

**В търсене на баланс при превозите на пътници в България**

Донка Желязкова

**In Search of Balance of Passenger Transportation in the Republic of Bulgaria**

Donka Zhelyazkova

**Abstract**

*Passenger transport is an important part of the country's transport system and objectively requires research and look for options for their optimization in the context of the idea of sustainable development. This segment of the transport market is becoming more and more dynamic in the face of globalization and sets new commitments for modern society to provoke it to contribute to environmental protection on the basis of individual decisions and the emergence of good practices by each member. This study investigates the structure of the transported passengers and the work carried out on modes of transport included in the Bulgarian transport system with the idea of establishing the existence or absence of a balance for the period 2006-2017. As a main result of the research is found that there is an imbalanced structure in the passenger transport sector of the country, which does not correspond to the EU-28 common transport policy aiming at the equal use of all options for passenger transport.*

*Keywords: passenger transport, balance.*

*JEL Code: L91, O18*

**Въведение**

Превозите на пътниците са важна част от транспортната система на страната и обективно налагат да бъдат изследвани и да се търсят варианти за тяхното оптимизиране в контекста на идеята на устойчиво развитие, което е обект на многоаспектно изследване на различни равнища (международно, национално, локално) от широк кръг автори<sup>1</sup>. Този сегмент от транспортния пазар става все по-динамичен в условията на глобализация и поставя нови ангажименти пред съвременното общество, провокирано да допринася за опазване на околната среда въз основа на индивидуални решения и подражаване на добри практики от всеки негов член.

Целта на настоящата разработка е да се анализира структурата на превозените пътници и извършената работа по видове транспорт в България за периода 2006 – 2017 г. и на тази основа да се провери наличието или липсата на баланс.

Изборът на периода на изследване в границите 2006 – 2017 г. кореспондира с идеята да се проследи влиянието, което оказва върху структурата на пътническите превози членството на България в Европейския съюз, което датира от 01.01.2007 г. Разработката среща известни ограничения по отношение на информационната осигуреност с официални статистически данни, които НСИ публикува със закъснение, което не предполага да бъдат направени анализи с максимална приближеност до актуалната обстановка на транспортния пазар в България.

---

<sup>1</sup> Federici, M., S. Ulgiati, D. Verdesca, R. Basosi, Efficiency and sustainability indicators for passenger and commodities transportation systems The case of Siena, Italy. // Ecological Indicators 3, 2003, pp. 155–169; Liu, X . S. Ma, J. Tian, N. Jia, G. Li, A system dynamics approach to scenario analysis for urban passenger transport energy consumption and CO<sub>2</sub> emissions: A case study of Beijing. // Energy Policy (85), 2015, pp. 253 – 270; Nikolaev, R., D. Zhelyazkova, T. Milkova. Modeling of Optimal Structure of Passenger Transport in Bulgaria. // 4rd International multidisciplinary scientific conference on social sciences & arts SGEM 2017, 24-30 August 2017 Albena, Bulgaria: conference proceedings – Book 1, Modern science. Economics & Tourism, Volume IV, pp. 525 – 532.

**ИЗВЕСТИЯ НА СЪЮЗА НА УЧЕНИТЕ – ВАРНА**

**Изследване структурата на превозените пътници и извършената работа по видове транспорт в България за периода 2006 – 2017 г.**

В структурата на превозените пътници и извършената работа по видове транспорт се открояват автобусните превози, които гравитират в рамките от 58,576% (2012) до 65,876% (2006) в състава на сухопътния транспорт, където се конкурират с жп превозите (вж. табл. 1).

Таблица 1. Структура на превозените пътници и извършената работа по видове транспорт в България за периода 2006 – 2017 г.

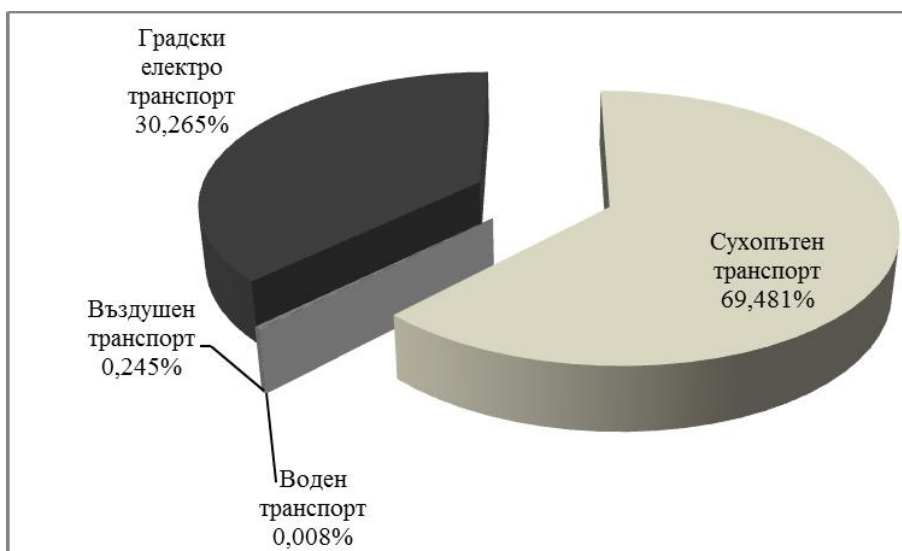
(%)

Превозени пътници												
Видове транспорт	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
<b>Общо</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>
<b>Сухопътен транспорт</b>	69,481	67,951	67,371	66,295	65,049	64,632	62,066	62,486	63,656	64,984	65,473	62,330
Железопътен транспорт	3,606	3,600	3,647	3,661	3,583	3,662	3,490	3,598	3,482	3,150	2,992	2,833
Автобусен транспорт	65,876	64,350	63,724	62,634	61,466	60,970	58,576	58,889	60,174	61,834	62,481	59,497
<b>Воден транспорт</b>	0,008	0,026	0,027	0,028	0,020	0,022	0,026	0,020	0,013	0,016	0,017	0,015
Морски транспорт	0,001	0,001	0,001	0,000	0,002	0,002	0,003	0,003	0,004	0,004	0,003	*
Речен транспорт	0,008	0,025	0,027	0,028	0,018	0,020	0,023	0,016	0,009	0,012	0,013	*
<b>Въздушен транспорт</b>	0,245	0,242	0,285	0,255	0,277	0,336	0,291	0,313	0,336	0,313	0,326	0,294
Градски електро транспорт	30,265	31,781	32,317	33,422	34,655	35,009	37,617	37,154	35,995	34,687	34,185	37,362
Извършена работа												
Видове транспорт	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
<b>Общо</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>
<b>Сухопътен транспорт</b>	75,864	76,301	74,473	72,044	69,300	69,097	71,355	70,362	72,093	74,591	73,236	70,349
Железопътен транспорт	11,959	11,563	10,751	12,265	11,447	11,063	10,832	10,581	9,332	8,383	7,812	8,434
Автобусен транспорт	63,905	64,738	63,721	59,779	57,852	58,034	60,523	59,781	62,761	66,208	65,424	61,913
<b>Воден транспорт</b>	0,000	0,005	0,005	0,006	0,011	0,011	0,017	0,012	0,011	0,011	0,027	0,029
Морски транспорт	0,000	0,003	0,003	0,004	0,010	0,010	0,013	0,014	0,010	0,010	0,025	*
Речен транспорт	0,000	0,001	0,001	0,002	0,001	0,001	0,002	0,001	0,001	0,001	0,001	*
<b>Въздушен транспорт</b>	18,927	18,566	20,568	21,240	23,303	24,063	20,371	21,660	22,057	19,683	20,731	21,338
Градски електро транспорт	5,209	5,128	4,954	6,710	7,386	6,829	8,257	7,967	5,839	5,715	6,007	8,284

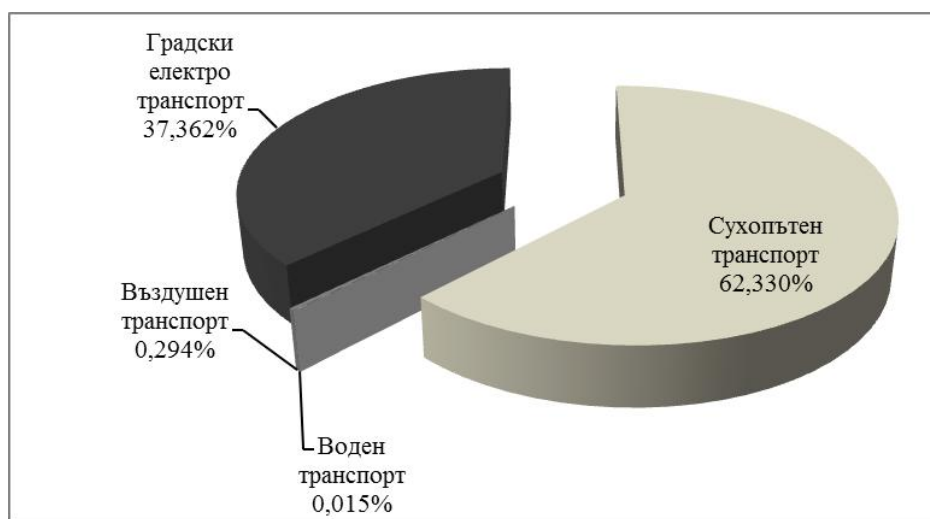
*Източник: На база данни от НСИ.*

*Легенда: „\*“ – липсват данни от НСИ.*

На фиг. 1 и 2, които визуално представят структурата на превозените пътници през 2006 г. и 2017 г., тоест в началото и в края на изследвания период, наблюдаваме, че има известно пререструктуриране в транспортния сектор на страната. Забелязва се, че намалява относителният дял на превозените пътници от сухопътния транспорт със 7,151% и друга положителна тенденция е нарасналият относителен дял на градски електро транспорт от 30,265% на 37,362%. Тези тенденции на развитие могат да се възприемат като подкрепящи еволюционния растеж на сектора по посока на намаляване вредните емисии, отделяни в атмосферата, но притеснителен е фактът, че намалява експлоатационната активност на железопътния транспорт с 0,773% през 2017 г. спрямо 2006 г.



Фигура 1. Структура на превозените пътници през 2006 г.



Фигура 2. Структура на превозените пътници през 2017 г.

Реално железниците запазват един среден относителен дял на превозените пътници в размер на 3,497%, което доказва тяхното незначително участие в миграционните процеси на българското население. Причинно-следствената обусловеност на този факт можем да

свържем в най-голяма степен с нивото на обслужване на клиентите.

Удовлетвореността на пътниците от предоставената транспортна услуга се определя от:

- комплексност на обслужването, тоест възможност за комбиниране на различни услуги, които предоставя железницата, на основата на един билет;
- времеви фактор (продължителност на пътуване, спазване на разписание и др.);
- баланс между качеството на услугата и цената на билета;
- условия, в които се осъществява транспортния процес – интериор и хигиена на вагона, купето, общите части, санитарни възли и пр.;
- индивидуалния подход и подготовката на човешкия ресурс, участващ в процеса;
- сигурност на превоза и др.

Изискванията в очертаните насоки по отношение на БДЖ могат да бъдат завишени, въпреки че компанията полага усилия да адаптира своя продуктов портфейл към условията на пазарната конюнктура с предлагането на такива възможности като<sup>2</sup>:

- InterRail, който представлява билет за многократно пътуване с влак (и някои фериботи) в 30 страни на Европа.
- CityStar оферта, която позволява ползване на значителни отстъпки от цената на билет за отиване и връщане до някои европейски държави като Чехия, Словакия, Румъния, Гърция, Унгария.
- Balkan Flexipass е билет, предназначен за пътуване с влак на територията на България, Румъния, Македония, Гърция, Турция, Сърбия, Черна гора, Босна и Херцеговина и Република Сръбска.
- RailPlus карти, предоставящи намаления от 25% за младежи (RailPlus „-26M“), възрастни граждани (RailPlus „S“) и постоянни клиенти (RailPlus „O“) при пътуване с влак в цяла Европа (железниците на Австрия, Белгия, България, Великобритания, Северна Ирландия, Германия, Гърция, Дания, Испания, Ирландия, Италия, Латвия, Литва, Люксембург, Македония, Норвегия, Полша, Португалия, Румъния, Словакия, Словения, Унгария, Украйна, Финландия, Франция, Хърватия, Холандия, Чехия, Швейцария, Швеция, Югославия).
- Възможност за закупуване от България на билети от системата на немските железници (DB Bahn).
- Регионален билет, който се издава за пътнически и бърз влак втора класа и важи за пътуване в дните вторник, сряда и четвъртък.

Усилията на компанията не могат да бъдат пренебрегнати, но интересът към железниците през 2017 г. отбелязва най-ниски нива, което противоречи на принципите за устойчиво развитие на транспортната система, предвид завишеният интерес на пътници към услугите на автобусните превозвачи.

Факторите, на които отдаваме преориентирането на пътниците към автобусния транспорт, са следните по-важни:

- Неговата гъвкавост и достъпност до населени места без необходимост от включване на друг вид транспорт.
- Гъстотата на републиканската пътна мрежа, а от там и на вариантите за маршрути, които осигуряват придвижване на населението на принципа „от врата до врата“, без необходимост от смяна на транспортното средство (без прекачване).
- Бързина на придвижване.

---

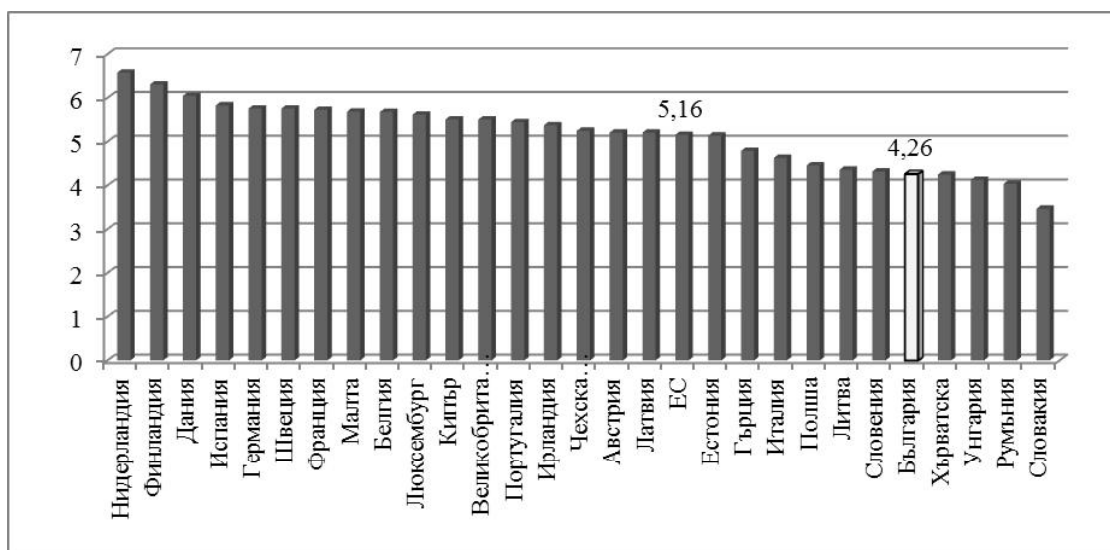
<sup>2</sup> БДЖ. Достъпен на: <<http://www.bdz.bg/bg/>> (08.07.2018).

- Баланс между цената на билета и качеството на транспортната услуга и др.

Предвид териториалният обхват на Република България от 111 хил. кв. км в рамките на светлата или тъмната част от денонощието е възможно да се достигне до всяка точка от страната, което е предпоставено от високата степен на изграденост на пътища и превръща автобусния транспорт в предпочитан. Въпреки, че следва да отбележим сериозните проблеми на държавата във връзка не с количествените измерители, а с качествените параметри на пътните настилки, които обезпечават трафика на превозните средства.

Оценката на показателя за „Качество на пътната инфраструктура“ на страните членки на ЕС-28, в т.ч. и на България, е измерител, който се формира на базата на проучване на Световния икономически форум, като се използва скала от 1 (изключително слабо развита) до 7 (обширна и ефективна). Стойността за ЕС се изчислява като средна аритметична величина. Оценки за качеството на транспортната инфраструктура на България са сравнително ниски за всички видове транспорт: пристанищната (3,01), летищната (4,12) и пътна инфраструктура (4,26) според доклада за Глобална конкурентоспособност през 2017 г. на Световния икономически форум<sup>3</sup>.

На фиг. 3 ясно се вижда, че оценката за качеството на пътната инфраструктура на България е под средната за ЕС с 0,90 пункта (което е с 0,53 пункта по-висока от оценката за периода 2015 – 2016 г.), като единствените страни с по-ниски оценки по този показател са Хърватска, Унгария, Румъния и Словакия. Всички останали държави са отчели по-високи резултати, което е индикатор, че България изостава в развитието по отношение на качествените параметри на транспортната мрежа. Този факт е неблагоприятен от стратегическа гледна точка, т.к. страната не разполага със сериозна ресурсна осигуреност, на базата на която да развива производствен потенциал и това предполага да се инвестира в транспортна инфраструктура, за да може икономиката да се стабилизира като привлича трафик на пътници и товари от и за Европа.



Фигура 3. Оценка за качеството на пътната инфраструктура на страните от ЕС за периода 2016 – 2017 г.

<sup>3</sup> World Economic Forum Global Competitiveness Report. Достъпен на: <[https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/scoreboard/countries/bulgaria/investments-infrastructure\\_en](https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/scoreboard/countries/bulgaria/investments-infrastructure_en)> (08.08.2018).

Друга транспортна алтернатива, която поетапно разширява мащабите на своята значимост при осъществяване на пътуванията на гражданите е въздушният транспорт. Логично той няма висок относителен дял в броя на пътниците, предвид цените на билетите, но по отношение на показателите за извършена работа отчита приблизително 1/5 от общия обем, измерени в млн. пътнички километри. Това, разбира се, се дължи на неговото основно предимство да преодолява големи дистанции в сравнително тесни времеви граници.

Наблюдава се подчертан интерес към транспортирането на пътници по въздух, който е продиктуван от една страна от наличието на четири международни летища (София, Бургас, Варна и Пловдив), осигуряващи достъп до авиопревозите на българските граждани в сравнително кратки времеви диапазони, поради тяхното относително равномерно разположение на територията на страната, а от друга от засилването на конкуренцията в този пазарен сегмент. Най-голямата българска авиокомпания е „България Ер“ АД. Тя извършва редовни полети от София, Варна и Бургас до 27 основни града в Европа и Близкия изток, а също така чартърни и бизнес полети по заявка до над 100 дестинации. Останалите авиокомпании, които са лицензирани и предлагат чартърни превози на пътници и товари до и от страната, са съответно Air Via” ООД, „Bulgarian Air Charter” ООД, „Heli Air Services” ООД и много други.

В контекста на съвременните икономически условия в световен мащаб все по-голяма популярност набират т. нар. нискотарифни авиокомпании, които допринасят за повишаване на конкуренцията във въздушния транспорт на Република България, тъй като тези компании се стремят да продават евтини превози на база значително съкращаване на разходите за обслужване на полетите и клиентите без това да застрашава безопасността на пътниците.

Реципрочни резултати регистрира градския електро транспорт, при който са високи относителните стойности на превозените пътници, над 34% през целия изследван период, но извършената работа не надвишава 8,284% (2017). Ограниченият периметър на движение в рамките на населените места, които разполагат с изградена инфраструктура за експлоатация на този вид транспорт, е причината за обемите извършена работа, която се намира в пряка зависимост от дължината средното превозно разстояние, измерена в километри.

Спецификата на обществения градски транспорт свързваме с необходимостта регулярно по определен график и маршрут да се осигурява възможност за мобилност на гражданите в населените места. Допълнително, градски електро транспорт се отличава със специфична характеристика по отношение на материално-техническата база, необходимо за обезпечаване на неговата транспортна способност, която го лишава от гъвкавост и адаптивност при промяна на пътната обстановка и целия комплекс от фактори на външната среда, в резултат на ограниченията, които поставя необходимостта от специално изградената инфраструктура, снабдена с електрически ток за задвижване на превозните средства.

### **Дисбаланс при превозите на пътници в България**

Независимо от причините следва да фокусираме вниманието върху дебалансираната структура на пътническите превози в България и да поставим акцент на нейното влияние върху околната среда. Фактът, че българският гражданин приоритетно избира автобусният превоз, е показателен за замърсяването, което се акумулира в атмосферата. За преодоляване на този сериозен по своя характер проблем пред пътническия транспорт следва да се поставят мотиватори, които да насочат потребителския интерес главно към железопътната алтернатива като природосъобразен вариант за осъществяване на превози. Това ще се превърне в реалност единствено на база инвестиции и иновации, които да трансформират българските железници в бързи, комфортни, атрактивни и търсени на транспортния пазар.

Предприемането на тази стъпка изисква модернизирани както на инфраструктурата,

така и на подвижния състав, което ще допринесе за интеграцията на българската железница към европейското транспортно пространство. Необходимо е обаче да се отчита и спецификата при осъществяването превозите на пътници. Особеност при тези превози е осигуряването на желано ниво на обслужване, което касае от една страна комфортната материално техническа база, сигурността, спазването на разписанието и пр., но и осъществяването на личен контакт между пътниците и обслужващия персонал при създаването и потреблението на транспортната услугата, които съвпадат по време и място и се осъществяват в присъствието на клиента.

### **Заклучение**

Промените в заобикалящата среда са пряк резултат от човешката дейност, а транспортът е един от секторите, влияещи неблагоприятно върху състоянието на екосистемата в глобален мащаб. Облекченият режим при пътуванията на гражданите, икономическите условия и личните интереси на хората са основни мотиви, водещи до повишаване на тяхната мобилност. Това налага да бъдат осигурени условия, които да насочат пътничко потоците към приоритетно използване на тези транспортни алтернативи, които се отличават с най-ниска степен на влияние върху природата, каквито са железопътните превози. Стремещт към балансирана структура при осъществяване на пътническите превози ще позволи да бъдат експлоатирани силните страни на отделните транспортни варианти, като същевременно ще съдейства до известна степен за ограничаване влиянието на техните недостатъци във възможно най-тесни граници.

### **Използвана литература**

1. БДЖ. Достъпен на: <<http://www.bdz.bg/bg/>> (08.07.2018).
2. Национален статистически институт (НСИ). Достъпен на: <[www.nsi.bg](http://www.nsi.bg)> (21.08.2018).
3. Federici, M., S. Ulgiati, D. Verdesca, R. Basosi, Efficiency and sustainability indicators for passenger and commodities transportation systems The case of Siena, Italy. // Ecological Indicators 3, 2003, pp. 155 – 169.
4. Liu, X . S. Ma, J. Tian, N. Jia, G. Li, A system dynamics approach to scenario analysis for urban passenger transport energy consumption and CO<sub>2</sub> emissions: A case study of Beijing. // Energy Policy (85), 2015, pp. 253 – 270.
5. Nikolaev, R., D. Zhelyazkova, T. Milkova. Modeling of Optimal Structure of Passenger Transport in Bulgaria. // 4rd International multidisciplinary scientific conference on social sciences & arts SGEM 2017, 24-30 August 2017 Albena, Bulgaria: conference proceedings – Book 1, Modern science. Economics & Tourism, Volume IV, pp. 525 – 532.
6. World Economic Forum Global Competitiveness Report. Достъпен на: <[https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/scoreboard/countries/bulgaria/investments-infrastructure\\_en](https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/scoreboard/countries/bulgaria/investments-infrastructure_en)> (08.08.2018).

### **За контакти**

доц. д-р Донка Желязкова  
Икономически университет – Варна  
d\_zhelyazkova@ue-varna.bg