



Списание за наука

„Ново знание“

ISSN 2367-4598 (Online)

Академично издателство „Талант“

*Висше училище по агробизнес и развитие на
регионите - Пловдив*

New Knowledge

Journal of Science

ISSN 2367-4598 (Online)

Academic Publishing House „Talent“

*University of Agribusiness and Rural Development -
Bulgaria*

<http://science.uard.bg>

SURVEY ON THE INFLUENCE OF GLOBAL FINANCIAL AND ECONOMIC CRISIS ON THE TRANSPORT SECTOR

Dimitar Stoyanov Vergiev

University of agribusiness and rural development - Bulgaria

Abstract: The article considers the problem of the impact of the global financial and economic crisis on the development of the transport sector in Bulgaria. Despite the difficulties stemming from the financial crisis, there are some preconditions that favor the successful development of this branch in the country and prove its competitive advantage on the European labor market. The problem is key to a number of industries and the consequences of the crisis are extremely negative on a broad front. That is why we look at the problem first in national terms and then in tourism.

Keywords: direct investment, financial crisis, transport, globalization, consumption, capital.

ИЗСЛЕДВАНЕ ВЛИЯНИЕТО НА ГЛОБАЛНАТА ФИНАНСОВО – ИКОНОМИЧЕСКА КРИЗА ВЪРХУ ТРАНСПОРТНИЯ ОТРАСЪЛ

Димитър Стоянов Вергиев

Висше училище по агробизнес и развитие на регионите - Пловдив

Резюме: В статията се разглежда проблемът за влиянието на глобалната финансово-икономическа криза върху развитието на транспортния отрасъл в България. Въпреки трудностите, произтичащи от финансовата криза съществуват някои

предпоставки, които благоприятстват успешното развитие на този бранш в страната и доказват конкурентното му предимство на европейския пазар на труда. Проблемът е от ключово значение за редица браншове и последиците от кризата се отразяват изключително негативно на широк фронт. Затова разглеждаме проблема най-напред в национален план, а след това спрямо транспорта.

Ключови думи: преки инвестиции, финансова криза, транспорт, глобализация, потребление, капитали.

ВЪВЕДЕНИЕ

Кризата ни заварва неподготвени главно поради икономическата изостаналост на страната и непоследователната държавна политика през последните 20 години. Производителността на труда, доходите, конкурентоспособността, заетостта, социалната поляризация, състоянието на здравеопазването, образованието, науката, културата, инфраструктурата, екологията и други не са контролирани от МВФ и Световната банка. Човекът отсъства от ценностната система на наложената икономическа политика, качеството на живот на хората не е и все още не е в сферата на тази политика. Като малка страна със слаба развита и силно отворена икономика, България не остава изолирана от глобалната финансово-икономическа криза.

В началото кризата засяга отраслите строителството и недвижими имоти, но бързо се разпространява и засяга както транспортния отрасъл, така и повече или по-малко всички браншове.

Транспортният отрасъл е ключов за българската икономика, както поради неговата свързваща роля по отношение на останалите отрасли, така и заради собствения му принос в брутната добавена стойност и заетостта. Той подпомага развитието на икономиката на страната като дава възможност за достъп до различни пазари.

Основен фактор както за икономическото, така и за социалното развитие на дадена страна, е нейната транспортна инфраструктура. Тя влияе върху икономическия растеж, мобилността на трудовите ресурси, предлагането на транспортни услуги и като цяло върху конкурентността на българската икономика. Инвестициите в транспортна инфраструктура, подобряването на условията за превоз, както и качеството на предлаганата транспортна услуга, имат непосредствен ефект върху обема на превозите на пътници и товари.

Една от основните мерки на българското правителството за борба с кризата е стимулирането на инвестициите. В пакетите за стимулиране на инвестициите транспортният отрасъл има голямо участие, тъй като чрез инфраструктурните проекти се стимулира и търсенето на транспортни услуги.

Освен подобряване на инфраструктурата за всички видове транспорт правителството предприема мерки и за подобряване на транспортните услуги - като модернизирани на транспортния парк (например на обществения транспорт), въвеждане на интелигентни транспортни системи за управление на трафика и подобряване на информираността на потребителите, въвеждане на нови интегрирани транспортни схеми, осигуряване на висока безопасност и сигурност и др.

Като пример за изградена и действаща към момента интелигентна транспортна система е изградената към Агенция "Пътна инфраструктура" ЛІМА. ЛІМА Map и ЛІМА-мобилно приложение са уеб системи за информираност и визуализация на всички актуални събития по републиканската пътна мрежа. Приложение за подаване на сигнали и информация в реално време за всичко случващо се по републиканската пътна мрежа (път, знак, ремонт, временна организация на движението, инциденти,

катастрофи, проходи и др), администрация в реално време, чрез вътрешна система за управление, контрол и анализ¹.

Всички тези фактори могат да имат положителна роля за стимулиране на икономическото развитие на страната. В условията на икономическа криза разглежданите ефекти са важни при формирането на инвестиционната политика в транспортния отрасъл. Финансово-икономическата криза оказва натиск върху публичните финанси, което води до потенциално негативни въздействия върху развитието на транспортната инфраструктура. Модернизацията, безопасността и сигурността са едни от основните приоритети на приетата *“Стратегия за развитие на транспортната система на Република България до 2020 г.”*². Транспортният отрасъл, като част от регионалната и европейската транспортна зона, определя три приоритетни стратегически цели в българската транспортна политика, а именно: икономическа ефективност, устойчиво развитие и икономическо приобщаване.

В условията на икономическа криза, когато финансирането на инвестиционните проекти със собствени средства е силно затруднено, от голямо значение е създаването на реални възможности за усвояване на значителните по размер ресурси от европейските фондове и програми.

ВЛИЯНИЕ НА ФИНАНСОВО-ИКОНОМИЧЕСКАТА КРИЗА ВЪРХУ ТРАНСПОРТНИЯ ОТРАСЪЛ

За съжаление България не бе подмината от глобалната финансова и икономическа криза. Регистрира се чувствителен спад на икономиката, започнал най-вече от началото на 2009 г. Този факт дава своето отражение върху основните макроикономически показатели на страната. Като начало кризата в реалния сектор започва със свиване на производството и освобождаване на персонал, най-вече в експортно ориентирани отрасли поради намаляване търсенето и спад на експортните цени. Спад се отчита и в търсенето в железопътния, водния, въздушния и автомобилния транспорт. Много предприятия фалират, намаляват вътрешната и външната търговия, превозите на пътници и товари. Това се отразява негативно на всички фирми от сектора.

Кризата повлича лавинообразно редица европейски и български фирми в транспортния сектор. Намалява броят на превозваните товари, намалява тяхната цена на вътрешния и на международния пазар. Друг компонент, който много засяга транспортните фирми, е фалитът на голяма част от фирмите-партньори, с които до този момент работят, или ако не техния фалит, то поне невъзможността да заплащат извършената транспортна услуга. Това съответно намалява приходите на транспорта. Почти всяка година се завишават изискванията към шофьорите и превозвачите, например професионална компетентност и квалификация, важаща и за страните от Европейския съюз, различни курсове, сертификати и удостоверения, скъпи застраховки и винетки, лицензи и всяка година доказване на финансова стабилност. Всичко това е разходи в и без това утежнената обстановка на бранша.

Друг проблем за българския транспорт е, че в България има едни от най-скъпите горива в ЕС. Парадокс е, че всички големи вериги бензиностанции поддържат една и съща цена, а се твърди, че няма картелни споразумения.

Наред с другите негативни ефекти от кризата блокадите в Гърция силно затрудняват много български фирми, работещи често на гръцка територия. Освен генерираните загуби българските фирми губят една част от европейските си партньори

¹ <https://lima.api.bg/#>

² <https://www.mtitc.government.bg/page.php?category=451&id=3756>

именно заради невъзможността в определени срокове да обслужват поръчки за южната ни съседка.

След няколко поредни години, в които лизингът при купуване на автомобили е панацея за транспортния бизнес, идва и финансовата криза. Една част от фирмите, занимаващи се с транспорт, губят частично, а някои - и изцяло автомобилите си. Банките и лизинговите компании непрекъснато изземват автомобили, за които фирмите не могат да плащат вноските по банковите си кредити или лизингите си. Много от цените на активите, които се купуват преди кризата, падат драстично. На фирми, които са взели превозни средства на определена цена, се оказва, че по време на кризата, въпреки че са изплащали до момента автомобилите, банките и лизинговите компании ги изземват и им остава да плащат още много. Една част от фирмите успяват да реструктурират кредитите и лизинговите сделки така, че да могат да работят и нормално да ги обслужват, но други не успяват. Има случаи, в които за клиент, купил си актив в края на 2008 г. - и съответно направил първоначална вноска, както и още няколко месечни вноски, 6 или 9 месеца по-късно е по-изгодно да си купи същия актив чисто нов от официалния вносител на цена, по-ниска от остатъчния финансов дълг за вече използвания актив.

От началото на декември 2008 г. лизинговите сделки за товарни автомобили и строителна техника почти спират. Лизинговите компании започват да работят много внимателно, повишават изискванията си към клиентите и се въздържат от финансиране на клиенти от транспортния и строителния бранш. Някои от компаниите дори отказват да приемат документи за разглеждане. При тези, които разглеждат, тенденцията е към увеличаване на първоначалната вноска за нови автомобили – поне на 20%, а за употребявани – не по-малко от 30–35%, като камионите не трябва да са по-стари от 3–4 години. Повечето лизингови компании и преди финансовата криза изискват товарните автомобили да не са по-стари от 7 години в края на лизинга. Лихвите също се вдигат. Клиентите трябва да са с много добри финансови показатели и да не фигурират в регистъра на длъжниците за последните 5 години. Някои компании искат и допълнително обезпечение, други - товарни автомобили или недвижим имот, но и това не е гаранция, че сделката ще бъде одобрена. Превозвачи имат желание да продадат част от по-старите си камиони – на по 10 и повече години, но търсене няма. Наблюдава се отлив на желаещи да купуват товарни автомобили.

В резултат на икономическата криза се появява нов сектор на лизинговия пазар - продажба на активи втора ръка. Компаниите предлагат леки и товарни автомобили, машини, съоръжения и оборудване, иззети от клиенти, които са спрели да плащат погасителните си вноски. Активите се продават от 10 до 30% по-евтино от първоначалната им стойност. Купувачите могат да платят в брой или чрез вторична лизингова схема, като сами избират коя възможност да ползват.

На пазара с най-голям дял на предлагани активи втора ръка са от транспортния сектор и строителния бранш, които са и едни от най-засегнатите от кризата. Броят на иззетите активи се увеличава и те значително надвишават търсенето и възможностите за вторична реализация.

Не бива да се забравят и социалните ефекти от кризата в транспортния бранш. От освобождаването на персонал поради свиване на разходите, съкращения и фалити на фирми, породени от моментната ситуация и опитите на фирмите “да оцелеят”, много служители от бранша остават на улицата, а почти 70% от тях изплащат банкови заеми, лизинги и издържат семействата си. Такова е положението и в Европа.

Да не забравяме и друг проблем породен от кризата - *сивият сектор*, който набъбва и е много по-гъвкав. Никой не може да каже колко автобуси, самосвали,

камиони и други едрогарабитни возила в отчайващо техничко състояние пътуват по пътищата на страната.

Голямата междуфирмена задлъжнялост, която съществува на българския пазар, измерваща се в милиарди левове, също е причина, която пречи за нормалното развиване на бизнеса – инвестиции в нова техника, обучение на кадри, всяка една компания за всяка позиция трябва да има подготвени хора, било то шофьори и други служители. Превозвачите не получават плащанията си от партньорите си с месеци, а когато контрагентът фалира, загубата е невъзвратима. Практиката да се подават всяка година фирмени финансови отчети в Търговския регистър е добра, но информацията за това се публикува (е достъпна) със закъснение. Информацията от отчетите за предходната година стават достъпни едва към края на текущата. Все пак идеята е фирмите да успяват да се предпазят от партньори с влошени финансови показатели и донякъде да се елиминира рискът от неплащане на извършената услуга. Месеци наред това, което може да послужи като някакъв ориентир, са финансови отчети за стари периоди, както и капиталът, с който се е регистрирала фирмата (фирма с 2 лв. капитал определено буди съмнение). Немалко са случаите на преднамерени злоупотреби.



Графика 1

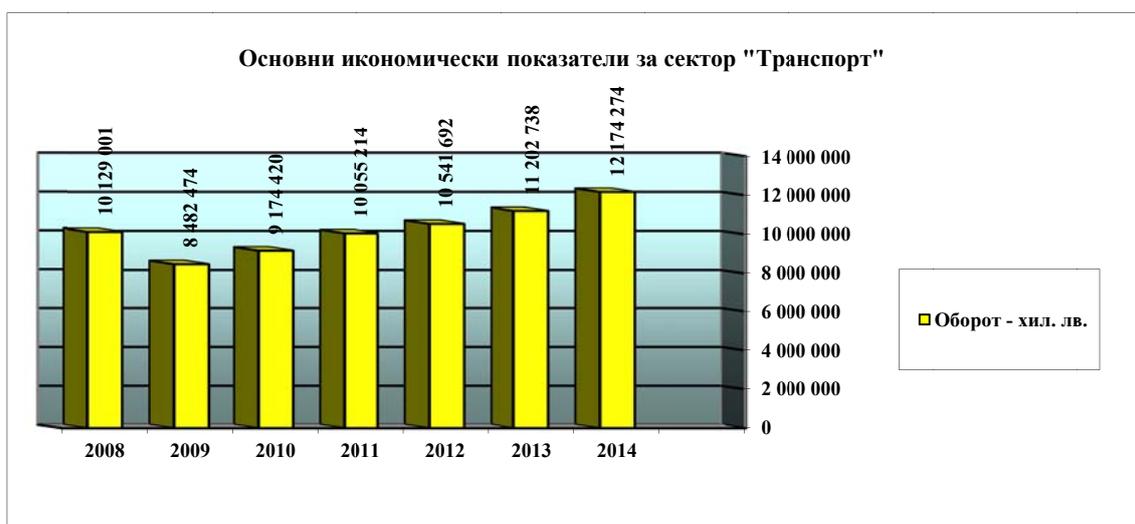
Източник: НСИ - http://www.nsi.bg/sites/default/files/files/data/timeseries/GDP_1.1.1_ESA_2010.xls

Анализирайки графика 1 се вижда, че делът на „Търговия, ремонт на автомобили и мотоциклети, транспорт, складиране и пощи, хотелиерство и ресторантьорство“ към БВП - производствен метод спада рязко през 2008 г - 97,1 и 2009 г. Най-трудна за разглежданите отрасли е 2009 г. - 95,4. Сравнявайки 2007 г. от преди кризата с 2009 г, когато кризата се осеща осезаемо в България, прави впечатление, че спадът в БВП е около 11,6%. През следващите години има завишение на показателите, но все още не може да се достигне стабилизиране на стойностите и нивата отпреди кризата. Макар да се отчита леко възстановяване на икономиката, разглежданите отрасли все още са в труден период.

Таблица 1. Основни икономически показатели за сектор „Транспорт“

Наименование	Код на Евростат	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Брой предприятия - бр.	11110	16,965	19,306	19,084	19,062	19,003	19,461	20,304
Оборот - хил. лв.	12110	10,129,001	8,482,474	9,174,420	10,055,214	10,541,692	11,202,738	12,174,274
Произведена продукция - хил. лв.	12120	10,122,217	8,445,005	9,298,598	10,259,156	10,759,406	11,373,535	12,115,434
Добавена стойност по факторни разходи - хил. лв.	12150	2,870,904	2,627,843	2,919,969	3,054,942	3,136,159	3,312,669	3,548,253
Покупки на стоки и услуги - хил. лв.	13110	8,077,307	6,545,624	7,097,380	7,973,606	8,468,964	8,883,348	9,581,124
Разходи за персонала - хил. лв.	13310	1,444,532	1,472,131	1,466,918	1,576,865	1,596,578	1,642,351	1,714,474

Източник: НСИ - <http://www.nsi.bg/bg/content/7681/>

**Графика 2**

Източник: НСИ - <http://www.nsi.bg/bg/content/7681/>

Разглеждайки таблица 1 и графика 2 се вижда, че значителното намаление на външното търсене оказва своето негативно влияние върху българската икономика. Външният шок от кризата задейства сложна верижна реакция на охлаждане на икономиката. Оборотите само за разглеждания сектор „Транспорт“ са много ниски през 2009 г. – 8 482 474 хил. лв. Тенденцията се запазва ниска и през следващите години, макар и с леко повишение. От 2013 г. може да се каже, че секторът започва леко да се възстановява от последиците от финансово-икономическата криза.

**Графика 3**

Източник: НСИ - <http://www.nsi.bg/bg/content/7681/>

В началото на кризата в България - през 2009 г., броят на предприятията в сектор „Транспорт“ е все още 19 306. През 2010 г., 2011 г. и 2012 г. броят им намалява поради фалита на голяма част от тях. През 2012 г. броят на предприятията в сектор „Транспорт“ спада на 19 003 бр, което е спад с около 1,57% спрямо 2009 г.

Както във всички други страни в Европа, криза вече се усеща осезаемо и у нас. Намалението в обема на транспортните услуги, фалитът на партньори в чужбина и у нас, спадът в цените на активите, и като цяло несигурността в икономиката, оказват своето негативно влияние върху търсенето и предлагането на кредити. Както гражданите, така и фирмите се оказват под двойната преса на свиващите се приходи и увеличаващите се разходи за финансиране. Някои банки увеличават едностранно лихвите по вече съществуващите кредити. Достъпът до кредити е силно затруднен по понятни причини. Банките, поради увеличаване дела на необслужваните кредити и поради условията на криза, увеличават изискванията си към клиентите, желаещи кредитиране. Банките намират редица основания за поддържане на високите нива на лихви (поскъпване на кредитния ресурс, набавян от външни и вътрешни източници, третирането на България като високорискова страна от международната финансова общност и т.н.). От 2011 г. започва да се наблюдава постепенно леко увеличение в кредитирането, което е признак за леко раздвижване на пазара, все още обхванат от кризата.

Преките чуждестранни инвестиции са входящите парични потоци в икономиката, даващи ѝ възможност да генерира ръст както в условията на криза, така и при възход. Преките чуждестранни инвестиции (ПЧИ) са основен източник на икономически растеж в България чрез прякото им въздействие върху brutния вътрешен продукт (БВП), разкриване на нови работни места и стимулирането на технологиите. ПЧИ допринасят за трансфера на технологии и прилагане на иновации от чужди икономики към местната. Така се дава възможност за развитие на местната икономика и изграждане на конкурентни предимства спрямо останалите участници в световната търговия и финанси. По време на криза преките чуждестранни инвестиции, заедно с фондовете и програмите на Европейския съюз, са едни от основните входящи парични потоци за икономиката.

**Графика 4**

Източник: НСИ - <http://www.nsi.bg/bg/content/1831>

От графика 4 се наблюдава, че въпреки кризата ПЧИ в предприятия от сектора „Транспорт, складиране и пощи“ макар и плавно имат тенденция към увеличаване през годините. При ПЧИ – общо за страната за всички отрасли се наблюдава спад в периода 2011 г. (21 644 918 хил. евро), 2012 г. (21 950 596, 10 хил. евро) и 2014 г. (21 581 579, 60 хил. евро), повлияно от световната финансово-икономическа криза³. Такъв спад за разглеждания сектор обаче не се отчита. Това означава, че чуждестранните инвеститори имат интерес към този сектор в България. Предимствата, които се рекламират пред чуждестранните инвеститори, са: ниски разходи за комунални услуги, ниски цени за наем на промишлени и други помещения, 10% ставка на корпоративния данък, евтина работна ръка, прилагане на тарифни режими на ЕС, двустранни договори за избягване на двойното данъчно облагане с много страни, подобряване на пътната инфраструктура, интермодална инфраструктура, пристанищна инфраструктура, индустриална инфраструктура и не на последно място потенциален пазар.

**Графика 5**

Източник: НСИ - <http://www.nsi.bg/bg/content/1734>, <http://www.nsi.bg/bg/content/1749>

³ <http://www.nsi.bg/bg/content/1831>

Морският транспорт едва през 2012 г. започва да се доближава към показателите от 2008 г. През 2009 г. спада с около 20,5% спрямо 2006 г.

Речният транспорт и към края на 2014 г продължава да е с много ниски показатели. Спадът от 2008 г. (6 351 хил. тона) към 2014 г. (4 529 хил. тона) е с 28,69%.

При обслужени пътници на летищата започва леко възстановяване от 2011 г. като към края на 2014 г. дори се отчита увеличение с около 25%. Този положителен тренд се дължи на все по-голямата глобализация, възстановяването в различна степен на икономиките, бързото пътуване до различни точки на света, както и на нискотарифните авиолинии.

При превозени пътници с железопътен транспорт се вижда тенденционен спад с 21,4696% от 2009 г. (31 360,20 хил. бр) към края на 2014 г. (24 627,30 хил. бр.). Тук влияние оказва не само кризата. Този спад се дължи и на неособено доброто състояние на железопътния транспорт, което кара пътниците да търсят други превози осигуряващи по-голям комфорт.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Всеки един от видовете транспорт заема съответно място в транспортната система на страната в зависимост от степента на задоволяване на различните потребности от превози. За характеризирание на това място може да се изхожда и от данните за обема на превозите на товари и пътници по всеки вид транспорт и неговия относителен дял в общия обем на превозите

От данните за морски, речен, железопътен, летищен и автомобилен транспорт се вижда, че най-кризисни са 2009 и 2010 г., когато кризата навлиза с пълната си сила и в България. След този пик на кризата настъпва леко, макар и плахо, подобрение на икономическите показатели. Този процес би могъл да се ускори при наличие на определени предпоставки: осигуряване на благоприятни условия за ускорено развитие на определени браншове, преодоляване на консервативните нагласи и липсата на креативен потенциал у голяма част от българските предприемачи, въвеждане на ефективни стимули за внедряване на нови технологии и др. Едва след осигуряването на тези условия българската икономика ще има възможност да се възстанови от кризата и да се нареди сред страните с устойчив растеж.

ЛИТЕРАТУРА

1. Ангелов, И. Световната икономическа криза и България, Годишник на УНСС, 2009, <http://yearbook.unwe.bg/bg/journalissues/article/6263>.
2. Сарийски, Г. Световната криза – произход и въздействие върху Българската банкова система, Издателство Симолини 93, София, 2011.
3. Дулевски, Л. Глобалната криза и предизвикателствата пред трудовите пазари, Годишник на УНСС, 2009, <http://yearbook.unwe.bg/bg/journalissues/article/6268>.
4. Къосева, Н. Икономически теории. НБУ, София, 2008.
5. Спасов, Т. Макроикономикс, Университетско издателство „Стопанство”, София, 2008.
6. Пиримова, В. Цикличност в икономиката. Форми, източници, механизми. Издателски комплекс- УНСС, София, 2014.
7. Петров, И. Антикризисни политики и мерки в областта на международния бизнес, Народостопански архив, 3, 2009.
8. Тодорова, В. Финансовикризи-история, еволюция и теория, ИК „Световит”, София 2014.

9. Eurostat, <http://ec.europa.eu/eurostat>.
10. <https://lima.api.bg/#>
11. <https://www.mtitc.government.bg/page.php?category=451&id=3756>
12. <http://www.nsi.bg/bg/content/1831>