**ДОКЛАД 2-1**

**за постигнатите резултати по**

**Работен пакет 2**

**„Анализ и оценка на икономическите, обществени и финансови въздействия на пандемията COVID-19 и развитие на транспортния сектор след нея“**

**Глава 1**

**„Анализ на ограничителните мерки и обема на превозите по сухопътен транспорт“**

**Изготвил: гл.ас. д-р Георги Димитров**

|  |  |
| --- | --- |
| **Номер на договора** | КП-06-ДК2/4 |
| **Заглавие на проекта** | ОЦЕНКА НА ИКОНОМИЧЕСКИТЕ, СОЦИАЛНИТЕ И ФИНАНСОВИТЕ ПОСЛЕДСТВИЯ НА ПАНДЕМИЯТА COVID-19 ВЪРХУ ТРАНСПОРТНИЯ СЕКТОР И МЕРКИ ЗА ВЪЗСТАНОВЯВАНЕ |
| **Тематично направление** | Социални, икономически и образователни аспекти на пандемията COVID-19 |
| **Начало на проекта** | 30.03.2021 г. |
| **Продължителност (мес.)** | 24 |
| **Базова организация** | УНСС |
| **Ръководител на проекта** | Проф. д-р Христина Николова |
| **Ел. поща** | hrnikolova@unwe.bg |
| **Партньорски организации** | - |
| **Интернет страница** | http://departments.unwe.bg/transport/bg |

# Анализ на ограничителните мерки и обема на превозите по железопътен транспорт

Анализираният период 2011 – 2020 година обхваща времето след световната финансова и икономическа криза и приключва с навлизането в световната криза предизвикана от КОВИД-19. Продължителността на периода (10 год.) позволява да се откроят основните тенденции в развитието на товарния железопътен транспорт. Основната цел на анализа е да се проследи въздействието на световната криза предизвикана от КОВИД-19 върху търсенето и предлагането на товарни и пътнически железопътни превози в България.

## Товарни превози по железопътен транспорт

Товарният железопътен транспорт има важна роля в националната транспортна система, като осъществява превози на стоки на средни и дълги разстояния. Вследствие на либерализацията на транспортния пазар, бе премахнат монополът на националната компания БДЖ и се разреши достъпа на частни железопътни превозвачи. Понастоящем функционират 15 превозвача, един е с лиценз за превоз на пътници, а 14 притежават лиценз за извършване на товарни железопътни превози.

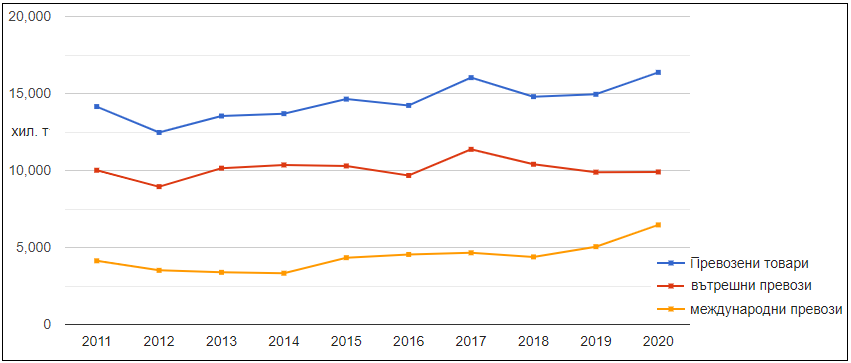
В таблица 1 са представени данни за количеството превозени товари от железопътния транспорт при извършването на вътрешни и международни превози. Данните показват, че за разглеждания период над две трети от количествата на превозените товари с железопътен транспорт са транспортирани при осъществяването на вътрешни превози. Делът на международните превози в общото количество на превозените товари от железопътния транспорт варира от 29,22 % през 2011 г. до 39,50 % през 2020 г., като най-ниско е било участието му през 2014 г. – 24,32 %, а най-високо през 2019 и 2020 г. съответно 33,82 % и 39,50 %.

***Таблица 1*** *Превозени количества товари от железопътния транспорт за периода 2011 –* 2020 г. (хил. т.)

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Години**  **Показатели** | **2011** | **2012** | **2013** | **2014** | **2015** | **2016** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** |
| Вътрешни превози | 10016,3 | 8953,4 | 10152,0 | 10360,7 | 10296,0 | 9677,1 | 11374,1 | 10405,8 | 9893,4 | 9906,2 |
| Международни  превози | 4135,7 | 3516,4 | 3386,9 | 3330,2 | 4339,1 | 4548,7 | 4655,8 | 4390,2 | 5054,7 | 6467,4 |
| **Превозени товари - общо** | **14152,0** | **12469,8** | **13538,9** | **13690,9** | **14635,1** | **14225,8** | **16029,9** | **14796,0** | **14948,1** | **16373,6** |

Източник: НСИ

През 2012 г. се наблюдава намаление на превозените количества товари с 1 682,2 хил. тона, което се равнява на намаление от 11,89 % спрямо началната 2011 година. След 2012 г. се наблюдава период на стабилизиране и леко нарастване на превозените количества товари, достигайки до 16 373,6 хил. тона през 2020 г. Общото количество на превозените товари с железопътен транспорт за разглеждания период е нараснало от 14 152 хил. тона през 2011 г. до 16 373,6 хил. тона през 2020 г. За разглеждания период превозените товари са се увеличили със 2 221,6 хил. тона, което се равнява на увеличение от 15,70 % спрямо 2011 г.



***Фигура 1*** *Превозени количества товари от железопътния транспорт за периода 2011 – 2020 г.*

Източник: НСИ

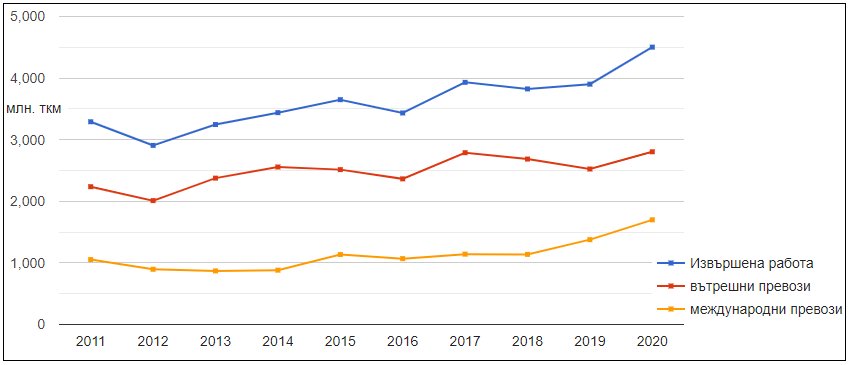
В таблица 2 са представени данни за извършената работа от товарния железопътен транспорт за периода 2011 – 2020 г. Над две трети от общото количество на извършената работа от железопътния транспорт на територията на страната за разглеждания период е осъществена при извършването на вътрешни превози.

***Таблица 2*** *Извършена работа от товарния железопътен транспорт за периода 2011 – 2020 г. (млн. ткм)*

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Години**  **Показатели** | **2011** | **2012** | **2013** | **2014** | **2015** | **2016** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** |
| Вътрешни превози | 2237,1 | 2011,3 | 2376,2 | 2557,0 | 2514,1 | 2364,3 | 2788,8 | 2685,9 | 2524,2 | 2803,8 |
| Международни превози | 1054,1 | 896,3 | 869,8 | 882,2 | 1135,7 | 1069,4 | 1142,2 | 1138,2 | 1377,4 | 1699,0 |
| **Извършена работа - общо** | **3291,2** | **2907,6** | **3246,0** | **3439,2** | **3649,8** | **3433,7** | **3931,0** | **3824,2** | **3901,6** | **4502,8** |

Източник: НСИ

Количеството на извършената работа от товарния железопътен транспорт значително намалява през 2012 г. и от 3291,2 млн. ткм през 2011 г. достига до 2 907,6 млн. ткм, което се равнява на спад от 11,66 %. През периода 2013 – 2020 г. се наблюдава плавно увеличение на извършената от железопътния транспорт работа, достигайки до 4 502,8 млн. ткм към 2020 г. Общото количество на извършената работа за разглеждания период се е увеличило с 1 211,6 млн. ткм, което се равнява на нарастване от 36,81 % спрямо началната 2011 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 съществените изменения в количествата на превозените товари от железопътния транспорт.



***Фигура 2*** *Извършена превозна работа от товарния железопътен транспорт за периода 2011 – 2020 г.*

Източник: НСИ

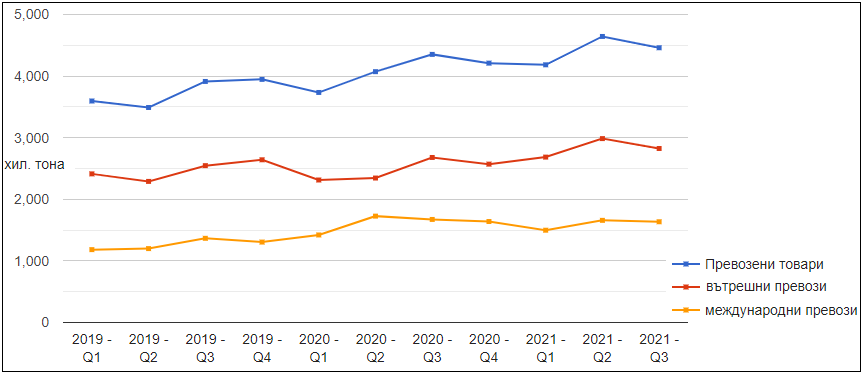
Разглеждайки данните по тримесечия може детайлно да се проследят настъпилите последствия за товарния железопътен транспорт от кризата предизвикана от КОВИД-19. Разглеждания период януари 2019 – септември 2021 г. позволява да се проследят промените в изследваните показатели настъпили в следствие на пандемията КОВИД-19, като се направи сравнение между данните за 2020 и 2021 г. с тези от пред кризисната 2019 година.

***Таблица 3*** *Тримесечни данни за количеството превозени товари от железопътния транспорт за периода януари 2019 – септември 2021 г.* (хил. т.)

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Години**  **Показатели** | 2019- 1 | 2019- 2 | 2019- 3 | 2019- 4 | 2020- 1 | 2020- 2 | 2020- 3 | 2020- 4 | 2021- 1 | 2021- 2 | 2021- 3 |
| Вътрешни превози | 2412,8 | 2290,7 | 2546,4 | 2641,4 | 2313,4 | 2345,2 | 2679,2 | 2571,0 | 2685,0 | 2985,3 | 2824,8 |
| Международни превози | 1182,9 | 1199,6 | 1366,7 | 1305,5 | 1421,1 | 1726,8 | 1673,2 | 1639,4 | 1498,3 | 1658,4 | 1635,4 |
| **Превозени товари- общо:** | **3595,7** | **3490,3** | **3913,1** | **3946,9** | **3734,6** | **4072,0** | **4352,4** | **4210,4** | **4183,3** | **4643,7** | **4460,2** |

Източник: НСИ

В таблица 3 са представени тримесечни данни за количеството на превозените товари с вътрешен и международен железопътен транспорт за периода януари 2019 – септември 2021 г. През първото тримесечие на 2020 и 2021 г. са превозени съответно 3734,6 хил. тона и 4183,3 хил. тона, което се равнява на ръст от 3,86 % и 16,34 % спрямо първото тримесечие на 2019 година. През второто тримесечие на 2020 и 2021 г. с железопътен транспорт са превозени съответно с 16,67 % и 33,05 % повече товари, а през третото тримесечие нарастването е от порядъка на 11,23 % и 13,98 % спрямо съответните тримесечия на пред кризисната 2019 година. Четвъртото тримесечие на 2020 г. бележи лек ръст на количествата превозени с железопътен транспорт товари спрямо четвъртото тримесечие на 2019 г. с 6,68 %. За последното тримесечие на 2021 г. все още няма публикувани официални данни.



***Фигура 3*** *Превозени товари от железопътния транспорт за периода януари 2019 – септември 2021 г.* (тримесечни данни)

Източник: НСИ

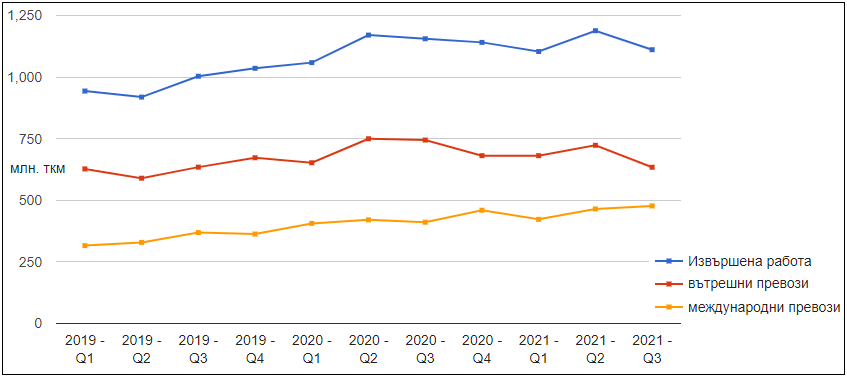
В таблица 4 са представени тримесечни данни за обема на извършената работа при вътрешните и международните товарни превози за периода януари 2019 – септември 2021 г.

***Таблица 4*** *Тримесечни данни за извършената работа от товарния железопътен транспорт за периода януари 2019 – септември 2021 г. (млн. ткм)*

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Години**  **Показатели** | 2019- 1 | 2019- 2 | 2019- 3 | 2019- 4 | 2020- 1 | 2020- 2 | 2020- 3 | 2020- 4 | 2021- 1 | 2021- 2 | 2021- 3 |
| Вътрешни превози | 627,3 | 589,7 | 634,6 | 672,7 | 652,4 | 749,8 | 744,5 | 681,1 | 681,1 | 723,3 | 634,1 |
| Международни превози | 316,1 | 329,2 | 369,1 | 363,0 | 406,3 | 420,7 | 411,1 | 459,7 | 422,7 | 464,9 | 477,1 |
| **Извършена работа - общо** | **943,4** | **918,9** | **1003,6** | **1035,7** | **1058,7** | **1170,5** | **1155,6** | **1140,9** | **1103,8** | **1188,2** | **1111,2** |

Източник: НСИ

През първото тримесечие на 2020 и 2021 г. е извършена съответно 1058,7 млн. ткм и 1103,8 млн. ткм транспортна работа, което се равнява на ръст от 12,22 % и 17,01 % спрямо първото тримесечие на 2019 г. За второто тримесечие на 2020 и 2021 г. извършената работа нараства спрямо същото тримесечие на 2019 г. с 27,38 % и 29,31 %. При третите тримесечия отново се наблюдава ръст с 15,15 % и 10,72 % спрямо съответното тримесечие на 2019 г. Четвъртото тримесечие на 2020 г. бележи ръст на извършената работа спрямо четвъртото тримесечие на 2019 г. с 10,16 %, а за последното тримесечие на 2021 г. все още не е публикувана официална информация.



***Фигура 4*** *Извършена работа от железопътния транспорт за периода януари 2019 – септември 2021 г.* (тримесечни данни)

Източник: НСИ

Може да се отбележи, че след началото на световната криза предизвикана от пандемията КОВИД-19 при всяко от тримесечията на 2020 г. и 2021 година има ръст на превозените количества товари и на извършената транспортна работа от товарния железопътен транспорт спрямо съответните тримесечия на предходната година. Най-голямо увеличение на превозените товари и извършената работа се регистрира през вторите тримесечия, а най-малко през третите.

В таблица 5 по-долу 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 делът на железопътния транспорт в общото количество на превозените товари в националната транспортна система първоначално намалява от 13,97 % през 2011 г. до 11,23 % през 2013 г., а след това се стабилизира и дори леко се покачва, достигайки до 15,49 % за 2019 г. последвано от нов спад до 14,48 % към 2020 г. За разглеждания период железопътният транспорт е увеличил дяловото си участие в общото количество на превозените товари с 0,51 %. Тази тенденция за увеличение на дяловото участие на железопътния транспорт в превозените в националната система товари е позитивна, но нарастването е много незадоволително, като се има в предвид, че използването на товарния железопътен транспорт е силно поощрявано от Европейския съюз, заради неговите икономически и екологични характеристики.

***Таблица 5*** *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 2011 – 2020 г. (%)*

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Години**  **Показатели** | **2011** | **2012** | **2013** | **2014** | **2015** | **2016** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** |
| Превозени товари - % | 13,97 | 11,63 | 11,23 | 11,95 | 11,66 | 11,44 | 11,73 | 12,68 | 15,49 | 14,48 |
| Извършена работа - % | 7,40 | 7,18 | 8,97 | 10,36 | 9,66 | 8,26 | 9,24 | 11,62 | 15,09 | 12,02 |

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 7,40 % през 2011 г. намалява на 7,18 % през 2012 г., след което започва неравномерно покачване достигайки до 15,09 % към 2019 г. последвано от сериозен спад за 2020 г. стигайки до нива от 12,02 %.

***Фигура 5*** *Съотношение на превозените товари и извършена работа от железопътния транспорт към общото количество на превозените товари и извършена работа в националната транспортна система за периода 2011 – 2020 г.*

Източник: НСИ и изчисления на автора

Спадът в началото на разглеждания период се дължи на намаляването на количествата на превозените товари. От 2012 г. се наблюдава тенденция на неравномерно увеличение на процентния дял на железопътния транспорт в общото количество на извършената работа в транспортната система на страната.

За разглеждания период делът на товарния железопътен транспорт в общото количество на извършената транспортна работа нараства с 4,58 %, въпреки че количествата на превозените товари за същия период са нараснали едва с 0,51 %. Това се дължи на изключително резкия спад на превозната дейност на морския транспорт, който през първата половина от периода постоянно намалява своя дял в извършената работа в националната транспортна система, а в края на разглеждания период е с незначително участие.

В таблица 6 са представени данни за промените в средното превозно разстояние на един тон товар, превозван с железопътен транспорт на територията на страната при осъществяването на вътрешни и международни превози.

**Таблица 6** Промени в средното превозно разстояние на един тон товар при железопътните превози за периода 2011 – 2020 г. (км.)

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Години**  **Показатели** | **2011** | **2012** | **2013** | **2014** | **2015** | **2016** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** |
| Вътрешни превози | 223,3 | 224,6 | 234,1 | 246,8 | 244,2 | 244,3 | 245,2 | 258,2 | 255,1 | 283,0 |
| Международни превози | 254,9 | 254,9 | 256,8 | 264,9 | 261,7 | 235,1 | 245,3 | 259,3 | 272,5 | 262,7 |
| **Общо** | **232,6** | **233,2** | **239,8** | **251,2** | **249,4** | **241,4** | **245,2** | **258,5** | **261,0** | **275,1** |

Източник: НСИ и изчисления на автора

**Фигура 6** Промени в средното превозно разстояние на един тон товар превозен с железопътен транспорт за периода 2011 – 2020 г. (км.)

Източник: НСИ и изчисления на автора

Средното превозно разстояние на един тон товар при превоз по железопътен транспорт варира в рамките от 232,6 км. отчетени през 2011 г. до 275,1 км. през 2020 г. За разглеждания период средното превозно разстояние на един тон товар, независимо от колебанията, е нараснало с 42,5 км.

В таблица 7 са представени данни за превозените количества опасни товари с железопътен транспорт за периода 2011 – 2020 г. Съотношението на превозените опасни товари, спрямо общото количество на товарите превозени с железопътен транспорт през разглеждания период варира в широки граници. Най-малък дял имат превозите на опасни товари през 2015 г. – 15,54 %, най-висок през 2011 г. – 51,14 %, а за последната разглеждана година е 25,26 %.

**Таблица 7** Превозени с железопътен транспорт опасни товари за периода 2011 – 2020 г. (хил. т)

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Години**  **Показатели** | **2011** | **2012** | **2013** | **2014** | **2015** | **2016** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** |
| Експлозиви | 376 | 299 | 165 | 130 | 2 | 1 | - | - | - | - |
| Газ - сгъстен, втечнен, разтворен под налягане | 1955 | 1362 | 1188 | 989 | 317 | 378 | 551 | 542 | 499 | 306 |
| Запалителни течни вещества | 3815 | 3672 | 3799 | 4002 | 571 | 797 | 1985 | 1911 | 1879 | 2004 |
| Запалителни твърди вещества | 16 | 13 | - | - | - | - | - | - | - | 1 |
| Леснозапалими вещества | 12 | 14 | 21 | 13 | 1 | - | - | - | 0 | - |
| Вещества, които при контакт с вода отделят запалими газове | 32 | 14 | 2 | 3 | 2 | 1 | 1 | 1 | - | 2 |
| Окислители | - | - | - | - | 58 | 42 | 89 | 112 | 64 | 33 |
| Органични пероксиди | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 1 |
| Токсични вещества | 6 | 8 | 4 | 2 | 3 | 2 | 1 | - | 0 | 147 |
| Инфекциозни вещества | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 37 |
| Радиоактивни материали | - | - | - | - | - | - | - | - | 0 | 0 |
| Корозиви | 1025,1 | 927,6 | 1191,7 | 1138,4 | 1300,1 | 1190,9 | 1520,4 | 1372,1 | 1146,5 | 1490,5 |
| Други опасни субстанции | 0,1 | 19,3 | 21,2 | 24,8 | 21,5 | 28,7 | 12,1 | 17,5 | 30,0 | 115,6 |
| **Общо** | **7237** | **6328** | **6392** | **6301** | **2275** | **2441** | **4159** | **3955** | **3618** | **4136** |

Източник: НСИ

Данните показват, че по-голямата част от количествата превозени опасни товари за целия разглеждан период са от три групи „Газ - сгъстен, втечнен, разтворен под налягане“, „Запалителни течни вещества“ и „Корозиви“, а товарите от други групи като „Органични пероксиди“, „Инфекциозни вещества“ и „Радиоактивни материали“ се превозват в незначителни количества с железопътен транспорт. За разглеждания период най-голямо е увеличението на превозваните товари от групите „Корозиви“ и „Други опасни субстанции“, които съответно от 1025,1 хил. тона и 0,1 хил. тона през 2011 г. достигат до 1 490,5 хил. тона и 115,6 хил. тона през 2020 г. Най-голям спад на превозените товари има при групите „Газ - сгъстен, втечнен, разтворен под налягане“ и „Запалителни течни вещества“, които съответно от 1 955 хил. тона и 3 815 хил. тона през 2011 г. намаляват на 360 хил. тона и 2 004 хил. тона през 2020 г., а от групата на „Експлозиви“ от 2017 до 2020 г. не се превозват товари въпреки, че в началото на периода са се транспортирали 376 хил. тона.

Таблица 8 представя данни за извършената работа от железопътния транспорт при превозите на опасни товари за периода 2011 – 2020 г. От данните е видно, че основната част от транспортната работа при превоза на опасни товари е извършена при превозването на стоки от три групи: „Газ - сгъстен, втечнен, разтворен под налягане“, „Запалителни течни вещества“ и „Корозиви“, а останалите групи опасни товари имат минимален или незначителен дял.

**Таблица 8** Извършена работа от железопътния транспорт при превоз на опасни товари за периода 2011 – 2020 г. (млн. ткм)

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Години**  **Показатели** | **2011** | **2012** | **2013** | **2014** | **2015** | **2016** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** |
| Експлозиви | 97 | 74 | 37 | 34 | - | - | - | - | - | - |
| Газ - сгъстен, втечнен, разтворен под налягане | 573 | 361 | 316 | 252 | 85 | 89 | 154 | 141 | 148 | 87 |
| Запалителни течни вещества | 433 | 447 | 422 | 548 | 135 | 191 | 509 | 491 | 465 | 518 |
| Запалителни твърди вещества | 1 | 1 | - | - | - | - | - | - | - | 0 |
| Леснозапалими вещества | 2 | 3 | 10 | 6 | - | - | - | - | 0 | - |
| Вещества, които при контакт с вода отделят запалими газове | 13 | 6 | 1 | 1 | 1 | 1 | - | - | - | 1 |
| Окислители | - | - | - | - | 17 | 12 | 29 | 33 | 20 | 11 |
| Органични пероксиди | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 0 |
| Токсични вещества | 2 | 3 | 2 | 1 | 1 | 1 | - | - | 0 | 59 |
| Инфекциозни вещества | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 14 |
| Радиоактивни материали | - | - | - | - | - | - | - | - | 0 | 0 |
| Корозиви | 405,6 | 370,7 | 482,1 | 483,2 | 493,2 | 442,4 | 555,5 | 460,0 | 391,0 | 612,3 |
| Други опасни субстанции | - | 11,0 | 10,5 | 9,8 | 9,2 | 12,5 | 4,8 | 5,7 | 9,7 | 44,4 |
| **Общо** | **1527** | **1277** | **1279** | **1335** | **742** | **749** | **1253** | **1131** | **1035** | **1346** |

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 46,40 % през 2011 г., а за 2020 г. е 29,89 %.

Може да се отбележи, че в периода 2011 – 2014 г. когато икономиката на страната се съвзема от последствията на световната финансова и икономическа криза, превозите на опасни товари имат най-висок относителен дял спрямо общото количество превозени товари с железопътен транспорт. През периода 2011 – 2014 г. над 46,1 % от превозените количества товари с железопътен транспорт са опасни, а над 38,8 % от извършената работа от товарния железопътен транспорт е осъществена при превоз на опасни товари.

В таблица 9 по-долу са представени данни за превозените количества основни видове товари за периода 2011 – 2019 година.

**Таблица 9** Превозени с железопътен транспорт основни видове товари за периода 2011 – 2019 г. (хил.т)

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Години**  **Видове товари** | **2011** | **2012** | **2013** | **2014** | **2015** | **2016** | **2017** | **2018** | **2019** |
| Продукти на селското стопанство, лова и горското стопанство | 513,2 | 290,3 | 455,6 | 249,2 | 133,9 | 131,2 | 202,6 | 152 | 224 |
| Каменни и лигнитни въглища, суров петрол и природен газ | 4,4 | - | 3311,3 | 3674,1 | 2998,1 | 1314,5 | 470,9 | 2708,2 | 2499,3 |
| Метални руди и други продукти на минната и каменодобивната промишленост | 1631,3 | 1435,3 | 2548,9 | 1321,7 | 2826,2 | 2574,0 | 2938,6 | 2876,1 | 2511,8 |
| Хранителни продукти, напитки и тютюн | 199,1 | 234,9 | 122,6 | 172,1 | 297,3 | 330,3 | 264,0 | 208,3 | 263,8 |
| Текстил и текстилни изделия, гладка кожа и кожени изделия | 4,9 | 6,6 | 7,2 | 6,8 | 17,5 | 20,3 | 13,1 | 11,6 | 15,8 |
| Дърво и изделия от дърво и корк, слама и материали за плетене, целулоза | 318,0 | 346,4 | 269,9 | 214,5 | 249,0 | 209,4 | 127,5 | 135,4 | 152 |
| Кокс и рафинирани нефтопродукти | 5399,1 | 4771,9 | 1449,8 | 1047,7 | 1204,2 | 1301,0 | 1774,6 | 2434,7 | 2457,7 |
| Химикали, химически продукти и синтетични влакна, продукти от каучук и пластмаса | 1792,3 | 1570,0 | 1675,5 | 1728,6 | 2121,1 | 1810,8 | 2328,4 | 2104,7 | 2034,5 |
| Други неметални минерални продукти | 185,6 | 368,6 | 405,8 | 351,7 | 802,7 | 781,0 | 780,3 | 921,4 | 789,5 |
| Основни метали, метални изделия, с изключение на машини и оборудване | 2517,9 | 1785,2 | 764,7 | 784,4 | 819,1 | 763,8 | 869,8 | 940,4 | 951 |
| Машини и съоръжения, канцеларска и електронноизчислителна техника | 85,6 | 61,4 | 48,4 | 36,1 | 63,1 | 87,3 | 40,2 | 41,2 | 35,9 |
| Транспортно оборудване | 276,9 | 188,1 | 176,1 | 183,9 | 182,6 | 142,7 | 140,0 | 102 | 111,7 |
| Мебели, други фабрични изделия, | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,3 | 4,1 | 2,1 | 1,8 | 3,7 | 1,9 |
| Вторични суровини, битови и други отпадъци | 52,4 | 69,3 | 788,0 | 798,1 | 716,1 | 615,6 | 719,3 | 744,2 | 680,2 |
| Поща, пратки | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Оборудване и материали, използвани в превоза на товари | 48,2 | 37,7 | 46,7 | 22,6 | 36,3 | 51,3 | 35,1 | 38,6 | 35,7 |
| Товари, превозвани по време на преместване на домакинства и офиси | - | - | 0,6 | - | 0,1 | - | - | - | - |
| Групирани товари: смес от типове товари, които се превозват заедно | 5,1 | 4,1 | 79,8 | 164,0 | 340,0 | 204,4 | 120,9 | 68,1 | 33,7 |
| Неидентифицируеми товари | 643,5 | 602,2 | 587,0 | 343,9 | 122,2 | 100,1 | 57,6 | 54,8 | 90,7 |
| Други товари | 474,0 | 697,3 | 800,8 | 2591,2 | 1701,5 | 3590,9 | 4847,4 | 897 | 712,5 |

Източник: НСИ

Забележка: Представените данни обхващат периода 2011 – 2019 г. тъй като за 2020 г. данните все още не са публикувани.

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”, „Други неметални минерални продукти”, „Основни метали, метални изделия, с изключение на машини и оборудване” и „Вторични суровини, битови и други отпадъци”. 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” и „Вторични суровини, битови и други отпадъци”.

Таблица 10 представя данни за извършената транспортна работа при превозването на отделните основни видове товари за периода 2011 – 2019 година. 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 неметални минерални продукти ”.

**Таблица 10** Извършена работа от железопътния транспорт при превоз на основни видове товари за периода 2011 – 2019 г. (млн. ткм)

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Години**  **Видове товари** | **2011** | **2012** | **2013** | **2014** | **2015** | **2016** | **2017** | **2018** | **2019** |
| Продукти на селското стопанство, лова и горското стопанство | 130,4 | 62,8 | 130,0 | 62,1 | 26,8 | 21,9 | 52,0 | 28,8 | 54,3 |
| Каменни и лигнитни въглища, суров петрол и природен газ | 2,1 | - | 305,1 | 462,5 | 386,6 | 271,5 | 134,0 | 377 | 330,3 |
| Метални руди и други продукти на минната и каменодобивната промишленост | 336,2 | 312,0 | 665,5 | 319,1 | 829,5 | 733,6 | 890,2 | 896,8 | 776,3 |
| Хранителни продукти, напитки и тютюн | 45,5 | 54,5 | 25,9 | 41,6 | 68,3 | 77,9 | 58,5 | 45,1 | 66,2 |
| Текстил и текстилни изделия, гладка кожа и кожени изделия | 0,9 | 1,4 | 1,5 | 1,5 | 5,3 | 6,3 | 3,5 | 2,9 | 4,6 |
| Дърво и изделия от дърво и корк, слама и материали за плетене, целулоза | 86,0 | 96,9 | 65,3 | 48,8 | 71,7 | 61,8 | 37,6 | 36,3 | 46,8 |
| Кокс и рафинирани нефтопродукти | 912,8 | 750,8 | 375,2 | 267,6 | 323,6 | 323,5 | 462,1 | 628,4 | 613,8 |
| Химикали, химически продукти и синтетични влакна, продукти от каучук и пластмаса | 595,7 | 531,1 | 613,4 | 629,1 | 694,0 | 632,0 | 755,8 | 635,3 | 644,6 |
| Други неметални минерални продукти | 53,8 | 115,6 | 128,1 | 120,0 | 206,9 | 197,1 | 189,9 | 230,9 | 199,1 |
| Основни метали, метални изделия, с изключение на машини и оборудване | 635,3 | 478,9 | 212,4 | 219,4 | 216,3 | 215,4 | 225,2 | 245 | 304,6 |
| Машини и съоръжения, н.д., канцеларска и електронноизчислителна техника | 24,4 | 15,9 | 13,0 | 9,8 | 18,7 | 27,3 | 11,4 | 11,5 | 9,9 |
| Транспортно оборудване | 66,4 | 41,4 | 33,7 | 30,9 | 29,6 | 22,8 | 23,4 | 17,4 | 20,6 |
| Мебели, други фабрични изделия, | - | - | - | - | 1,4 | 0,7 | 0,5 | 1,1 | 0,5 |
| Вторични суровини, битови и други отпадъци | 16,0 | 20,0 | 207,5 | 225,7 | 206,8 | 164,3 | 168,7 | 209,4 | 208,5 |
| Поща, пратки | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Оборудване и материали, използвани в превоза на товари | 17,8 | 13,8 | 15,5 | 7,5 | 13,5 | 16,7 | 12,8 | 14,9 | 14,2 |
| Товари, превозвани по време на преместване на домакинства и офиси, багаж | - | - | 0,2 | - | - | - | - | - | - |
| Групирани товари: смес от типове товари, които се превозват заедно | 1,8 | 1,4 | 31,7 | 90,9 | 124,4 | 76,7 | 52,5 | 28,6 | 15,4 |
| Неидентифицируеми товари | 242,9 | 223,4 | 205,5 | 118,8 | 37,5 | 36,7 | 19,5 | 23,4 | 20,2 |
| Други товари | 123,0 | 187,6 | 216,3 | 783,9 | 388,9 | 424,7 | 660,6 | 184,2 | 161,3 |

Източник: НСИ

Забележка: Представените данни обхващат периода 2011 – 2019 г. тъй като данните за 2020 г. все още не са публикувани.

В таблица 11 са представени данни за изминатите влаккилометри, извършената превозна работа в брутотонкилометри и събраните инфраструктурни такси от лицензираните товарни железопътни превозвачи за 2019 и 2020 година. Данните недвусмислено сочат, че „БДЖ-Товарни превози” е водещата компания при транспортирането на товари (с 5 071 855 влаккм, 5 335 385 000 брутотонкм и 14 542 040 лв. заплатени инфраструктурни такси за 2020 г. и с 4 620 268 влаккм, 4 882 837 000 брутотонкм и 15 757 430 лв. заплатени инфраструктурни такси за 2019 г.), съответно с 59,15 % от общо изминатите влаккм, 57,79 % от извършените брутотонкм и 58,19 % от заплатените инфраструктурни такси за 2020 година. Втория железопътен превозвач по обем на товарните превози за 2020 г. е „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД, съответно с 10,42 % от общо изминатите влаккм, 11,30 % от извършените брутотонкм и 11,29 % от заплатените инфраструктурни такси, а третия превозвач по обем на товарните превози за 2020 г. е „БЖК“ АД, съответно с 6,58 % от общо изминатите влаккм, 6,27 % от извършените брутотонкм и 6,46 % от заплатените инфраструктурни такси. Останалата част от товарните превози е осъществена предимно от още пет железопътни превозвача („ТБД Товарни превози“ ЕАД, „Ди Би Карго България“ ЕООД, Рейл Карго Кериър България“ ЕООД, ДП „ТСВ“ и „Пимк рейл“ ЕАД), а другите превозвачи („ДМВ Карго Рейл“ ЕООД, „Газтрейд“ АД, „Мини Марица изток“ ЕАД, „Порт рейл“ ООД, „Експрес сервиз“ ООД и „Карго Транс Вагон България“ АД) имат незначително участие.

**Таблица 11** Извършени товарни превози по железопътни превозвачи, изразени във влаккилометри и брутотонкилометри и реализираните от тях приходи от инфраструктурни такси за 2019 и 2020 г.

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Години** |  | **2019** |  |  | **2020** |  |
| **Показатели**  **Превозвачи** | **Влаккм** | **Брутотонкм**  **/хил/** | **Инфраструктурни такси /лв./** | **Влаккм** | **Брутотонкм**  **/хил/** | **Инфраструктурни такси /лв./** |
| „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД | 4620268 | 4882837 | 15757430 | 5071855 | 5335385 | 14542040 |
| „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД | 797919 | 824320 | 2691280 | 950118 | 1049178 | 2866080 |
| „БЖК“ АД | 1051297 | 962317 | 3228130 | 614926 | 587213 | 1663940 |
| „ТБД Товарни превози“ ЕАД | 659536 | 616017 | 2049390 | 587413 | 540935 | 1553960 |
| Рейл Карго Кериър България“ ЕООД | 409815 | 374502 | 1538560 | 516715 | 587480 | 1530820 |
| „Пимк рейл“ ЕАД | 398754 | 488439 | 1150150 | 562889 | 580800 | 1494070 |
| „Ди Би Карго България“ ЕООД | 448918 | 491481 | 1534400 | 475863 | 564623 | 1494170 |
| ДП „ТСВ“ | 42854 | 9448 | 57480 | 35382 | 7263 | 38080 |
| „Порт рейл“ ООД | 40891 | 6103 | 47570 | 9710 | 1137 | 8570 |
| „Мини Марица изток“ ЕАД | 491 | 106 | 650 | 6720 | 8107 | 21120 |
| „Експрес сервиз“ ООД | 1377 | 204 | 1600 | 2150 | 261 | 1960 |
| „Газтрейд“ АД | 2107 | 1090 | 4390 | 1255 | 475 | 1880 |
| „ДМВ Карго Рейл“ ЕООД | 111 | 8 | 110 | 851 | 58 | 640 |
| „Карго Транс Вагон България“ АД | 32 | 4 | 40 | 115 | 8 | 90 |
| **Общо:** | **8474370** | **8656876** | **28061180** | **8835962** | **9262923** | **25217380** |

Източник: Годишен финансов отчет ДП „НКЖИ“ за 2020 година

Чрез сравняването на данните за използването на железопътната инфраструктура за 2019 и 2020 г. се откроява как се е отразила в своето начало кризата предизвикана от КОВИД-19 върху дейността на лицензираните железопътни превозвачи изпълняващи товарни превозни услуги. При общото количество на реализираните влаккм и брутотонкм при осъществяване на товарни превози има нарастване за 2020 г. съответно с 4,27 % и 7,01 % спрямо пред кризисната 2019 година. Въпреки увеличението на реализираната транспортна дейност, поради намаляване на инфраструктурните такси, се регистрира намаление на реализираните от ДП „НКЖИ“ приходи от такси за преминаване в размер на 10,12 % в сравнение с 2019 г.

Основния превозвач „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД регистрира увеличение на реализираните влаккм и брутотонкм съответно с 9,77 % и 9,27 %, а при заплатените такси за преминаване има намаление от 7,71 %. „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД реализира значително нарастване на своята превозна дейност с 19,07 % при реализираните клаккм и 27,28 % при брутотонкм., а при заплатените такси за преминаване нарастването е едва 6,50 %. „БЖК“ АД е железопътния превозвач, който в продължение на години е втори след „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД по обем на извършените товарни превози, но за 2020 г. регистрира изключително сериозен спад и губи една позиция. За 2020 г. в сравнение с предходната година „БЖК“ АД регистрира спад при реализираните влаккм, брутотонкм и при заплатените такси съответно с 41,51 %, 38,98 % и 48,46 %.

От първите осем превозвача, извършващи основната част от товарната превозна дейност в железопътния транспорт през 2020 г., единствено „БЖК“ АД, „ТБД Товарни превози“ ЕАД и ДП „ТСВ“ регистрират намаление на реализираните влаккм и брутотонкм в сравнение с 2019 г. При заплатените инфраструктурни такси намаление за 2020 г. спрямо 2019 г. се регистрира при всички основни превозвачи с изключение на „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД и „Пимк рейл“ ЕАД, които заплащат съответно 6,50 % и 29,90 % повече.

В заключение може да се направят следните основни изводи за развитието на товарния железопътен транспорт на България за периода 2011 – 2020 година:

* Над две трети от превозените количества товари и извършената превозна дейност от железопътния транспорт се осъществява при извършването на превози във вътрешно съобщение;
* В началото на разглеждания период намаляват количествата на превозените товари и размера на осъществената транспортна работа. След 2013 г. количествата товари и извършената превозна дейност започват плавно да нарастват и към 2020 година са съответно с 15,70 % и 36,81 % по-високи от началната 2011 година;
* Дяловото участие на товарния железопътен транспорт в общото количество на превозените товари в националната транспортна система е нараснало за разглеждания период с 0,51 %;
* 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 подобрение на показателите на железопътните превози;
* Средното превозно разстояние на един тон товар, превозен с железопътен транспорт, е нараснало с 42,5 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 2020 година съществуват 14 железопътни превозвача с лиценз за извършване на товарни превози, но реално функционират и извършват значима дейност само 7-8 от тях;
* Повече от 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;
* След началото на световната криза предизвикана от пандемията КОВИД-19 при всяко от тримесечията на 2020 г. и 2021 година има ръст на превозените количества товари и на извършената транспортна работа от товарния железопътен транспорт спрямо съответните тримесечия на предходната 2019 година.

## Превоз на пътници с железопътен транспорт

Превозите на пътници с железопътен транспорт на територията на България се осъществяват от компанията „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД, която е единствения железопътен превозвач с лиценз за превоз на пътници. Пътническия железопътен транспорт в България освен, че изпълнява чисто търговска превозна дейност има и социални функции, като осигурява достъп до обществени превозни услуги на населението на страната, живеещо в малки населени места.

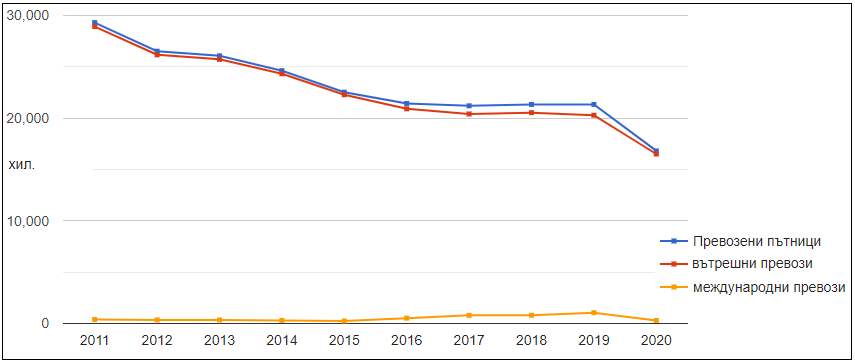
В таблица 12 са представени данни за броя на превозените пътници с вътрешни и международни железопътни превози за периода 2011 – 2020 година. Данните показват, че основната част от превозените пътници са пътували с вътрешен транспорт, а участието на международния транспорт в общия брой на превозените пътници е незначително. Делът на международните превози в общия брой на превозените пътници с железопътен транспорт първоначално намалява и от 1,32 % през началната 2011 г. достига до 1,08 % през 2015 г., след което тенденцията се обръща и делът на международните превози нараства до 4,94 % през 2019 г. От началото на последната година на разглеждания период (2020 г.) започна световната криза предизвикана от пандемията КОВИД-19 и това се отразява на делът на международните превози с железопътен транспорт, който намалява до 1,79 %.

***Таблица 12*** *Превозени пътници от железопътния транспорт за периода 2011 –* 2020 г. (хил. п.)

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Години**  **Показатели** | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
| Вътрешни превози | 28920,3 | 26173,8 | 25727,3 | 24325,2 | 22284,0 | 20910,7 | 20411,3 | 20534,1 | 20285,0 | 16509,5 |
| Международни превози | 387,9 | 349,4 | 344,2 | 302,1 | 242,3 | 522,9 | 791,9 | 803,6 | 1054,5 | 300,9 |
| **Превозени пътници- общо** | **29308,2** | **26523,2** | **26071,5** | **24627,3** | **22526,3** | **21433,6** | **21203,2** | **21337,7** | **21339,5** | **16810,4** |

Източник: НСИ

През целия разглеждан период се наблюдава тенденция на спад на общия брой превозени с железопътен транспорт пътници. През първата половина на периода се наблюдава съществен спад на броя пътували с железопътен транспорт, които през 2015 г. са 22 526,3 хил. пътника, което се равнява на спад от 23,14% спрямо началната 2011 г., когато са били превозени 29 308,2 хил. пътника.



***Фигура 7*** *Превозени пътници от железопътния транспорт за периода 2011 – 2020 г.*

Източник: НСИ

След 2015 г. намаляването на общия брой превозени пътници се забавя, а за 2018 и 2019 г. дори се отчита и лек ръст, последван от сериозен спад за 2020 година. Последната година на разглеждания период съвпада с началото на пандемията КОВИД-19, когато бяха въведени рестриктивни мерки ограничаващи придвижването и пътуванията на населението. За 2020 г. са превозени общо 16 810,4 хил. пътника, което се равнява на спад от 21,22 % спрямо предходната 2019 г.

Общия брой на превозените пътници е намалял от 29 308,2 хил. пътника през 2011 г. до 16 810,4 хил. пътника през 2020 г. За разглеждания период превозените пътници с железопътен транспорт са намалели с 12 497,8 хил., което се равнява на спад от 42,64 %.

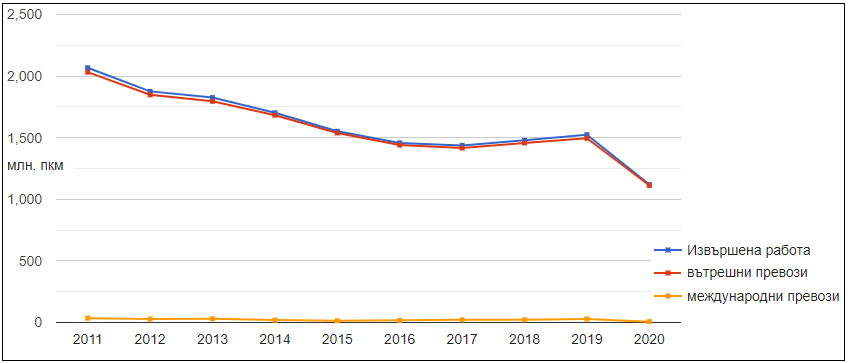
В таблица 15 са представени данни за извършената работа от пътническия железопътен транспорт за периода 2011 – 2020 г.

***Таблица 15*** *Извършена работа от пътническия железопътен транспорт за периода 2011 – 2020 г. (млн. пкм)*

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Години**  **Показатели** | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2020 | 2020 |
| Вътрешни превози | 2032,0 | 1847,8 | 1795,3 | 1682,9 | 1538,3 | 1440,5 | 1416,0 | 1457,6 | 1495,4 | 1112,4 |
| Международни превози | 35,5 | 28,2 | 30,5 | 19,4 | 13,8 | 17,4 | 21,5 | 21,8 | 28,4 | 6,9 |
| **Извършена работа- общо** | **2067,5** | **1876,0** | **1825,8** | **1702,3** | **1552,1** | **1457,9** | **1437,5** | **1479,4** | **1523,8** | **1119,3** |

Източник: НСИ

За всички години от разглеждания период почти целия обем на извършената превозна дейност е реализиран при вътрешните превози, а международните превози имат незначително участие (под 2 %) .



***Фигура 8*** *Извършена превозна работа от пътническия железопътен транспорт за периода 2011 – 2020 г.*

Източник: НСИ

Общия обем на извършената работа от пътническия железопътен транспорт в началото на периода значително намалява, но след 2016 г. се стабилизира и дори леко покачва. За 2020 г. се наблюдава значителен спад спрямо предходната 2019 г., съответно от 1 523,8 млн. пкм до 1119,3 млн. пкм, което се равнява на намаление от 26,55 %.

Обема на извършената работа намалява с 948,2 млн. пкм от 2 067,5 млн. пкм през 2011 г. до 1 119,3 млн. пкм през 2020 г., което се равнява на спад от 45,86 %. Тъй като няма съществени изменения в средното превозно разстояние, на което се е превозвал един пътник, сериозното намаление в обема на извършената транспортна работа може да се обясни с намаляването на броя на превозените пътници.

Може да се обобщи, че за разглеждания период 2011 – 2020 г. при общия брой на превозените пътници има спад от 42,64 %, а извършената транспортна дейност е намаляла с 45,86 %, като намалението само за 2020 г. спрямо предходната 2019 г. е съответно с 21,22 % и 26,55 %.

Тримесечните данни позволяват по-детайлно да се проследят настъпилите последствия за пътническия железопътен транспорт от кризата предизвикана от КОВИД-19. Разглеждания период януари 2019 – септември 2021 г. позволява да се проследят промените в изследваните показатели настъпили в следствие на пандемията КОВИД-19, като се направи сравнение между данните за 2020 и 2021 г. с тези от пред кризисната 2019 година.

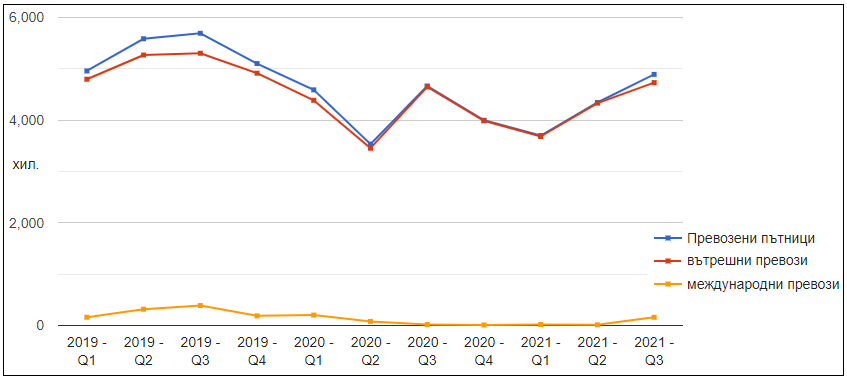
В таблица 16 са представени тримесечни данни за броя на превозените пътници с вътрешен и международен железопътен транспорт за периода януари 2019 – септември 2021 г. През първото тримесечие на 2020 и 2021 г. са превозени съответно 3 533,9 хил. и 3 700,5 хил. пътника, което се равнява на спад от 8,42 % и 25,47 % спрямо първото тримесечие на 2019 година.

***Таблица 16*** *Тримесечни данни за броя на превозените пътници от железопътния транспорт за периода януари 2019 – септември 2021 г.* (хил. п.)

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Години**  **Показатели** | 2019- 1 | 2019- 2 | 2019- 3 | 2019- 4 | 2020- 1 | 2020- 2 | 2020- 3 | 2020- 4 | 2021- 1 | 2021- 2 | 2021- 3 |
| Вътрешни превози | 4797,8 | 5268,8 | 5303,5 | 4914,9 | 4387,5 | 3453,6 | 4648,0 | 3988,0 | 3681,4 | 4331,8 | 4732,1 |
| Международни превози | 160,5 | 317,1 | 388,8 | 188,1 | 203,0 | 79,7 | 17,3 | 10,0 | 19,1 | 12,6 | 159,8 |
| **Превозени пътници- общо:** | **4958,3** | **5585,9** | **5692,3** | **5103,0** | **4590,5** | **3533,3** | **4665,3** | **3998,0** | **3700,5** | **4344,4** | **4891,9** |

Източник: НСИ

През второто тримесечие на 2020 и 2021 г. с железопътен транспорт са превозени съответно с 36,75 % и 22,23 % по малко пътници, а през третото тримесечие намалението е от порядъка на 18,04 % и 14,06 % спрямо съответните тримесечия на пред кризисната 2019 година. Четвъртото тримесечие на 2020 г. бележи спад на броя на превозените с железопътен транспорт пътници спрямо четвъртото тримесечие на 2019 г. с 21,65 %. За последното тримесечие на 2021 г. все още няма публикувани официални данни.



***Фигура 9*** *Превозени пътници от железопътния транспорт за периода януари 2019 – септември 2021 г.* (тримесечни данни)

Източник: НСИ

В таблица 17 са представени тримесечни данни за обема на извършената работа при вътрешните и международните пътнически превози за периода януари 2019 – септември 2021 г.

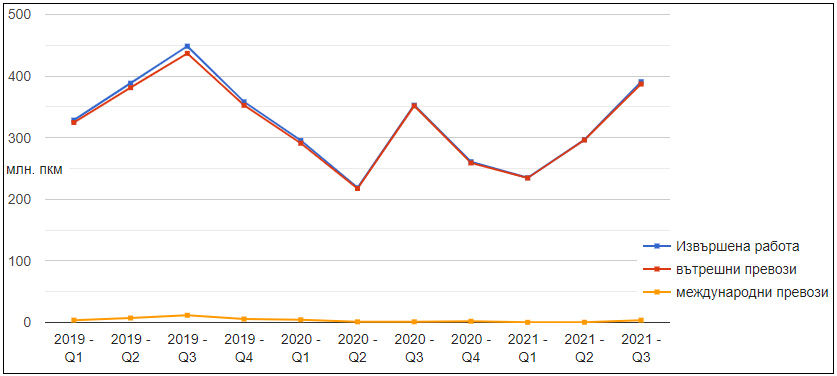
***Таблица 17*** *Тримесечни данни за извършената работа от пътническия железопътен транспорт за периода януари 2019 – септември 2021 г. (млн. пкм)*

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Години**  **Показатели** | 2019- 1 | 2019- 2 | 2019- 3 | 2019- 4 | 2020- 1 | 2020- 2 | 2020- 3 | 2020- 4 | 2021- 1 | 2021- 2 | 2021- 3 |
| Вътрешни превози | 324,7 | 381,2 | 436,9 | 352,6 | 291,0 | 217,5 | 351,6 | 259,0 | 234,6 | 296,3 | 387,1 |
| Международни превози | 3,8 | 7,3 | 11,7 | 5,6 | 4,4 | 1,1 | 1,1 | 2,0 | 0,3 | 0,4 | 3,8 |
| **Извършена работа - общо** | **328,5** | **388,5** | **448,6** | **358,2** | **295,4** | **218,6** | **352,8** | **261,0** | **234,9** | **296,7** | **390,9** |

Източник: НСИ

През първото тримесечие на 2020 и 2021 г. е извършена съответно 295,4 млн. пкм и 234,9 млн. пкм транспортна работа, което се равнява на спад от 10,08 % и 28,49 % спрямо първото тримесечие на 2019 г. За второто тримесечие на 2020 и 2021 г. извършената работа намалява спрямо същото тримесечие на 2019 г. с 43,78 % и 23,63 %. При третите тримесечия се наблюдава спад с 21,36 % и 12,86 % спрямо съответното тримесечие на 2019 г. Четвъртото тримесечие на 2020 г. бележи спад на извършената работа спрямо четвъртото тримесечие на 2019 г. с 27,14 %, а за последното тримесечие на 2021 г. все още не е публикувана официална информация.

През трите години на разглеждания период най-много пътници се превозват и обема на извършената работа е най-голям през третото тримесечие на годината. Най-малко пътници са превозени и обема на работата е най-нисък през първото тримесечие на 2019 и 2021 г., а през 2020 г. най-малко пътници са превозени и обема на извършената работа е най-нисък през второто тримесечие на годината, което съвпада с началото на пандемията Ковид-19 в нашата страна (март 2020 г.).



***Фигура 10*** *Извършена превозна работа от пътническия железопътен транспорт за периода януари 2019 – септември 2021 г. (тримесечни данни)*

Може да се отбележи, че след началото на световната криза предизвикана от пандемията КОВИД-19 при всяко от тримесечията на 2020 г. има спад на броя превозени пътници и извършената транспортна работа от пътническия железопътен транспорт спрямо съответните тримесечия на предходната година, но за второто и третото тримесечие на 2021 г. тенденцията се обръща и се наблюдава ръст на броя превозени пътници и на обема на извършената работа спрямо съответните тримесечия на 2020 година.

В таблица 18 са представени данни за броя превозени пътници и извършената превозна работа от железопътния транспорт в процент от общия брой на превозените пътници и извършена работа в националната транспортна система. Данните сочат, че делът на железопътния транспорт в общия брой на превозените пътници в националната транспортна система първоначално намалява от 3,66 % през 2011 г. до 2,83 % през 2017 г., а след това се стабилизира и дори леко се покачва, достигайки до 3,28 % за 2020 г. За разглеждания период железопътният транспорт е намалил дяловото си участие в общото количество на превозените товари с 0,38 %. Тази тенденция за намаляване на дяловото участие на железопътния транспорт в превозените в националната транспортна система пътници е негативна, като се има в предвид, че използването на железопътен транспорт е поощрявано от Европейския съюз, заради неговите екологични характеристики.

***Таблица 18*** *Съотношение на броя превозени пътници и извършена работа от железопътния транспорт към общия брой на превозените пътници и извършената работа в националната транспортна система за периода 2011 – 2020 г. (%)*

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Години**  **Показатели** | **2011** | **2012** | **2013** | **2014** | **2015** | **2016** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** |
| Превозени пътници - % | 3,66 | 3,49 | 3,60 | 3,48 | 3,15 | 2,99 | 2,83 | 2,96 | 2,89 | 3,28 |
| Извършена работа - % | 11,07 | 10,83 | 10,58 | 9,33 | 8,38 | 7,81 | 8,43 | 8,71 | 8,46 | 14,12 |

Източник: НСИ и изчисления на автора

Делът на пътническия железопътен транспорт в общото количество на извършената транспортна работа в началото на разглеждания период намалява от 11,07 % през 2011 г. до 8,43 % през 2017 г. след което се стабилизира за 2018-2019 г., а през последната 2020 г. значително нараства до 14,12 %.

***Фигура 11*** *Съотношение на превозените пътници и извършена работа от железопътния транспорт към общия брой на превозените пътници и извършена работа в националната транспортна система за периода 2011 – 2020 г.*

Източник: НСИ и изчисления на автора

За периода 2011 – 2020 г. делът на пътническия железопътен транспорт в общото количество на извършената транспортна работа нараства общо с 3,05 %, въпреки че за същия период делът на броя на превозените пътници е намалял с 0,38 %. Това се дължи на изключително резкия спад на превозната дейност на пътническия въздушен транспорт, който беше много сериозно засегнат от световната криза предизвикана от КОВИД-19.

В таблица 19 са представени данни за промените в средното превозно разстояние на един пътник, превозван с железопътен транспорт на територията на страната при осъществяването на вътрешни и международни превози.

**Таблица 19** Промени в средното превозно разстояние на един пътник при железопътните превози за периода 2011 – 2020 г. (км.)

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Години**  **Показатели** | **2011** | **2012** | **2013** | **2014** | **2015** | **2016** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** |
| Вътрешни превози | 70,3 | 70,6 | 69,8 | 69,2 | 69,1 | 68,9 | 69,4 | 70,9 | 73,7 | 67,4 |
| Международни превози | 91,5 | 80,7 | 88,6 | 64,2 | 56,9 | 33,3 | 27,2 | 27,1 | 26,9 | 22,9 |
| **Общо** | **70,5** | **70,7** | **70,1** | **69,1** | **68,9** | **68,0** | **67,8** | **69,3** | **71,4** | **66,5** |

Източник: НСИ и изчисления на автора

Средното превозно разстояние на един пътник при превоз по железопътен транспорт варира в рамките от 66,5 км. отчетени през 2020 г. до 71,4 км. през 2019 г. За разглеждания период средното превозно разстояние на един пътник е сравнително постоянно и независимо от леките колебания, е намаляло само с 4 км., съответно от 70,5 км. през 2011 г. на 66,5 км. през 2020 г.

**Фигура 12** Промени в средното превозно разстояние на един пътник превозен с железопътен транспорт за периода 2011 – 2020 г. (км.)

Източник: НСИ

Единствения железопътен превозвач, който предлага пътнически превозни услуги на транспортния пазар в България е „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД. Компанията регистрира намаление на натуралните измерители на своята превозна дейност, съответно от 21117723 влаккм и 4 374 615 брутотонкм през 2019 г. на 20 755 600 влаккм и 4 362 107 брутотонкм през 2020 г. При осъществените влаккм се отчита спад от 1,71 % за 2020 г. спрямо предкризисната 2019 г., а при реализираните брутотонкм спадът е с 0,29 %. Заплатените инфраструктурни такси намаляват за 2020 г. спрямо предходната 2019 г. в размер на 4 916 320 лв. (от 27 616 040 лв. на 22 699 720 лв.), равняващи се на спад от 17,80 %.

При реализираните влаккм и брутотонкм спадът за 2020 г. спрямо 2019 г. е незначителен, но при заплатените инфраструктурни такси има съществено намаление. Това може да се обясни с намаляването през този период на размера на инфраструктурните такси от страна на ДП Национална компания „Железопътна инфраструктура“.

През двете разглеждани години „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД е водещия железопътен превозвач по реализирани влаккм и размер на заплатените такси за използване на железопътната инфраструктура, отчитайки над 70 % от общо реализираните по железопътната мрежа влаккм и близо 50 % от заплатените от всички превозвачи инфраструктурни такси.

В заключение може да се направят следните основни изводи за развитието на пътническия железопътен транспорт на България за периода 2011 – 2020 година:

* По-малко от 5 % от превозените пътници и 2 % от извършената превозна дейност от железопътния транспорт се осъществява при извършването на превози в международно съобщение;
* През целия разглеждан период тенденцията е на спад в общия брой на превозените пътници и извършена работа от пътническия железопътен транспорт, като намалението спрямо началната година е съответно с 42,64 %, и 26,55 %.
* Дяловото участие на пътническия железопътен транспорт в общия брой на превозените пътници в националната транспортна система е намаляло за разглеждания период с 0,38 %;
* 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 пътническия въздушен транспорт, който беше сериозно засегнат от кризата предизвикана от КОВИД-19.;
* Средното превозно разстояние на един пътник, превозен с железопътен транспорт, е намаляло с 4,0 километра за разглеждания период;
* Към 2020 година само един железопътен превозвач в България притежава лиценз за превозване на пътници и държи 100 % от пазара.
* След началото на световната криза предизвикана от пандемията КОВИД-19 при всяко от тримесечията на 2020 г. има спад на броя превозени пътници и извършената транспортна работа от пътническия железопътен транспорт спрямо съответните тримесечия на предходната година, но за второто и третото тримесечие на 2021 г. тенденцията се обръща и се наблюдава ръст на броя превозени пътници и на обема на извършената работа спрямо съответните тримесечия на 2020 година.
* „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД е водещия железопътен превозвач в България по реализирани влаккм и по размер на заплатените такси за ползване на железопътната инфраструктура на страната.
* При реализираните влаккм и брутотонкм спадът на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД за 2020 г. спрямо 2019 г. е незначителен, а по-съществения спад при заплатените инфраструктурни такси се дължи на намаляването на размера на таксите.

На база осъществения анализ и направените основни изводи за развитието на железопътния транспорт на България, в условията на либерализиран транспортен пазар и настъпваща криза причинена от КОВИД-19, могат да се направят оценки за силните и слабите страни и на възможностите и заплахите за бъдещото развитие на сектора.

**Силни страни:**

* Висока степен на електрификация на железопътната мрежа;
* По-екологично чист и безопасен в сравнение с другите видове транспорт;
* Стабилен пазарен дял при превозите на масови товари и наличие на капацитет за превоз на разнородни видове товари;
* Либерализиран пазар и висока степен на хармонизация на законодателството, свързано с железопътния транспорт, с това на Европейския съюз;
* Наличие на обучен и високо квалифициран персонал, както и центрове за подготовка и повишаване квалификацията на кадрите;
* Наличие на добре изградена мрежа от депа за извършване на експлоатационна и ремонтна дейност;
* Развити фериботни връзки (Варна – Иличовск, Варна – Поти/Батуми, Варна – Кавказ)

**Слаби страни:**

* Незадоволително техническо състояние на железопътната инфраструктура и подвижния състав;
* Наличие на „тесни места” и недостатъчна обвързаност с железопътната инфраструктура на съседните страни;
* Липса на оперативна съвместимост;
* Ниска ефективност, породена от излишен капацитет, висок процент на празен пробег, изолирано движение и превоз на единични вагони;
* Липсваща или недобра интеграция между железопътния и останалите видове товарен транспорт;
* Недостатъчно използване на възможностите за развитие на комбиниран и интермодален транспорт;
* Недостиг на финансови средства за поддържане, развитие и модернизация на наличната железопътна инфраструктура.

**Възможности:**

* Очакван ръст на количества товари превозвани с железопътен транспорт;
* Модернизация чрез инвестиции в инфраструктура и подвижен състав и повишаваща се конкурентоспособност на железопътния транспорт, породена от технологичното развитие на сектора;
* Ефективно използване на Структурните и Кохезионните фондове на Европейския съюз;
* Ускоряване на процедурите при реализация на приоритетни инфраструктурни проекти;
* Привличане на международен транзитен трафик поради кръстопътното положение на страната;
* Подобряване на връзките с морските и вътрешно-водни пристанища и развитие на мрежа от интермодални терминали;
* Стратегическо сътрудничество с железопътни превозвачи от съседните страни и/или спедитори с цел предоставяне на комплексни услуги „от врата до врата”.

**Заплахи:**

* Продължаващ недостиг на финансови средства и недофинансиране на железопътния транспорт от страна на държавата;
* Значително увеличение на цената на електроенергията, което да доведе до увеличение на експлоатационните разходи на превозвачите и до загуба на конкурентоспособност;
* Забавяне реализацията на стратегическите инфраструктурни проекти, което не позволява развиването на скорости, които да направят предлаганата от железопътните превозвачи услуга конкурентна;
* Спад на международните транзитни потоци;
* Влошаване на качеството на инфраструктурата и подвижния състав, в резултат на недостатъчни инвестиции;
* Отлив на квалифициран персонал;
* Увеличаване дела на използване на автомобилен транспорт при превоза на товари;
* Риск от неизпълнение на целите за намаляване на вредните емисии при преобладаващ дял на автомобилния транспорт.

## Анализ на мерките за преодоляване на последствията от пандемията с COVID-19 в железопътния транспорт

От март 2020 г пандемията от COVID-19 засегна всички европейски страни, което доведе до огромен спад в мобилността. Това се отрази на пряко върху търсенето на транспортни услуги в частност при предлагането на железопътни такива. Бяха наложени ограничителни мерки за движение не само в международен аспект, но и във вътрешно съобщение, което се отрази неблагоприятно на железопътния транспорт. Спадът в търсенето на пътнически превози поради мерките за блокиране на транспорта и ограниченията за придвижване наложени от националните органи пряко въздействаха върху икономиката на железопътния транспорт чрез частично или пълно спиране на някои дейности. Въведени бяха конкретни мерки за ограничаване на разпространението на пандемията като:

* Ограничаване на транспортния капацитет – ограничен беше пътническия капацитет на влаковете с до 50%, като се въведоха забрани за продажба на повече билети от свободните места;
* Затваряни баха гари или не се спираше на такива с къси платформи за обслужване на пътниците поради факта, че не можеше да се изпълни изискването за социално дистанциране;
* Въведени бяха корелции в графиците за движение на влаковете, с цел да се осигурят минимум пътнически услуги;
* Приложени бяха допълнителни санитарни мерки за предотвратяване разспространението на вируса, което пък доведе до повишение на експлоатационните разходи на железопътните компании;
* Въведени бяха някои законодателни мерки относно анулирането на билети и резервации, удължаване срока на валидност на транспортните документи. От гледна точка на самите превозвачи беше удължен срокът на валидност на правните документи – свидетелства за безопасност, свидетелство за управление на влак, срокове за обучение на персонал и др.);
* Предприети бяха мерки за намаляване на тарифите за наемане на вагони при товарните превози;

През настоящата година от страна на националните органи и управителите на жп инфраструктура бяха предприети някои временни и постоянни финансови мерки за ограничаване въздействието на пандемията върху железопътния транспорт. Бяха направени корекции на таксите за достъп до железопътната инфраструктура. Тези корекции са в няколко направления – твърди отстъпки на специфични такси, отлагане на фактуриране, промени в референциите за приложимите такси (напр. анулиране на такса за резервация) и отстъпки в зависимост от намалението на обемите при товарните превози.

От страна на Министерството на транспорта бяха приложени следните мерки за възстановяване на железопътния транспорт:

* Компенсации за загуба на приходи с възможни стимули или увеличение на субсидията при пътническия транспорт;
* Помощи за безработица и субсидиране на заеми, отлагане на публични заеми и такси;
* Държавни помощи за управителя на жп инфраструктурата;
* Финансиране и стимули за инфраструктурни проекти или директно увеличение на капитала на дружеството.

За възстановяване на ролята на железопътния транспорт след пандемията е необходимо да се предприемат някои конкретни мерки:

* Директни финансови помощи – транспортните оператори и превозвачи да получат незабавно финансово подпомагане;
* Намаления на таксите за достъп – да се минимизират разходите на превозвачите, като се осигурят финсови стимули на управителите на инфраструктурата, които след това намаляват таксата за достъп;
* Намаляване (а някъде и премахване) на данъци и други такси;
* Осигуряване на гарантирани заеми – чрез тях би се позволило да се поеме част от икономическият шок за частните превозвачи;
* Специално за жп транспорт – справедливи и равни условия с автомобилния транспорт, което означава обявените извънредни мерки да важат за всички видове транспорт.

Въпреки прилагането на различни финасови мерки при различните железопътни администрации в Европа пътниците използващи железопътния транспорт продължават да намаляват. В България железопътния транспорт беше особено засегнат от блокиранията с локдауните и ограничаването на движението на влаковете като се съкращаваха разписания и връзки. Необходима е сериозна подкрепа на този вид транспорт като бъде популяризиран като най-устойчивият и безопасен вид транспорт, който има основна роля в бъдещата система за мобилност на едно общество. Това важи и за товарния железопътен транспорт, който е от ключово значение за подпомагане на устойчивата логистична верига.

# Анализ на ограничителните мерки и обема на превозите по автомобилен транспорт

Анализираният период 2011 – 2020 година обхваща времето след световната финансова и икономическа криза и приключва с навлизането в световната криза предизвикана от КОВИД-19. Продължителността на периода позволява да се откроят основните тенденции в развитието на автомобилния транспорт. Основната цел на анализа е да се проследи развитието на товарния и пътнически автомобилен транспорт и да се опише въздействието на кризата предизвикана от КОВИД-19 върху извършваните превози.

## . Товарни превози по автомобилен транспорт

Транспортът е един от основните сектори на икономиката на България, който през последните години се развива с бързи темпове. Съществена заслуга за това има товарният автомобилен транспорт, който заема водещо място по отношение на превозените количества товари и извършената превозна работа в националната транспортна система. България е член на Европейския съюз и голяма част от внасяните и изнасяни стоки (от и към другите страни членки на съюза) преминаха към либерализиран режим на търговия, а товарният автомобилен транспорт започна да играе все по-важна роля във външно-търговските отношения на страната.

В таблица 20 са представени данни за количествата превозени товари от автомобилния транспорт при извършването на вътрешни и международни превози. 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 постепенно нараства и от 23,40 % през 2011 г. достига до 36,43 % през 2020 г.

***Таблица 20*** *Превозени количества товари от автомобилния транспорт за периода 2011 – 2020 г. (хил. т)*

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Години**  **Показатели** | **2011** | **2012** | **2013** | **2014** | **2015** | **2016** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** |
| Вътрешни превози | 45105,6 | 47823,1 | 57894,7 | 56268,0 | 57930,9 | 49202,6 | 57541,9 | 54049,1 | 41979,4 | 51265,0 |
| Международни превози | 13777,9 | 17458,5 | 21503,0 | 19465,6 | 27302,6 | 33340,8 | 34098,4 | 22420,2 | 18002,7 | 29377,4 |
| **Превозени товари- общо:** | **58883,5** | **65281,6** | **79397,7** | **75733,6** | **85233,5** | **82543,4** | **91640,3** | **76469,3** | **59982,1** | **80642,4** |

Източник: НСИ

От 2011 година се забелязва тенденция на значително повишаване на количествата товари превозени с автомобилен транспорт (достигайки до 91 640,3 хил. тона за 2017 г.), което се дължи до голяма степен на постепенното излизане от световната финансова и икономическа криза. През тези години се подобриха условията за бизнес и търговия и се повиши икономическата активност на населението в страната. За 2018 и 2019 г. се наблюдава спад, като са превозени съответно 76 469,3 хил. тона и 59 982,1 хил. тона с автомобилен транспорт. Същественото намаление се дължи основно на по-малкото количество превозени товари с международен автомобилен транспорт, които намаляват значително, съответно от 34 098,4 хил. т. през 2017 г. до 22 420,2 хил. т. през 2018 г. и до 18 002,7 хил. тона през 2019 г. Това намаление е следствие от неизвестността около съдържанието на новите правила за извършване на товарни автомобилни превози на територията на Европейския съюз.

Chart, line chart

Description automatically generated

***Фигура 13*** *Превозени количества товари от автомобилния транспорт за периода 2011 – 2020 г.*

Източник: НСИ

За 2020 г. се наблюдава съществено нарастване на превозените с автомобилен транспорт товари и те достигат до 80 642,4 хил. тона. Това увеличение може да се обясни с настъпването на пандемията предизвикана от Ковид 19 и последвалото презапасяване на населението със стоки и продукти.

В таблица 21 са представени данни за извършената работа от товарния автомобилен транспорт за периода 2011 – 2020 г. Над две трети от общия обем на извършената работа от товарния автомобилен транспорт за разглеждания период е осъществена при извършването на международни превози.

Общият обем на извършената транспортна работа от автомобилния транспорт е нараснал от 17 942,8 млн. ткм през 2011 г. до 29 119,1 млн. ткм през 2020 г. За разглеждания период обема на извършената работа е нараснал с 11 176,3 млн. ткм, което се равнява на ръст от 62,29 % спрямо 2011 г.

**Таблица 21** Извършена работа от товарния автомобилен транспорт за периода 2011 – 2020 г. (млн. ткм)

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Години**  **Показатели** | **2011** | **2012** | **2013** | **2014** | **2015** | **2016** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** |
| Вътрешни превози | 3697,8 | 3522,3 | 4200,8 | 3816,4 | 4305,8 | 4677,6 | 5590,7 | 4700,6 | 3242,3 | 4555,3 |
| Международни превози | 14245,0 | 17471,8 | 19329,5 | 20638,3 | 24435,7 | 27392,1 | 26596,4 | 18580,9 | 14262,0 | 24563,8 |
| **Извършена работа- общо:** | **17942,8** | **20994,1** | **23530,3** | **24454,7** | **28741,5** | **32069,7** | **32187,1** | **23281,5** | **17504,3** | **29119,1** |

Източник: НСИ

През разглеждания период товарния автомобилен транспорт отбелязва трайна тенденция на значително нарастване на извършената от него транспортна работа, като от 17942,8 млн. ткм достига до 32 187,1 млн. ткм през 2017г., а за 2018 и 2019 година се наблюдава съществено намаление, достигайки съответно до 23 281,5 млн. ткм и 17504,3 млн. ткм. За последната година от разглеждания период (2020 г.) се наблюдава увеличение на извършената транспортна дейност достигайки до 29 119,1 млн. ткм.

Chart, line chart

Description automatically generated

**Фигура 14** Извършена работа от товарния автомобилен транспорт за 2011 – 2020 г.

Източник: НСИ

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 значителните изменения в количествата на превозените товари от автомобилния транспорт.

Разглеждайки данните по тримесечия може по-детайлно да се проследят настъпилите последствия за товарния автомобилен транспорт от кризата предизвикана от пандемията КОВИД-19. Разглеждания период януари 2019 – септември 2021 г. позволява да се проследят промените в превозените количества товари и обема на извършената работа настъпили в следствие на пандемията КОВИД-19, като се направи сравнение между данните за 2020 и 2021 г. с тези от пред кризисната 2019 година.

В таблица 22 са представени тримесечни данни за количеството на превозени товари с вътрешен и международен автомобилен транспорт за периода януари 2019 – септември 2021 г.

***Таблица 22*** *Тримесечни данни за количеството превозени товари от автомобилния транспорт за периода януари 2019 – септември 2021 г.* (хил. т.)

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Години**  **Показатели** | 2019- 1 | 2019- 2 | 2019- 3 | 2019- 4 | 2020- 1 | 2020- 2 | 2020- 3 | 2020- 4 | 2021- 1 | 2021- 2 | 2021- 3 |
| Вътрешни превози | 9476,8 | 10538,0 | 10689,2 | 11275,4 | 6669,1 | 12444,1 | 15616,8 | 16535,0 | 12382,4 | 12228,0 | 18280,9 |
| Международни превози | 5227,1 | 4666,9 | 3931,7 | 4177,0 | 6250,1 | 6377,6 | 6951,0 | 9798,7 | 8914,1 | 7299,3 | 6614,6 |
| **Превозени товари- общо:** | **14703,9** | **15204,9** | **14620,9** | **15452,4** | **12919,2** | **18821,7** | **22567,8** | **26333,7** | **21296,5** | **19527,3** | **24895,5** |

Източник: НСИ

През първото тримесечие на 2020 г. се превозват с 1 784,7 хил. тона (12,14 %) по-малко товари в сравнение с първо тримесечие на 2019 г., а за съответното тримесечие на 2021 г. има нарастване с 6 592,6 хил. тона (44,83 %) спрямо 2019 г.

Chart, line chart

Description automatically generated

***Фигура 15*** *Превозени товари от автомобилния транспорт за периода януари 2019 – септември 2021 г.* (тримесечни данни)

Източник: НСИ

През вторите тримесечия на 2020 и 2021 г. се наблюдава нарастване на превозените товари, съответно с 23,79 % и 28,43 % спрямо второто тримесечие на 2019 г. Третите тримесечия на 2020 и 2021 г. отчитат съществен ръст на количествата превозени товари спрямо съответното тримесечие на 2019 г., съответно с 54,35 % и 70,27 %. За четвъртото тримесечие на 2020 г. ръста също е значителен, като са превозени с 70,42 % повече товари спрямо 2019 г., а за четвърто тримесечие на 2021 г. все още няма официални данни.

В таблица 23 са представени тримесечни данни за обема на извършената работа при вътрешните и международните товарни превози за периода януари 2019 – септември 2021 г.

***Таблица 23*** *Тримесечни данни за обема на извършената работа от товарния автомобилен транспорт за периода януари 2019 – септември 2021 г.* (хил. т.)

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Години**  **Показатели** | 2019- 1 | 2019- 2 | 2019- 3 | 2019- 4 | 2020- 1 | 2020- 2 | 2020- 3 | 2020-  4 | 2021- 1 | 2021- 2 | 2021- 3 |
| Вътрешни превози | 840,7 | 1030,1 | 674,0 | 697,5 | 596,3 | 824,1 | 1572,4 | 1562,5 | 1253,9 | 1101,8 | 1583,6 |
| Международни превози | 4309,4 | 3957,3 | 2954,9 | 3040,4 | 4630,2 | 5208,3 | 5871,1 | 8854,2 | 6892,2 | 6227,9 | 5634,4 |
| **Извършена работа - общо** | **5150,1** | **4987,4** | **3628,9** | **3737,9** | **5226,5** | **6032,4** | **7443,5** | **10416,7** | **8146,1** | **7329,7** | **7218,0** |

Източник: НСИ

През първите тримесечия на 2020 и 2021 г. се наблюдава нарастване на обема на извършената работа от товарния автомобилен транспорт, съответно с 1,48 % и 58,17 % спрямо първото тримесечие на 2019 г.

Chart, line chart

Description automatically generated

***Фигура 16*** *Извършена работа от товарния автомобилен транспорт за периода януари 2019 – септември 2021 г.* (тримесечни данни)

Източник: НСИ

Вторите тримесечия на 2020 и 2021 г. отчитат увеличение на обема извършена транспортна дейност, съответно с 20,95 % и 46,96 % спрямо второ тримесечие на 2019 г. Третото тримесечие на 2020 г. бележи сериозен ръст от 105,12 % спрямо съответното тримесечие на 2019 г., а при третото тримесечие на 2021 г. се наблюдава ръст от 98,90 % спрямо 2019 г., но сравнено с трето тримесечие на 2020 г. има лек спад с 6,22 %. За четвъртото тримесечие на 2020 г. е регистриран отново сериозен ръст от 178,68 % по-голям обем на извършената транспортна работа от товарния автомобилен транспорт в сравнение с четвърто тримесечие на 2019 г., а за четвъртото тримесечие на 2021 г. все още няма публикувана официална информация.

Може да се обобщи, че през първите тримесечия на разглеждания период, обхващащи времето преди настъпването на световната криза предизвикана от КОВИД-19, се превозват с автомобилен транспорт значително по-малко количества товари и се извършва по-малък обем превозна работа в сравнение с тримесечията след началото на кризата. С началото на кризата предизвикана от КОВИД-19 (март 2020 г.) през всяко тримесечие се превозват по-големи количества товари и обема на извършената работа е по-голям в сравнение със съответните тримесечия на предходните години.

В таблица 24 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.

**Таблица 24** 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 2011 – 2020 г. (%)

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Години**  **Показатели** | **2011** | **2012** | **2013** | **2014** | **2015** | **2016** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** |
| Превозени товари - % | 58,11 | 60,91 | 65,88 | 66,11 | 67,92 | 66,38 | 67,05 | 65,56 | 62,05 | 71,29 |
| Извършена работа - % | 40,33 | 51,84 | 65,06 | 73,66 | 76,06 | 77,19 | 75,68 | 70,72 | 67,67 | 77,70 |

Източник: НСИ и изчисления на автора

Данните сочат, че делът на автомобилния транспорт в общото количество на превозените товари в националната транспортна система първоначално нараства от 58,11 % през 2011 г. до 67,92 % през 2015 г., а след това започва постепенно да намалява, достигайки до 62,05 % през 2019 г. През следващата година, когато започна световната пандемия предизвикана от Ковид-19 товарния автомобилен транспорт сериозно повишава своето участие в общото количество на превозените товари в националната транспортна система, достигайки до 71,29 %.

**Фигура 17** *Съотношение на превозените товари и извършена работа от автомобилния транспорт към общото количество на превозените товари и извършена работа в националната транспортна система за периода 2011 – 2020 г.*

Източник: НСИ и изчисления на автора

За разглеждания период автомобилният транспорт е увеличил дяловото си участие в общото количество на превозените товари с 13,18 %. 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.

По отношение на участието на автомобилния транспорт в общото количество на извършената работа в националната транспортна система приз първата половина на разглеждания период се забелязва голям и сравнително равномерен ежегоден ръст и от 40,33 % през 2011 г. се достига до 77,19 % през 2016 г. През 2017 – 2019 г. се наблюдава промяна в тенденцията и дяловото участие на автомобилния транспорт в извършената работа започва да намалява достигайки до 67,67 % през 2019 г. През последната година на разглеждания период товарния автомобилен транспорт не само възстановява своите позиции, но и превозва 77,70 % от общото количество на превозените товари, което е най-високата стойност през периода.

През разглеждания период се наблюдава тенденция на по-сериозно увеличение на процентния дял на автомобилния транспорт в общото количество на извършената работа в транспортната система на страната спрямо процентното увеличение при 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 резкия спад на превозната дейност на морския транспорт.

В таблица 25 са представени данни за промените в средното превозно разстояние на един тон товар, превозван с автомобилен транспорт при осъществяването на вътрешни и международни превози.

**Таблица 25** Промени в средното превозно разстояние на един тон товар при автомобилните превози за периода 2011 – 2020 г. (км.)

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Години**  **Показатели** | **2011** | **2012** | **2013** | **2014** | **2015** | **2016** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** |
| Вътрешни превози | 82,0 | 73,7 | 72,6 | 67,8 | 74,3 | 95,07 | 97,16 | 87,0 | 77,2 | 88,9 |
| Международни превози | 1034,0 | 1000,8 | 898,9 | 1060,3 | 895,0 | 821,6 | 780,0 | 828,8 | 792,2 | 836,2 |
| **Общо** | **304,7** | **321,6** | **296,4** | **322,9** | **337,2** | **388,5** | **351,2** | **304,5** | **291,8** | **361,1** |

Източник: НСИ и изчисления на автора

Средното превозно разстояние на един тон товар при превоз с автомобилен транспорт при осъществяването на вътрешни превози нараства за разглеждания период от 82,0 км. през 2011 г. до 88,9 км., а при извършването на международни превози намалява от 1 034 км. в началото на периода до 836,2 км. за 2020 г.

**Фигура 18** Промени в средното превозно разстояние на един тон товар

при автомобилния транспорт за периода 2011 – 2020 г. (км.)

Източник: НСИ

Средното превозно разстояние на един тон товар при превоз по автомобилен транспорт варира в рамките от 291,8 км. отчетени през 2019 г. до 388,5 км. през 2016 г. За разглеждания период средното превозно разстояние на един тон товар е нараснало с 56,4 км., съответно от 304,7 км. през 2011 г. до 361,1 км. през 2020 г.

Увеличението на средното превозно разстояние на един тон товар, превозен с автомобилен транспорт за периода 2011 – 2020 г. се дължи основно на сериозното нарастване на дела на международните превози в общия обем на товарния автомобилен транспорт.

В таблица 26 са представени данни за превозените количества товари от автомобилния транспорт по общо тегло на използваните превозни средства за периода 2011 – 2020 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 разглеждания период най-много товари се превозват с влекачи. При влекачите се наблюдава и най-съществен ръст в превозените количества товари, като от 55,88 % през 2011 г. достигат до 67,73 % от общото превозено количество товари през 2020 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 26** Превозени количества товари от автомобилния транспорт по общо тегло на използваните превозни средства за периода 2011 – 2020 г. (хил. т)

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Години**  **Превозни средства** | **2011** | **2012** | **2013** | **2014** | **2015** | **2016** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** |
| Камиони до 7,5 т. | 337,5 | 83,1 | 897,2 | 94,2 | 636,9 | 190,3 | 242,5 | 93,0 | 83,0 | 58,8 |
| Камиони от 7,5 до 15 т. | 975,6 | 2154,1 | 1289,3 | 1025,9 | 1499,7 | 1019,1 | 998,1 | 435,6 | 907,8 | 920,4 |
| Камиони от 15 до 17 т. | 393,5 | 487,7 | 431,6 | 745,9 | 696,9 | 452,8 | 507,9 | 315,9 | 135,9 | 201,7 |
| Камиони от 17 до 25 т. | 4164,2 | 5833,5 | 4123,5 | 4488,1 | 4320,3 | 4031,3 | 6388,0 | 5099,6 | 2641,5 | 2067,8 |
| Камиони над 25 т. | 20106,2 | 21272,4 | 24044,8 | 21099,9 | 26223,5 | 22528,0 | 21364,6 | 19645,6 | 14390,5 | 22776,9 |
| Влекачи | 32906,5 | 35450,8 | 48611,3 | 48279,6 | 51856,2 | 54321,9 | 62139,2 | 50869,1 | 41823,4 | 54616,8 |
| **Превози-общо:** | **58883,5** | **65281,6** | **79397,7** | **75733,6** | **85233,5** | **82543,4** | **91640,3** | **76458,8** | **59982,1** | **80642,4** |

Източник: НСИ

В таблица 27 са представени данни за извършената работа от товарния автомобилен транспорт по общо тегло на използваните превозни средства за периода 2011 – 2020 г. С използването на влекачи е извършена основната част от транспортната дейност. Участието на влекачите в общото количество на извършената работа от автомобилния транспорт постепенно се покачва от 84,16 % през 2011 г. до 92,88 % през 2020 г. След влекачите съществена част от извършената транспортна дейност е осъществена с камиони 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 ткм.

**Таблица 27** Извършена работа от товарния автомобилен транспорт по общо тегло на използваните превозни средства за периода 2011 – 2020 г. (млн. ткм)

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Години**  **Превозни**  **средства** | **2011** | **2012** | **2013** | **2014** | **2015** | **2016** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** |
| Камиони до 7,5 т. | 8,0 | 8,0 | 51,5 | 62,1 | 131,3 | 28,4 | 31,5 | 28,7 | 11,6 | 35,3 |
| Камиони от 7,5 до 15 т. | 116,8 | 170,9 | 112,8 | 58,7 | 73,7 | 143,7 | 134,2 | 37,6 | 55,6 | 148,7 |
| Камиони от 15 до 17 т. | 39,2 | 14,1 | 25,2 | 40,7 | 20,0 | 45,5 | 11,3 | 46,6 | 11,2 | 19,8 |
| Камиони от 17 до 25 т. | 473,6 | 449,5 | 328,9 | 304,9 | 547,7 | 477,4 | 281,4 | 204,8 | 214,4 | 191,8 |
| Камиони над 25 т. | 2204,9 | 2608,4 | 2538,2 | 2306,4 | 2555,6 | 2364,1 | 1944,8 | 1787,4 | 1015,8 | 1678,3 |
| Влекачи | 15100,3 | 17743,2 | 20473,7 | 21681,9 | 25413,2 | 29010,6 | 29783,9 | 21176,4 | 16195,7 | 27045,2 |
| **Превози-общо:** | **17942,8** | **20994,1** | **23530,3** | **24454,7** | **28741,5** | **32069,7** | **32187,1** | **23281,5** | **17504,3** | **29119,1** |

Източник: НСИ

Таблица 28 съдържа данни за обема на вътрешните превози на товарния автомобилен транспорт по региони на натоварване за периода 2011 – 2020 г.

**Таблица 28** Вътрешни превози на товарния автомобилен транспорт по региони на натоварване за периода 2011 – 2020 г. (хил. т)

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Години**  **Региони** | **2011** | **2012** | **2013** | **2014** | **2015** | **2016** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** |
| Северо-западен | 3501,8 | 2560,0 | 4241,1 | 3984,9 | 4366,7 | 2465,6 | 4094,9 | 5118,5 | 3602,6 | 4557,7 |
| Северен централен | 4633,6 | 4429,1 | 5736,1 | 4319,7 | 4541,1 | 4555,2 | 6521,0 | 6121,4 | 7350,6 | 5100,6 |
| Северо-източен | 9438,0 | 8895,4 | 17403,1 | 18856,2 | 13545,0 | 9766,8 | 10720,6 | 13553,1 | 7696,3 | 10857,9 |
| Юго-  източен | 13494,4 | 10651,0 | 9850,9 | 9880,3 | 10649,9 | 10862,6 | 9968,4 | 9412,7 | 7165,8 | 12682,8 |
| Юго-  западен | 5899,3 | 11225,5 | 12122,9 | 9901,5 | 16737,1 | 14395,7 | 14858,5 | 9771,9 | 5731,7 | 7424,5 |
| Южен централен | 8138,5 | 10062,1 | 8540,6 | 9325,4 | 8091,1 | 7156,7 | 11378,5 | 10071,5 | 10432,4 | 10641,5 |
| **Общо за страната:** | **45105,6** | **47823,1** | **57894,7** | **56268,0** | **57930,9** | **49202,6** | **57541,9** | **54049,1** | **41979,4** | **51265,0** |

Източник: НСИ

Данните показват, че през повечето години на разглеждания период водещите региони по натоварени количества товари са Югозападен и Североизточен, с изключение на 2019 г. когато водещ е Южен централен регион и 2011 и 2020 години, когато е Югоизточния регион. През четири от общо десетте 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, през две от годините е Югоизточния регион, а през 2019 г. водещ е Южен централен регион. През всички години от разглеждания период най-малко количество товари са натоварени в Северозападния регион на страната.

Chart, bar chart

Description automatically generated

**Фигура 19** Вътрешни превози на товарния автомобилен транспорт

по региони на натоварване за периода 2011 – 2020 г.

Източник: НСИ

Данните на фигура 19 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 34,12 % през 2016 г. до 48,27 % през 2014 г., а в края на периода е 40,02 %. По-голямата част от товарите на Северна България са натоварени на територията на Североизточния регион.

**Таблица 29** Вътрешни превози на товарния автомобилен транспорт по региони на разтоварване за периода 2011 – 2020 г. (хил. т)

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Години**  **Региони** | **2011** | **2012** | **2013** | **2014** | **2015** | **2016** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** |
| Северо-западен | 3240,1 | 2794,5 | 3932,7 | 3300,0 | 4208,0 | 2773,0 | 3276,5 | 4025,5 | 3098,7 | 4824,2 |
| Северен централен | 4476,1 | 3326,4 | 4591,8 | 4170,8 | 4689,4 | 3633,9 | 6020,1 | 5437,2 | 7120,1 | 5109,4 |
| Северо-източен | 9004,9 | 9779,0 | 19446,5 | 19323,8 | 13261,1 | 11233,1 | 11609,7 | 14761,6 | 8074,5 | 10166,0 |
| Юго-  източен | 13055,8 | 10754,6 | 9852,6 | 9473,5 | 10644,6 | 10360,1 | 9603,7 | 9731,8 | 7456,9 | 12635,7 |
| Юго-  западен | 6803,0 | 11116,1 | 11040,4 | 9823,4 | 17291,2 | 13757,0 | 15376,0 | 10512,7 | 6026,4 | 7983,2 |
| Южен централен | 8525,7 | 10052,5 | 9030,7 | 10176,5 | 7836,6 | 7445,5 | 11655,9 | 9580,3 | 10202,8 | 10546,5 |
| **Общо за страната:** | **45105,6** | **47823,1** | **57894,7** | **56268,0** | **57930,9** | **49202,6** | **57541,9** | **54049,1** | **41979,4** | **51265,0** |

Източник: НСИ

Таблица 29 предоставя данни за обема на вътрешните превози на товарния автомобилен транспорт по региони на разтоварване за периода 2011 – 2020 г. През първата и последната година на разглеждания период водещ регион по разтоварени количества товари е Югоизточния. През останалите години най-много товари се разтоварват на територията на Югозападен и Североизточен регион. През четири от годините 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, през две от годините водещ е Югоизточния регион, а през една година от периода водещ е Южен централен регион.

Chart, bar chart

Description automatically generated

**Фигура 20** Вътрешни превози на товарния автомобилен транспорт

по региони на разтоварване за периода 2007 – 2020 г.

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 2011 – 2020 г. варира от 33,25 %, отчетени през 2012 г., до 48,31 % през 2013 г., а за 2018, 2019 и 2020 г. са съответно 44,82 %, 43,58 % и 39,21 %. Повече от половината разтоварени на територията на Северна България товари са били предназначени за Североизточния регион.

В таблица 30 са представени данни за извършена работа при вътрешните превози на товари от автомобилния транспорт по региони на натоварване за периода 2011 – 2020 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 2011, 2014, 2018 и 2020 години, през които водещи по този показател са съответно Югоизточен, Североизточен (за 2014 и 2020 г.) и Северен централен регион. През разглеждания период най-малко транспортна работа е осъществена при превозването на натоварени на територията на Северозападния регион товари.

**Таблица 30** Извършена работа при вътрешните превози на товари от автомобилния транспорт по региони на натоварване за периода 2011 – 2020 г. (млн. ткм)

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Години**  **Региони** | **2011** | **2012** | **2013** | **2014** | **2015** | **2016** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** |
| Северо-западен | 417,0 | 275,9 | 437,0 | 544,6 | 456,1 | 314,5 | 554,7 | 629,4 | 362,1 | 550,8 |
| Северен централен | 573,7 | 673,9 | 706,0 | 531,8 | 604,4 | 679,9 | 867,1 | 847,6 | 465,5 | 662,3 |
| Северо-източен | 723,9 | 599,1 | 901,2 | 800,2 | 766,2 | 722,1 | 1091,4 | 811,4 | 605,5 | 910,9 |
| Югоизточен | 761,7 | 604,3 | 651,3 | 661,7 | 883,6 | 922,1 | 756,8 | 786,4 | 621,7 | 779,5 |
| Югозападен | 591,0 | 840,8 | 1007,5 | 768,5 | 960,5 | 1196,5 | 1138,6 | 792,4 | 470,5 | 834,2 |
| Южен централен | 630,5 | 528,3 | 497,8 | 509,6 | 635,0 | 842,5 | 1182,1 | 833,4 | 717,0 | 817,6 |
| **Общо за страната:** | **3697,8** | **3522,3** | **4200,8** | **3816,4** | **4305,8** | **4677,6** | **5590,7** | **4700,6** | **3242,3** | **4555,3** |

Източник: НСИ

Chart, bar chart

Description automatically generated

**Фигура 21** Извършена работа от товарния автомобилен транспорт при вътрешните превози по региони на натоварване за периода 2011 – 2020 г.

Източник: НСИ

Таблица 31 съдържа данни за извършената транспортна работа при вътрешните превози на товари с автомобилен транспорт по региони на разтоварване за периода 2011 – 2020 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 периода 2015 – 2017 г., както и за 2011 и 2020 г. водещ по този показател е Югозападния регион, а за периодите 2012 – 2014 г. и 2018 – 2019 г. най-голям обем от транспортна дейност е осъществен при транспортирането на товари, които са разтоварени на територията на Североизточния регион.

**Таблица 31** Извършена работа при вътрешните превози на товари от автомобилния транспорт по региони на разтоварване за периода 2011 – 2020 г. (млн. ткм)

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Година**  **Региони** | **2011** | **2012** | **2013** | **2014** | **2015** | **2016** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** |
| Северо-западен | 366,7 | 442,6 | 325,7 | 418,3 | 420,6 | 378,7 | 367,5 | 347,4 | 237,9 | 511,8 |
| Северен централен | 493,1 | 360,9 | 509,7 | 453,9 | 492,5 | 479,8 | 722,9 | 762,9 | 364,0 | 546,4 |
| Северо-източен | 671,3 | 819,8 | 1312,6 | 969,9 | 769,4 | 999,6 | 1287,2 | 1065,9 | 722,7 | 857,5 |
| Югоизточен | 706,7 | 635,1 | 747,4 | 651,6 | 871,6 | 890,0 | 783,6 | 846,4 | 702,6 | 808,2 |
| Югозападен | 757,7 | 734,4 | 742,0 | 744,2 | 1076,7 | 1130,3 | 1364,2 | 894,7 | 549,4 | 1038,5 |
| Южен централен | 702,3 | 529,5 | 563,4 | 578,5 | 675,0 | 799,2 | 1065,3 | 783,3 | 665,7 | 792,9 |
| **Общо за страната:** | **3697,8** | **3522,3** | **4200,8** | **3816,4** | **4305,8** | **4677,6** | **5590,7** | **4700,6** | **3242,3** | **4555,3** |

Източник: НСИ

През всички години на разглеждания период най-малко транспортна работа е извършена при вътрешните превози на товари разтоварени на територията на Северозападния регион на страната.

Chart, bar chart

Description automatically generated

**Фигура 22** Извършена работа от товарния автомобилен транспорт

при вътрешните превози по региони на разтоварване за периода 2007 – 2020 г.

Източник: НСИ

В таблица 32 са представени данни за превозените с вътрешен автомобилен транспорт количества основни видове товари за периода 2011 – 2020 година.

**Таблица 32** Превозени с вътрешен автомобилен транспорт основни видове товари за периода 2011 – 2020 г. (хил.т)

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Години**  **Видове товари** | **2011** | **2012** | **2013** | **2014** | **2015** | **2016** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** |
| Продукти на селското стопанство, лова и горското стопанство | 5489,7 | 6546,4 | 9733,7 | 8220,5 | 8797,0 | 5715,2 | 2076,5 | 8506,6 | 6334,0 | 6866,6 |
| Каменни и лигнитни въглища, суров петрол и природен газ | 376,7 | 615,5 | 2384,4 | 430,9 | 1144,6 | 392,6 | 118,7 | 1507,2 | 556,4 | 120,3 |
| Метални руди и други продукти на минната и каменодобивната промишленост | 14772,7 | 17833,0 | 16630,2 | 20477,5 | 20793,7 | 16436,9 | 3232,5 | 16143,7 | 13175,5 | 17100,1 |
| Хранителни продукти, напитки и тютюн | 2603,7 | 2932,2 | 3102,2 | 3626,4 | 3765,3 | 4397,6 | 583,4 | 3935,6 | 3495,6 | 2711,2 |
| Текстил и текстилни изделия, гладка кожа и кожени изделия | 132,8 | 161,9 | 96,7 | 119,8 | 170,4 | 130,7 | 27,0 | 198,5 | 81,9 | 143,4 |
| Дърво и изделия от дърво и корк, слама и материали за плетене, целулоза | 1057,6 | 505,0 | 711,3 | 440,4 | 1158,9 | 1066,1 | 186,1 | 616,7 | 657,7 | 1030,0 |
| Кокс и рафинирани нефтопродукти | 3183,8 | 4624,0 | 4839,4 | 1997,0 | 5128,8 | 2450,1 | 882,7 | 2481,9 | 1728,3 | 3336,2 |
| Химикали, химически продукти и синтетични влакна, продукти от каучук и пластмаса | 3308,1 | 1415,6 | 3766,3 | 5536,8 | 1803,0 | 1400,0 | 72,5 | 2870,4 | 1011,0 | 1762,5 |
| Други неметални минерални продукти | 6705,1 | 4853,1 | 4984,8 | 5347,7 | 5097,0 | 4503,9 | 2131,1 | 6658,5 | 4782,7 | 6830,4 |
| Основни метали, метални изделия, с изключение на машини и оборудване | 1758,8 | 496,4 | 1339,9 | 2340,6 | 1486,6 | 1443,7 | 667,5 | 1809,5 | 1695,9 | 2304,5 |
| Машини и съоръжения, н.д., канцеларска и електронноизчислителна техника | 437,2 | 490,7 | 827,9 | 439,9 | 568,9 | 217,4 | 11,7 | 421,4 | 859,1 | 680,6 |
| Транспортно оборудване | 291,8 | 185,2 | 122,7 | 202,8 | 115,9 | 142,5 | 29,9 | 117,5 | 91,3 | 488,7 |
| Мебели, други фабрични изделия, | 161,2 | 283,1 | 116,8 | 217,3 | 158,4 | 141,2 | 22,8 | 462,8 | 372,6 | 365,8 |
| Вторични суровини, битови и други отпадъци | 2840,7 | 3823,0 | 4960,9 | 3329,8 | 4792,8 | 7149,4 | 649,5 | 5926,9 | 2635,2 | 5485,5 |
| Поща, пратки | 213,0 | 13,9 | 1365,0 | 823,7 | 753,8 | 1138,8 | 566,5 | 418,1 | 385,5 | 272,5 |
| Оборудване и материали, използвани в превоза на товари | 436,7 | 188,3 | 376,9 | 400,2 | 422,6 | 641,3 | 142,2 | 460,3 | 649,6 | 285,1 |
| Товари, превозвани по време на преместване на домакинства и офиси, багаж | 28,2 | 40,6 | 49,6 | 35,5 | - | 45,9 | 15,5 | 25,6 | 88,7 | 29,0 |
| Групирани товари: смес от типове товари, които се превозват заедно | 373,9 | 154,4 | 786,5 | 1317,7 | 1088,7 | 728,7 | 84,1 | 599,0 | 2264,6 | 1080,6 |
| Неидентифицируеми товари | 180,2 | 701,2 | 365,9 | 346,0 | 209,1 | 656,5 | 97,9 | 344,0 | 145,1 | 77,5 |
| Други товари | 753,7 | 1959,6 | 1333,6 | 617,5 | 475,4 | 404,1 | 54,0 | 544,9 | 968,7 | 294,5 |

Източник: НСИ

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.

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 33 представя данни за извършената транспортна работа при превозването на отделните основни видове товари с вътрешен автомобилен транспорт за периода 2011 – 2020 година. 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“, „Машини 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“.

**Таблица 33** Извършена работа от автомобилния транспорт при вътрешни превози на основни видове товари за периода 2011 – 2020 г. (млн. ткм)

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Години**  **Видове товари** | **2011** | **2012** | **2013** | **2014** | **2015** | **2016** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** |
| Продукти на селското стопанство, лова и горското стопанство | 551,1 | 671,6 | 835,9 | 858,1 | 953,3 | 697,1 | 221,7 | 791,3 | 587,2 | 695,3 |
| Каменни и лигнитни въглища, суров петрол и природен газ | 34,0 | 7,7 | 68,6 | 66,8 | 46,5 | 71,6 | 22,9 | 65,9 | 62,2 | 32,7 |
| Метални руди и други продукти на минната и каменодобивната промишленост | 346,6 | 468,2 | 554,0 | 602,1 | 517,0 | 579,7 | 116,3 | 648,9 | 509,4 | 739,5 |
| Хранителни продукти, напитки и тютюн | 568,2 | 581,0 | 517,9 | 437,9 | 455,5 | 988,2 | 109,8 | 1064,4 | 378,5 | 488,1 |
| Текстил и текстилни изделия, гладка кожа и кожени изделия | 21,3 | 24,7 | 23,8 | 14,6 | 41,3 | 26,4 | 0,6 | 35,9 | 21,7 | 34,1 |
| Дърво и изделия от дърво и корк, слама и материали за плетене, целулоза | 220,7 | 73,2 | 156,2 | 94,4 | 174,7 | 172,0 | 15,0 | 110,2 | 120,2 | 161,4 |
| Кокс и рафинирани нефтопродукти | 431,3 | 461,0 | 499,6 | 135,7 | 414,8 | 199,8 | 77,3 | 220,1 | 139,7 | 395,6 |
| Химикали, химически продукти и синтетични влакна, продукти от каучук и пластмаса | 217,3 | 359,3 | 333,3 | 246,9 | 264,7 | 210,0 | 15,0 | 114,4 | 151,8 | 178,5 |
| Други неметални минерални продукти | 673,3 | 309,2 | 425,7 | 397,1 | 532,6 | 669,1 | 240,5 | 674,9 | 372,3 | 567,2 |
| Основни метали, метални изделия, с изключение на машини и оборудване | 162,2 | 104,4 | 161,8 | 193,7 | 232,2 | 196,6 | 142,5 | 132,5 | 139,3 | 314,5 |
| Машини и съоръжения, н.д., канцеларска и електронноизчислителна техника | 60,9 | 97,2 | 81,0 | 93,4 | 62,8 | 43,7 | 1,1 | 59,8 | 77,0 | 188,5 |
| Транспортно оборудване | 10,9 | 12,8 | 8,9 | 19,1 | 25,7 | 21,1 | 11,7 | 27,2 | 12,2 | 72,6 |
| Мебели, други фабрични изделия, | 34,5 | 36,6 | 20,0 | 48,9 | 38,7 | 22,3 | 6,4 | 88,3 | 72,0 | 82,3 |
| Вторични суровини, битови и други отпадъци | 80,3 | 105,5 | 94,2 | 95,3 | 114,7 | 204,2 | 24,2 | 159,8 | 49,7 | 132,7 |
| Поща, пратки | 38,0 | 2,7 | 73,8 | 104,4 | 93,7 | 175,7 | 187,4 | 210,6 | 192,8 | 36,9 |
| Оборудване и материали, използвани в превоза на товари | 47,2 | 40,1 | 58,0 | 62,4 | 81,7 | 140,6 | 36,1 | 67,8 | 48,5 | 63,3 |
| Товари, превозвани по време на преместване на домакинства и офиси, багаж | 7,0 | 5,7 | 12,3 | 8,8 | - | 1,7 | 2,3 | 4,7 | 5,5 | 2,6 |
| Групирани товари: смес от типове товари, които се превозват заедно | 75,2 | 53,9 | 158,3 | 221,0 | 164,7 | 101,1 | 24,8 | 135,3 | 247,7 | 313,1 |
| Неидентифицируеми товари | 37,7 | 10,8 | 42,9 | 70,1 | 60,2 | 113,7 | 9,8 | 47,7 | 23,7 | 15,6 |
| Други товари | 80,1 | 96,7 | 74,6 | 45,7 | 31,0 | 43,0 | 8,8 | 40,9 | 30,9 | 40,8 |

Източник: НСИ

За извършването на вътрешни и международни товарни автомобилни превози срещу заплащане е необходимо транспортното предприятие да е получило лиценз. Лицензираните автомобилни превозвачи в България постоянно се увеличават за разглеждания период и от близо 8 хил. през 2011 г. достигат до над 16 хил. 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. Значителна част от транспортните компании имат само по един автомобил и един водач, което ги прави нестабилни и уязвими от променящите се пазарни условия. Определени фирми с добра организация на работа и с голям брой товарни автомобили, се наложиха в отрасъла и оперират интензивно на пазара. Това са предимно транспортни предприятия с чуждестранно участие. Те притежават логистични и спедиционни центрове и инвестират в нови съвременни технологии за управление на превозите.

В таблица 34 са представени данни за броя на регистрираните товарни автомобили и влекачи в България за периода 2011 – 2019 г.

**Таблица 34** Брой на регистрирани товарни автомобили и влекачи за периода 2011 – 2019 г.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Години**  **Превозни средства** | **2011** | **2012** | **2013** | **2014** | **2015** | **2016** | **2017** | **2018** | **2019** |
| Товарни автомобили | 315505 | 331763 | 348834 | 369189 | 396582 | 405217 | 372851 | 387186 | 401823 |
| Влекачи | 32056 | 35266 | 39125 | 42686 | 47809 | 51660 | 50396 | 51142 | 50660 |
| **Общо:** | **347561** | **367029** | **387959** | **411875** | **444391** | **456877** | **423247** | **438328** | **452483** |

Източник: НСИ

Забележка: Представените данни обхващат периода 2011 – 2019 г. тъй като за 2020 г. все още няма официална статистика за броя на товарните автомобили и влекачи.

От представените по-горе данни може да се установи, че общият брой на регистрираните товарни автомобили в страната се е увеличил за разглеждания период със 30,19 %. Нарастване се наблюдава, както при броя на регистрираните товарни автомобили (от 315 505 през 2011 г. до 401 823 през 2019 г. равняващи се на ръст от 27,36 %), така и при броя на регистрираните влекачи, които са нараснали със 58,04 % (от 32056 през 2011 г. до 50 660 броя през 2019 г.) за разглеждания период.

В заключение на осъществения анализ може да се направят следните основни изводи за развитието на товарния автомобилен транспорт на България за периода 2011 – 2020 година.

* Автомобилният транспорт затвърждава водещата си роля в националната транспортна система, тъй като неговите предимства го правят предпочитан и удобен за потребителите при превоз на товари в условията на пазарна икономика и членство на страната в ЕС;
* 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;
* През тримесечията на 2019 г., времето преди настъпването на световната криза предизвикана от пандемията КОВИД-19, се превозват с автомобилен транспорт значително по-малки количества товари и се извършва по-малък обем превозна работа в сравнение с тримесечията след началото на кризата;
* Дяловото участие на товарния автомобилен транспорт в общото количество на превозените товари в националната транспортна система е нараснало за разглеждания период с 13,18 %;
* Средното превозно разстояние на един тон товар, превозен с автомобилен транспорт е нараснало със 56,4 километра за разглеждания период;
* Голямото увеличение на относителния дял на извършена товарна превозна работа от автомобилния транспорт към общото количество на извършената товарна превозна работа в националната транспортна система се дължи в по-голяма степен на влошеното състояние на българския морски транспорт (намаляването на обема на превозите, извършени от параходство „Български морски флот“) 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 30,19 %, съответно с 27,36 % при товарните автомобили и със 58,04 % 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.

## Превоз на пътници с автомобилен транспорт

Обществения превоз на пътници с автомобилен транспорт в Република България се осъществява от лицензирани автобусни превозвачи. При осъществения анализ се отчитат само извършените пътувания с обществен автомобилен транспорт (превозите срещу заплащане), а не се разглеждат осъществените пътувания с лични автомобили.

В таблица 35 са представени данни за броя на превозените пътници с вътрешноградски и междуселищни и международни автомобилни превози за периода 2011 – 2020 година.

***Таблица 35*** *Превозени пътници от автомобилния транспорт през периода 2011 – 2020 г. (хил. пътника)*

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Години**  **Показатели** | **2011** | **2012** | **2013** | **2014** | **2015** | **2016** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** |
| Вътрешноградски превози | 383839 | 343741 | 325965 | 330002 | 339769 | 341711 | 346550 | 330391 | 351022 | 260703 |
| Междуселищни  и международни превози | 104107 | 101390 | 100798 | 95601 | 102475 | 105910 | 98782 | 92141 | 95163 | 41255 |
| **Превозени пътници – общо** | **487946** | **445131** | **426763** | **425603** | **442244** | **447621** | **445332** | **422532** | **446185** | **301958** |

Източник: НСИ

Данните показват, че над три четвърти от общо превозените пътници са пътували с вътрешноградски транспорт, а участието на междуселищния и международния транспорт в общия брой на превозените пътници варира в границите от 21,33 % отчетени през 2011 г. и 23,66 % отчетени през 2016 г. В началото на последната година на разглеждания период (2020 г.) започна световната криза предизвикана от пандемията КОВИД-19 и това се отразява на делът на междуселищните и международни превози с автомобилен транспорт, който намалява до 13,66 %. Намалението в процентното участие на превозените с междуселищни и международни автомобилни превози пътници спрямо общия брой на превозените с автомобилен транспорт пътници само за 2020 г. спрямо предходната 2019 г. е в размер на 7,67 %.

През първите години на разглеждания период се наблюдава намаляване на броя превозени с автомобилен транспорт пътници. През 2014 г. превозените пътници достигат до 425 603 хил. пътника, което е намаление от 62 343 хил. пътника спрямо началната 2011 г. За периода 2015 – 2019 г. общия брой на превозените пътници варира в границите от 422 532 хил. пътника през 2018 г. до 447 620 хил. пътника превозени през 2016 г.

През всички години на разглеждания период с автомобилен транспорт са се превозвали по-малко пътници спрямо началната 2011 г., но с началото на кризата предизвикана от КОВИД-19 през 2020 г. се отчита изключително рязко намаление на броя превозени пътници, както спрямо началната 2011 г., така и спрямо предходната 2019 г. През последната разглеждана година с автомобилен транспорт са превозени общо 301 958 хил. пътника, което се равнява на сериозен спад съответно от 38,12 % спрямо началната 2011 г. и 32,33 % спрямо пред кризисната 2019 г.

***Фигура 23*** *Превозени пътници от автомобилния транспорт за периода 2011 – 2020 г.*

Източник: НСИ

В таблица 36 са представени данни за извършената работа от пътническия автомобилен транспорт за периода 2011 – 2020 г. Над две трети от общото количество на извършената работа от пътническия автомобилен транспорт за разглеждания период е осъществена при извършването на междуселищни и международни превози.

***Таблица 36*** *Извършена работа от пътническия автомобилен транспорт през периода 2011 – 2020 г. (млн. пкм)*

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Години**  **Показатели** | **2011** | **2012** | **2013** | **2014** | **2015** | **2016** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** |
| Вътрешноградски превози | 3328 | 3370 | 2790 | 3184 | 3122 | 3201 | 3131 | 2720 | 2986 | 1750 |
| Междуселищни  и международни превози | 7515 | 7112 | 7527 | 8263 | 9135 | 9009 | 7422 | 7166 | 7850 | 3288 |
| **Извършена работа – общо** | **10843** | **10482** | **10317** | **11447** | **12257** | **12210** | **10553** | **9886** | **10836** | **5038** |

Източник: НСИ

В началото на разглеждания период обема на извършената транспортна работа намалява и за 2012 г. и 2013 г. е съответно с 361 млн. пкм и 526 млн. пкм по- малко в сравнение с 2011 г., когато са извършени 10 843 млн. пкм. През периода 2014 – 2016 г. обема на извършената пътническа превозна дейност с автомобилен транспорт нараства над нивата от началната 2011 г., варирайки между 11 447 млн. пкм и 12 257 млн. пкм годишно. След 2017 г. обема на извършената работа отново слиза под отчетените в началото на периода стойности, а през 2020 г. обема на извършената работа драстично намалява с над 50 % спрямо началната 2011 г., както и спрямо пред кризисната 2019 г.

През целия разглеждан период (без 2020 г.), обема на извършената пътническа транспортна работа варира от 10 317 млн. пкм през 2013 г. до 12 257 млн. пкм през 2015 г. За 2020 г. обема на извършената пътническа превозна дейност е 5 038 млн. пкм, което се равнява на намаление от съответно 5 805 млн. пкм и 5 798 млн. пкм спрямо началната 2011 г. и предходната 2019 г.

***Фигура 24*** *Извършена работа от пътническия автомобилен транспорт за периода 2011 – 2020 г.*

Източник: НСИ

Въпреки отчетените колебания в обема на извършената транспортна дейност от пътническия автомобилен транспорт през пред кризисната 2019 г. обема на извършената работа е почти равен на отчетения обем извършена работа през началната 2011 г., а след началото на световната криза предизвикана от пандемията КОВИД-19 пътуванията с автомобилен транспорт сериозно намаляват.

Може да се обобщи, че през периода 2011 – 2019 г. броя на превозените пътници с автомобилен транспорт постепенно намалява, а обема на извършената пътническа транспортна работа, въпреки леките си колебания през 2019 г. е на нивата от началната 2011 г. След началото на световната кризата предизвикана от пандемията КОВИД-19 (пролетта на 2020 г.) броя на превозените пътници и обема на извършената работа драстично намаляват, съответно с 32,33 % и 53,51 % спрямо пред кризисната 2019 г. Сериозното намаление на броя на пътуващите може да се обясни, както с налагането на сериозни административни мерки (особено в началото на пандемията), част от които ограничаващи пътуванията без основателна причина, така и със страхът на хората, които в условията на пандемия от КОВИД-19 започнаха да пътуват с обществен автомобилен транспорт единствено и само когато това наистина им се налага. Драстичното намаление в обема на извършената транспортна работа се обяснява с намалението в броя на превозените пътници и най-вече сериозния спад в броя на пътниците превозени в междуселищно и международно съобщение.

В таблица 37 са представени данни за броя превозени пътници и извършената превозна работа от автомобилния транспорт в процент от общия брой на превозените пътници и извършена работа в националната транспортна система.

***Таблица 37*** *Съотношение на броя превозени пътници и извършена работа от автомобилния транспорт към общия брой на превозените пътници и извършената работа в националната транспортна система за периода 2011 – 2020 г. (%)*

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Години**  **Показатели** | **2011** | **2012** | **2013** | **2014** | **2015** | **2016** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** |
| Превозени пътници - % | 60,97 | 58,58 | 58,89 | 60,17 | 61,83 | 62,48 | 59,49 | 58,56 | 60,37 | 58,92 |
| Извършена работа - % | 58,03 | 60,52 | 59,78 | 62,76 | 66,21 | 65,42 | 61,91 | 58,18 | 60,17 | 63,55 |

Източник: НСИ и изчисления на автора

Данните сочат, че съотношението на броя превозени пътници с автомобилен транспорт към общия брой на превозените пътници в националната транспортна система през разглеждания период варира в границите от 58,56 % регистрирани през 2018 г. до 62,48 % през 2016 г. В началото на периода делът на пътническия автомобилен транспорт в общия брой превозени пътници е 60,97 %, а в края на периода делът на автомобилните превози на пътници е 58,92 %, което се равнява на спад от 2,05. За 2020 г. спрямо предходната 2019 г. участието на пътническия автотранспорт в общия брой на превозените пътници в транспортната система на страната бележи спад от 1,45 %.

Съотношението на извършената работа при автомобилен превоз на пътници спрямо общия обем на извършената пътническа превозна дейност в транспортната система на страната в началото на разглеждания период нараства с 8,18 %, достигайки до 66,21 % през 2015 г., а след това рязко намалява достигайки през 2018 г. до нивата от началото на периода (58,18 %). За 2020 г. се наблюдава нарастване на делът на автомобилните превози в общия обем на извършената работа спрямо предходната 2019 г. с 3,38 % (от 60,17 % през 2019 г. на 63,55 % за 2020 г.).

Може да се обобщи, че делът на броя превозени пътници с автомобилен транспорт спрямо общия брой на превозените пътници в транспортната система за разглеждания период намалява с 2,05 %, а спадът само за 2020 г. спрямо предходната 2019 г. е 1,45 %. При извършената пътническа транспортна дейност участието на автомобилния транспорт отчита ръст от 5,52 % спрямо началото на разглеждания период, а нарастването на процентното участие на автомобилните превози спрямо предходната 2019 г. е в размер на 3,38 %.

***Фигура 25*** *Съотношение на превозените пътници и извършена работа от автомобилния транспорт към общия брой на превозените пътници и извършена работа в националната транспортна система за периода 2011 – 2020 г.*

Източник: НСИ и изчисления на автора

С началото на кризата предизвикана от пандемията КОВИД-19, въпреки че намалява делът на автомобилния транспорт при общия брой на превозените пътници в транспортната система, участието на пътническия автомобилен транспорт в общия обем на извършената работа нараства. Това се дължи на изключително сериозния спад в делът на пътническите въздушни превози, които поради голямото средно превозно разстояние на един пътник извършват сериозен обем транспортна работа.

В таблица 38 са представени данни за промените в средното превозно разстояние на един пътник, превозван с обществен автомобилен транспорт при осъществяването на вътрешноградски, междуселищни и международни превози.

Средното превозно разстояние на един пътник първоначално нараства и от 22,22 км. през 2011 г. достига до 27,72 км. през 2015 г., след което започва неравномерно да намалява, достигайки до 24,29 км. за 2019 г. След началото на кризата предизвикана от КОВИД-19 средното превозно разстояние значително намалява и за 2020 г. е 16,68 км. Същественото намаление в общото средно превозно разстояние на един пътник се дължи основно на намаляването на средното превозно разстояние при вътрешноградските превози, които през периода 2011 – 2019 г. варират в границите от 8,23 км. (2018 г.) до 9,80 км. (2012 г.), а за 2020 г. се отчита съществено намаление достигайки до 6,71 км. (с 1,80 км. по-малко от предходната 2019 г.).

**Таблица 38** Промени в средното превозно разстояние на един пътник при автомобилните превози за периода 2011 – 2020 г. (км.)

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Години**  **Показатели** | **2011** | **2012** | **2013** | **2014** | **2015** | **2016** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** |
| Вътрешни превози | 8,67 | 9,80 | 8,56 | 9,65 | 9,19 | 9,37 | 9,03 | 8,23 | 8,51 | 6,71 |
| Междуселищни и международни превози | 72,19 | 70,15 | 74,67 | 86,43 | 89,14 | 85,06 | 75,14 | 77,77 | 82,49 | 79,70 |
| **Общо** | **22,22** | **23,55** | **24,18** | **26,89** | **27,72** | **27,28** | **23,70** | **23,39** | **24,29** | **16,68** |

Източник: НСИ и изчисления на автора

При междуселищните и международните превози средното превозно разстояние за разглеждания период нараства от 72,19 км. през 2011 г. до 79,70 км. за 2020 г., а за 2020 г. спрямо предходната 2019 г. се отчита намаление с 2,79 км.

**Фигура 26** Промени в средното превозно разстояние на един пътник превозен с автомобилен транспорт за периода 2011 – 2020 г. (км.)

Източник: НСИ

Може да се направи извод, че за периода 2011 – 2019 г. средното превозно разстояние на един пътник при вътрешноградските превози с автомобилен транспорт се запазва на сравнително постоянни нива, а при междуселищните и международните автомобилни превози има нарастване на средното превозно разстояние. След началото на световната криза предизвикана от пандемията КОВИД-19 (през 2020 г.) се наблюдава намаляване на средното превозно разстояние на един пътник спрямо предходната 2019 г., както при вътрешноградските превози, така и при междуселищните и международните превози.

В таблица 39 са представени данни за регистрираните автобуси и леки автомобили в България за периода 2011 – 2020 г. През първата половина на разглеждания период броя на регистрираните в страната автобуси първоначално намалява, а след това се увеличава, като за 2015 г. достига и дори леко надминава нивата от началото на периода. През втората половина на разглеждания период се наблюдава тенденция на плавно намаляване на броя на регистрираните автобуси. За периода 2011 – 2020 г. автобусите намаляват с 4 021 от 23 101 автобуса през 2011 г. до 19 080 автобуса за 2020 г.

**Таблица 39** Брой на регистрираните автобуси и леки автомобили за периода 2011 – 2020 г.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Години**  **Показатели** | **2011** | **2012** | **2013** | **2014** | **2015** | **2016** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** |
| Автобуси | 23101 | 22788 | 22792 | 23040 | 23470 | 22928 | 20628 | 20442 | 20318 | 19080 |
| Леки автомобили | 2694821 | 2806814 | 2910235 | 3013863 | 3162037 | 3143568 | 2770615 | 2773325 | 2829946 | 2866763 |
| **Общо** | **2694821** | **2829602** | **2933027** | **3036903** | **3185507** | **3166496** | **2791243** | **2793767** | **2850264** | **2885843** |

Източник: НСИ и изчисления на автора

Регистрираните леки автомобили в България в началото на разглеждания период се увеличават от 2 694 821 автомобила през 2011 г. достигайки до 3 162 037 автомобила през 2015 г., след което тенденцията се променя и в края на периода са 2 866 263 регистрираните автомобили. За разглеждания период броя на леките автомобили се е увеличил със 171 942 автомобила, а увеличението само за 2020 г. спрямо предходната 2019 г. е в размер на 36 817 леки автомобила.

Може да се обобщи, че за разглеждания период броя на регистрираните в страната автобуси е намалял с 4 021 автобуса, което се равнява на спад от 17,41 %, а броя на регистрираните леки автомобили се е увеличил с 171 942 автомобила, равняващи се на ръст от 6,38 % спрямо началната 2011 г. За 2020 г. спрямо предходната 2019 г. се наблюдава спад в броя на регистрираните в страната автобуси с 6,09 %, а при регистрираните леки автомобили се отчита нарастване с 1,31 %.

В заключение може да се направят следните основни изводи за развитието на пътническия автомобилен транспорт на България за периода 2011 – 2020 година:

* През периода 2011 – 2019 г. броя на превозените пътници с обществен автомобилен транспорт постепенно намалява, а обема на извършената пътническа транспортна работа, въпреки леките си колебания през 2019 г. е на нивата от началната 2011 г. След началото на световната кризата предизвикана от пандемията КОВИД-19 (пролетта на 2020 г.) броя на превозените пътници и обема на извършената работа драстично намаляват, съответно с 32,33 % и 53,51 % спрямо пред кризисната 2019 г. Сериозното намаление на броя на пътуващите може да се обясни, както с налагането на сериозни административни мерки, част от които ограничаващи пътуванията без основателна причина, така и със страхът на хората, които в условията на пандемия от КОВИД-19 започнаха да пътуват с обществен автомобилен транспорт единствено и само когато това наистина им се налага. Драстичното намаление в обема на извършената транспортна работа се обяснява с намалението в броя на превозените пътници и най-вече със сериозния спад в броя на пътниците превозени в междуселищно и международно съобщение.
* Дяловото участие на пътническия автомобилен транспорт в общия брой на превозените пътници в националната транспортна система е намаляло за разглеждания период с 2,05 %;
* Увеличението на процентното участие на извършена работа от автомобилния транспорт към общото количество на извършената работа в националната транспортна система се дължи на влошеното състояние на пътническия въздушен транспорт, който беше сериозно засегнат от кризата предизвикана от КОВИД-19.;
* За периода 2011 – 2019 г. средното превозно разстояние на един пътник при вътрешноградските превози с автомобилен транспорт се запазва на сравнително постоянни нива, а при междуселищните и международните автомобилни превози има нарастване на средното превозно разстояние. След началото на световната криза предизвикана от пандемията КОВИД-19 (през 2020 г.) се наблюдава намаляване на средното превозно разстояние на един пътник спрямо предходната 2019 г., както при вътрешноградските превози, така и при междуселищните и международните превози;
* Средното превозно разстояние на един пътник, превозен с автомобилен транспорт, е намаляло с 5,54 километра за разглеждания период, равняващи се на спад от 24,93 % спрямо началната година;
* За разглеждания период броя на регистрираните в страната автобуси е намалял с 4021 автобуса, което се равнява на спад от 17,41 %, а броя на регистрираните леки автомобили се е увеличил с 171 942 автомобила, равняващи се на ръст от 6,38 % спрямо началната 2011 г.

На база осъществения анализ и направените основни изводи за развитието на товарния и пътнически автомобилен транспорт на България могат да се направят оценки за силните и слабите страни, както и на възможностите и заплахите за бъдещото развитие на сектора.

**Силни страни:**

* Благоприятно географско местоположение на страната, даващо възможности за развитие на транзитните превози по направлението на сухопътните общоевропейски транспортни коридори, пресичащи държавата;
* Висока степен на изграденост и гъстота на съществуващата пътна инфраструктура – България разполага с близо 20 хил. км. републикански пътища;
* Висока степен на либерализация на транспортния пазар;
* Висока степен на хармонизация на транспортното законодателство с това на Европейския съюз;
* Проекти за развитие и модернизация на пътната инфраструктура в процес на изпълнение;
* Изградена система за обучение и квалификация на транспортните кадри;
* Добър потенциал от пътни връзки със съседните страни и съответно добри условия за международна търговия и туризъм;
* Сравнително ниски такси за ползване на пътната инфраструктура;
* Развиващи се, добре организирани и конкурентни частни автомобилни превозвачи, опериращи по основната пътна мрежа на страната.

**Слаби страни:**

* Незадоволително състояние и ниво на поддържане на съществуващата пътна инфраструктура (голяма част от пътната инфраструктура не е изградена по стандартите на Европейския съюз);
* Наличие на „тесни места” в пътната инфраструктура и недостатъчна обвързаност с транспортните мрежи на съседните страни;
* Недостиг на финансови средства за стандартно поддържане, модернизация и развитие на наличната пътна инфраструктура, както и за развитие на научноизследователската и развойната дейност;
* Липса на обходни пътища на населените места, водеща до влошена пътна безопасност, замърсяване на околната среда, повишени социални и енергийни разходи за автомобилния транспорт;
* Слабо изградена мрежа от автомагистрали и скоростни пътища;
* България се намира в климатична зона с големи температурни амплитуди (от минус 35 градуса по Целзий до плюс 42 градуса на сянка);
* Механизмите за таксуване на ползвателите на пътища не са добре прецизирани и не отчитат в достатъчна степен разликата между тежки и леки превозни средства;
* Влошаване експлоатационната дейност на транспортните предприятия поради лошата възрастова структура на превозните средства във вътрешния автомобилен транспорт;
* Сравнително ниско ниво на безопасност и сигурност при превозите.

**Възможности:**

* Ръст на търсенето на транспортни услуги, породен от устойчивия икономически растеж на страната и развиващата се международна търговия и туризъм, както и от развитието на земеделския и индустриален сектор;
* Повишаване на енергийната ефективност в автомобилния транспорт – въвеждане на нови енергийноефективни транспортни средства и нови технологии;
* Намаляване на зависимостта на транспортните компании от петролни продукти, чрез увеличаване дела на използване на биодизел и други биогорива;
* Повишаване на безопасността и надеждността на транспортните услуги чрез внедряване на интелигентни системи за управление и контрол;
* Въвеждане на платено преминаване по автомагистралите и първокласните пътища;
* 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;
* Въвеждане на механизми за покриване на разходите за инфраструктура от ползвателите на принципа „потребителят плаща“;
* Подобряване структурата на автопарка в товарния и пътнически автомобилен транспорт.

**Заплахи:**

* Вероятност за 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 до увеличаване на риска част от международните транзитни потоци да бъдат пренасочени през съседни страни;
* Нарастване на негативното въздействие върху околната среда и климатичните промени от дейността на автомобилния транспорт;
* Повишаване цените на петролните продукти на международния пазар;
* По-нататъшно влошаване качеството на пътната инфраструктура в резултат на недостига на финансови средства за нейното поддържане, експлоатация и развитие;
* Забавяне внедряването на системите за управление на трафика;
* Влошаване възрастовата структура на автомобилния парк;
* Задълбочаване на проблема с недостиг на квалифициран и опитен експлоатационен персонал.

## Мерки за преодоляване на последствията от пандемията с COVID-19 в автомобилният транспорт

Кризата с COVID-19 засегна значително транспортните системи на Европа, като ефекта пандемията се усещат навсякъде в транспортния сектор. Една година и половина след появата му е очевидно, че транспортната индустрия е една от най-засегнатите на икономическо ниво. Ограниченията за пътуване, които бяха наложени за да се сведе до минимум разпространението на вируса се отрази неблагоприятно на транспортните компании, най-вече при превоза на пътници, т.е. ограничи се една от четирите свободи на Общността, а именно свободното движение на хората. В резултат на това приходите им намаляха драстично и това доведе до фалита на много от тях, особено във въздушният транспорт. Пандемията постави нови предизвикателства пред транспортния бранш и националните правителства, като ги накара да се адаптират към нови норми, нови транспортни операции свързани с ефективността на предоставяните услуги и се даде приоритет на безопасността на пътниците и всички мерки предотвратяващи разпространението на вируса. Транспортните компании са изправени пред всички тези предизвикателства свързани с придържане към безопасните процедури за социално дистанциране. Затова и като отговор на пандемията същите трябваше да вземат всички необходими предпазни мерки така, че да поддържат мобилността на всяка една държава, особено в международен аспект. Възстановяването на транспорта в дългосрочен план ще зависи от това до каква степен всички процедури свързани със социалното дистанциране и управление на опашките при пътническия транспорт по иновативен начин ще намали времепътуването и минимизира разходите при движението на транспортните средства. Поради факта, че транспортната индустрия е една от най-засегнатите и доста уязвима, се очаква възстановяването й от последствията на COVID 19 да бъде най-трудно и най-дълго във времето. В крайна сметка икономическото възстановяване зависи от работата на товарния транспорт, докато социалното възстановяване от пандемията зависи от ефективната и безопасна работа на пътническия транспорт. Това поражда необходимостта от добре функиониращ транспортен сектор, който от своя страна зависи от това, хилядите автомобилни превозвачи в България да останат в бизнеса и да продължат да обслужват своите клиенти.

Транспортът като един от основните сектори на икономиката се оказа в странна ситуация, ограничена беше основната му функция да дава възможност на гражданите да се срещат лице в лице, да ходят на работа, почивка и по различни туристически дестинации. Но транспортът трябва да продължи своите жизнени функции – придвижването на хората и превозването на стоките и товарите. Ролята на транспорта е основна и не може да бъде стопирана под въздействието на пандемията. Медицинският персонал трябва да бъде на работните си места, медицинските консумативи трябва да бъдат доставяни своевременно и не на последно място международните вериги на доставки не трябва да бъдат прекъсвани въпреки всички предизвикателства.

Фокусът на всяко едно прaвителство е да контролира разпространението на вируса и да ограничи тежките вреди на инфекцията. Автомобилните превозвачи в България (по-специално тези в пътническия транспорт) се нуждаят от своевременна финансова подкрепа – облекчаване на данъци, такси, гъвкавост при заплащане на застрахователните премии, при издаването на разрешителни, лицензи и други административни документи, за да могат да останат в сектора и да окажат своята съществена роля при възстановяването от пандемичната криза. В тази връзка в България бяха предприети конкретни мерки за ограничаването на пандемията в автмобилният транспорт, които бяха разделени в две категории – финансови и нефинансови:

1. Бяха предприети конкретни мерки за облекчаване на финансовата тежест на транспортните предприятия свързани с погасяване на кредитите по лизинговите вноски, намаляване на данъците (корпоративни, такси и вземания) или отлагането им във времето – сроковете бяха удължени.
2. Бяха предоставени директни парични субсидии като временна помощ до възстановяването на сектора.
3. Беше улеснен достъпът до кредити за покриване на експлоатационните разходи, текущи разходи и други или рефинансиране на съществуващи кредити при облекчени условия.
4. Бяха предоговорени или отменени застрахователни премии за камиони и автобуси, които не извършваха превози през периоса на пълен локдаун.
5. Беше улеснена реинтеграцията на квалифицирани хора, каквито са водачите на превозните средства и им беше предоставена финансова помощ за временна безработица в автомобилният транспорт.

Като нефинансови мерки бяха предприето следните меркию;

1. Бяха предприети конкретни мерки с приоритизирането на колективния пътнически транспорт с подходящи мерки за защита на здравето на транспортните работници.
2. Беше позволена максимална гъвкавост относно правилата за шофиране, забраните за движение, валидността на лицензите, сертификатите, удължаване сроковете на изтекли контролни документи, включително и за визи на водачите.
3. Бяха въведени т.нар. зелени коридори за товарните автомобили на всички граници, които спомогнаха за безпрепятственото им движение.
4. Беше призната ключовата роля на транспортните работници, като им се даде приоритетен достъп до материали за дезинфекция и зашита.

Най-неотложното предизвикателство пред автомобилните превозвачи е ликвидността. Съществува риск от неизпълнение на сключени договори, което да доведе до фалит на някои от тях, най-вече при пътническия автомобилен транспорт. Икономическата перспектива пред бранша не е обнадеждаваща през следващите три години, което при прогнозираните огромни загуби в сектора ще изправи автомобилният транспорт пред банкрут през този период.