возрасла в странах рыночной экономикой, особенно в последние 2-3 года, что привело к увеличению их опит, а также меры по решению конкретных кризисных ситуаций в связи с работой транспорта.

Болгарию не обошли всемирные экономические и политические события последних лет, что сказалось и на транспортных потребностях страны. Динамические изменения в области торговых связей, состояние легкой промышленности, упадок сельского хозяйства, демографические и прочие факторы привели к снижению потребностей не в только в грузовых, но и в пассажирских перевозках.

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

<sup>1</sup> [www.nsi.bg](http://www.nsi.bg)

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.

Основное влияние на транспортном рынке оказывают следующие факторы:

- производства, потребления и обмена в других секторах экономики;
- структура услуг в зависимости от территориального расположения грузов и пассажиров;
- использования производственных мощностей и их территориального охвата.

Для 2011 года валовая продукция предприятий транспорта был 2 424 500 000 евро в текущих ценах. Структура валовой продукции в режимах наибольшую долю имеет наземной транспорт - 56,6%.<sup>2</sup>

Каждый из отдельных видов транспорта имеет место соответственно в транспортной системе страны, в зависимости от степени удовлетворения различных потребностей транспорта. Чтобы охарактеризовать это место посмотрим данных объем перевозок грузов и пассажиров отдельных видов транспорта, и его доля в общем объеме перевозок (табл. 2 и 3). Каждый вид транспорта при выполнения транспортной работе имеет определенную полезную сферу, где он является наиболее конкурентоспособной по сравнению с другими видами транспорта.

Спрос на транспортные услуги на национальном уровне выше 100 миллионов тонн в год, спрос на грузовые каботажные перевозки является относительно стабильным на около 82 млн / год., что составляет около 74% от общего спроса на перевозки. Она осуществляется преимущественно через дорогу

---

<sup>2</sup> Национален статистически институт, www.nsi.bg , 2012

и, в меньшей степени, чем на железнодорожном транспорте. Спрос на международных импортных грузов и экспорта достигалось за счет водного транспорта. Спрос на транзит грузов подается главным образом при перевозке наземного транспорта, так как транзитом через порты минимальна. В настоящее время, активно работает по созданию условий для увеличения транзита через улучшение водного пути по Дунаю и устранить узкие места в болгаро-румынской территории. Ожидается рост в транзитных перевозок между Западной и Центральной Европе и на Ближнем Востоке.

### Перевозки грузов по видом транспорта<sup>3</sup>

Таблица 2.

|                                      | 2008  | 2009  | 2010  | 2011  |
|--------------------------------------|-------|-------|-------|-------|
| <b>Перевозки грузов ( тыс. тонн)</b> |       |       |       |       |
| Железнодорожный                      | 24461 | 21090 | 21082 | 19285 |
| Автомобильный                        | 43998 | 79655 | 36758 | 39624 |
| Речной                               | 1224  | 1469  | 1846  | 1300  |
| Морской                              | 16446 | 16882 | 18619 | 16737 |
| Воздушный                            | 38    | 30    | 22    | 18    |
| Трубопроводный                       | 6492  | 6763  | 7022  | 7305  |

Сокращение производства, рост безработицы, снижение уровня жизни и старение населения негативно сказалось на спрос на пассажирские перевозки. При современном развитии культурной и хозяйственной жизни требования населения к качеству перевозок быстро повышаются. В наиболее общем виде эти требования заключаются в следующем:

- улучшении культуры обслуживания пассажиров;
- увеличении скорости передвижения транспортных средств;
- сокращении времени на проезд;
- повышении частоты, регулярности и безопасности движения транспортных средств.

Социально-экономическая ситуация в стране характеризуется сниженной покупательной способностью населения, изменением демографической структуры, нелояльной конкуренцией между перевозчиками. Эти факторы сказались неблагоприятно на рынок транспорта и привели к сокращению объема пассажирских перевозок.

### Число перевезенных пассажиров по видом транспорта<sup>4</sup>

Таблица 3.

|                                   | 2008    | 2009    | 2010    | 2011    |
|-----------------------------------|---------|---------|---------|---------|
| <b>Перевозки пассажиров/тыс./</b> |         |         |         |         |
| Железнодорожный                   | 64260   | 53112   | 50029   | 41817   |
| Автомобильный                     | 1036392 | 1165338 | 1108522 | 1088688 |
| Морской                           | 86      | 121     | 76      | 67      |

<sup>3</sup> www.nsi.bg

<sup>4</sup> www.nsi.bg

|                                   |        |        |        |        |
|-----------------------------------|--------|--------|--------|--------|
| Воздушный                         | 1458   | 1354   | 1261   | 1198   |
| Городской / троллейбус и трамвай/ | 374282 | 379320 | 334847 | 326067 |

Объем работы, проделанной в течение 2008-2011 гг. уменьшается. Период характеризуется изменениями в законодательстве, ценообразования и механизмов финансирования.

Повышение эффективности транспорта как одного из основных секторов экономики, включает принятие мер и реализации инвестиционных решений на автомобильных технологиях и систем интеллектуального управления трафиком.

Ключевые решения для выполнения задач можно найти в:

- инвестиции в новые транспортные средства для устойчивого развития транспорта - поездах, автобусах, трамваях и т.д.;
- инвестиции в строительство и расширение велосипедных и пешеходных инфраструктуры для развития устойчивой городской мобильности;
- инвестиции в улучшение инфраструктуры транспорта;
- модернизация частных автомобилей и транспортных средств общественного транспорта;
- исследования на энергосберегающие технологии;
- реклама и маркетинг более устойчивых видов транспорта.

Развитие транспорта, связанные с необходимостью постоянной модернизации и транспортной инфраструктуры и самих транспортных средств. Эти крупные и высокие приоритетных задач, реализация которых будет способствовать развитию современной, безопасной и конкурентоспособной транспортной системы.

В условиях рыночной экономики, конкуренции занимает центральное место. Современные транспортные компании работают в конкурентной среде. Обычно конкуренция происходит в пересекающихся сфер влияния эффективной или параллельных направлений и маршрутов транспорта. Ибо в этот момент в период экономического кризиса, транспортные услуги характеризуется как рынок продукт, с большим избытком предложения, которые не соответствуют потребностям рынка.

Транспортный сектор сталкивается с серьезными проблемами, связанными с необходимостью и требованиями для предоставления транспортных услуг, в том числе безопасные, удобные, быстрые и экологически чистый транспорт.

Динамичной жизни в каждой стране возникает ряд проблем, стоящих перед ключевым конкурентоспособности бизнеса и развитие транспортной отрасли в целом и отдельных транспортных компаний.

Можно определить самые важные предизвикательства, которые оказывает сильнейшее влияние на работу и развития отдельной транспортной фирмы (Фигура 1.).

Проблема заторов /пробок/ является основной для автомобильным транспортом. По данным Европейской комиссии по транспортной перегруженности стоимости Европе около 1% от ее годового ВВП. Для покрытия 96% своих потребностей в энергии в транспортном секторе в значительной степени зависит от нефти.



Фигура 1.

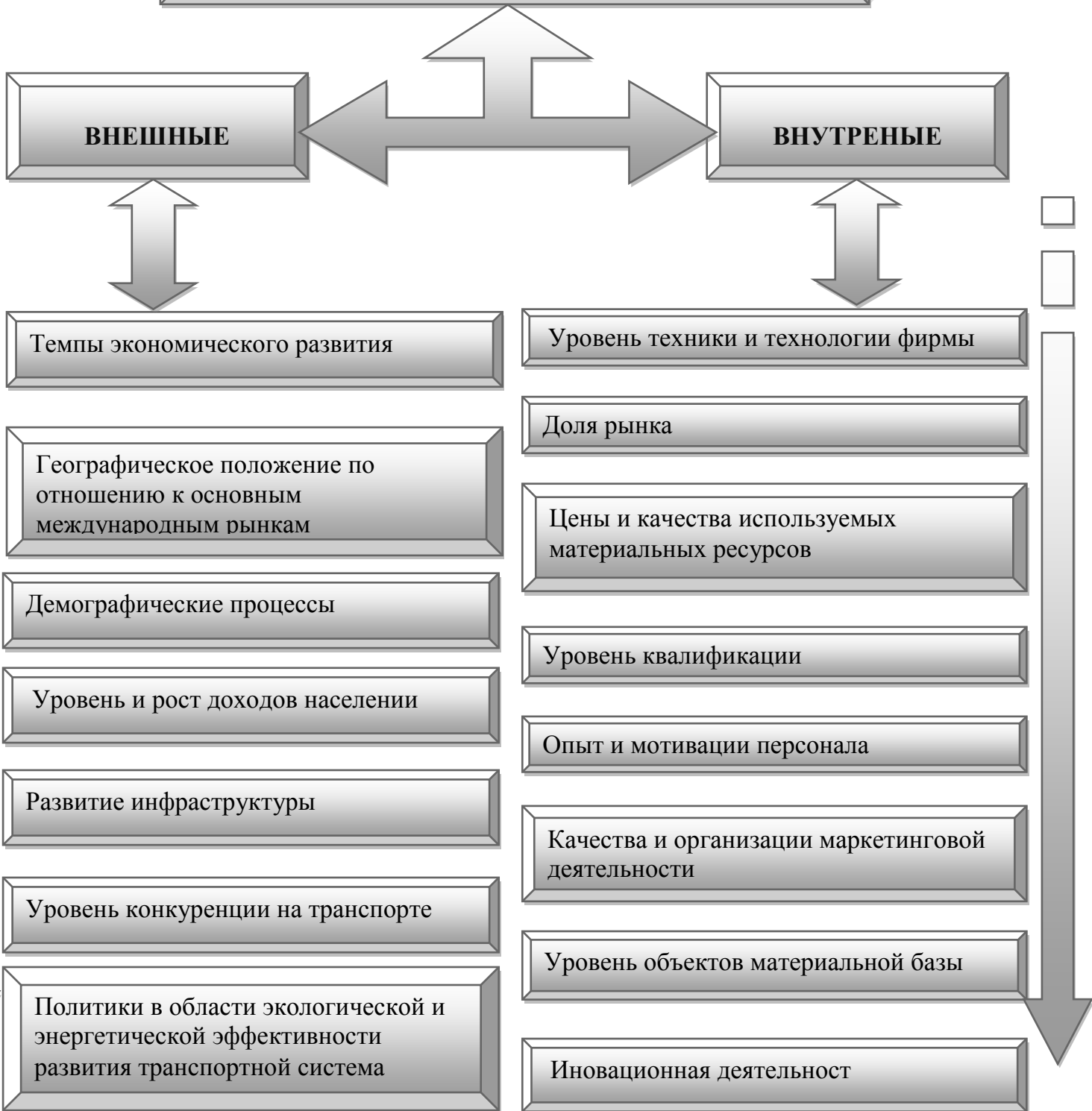
Долгосрочные прогнозы показывают, что в ближайшие десятилетия количество нефти будет уменьшаться и его запасы находятся в тех частях мира, которые являются политически нестабильными. Это, естественно, повлияет на цены на нефть, которая будет увеличиваться, и это будет отражено и на цены на транспортные услуги и на цену конечного продукта. Одной из основных задач Европейского союза по сокращению выбросов парниковых газов, чтобы ограничить глобальное потепление.

Предизвикательства перед транспортной инфраструктуры связанные с ее неравномерностью и различной степенью полноты в разных странах ЕС. Это влияет на качество обслуживания и конкурентоспособности транспортных компаний.

Конкурентоспособность на транспорте активизирует компаниям повысить уровень организации деятельности, повышение квалификации персонала для минимизации расходов и максимизации выгоды (доход, доход, прибыль). Конкурентоспособность транспортных компаний зависят в основном от внешних и внутренних факторов, включая экономические, технические, организационные, социальные, социально-политических, природных и географических факторов (фигура 2).

Внешние факторы оказывает влияния на условия, в которых транспортные компании работают и конкурируют. Оказывает влияние на внутренние факторы. Внутренние факторы во многом определяют конкурентоспособность транспортной компании.

**ФАКТОРЫ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ**



Фигура 2.



Внутренние и внешние факторы совместно влияют на конкурентоспособность компании. Они являются основой для создания стратегии и политики развития фирмы в рыночной среде, а также выявление конкретной компании конкурентные преимущества.

Между отдельными видами транспорта не установлены принципы для создания честной конкуренции. Эти принципы должны предусматривать поощрение внутренней конкуренции, стимулирование конкуренции между видами в частности, между железнодорожным и автомобильным транспортом и создания равных условий для всех потенциальных участников.

Доля пассажирских и грузовых перевозок между железнодорожным и автомобильным транспортом в ЕС и в Болгарии и приведены в таблицы 4 и 5. Эти данные отражают применение политики ЕС по содействию железнодорожным транспортом за счет автомобильного, как более экологически чистый вид транспорта.

#### Распределение рынка транспортных услуг пассажирского транспорта в ЕС<sup>5</sup>

Таблица 4

| годы | железнодорожный транспорт, % | автомобильный транспорт, % |
|------|------------------------------|----------------------------|
| 2005 | 13,90%                       | 86,10%                     |
| 2006 | 9,40%                        | 90,60%                     |
| 2007 | 9,70%                        | 90,30%                     |
| 2008 | 5,40%                        | 94,60%                     |
| 2009 | 6,40%                        | 93,60%                     |
| 2010 | 22,60%                       | 77,40%                     |
| 2011 | 20,80%                       | 79,20%                     |

#### Распределение рынка транспортных услуг для пассажирских и грузовых перевозок в Болгарии

Таблица 5

| Годы<br>в % | железнодорожный транспорт |          | автомобильный транспорт |          |
|-------------|---------------------------|----------|-------------------------|----------|
|             | Пассажирских              | Грузовых | Пассажирских            | Грузовых |
| 2007        | 27                        | 60       | 73                      | 40       |
| 2008        | 18                        | 64       | 82                      | 36       |
| 2009        | 14                        | 63       | 86                      | 37       |
| 2010        | 14                        | 36       | 86                      | 64       |
| 2011        | 12                        | 33       | 88                      | 67       |

#### ВЫВОД:

Для развития рынка транспорта важной перспективой является выполнение инфраструктурных проектов, заложенных в инвестиционную программу развития транспортного сектора. Хотя многие из них выполняются

<sup>5</sup> Бюлетин EUROSTAT, 2012

медленно из-за финансовых ограничений, их конечная реализация приведет к улучшению эксплуатационных условий работы транспортного сектора и повысит качество транспортных услуг, а также конкурентоспособность видов транспорта.

Создание общеевропейской транспортной сфере свободного передвижения людей и товаров, необходимых технических и технологических режимов совместимости, новые правила доступа и использования инфраструктуры, которая является одним из основных условий для повышения конкурентоспособности отдельных видов транспортов.

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.

Конкуренция следует поощрять, но она должна быть справедливой и эффективной. Завоевание сильные позиции на рынке транспортных компаний и привлечения интереса потребителей является хорошим и важным индикатором рыночной экономики и транспорта.

## **REFERENCES**

- [1] Бюлетин EUROSTAT, 2012
- [2] Василев, Е., Фактори за конкурентоспособно развитие на българските железници, сп. Железопътен транспорт, 2011
- [3] Железов, Е., Прогнозна оценка на социално-икономическите ползи от реализация на приоритетни железопътни инфраструктурни проекти в България, 2011
- [4] Икономиката на България, Център за икономическо развитие, София, 2012.
- [5] Ночева, М., „Конкуренция, конкурентоспособност, транспортен пазар” София, 2011
- [6] Развитие на устойчива транспортна система в Република България, до 2020 г.
- [7] Статистически справочник, НСИ [www.nsi.bg](http://www.nsi.bg)
- [8] Стратегия за развитие на транспортната система на РБ до 2020г

Článok recenzoval:  
prof. Ing. Ladislav Šimák PhD.