

ТЕНДЕНЦИИ В РАЗВИТИЕТО НА СУХОПЪТНИЯ ТОВАРЕН ТРАНСПОРТ В БЪЛГАРИЯ

Георги Димитров¹
e-mail: g.dimitrov@unwe.bg

Резюме

Сухопътният товарен транспорт осигурява материалите и суровините за производствените предприятия и превозването на готовата продукция до потребителите. Той е важен фактор за ритмичното и своевременното снабдяване на търговската мрежа със стоки за задоволяване на всекидневните потребности на населението. Сухопътният товарен транспорт има ключова роля за икономическото и общественото развитие на страната, тъй като е необходимо условие за нормалното функциониране на всички стопански отрасли.

Функционирането на транспортната система се основава преди всичко на това, че всеки вид транспорт има специфични особености, които определят сферата на ефективното му използване. При условията на пазарна икономика се осъществява в голяма степен саморегулиране на транспортната система, което възниква при сблъсъка между стремежа на транспортните фирми (превозвачите) за най-ефективно организиране на тяхната превозна дейност и изискванията на клиентите (товародателите) за качествено и евтино извършване на превозите.

В настоящата студия последователно се разглеждат и анализират ролята на товарния автомобилен и железопътен транспорт в националната транспортна система, превозените от тях количества товари и извършената товарна превозна работа в условията на еврочленство. Продължителността на разглеждания период (2007 – 2018 г.) дава възможност да се проследят основните тенденции в развитието на сухопътния товарен транспорт на България и на тази база да се изведат насоки и препоръки за бъдещото му устойчиво развитие.

Ключови думи: товарен автомобилен транспорт, товарен железопътен транспорт, транспортна работа, перспективи за развитие

JEL: O18, R41

Увод

Транспортът свързва всички сектори на икономическата система на България. Той е един от основните отрасли на икономиката на страната, който през последните години се развива с бързи темпове. Съществена заслуга за това има сухопътният товарен транспорт – товарният автомобилен транспорт заема водещо място по отношение на превозените количества товари и извърше-

¹ Главен асистент, доктор, катедра „Икономика на транспорта и енергетиката“, УНСС

ната превозна работа в националната транспортна система, а товарният железопътен транспорт има важна роля в националната транспортна система, като осъществява превози на суровини, материали и готова продукция на средни и дълги разстояния. Към настоящия момент лицензираните автомобилни превозвачи в страната са над четиринадесет хиляди, но значителна част от тях имат само по един-два автомобила. Определени фирми с добра организация на работа и с голям брой товарни автомобили, се наложиха на пазара. Това са предимно сравнително големи транспортни компании, които притежават логистично-спедиционни центрове и имат възможности да инвестират в нови съвременни технологии за управление на превозите. От друга страна, в железопътния сектор вследствие на либерализацията на транспортния пазар, бе премахнат монополът на товарния превозвач БДЖ и се разреши достъпа на частни железопътни превозвачи. Понастоящем функционират 15 превозвача, а 14 от тях притежават лиценз за извършване на товарни железопътни превози.

От 2007 година България е член на Европейския съюз и голяма част от внасяните и изнасяни стоки (от и към останалите страни членки на съюза) преминаха към либерализиран режим на търговия, а сухопътния товарен транспорт, като цяло и в частност товарният автомобилен транспорт, започна да играе все по-голяма роля във външно-търговските отношения на страната (Николова, 2014).

Анализ на развитието на товарния автомобилен транспорт

Автомобилният транспорт предлага възможност за превозване на товари по системата „от врата – до врата“, рентабилен е при превози на по-къси разстояния и често се използва за подвозване на товарите до и от железопътните гари, пристанищата и аерогарите, което го прави необходимо допълнение към останалите видове транспорт.

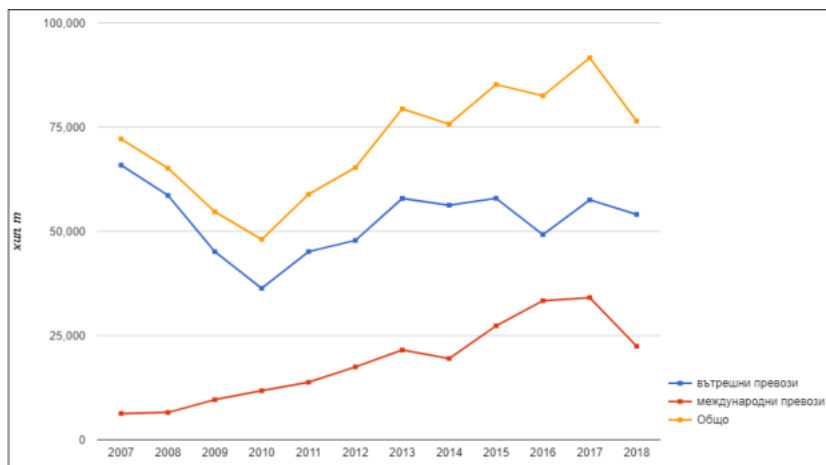
Данни за количествата превозени товари от автомобилния транспорт при извършването на вътрешни и международни превози са представени в таблица 1.

Таблица 1: Превозени количества товари от автомобилния транспорт за периода 2007 – 2018 г. (хил. т)

Години Показатели	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Вътрешни превози	65878,7	58625,6	45114,0	36312,1	45105,6	47823,1	57894,7	56268,0	57930,9	49202,6	57541,9	54049,1
Международни превози	6277,5	6517,7	9586,3	11740,5	13777,9	17458,5	21503,0	19465,6	27302,6	33340,8	34098,4	22420,2
Превозени товари – общо:	72156,2	65143,3	54700,3	48052,6	58883,5	65281,6	79397,7	75733,6	85233,5	82543,4	91640,3	76469,3

Източник: НСИ

Данните показват, че за разглеждания период по-голямата част от общия обем на превозените товари с автомобилен транспорт са извършени при осъществяването на вътрешни превози. Делът на международните превози в общото количество на превозените товари от автомобилния транспорт значително нараства и от 8,70% през 2007 г. достига до 29,32% през 2018 г. През разглеждания период се забелязва първоначално тенденция на сериозен спад на количествата превозени товари с автомобилен транспорт, които достигат до 48053 хил. тона през 2010 г. от 72156 хил. тона в началото на периода (2007 г.). Намалението основно се дължи на негативното въздействие на световната финансова и икономическа криза върху транспортния сектор и същественото намаляване на превозените количества товари на територията на страната. Това се доказва и от факта, че въпреки сериозното намаление на количествата превозени товари, автомобилният транспорт запазва и дори леко увеличава своя дял в общото количество превозени товари в транспортната система на страната (53,51% – 2007 г. и 54,97% – 2010 г.).



Фигура 1: Превозени количества товари от автомобилния транспорт за периода 2007 – 2018 г.

От 2011 година се забелязва тенденция на значително повишаване на количествата товари превозени с автомобилен транспорт (достигайки до 91640,3 хил. тона за 2017 г.), което се дължи до голяма степен на постепенното излизане от кризата. През тези години се подобриха условията за бизнес и търговия и се повиши икономическата активност на населението в страната. За 2018 г. се наблюдава спад, като са превозени 76469,3 хил. тона с автомобилен транспорт. Същественото намаление се дължи основно на по-малкото количество превозени товари с международен автомобилен транспорт, които намаляват с 11678,2 хил. тона, съответно от 34098,4 хил. т през 2017 г. до 22420,2 хил.

т през 2018 г. Това намаление е следствие от неизвестността около съдържанието на новите правила за извършване на товарни автомобилни превози на територията на Европейския съюз (Пакет-Мобилност).

Транспортната работа се измерва в тонкилометри, които се получават чрез умножение на превозените товари (в тонове) и разстоянието на което са превозени (в километри) (Бакалова, Минков, 2012).

В таблица 2 са представени данни за извършената работа от товарния автомобилен транспорт за периода 2007 – 2018 г.

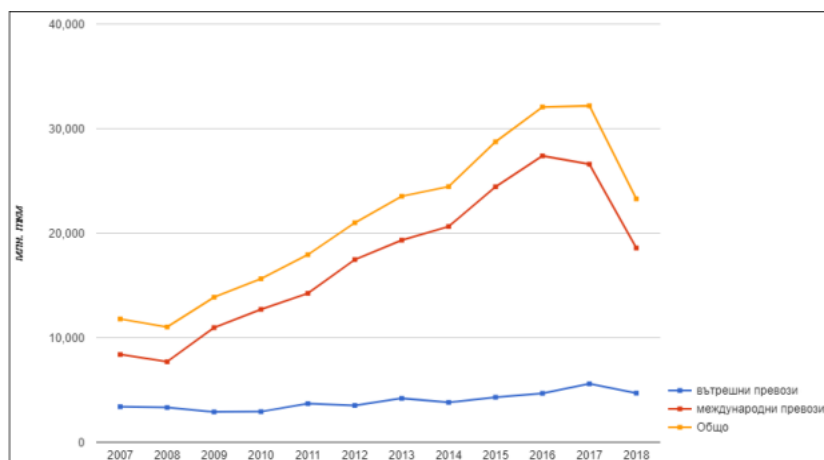
Таблица 2: Извършена работа от товарния автомобилен транспорт за периода 2007 – 2018 г. (млн. ткм)

Години Показатели	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Вътрешни превози	3401,8	3324,3	2905,4	2928,4	3697,8	3522,3	4200,8	3816,4	4305,8	4677,6	5590,7	4700,6
Международни превози	8393,2	7702,4	10965,7	12712,5	14245,0	17471,8	19329,5	20638,3	24435,7	27392,1	26596,4	18580,9
Извършена работа – общо:	11795,0	11026,7	13871,1	15640,9	17942,8	20994,1	23530,3	24454,7	28741,5	32069,7	32187,1	23281,5

Източник: НСИ

Над две трети от общото количество на извършената работа от товарния автомобилен транспорт за разглеждания период е осъществена при извършването на международни превози.

Общото количество на извършената транспортна работа от автомобилния транспорт е нараснало от 11795 млн. ткм през 2007 г. до 23281,5 млн. ткм през 2018 г. За разглеждания период извършената работа е нараснала с 11486,5 млн. ткм, което се равнява на ръст от 97,38% спрямо 2007 г.



Фигура 2: Извършена работа от товарния автомобилен транспорт за периода 2007 – 2018 г.

През разглеждания период товарния автомобилен транспорт бележи трайна тенденция на значително нарастване на извършената от него транспортна работа, като от 11795 млн. ткм достига до 32187,1 млн. ткм през 2017 г., а за последната година от периода се наблюдава съществено намаление, достигайки до 23281,5 млн. ткм. Тъй като няма съществени изменения в средното превозно разстояние на един тон товар, сериозните колебания в размера на извършената превозна работа в края на разглеждания период могат да се обяснят със съществени изменения в количествата на превозените товари от автомобилния транспорт.

В таблица 3 са представени данни за количествата превозени товари и извършената превозна работа от автомобилния транспорт в процент от общото количество на превозените товари и извършена работа в националната транспортна система. Данните сочат, че делът на автомобилния транспорт в общото количество на превозените товари в националната транспортна система първоначално леко намалява от 53,51% през 2007 г. до 52,67% през 2008 г., а след това започва постепенно да нараства достигайки до 67,92% през 2015 г. През следващите години делът на автомобилния транспорт в общото количество на превозените товари се стабилизира и за периода 2016 – 2018 г. варира между 65 и 67%.

Таблица 3: Съотношение на количествата превозени товари и извършена работа от автомобилния транспорт към общото количество на превозените товари и извършената работа в националната транспортна система за периода 2007 – 2018 г. (%)

Години Показатели	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Превозени товари – %	53,51	52,67	56,37	54,97	58,11	60,91	65,88	66,11	67,92	66,38	67,05	65,56
Извършена работа – %	12,94	11,63	20,81	31,93	40,33	51,84	65,06	73,66	76,06	77,19	75,68	70,72

Източник: НСИ и изчисления на автора

За разглеждания период автомобилният транспорт е увеличил дяловото си участие в общото количество на превозените товари с 12,05%. Тази тенденция за увеличение на дяловото участие на автомобилния транспорт в превозените в националната система товари е по-скоро негативна, като се има в предвид, че автомобилния транспорт е с ниска енергийна ефективност и масовото му използване води до по-големи разходи за превоз на товарите и до значително замърсяване на околната среда (Мутафчиева-Бакалова и колектив, 2016).

По отношение на участието на автомобилния транспорт в общото количество на извършената работа в националната транспортна система се забелязва изключително голям и сравнително равномерен ръст и от 12,94% през 2007 г. се достига до 77,19% през 2016 г. През 2017 и 2018 г. се наблюдава промяна в тенденцията и дяловото участие на автомобилния транспорт в извършената работа започва да намалява достигайки до 70,72% в края на разглеждания период.

В началото на разглеждания период се наблюдава тенденция на увеличение на процентния дял на автомобилния транспорт в общото количество на извършената работа в транспортната система на страната, въпреки че до 2010 г. продължават да намаляват количествата на превозените товари. Това се дължи от една страна на увеличаващия се дял на международните автомобилни превози, съответно с по-голямото средно превозно разстояние на един тон товар, а от друга страна се дължи на изключително резкия спад на превозната дейност на морския транспорт, който в началото на периода е водещ по отношение на извършената работа в националната транспортна система, а в края на разглеждания период е с незначително участие (Димитров, 2018).

В таблица 4 са представени данни за промените в средното превозно разстояние на един тон товар, превозван с автомобилен транспорт при осъществяването на вътрешни и международни превози. Средното превозно разстояние на един тон товар при превоз с автомобилен транспорт при осъ-

ществяването на вътрешни превози нараства за разглеждания период от 51,6 км. през 2007 г. до 87 км., а при извършването на международни превози намалява от 1337 км. в началото на периода до 828,8 км. за 2018 г.

Таблица 4: Промени в средното превозно разстояние на един тон товар при автомобилните превози за периода 2007 – 2018 г. (км.)

Година Показатели	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Вътрешни превози	51,6	56,7	64,4	80,7	82,0	73,7	72,6	67,8	74,3	95,07	97,16	87,0
Международни превози	1337,0	1181,8	1143,9	1082,8	1034,0	1000,8	898,9	1060,3	895,0	821,6	780,0	828,8
Общо:	163,5	169,3	253,6	325,5	304,72	321,6	296,4	322,9	337,2	388,5	351,2	304,5

Източник: НСИ и изчисления на автора

Средното превозно разстояние на един тон товар при превоз по автомобилен транспорт варира в рамките от 163,5 км. отчетени през 2007 г. до 388,5 км. през 2016 г. За разглеждания период средното превозно разстояние на един тон товар е нараснало с 141 км., съответно от 163,5 км. през 2007 г. до 304,5 км. през 2018 г.

Увеличението на средното превозно разстояние на един тон товар превозен с автомобилен транспорт за периода 2007 – 2018 г. се дължи основно на сериозното нарастване на дела на международния автомобилен транспорт в общото количество на товарните автомобилни превози.

В таблица 5 са представени данни за превозените количества товари от автомобилния транспорт по общо тегло на използваните превозни средства за периода 2007 – 2018 г. От данните е видно, че основната част от превозите на товари с автомобилен транспорт се осъществяват с камиони с общо тегло над 25 тона и с влекачи. През първите три години на разглеждания период най-много товари се превозват с камиони с общо тегло над 25 тона, а за периода 2010 – 2018 г. най-големи количества товари се превозват с влекачи. При влекачите се наблюдава и най-съществен ръст в превозените количества товари, като от 24,96% през 2007 г. достигат до 66,33% през 2018 г. Поради ниската товаровместимост на камионите с обща маса до 7,5 тона с тях са превозени най-малки количества товари през разглеждания период.

Таблица 5: Превозени количества товари от автомобилния транспорт по общо тегло на използваните превозни средства за периода 2007 – 2018 г. (хил. т)

Години Показатели	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Камиони до 7,5 т.	750,1	811,1	750,8	127,0	337,5	83,1	897,2	94,2	636,9	190,3	242,5	93,0
Камиони от 7,5 до 15 т.	1 460,3	1 279,9	461,8	192,0	975,6	2154,1	1289,3	1025,9	1499,7	1019,1	998,1	435,6
Камиони от 15 до 17 т.	1 061,8	884,2	669,4	769,6	393,5	487,7	431,6	745,9	696,9	452,8	507,9	315,9
Камиони от 17 до 25 т.	11 548,7	15 624,3	6704,8	3820,5	4164,2	5833,5	4123,5	4488,1	4320,3	4031,3	6388,0	5099,6
Камиони над 25 т.	39 324,2	26 281,3	23778,7	18777,3	20106,2	21272,4	24044,8	21099,9	26223,5	22528,0	21364,6	19645,6
Влекачи	18 011,1	20 262,5	22334,8	24366,2	32906,5	35450,8	48611,3	48279,6	51856,2	54321,9	62139,2	50869,1
Превози – общо:	72 156,2	65 143,3	54700,3	48052,6	58883,5	65281,6	79397,7	75733,6	85233,5	82543,4	91640,3	76458,8

Източник: НСИ

В таблица 6 са представени данни за извършената работа от товарния автомобилен транспорт по общо тегло на използваните превозни средства за периода 2007 – 2018 г.

При товарния автомобилен транспорт с използването на влекачи се извършва основната част от транспортната дейност (Бакалова, Николова, 2010). Участието на влекачите в общото количество на извършената работа от автомобилния транспорт варира от 78,40% през 2007 г. до 92,53% през 2017 г., а за 2018 г. е 90,96%. След влекачите съществена част от извършената транспортна дейност е осъществена с камиони с общо тегло над 25 тона, а всички останали камиони, които са с обща маса по-ниска от 25 тона, са произвели по-малко от 5% от общите тонкилометри.

Таблица 6: Извършена работа от товарния автомобилен транспорт по общо тегло на използваните превозни средства за периода 2007 – 2018 г. (млн. ткм)

Години Показатели	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Камиони до 7,5 т.	98,4	53,0	45,3	20,0	8,0	8,0	51,5	62,1	131,3	28,4	31,5	28,7
Камиони от 7,5 до 15 т.	67,4	81,6	27,7	15,6	116,8	170,9	112,8	58,7	73,7	143,7	134,2	37,6
Камиони от 15 до 17 т.	40,0	52,9	25,9	16,5	39,2	14,1	25,2	40,7	20,0	45,5	11,3	46,6
Камиони от 17 до 25 т.	274,3	329,0	256,9	341,8	473,6	449,5	328,9	304,9	547,7	477,4	281,4	204,8
Камиони над 25 т.	2 068,1	1 998,8	2427,6	2191,6	2204,9	2608,4	2538,2	2306,4	2555,6	2364,1	1944,8	1787,4
Влекачи	9 246,8	8 511,4	11087,7	13055,4	15100,3	17743,2	20473,7	21681,9	25413,2	29010,6	29783,9	21176,4
Превози-общо:	11 795,0	11 026,7	13871,1	15640,9	17942,8	20994,1	23530,3	24454,7	28741,5	32069,7	32187,1	23281,5

Източник: НСИ

Таблица 7 съдържа данни за обема на вътрешните превози на товарния автомобилен транспорт по региони на натоварване за периода 2007 – 2018 г. Данните показват, че през първата половина на разглеждания период водещите региони по натоварени количества товари са Югозападен и Югоизточен, а през втората половина от периода водещите региони са Югозападен и Североизточен. През седем от общо дванадесетте години на разглеждания период най-големи количества товари са натоварени в Югозападния регион на страната. През три от годините на периода водещ по този показател е Североизточния регион, а през две от годините водещ е Югоизточния регион. През първите три години от разглеждания период най-малко количество товари са натоварени в Северния централен регион, а през останалите девет години най-малко товари се товарят в Северозападния регион на страната.

Данните сочат, че по-голямата част от количествата товари при вътрешните автомобилни превози са натоварени на територията на регионите от южната част на България. Участието на регионите от северната част на страната в общото количество на натоварените товари варира в широки граници от 15,92% през 2007 г. до 48,27% през 2014 г., а в края на периода е 45,87%. По-голямата част от товарите на Северна България са натоварени на територията на Североизточния регион.

Таблица 7: Вътрешни превози на товарния автомобилен транспорт по региони на натоварване за периода 2007 – 2018 г. (хил. т)

Години Райони	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Северо-западен	3580,2	6831,1	5060,3	3471,5	3501,8	2560,0	4241,1	3984,9	4366,7	2465,6	4094,9	5118,5
Северен централен	3022,2	3135,0	4170,0	3860,9	4633,6	4429,1	5736,1	4319,7	4541,1	4555,2	6521,0	6121,4
Северо-източен	3887,2	11874,0	7041,7	7302,4	9438,0	8895,4	17403,1	18856,2	13545,0	9766,8	10720,6	13553,1
Юго-източен	14434,0	12979,4	12606,2	5024,1	13494,4	10651,0	9850,9	9880,3	10649,9	10862,6	9968,4	9412,7
Юго-западен	29468,6	13638,1	7101,1	8521,6	5899,3	11225,5	12122,9	9901,5	16737,1	14395,7	14858,5	9771,9
Южен централен	11486,5	10168,0	9134,7	8131,6	8138,5	10062,1	8540,6	9325,4	8091,1	7156,7	11378,5	10071,5
Общо за страната:	65878,7	58625,6	45114,0	36312,1	45105,6	47823,1	57894,7	56268,0	57930,9	49202,6	57541,9	54049,1

Източник: НСИ

Таблица 8 предоставя данни за обема на вътрешните превози на товарния автомобилен транспорт по региони на разтоварване за периода 2007 – 2018 г. През първата половина на разглеждания период водещите региони по разтоварени количества товари са Югоизточен и Югозападен, а през втората половина водещи са Североизточния и Югозападен регион. През седем от години-

те на разглеждания период най-големи количества товари са разтоварени в Югозападния регион на страната. През три от годините водещ по този показател е Североизточния регион, а през две от годините на периода водещ е Югоизточния регион.

Таблица 8: Вътрешни превози на товарния автомобилен транспорт по региони на разтоварване за периода 2007 – 2018 г. (хил. т)

Години Райони	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Северо-западен	3015,7	5674,2	3874,9	1839,7	3240,1	2794,5	3932,7	3300,0	4208,0	2773,0	3276,5	4025,5
Северен централен	2587,4	3353,2	3894,7	3035,5	4476,1	3326,4	4591,8	4170,8	4689,4	3633,9	6020,1	5437,2
Северо-източен	3794,3	11733,8	7269,2	8515,7	9004,9	9779,0	19446,5	19323,8	13261,1	11233,1	11609,7	14761,6
Юго-източен	14670,1	12929,7	12587,9	5656,3	13055,8	10754,6	9852,6	9473,5	10644,6	10360,1	9603,7	9731,8
Юго-западен	30439,1	14532,1	8123,0	9352,7	6803,0	11116,1	11040,4	9823,4	17291,2	13757,0	15376,0	10512,7
Южен централен	11372,1	10402,6	9364,3	7912,2	8525,7	10052,5	9030,7	10176,5	7836,6	7445,5	11655,9	9580,3
Общо за страната:	65878,7	58625,6	45114,0	36312,1	45105,6	47823,1	57894,7	56268,0	57930,9	49202,6	57541,9	54049,1

Източник: НСИ

През целия разглеждан период по-голямата част от количествата товари при вътрешните автомобилни превози са разтоварени на територията на Южна България. Участието на регионите от северната половина на страната в общите количества на разтоварените товари за периода 2007 – 2018 г. варира от 14,27%, отчетени през 2007 г., до 48,31% през 2013 г., а за последната 2018 г. са 44,82%. Повечето от разтоварените на територията на Северна България товари са били предназначени за Североизточния регион.

Таблица 9: Извършена работа при вътрешните превози на товари от автомобилния транспорт по региони на натоварване за периода 2007 – 2018 г. (млн. ткм)

Години Райони	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Северо-западен	477,7	599,6	566,9	512,2	417,0	275,9	437,0	544,6	456,1	314,5	554,7	629,4
Северен централен	346,2	322,7	336,1	436,9	573,7	673,9	706,0	531,8	604,4	679,9	867,1	847,6
Северо-източен	431,2	497,3	433,3	456,0	723,9	599,1	901,2	800,2	766,2	722,1	1091,4	811,4
Юго-източен	781,9	651,0	506,4	326,1	761,7	604,3	651,3	661,7	883,6	922,1	756,8	786,4
Юго-западен	792,1	679,9	560,7	632,6	591,0	840,8	1007,5	768,5	960,5	1196,5	1138,6	792,4
Южен централен	572,7	573,8	502,0	564,6	630,5	528,3	497,8	509,6	635,0	842,5	1182,1	833,4
Общо за страната:	3401,8	3324,3	2905,4	2928,4	3697,8	3522,3	4200,8	3816,4	4305,8	4677,6	5590,7	4700,6

Източник: НСИ

В таблица 9 са представени данни за извършена работа при вътрешните превози на товари от автомобилния транспорт по региони на натоварване за периода 2007 – 2018 г. През разглеждания период най-много транспортна работа е извършена при вътрешните превози на товари, които са натоварени на територията на Югозападния регион. Изключение правят 2009, 2011, 2014 и 2018 години, през които водещи по този показател са съответно Северен централен, Югоизточен, Североизточен и Северен централен регион.

През първите години на разглеждания период най-малък обем на транспортната работа се наблюдава при натоварените от територията на Северен централен регион товари, а от 2011 г. до края на периода най-малко транспортна работа е осъществена при превозването на натоварени на територията на Северозападния регион товари.

Таблица 10 съдържа данни за извършената транспортна работа при вътрешните превози на товари с автомобилен транспорт по региони на разтоварване за периода 2007 – 2018 г. Данните показват, че най-много транспортна работа при вътрешните автомобилни превози е осъществена при транспортирането на товари, които са били предназначени за Югозападния и Североизточен регион. За периодите 2007 – 2011 г. и 2015 – 2017 г. водещ по този показател е Югозападния регион, а за периода 2012 – 2014 г. и за 2018 г. най-голям обем от транспортна дейност е осъществен при транспортирането на товари, които са разтоварени на територията на Североизточния регион.

Таблица 10: Извършена работа при вътрешните превози на товари от автомобилния транспорт по региони на разтоварване за периода 2007 – 2018 г. (млн. ткм)

Години Райони	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Северо-западен	387,8	349,6	264,9	183,4	366,7	442,6	325,7	418,3	420,6	378,7	367,5	347,4
Северен централен	234,9	343,5	278,9	340,3	493,1	360,9	509,7	453,9	492,5	479,8	722,9	762,9
Северо-източен	365,8	467,0	483,5	659,9	671,3	819,8	1312,6	969,9	769,4	999,6	1287,2	1065,9
Юго-източен	699,7	649,2	493,8	420,4	706,7	635,1	747,4	651,6	871,6	890,0	783,6	846,4
Юго-западен	993,7	881,9	785,3	701,1	757,7	734,4	742,0	744,2	1076,7	1130,3	1364,2	894,7
Южен централен	719,9	633,1	599,0	623,3	702,3	529,5	563,4	578,5	675,0	799,2	1065,3	783,3
Общо за страната:	3401,8	3324,3	2905,4	2928,4	3697,8	3522,3	4200,8	3816,4	4305,8	4677,6	5590,7	4700,6

Източник: НСИ

През първите три години на разглеждания период най-малко транспортна работа е извършена при вътрешните превози на товари разтоварени на територията на Северен централен регион, а от 2010 г. до 2018 г. най-малко транспортна дейност се осъществява при превозването на товари предназначени за Северозападния регион на страната.

В таблица 11 са представени данни за превозените с вътрешен автомобилен транспорт количества основни видове товари за 2008 – 2018 г. От данните прави впечатление, че най-големи количества товари за разглеждания период са били превозвани от групите на „Метални руди и други продукти на минната и каменодобивната промишленост“, „Продукти на селското стопанство, лова и горското стопанство“, „Хранителни продукти, напитки и тютюн“, „Други неметални минерални продукти“ и „Вторични суровини, битови и други отпадъци“.

Други групи товари като „Текстил и текстилни изделия, гладка кожа и кожени изделия“, „Мебели, други фабрични изделия“, „Товари, превозвани по време на преместване на домакинства и офиси, багаж“ и „Неидентифицируеми товари“ са се превозвали в незначителни количества.

Таблица 11: Превозени с вътрешен автомобилен транспорт основни видове товари за периода 2008 – 2018 г. (хил. т)

Години Видове продукти	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Продукти на селското стопанство, лова и горското стопанство	2 799,1	3650,8	3365,0	5489,7	6546,4	9733,7	8220,5	8797,0	5715,2	2076,5	8506,6
Каменни и лигнитни въглища, суров петрол и природен газ	1 752,7	31,1	1209,0	376,7	615,5	2384,4	430,9	1144,6	392,6	118,7	1507,2
Метални руди и други продукти на минната и каменодобивната промишленост	20 107,3	15759,0	12556,3	14772,7	17833,0	16630,2	20477,5	20793,7	16436,9	3232,5	16143,7
Хранителни продукти, напитки и тютюн	4 477,8	2684,6	1811,1	2603,7	2932,2	3102,2	3626,4	3765,3	4397,6	583,4	3935,6
Текстил и текстилни изделия, гладка кожа и кожени изделия	184,2	155,0	66,6	132,8	161,9	96,7	119,8	170,4	130,7	27,0	198,5
Дърво и изделия от дърво и корк, слама и материали за плетене, целулоза	574,6	439,8	612,0	1057,6	505,0	711,3	440,4	1158,9	1066,1	186,1	616,7
Кокс и рафинирани нефтопродукти	2 986,5	3056,2	1632,6	3183,8	4624,0	4839,4	1997,0	5128,8	2450,1	882,7	2481,9

Тенденции в развитието на сухопътния товарен транспорт в България

Продължение

Химикали, химически продукти и синтетични влакна, продукти от каучук и пластмаса	766,4	1058,3	952,1	3308,1	1415,6	3766,3	5536,8	1803,0	1400,0	72,5	2870,4
Други неметални минерални продукти	11 497,7	6719,8	5174,0	6705,1	4853,1	4984,8	5347,7	5097,0	4503,9	2131,1	6658,5
Основни метали, метални изделия, с изключение на машини и оборудване	1 078,2	693,3	1417,4	1758,8	496,4	1339,9	2340,6	1486,6	1443,7	667,5	1809,5
Машини и съоръжения, канцеларска и ел.изчислителна техника	592,3	281,0	343,4	437,2	490,7	827,9	439,9	568,9	217,4	11,7	421,4
Транспортно оборудване	158,7	49,8	97,0	291,8	185,2	122,7	202,8	115,9	142,5	29,9	117,5
Мебели, други фабрични изделия,	154,1	179,0	244,1	161,2	283,1	116,8	217,3	158,4	141,2	22,8	462,8
Вторични суровини, битови и други отпадъци	3 104,1	3356,3	3262,8	2840,7	3823,0	4960,9	3329,8	4792,8	7149,4	649,5	5926,9
Поща, пратки	-	9,5	111,1	213,0	13,9	1365,0	823,7	753,8	1138,8	566,5	418,1
Оборудване и материали, използвани в превоза на товари	317,2	245,0	729,1	436,7	188,3	376,9	400,2	422,6	641,3	142,2	460,3
Товари, превозвани по време на преместване на домакинства и офиси, багаж	601,8	21,0	15,0	28,2	40,6	49,6	35,5	-	45,9	15,5	25,6
Групирани товари: смес от типове товари, които се превозват заедно	41,6	235,3	364,9	373,9	154,4	786,5	1317,7	1088,7	728,7	84,1	599,0
Неидентифицируеми товари	69,1	161,3	139,1	180,2	701,2	365,9	346,0	209,1	656,5	97,9	344,0
Други товари	7 362,2	6327,9	2209,5	753,7	1959,6	1333,6	617,5	475,4	404,1	54,0	544,9

Източник: НСИ

Забележка: Представените данни обхващат периода 2008 – 2018 г. тъй като от 2008 г. се води официална статистика за превозените с автомобилен транспорт основни видове товари.

За разглеждания период най-сериозно намаление се наблюдава при превозените количества товари от групите „Други неметални минерални продукти“, „Товари, превозвани по време на преместване на домакинства и офиси, багаж“ и „Други товари“, а най-същественото увеличение е при групите „Продукти

на селското стопанство, лова и горското стопанство“, „Химикали, химически продукти и синтетични влакна, продукти от каучук и пластмаса“, „Поща, пратки“, „Групирани товари: смес от типове товари, които се превозват заедно“ и „Неидентифицируеми товари“.

Таблица 12 представя данни за извършената работа при превозването на отделните основни видове товари с вътрешен автомобилен транспорт за периода 2008 – 2018 г.

Най-много тонкилометри са произведени при автомобилния превоз на товари от групите „Продукти на селското стопанство, лова и горското стопанство“, „Метални руди и други продукти на минната и каменодобивната промишленост“, „Хранителни продукти, напитки и тютюн“, „Кокс и рафинирани нефтопродукти“ и „Други неметални минерални продукти“, а най-малко от групите „Каменни и лигнитни въглища, суров петрол и природен газ“, „Текстил и текстилни изделия, гладка кожа и кожени изделия“, „Мебели, други фабрични изделия“, „Товари, превозвани по време на преместване на домакинства и офиси, багаж“ и „Неидентифицируеми товари“.

Намаление на извършената транспортна работа за разглеждания период се наблюдава при товарите от групи „Кокс и рафинирани нефтопродукти“, „Химикали, химически продукти и синтетични влакна, продукти от каучук и пластмаса“, „Машины и съоръжения, н.д., канцеларска и електронноизчислителна техника“ и „Други товари“, а най-голямо увеличение има при групите „Продукти на селското стопанство, лова и горското стопанство“, „Поща, пратки“, „Хранителни продукти, напитки и тютюн“ и „Групирани товари: смес от типове товари, които се превозват заедно“.

За извършването на вътрешни и международни товарни автомобилни превози срещу заплащане е необходимо транспортното предприятие да е получило лиценз (Николова, 2010), съответно предприятието трябва да отговаря на минималните изисквания за компетентност, добра репутация и финансова стабилност.

Лицензираните автомобилни превозвачи в България за разглеждания период постоянно се увеличават и от малко над седем хиляди през 2007 г. достигат до близо 15 хиляди към края на периода. Над 95% от транспортните предприятия в България са частна собственост и само една малка част, извършващи основно вътрешно-градски товарни превози са общинска собственост (НСИ, 2018).

Таблица 12: Извършена работа от автомобилния транспорт при вътрешни превози на основни видове товари за периода 2008 – 2018 г. (млн. ткм)

Година Видове продукти	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Продукти на селското стопанство, лова и горското стопанство	206,1	368,8	352,5	551,1	671,6	835,9	858,1	953,3	697,1	221,7	791,3
Каменни и лигнитни въглища, суров петрол и природен газ	51,1	1,1	17,2	34,0	7,7	68,6	66,8	46,5	71,6	22,9	65,9
Метални руди и други продукти на минната и каменодобивната промишленост	512,2	468,7	412,6	346,6	468,2	554,0	602,1	517,0	579,7	116,3	648,9
Хранителни продукти, напитки и тютюн	528,4	459,6	332,7	568,2	581,0	517,9	437,9	455,5	988,2	109,8	1064,4
Текстил и текстилни изделия, гладка кожа и кожени изделия	40,2	30,4	2,3	21,3	24,7	23,8	14,6	41,3	26,4	0,6	35,9
Дърво и изделия от дърво и корк, слама и материали за плетене, целулоза	94,1	70,7	91,2	220,7	73,2	156,2	94,4	174,7	172,0	15,0	110,2
Кокс и рафинирани нефтопродукти	387,2	221,8	176,2	431,3	461,0	499,6	135,7	414,8	199,8	77,3	220,1
Химикали, химически продукти и синтетични влакна, продукти от каучук и пластмаса	140,4	77,3	130,5	217,3	359,3	333,3	246,9	264,7	210,0	15,0	114,4
Други неметални минерални продукти	874,9	668,9	613,1	673,3	309,2	425,7	397,1	532,6	669,1	240,5	674,9
Основни метали, метални изделия, с изключение на машини и оборудване	135,2	127,6	156,5	162,2	104,4	161,8	193,7	232,2	196,6	142,5	132,5
Машини и съоръжения, н.д., канцеларска и електронноизчислителна техника	92,1	32,6	38,4	60,9	97,2	81,0	93,4	62,8	43,7	1,1	59,8
Транспортно оборудване	13,1	2,1	21,1	10,9	12,8	8,9	19,1	25,7	21,1	11,7	27,2
Мебели, други фабрични изделия,	25,8	49,0	35,6	34,5	36,6	20,0	48,9	38,7	22,3	6,4	88,3
Вторични суровини, битови и други отпадъци	75,3	87,0	174,6	80,3	105,5	94,2	95,3	114,7	204,2	24,2	159,8
Поща, пратки	-	4,5	20,0	38,0	2,7	73,8	104,4	93,7	175,7	187,4	210,6
Оборудване и материали, използвани в превоза на товари	51,1	46,1	128,3	47,2	40,1	58,0	62,4	81,7	140,6	36,1	67,8
Товари, превозвани по време на преместване на домакинства и офиси, багаж	4,2	3,2	4,5	7,0	5,7	12,3	8,8	-	1,7	2,3	4,7

Продължение

Групирани товари: смес от типове товари, които се превозват заедно	4,5	37,7	59,1	75,2	53,9	158,3	221,0	164,7	101,1	24,8	135,3
Неидентифицируеми товари	6,3	26,2	2,0	37,7	10,8	42,9	70,1	60,2	113,7	9,8	47,7
Други товари	82,1	122,1	160,0	80,1	96,7	74,6	45,7	31,0	43,0	8,8	40,9

Източник: НСИ

Забележка: Представените данни обхващат периода 2008 – 2018 г. тъй като от 2008 г. се води официална статистика за извършената работа при автомобилните превози на основни видове товари.

В таблица 13 са представени данни за броя на регистрираните товарни автомобили и влекачи в България за периода 2007 – 2017 г.

Таблица 13: Брой на регистрираните товарни автомобили и влекачи за периода 2007 – 2018 г.

Години Видове товарни автомобили	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Товарни автомобили	239769	273570	290784	304436	315505	331763	348834	369189	396582	405217	372851	387186
Влекачи	21547	25591	27024	29021	32056	35266	39125	42686	47809	51660	50396	51142
Общо:	261316	299161	317808	333457	347561	367029	387959	411875	444391	456877	423247	438328

Източник: НСИ

От данните може да се установи, че общият брой на регистрираните товарни автомобили в страната се е увеличил за разглеждания период със 67,74%. Нарастване се наблюдава, както при броя на регистрираните товарни автомобили (от 239769 през 2007 г. до 387186 през 2018 г.), така и при броя на регистрираните влекачи, които са нараснали със 137,35% (от 21547 през 2007 г. до 51142 броя през 2018 г.) за разглеждания период.

Изводи

В обобщение на осъществения анализ може да се направят следните основни изводи за развитието на товарния автомобилен транспорт на България за периода 2007 – 2018 г.

- Автомобилният транспорт затвърждава водещата си роля в националния транспортен пазар, тъй като неговите предимства го правят пред-

почитан и удобен за потребителите при превоз на товари в условията на пазарна икономика и еврочленство.

- Автомобилните превози могат да се организират за сравнително кратки срокове и по този начин се адаптират към бързо развиващите се икономически и пазарни условия.
- По-голямата част от превозените количества товари се осъществява при извършването на превози във вътрешно съобщение, а при извършената превозна дейност от товарния автомобилен транспорт водещата роля е на международните превози.
- Дяловото участие на товарния автомобилен транспорт в общото количество на превозените товари в националната транспортна система е нараснало за разглеждания период с 12,05%.
- Средното превозно разстояние на един тон товар, превозен с автомобилен транспорт, е нараснало със 141 километра за разглеждания период.
- Изключително голямото увеличение на процентното участие на извършена работа от автомобилния транспорт към общото количество на извършената работа в националната транспортна система се дължи в по-голяма степен на влошеното състояние на българския морски транспорт, и в по-малка степен на увеличеното количество на превозените товари и на по-голямото средното превозно разстояние.
- Основната част от количествата превозени товари с автомобилен транспорт и извършената транспортна дейност се осъществяват чрез използването на камиони с обща маса над 25 тона и с влекачи.
- При вътрешните автомобилни превози по-голямата част от превозените товари са натоварени или разтоварени в южната част на страната.
- С вътрешен товарен автомобилен транспорт са превозвани предимно стоки от следните основни видове: „Продукти на селското стопанство, лова и горското стопанство“, „Метални руди и други продукти на минната и каменодобивната промишленост“, „Хранителни продукти, напитки и тютюн“ и „Други неметални минерални продукти“.
- Лицензираните автомобилни превозвачи са се увеличили с повече от два пъти, а общият брой на регистрираните товарни автомобили в страната се е увеличил със 61,97%, съответно с 55,50% при товарните автомобили и със 133,89% при влекачите.

Устойчивото нарастване при търсенето и предлагането на автомобилни транспортни услуги, дава основание да се предположи, че и в бъдеще товарният автомобилен транспорт ще запази и утвърди водещата си позиция в националната транспортна система.

Анализ на развитието на товарния железопътен транспорт

В сравнение с останалите видове товарен транспорт железопътния най-малко се влияе от климатичните условия и е по-сигурен и редовен относно доставките на материали, суровини и готови изделия.

Данни за количеството превозени товари от железопътния транспорт при извършването на вътрешни и международни превози са представени в таблица 14. Данните показват, че за разглеждания период над две трети от общия обем на превозените товари с железопътен транспорт са извършени при осъществяването на вътрешни превози. Делът на международните превози в общото количество на превозените товари от железопътния транспорт варира от 27,47% през 2007 г. до 29,67% през 2018 г., като най-ниско е било участието му през 2014 г. – 24,32%, а най-високо през 2016 г. – 31,98%.

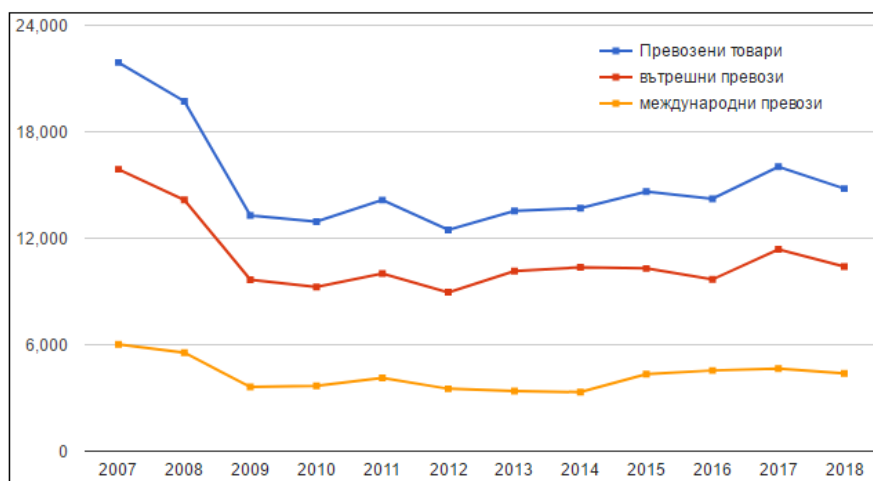
През първата половина на разглеждания период се наблюдава рязък спад в общото количество на превозените товари, които от 21904,6 хил. тона през 2007 г. достигат до 12469,8 хил. тона през 2012 г. Същественото намаление на превозените количества товари за периода 2007 – 2012 г., може да се обясни с негативното влияние на световната финансова и икономическа криза за икономиката на страната и спирането от експлоатация на някои големи индустриални предприятия, начело с „Кремиковци“ АД, които бяха основни клиенти на товарния железопътен транспорт (Бакалова, Минков, 2011).

Таблица 14: Превозени количества товари от железопътния транспорт за периода 2007 – 2018г. (хил. т)

Години Показатели	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Вътрешни превози	15887,1	14159,3	9663,2	9252,0	10016,3	8953,4	10152,0	10360,7	10296,0	9677,1	11374,1	10405,8
Международни превози	6017,5	5556,2	3621,2	3687,5	4135,7	3516,4	3386,9	3330,2	4339,1	4548,7	4655,8	4390,2
Превозени товари – общо	21904,6	19715,5	13284,4	12939,5	14152,0	12469,8	13538,9	13690,9	14635,1	14225,8	16029,9	14796,0

Източник: НСИ

След 2012 г. се наблюдава период на стабилизиране и леко нарастване на превозените количества товари, достигайки до 14796 хил. тона през 2018 г. Общото количество на превозените товари с железопътен транспорт е намаляло от 21904,6 хил. тона през 2007 г. до 14796 хил. тона през 2018 г. За разглеждания период превозените товари са намалели със 7108,6 хил. тона, което се равнява на спад от 32,45% спрямо 2007 г.



Фигура 3: Превозени количества товари от железопътния транспорт за 2007 – 2018 г. (хил. т.)

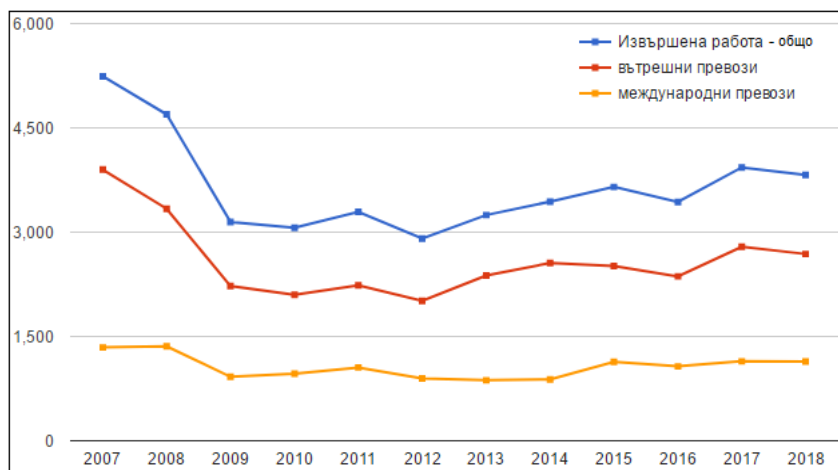
В таблица 15 са представени данни за извършената работа от товарния железопътен транспорт за периода 2007 – 2018 г. Над две трети от общото количество на извършената работа от железопътния транспорт на територията на страната за разглеждания период е осъществена при извършването на вътрешни превози.

Таблица 15: Извършена работа от товарния железопътен транспорт за периода 2007 – 2018 г. (млн. ткм)

Година / Показатели	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Вътрешни превози	3899,4	3336,0	2224,8	2099,7	2237,1	2011,3	2376,2	2557,0	2514,1	2364,3	2788,8	2685,9
Международни превози	1342,0	1357,3	919,7	963,8	1054,1	896,3	869,8	882,2	1135,7	1069,4	1142,2	1138,2
Извършена работа – общо	5241,4	4693,3	3144,5	3063,5	3291,2	2907,6	3246,0	3439,2	3649,8	3433,7	3931,0	3824,2

Източник: НСИ

Количеството на извършената работа от товарния железопътен транспорт значително намалява през първата половина на разглеждания период и от 5241,4 млн. ткм през 2007 г. достига до 2907,6 млн. ткм през 2012 г. През втората половина на периода се наблюдава плавно увеличение на извършената от железопътния транспорт работа, достигайки до 3824,2 млн. ткм към 2018 г.



Фигура 4: Извършена работа от товарния железопътен транспорт за 2007 – 2018 г. (млн. ткм)

Общото количество на извършената работа за разглеждания период се е понижило с 1416,9 млн. ткм, което се равнява на намаление от 27,03% спрямо началната 2007 г. Тъй като няма съществени изменения в средното превозно разстояние на един тон товар, сериозните колебания в размера на извършената превозна работа за разглеждания период могат да се обяснят със съществени изменения в количествата на превозените товари от железопътния транспорт.

В таблица 16 са представени данни за количествата превозени товари и извършената превозна работа от железопътния транспорт в процент от общото количество на превозените товари и извършена работа в националната транспортна система. Данните сочат, че дялът на железопътния транспорт в общото количество на превозените товари в националната транспортна система първоначално намалява от 16,25% през 2007 г. до 11,23% през 2013 г., а след това се стабилизира и дори леко покачва достигайки до 12,68% към 2018 г. За разглеждания период железопътният транспорт е намалил дяловото си участие в общото количество на превозените товари с 3,57%. Тази тенденция за намаление на дяловото участие на железопътния транспорт в превозените в националната система товари е изключително негативна, като се има в предвид, че използването на товарния железопътен транспорт е силно поощрявано от Европейския съюз, заради неговите икономически и екологични характеристики (Бакалова, 2007).

Таблица 16: Съотношение на количествата превозени товари и извършена работа от железопътния транспорт към общото количество на превозените товари и извършената работа в националната транспортна система за периода 2007 – 2018 г. (%)

Показатели \ Годиш	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Превозени товари –%	16,25	15,94	13,69	14,80	13,97	11,63	11,23	11,95	11,66	11,44	11,73	12,68
Извършена работа –%	5,75	4,95	4,72	6,25	7,40	7,18	8,97	10,36	9,66	8,26	9,24	11,62

Източник: НСИ и изчисления на автора

По отношение на участието на железопътния транспорт в общото количество на извършената работа в транспортната система на страната се забелязват сериозни колебания. От 5,75% през 2007 г. намалява на 4,72% през 2009 г., след което започва неравномерно покачване достигайки до 11,62% към 2018 г. Спадът в началото на периода се дължи на намаляването в този период на количествата на превозените товари. От 2009 г. се наблюдава тенденция на увеличение на процентния дял на железопътния транспорт в общото количество на извършената работа в транспортната система на страната, въпреки че продължават да намаляват количествата на превозените товари. Това се дължи на изключително резкия спад в превозната дейност на морския транспорт, който в началото на разглеждания период е водещ по отношение на извършената работа в националната транспортна система, а в края на периода участието му е незначително.

В таблица 17 са представени данни за промените в средното превозно разстояние на един тон товар, превозен с железопътен транспорт на територията на страната при осъществяването на вътрешни и международни превози.

Средното превозно разстояние на един тон товар при превоз по железопътен транспорт варира в рамките от 232,6 км. отчетени през 2011 г. до 258,5 км. през 2018 г. За разглеждания период средното превозно разстояние на един тон товар, независимо от колебанията, е нараснало с 19,2 км., съответно от 239,3 км. през 2007 г. до 258,5 през 2018 г.

Таблица 17: Промени в средното превозно разстояние на един тон товар при железопътните превози за периода 2007 – 2018 г. (км.)

Показатели \ Годиш	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Вътрешни превози	245,4	235,6	230,2	226,9	223,3	224,6	234,1	246,8	244,2	244,3	245,2	258,2
Международни превози	223,1	244,3	253,9	261,4	254,9	254,9	256,8	264,9	261,7	235,1	245,3	259,3
Общо	239,3	238,1	236,7	236,8	232,6	233,2	239,8	251,2	249,4	241,4	245,2	258,5

Източник: НСИ и изчисления на автора

В таблица 18 са представени данни за превозените количества опасни товари с железопътен транспорт за периода 2007 – 2018 г. Съотношението на превозените опасни товари, спрямо общото количество на товари, превозени с железопътен транспорт през разглеждания период варира в широки граници. Най-малък дял имат превозите на опасни товари през 2015 г. – 15,54%, а най-висок през 2010 г. – 54,85%.

Таблица 18: Превозени с железопътен транспорт опасни товари за 2007 – 2018 г. (хил. т.)

Година Видове товари	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Експлозиви	485	474	117	320	376	299	165	130	2	1	-	-
Газ - сгъстен, втечен, разтворен под налягане	2361	2726	2253	2322	1955	1362	1188	989	317	378	551	542
Запалителни течни вещества	5111	4607	3629	3459	3815	3672	3799	4002	571	797	1985	1911
Запалителни твърди вещества	39	28	19	31	16	13	-	-	-	-	-	-
Леснозапалими вещества	13	12	34	12	12	14	21	13	1	-	-	-
Вещества, които при контакт с вода отделят запалими газове	27	22	9	28	32	14	2	3	2	1	1	1
Окислителни	-	-	-	-	-	-	-	-	58	42	89	112
Органични пероксиди	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Токсични вещества	15	10	12	14	6	8	4	2	3	2	1	-
Инфекциозни вещества	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Радиоактивни материали	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Корозиви	7,8	861,8	983,4	911,9	1025,1	927,6	1191,7	1138,4	1300,1	1190,9	1520,4	1372,1
Други опасни субстанции	0,1	0,0	0,1	-	0,1	19,3	21,2	24,8	21,5	28,7	12,1	17,5
Общо	8060	8740	7055	7097	7237	6328	6392	6301	2275	2441	4159	3955

Източник: НСИ

Данните показват, че по-голямата част от количествата превозени опасни товари за целия разглеждан период са от три групи „Газ – сгъстен, втечен, разтворен под налягане“ и „Запалителни течни вещества“, а товарите от други групи като „Органични пероксиди“, „Инфекциозни вещества“ и „Радиоактивни материали“ се превозват в незначителни количества с же-

лезопътен транспорт. За разглеждания период най-голямо е увеличението на превозваните товари от групата „Корозиви“, които от 7,8 хил. тона през 2007 г. достигат до 1372,1 хил. тона през 2018 г.

Таблица 19 представя данни за извършената работа от железопътния транспорт при превозите на опасни товари за периода 2007 – 2018 г. От данните е видно, че основната част от транспортната работа при превоза на опасни товари е извършена при превозването на стоки от четири групи: „Газ – сгъстен, втечен, разтворен под налягане“, „Запалителни течни вещества“, „Корозиви“ и „Експлозивни“, а останалите групи опасни товари имат минимален или незначителен дял.

Таблица 19: Извършена работа от железопътния транспорт при превоз на опасни товари за периода 2007 – 2018 г. (млн. ткм)

Години Видове товари	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Експлозивни	120	122	32	90	97	74	37	34	-	-	-	-
Газ – сгъстен, втечен, разтворен под налягане	655	775	655	703	573	361	316	252	85	89	154	141
Запалителни течни вещества	789	678	404	343	433	447	422	548	135	191	509	491
Запалителни твърди вещества	1	1	1	1	1	1	-	-	-	-	-	-
Леснозапалими вещества	2	2	4	2	2	3	10	6	-	-	-	-
Вещества, които при контакт с вода отделят запалими газове	12	8	4	9	13	6	1	1	1	1	-	-
Окислителни	-	-	-	-	-	-	-	-	17	12	29	33
Органични пероксиди	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Токсични вещества	5	4	5	5	2	3	2	1	1	1	-	-
Инфекциозни вещества	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Радиоактивни материали	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Корозиви	2,9	347,2	398,3	362,5	405,6	370,7	482,1	483,2	493,2	442,4	555,5	460,0
Други опасни субстанции	-	-	-	-	-	11,0	10,5	9,8	9,2	12,5	4,8	5,7
Общо	1587	1937	1503	1516	1527	1277	1279	1335	742	749	1253	1131

Източник: НСИ

Съотношението на извършената транспортна работа при превозването на опасни товари към общото количество на извършената работа от железопътния транспорт, през разглеждания период варира в широки граници от 20,32% през 2015 г. до 49,47% през 2010 г., а за 2018 г. е 29,57%. Може да се отбележи, че в периода 2009 – 2012 г. когато световната финансова и икономическа криза се отрази най-съществено върху търсенето на превози на транспортния пазар в България, превозите на опасни товари имат най-висок относителен дял спрямо общото количество превозени товари с железопътен транспорт. През периода 2009 – 2012 г. над 50% от превозените количества товари са опасни, а над 44% от извършената работа от товарния железопътен транспорт е осъществена при превоз на опасни товари.

Таблица 20: Превозени с железопътен транспорт основни видове товари (хил.т.)

Основни видове товари \ Години	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Продукти на селското стопанство, лова и горското стопанство	561,3	358,9	213,0	513,2	290,3	455,6	249,2	133,9	131,2	202,6	152,0
Каменни и лигнитни въглища, суров петрол и природен газ	10,3	37,2	1,1	4,4	-	3311,3	3674,1	2998,1	1314,5	470,9	2708,2
Метални руди и други продукти на минната и каменодобивната промишленост	3291,5	2087,6	1577,8	1631,3	1435,3	2548,9	1321,7	2826,2	2574,0	2938,6	2876,1
Хранителни продукти, напитки и тютюн	235,9	198,8	218,5	199,1	234,9	122,6	172,1	297,3	330,3	264,0	208,3
Текстил и текстилни изделия, гладка кожа и кожени изделия	17,6	5,7	4,0	4,9	6,6	7,2	6,8	17,5	20,3	13,1	11,6
Дърво и изделия от дърво и корк, слама и материали за плетене, целулоза	518,1	242,8	287,2	318,0	346,4	269,9	214,5	249,0	209,4	127,5	135,4
Кокс и рафинирани нефтопродукти	6729,9	5431,3	5438,2	5399,1	4771,9	1449,8	1047,7	1204,2	1301,0	1774,6	2434,7
Химикали, химически продукти и синтетични влакна, продукти от каучук и пластмаса	2465,5	1502,3	1581,6	1792,3	1570,0	1675,5	1728,6	2121,1	1810,8	2328,4	2104,7
Други неметални минерални продукти	746,4	302,6	184,8	185,6	368,6	405,8	351,7	802,7	781,0	780,3	921,4
Основни метали, метални изделия, с изключение на машини и оборудване	3315,2	1838,6	2056,4	2517,9	1785,2	764,7	784,4	819,1	763,8	869,8	940,4
Машини и съоръжения, канцеларска и електронноизчислителна техника	80,4	43,6	59,2	85,6	61,4	48,4	36,1	63,1	87,3	40,2	41,2

Тенденции в развитието на сухопътния товарен транспорт в България

Продължение

Транспортно оборудване	186,9	92,7	267,7	276,9	188,1	176,1	183,9	182,6	142,7	140,0	102,0
Мебели, други фабрични изделия,	2,3	0,7	0,3	0,2	0,2	0,2	0,3	4,1	2,1	1,8	3,7
Вторични суровини, битови и други отпадъци	231,1	61,7	72,3	52,4	69,3	788,0	798,1	716,1	615,6	719,3	744,2
Поща, пратки	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Оборудване и материали, използвани в превоза на товари	103,5	66,1	66,5	48,2	37,7	46,7	22,6	36,3	51,3	35,1	38,6
Товари, превозвани по време на преместване на домакинства и офиси	-	-	-	-	-	0,6	-	0,1	-	-	-
Групирані товари: смес от типове товари, които се превозват заедно	18,0	7,7	8,7	5,1	4,1	79,8	164,0	340,0	204,4	120,9	68,1
Неидентифицируеми товари	718,8	645,2	590,1	643,5	602,2	587,0	343,9	122,2	100,1	57,6	54,8
Други товари	482,8	360,9	312,1	474,0	697,3	800,8	2591,2	1701,5	3590,9	4847,4	897,0

Източник: НСИ

Забележка: Представените данни обхващат периода 2008 – 2018 г. тъй като от 2008 г. се води официална статистика за железопътните превози по основни видове товари.

Таблица 21: Извършена работа от железопътния транспорт при превоз на основни видове товари за периода 2008 – 2018 г. (млн. ткм)

Основни видове товари \ Година	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Продукти на селското стопанство, лова и горското стопанство	144,8	94,0	47,9	130,4	62,8	130,0	62,1	26,8	21,9	52,0	28,8
Каменни и дигнитни въглища, суров петрол и природен газ	3,6	7,4	0,4	2,1	-	305,1	462,5	386,6	271,5	134,0	377,0
Метални руди и други продукти на минната и каменодобивната промишленост	786,0	554,1	374,1	336,2	312,0	665,5	319,1	829,5	733,6	890,2	896,8
Хранителни продукти, напитки и тютюн	58,4	42,3	51,6	45,5	54,5	25,9	41,6	68,3	77,9	58,5	45,1
Текстил и текстилни изделия, гладка кожа и кожени изделия	5,5	1,3	0,7	0,9	1,4	1,5	1,5	5,3	6,3	3,5	2,9
Дърво и изделия от дърво и корк, слама и материали за плетене, целулоза	133,0	59,3	77,4	86,0	96,9	65,3	48,8	71,7	61,8	37,6	36,3
Кокс и рафинирани нефтопродукти	1296,0	928,1	963,9	912,8	750,8	375,2	267,6	323,6	323,5	462,1	628,4

Продължение

Химикали, химически продукти и синтетични влакна, продукти от каучук и пластмаса	782,1	529,4	527,1	595,7	531,1	613,4	629,1	694,0	632,0	755,8	635,3
Други неметални минерални продукти	186,7	72,4	46,0	53,8	115,6	128,1	120,0	206,9	197,1	189,9	230,9
Основни метали, метални изделия, с изключение на машини и оборудване	851,3	490,6	529,1	635,3	478,9	212,4	219,4	216,3	215,4	225,2	245,0
Машини и съоръжения, н.д., канцеларска и електронноизчислителна техника	22,9	11,9	15,7	24,4	15,9	13,0	9,8	18,7	27,3	11,4	11,5
Транспортно оборудване	62,8	28,9	71,2	66,4	41,4	33,7	30,9	29,6	22,8	23,4	17,4
Мебели, други фабрични изделия,	0,6	0,1	0,1	-	-	-	-	1,4	0,7	0,5	1,1
Вторични суровини, битови и други отпадъци	50,1	12,1	33,1	16,0	20,0	207,5	225,7	206,8	164,3	168,7	209,4
Поща, пратки	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Оборудване и материали, използвани в превоза на товари	27,3	18,4	20,7	17,8	13,8	15,5	7,5	13,5	16,7	12,8	14,9
Товари, превозвани по време на преместване на домакинства и офиси, багаж	-	-	-	-	-	0,2	-	-	-	-	-
Групирани товари: смес от типови товари, които се превозват заедно	6,1	2,8	3,2	1,8	1,4	31,7	90,9	124,4	76,7	52,5	28,6
Неидентифицируеми товари	253,9	220,0	220,1	242,9	223,4	205,5	118,8	37,5	36,7	19,5	23,4
Други товари	21,9	71,4	81,2	123,0	187,6	216,3	783,9	388,9	424,7	660,6	184,2

Източник: НСИ

Забележка: Представените данни обхващат периода 2008 – 2018 г. тъй като от 2008 г. се води официална статистика за извършената работа при железопътните превози на основни видове товари.

От 2008 г. Националният статистически институт започва да води официална статистика за превозените с железопътен транспорт основни видове товари (НСИ, 2019). В таблици 20 и 21 са представени данни за превозените количества основни видове товари и за извършената транспортна работа при превозването на отделните основни видове товари за периода 2008 – 2018 г. От

данните прави впечатление, че най-големи количества товари за разглеждания период са били превозвани от групите на „Метални руди и други продукти на минната и каменодобивната промишленост”, „Кокс и рафинирани нефтопродукти”, „Химикали, химически продукти и синтетични влакна, продукти от каучук и пластмаса” и „Други неметални минерални продукти”. Други групи товари като „Мебели, други фабрични изделия”, „Поща, пратки” и „Товари, превозвани по време на преместване на домакинства и офиси, багаж” са се превозвали в незначителни количества.

За разглеждания период най-сериозно намаление се наблюдава при превозените количества товари от групите „Кокс и рафинирани нефтопродукти”, „Основни метали, метални изделия, с изключение на машини и оборудване” и „Неидентифицируеми товари”, а най-същественото увеличение е при групите „Каменни и лигнитни въглища, суров петрол и природен газ”, „Вторични суровини, битови и други отпадъци” и „Други товари”.

Според данните в таблица 21 най-много тонкилометри са произведени при железопътния превоз на товари от групите „Метални руди и други продукти на минната и каменодобивната промишленост”, „Кокс и рафинирани нефтопродукти” и „Химикали, химически продукти и синтетични влакна, продукти от каучук и пластмаса”, а най-малко от групите „Мебели, други фабрични изделия”, „Поща, пратки” и „Товари, превозвани по време на преместване на домакинства и офиси, багаж”.

Най-голямо намаление на извършената транспортна работа за разглеждания период се наблюдава при товарите от групи „Основни метали, метални изделия, с изключение на машини и оборудване” и „Неидентифицируеми товари”, а най-голямо увеличение има при групите „Каменни и лигнитни въглища, суров петрол и природен газ” и „Други товари”.

В таблица 22 са представени данни за изминатите влаккилометри, извършените брутотонкилометри и събраните инфраструктурни такси от лицензираните железопътни превозвачи за 2018 г.

Представените данни недвусмислено сочат, че „БДЖ-Товарни превози” е водещата компания при транспортирането на товари (с 4081673 влаккм, 4108350 брутотонкм и 13859240 лв. заплатени инфраструктурни такси), съответно с 50,86% от общо изминатите влаккм, 48,70% от извършените брутотонкм и 49,41% от заплатените инфраструктурни такси за 2018 г. Втория железопътен превозвач по обем на товарните превози за 2018 г. е „БЖК” АД, съответно с 19,85% от общо изминатите влаккм, 23,15% от извършените брутотонкм и 22,43% от заплатените инфраструктурни такси (ДП НКЖИ, 2018). Останалата част от товарните превози е осъществена предимно от още пет железопътни превозвача („ГБД Товарни превози” ЕАД, „Булмаркет Рейл Карго” ЕООД, „Ди Би Карго България” ЕООД, Рейл Карго Кериър

България“ ЕООД и „Пимк рейл“ ЕАД). Останалите железопътни превозвачи (ДП „ТСВ“, „ДМВ Карго Рейл“ ЕООД, „Газтрейд“ АД, „Мини Марица изток“ ЕАД, „Експрес сервиз“ ООД и „Карго Транс Вагон България“ АД) имат незначително участие.

Таблица 22: Извършени товарни превози по железопътни превозвачи, изразени във влакилометри и брутотонкилометри и реализираните от тях приходи от инфраструктурни такси за 2018 г.

Железопътни превозвачи	Влаккм	Брутотонкм /хил/	Инфраструктурни такси /лв./
„БДЖ – Товарни превози“ ЕООД	4081673	4108350	13859240
„БЖК“ АД	1593544	1953320	6291001
„ТБД Товарни превози“ ЕАД	630204	588422	2295274
„Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД	614584	673864	2015918
„Ди Би Карго България“ ЕООД	493895	566732	1837588
Рейл Карго Кериър България“ ЕООД	357984	392897	1212254
„Пимк рейл“ ЕАД	103965	94298	260892
„Порт рейл“ ООД	47738	7323	116981
ДП „ТСВ“	56455	16107	86194
„ДМВ Карго Рейл“ ЕООД	41859	33226	64463
„Газтрейд“ АД	2804	1465	5880
„Мини Марица изток“ ЕАД	837	258	1305
„Експрес сервиз“ ООД	481	38	479
„Карго Транс Вагон България“ АД	48	4	53
Общо:	8026071	8436304	28047522

Източник: Годишен консолидиран финансов отчет ДП „НКЖИ“, 2018.

Изводи:

В обобщение на осъществения анализ може да се направят следните основни изводи за развитието на товарния железопътен транспорт на България за периода 2007 – 2018 г.

- Над две трети от превозените количества товари и извършената превозна дейност от железопътния транспорт се осъществява при извършването на превози във вътрешно съобщение;

- През първата половина на разглеждания период значително намаляват количествата на превозените товари и размера на осъществената транспортна работа. През втората половина на периода количествата товари и извършената превозна дейност започват плавно да нарастват, но към 2018 г. продължават да са съответно с 32,45% и 27,03% по-ниски от началната 2007 г.;
- Дяловото участие на товарния железопътен транспорт в общото количество на превозените товари в националната транспортна система е намаляло за разглеждания период с 3,57%;
- Увеличението на процентното участие на извършена работа от железопътния транспорт към общото количество на извършената работа в националната транспортна система се дължи на влошеното състояние на българския морски транспорт, а не е в следствие на подобрене на показателите на железопътните превози;
- Средното превозно разстояние на един тон товар, превозен с железопътен транспорт, е нараснало с 19,2 километра за разглеждания период;
- Над една трета от извършените товарни железопътни превози са осъществени при превозването на опасни товари;
- С товарен железопътен транспорт са превозвани предимно стоки от следните основни видове: „Метални руди и други продукти на минната и каменодобивната промишленост”, „Кокс и рафинирани нефтопродукти” и „Химикали, химически продукти и синтетични влакна, продукти от каучук и пластмаса”;
- Към 2018 г. съществуват 14 железопътни превозвача с лиценз за извършване на товарни превози, но реално функционират и извършват значима дейност само 7-8 от тях;
- Близко половината от превозените количества товари и извършената превозна дейност в товарния железопътен транспорт се осъществяват от „БДЖ-Товарни превози” ЕООД;
- Въпреки увеличаващия се брой на лицензираните железопътни превозвачи, това не води до привличането на допълнителни товари към железопътния транспорт.

Силни и слаби страни, възможности и заплахи за бъдещото развитие на сухопътния товарен транспорт на България

В редица стратегически документи на страната (Стратегия за развитие на транспортната система на Р България до 2020 г., Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г., Стратегия за развитие на пътната инфраструктура в Р България 2016 – 2022 г., Стратегия за развитие на железопътния

транспорт в Р България и план за оздравяване и развитие на групата „Холдинг БДЖ“ ЕАД за периода 2015 – 2022 г.) се представя SWOT-анализ за развитието на отделните видове транспорт. Разчитайки на информацията от стратегическите документи и на база осъществения анализ и направените основни изводи за развитието на сухопътния товарен транспорт на България в условията на либерализиран транспортен пазар, могат да се направят оценки за силните и слабите страни, както и на възможностите и заплахите за бъдещото развитие на сухопътните товарни превози:

Силни страни на сухопътния товарен транспорт:

- Висока степен на либерализация на транспортния пазар и висока степен на хармонизация на транспортното законодателство с това на Европейския съюз;
- Благоприятно географско местоположение на страната, даващо възможности за развитие на международните транзитни превози по направление на Ориент-Източносредиземноморския транспортен коридор, който преминава през държавата;
- Висока степен на изграденост и гъстота на съществуващата пътна и железопътна инфраструктура – България разполага с почти 20 хил. км. републикански пътища и над 5 хил. км. железопътни линии (с висока степен на електрификация);
- Проекти за развитие и модернизация на пътната и железопътна инфраструктура в процес на изпълнение;
- Наличие на обучен и високо квалифициран персонал, както и центрове за подготовка и повишаване квалификацията на кадрите;
- Развиващи се, добре организирани и конкурентни частни автомобилни превозвачи, опериращи по основната пътна мрежа на страната;
- Железопътния транспорт е по-екологично чист и безопасен в сравнение с другите видове транспорт и разполага с развити фериботни връзки (Варна – Иличовск, Варна – Поти/Батуми, Варна – Кавказ).

Слаби страни на сухопътния товарен транспорт:

- Недостиг на финансови средства за стандартно поддържане, модернизация и развитие на наличната пътна и железопътна инфраструктура, както и за развитие на научноизследователската и развойната дейност.
- Наличие на участъци с почти изчерпана пропускателна способност в пътната и железопътната инфраструктура и недостатъчна обвързаност с транспортните мрежи на съседните страни.

- Незадоволително състояние и ниво на поддържане на съществуващата пътна и железопътна инфраструктура. Съществуват участъци от инфраструктурната мрежа на България, които не са изградени по стандартите на Европейския съюз (Василев, Арnaudов, 2012).
- България се намира в климатична зона с големи температурни амплитуди (от минус 35 градуса по Целзий до плюс 45 градуса на сянка), които водят до проблеми при поддържането и експлоатацията на сухопътната инфраструктура.
- Влошаване експлоатационната дейност на транспортните предприятия поради лошата възрастова структура на превозните средства (предимно в железопътния транспорт), което води до сравнително ниско ниво на безопасност и сигурност при превозите.
- Слабо изградена мрежа от автомагистрала и скоростни пътища и липса на обходни пътища на населените места, водеща до влошена пътна безопасност, замърсяване на околната среда, повишени социални и енергийни разходи.
- Липсваща или недобра интеграция между железопътния и останалите видове товарен транспорт и недостатъчно използване на възможностите за развитие на комбиниран и интермодален транспорт.

Възможности за бъдещо развитие на сухопътния товарен транспорт:

- Очакван ръст на търсенето на транспортни услуги, породен от устойчивия икономически растеж на страната и развиващата се международна търговия, както и от развитието на земеделския и индустриалния сектор.
- Възможности за развитие на транзитните превози по направлението на транспортните коридори, пресичащи държавата и осигуряващо добри условия за свързване на Западна и Централна Европа с Близкия Изток и Азия.
- Ускоряване на процедурите при реализация на приоритетни инфраструктурни проекти и ефективно използване на Структурните и Кохезионните фондове на Европейски съюз.
- Повишаване на безопасността и надеждността на транспортните услуги чрез внедряване на интелигентни системи за управление и контрол на движението на превозните средства.
- Подобряване структурата на автопарка (въвеждане на нови енергийно-ефективни транспортни средства и увеличаване дела на използване на биодизел и други биогорива) и намаляване на зависимостта на транспортните компании от петролни продукти.

- Модернизация чрез инвестиции в инфраструктура и подвижен състав и повишаваща се конкурентоспособност на железопътния транспорт, породена от технологичното развитие на сектора.
- Подобряване на връзките с морските и вътрешно-водни пристанища и развитие на мрежа от интермодални терминали, съчетано със сътрудничество с железопътни превозвачи от съседните страни и/или спедитори, с цел предоставяне на комплексни услуги „от врата до врата”.

Заплахи пред развитието на сухопътния товарен транспорт:

- Възможности за възникване на нови икономически кризи, намаляващ трафик и спад на международните транзитни потоци през страната.
- Бавна и дълга подготовка на инфраструктурните проекти, което може да доведе до загуба на възможностите за ползване фондовете на ЕС и увеличаване на риска част от международните транзитни потоци да бъдат пренасочени през съседни страни;
- По-нататъшно влошаване качеството на пътната и железопътна инфраструктура в резултат на недостига на финансови средства за тяхното поддържане, експлоатация, модернизация и развитие.
- Задълбочаване на проблема с недостига на квалифициран и опитен експлоатационен персонал.
- Влошаване възрастовата структура и състоянието на подвижния състав в автомобилния и железопътния транспорт.
- Забавяне внедряването на интелигентни системи за управление на трафика.
- Забавяне реализацията на стратегическите инфраструктурни проекти, което не позволява развиването на скорости, които да направят предлаганата от железопътните превозвачи услуга конкурентна.

Заклучение

В бъдеще автомобилният транспорт на България ще продължи да изпълнява водещата си роля при превозите на товари, както по отношение на превозените количества товари, така и на извършената товарна транспортна дейност в националната транспортна система. Основна насока за комплексното му развитие ще е постигането в по-големите автомобилни фирми на оптимална структура на превозния парк, отчитайки конкретните експлоатационни условия и параметрите на товаропотоците.

Перспективите пред товарния железопътен транспорт на България са свързани основно с развитието на интермодалните превози, и в частност

с тези превози, при които се осъществява комбиниране с автомобилен превоз по основната дестинация. Този вид транспорт силно се поощрява от Европейския съюз, тъй като съдейства за намаляване на вредните емисии и разтоварване на автомобилните пътища от големия трафик.

Съгласуваността на превозната дейност на различните видове транспорт в страната и извън нея, при наличието на все по-усложняващи се вътрешни и международни икономически връзки, е особено важна задача в условията на членство в ЕС. Във връзка с усложняването на транспортния процес е необходимо да се използват различни схеми и варианти на работа, като се избират онези от тях, които осигуряват най-високи икономически резултати.

Използвана литература

- Бакалова, В., (2007). Икономически анализ на транспортната фирма, Издателство „Стопанство“, София. (Bakalova, V., 2007, Ikonomicheski analiz na transportnata firma, Izdatelstvo „Stopanstvo“, Sofia).
- Бакалова, В., Минков, Т. (2011). Прогнозиране и планиране на транспортната дейност, ИК-УНСС, София. (Bakalova, V., Minkov, T. 2011, Prognoziranje i planirane na transportnata deynost, IK-UNSS, Sofia).
- Бакалова, В., Минков, Т. (2012). Икономически анализ на транспортното предприятие, ИК-УНСС, София. (Bakalova, V., Minkov, T. 2012, Ikonomicheski analiz na transportnoto predpriyatie, IK-UNSS, Sofia).
- Бакалова, В., Николова, Хр. (2010). Икономика на транспорта, Издателство „Стопанство“, София. (Bakalova, V., Nikolova, Hr., 2007, Ikonomika na transporta, Izdatelstvo „Stopanstvo“, Sofia).
- Василев, Е., Арnaudов, Б. (2012). Проектиране развитието на транспорта, ИК-УНСС, София. (Vasilev, E., Arnaudov, B., 2012, Proektirane razvitiето na transporta, IK-UNSS, Sofia).
- Димитров, Г. (2018). Динамика в развитието на товарния транспорт в условията на еврочленство, сп. Механика, транспорт, комуникации, том 16, бр. 3. (Dimitrov, G., 2018, Dinamika v razvitiето na tovarnia transport v usloviyata na evrochlenstvo, Mehanika, transport, komunikacii, tom16, br. 3).
- ДП НКЖИ (2018). Годишен консолидиран финансов отчет. (DP NKZHI, 2018, Godishen konsolidiran finansov otchet), available at: <https://www.rail-infra.bg/bg/216> (accessed 12 June 2020).
- МРРБ и МТИТС (2015). Стратегия за развитие на пътната инфраструктура в Р България 2016-2022 г. (MRRB i MTITS, 2015, Strategia za razvitie na patnata infrastruktura na R Bulgaria 2016-2022 g.), available at: <http://www.strategy.bg/StrategicDocuments/View.aspx?lang=bg-BG&Id=1005> (accessed 14 June 2020).

- МТИТС (2017). Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г. (MTITS, 2017, Integrirana transportna strategija v perioda do 2030 g.), available at: https://www.mtits.government.bg/sites/default/files/integrated_transport_strategy_2030_bg.pdf (accessed 12 June 2020).
- МТИТС (2015). Стратегия за развитие на железопътния транспорт в Р България и план за оздравяване и развитие на групата „Холдинг БДЖ“ ЕАД за периода 2015-2022 г. /проект/. (MTITS, 2015, Strategia za razvitie na zhelezopatnia transport v R Bulgaria i plan za ozdravyavane i razvitie na grupata „Holding BDZH“ EAD za perioda 2015-2022 g., /proekt/), available at: <https://www.rail-infra.bg/bg/31> (Accessed 16 June 2020).
- МТИТС (2010). Стратегия за развитие на транспортната система на Р България до 2020 г. (MTITS, 2010, Strategia za razvitie na transportnata sistema na R Bulgaria do 2020 g.), available at: https://www.mtits.government.bg/sites/default/files/transport_strategy_2020_last_r.pdf (accessed 14 June 2020).
- Мутафчиева-Бакалова, колектив (2016). Транспорт и застраховане, ИК-УНСС, София; (Mutafchieva-Bakalova, kolektiv, 2016, Transport i zastrahovane, IK-UNSS, Sofia).
- Николова, Хр. (2010). Организация на транспортната дейност и търговска експлоатация в транспорта, Издателство „Стопанство“, София. (Nikolova, С., 2010, Organizatsia na transportnata deynost i targovska eksploatatsia v transporta, Izdatelstvo „Stopanstvo“, Sofia).
- Николова, Хр. (2014). Развитие на транспортния сектор в България в контекста на стратегията за устойчиво развитие на транспорта и икономическата криза в страната, сп. Научни трудове на УНСС, бр.1/2014 г. (Nikolova, С., 2014, Razvitie na transportnia sector v Bulgaria v konteksta na strategiata za ustoychivo razvitie na transporta i ikonomicheskata kriza v stranata, sp. Nauchni trudove na UNSS, br. 1/2014).
- НСИ (2018). Брошура България. (NSI, 2018, Broshura Bulgaria), available at: https://www.nsi.bg/sites/default/files/files/publications/Brochure_Bulgaria2018.pdf (accessed 11 June 2020).
- НСИ (2019). Статистически годишник. (NSI, 2019, Statisticheski godishnik), available at: <https://www.nsi.bg/sites/default/files/files/publications/God2019.pdf> (accessed 16 June 2020).

TRENDS IN THE DEVELOPMENT OF THE LAND FREIGHT TRANSPORT IN BULGARIA

Chief Assist. Prof. Georgi Dimitrov, PhD
Department of Economics of Transport and Energy
University of National and World Economy
e-mail: g.dimitrov@unwe.bg

Abstract

The inland freight transport provides necessary goods and raw materials for manufacturing plants and the transportation of the finished products to the end users. It is an important factor for the rhythmic and timely supply to the commercial network with goods for the fulfilment of the everyday needs of the population for transport. The inland freight transport has a key role for the economic and social development of the country as it is a necessary condition for a normal functioning of all economic branches.

The functioning of the transport system is based mainly on the fact that any mode of transport has specific features which determine the sphere of its effective usage. Under the conditions of a market economy, the self-regulation of the transport system is largely carried out which arises in the clash between the striving transport companies (carriers) for the most effective organizing of their transport activities and the requirements from customers (shippers) for quality and cheap transport services.

In the current scientific study, the role of freight road and rail transport in the national transport system is consistently reviewed and analysed, as well as the quantities of goods transported by them and the performed freight transport work in the conditions of EU membership. The duration of the period under review (2007 – 2018) provides an opportunity to follow the main trends in the development of the inland freight transport in Bulgaria and based on that to develop guidelines and recommendations for its future sustainable development.

Key words: road freight transport, rail freight transport, transport work, transport development perspectives

JEL: O18, R41