

ГЛАВА 7 ПЛАНИРАНЕ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ

Революцията, която се извършва в железниците за посрещане на изискванията на новата епоха напредва бързо на фона на засиленото развитие на автомобилния транспорт в световен мащаб. БДЖ се намира в разгара на труден период на смяна на системата с оглед създаване предимства на железниците за привличане спечелване на дял от пазара на автомобилния и международния транспорт.

Начините за подобряване на железниците могат да се разберат ако се направи анализ на фактите за железниците по света.

Провеждането на всяка стъпка трябва да е подкрепено с точни данни за съществуващите съоръжения и всички действия за подобряването им трябва да се извършат по най-разумния и ефективен начин.

(Действително състояние на железопътния транспорт)

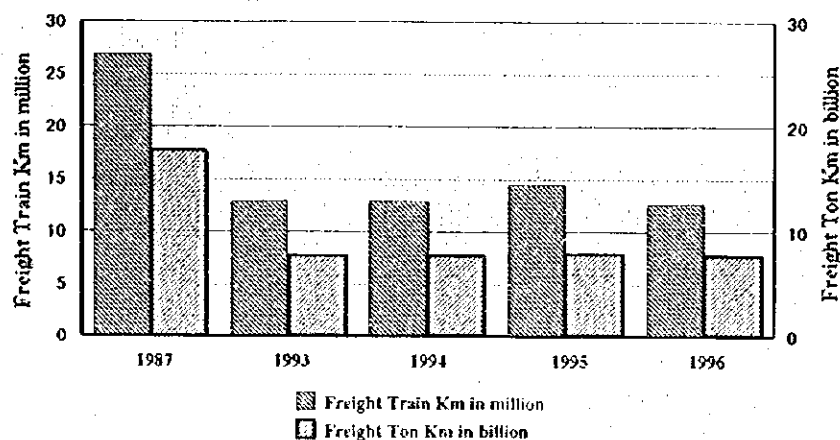
7.1 ОБЕМ НА ТРАФИКА ПРЕЗ ПОСЛЕДНИТЕ 10 ГОДИНИ И ЕКСПЛОАТАЦИЯ НА ВЛАКОВЕТЕ

7.1.1 Обем на товарните превози и товарни влак-километри

След разпадането на търговската система на СИВ броят на товарните влак километри намалю с около 50% за 10 години, а годишният обем на товарните превози през тези години е почти постоянна величина.

Товарните влак километри намаляваха пропорционално на товарните тон километри и в момента те се равняват на около 50% от нивото преди 10 години.

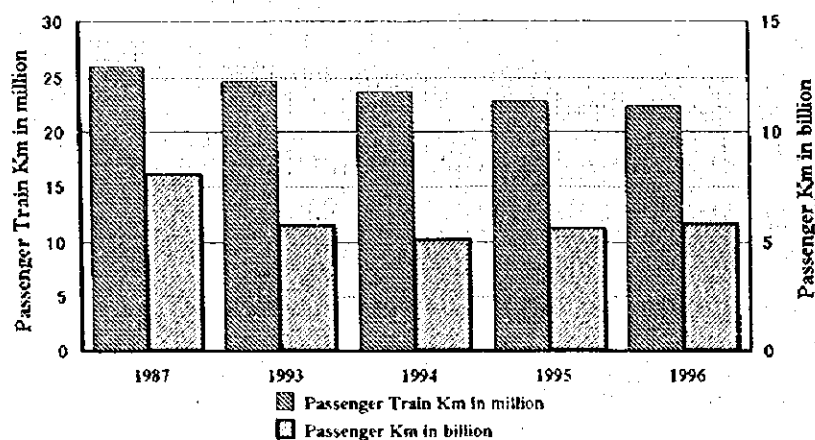
Фиг. 7.1-1 Изменения на товарните влак км и товарните тон км



7.1.2 Пътнически трафик и пътнически влак км

Броят на пътник километрите през 1993 година спадна до 63% от нивото през 1987 година. През този период се отбелязва доста голямо отклонение между пътническите влак километри и нивото на пътник километрите. От 1994 година насам се наблюдава известно увеличение на пътник километрите, като опитите за регулиране на влак километрите продължават и както се вижда на Фиг.7.1.2 разликата между пътническите влак километри и пътник километрите се доближава до разумните граници.

Фиг. 7.1-2 Изменения на пътническите влак км и пътник км



7.2 ТРАНСПОРТНАТА СИСТЕМА

7.2.1 Експлоатация на товарни влакове

Системата за експлоатация на товарните влакове се състои основно в скачване и разкачване на вагони в междинни гари. Средната скорост на товарните влакове е ниска – около 30-39 км/час. Основната причина за бавната скорост се дължи на спиранията на междинни гари.

Предвид острата конкуренция от страна на автомобилния транспорт средната скорост трябва да се удвои чрез преминаване към система на директни блок влакове. Тежките товари, които се изпращат от основните клиенти вече се превозват чрез

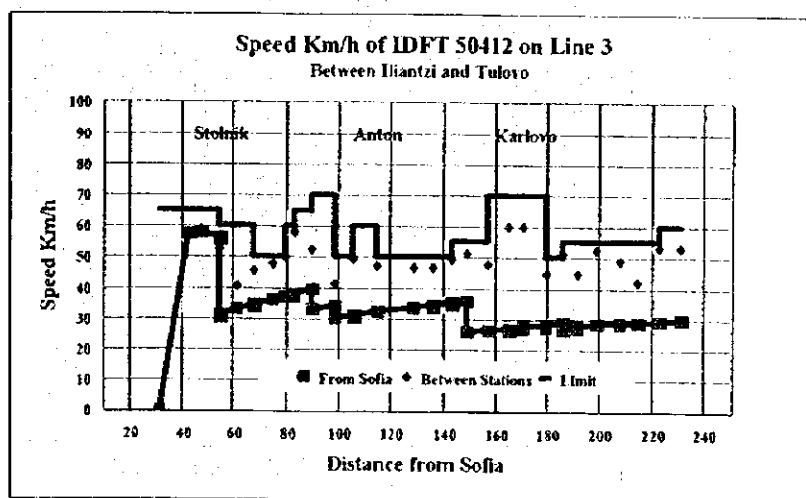
транспортна система на пряк достъп, при която няма нужда да се спира на междинни гари, макар че влаковете спират на много гари по пътя.

Съществуват доста колебания относно една промяна на транспортната система поради несъвършените методи за събиране и разпределяне на товарите на товарните терминали и поради направените в миналото огромни капиталовложения за главните товарни депа и т.н.

Действителното положение изисква решителна промяна на системата за масов жп транспорт от традиционната гарова система на директни блок влакове, които подминават междинни гари.

За изграждане на системата на директни блок влакове, трябва да се построят контейнерни терминали на главни транспортни възли и да се създаде система за събиране и разпределяне на товарите към терминалите. Построяването на терминални съоръжения е спешна и задължителна задача.

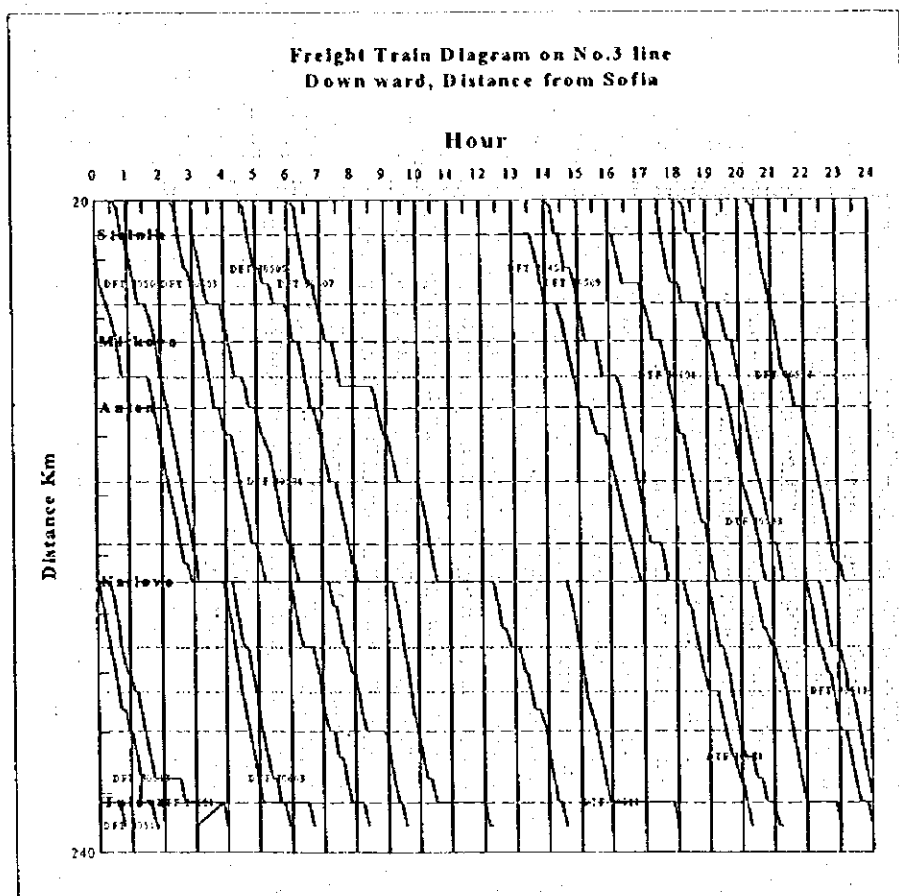
Фиг. 7.2.1 Пример за скоростта и ограничението на скоростта на товарен влак



Note: Speed from Sofia means the average speed from Sofia.

Speed between stations means the speed between intermediate stations

Фиг. 7.2-2 Пример за компютърна диаграма на товарен влак (Линия №3)



7.2.2 Експлоатация на пътнически влак

Съществуват следните видове пътнически влакови композиции: крайградски влакове, бързи междуградски влакове и международни влакове.

Средната скорост на пътническите влакове обикновено е между 55 и 65 км/час.

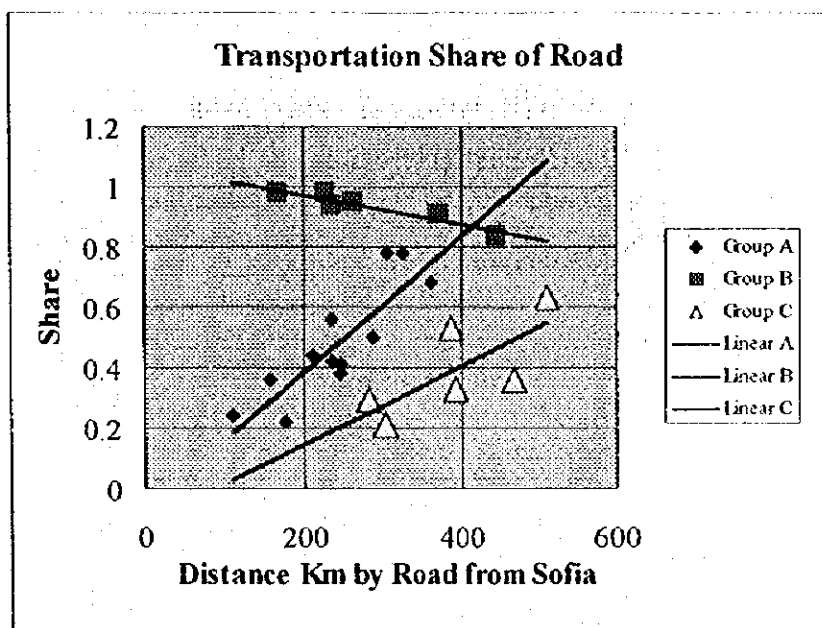
По главните пътища се изграждат автомагистрали. Пътната мрежа, която свързва градовете е по-добре развита от железопътната и разстоянието по шосе обикновено е по-късо, отколкото жи линия. Освен това, скоростта на автомобилите по главните пътища е по-висока от тази на влаковете.

Обратно на тенденцията в чужбина, в България броят на пътниците на по-дълги разстояния по пътищата се увеличава.

Пазарният дял на железниците за градове с удобен жп транспорт е сравнително добър, но степента и тенденциите на развитие все още не са достатъчни. Необходимо е да се полагат по-нататъшни усилия за увеличаване на пазарния дял на превозите на пътници.

Сравнението на пътническите тарифи показва, че железниците трябва да се стремят да привличат пътници чрез по-ниски тарифи в сравнение с автомобилния транспорт. Железниците трябва да се стремят към увеличаване на скоростта на движение на пътническите влакове и намаляване на експлоатационните разходи за всеки влак чрез изработване на стратегия за всяка жп линия.

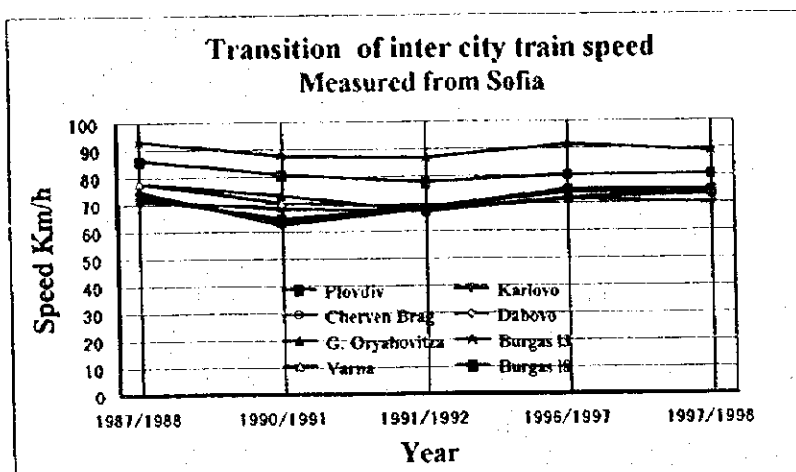
Фиг. 7.2-3 Пазарни дялове на пътищата при удобни жп връзки



Заб: Градове от група А (означени с ромбове) имат нормални жп връзки
 Градовете от група В (означени с квадрати) имат неудобни жп връзки
 Градовете от група С (означени с триъгълници) имат сравнително удобни жп връзки

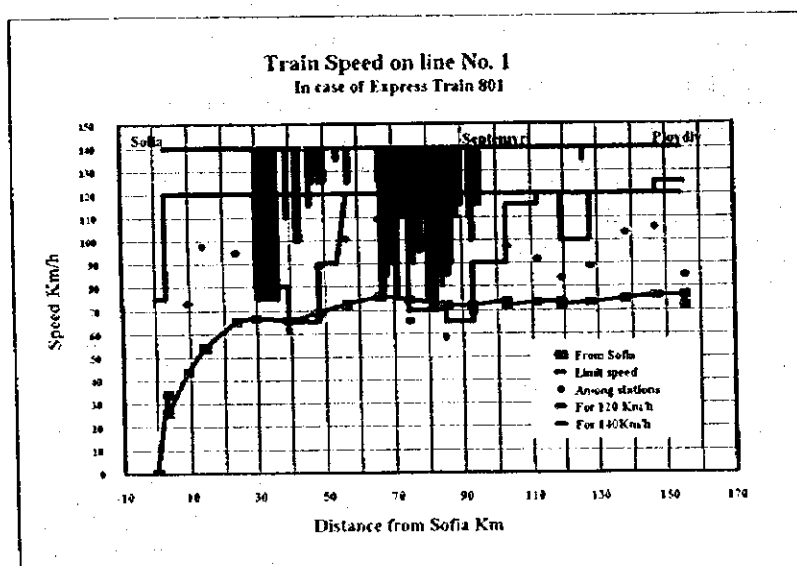
През последните 10 години няма увеличение на скоростта на пътуване на междуградските пътнически влакове. Сегашното състояние на финансите на железниците позволява поддържането на тази скорост, но транспортният пазар в България създава проблеми за БДЖ с бурното развитие на автомобилния транспорт и др.

Фиг. 7.2-4 Изменения на скоростта на междуградските влакове за всеки важен участък



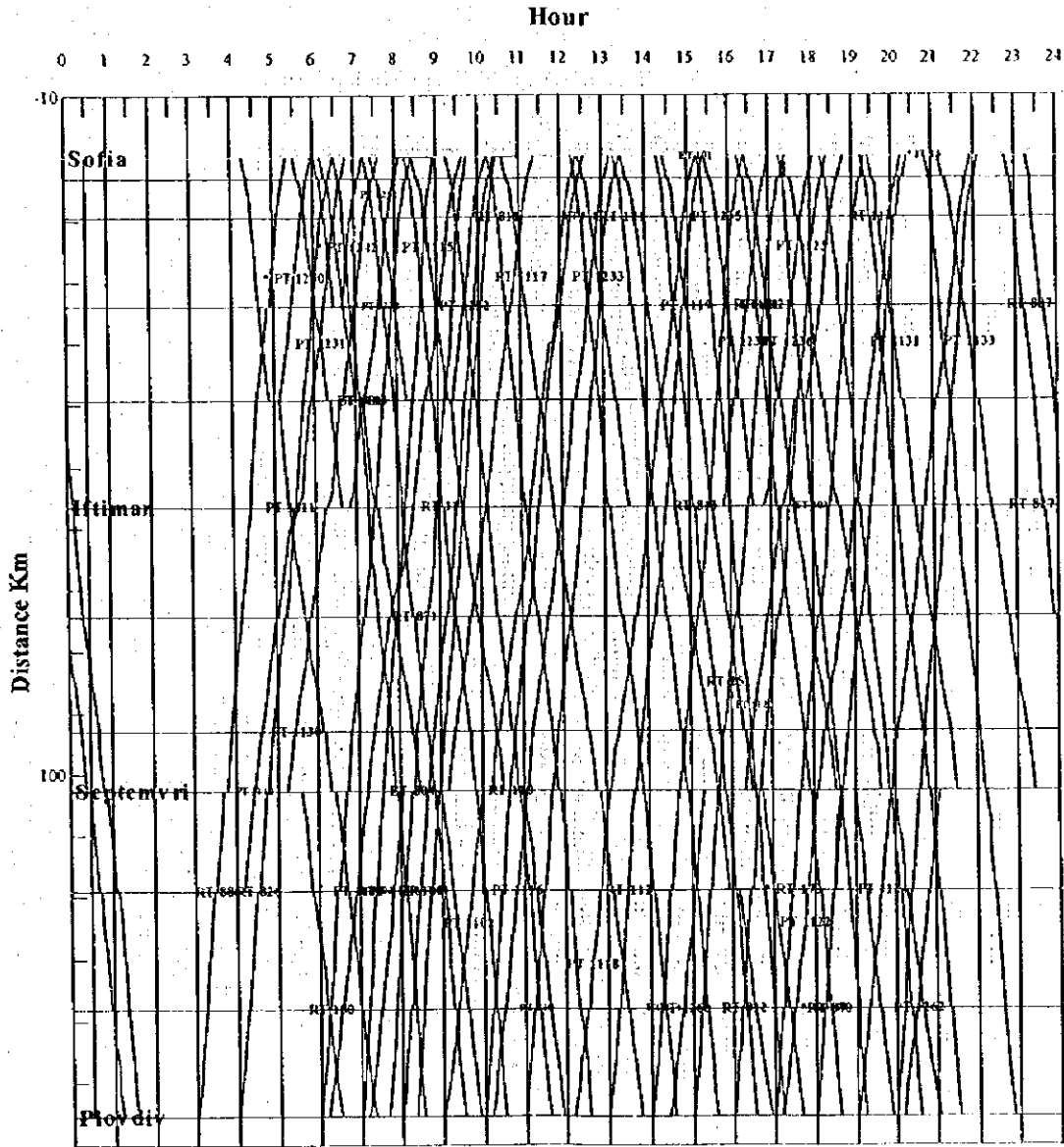
Средната скорост на пътуване от начална до крайна гара драстично намалява поради междинните спирания на междуградските влакове. Ограниченията на скоростта при стрелки и специалните ограничения поради работи по поддръжка на линиите значително намаляват скоростта на движение на преминаващите влакове.

Фиг. 7.2-5 Пример за скоростта и ограниченията на скоростта на междуградски влак



Фиг. 7.2-6 Пример за компютърна диаграма на пътнически влак (Линия №1)

Passenger Train Diagram on No.1 line
 Between Sofia and Plovdiv, Distance from Sofia



Разликите между времето за пътуване с обикновен, бърз и експресен влак са сравнително малки. За подобряване на жп превозите, изпълнението на стратегическия замисъл за увеличаване на скоростта на бързите влакове е абсолютно необходимо.

7.3 ЖЕЛЕЗОПЪТНИ СЪОРЪЖЕНИЯ

На таблицата по-долу са показани жи структури, съоръжения и подвижен състав на БДЖ.

Таблица 7.3-1 Съоръжения по жи линии и експлоатационна система на БДЖ

Съоръжения		Състояние	Забележки
Подвижен състав	Ел. локомотиви	319 единици	Наличност 66%
	Дизелови локомотиви	193 единици	Наличност 65%
	Маневрени	35 за 760 мм	
	ЕМВ	325 единици	
	ДМВ	83 композиции	2М2Т/композиция
	Пътнически вагони	6 композиции	
	Товарни вагони	1 768 единици	
Конструкции, съоръжения и оборудване	Наклон (макс)	28%	
	Мин. радиус на крива	300 м (допълн. 150 м)	
	Осово тегло (проектно)	22,5 тона	
	Дебелина на баласта	330 мм	Стандартна
	Ливани	49 кг/м	Бетонни траверси 30%
	Тунели	183	Обща дължина 47,2 км
	Мостове	982	Обща дължина 16 км
	Прелези	955	
	Електрифициране	АС 50 Н, 25кV	Пряко захранване, проста контактна мрежа
	Подстанции	47	охранявани
	Блокировка	Автомат. 347 км Полуавт. 3 190 км	
	АПС	164 км	
	ЦНК	329 км	
	Блокиращи устройства	290 гари (механични) 11 гари (РУКЗ)	
	НСУ	X25	Проект в процес на изпълнение
	Телефонни централи	112 компл. (25 700)	Цифрови, съгласовидни, кросбар
	Начин на предаване на информация	Вкопани кабели	Аналогови, мултиплексни

Главните линии на БДЖ са електрифицирани, с изключение на някои единични участъци. Линия №1 между София и Пловдив и Линия №2 между София и Варна са двойни. Линия №8 между Пловдив и Бургас е частично удвоена.

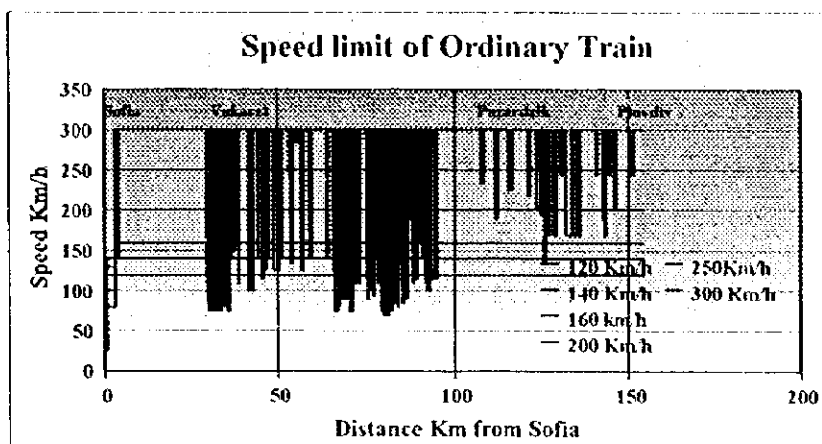
Обикновено те са построени с много остри криви и големи наклони в планинските райони, където скоростта на движение на влака е със строги ограничения.

Данните за трасетата в равнинните райони са подходящи за движение с по-висока скорост. В равнините има много малки и средни градове. Поради това бързите влакове трябва да спират на места, които са подходящи за по-големи скорости.

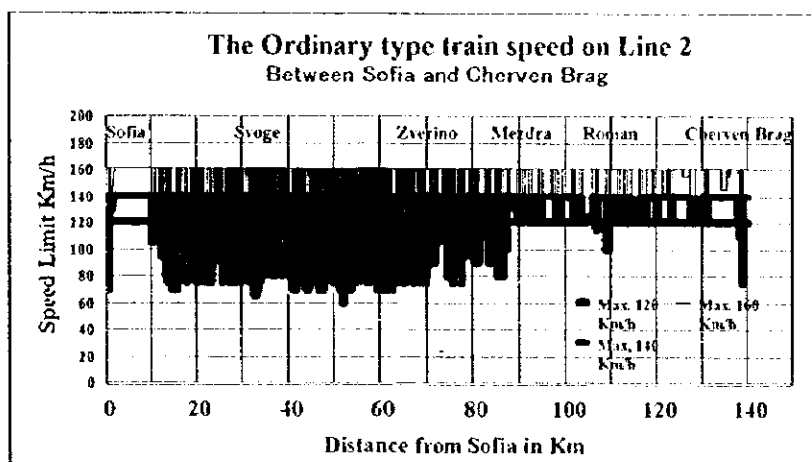
За увеличаване на скоростта на влаковете необходимо е стратегическо планиране на диаграмите на движение с оглед подбор на местата, където да спират бързите влакове.

Фиг. 7.3-1 Ограничения на скоростта поради криви по линии №1 и №2

Ограничения на скоростта при криви за традиционен влак по линия №1

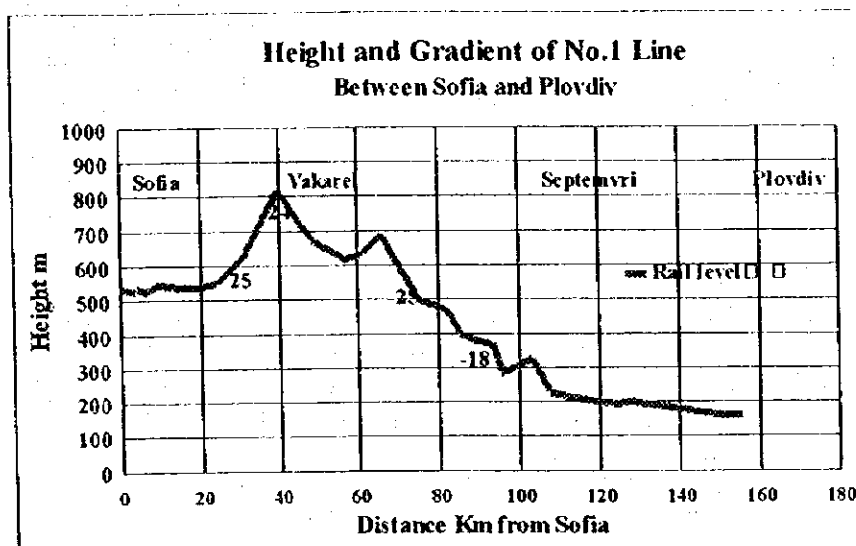


Ограничения на скоростта при криви за традиционен влак по линия №2

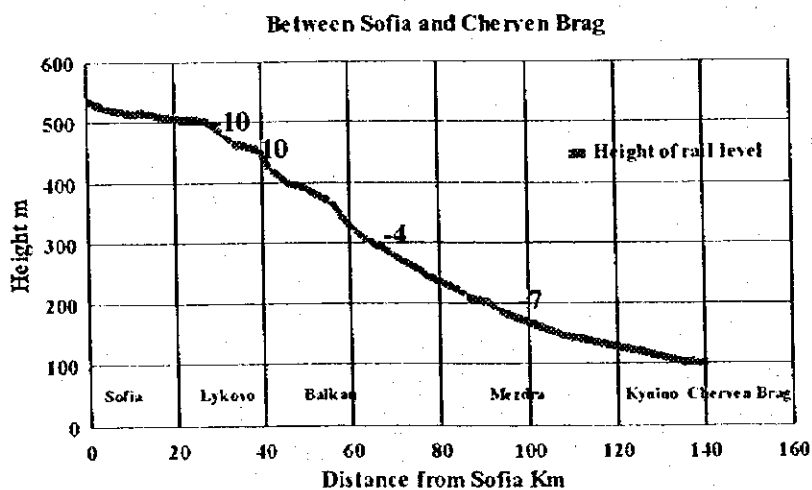


Характеристиките на наклоните на трасето, които влияят силно върху тяговия капацитет на влака, са различни за всяка линия. Необходимо е да се разработи стратегия на управление, включително тарифна система, съобразена с предимствата на всеки участък. Системата за управление на железниците може да има за цел надзор по линии от съществуващите районни контролни пунктове.

Фиг. 7.3-2 Наклон на трасето по линии №1 и №2
 Наклон на трасето по линия №1



Наклон на трасето по линия №2



Забележка: Цифрите до нивото на трасето означава наклона на трасето (1/1000)

7.4 РАЗПИСАНИЯ И ДИАГРАМИ НА ВЛАКОВЕТЕ

Разписанията и диаграмите на влаковете на БДЖ са изготвени добре и се използват от служителите по места.

Те са изработени точно на ръка, но многобройните действия и огромната работа

пречат да се реагира бързо на обществените изисквания към транспортните органи. Тъй като е необходима "бърза и точна обработка чрез компютъризирани работни методи" лабораторията на БДЖ вече разработва компютъризирана система за планиране на експлоатацията на влаковете.

Изработването на тази система ще допринесе не само за бърз и точен отговор, но също за по-точна оценка на ответните действия.

Вече се изготвят основните проекти за компютъризирано планиране на експлоатацията на влаковете и БДЖ разполага с достатъчно специалисти за това.

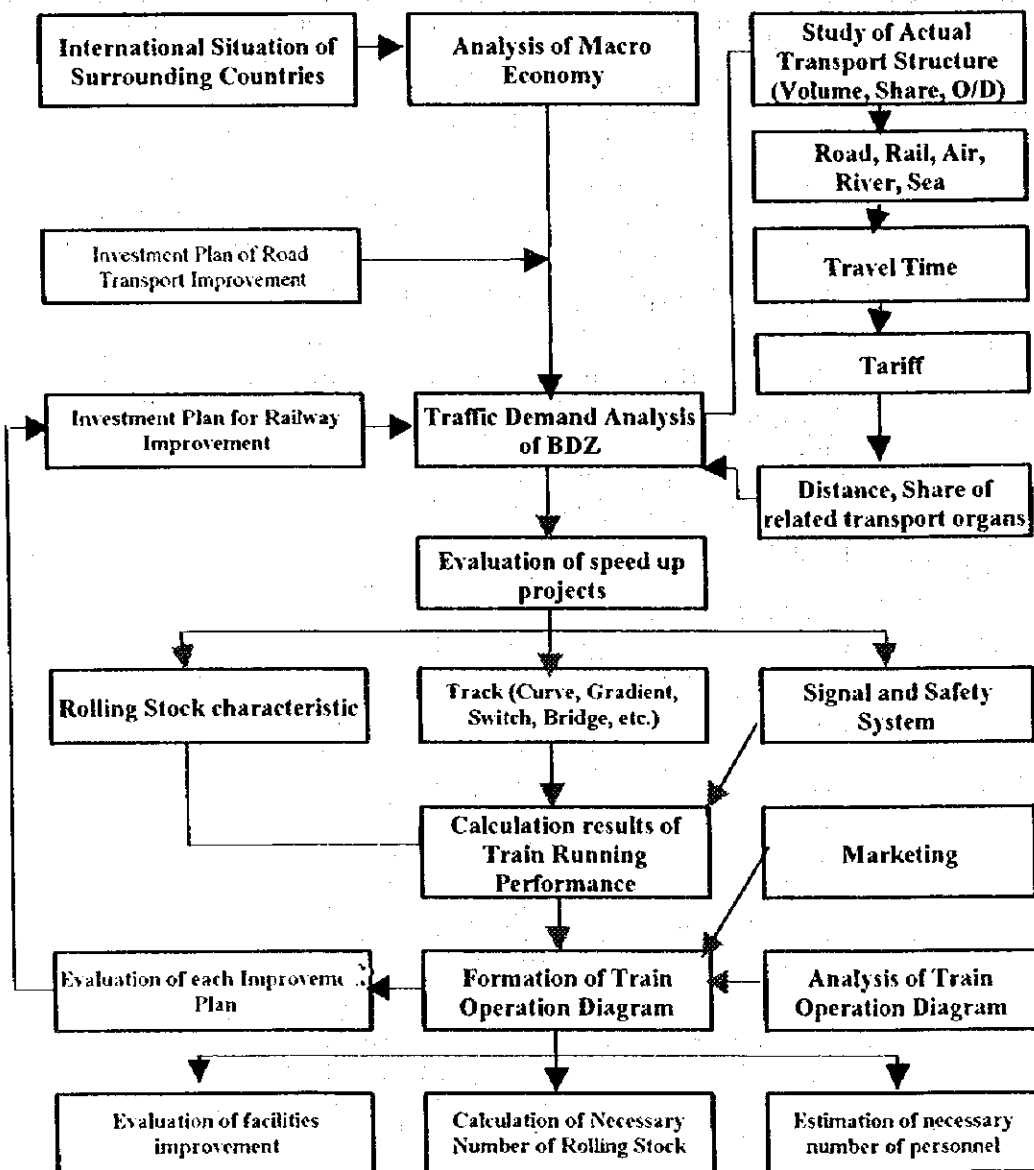
За по-бързо осъществяване би било добре да се окаже помощ с доставяне на нови достатъчно мощни компютри.

(План за бъдещата жи транспортна система)

7.5 ПРОГНОЗА НА ТЪРСЕНЕТО И ВЛАК КМ

Предвид предстоящата нова съдба на БДЖ е необходимо да се направи преглед на процеса на планиране на влаковете поради значението на бързината за подготовка на подходящи и подобрени услуги, подобно на другите индустрии. Следната потокова диаграма показва работния процес за свързване на влаковоо планиране с прогнозата на търсенето, съоръженията, подвижния състав, персонала и др.

Фиг. 7.5-1 Потокова диаграма за планиране на експлоатацията на влаковете



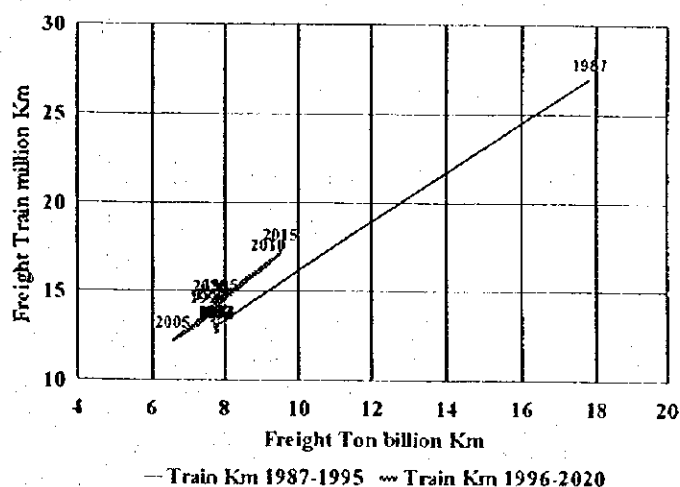
На следващата по-долу Фиг. 7.5-2, изготвена съгласно показания на потоковата диаграма работен процес, е дадено отношението между прогнозата за търсене на товарни превози и бъдещите влак км.

Предишните изменения са означени с тънка линия, а предвижданията за изменения в бъдеще – с дебела линия.

Дебелата линия е начертана над тънката линия. Това означава, че товарите, превозвани с директни товарни влакове ще намаляват в сравнение с тези превозвани с обикновени влакове, но ефективността ще се увеличава и намаляването на разходите за блок влаковете ще допринесе за постигане на по-ниски разходи, отколкото при предишната система.

Времето за движение на директните блок влакове ще се намали значително и оборотът на подвижния състав и експлоатационния персонал ще се подобри съществено. Това намаление на времето ще доведе до снижаване на експлоатационните разходи за всеки влак, а премахването на маневрените операции ще спести огромните разходи за маневрени депа.

Фиг. 7.5-2 Прогноза за търсенето на товарни превози и товарните влак км



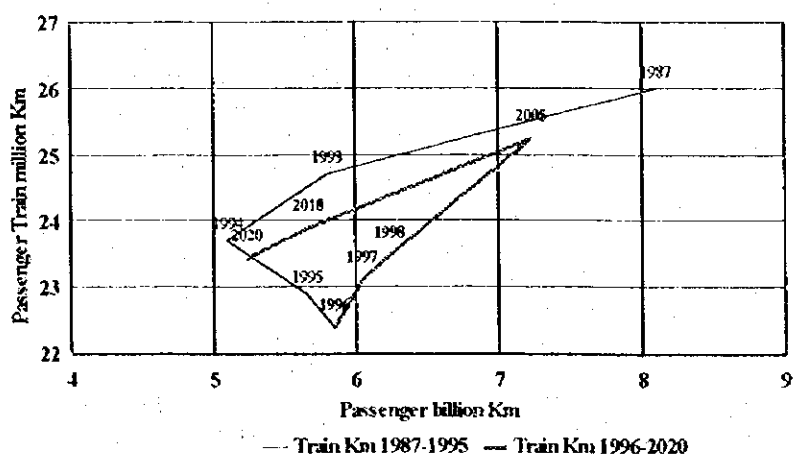
7.5.2 Прогноза за търсенето на товарни превози и товарните влак км

Поради тясната връзка между обществената дейност и влаковете диаграми, не е възможно плавно регулиране на броя на пътническите влак км, въпреки че капацитетът на пътническите влакове може да се регулира чрез намаляване на броя на вагоните във влаковата композиция.

Предвид трудността при регулирането за изчисляване на пътническите влак км се приема една междинна стойност в период от намаляването на транспортното търсене.

Нуждата от пътнически транспорт ще се мени в зависимост от развитието на икономиката, тарифите, строителството на пътни магистрали и т.н., но съгласно прогнозите на ДЖАЙКА, броят на влак километрите в бъдеще може да остане в преднишните граници, както се вижда на Фиг.7.5-3.

Фиг. 7.5-3 Прогноза за търсенето на пътнически превози и пътническите вл. км



(I) Множествено-регресивен анализ и транспортните дялове на пътищата и железниците

В много страни усилията за повишаване на скоростта на движение на влаковете доведоха до възстановяване на броя на пътниците по междуградските линии. Практическият опит сочи, че ако скоростта се увеличи с 5%, може да се очаква увеличение на броя на пътниците също с 5%.

Въпреки че има много фактори, които влияят върху броя на пътниците и пазарния дял, два са основните, независими фактора, които определят какъв вид транспорт ще изберат пътниците.

Множествено-регресивният анализ се прилага за данните за разстояние, скорост и тарифи на жп и автомобилния транспорт.

Следват формулите, които бяха получени чрез метода на регресивния анализ:

$$D_{\text{път}} = -0,61130966 \times \Pi_{\text{път/жп}} - 0,88016712 \times V_{\text{път/жп}} + 1,989338369$$

$$D_{\text{жп}} = +0,61130966 \times \Pi_{\text{път/жп}} + 0,88016712 \times V_{\text{път/жп}} - 1,989338369$$

$$(D_{\text{път}} + D_{\text{жп}} = 1)$$

$D_{\text{път}}$: Дял на пътниците с моторни превозни средства

$D_{\text{жп}}$: Дял на пътниците с железниците

$\Pi_{\text{път/жп}}$: Съотношение на цената на пътен транспорт към жп транспорт = $\Pi_{\text{път}}/\Pi_{\text{жп}}$

$V_{\text{път/жп}}$: Съотношение на времето за пътуване с пътен транспорт към жп транспорт = $V_{\text{път}}/V_{\text{жп}}$

(2) Пазарният дял и обемът при увеличението на скоростта на движение на влаковете

На Таблица 7.5-1 са дадени резултатите от изчисленията чрез формулата за четири случая на увеличаване на скоростта на движение на междуградските влакове с 5%, с 10%, с 15% и с 20%.

При изчислението времето за пътуване, цената на пътният транспорт и цената на жп транспорт се запазват постоянни. Резултът от изчислението съвпада с практическия опит и с математическия модел.

Общо взето когато железниците постигнат увеличение на скоростта на движение на влаковете, конкурентите също ще скъсат времето за пътуване или ще намалят цената на превозите. Данните от реалния транспортен пазар сочат, че при повишаване на скоростта с 1%, броят на пътниците също се увеличава с около 1%.

Таблица 7.5-1 Увеличаване на броя на пътниците вследствие повишаване на скоростта

	Намаляване на времето за пътуване	Увеличаване на пазарния дял	Увеличаване на броя на пътниците
Общо	95%	3,74%	6,55%
	90%	7,90%	13,83%
	85%	12,55%	21,96%
	80%	17,78%	31,11%

7.5.3 Капацитет на линиите за международни влакове

Действително изминатите товарните влак километри са около 52% от влак километрите програмирани на диаграмите, а за пътническите влакове тази цифра е 70%.

Диаграмите на товарните влакове са достатъчно гъвкави за задоволяване на нуждите на клиентите, а диаграмите на пътническите влакове разполагат със задоволителен капацитет за обслужване на сезонните международни пътнически влакове.

Експлоатацията на международните влакове е важна за БДЖ и макроданните сочат, че капацитетът на линиите и влаковите диаграми на БДЖ имат добри възможности. За бъдещата стратегия проблем ще бъде необходимостта да се полагат усилия за подобряване на качеството на влаковете, което ще постави нови изисквания към обслужването по БДЖ от гледна точка на международната конкуренция на транспортния пазар.

7.6 БЪДЕЩА ТРАНСПОРТНА СИСТЕМА

7.6.1 Смяна на системата на товарните влакове

По шосетата с автомобили се превозват големи количества обемни товари. Това показва, че може да има големи потенциални възможности за международни товарни превози по БДЖ. За поемане на превозите на тези товари от жизнено важно значение е да се изгради подходящ контейнерен терминал в България.

Изграждането на КТ (система за безконфликтен комбиниран транспорт) е от съществено значение за България, в която се съсредоточават много международни транспортни пътища.

За да покаже на международните клиенти, че притежава желание и възможности да извършва международни превози, абсолютно необходимо е България да изгради възли за КТ, като контейнерни терминали в основни градове.

7.6.2 Увеличаване на скоростта на движение на пътническите влакове

(1) Намаляване на времето за пътуване и увеличаване на пазарния дял (пилотен проект и пробно трасе)

Увеличаването на скоростта на движение на влаковете ще се осъществи по линии, чрез пробно изпълнение с достатъчно инвестиции и време.

Постепенното изпълнение ще спомогне да се установи ефекта на проектите за увеличаване на скоростта и за плавно инвестиране на средства за намаляване на времето за движение и по други линии.

Пилотният проект за намаляване на времето за пътуване беше изпълнен за линията между София и Пловдив. За започване изпълнението на проекта е необходимо определяне на пробно трасе в участъка между София и Пловдив.

Пробното трасе има за цел съсредоточаване на технологиите на различните отдели: сигнални устройства, захранване, подвижен състав, линии и т.н. Тези технологии

ще спомогнат за увеличаване на елементите, които се произвеждат в България.

(Етапи на проектите за увеличаване на скоростта)

Етаните на проектите за увеличаване на скоростта до 2020 година могат да се класифицират както следва:

Първи етап: “намаляване на времето за пътуване чрез подобрения на трасето”, втори етап “увеличаване на скоростта при преминаване на стрелки от 100 км/ч на 130 км/ч”, и трети етап “експлоатация на влакове с вагони с наклонящ се кош и лека конструкция, които се движат с 160 км/час”.

Горните подобрения трябва да се изпълнят постепенно с ефективни инвестиции.

Времето за въвеждане на скорост от 160 км/час трябва да се избере в съответствие с подходящия период за подмяна на амортизирания подвижен състав.

(Начини за усъвършенстване на стрелките)

Усъвършенстването на стрелките за постигане на скорост на движение от 130 км/ч на главните линии трябва да се извърши така, че да се даде възможност на влаковете с тежки локомотиви да преминават със скорост от 130 км/час, а влаковете с леки конструкции и вагони с наклонящ се кош – със скорост от 160 км/час. Тези възможности трябва да се изпробват достатъчно на пробно трасе не само предвид конструкцията на стрелките, но и по отношение на конструкцията на новите влакове с вагони с наклонящ се кош.

(Симулация и време за пътуване)

Оценката на ефекта на всеки проект за увеличаване на скоростта на движение трябва да се направи чрез симулация на характеристиките на движение за всеки проект.

Към времето за пътуване, което е означено в разписанието, се добавят 5% под формата на необходим резерв за поддръжка на трасето, изготвяне на влаковите диаграми и възможност за машинистите да регулират скоростта.

Времето за пътуване се изчислява за всеки проект чрез симулация на движението на всеки преминаващ влак. Изчислените данни за увеличаване на пазарния дял на пътническият транспорт са дадени в следната Табл. 7.6-1

(Пазарен дял и брой на пътниците)

Изчисляването на пазарния дял се извършва въз основа на времето за пътуване, което ще се използва за влаковата диаграма.

Изчисляването на пазарния дял се ограничава само за изменението на пазарния дял съобразно времето за пътуване и тарифите за автомобилния и жп транспорт. Действителните случаи с по-ефективно увеличаване на скоростта трябва да се оценят чрез “гравитационния модел” или чрез по-точни данни по отношение на

обема на трафика.

В случаите на свръхскоростни влакове, увеличаването на обема на трафика може да доведе до двукратно или трикратно увеличение на броя на пътниците в сравнение с преди.

Табл. 7.6-1 Теоретично време за пътуване от София до Пловдив с нов експрес
Увеличаване на пазарния дял на железниците

Проект	Подобрение	Подобрение	Подобрение	Скорост	Скорост	1 спирка	1 спирка	1 спирка
	Пътнически вагон	Трасе	Сигнализация	Максим.	При стрелки	Увеличаване на скоростта %	*Дял на жп транспорт	*Увеличаване на дела на жп транспорт
Съществ.	Нормален		Нормална	120-130	100.00	1.00	0.71	100%
Случай А	Нормален	Подобрено	Нормална	130	130.00	1.08	0.78	109.35%
Случай В	Нормален	*Частично	Нормална	130	130.00	1.22	0.88	123.16%
Случай С	С накл. се кош	*Частично	АТС	130	130.00	1.27	0.91	128.57%
Случай D	С накл. се кош	*Частично	АТС	160	130.00	1.39	0.99	139.29%
Случай E	С накл. се кош	*Частично	АТС	160	160.00	1.46	1.00	140.62%
Случай F	Лек аеродин.	*Частично	АТС	300	300.00	1.52	1.00	140.62%
Случай G	Лек аеродин.	София-Септември	АТС	300	300.00	2.39	1.00	140.62%
Случай H	Лек аеродин.	Изцяло	АТС	300	300.00	2.60	1.00	140.62%

Намаляване на времето за пътуване

Случай	Без спирание		1 спирка	2 спирки
	Изчисл. време за пътуване	Време за пътуване по диаграмата	Намаляване на времето	Намаляване на времето
Съществ.	-	-	1 (1 ч. 57 мин)	1 (2 ч 0 мин)
Случай А	1 ч 39 мин	1 ч 44 мин	0,91	0,92
Случай В	1 ч 28 мин	1 ч 32 мин	0,81	0,82
Случай С	1 ч 24 мин	1 ч 28 мин	0,78	0,78
Случай D	1 ч 16 мин	1 ч 20 мин	0,72	0,73
Случай E	1 ч 13 мин	1 ч 16 мин	0,68	0,70
Случай F	1 ч 6 мин	1 ч 10 мин	0,63	0,66
Случай G	0 ч 39 мин	0 ч 41 мин	0,40	0,44
Случай H	0 ч 36 мин	0 ч 37 мин	0,37	0,41

Забележка: Времето за пътуване по влаковата диаграма се изчислява с добавяне на 5% към симулираното време на движение

Забележка: Предвиденият престой на междинна гара се приема за 1 мин и 30 сек.

(2) Симулация на движението със скорост 160 км/ч на влак с вагони с наклонящ се кош при преминаване на стрелка за 160 км/час

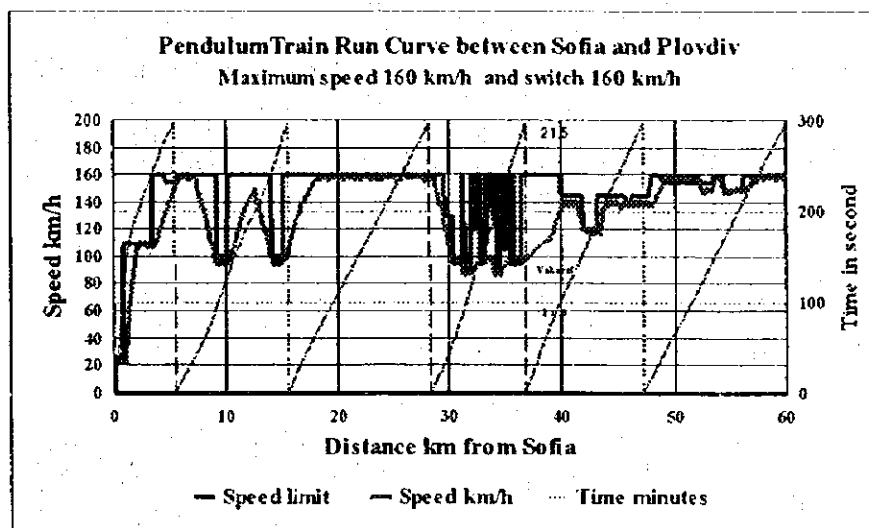
Проектът за движение на влакове с вагони с наклонящ се кош със скорост от 160

км/час между София и Пловдив се отнася за ползване на стрелки за скорост от 160 км/час на входовете и изходите на главните линии.

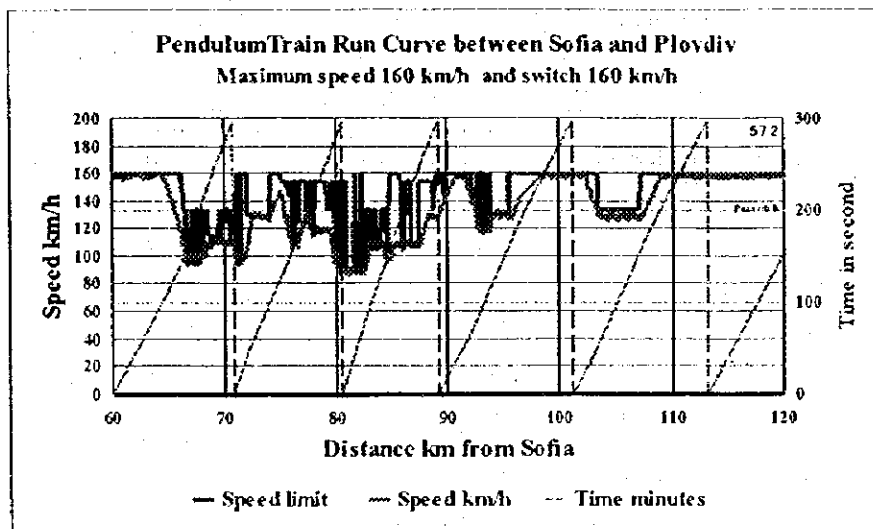
Голям проблем представляват специалните ограничения на скоростта в участъците между 9-10 км и 14-15 км. За тези участъци трябва да се направят подобрения, така че “да няма ограничения на скоростта”, тъй като кривите в тези два участъка на линията са сравнително добре оформени.

Данните от симулацията на движението показват изчисленото време в минути, а времето за движение от влаковата диаграма е с 5% повече от изчисленото.

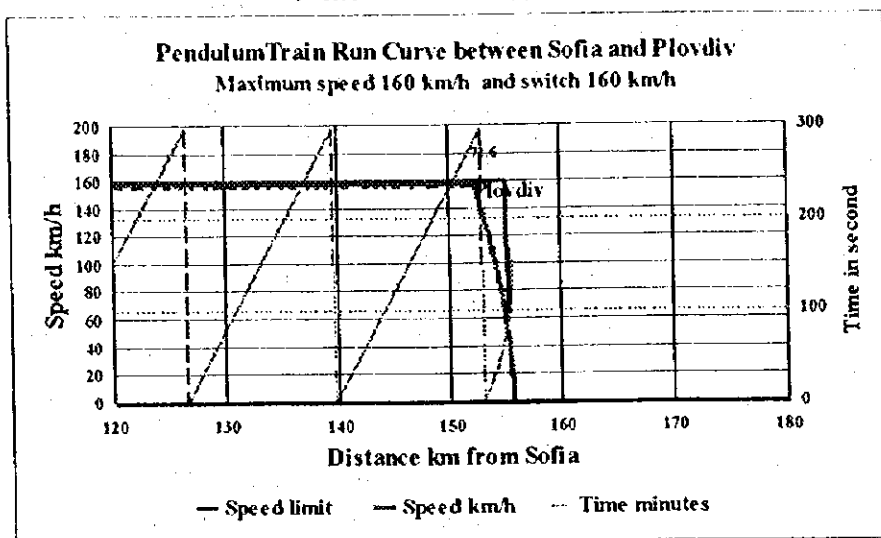
Фиг 7.6-1 Симулация на движението на влак с вагони с наклонящ се кош със скорост 160 км/ч
Участък от 0 до 60 км



Участък от 60 до 120 км



Участък от 120 до 160 км



7.7 СЪОРЪЖЕНИЯ И ПЛАН ЗА ЕКСПЛОАТАЦИЯТА НА ВЛАКОВЕТЕ

Общо взето с изключение на линия №8, трасетата на линиите на БДЖ са достатъчни като количество.

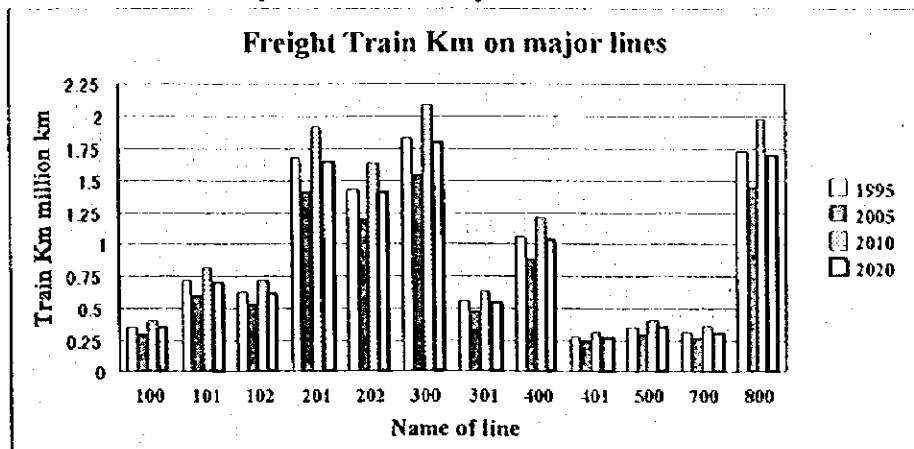
За повишаване на конкурентноспособността на железниците единичните участъци на линия №1 трябва да се удвоят. Важни действия в бъдеще ще бъдат частичното удвояване и електрифициране на участъците, по които се движат влакове от международните линии.

Предвид стратегията на подобрение може да се наложи усъвършенстване на сигналната система на всички сегменти. Важно е да се проверят всички проекти за подобрение внимателно, с оглед избягване на неефективни инвестиции.

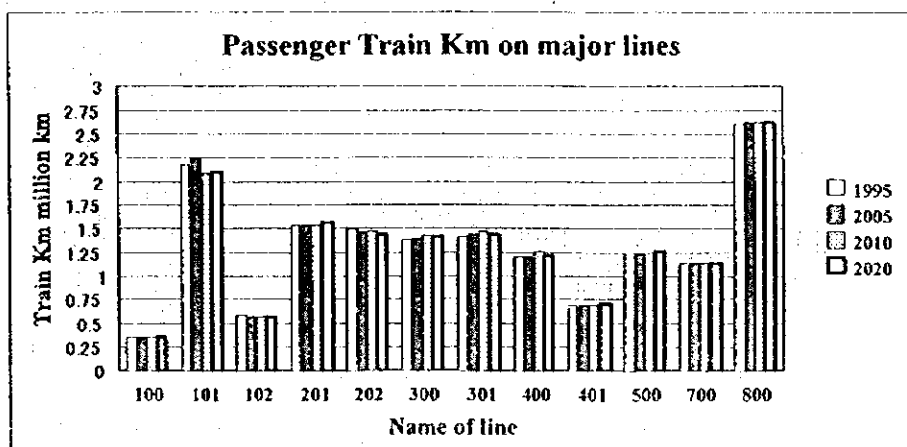
7.7.1 Програма за експлоатация на влаковете по по-важните линии

На Фиг. 7.7.1 са дадени бъдещите влак км за главните линии, изчислени съобразно резултатите от прогнозите за търсенето на товарен и пътнически транспорт за всяка главна линия.

Прогноза за товарните влак км



Прогноза за пътническите влак км



7.7-1 Изменения на влак км за по-важните линии

7.7.2 Необходимост от завършване на удвояването на линия №8

Значението на линия №8, която свързва вътрешните градове като София, Пловдив и др., с важните международни пристанища на Черно море може да се разбере от Фиг.7.7-1.

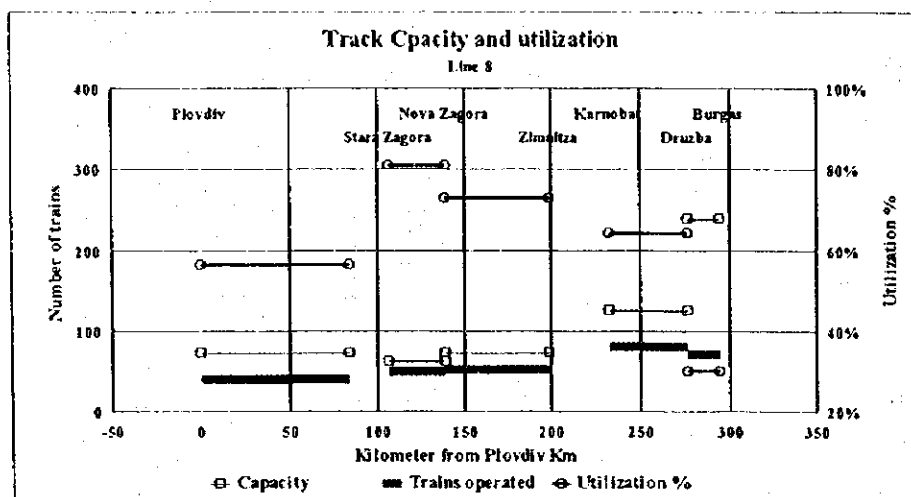
Линия №8 ще продължи да играе важна роля и в бъдеще.

Капацитетът на трасето на линия №8, частично единична, частично двойна, вече е запълнен. Когато капацитетът на трасето надвиши 75%, диаграмата загубва гъвкавост. Капацитетът на единичните участъци на линия №8 достига около 80% и 75%.

За повишаване на качеството чрез увеличаване на скоростта на движение на

пътническите влакове и въвеждане на директни блок влакове, необходимо е удвояване на единичните участъци на линия №8. То ще разреши проблема със задръстванията по съседните линии №1 и №3 и също така ще намали до известна степен трудностите за движението на влакове по линия №2.

Фиг. 7.7-2 Капацитет на трасето на линия №8 по участъци и брой на влаковете



Тази фигура показва наситеността на капацитета на трасето в единичните участъци. Удвояването на линията ще увеличи общия ѝ капацитет. Подобряването на единичните участъци ще има важно значение за увеличаване на транспортните възможности.

7.8 ПОДДРЪЖКА И РАЗВИТИЕ НА СЪОРЪЖЕНИЯТА И ПОДВИЖНИЯ СЪСТАВ

7.8.1 Възобновяване на прекратената поддръжка

Правилната поддръжка на машините и съоръженията е от жизнено важно значение за ефективната експлоатация на железниците. В противен случай се стига до хаос на движението на влаковете, както и до сериозни злополуки, които водят до загуба на доверието на обществеността към железниците.

Инвестициите за поддръжка на съоръженията и подвижния състав бяха недостатъчни през последните 10 години, които доведе до изоставане на подновяването и подмяната им.

Както сочи опитът в други развиващи се страни, намалението на инвестициите за поддръжка през последните 10 години ще се отразява на бъдещата редовна експлоатация на влаковете в бъдеще.

Обслужването на БДЖ в миналото беше сравнително добро по отношение на безопасността и спазването на сроковете и тази добра практика трябва да се запази и в бъдеще.

Затова проучвателният екип препоръчва да се даде предимство на възстановяването на прекратената поддръжка, включително подмяната на съоръженията в съответствие с перспективността на съответните линии.

Необходимо е да се обърне сериозно внимание на този подход и от гледна точка на необходимостта от подготвяне за ефективната интеграция на системата на БДЖ в европейската жп система и за повишаване на техническото ѝ ниво.

Екипът си позволи да избере следните линии/сегменти, за които да бъдат отделени инвестиции за поддръжка. Те съставляват 68% от мрежата на БДЖ.

Линия №1, линия №2, линия №3, линия №4, линия №5 и линия №6 (освен участъка между Радомир и Гюешево), линия №7, линия №8, линия №9, линия №82 (участъка между Пловдив и Карлово) и линия №83.

7.8.2 Изследователска и развойна дейност

Техническото ниво на персонала на БДЖ е високо и правилниците се спазват. Независимо от трудностите изследователската и развойната дейност не е спряла.

Може да се посочат разработките за “компенсаторна верижна контактна мрежа”, изпробване на компютърни програми за подвижния състав и т.н., които се прилагат

и доказват по места.

Предвид предстоящото въвеждане на машини и съоръжения, които нестият енергия и са софтуерно-ориентирани, и по-специално бъдещите опити за увеличаване на скоростта на движение на влаковете, необходимо е да се положат усилия за съхраняване на изследователския дух в БДЖ.

ПРЕПОРЪКИ КЪМ БДЖ

За съгласуване на действията на БДЖ с правителствената политика, която е насочена към получаване на пълно членство в ЕС, се препоръчва следното:

- БДЖ да извърши **счетоводното разделяне** колкото може по-бързо, по възможност едновременно с подготовката за практическо изпълнение на ИСУ (вероятно през 2000 година) и премине към **организационно разделяне** (най-късно до 2005 година), не само с оглед подобряване на управлението на жп транспортната дейност (откъдето да се продължи с институционно разделяне), но също и за разрешаване на различията по отношение на таксата за достъп чрез обстойно изчисляване на инфраструктурните разходи за всяка дейност на товарния и пътническият транспорт. Размерът на таксата за достъп може да е от решаващо значение за финансовия баланс на железниците.
- В случай, че социално-политическите условия и икономическият ръст, както и подобряването на финансовия баланс на БДЖ, се развият по-благоприятно от предвижданията, се препоръчва постепенно ускоряване на изпълнението на стандартния план.
- БДЖ трябва да подобри финансовото си положение, не само с оглед бъдещото си оцеляване, но и за осъществяване на плавен преход към институционното разделяне, преди 2007 година.

Затова се предлага следното:

1) По отношение на **увеличаване на приходите**, необходимо е да се обърне внимание на:

- **ценообразуването**

в товарния транспорт – агресивни повишения на тарифите в годините преди въвеждането на свободен достъп и засилване на конкуренцията;

в пътническият транспорт – по-големи увеличения на цените през последните години в съответствие с увеличаване на БВП на глава от населението;

- **увеличаване на трафика**

в товарния транспорт – увеличаване на безконфликтния комбиниран транспорт

и обновяване на организацията на маркетинга и продажбите, веднага след като СУФ бъде готова за практическо приложение.

В пътническият транспорт – скъсяване на “времето за пътуване от начало до край” чрез ефективна употреба на съществуващите ресурси и техническа подготовка за бъдещото действие на високоскоростни междуградски влакове. Препоръчва се изпълнение на пилотен проект в подходящ участък на някоя главна линия.

2) По отношение на намаляването на разходите, необходимо е да се обърне внимание на:

- непрекъснато съкращаване на персонала с оглед боят на сегашните 51 000 д да се намали до 23 000 през 2020 година;
- усъвършенстване на системата за допълнителни възнаграждения и програми за обучение;
- полагане на усилия за намаляване на експлоатацията/закриване на някои малко използвани линии.

3) Необходимо е на всяка цена да се осигури самостоятелност на пътническият транспорт чрез развиване на печелившите и закриване на губещите дейности.

ПРИЗИВ КЪМ ПРАВИТЕЛСТВОТО

Правителството вече подготвя законодателството с цел адаптиране на българската транспортна политика към тази на ЕС. Първата задача е правното уреждане на свободния достъп.

За прилагането на тази политика БДЖ трябва да претърпи структурни промени като се започне с разделяне на инфраструктурата и експлоатацията.

Стъпките, които ще се предприемат в тази насока, трябва да се координират и синхронизират с оглед успешна интеграция на страната в европейската пазарна икономика.

Въз основа на разговорите, проведени с членовете на ръководния комитет на 24 септември 1997 година, се приема, че България ще бъде приета за член на ЕС през 2007 година.

Мерките на ЕС, насочени към съживяване на железниците струват много на страните-членки, но без тях, средствата, които обществото заплаща във вид на външни разходи, ще бъдат много по-големи. Това е основният принцип на транспортната политика на ЕС.

Правителството трябва да е наясно с това и да предприеме финансови мерки за да задейства промяната на транспортната система. В този смисъл правителството се призовава да:

1) формулира ясно в споменатото законодателство

- финансовите задължения на държавата относно всичките разходи за поддръжка и развитие на жп инфраструктура от момента на въвеждане на свободен достъп, по същия начин както е поела отговорност за пътищата, морските пристанища и аерогарите.
- дългосрочен инвестиционен план в сътрудничество с фирмата, която управлява жп инфраструктура. Този план трябва да включва, наред с други неща, възстановяване на нормалната поддръжка на инфраструктурата, която е била занемарена през последното десетилетие. Планът трябва също да включва държавни инвестиции за поддържане на конкуренцията между видовете транспорт, така че характеристиките на всеки вид транспорт да допринасят за общата ефективност на националния транспорт.
- облагането на притежателите на позволително с такса за достъп до железниците

2) изясни и въведе потребителски пътен данък

За да се уравни финансовото бреме на двата вида транспорт всички, които ползват пътищата, трябва да бъдат облагани с този нов данък. Правителството трябва да изчисли външните разходи на всеки вид транспорт и да ги отрази при определянето на данъците и таксите.

3) положи всички усилия за да обезпечи финансовата самостоятелност на пътническият транспорт на БДЖ. При новите условия системата на косвено субсидиране от товарния транспорт не би могла да продължи дълго.

За да подкрепи усилията на БДЖ за увеличаване на приходите от пътнически транспорт, правителството трябва да:

- компенсира изцяло пътническият транспорт за изпълнение на задължението за обществено обслужване;
- вземе инициативата за намаляване на експлоатацията и закриване на малко използваните линии;
- прехвърли част от дълговете на единицата/компанията за пътнически транспорт на държавата и преобразува условията за изплащането им, така че да намали финансовото бреме на тази слаба единица.

ТОМ II
ОПИСАНИЕ ПО СЕКТОРИ



ГЛАВА 1 СОЦИАЛНО-ИКОНОМИЧЕСКА РАМКА

1.1 БЪЛГАРИЯ И СТРАНИТЕ ОКОЛО НЕЯ

1.1.1 Преглед на страните около България

Повечето от страните около България се намират в процес на труден икономически и политически преход, с изключение на сравнително развитите Турция и Гърция. За подобряване на жизнените стандарти, които спаднаха рязко след 1989 година са необходими радикални икономически и политически реформи.

Таблица 1.1.1 Основни икономически показатели

	Население (хил. д.)	БВП (млн. щ. дол), 1995	БВП на глава от нас., 1995	Ниво на безработица	Сборни ПЧИ на гл. насел. щ. дол 1989-1995	ПЧИ (млн. щ. дол)
България	8,400	12,973	1,544	10.00%	36	302
Румъния	22,730	35,534	1,567	18,40%	39	879
Югославия	10,400	15,900	1,509	24.6%	18	38
Македония	1,946	1,700	790	34%	N/A	N/A
Босна и Херцеговина	4,380	2,105	501	53%	N/A	N/A
Украйна	51,200	42,600	859	0.60%	11	581
Русия	148,300	3,633,881	2,461	9.10%	21	3100
Турция	62,630	171,613	2,784	7,5%	N/A	N/A
Гърция	10,500	114,300	10,910	10%	N/A	N/A

По данни на: ЕБВР Преходен доклад 1996 и доклади за страните на ЕС

Общо взето, страните, където не се водят войни, вече са достигнали дъното и започват да се възстановяват, докато обстановката в страните с въоръжени конфликти все още е нестабилна.

Румъния е една от страните, които извършват прехода успешно. Политическата обстановка като цяло изглежда стабилна и благодарение на ПЧИ икономическите условия се подобряват.

Политическото положение на *Украйна* е сравнително стабилно с някои несигурни фактори. Икономическото положение отбелязва подобрене, но икономиката все още е в състояние на рецесия.

В *Македония*, която е основен търговски партньор на България, политическото и икономическото положение изглежда върви към подобрене в средносрочен план.

От друга страна, *СРЮ и Босна и Херцеговина* са все още политически и икономически нестабилни въпреки възстановяването след трудния период на войната.

Политическите и икономически реформи едва са започнали, затова е необходимо време за осигуряване на стабилно политическо положение и икономически растеж в този район.

Табл. 1.1.2 Ръст на БВП

	1992	1993	1994	1995	1996	Средно	1989=100
България	-7.3%	-2.4%	1.4%	2.6%	-10.0%	-3.1%	73
Румъния	-8.8%	1.5%	3.9%	6.9%	4.5%	1.6%	88
СРЮ	-21.1%	-8.4%	-4.0%	-1.5%	3.0%	-6.4%	56
Македония	-7.9%	-6.2%	-2.6%	-1.6%	1.6%	-3.3%	84
Босна и Херцеговина	N/A	N/A	N/A	8%	40%	N/A	50 от 1992
Украйна	-10.0%	-14.0%	-23.0%	-11.8%	-7.0%	-13.2%	43
Русия	-14.5%	-8.7%	-12.6%	-4.0%	-3.0%	-8.6%	53
Турция	6.4%	8.1%	-6.1%	8.0%	7.4%	4.8%	125
Гърция	0.4%	-1.0%	1.5%	2.0%	2.6%	1.1%	105%

По данни на: ЕБВР Преходен доклад 1996 и доклади за страните на ЕС

Табл. 1.1.3 Инфлация

	1992	1993	1994	1995	1996	Средно
България	82.0%	72.8%	96.0%	62.0%	95.0%	81.6%
Румъния	199.0%	296.0%	62.0%	28.0%	60.0%	129.0%
СРЮ	1935.0%	230.0%	55.0%	9.0%	2.0%	446.2%
Македония	1690.0%	349.8%	121.8%	15.9%	3.0%	436.1%
Украйна	2000.0%	10155.0%	401.0%	182.0%	55.0%	2558.6%
Русия	2318.0%	841.0%	203.0%	131.0%	25.0%	703.6%
Турция	70.1%	66.1%	106.3%	88.1%	80.4%	82.2%
Гърция	15.8%	14.3%	10.9%	8.9%	8.2%	11.6%

По данни на: ЕБВР Преходен доклад 1996 и доклади за страните на ЕС

1.1.2 Украйна

1) Политическо положение

Бившият министър-председател Кучма спечели президентските избори през 1994 година. Той обяви, че страната ще следва политика за извършване на 1) преход към пазарна икономика, 2) отделяне на паричната единица от руската и 3) данъчна реформа и приватизация.

Изготвената по негова инициатива програма за стабилизиране на икономиката бе одобрена от МВФ и бяха извършени някои радикални реформи. Реформите обаче бяха извършени бавно и не особено успешно.

През последните години беше отбелязан напредък при разрешаване на споровете със съседни страни и през месец май 1997 година Кучма и руският президент Борис Елцин подписаха Договор за приятелство и сътрудничество, с който Русия признава сегашните граници на Украйна. Беше постигнато споразумение и относно бъдещето на Черноморския флот.

В бъдеще политически риск за Украйна представляват отношенията ѝ с Русия и проблемът с Кримския полуостров, нестабилната структура на парламента и предстоящите парламентарни избори през 1998. Тъй като в момента в парламента доминират малки партии, липсата на законова рамка за реформите може да се окаже допълнителен проблем.

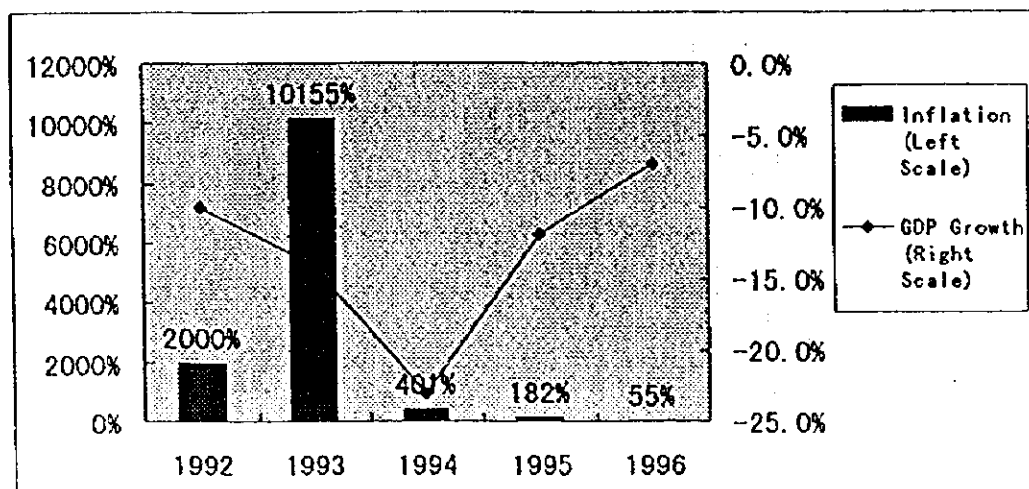
2) Икономическо положение

Въпреки че Украйна се счита за една от страните, където благодарение на развитата промишленост, мощната минна индустрия и богатите добиви от зърно, преходът към пазарна икономика се извършва най-успешно след разпадането на СИВ, Украйна изживя една от най-тежките рецесии в сравнение с останалите икономики в преход. Официалните данни сочат, че реалният БВП през 1996 година е бил само 43% от този през 1990 година, но изглежда икономиката още не е достигнала дъното.

Благодарение на препоръчаните от МВФ строги мерки на икономии, нивото на инфлацията продължава да намалява прогресивно. Индексът на инфлацията на цените на потребителските стоки беше 3,5% през първите шест месеца на 1997 година. Очаква

се, че годишната инфлация за тази година няма да надвиши 25%, както е залегнало в първоначалната официална прогноза.

Спадът на производството беше най-голям в хранително-вкусовата, строителната и леката промишленост. За слабите резултати на БВП значителен принос има и селското стопанство с намаление на производството от 15,5%. Очаква се това да се промени през втората половина на годината.



Фиг.1.1. 1 Инфлация и ръст на БВП в Украйна

Икономическите перспективи до голяма степен зависят от завършване на данъчната реформа, чрез която ще се облекчи данъчното бреме и ще се намалят регулативните ограничения за производителите. Въпреки че малката приватизация е почти извършена, реструктурирането и приватизацията на средните и големи държавни предприятия още не са приключили.

Икономическото възстановяване (предвиждан ръст на БВП с 1%) и намаление на инфлацията (предвиждана степен на инфлация за 1998 година 16,4%) се очаква най-рано през 1998 година. Ще е необходимо още време за възстановяване на нивото от 1989 година (когато БВП/на глава от населението беше 6 000 щ.дол).

Положителни фактори са увеличението на ПЧИ, главно от Германия, САЩ, Русия и Англия. Освен това търговията с тези страни и Русия се увеличава. Новото “стенд-бай” споразумение с МВФ, което беше одобрено през месец август, трябва да осигури гаранции за инвеститорите и улесни планирания достъп на Украйна до международните капиталови пазари. Подобренито на икономическите показатели в Германия и Русия, които са главни износни партньори, трябва също да помогне за спиране на спада на производството.

1.1.3 Румъния

1) Политическо положение

Емил Константинеску беше избран за президент през ноември 1996 година с 54% от гласовете на втория тур в конкуренция с предишния президент *Йон Илиеску*, който беше на президентския пост от 1989 година. С това завърши управлението на бившите комунисти, което продължи и след падането на Чаушеску от власт. Изглежда, че сега 70-80% от населението е настроено положително към новия президент и се очаква стабилност на политическото положение в краткосрочен план.

Новото правителство на Румъния подкрепя продължаване на реформите за повишаване на конкурентоспособността. То обяви пакет от радикални пазарно-ориентирани реформи, които включват премахване на контрола върху цените, ограничителна парична и данъчна политика и либерализация на валутния режим.

Изключването на Румъния от първата вълна от страни, които ще бъдат приети в ЕС и НАТО през юли 1997 година, предизвика психически шок за народа, но няма вероятност да доведе до някакви политически или икономически промени. Подобно на България, за интеграцията на Румъния в ОИСР, НАТО и ЕС ще е необходимо повече време.

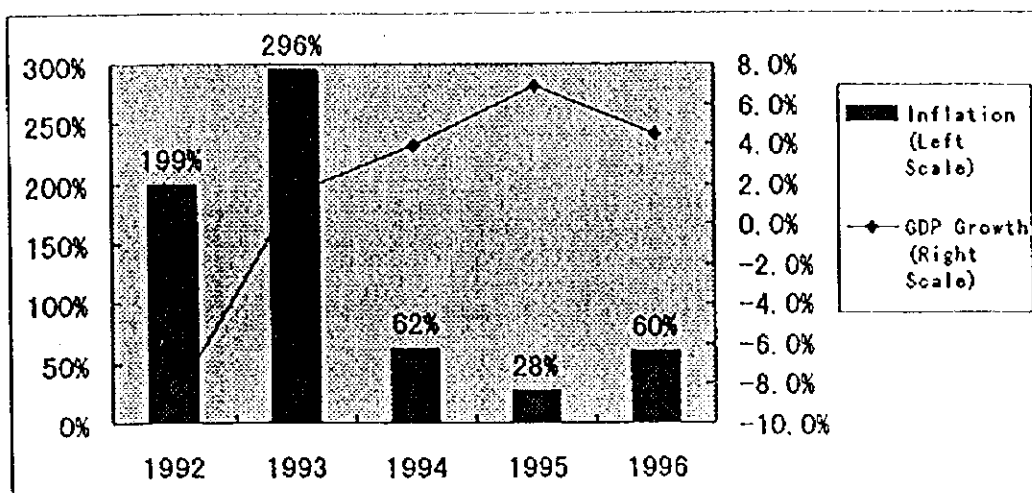
Основни политически рискове представляват неопитността на правителството, възможни разцепления в управляващата коалиция, тромата администрация и възможната отрицателна реакция спрямо изключването на Румъния от първата вълна на разширяване на ЕС и НАТО.

2) Икономическо положение

Румъния, както и България, загуби важните си пазари и търговски партньори от бившия СИВ и в момента се преориентира към Запада. Предшният президент Йон Илиеску съдейства за извършване на икономическо преустройство, включително възстановяването на собствеността на земята, малката приватизация, либерализацията на цените и външната търговия и други пазарно-ориентирани реформи. Провеждането на реформите обаче беше по-бавно и консервативно в сравнение с другите страни от Централна и Източна Европа.

Отрицателният БВП достигна дъното през 1992 година и от 1993 година икономиката започна да се развива, като през 1995 година отбеляза ръст от 7,5%. Въпреки че се очаква действителният БВП да бъде отрицателен в резултат от радикалните икономически реформи, през 1998 година ще има скок и се предвижда увеличаване на БВП с 4%. Възстановяването ще продължи с реструктурирането на икономиката. (през 1996 год БВП в реално измерение е бил 88% от БВП през 1989 година).

Прогнозата на ЕIU предвижда среден ръст на БВП за периода 1998-2001 година благодарение на инвестиции и износ. Успокояването на инфлацията ще продължи, но няма вероятност да достигне едноцифрено число през прогнозирания срок.



Фиг.1.1.2 Инфлация и ръст на БВП в Румъния

Има няколко положителни за икономиката фактори, в това число приток на ПЧИ, увеличаване на износа, драстично икономическо регулиране и развитие на частния сектор.

През последните години в Румъния имаше голям приход на ПЧИ. През месец юли правителството одобри серия от промени в законите за чуждестранните инвестиции с цел привличане на чуждестранни капитали. През следващото десетилетие се очаква увеличаване на ПЧИ благодарение на отворената политика, увеличените стимули и възможността за притежаване на имоти от чужди граждани. Износът и развиващият се частен сектор също допринасят за развитие на икономиката.

Дългосрочните перспективи на икономиката са положителни и в края на 1997 и през 1998 година се очаква подновяване на икономическия растеж, подпомогнат от увеличаващи се чуждестранни инвестиции, които се стимулират от нарастващото доверие към страната и благоприятните условия за инвеститорите.

Потенциалните рискове за румънската икономика зависят от резултатите, които ще постигне правителството. Необходимите икономически реформи бяха строги и капиталите все още не достигат. Основни политически задачи за правителството сега са ускорение на приватизацията и реструктуриране на икономиката.

1.1.4 Съюзна република Югославия (СРЮ)

1) Политическо положение

Войната за наследството на Югославия започна през 1992 и продължи до 1995 година. Словения и Хърватска се отделиха от бивша Югославия през 1992 година. След това през 1992 год. в Босна и Херцеговина избухна война, която продължи до декември 1995 год. ООН въведе икономическо ембарго срещу Югославия през май 1992 год.

След премахването на санкциите на ООН срещу СРЮ и подписването на мирен договор в Париж през декември 1995 година, международната общественост призна СРЮ. В момента СРЮ се състои от две републики: Сърбия и Черна гора.

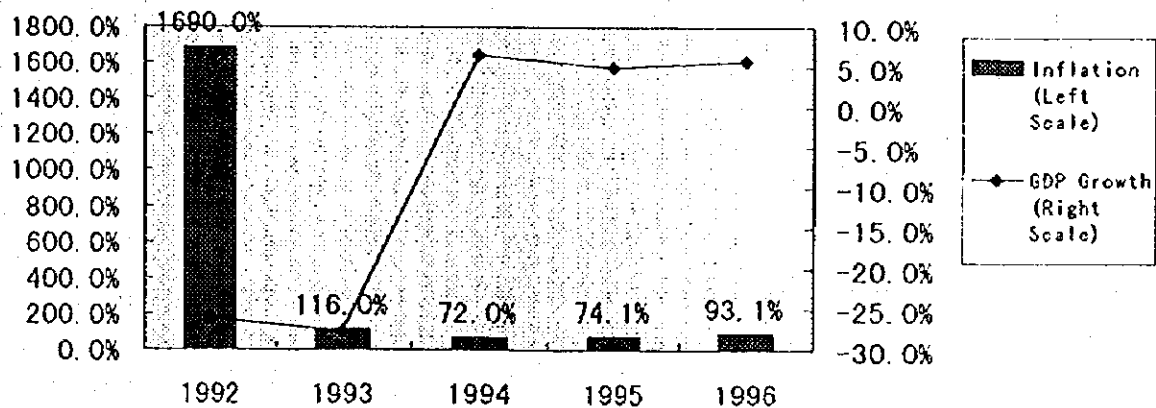
Предишният президент на Сърбия *Милошевич* беше избран за президент на СРЮ през месец юли 1997 за четиригодишен мандат. Парламентът се контролира от коалиция на Сръбската социалистическа партия (ССП) и Демократическата социалистическа партия на Черна гора.

Положението на Милошевич изглежда сигурно в краткосрочен план. Резултатите от неотдавна проведените в Черна гора президентски избори обаче затрудняват политиката му, а в Сърбия скоро предстои провеждане на парламентарни и президентски избори. Следователно политическото положение крие много рискове в близко бъдеще. Освен това, големият брой бежанци и предстоящите икономически реформи могат да предизвикат политическа нестабилност в бъдеще.

2) Икономическо положение

В рамките на бивша Югославия икономическите резултати на СРЮ бяха средни. Икономиката се намира в преход към пазарна икономика, както в останалите източноевропейски страни.

Икономиката понесе огромни щети поради войните между 1991 и 1995 година и големия брой бежанци от Босна и Хърватска. Последствията от наложените през май 1992 година санкции на ООН имаха още по-опустошителен ефект.



Фиг.1.1.3 Инфлация и ръст на БВП в Югославия

След период на хиперинфлация, през януари 1994 год. национална парична единица станановият динар, който е фиксиран за немската марка. След прекратяването на санкциите на ООН беше отбелязан подем. Предишните търговски отношения се възстановяват бавно.

Предвижданият ръст на БВП за 1997 и 1998 год. е 5%. За 1997 год. се предвижда ниво на инфлацията 23%, а за 1998 год. – 20%. Въпреки предвижданията за висок ръст на БВП през тази година, бързо икономическо възстановяване на Югославия не се очаква поради непълното нормализиране на външните отношения и липсата на радикални икономически реформи.

Забавянето на икономическите реформи след прекратяването на санкциите в края на 1995 година удължи времето, което бе необходимо на СРЮ за да навакса постигнатото от другите страни с икономики в преход. Безработицата в СРЮ също е

много висока (24,6% в 1995 година), а с изпълнението на приватизационната програма, което предстои в бъдеще, още работници ще загубят работата си.

1.1.5 Босна и Херцеговина

1) Политическо положение

Когато повечето Източноевропейски страни изоставиха сътрудничеството в рамките на СИВ, а някои страни обявиха независимост, Словения и Хърватска се отделиха от предишна Югославия. Те бяха приети в ООН и признати за независими държави от международната общност през 1991 год.

Босна и Херцеговина бе също решена да стане независима държава. Обаче Бивша Югославия, подкрепена от сръбския народ, не искаше това да се случи. Избухна война между хървати, мюсюлмани и сърби. Независимата вече Хърватска подкрепяше хърватите, а Нова Югославия подкрепяше сърбите, което доведе до още по-голямо влошаване на положението.

Жестоката война продължи от април 1992 год. до декември 1995 год. когато в Дейтън бе подписано мирно споразумение. Войната причини огромни човешки жертви и материални щети, включително разрушаване на инфраструктура. Тя завърши с подписване на Дейтънския мирен договор в края на 1995 год. Според споразумението Босна и Херцеговина се разделя на две части – Федерация Босна и Херцеговина и Република Сръбска.

Според Дейтънското мирно споразумение всяка етническа група има по един представител: *Алия Изетбегович, Момчо Крайшник и Кресимир Зубак*. Проблемите се обсъждат и решения се взимат с консенсус.

Временният мир изглежда ще продължи и след подписването и пълното изпълнение на мирния договор от Дейтън, но конфликтите между отделните етнически групи продължават и сигурно е необходимо още време за възстановяване от огромните щети. Политическите рискове тук са най-високи от цяла Европа.

2) Икономическо състояние

Босна и Херцеговина също се намира в преход към пазарна икономика. Този преход обаче не е завършен поради войната.

До 1995 година БВП спадна до по-малко от една трета от нивото през 1991 година, което означава намаление от 2.1 млн. щ.дол. и БВП на глава от населението от 500 щ.дол. Икономическата дейност почти замря, а промишленото производство намалая с 90%. Безработицата достигна 53% през 1995 година.

През 1996 год. Промисленото производство се увеличи с 90% в сравнение с 1995 год. Подобрението на икономическата дейност оказа значително въздействие върху заетостта. Цените бяха доста стабилни през 1996 година и правителството успя да запази финансова стабилност. Прогнозата на ЕЮ предвижда ръст на БВП от 40% за 1996 и 30% за 1997 год.

Много проблеми, които дават отражение върху икономическото възстановяване и стабилния растеж, все още не са разрешени: политическа нестабилност, изключително висока безработица и неустановени международни отношения.

Необходимо е спешно възстановяване на разрушените жилища, транспортната и телекомуникационна инфраструктура. За възстановяването на страната и развитието на икономиката са необходими заеми от международните финансови институции. Също така, възстановителната програма трябва да се ускори и разпространи във всички райони на Босна и Херцеговина. За изпълняването на тази програма ще е необходимо повече време. Възстановяването на пазара в Босна и Херцеговина и главния път, който беше ползван преди от България за транспорт до Европа, изглежда трудно постижимо в краткосрочен план.

1.1.6 Македония

1) Политическо положение

Македония обяви независимостта си от разпадащата се Югославска федерация през септември 1991 година. До края на 1994 год. целият ЕС и повечето от останалите европейски страни, освен Гърция, признаха бившата Югославска Република Македония (БЮРМ). Оттогава Македония изгражда по-близки отношения със страните от ЕС и САЩ.

На последните президентски избори, проведени през 1994 година, осемдесетгодишният Киро Глигоров бе преизбран с голяма преднина още на първия тур. Народът подкрепя неговата умерена политика към другите страни и решителни пазарно-ориентирани мерки. След забележителното му възстановяване от сериозните рани в резултат на извършения опит за убийство, той поднови дейността си през януари 1996 година, но предишното му силно влияние върху политиката на страната намаля значително.

Политическите отношения с България са задоволителни. Транспортните връзки са добри поради липса на задръствания.

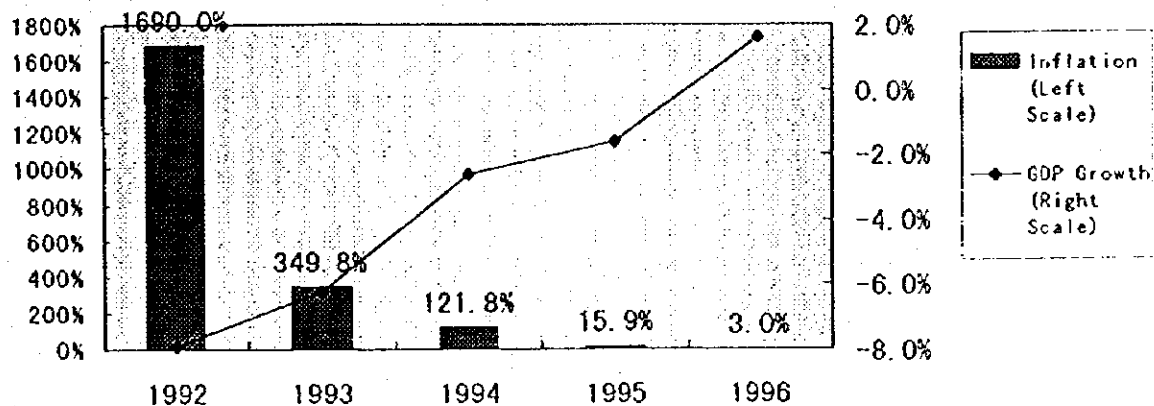
Основните политически рискове са проблемите с Албания, отношенията с Гърция и Югославия и заплахата от политическа нестабилност поради етническото противопоставяне и спадналото влияние на президента Киро Глигоров. В средносрочен план има вероятност за увеличаване на политическата нестабилност.

2) Икономическо състояние

Македонската икономика е ориентирана към внос и износ. 70% от търговията се извършва в рамките на бивша Югославия. Селскостопанските продукти съставляват 43% от БВП, а 48% от работещите са заети в селското стопанство.

Македония беше една от най-бедните републики в бивша Югославия и произвеждаше само около 5% от общото производство във федерацията. Както и в България, поради разпадането на СИВ и бившата югославска федерация, от началото на 90-те години икономиката отбеляза рязък спад и хиперинфлация. Търговското ембарго на Гърция и спазването на наложените от ООН санкции срещу Югославия също нанесоха щети на икономиката.

Според изчисленията на македонската статистическа служба между 1990 и 1996 год. БВП е намалял с 22%.



Фиг.1.1.4 Инфлация и ръст на БВП в Македония

Македония отбеляза значително стабилизиране през последните няколко години благодарение на монетарни и данъчни реформи (инфлацията намаля от 1690% през 1992 год. на 2% в края на 1996 год.). Подкрепената от МВФ стабилизационна програма на страната допринесе за начало на икономическото възстановяване от 1996

год. Според ЕIU през 1997 година се предвижда ръст на БВП от 0,3% през 1997 год. и 4% през 1998 год.

Основният проблем за Македония е как да се увеличат инвестициите и спестяванията. Лихвените проценти действат възпиращо на инвестициите. Друг проблем е безработицата. През 1996 година бяха продадени 866 предприятия с 133 603 работници. Агенцията за приватизация предвижда продажбата на още 312 предприятия с 150 000 работници. Процесът на приватизация обаче не успя да привлече чуждестранни купувачи.

Политическата криза също може да се отрази на икономиката на Македония, където се предвижда по-нисък ръст на БВП през 1997 год.

1.2 СОЦИАЛНА РАМКА

1.2.1 Политическо положение

Доскоро Българската социалистическа партия (БСП) беше водеща партия с мнозинство в парламента. През месец декември 1996, социалистическото правителство с министър-председател Жан Виденов подаде оставката си вследствие нарастващ натиск, включително и от самата социалистическа партия. Социалистическата партия се опита да образува нов кабинет, но в резултат на масови протести срещу управлението на партията, беше обявено провеждане на общи избори на 19 април 1997 година.

В резултат на изборите коалицията на Съюза на демократическите сили (СДС) спечели убедителна победа с 57,1% от гласовете. Предшната управляваща партия, БСП, бе на второ място с 23,8% от гласовете. Поражението на партията се отдава на слабата икономическа политика на тогавашното правителство, която доведе до по-нататъшно влошаване на икономиката с хиперинфлация, и високия процент на безработица. Хората все още губят от реалните си доходи и жизненият им стандарт се влошава. Като друг фактор може да се посочи корупцията на чиновниците в управлението на БСП.

Ръководителят на СДС г-н Иван Костов бе определен за нов министър председател и сформира ново правителство.

Таблица 1.2.1-1 Резултати от парламентарните избори на 19.04.1997 г.

Партии	% от гласовете	Места
Съюз на демократическите сили (СДС)	57.1	137
Българска социалистическа партия (БСП)	23.8	57
Обединение за национално спасение (ОНС)	8.3	20
Български бизнес блок (БББ)	5.0	12
Други	5.8	14
Общо	100	240

По данни на: Български бизнес новини

Министър председателят Иван Костов представи приоритетите на правителствената политика както следва:

- Подготовка за интеграция в Европейския съюз (ЕС)
- Полагане на усилия за членство в НАТО
- Въвеждане на паричен съвет
- Ускоряване на приватизацията на държавните предприятия
- Унищожаване на престъпните организации и премахване на черната икономика
- Осигуряване на събирането на данъци
- Икономически растеж и стабилизиране на икономиката

Изборните резултати показаха ясно, че хората отдават все по-голямо значение на икономическото подобрене, и по-специално подобряване на собственото им икономическо положение в реални измерения. В този смисъл, все още е много рано да се направи заключението, че СДС вече е създал солидна основа. Факторите, които дестабилизируют икономиката, са все още налице и хората може да поискат да се постигне подобрене колкото може по-бързо. Така че поне в краткосрочна

перспектива едно влошаване на икономиката може да застраши политическото положение.

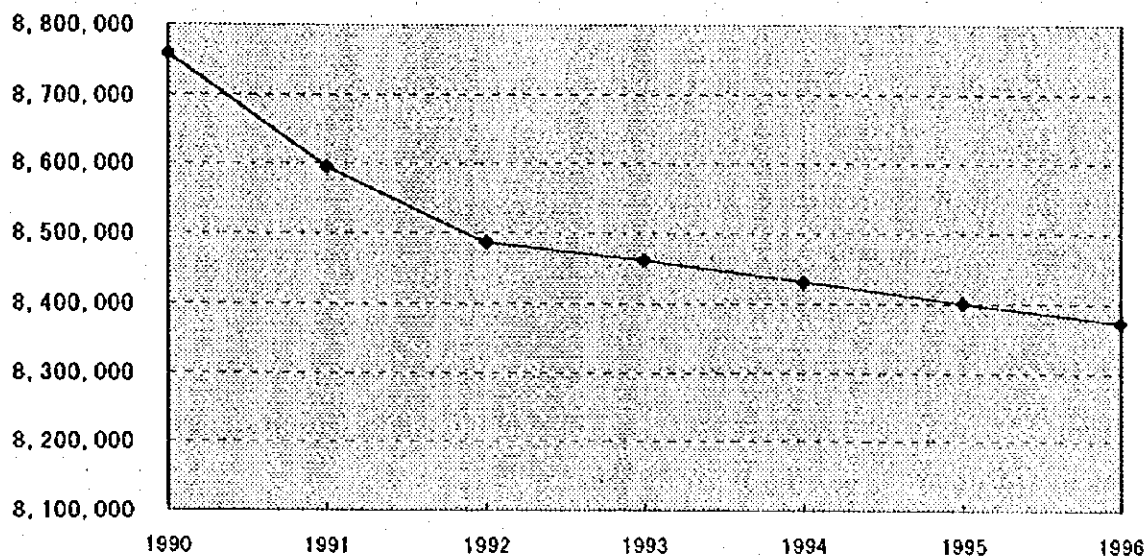
Трябва обаче да се има предвид, че поражението на БСП се дължи също и на скандали. За бившата управляваща партия ще е трудно да възстанови популярността си за кратко време. Ако това стане, гласоподавателите могат да продължат да бъдат привлечани от лагера на партии извън БСП дори когато новото правителство загуби популярност поради намиращата се все още в застои икономика. Вярваме, че и тогава ще бъдат следвани широките политически принципи на СДС.

1.2.2 Население

(1) Сегашно състояние

Населението на България отбеляза връхната си точка от 8 981 500 д. през 1988 и от началото на политическата промяна намалява. Според последното преброяване, проведено през декември 1992 година, населението на България е било 8,487,317, т.е. намаление с 462,000 д. в сравнение с резултатите от предишното преброяване през 1985 год. Намалението (-5.1 % през 1985 година) се дължи на: 1) спадане на раждаемостта (от 13.3 на 1,000 души през 1985 година до 9.4 души през 1994 година), 2) увеличаване на нивото на смъртността (от 12.0 на 1,000 души през 1985 година на 13.2 през 1994 година), 3) и емиграцията в чужбина, вследствие от увеличената свобода на пътуване. Гъстотата на населението спадна от 81 души на квадратен километър през 1989 година до 75.9 души през 1994 година.

Тези причини се обясняват главно с различните икономически трудности и песимизма на хората по отношение на бъдещите икономически условия.



Фиг. 1.2.2-1 Населението на България

- **Раждаемост**

1. Процентното отношение на женската плодовитост през 1991 година е било 1,8, като достига 1,37 през 1994 година. Броят на жените в продуктивна възраст също намалява.
2. Процентното отношение на младото поколение намалява, докато броят на населението на пенсионна възраст се увеличава.
3. Процентът на сключени бракове намалява, докато броят на абортите се увеличава.

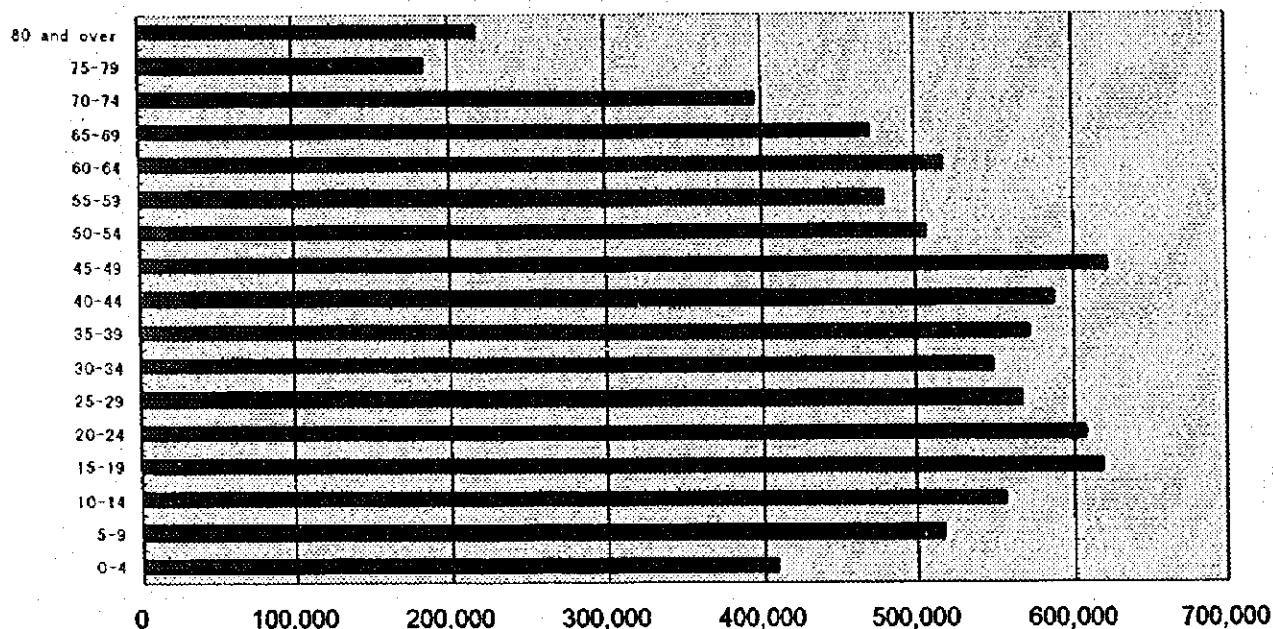
- **Смъртност**

1. През 1994 година, средната продължителност на живота е била 67.2 години за мъжете и 74.8 години за жените. Тенденцията на намаляване на средната продължителност на живот се дължи на влошените в резултат на икономическата криза условия на живот.
2. Детската смъртност отбелязва слабо увеличение. (1.48% през 1990 и 1.63% през 1994)
3. В резултат на трудностите за осигуряване на добро медицинско обслужване процентът на смъртност се увеличава.

- **Миграции**

1. Броят на емигрантите през 1992 е бил 70,000 души. Основната част от емигриращото население е на възраст между 20 и 35 години. Повечето от потенциалните емигранти са мъже.
2. Основните причини за емиграцията се свързват със стремежа към постигане на по-добър жизнен стандарт и по-добри условия на труд.
3. Налице е известно количество имиграция, която се изчислява на 25 хиляди души. Това са главно хора от арабските страни и бившия Съветски съюз. Някои от тях имат намерение да емигрират на Запад.

Друго установено явление е *застаряването на българското общество*, поради посочените по-горе причини. Младото поколение намалява, докато броят на хората в пенсионна възраст се увеличава. Намаляването на броя на младите хора означава не само намаляване на работна сила, но и намаляване на раждаемостта в бъдеще.



Фиг. 1.2.2-2 Населението по възрастови групи към декември 1995 година

Основните причини за намаляване на населението са: 1) Спад на реалните приходи на по-голямата част от младите семейства, 2) Увеличаване на разходите за отглеждане на деца, 3) Висок процент на безработица, 4) Закъснение в изграждането на система за

социални осигуровки, 5) Трудности при осигуряването на достатъчно добро медицинско обслужване. Очаква се, че тези фактори постепенно ще се подобряват в близко бъдеще.

(2) Прогнози

Прогнозите за развитие на населението са изготвени въз основа на проучване, извършено от Министерството на регионалното развитие.

Прогнозите се основават на следните предположения:

• Раждаемост

1. Броят на жените ще намалява до последната година на целта на нашето проучване - 2020 г. През 1996 година броят на жените на възраст между 20 и 29 години е 577,397, между 10 и 14 години е 571,259 (98.9% от 20-29-годишните), и между 0 и 9 е 451,711 (78.2% от 20-29-годишните).
2. Нивото на женска плодовитост намалява и през 1994 година достигна 1,37. Тази цифра ще се изменя, но ще бъде под 2.
3. Детската смъртност ще спада с изграждането на система за социално осигуряване и подобряване на медицинското обслужване.
4. Броят на сключените бракове ще е малък, но в крайна сметка ще започне да се увеличава.

• Смъртност

1. Нивото на медицинско обслужване ще достигне западните стандарти и ще допринесе за намаляване на смъртността.
2. Очаква се леко намаление на смъртността в близко бъдеще с изграждането на социално-осигурителна и пенсионна система и възстановяване на икономиката.
3. Очаква се средната продължителност на живота да остане на сегашното ниво за известно време, а към края на разглеждания период да започне да се увеличава постепенно.

- **Миграции**

1. Предвижда се, че в близко бъдеще броят на хората, които напускат страната ще бъде по-голям от броя на хората, които идват в страната. В дългосрочен план броят на емигрантите ще е равен на броя на имигрантите.

Таблица 1.2.2-1 Прогнози за брой на населението на България по области

	1995	2000	2005	2010	2015	2020
София	1,179,683	1,158,127	1,131,295	1,102,097	1,065,739	1,024,442
Бургас	849,656	846,905	843,865	839,392	829,528	817,497
Варна	916,063	914,272	910,136	903,455	890,685	875,380
Ловеч	992,875	954,898	919,845	889,292	855,316	819,979
Монтана	612,556	585,246	560,255	538,447	515,584	493,780
Пловдив	1,212,376	1,200,308	1,188,671	1,176,467	1,154,558	1,127,139
Русе	762,452	755,621	749,191	741,142	727,875	713,784
Софийска област	973,260	956,556	943,512	931,316	911,427	888,079
Хасково	901,787	896,243	893,222	890,850	882,547	872,502
Общо	8,400,708	8,268,176	8,139,992	8,012,458	7,933,259	7,632,582

По данни на : Министерството на регионалното развитие

Приема се, че процентното отношение на възрастните хора ще се увеличава, докато от друга страна броят на населението в работоспособна възраст ще намалява.

Таблица 1.2.2-2 Населението на България в бъдеще според работната възраст

Възраст	1995	2000	2005	2010	2015	2020
Под трудоспособна възраст	1,605,141	1,462,776	1,382,139	1,406,715	1,404,854	1,348,477
	19.11%	17.69%	16.98%	17.56%	17.93%	17.67%
В работоспособна възраст	4,758,293	4,768,550	4,687,985	4,485,003	4,300,572	4,168,575
	56.64%	57.67%	57.59%	55.98%	54.90%	54.62%
В пенсионна възраст	2,037,274	2,036,850	2,069,868	2,120,740	2,127,833	2,115,530
	24.25%	24.63%	25.43%	26.47%	27.16%	27.72%

По данни на : Министерството на регионалното развитие

Прогнозираният период се характеризира със следните основни явления в състоянието на населението 1) Постепенно обезлюдяване (намаляване на населението), 2) Застаряване на обществото, 3) Движение на населението към градските части.

Отражението на тези явления върху нуждите от железопътен транспорт ще се изрази главно по отношение на движението на пътници, което е обяснено по-подробно в Трета глава.

1.2.3 Заетост и безработица

От началото на икономическите реформи страната се сблъсква с доста сериозни проблеми по отношение на безработицата. Нивото на безработица достигна върха си от 20,5% през октомври 1994 година. Въпреки че нивото на безработица беше намалено на 11,1% през октомври 1996 година, много дестабилизиращи фактори са все още налице.

Някои промишлени сектори успяха да създадат възможности за осигуряване на работни места дори по време на икономическата криза. Благодарение на тези сектори и по-бавното намаляване на заетостта в други сектори, общото ниво на заетост отбеляза леко увеличение през периода 1993 – 1995 година. Промислените сектори, в които бяха увеличени работните места между 1990 и 1995 година включват финансите, управлението и селското стопанство. Тези икономически сектори определено допринесоха за предотвратяване на катастрофална безработица

Някои дестабилизиращи фактори все още остават. През този период работната сила вероятно ще се измести от производствените сектори към традиционни и по-малко продуктивни сектори. Особено тревожно е положението в земеделието, където бе постигнато увеличение на заетостта без каквото и да е увеличение на продукцията. Така че в този сектор може да има затруднения поради ниската производителност и факта, че вече е в състояние на свръхзаетост.

Таблица 1.2.3-1 Заетост на работната ръка по промишлени сектори В хиляди

	1990	1993	1995	1995/1990	1995/1993
Общо	4,096.8	3,221.8	3,310.9	80.8%	102.8%
Промисленост	1,498.3	978.7	932.4	62.2%	95.3%
Строителство	336.7	209.2	191.5	56.9%	91.5%
Селско стопанство	732.5	698.2	788.0	107.6%	112.9%

Транспорт	22.4	14.3	13.5	60.3%	94.4%
Съобщения	241.6	196.9	187.7	77.7%	95.3%
Търговия	44.7	44.0	45.5	101.8%	103.4%
Материално производство	29.0	30.8	32.0	110.3%	103.9
Комунални услуги	91.7	65.9	78.8	85.9%	119.6%
Наука, техника	90.9	36.4	28.3	31.1%	77.7%
Образование	272.8	262.9	253.6	93.0%	96.5%
Култура, изкуство	47.2	41.5	41.8	88.6%	100.7%
Социално осигуряване	221.0	200.4	199.8	90.4%	99.7%
Финанси	24.6	36.9	47.6	193.5%	129.0%
Управление	54.4	67.1	89.4	164.0%	133.2%
Други	14.2	6.6	4.0	28.2%	60.6%

По данни на : Националния статистически институт

В сектора на услугите проблемите са подобни на тези в селското стопанство. Въпреки че като цяло в този сектор имаше относителна стабилност благодарение на пълната заетост на работната ръка, производството намаля значително в сравнение с 1992 година поради рязкото намаляване на производителността на сектора.

От жизнено важно значение е икономиката да се индустриализира, за да може да поеме явната и скрита безработица (свръхзаетостта в земеделието и услугите) чрез създаване на много нови работни места. Това е валидно дори ако се вземе предвид тенденцията на намаляване на броя на населението и работната сила.

1.3 ИКОНОМИЧЕСКА РАМКА

1.3.1 Промислена структура

(I) Селско стопанство

Земеделските земи се изчисляват на 6,200,000 ha, или 62% от общата площ на страната. Основните култури са пшеница, царевица, люцерна, ечемик, домати, тютюн. България е също така известен производител на преработени селскостопански продукти като кисело мляко, сирене, вино и розово масло за производство на парфюми. Земеделските

характеристики на районите зависят от произвежданите култури. Като цяло, областите Варна и Русе се считат за най-активни производители на селскостопанска продукция, следвани от Бургас, Пловдив, Ловеч и Монтана. През 1995 година селскостопанската продукция е съставлявала 14.1% от БВП, а в земеделието е работило 24,2% от трудоспособното население.

Преди политическите реформи България беше чист износител на селскостопански продукти. Производителността на сектора обаче започна да намалява рязко и сега България е чист вносител на хранителни продукти. Упадъкът се дължи главно на *поземлената реформа (1992)* и загубата на пазарите в страните от бившия СИВ. Поземлената реформа беше спряна на практика и към 1995 година по-малко от 65% от собствеността е реално върната на бившите собственици. В много случаи, предишните собственици не се занимават повече със земеделие затова голяма част от земята не се обработва.

Таблица 1.3.1-1 Селскостопански добиви

в хил.тонове

Година	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	96/90
Пшеница	5292	4497	3443	3618	3754	3435	1786	33.7%
Ечемик	1387	1502	1195	933	1143	1173	456	32.9%
Царевица	1221	2775	1742	983	1384	1817	1089	89.2%
Грозде	731	748	787.0	482	516	699	660	90.3%
Картофи	433	498	566	357	497	649	320	73.9%
Месо	551	313	239	180	125	130	126	22.9%
Мляко	586	368	307	216	173	150	143	24.4%

По данни на: Националния статистически институт

Поради тези причини, през последните години добивите в по-голямата част от селското стопанство намаляват. В международен план производителността на труда в българското селско стопанство представлява приблизително от 1/3 до 2/3 от тази в развитите страни в зависимост от земеделския продукт. (по данни на: ФАО). Въпреки това, стойността на работната сила е около 15 пъти по-евтина в сравнение със същите страни (по данни на: ЕБВР Преходен доклад 1996). Така че разходите за работна сила в този сектор са много по-ниски в сравнение с другите страни, което може да се окаже

благоприятен фактор за конкурентоспособността при развитие на вътрешните и външни условия.

Тъй като се смята, че този сектор е в състояние на свръхзаетост, възможно увеличение на производството би могло да се постигне без допълнително увеличаване на работната сила. Ако нивото на нарастване на производството от този сектор е ниско, тогава абсолютният брой на населението, което се занимава със земеделие, може дори да намалее.

(2) Промисленост

Някога страната имаше доста добре развита промишлена структура, в която водещо място заемаха производителите на машини, електрически и електронни продукти. През 1990 година произведеното от тях съставляваше до 30% от общата промишлена продукция. Но тъй като тези индустрии зависеха силно от износ за съседни страни, те понесоха тежък удар от загубата на предишните външни пазари. В резултат на това, през 1995 година машиностроенето загуби около 50% от производствения обем в сравнение с 1990 година, а електрическата и електронната промишленост през същия период загубиха около 60%.

Друга важна характеристика на тези индустрии е, че те са високо интензивни по отношение на работната сила. Затова масовото намаление на производството в тях доведе до съществено намаление на възможностите за осигуряване на заетост на работната сила.

Таблица 1.3.1-2 Индекс на промишленото производство

	1990	1993	1995	1990	1993	1995
	1990=100			% - еи дял		
Общо	100.0	58.3	66.6	100.0	100.0	100.0
Електропроизводство	100.0	82.7	84.5	4.6	10.2	7.8
Черни метали	100.0	63.2	87.8	3.1	5.6	6.3
Цветни метали	100.0	81.8	86.3	2.2	5.2	4.9
Машиностроене	100.0	48.1	49.6	17.3	10.0	10.3
Електрическа електронна	100.0	38.7	40.7	12.6	6.2	5.0

Нефто-химическа	100.0	59.9	95.7	12.1	19.2	25.8
Строителни материали	100.0	48.0	55.2	3.3	2.9	2.8
Текстил	100.0	50.4	46.3	5.7	3.9	3.4
Храни, напитки	100.0	51.9	52.0	23.3	21.2	20.5

По данни на: Статистически годишник на НСИ

Таблица 1.3.1-3 Характеристики на основните клонове на индустрията В млн.лв.

	Износ	Внос	Компенсации
Електропроизводство	557	1,214	2,634
Металургия	14,503	8,660	3,468
Машиностроене, електропромишленост	16,029	31,044	10,668
Нефто-химическа	26,458	37,673	4,464
Строителни материали	1,287	749	1,330
Текстил	3,494	4,929	1,866
Храни, напитки	18,364	14,163	2,325

По данни на: НСИ

Внимателното анализиране на фактите обаче разкрива някои благоприятни обстоятелства през последните няколко години. В някои индустриални сектори бяха отбелязани значителни увеличения на производството за периода между 1993 и 1995 година, в това число цветната металургия и химическата промишленост. Освен това, повечето от другите сектори също имат увеличение, макар и слабо, за същия период. Всичко това може би позволява да се заключи, че най-тежкият етап вече е преминал.

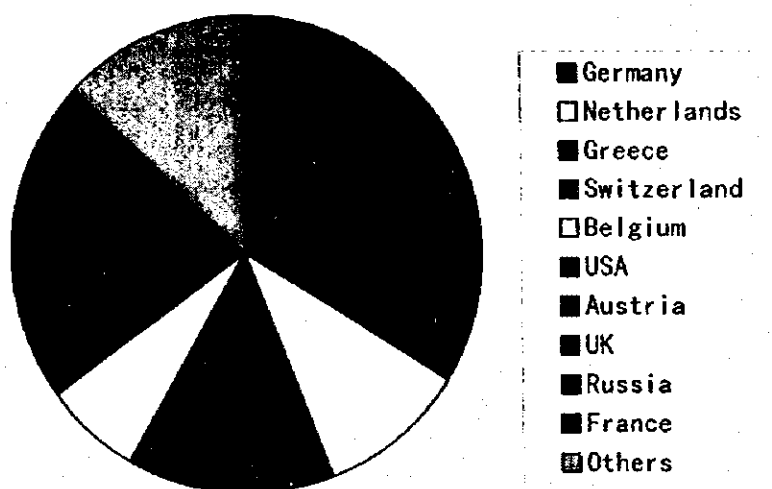
За разлика от добивната промишленост и услугите, този сектор на икономиката успя да повиши производителността на труда през периода от 1993 – 1995 година, тъй като бизнес условията тук бяха най-тежки и почти всички производители бяха принудени да се преустроят най-рано. Въпреки че абсолютното ниво на производителност все още е под нивото на 1990 година и преди това, очаква се, че бъдещото развитие на този сектор ще доведе до създаване на възможности за осигуряване на заетост на работната сила.

(3) Преки чуждестранни инвестиции и промишлено развитие

За постигане на съществен икономически растеж са необходими преки чуждестранни

инвестиции (ПЧИ). ПЧИ дават възможност както за въвеждане на нови технологии (вкл. технологии на световно ниво), така и за инвестиране на капитали.

Според данни на Агенцията за чуждестранни инвестиции, преките чуждестранни инвестиции нарастват от 1991 година, като сборните чуждестранни инвестиции през 1996 година (към месец септември) възлизат на 718 млн. щ.дол., което представлява около 50 пъти повече от получената през 1991 година обща сума. Главните страни-инвеститорки са Германия (32,8%), Холандия (9,7%), Швейцария (7,9%), Гърция (6,2%) и други европейски страни. Тези страни са също и основни търговски партньори, затова е необходимо да се изгради добре развита транспортна инфраструктура за свързване на България с тях.



Фиг. 1.3.1-1 Преки чуждестранни инвестиции по страни

Чужди фирми, които отговарят на описаните по-долу условия могат да ползват данъчни облекчения.

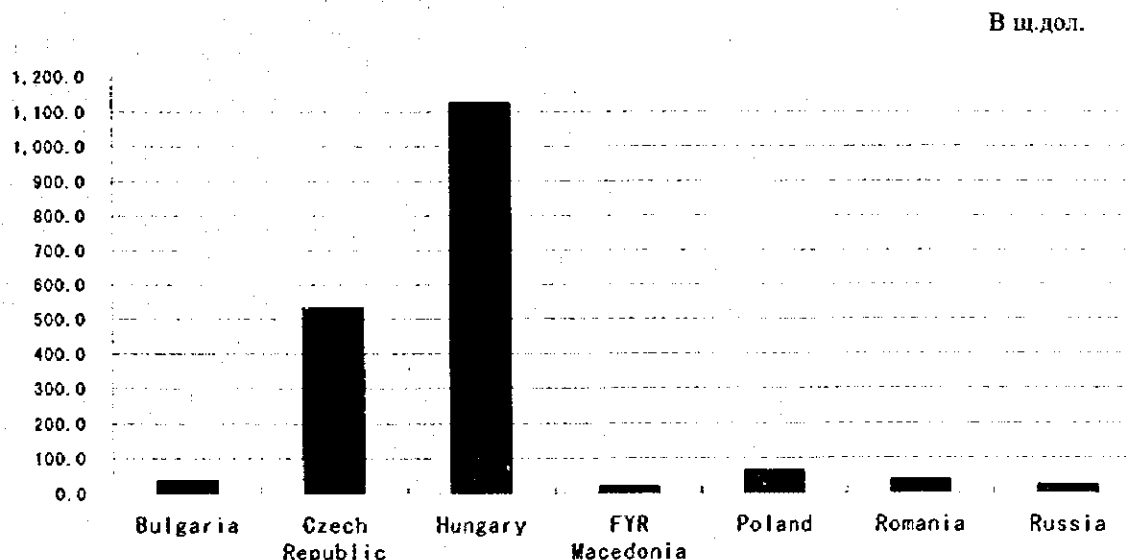
Облекчения на данъка върху печалбата се ползват от:

- инвеститори, които придобиват 67% от дадена фирма чрез приватизация; те не плащат данък върху печалбата през първите три години, а през следващите две години плащат само 50% от официалния размер на данъка върху печалбата.
- Компании с най-малко 50% чуждестранно участие и капитал над 5 млн. лв., в случай че инвестират поне 50% от капитала в дълготрайни активи.
- Производители на селскостопански продукти.

Облекчения на данък принадена стойност се ползват при:

- Непарични приноси в инвестиции в компании с чуждестранно участие, еквивалентни на най-малко 100 000 щ. дол.
- Прехвърляне на право на собственост върху земя, отдаване на земя под аренда, финансови, застрахователни и други услуги.
- Временен внос и реекспорт.
- Експортни операции.

В международен план обаче, сборните преки чуждестранни инвестиции в България не са така активни както инвестициите към други страни от Централна и Източна Европа. ПЧИ на глава от населението в България са само около 1/30 от инвестициите в Унгария. ПЧИ в България са наистина малко като се вземат предвид относителната привлекателност на данъчните стимули, зоните за свободна търговия, телекомуникационната и електрическа инфраструктура на страната и др. в сравнение с други държави от ЦИЕ. Като причини за липса на интерес към инвестиране в България често се сочи нестабилната политическа и икономическа обстановка, забавянето на изпълнението на приватизационната програма и голямото разстояние до главните страни-инвеститорки, което има отрицателен ефект поради слабо развитата транспортна инфраструктура.



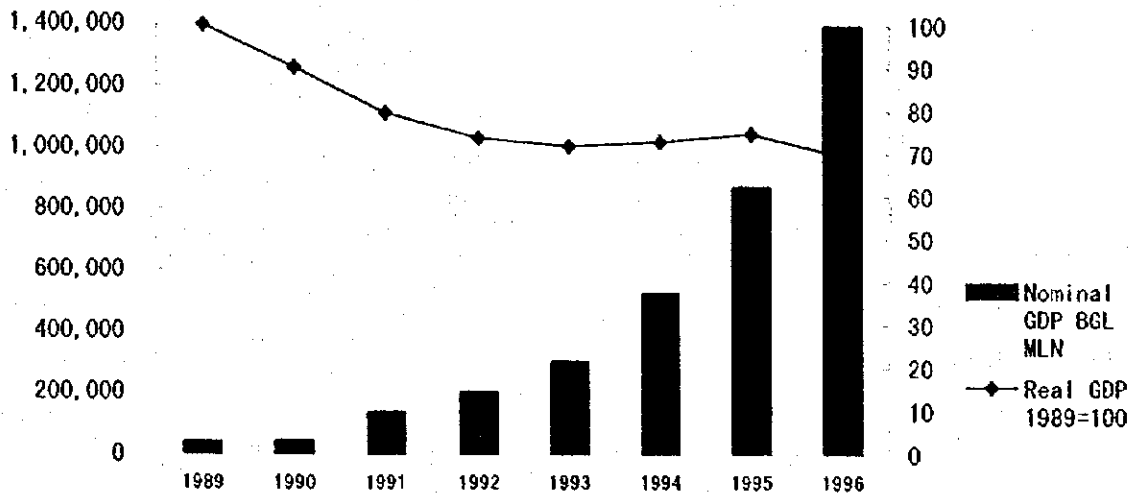
Фиг. 1.3.1-2 Сборни преки чуждестранни инвестиции на глава от населението за периода 1989-1995 година

В България има 6 зони за свободна търговия, създадени за насърчаване на преки чуждестранни инвестиции: Русе, Пловдив, Свиленград, Бургас, Видин и Драгоман. Всяка от тях е освободена от данъци, като предлага и други стимули за чуждестранни инвеститори. Две от тях се намират на река Дунав в пристанищните градове Видин и Русе. Останалите са разположени на важните артерии, които свързват Западна Европа със Средния Изток и страните от бившия Съветски съюз.

В зоните за свободна търговия чуждите фирми са освободени от подоходен данък за 5 години и данък върху печалбата за 3 години (с плащане на 50% през следващите две години).

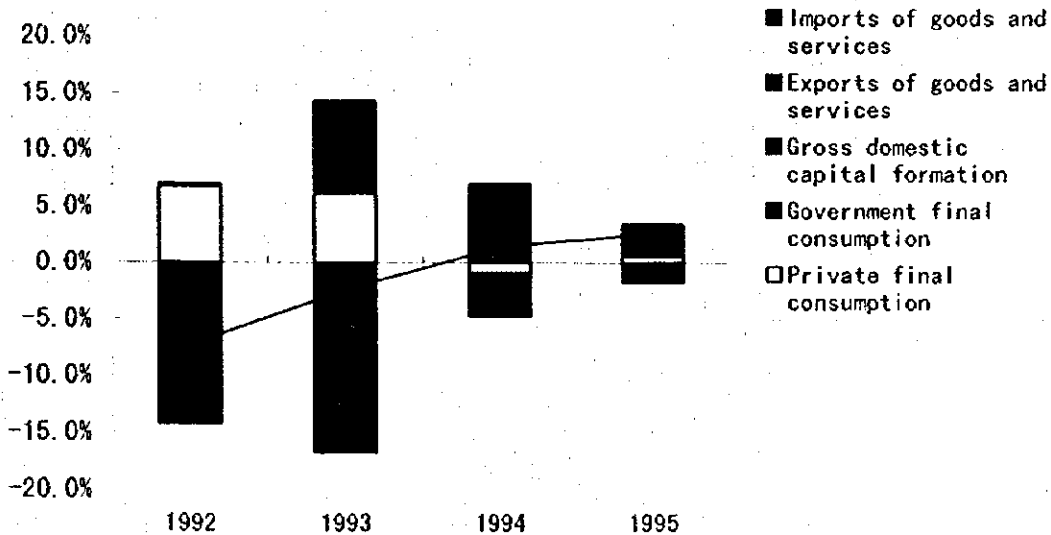
1.3.2 Структура на търсенето

Факторите, които доведоха до упадък на българската икономика са очевидни. На първо място, един от ключовите компоненти на БВП – износът, бе тежко засегнат от загубата на експортните пазари в бившите страни-членки на СИВ. Най-сериозни бяха последствията за машиностроенето, електрическата и електронната промишленост. Тези клонове на промишлеността бяха и все още са ориентирани към износ и са интензивни по отношение на работната сила. Затова западането на тези индустрии причини както загуба на работни места, така и рязък спад на приходи в чужда валута. Това доведе до отрицателни последствия за инвестициите в постоянни активи и личното потребление. Един от компонентите, който пострада значително бе образуването на постоянен капитал.



Фиг. 1.3.2-1 Номинален БВП и реален БВП

Икономиката като цяло достигна дъното през 1993 година и в някои нейни сектори започна възстановяване. През 1994 и 1995 година имаше бе отбелязано слабо възстановяване на износа и известно увеличение на заетостта на работната сила. Но все още има много дестабилизиращи фактори, като постоянно инфлационно напрежение, неизвестност предвид очакваното реструктуриране на държавните предприятия и много други.

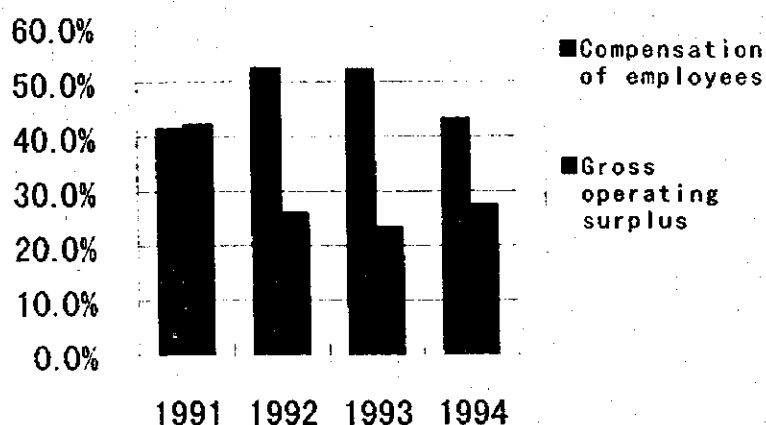


Фиг. 1.3.2-2 Принос към икономическия растеж

1.3.3 Разпределение на доходите

(1) Разпределение на доходите

През 1991 година доходите се разпределяха почти равномерно между домакинствата и корпоративния сектор. Последвалите икономически сътресения обаче не позволяват на това изравняване да продължава и оттогава разпределението на доходите варира силно. До 1993, разпределението беше в голяма степен в полза на домакинския сектор и brutният работен излишък на корпоративния сектор отбеляза рязко намаление изразено чрез съответния дял от БВП. Въпреки че положението се подобри малко след 1994 година, brutният работен излишък не е възстановен до нивото от 1991 година.

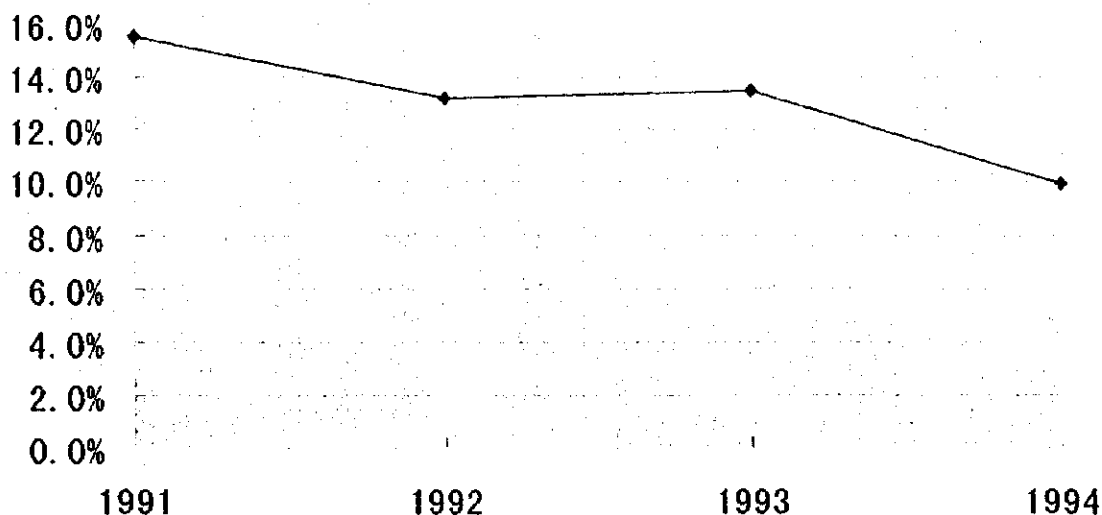


Фиг. 1.3.3-1 Дял на потреблението на служители и brutният работен излишък в БВП

Гореописаното състояние на рецесията на корпоративния сектор е твърде често срещано явление в много страни, където цялата икономика се разпада поради тежка рецесия. Корпоративната рецесия в България е илюстрирана на фигура 2.2.3-2, където е показана тенденцията на развитие на дела на потребление на постоянен капитал в brutния национален доход. Този дял започна да намалява от началото на 1990-те години и през 1994 година достигна около 10%.

По-малко потребление на постоянен капитал означава липса на свежи инвестиции. В действителност през 1993 година образуването на брутен постоянен капитал беше почти равно на потреблението на постоянен капитал. През същата година не беше

прибавено нищо ново към фиксирания капитал. Това е особено тревожно за корпоративния сектор, защото без свежи инвестиции не може да се очаква подобряване на производителността и съответно осъществяване на икономически растеж.



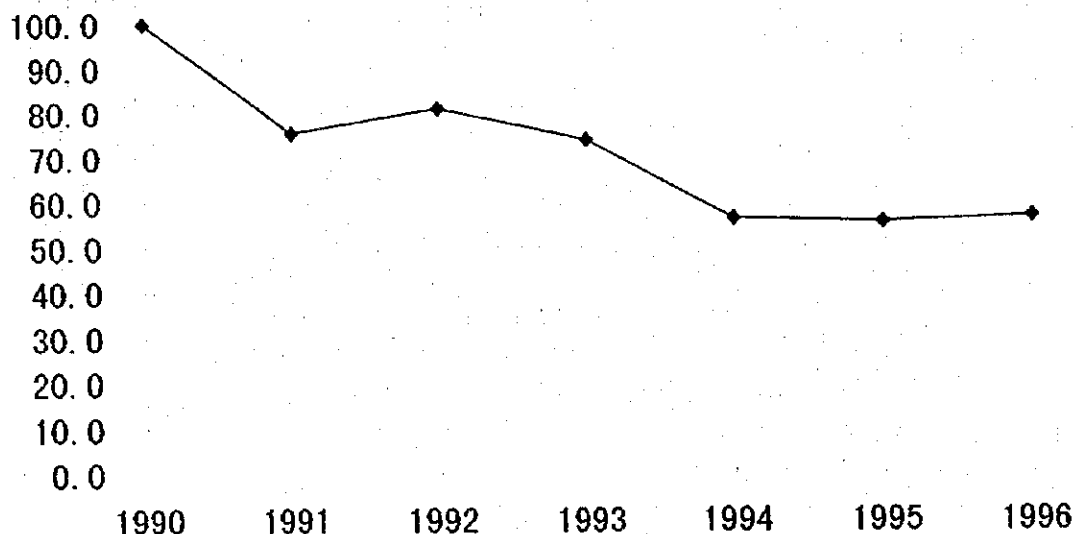
Фиг. 1.3.3-2 Дял на потреблението на постоянен капитал в брутният национален доход

Най-новата конфигурация на разпределение на доходите предполага, че когато икономиката започне да расте и се развива, корпоративният сектор първи и най-много ще се облагодетелства. Но през началния период на икономическо възстановяване, корпоративният сектор ще трябва да компенсира понесените през рецесията загуби. В действителност има много случаи когато възстановяването поражда по-голям дял на брутният работен излишък в брутният национален доход, докато този на доходите на домакинствата намалява.

(2) Приходи на домакинствата

След 1990 година, Българското правителство осъществяваше контрол върху заплатите с цел стабилизиране на икономиката и съкращаване на държавните разходи. Заплатите не могат да достигнат инфлацията, затова през 1996 година реалните заплати съставляваха едва 53% от нивото им през 1990.

Поради тежката политическа и икономическа криза, средната заплата в обществения сектор спадна рязко от 130 щ. дол. през декември 1995 на 79 щ. дол. през септември 1996 година.



Фиг. 1.3.3-3 Реални доходи и изменения на доходите (1990=100)

Таблица 1.3.3-1 Доходи и цени

(1990=100)

	1990	1993	1995
Номинална заплата	100.0	895.7	2,067.9
Реална заплата	100.0	73.0	55.6
ИЦПС	100.0	1,227.5	3,722.0
ИЦЕ	100.0	784.1	2,095.7

По данни на: НСИ

През първата половина на 1990 година степента на увеличение на номиналните доходи беше много по-висока от необходимия размер за компенсиране на хиперинфлацията. Статистиката доказва, че реалната, а не номиналната заплата е била намалена почти наполовина през 1995 година в сравнение с 1990. Следователно, покупателната способност на хората е намаляла значително.

Съвсем естествена е тенденцията домакинствата да заемат отбранителна позиция, посвещавайки по-голяма част от доходите си за ежедневни разходи. Разходите за храна

като цяло са се увеличили от 43.5% през 1992 на 46.3% през 1995. Някои други разходи също бяха засегнати, както се вижда от намаляването на дела за дрехи и транспорт.

Таблица 1.3.3-2 Домакински разходи (% от общите)

	1992	1993	1994	1995
Храни	43.5	42.9	45.0	46.3
Алкохол	2.3	2.1	2.0	1.8
Цигари	1.9	2.2	2.4	2.2
Жилище	3.6	4.2	4.1	3.7
Енергия	4.3	4.5	4.3	4.5
Дрехи	4.7	4.7	4.6	4.3
Медицинско обслужване	8.3	8.1	7.4	7.8
Образование	1.9	2.5	3.2	3.7
Транспорт, Съобщения	7.7	7.9	8.0	7.1

По данни на: НСИ

Системата на социална защита в България се състои от три основни програми: 1) социално осигуряване (пенсии за възрастните и инвалидите, обезщетения в случай на злополука, заболяване и смърт, надбавки за майчинство и отглеждане на малко дете), 2) социална помощ (програми за парични и предметни помощи и институции на обществени начала) и 3) осигуряване на безработни (помощи за безработни, предоставяне на информация за пазара на работна сила, преквалификационни програми за безработни и програми за осигуряване на заетост). Всичките програми са от компетенциите на Министерството на труда и социалните грижи. През 1995 година разходите за социална защита съставляваха около 12,2% от БВП и 27,4% от общите разходи за държавно управление.

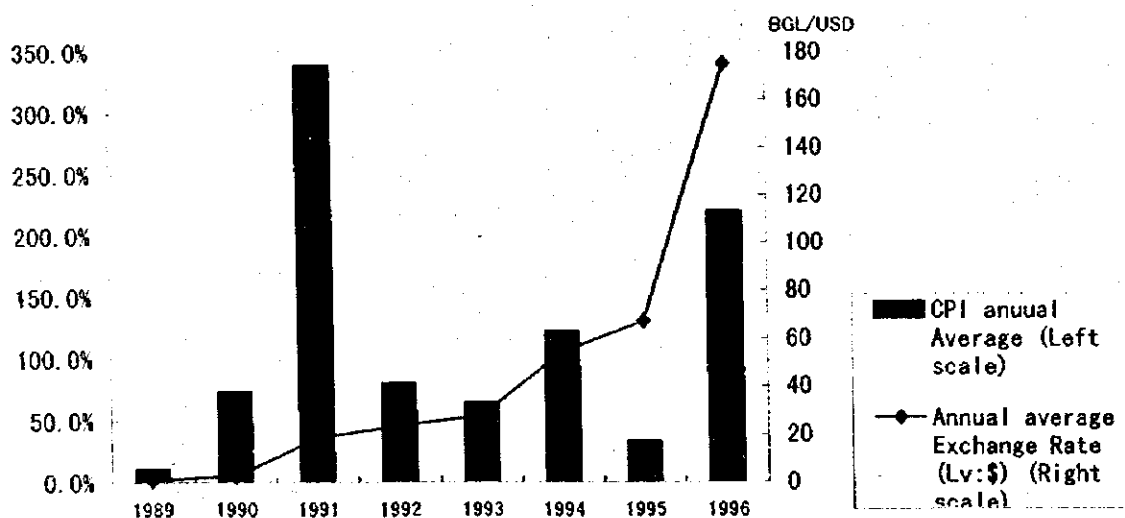
Обществената осигурителна система е изключително важен източник на средства за домакинства с ниски доходи. От друга страна, разходите за социални помощи се увеличават и застрашават държавния бюджет. През 1993 година разходите за обществено осигуряване надхвърлиха 15,2% от БВП, но през 1995 година бяха намалени до 12,2%. През последните години, следвайки съветите на МВФ, правителството се опитваше да балансира бюджета и намали държавните разходи. Разходите за социални помощи не правят изключение и ще бъдат намалени. Освен

това, изпълнението на програмите за социално подпомагане не бяха ефективни. Високите доходни данъци, които бяха наложени за да се финансират програми за социална защита, имаха отрицателно отражение върху създаването на работни места, трудовите пазари и икономическия растеж. Затова е много важно да се изврши реформата на социалното осигуряване.

1.3.4 Валутни курсове и инфлация

От февруари 1991 година бе въведен плаващ обменен курс за чуждестранна валута. Оттогава насам обезценяването на националната валута (лев), доведе до високо ниво на инфлация. На теория обезценяването на валутата трябва да стимулира износа, но досега това не става, тъй като промишлената база на страната още не е развита. В резултат на това, текущото обезценяване води само до повишаване на цените на стоките в страната.

През 1994 и 1995 година обменните курсове бяха относително стабилни поради приходи на капитал и относително оживена търговска дейност. Но през 1996 година бе регистрирано ново рязко обезценяване на лева. Средният месечен обменен курс на долара през януари 1996 година беше 70,7 лева, докато през декември той достигна ниво от 461,2 лева за долар.



Фиг. 1.3.4-1 Индекс на цените на потребителските стоки и среден годишен обменен курс

По същото време, когато бе въведен плаващ курс, цените на повечето стоки бяха освободени. В резултат на това икономиката бе поразена от хиперинфлация. Обменните курсове на чужда валута имат съществено значение тъй като страната е зависима от вноса на суровини и горива. През 1991 година обезценяването на националната валута доведе до хиперинфлация от 333,5%. Оттогава се наблюдава омагьосан кръг на обезценяване на валутата и общо повишаване на цените на стоките. Въпреки че положението беше относително стабилно между 1992 и 1995 година, инфлацията се повиши отново през 1996 година, когато цените на потребителските стоки (ИЦПС) отбелязаха 311%-но увеличение в сравнение с предишната година.

Очевидно е, че обезценяването на валутата и инфлацията са свързани доста тясно, но е важно да се отбележи, че страната чувства болезнено липсата на какъвто и да е ефективен буфер за подтискане на увеличението на цените. Теоретично икономиките с приходи от по-висока производителност са способни да поемат част от инфлационното напрежение. В България обаче приходите от производствена дейност са все още слаби, затова е трудно да се постигне стабилност на цените.

През юли 1997 година Парламентът прие Закона за Българската банка. Чрез се урежда въвеждането на паричен съвет и фиксиран обменен курсот 1 юли. Германската марка (ДМ) се използва за опорна валута при курс 1 000 лева за една марка. Очаква се, че обменният курс на един щатски долар ще бъде около 1 700 лева.

Въвеждането на паричен съвет има съществено значение за обуздаване на инфлацията но се очаква, че в краткосрочен план той може да окаже отрицателно влияние върху производствената дейност. Въпреки че валутният съвет несъмнено е желан начин за постигане на икономическа стабилност и развитие в дългосрочен план, населението може да страда от краткосрочния му ефект.

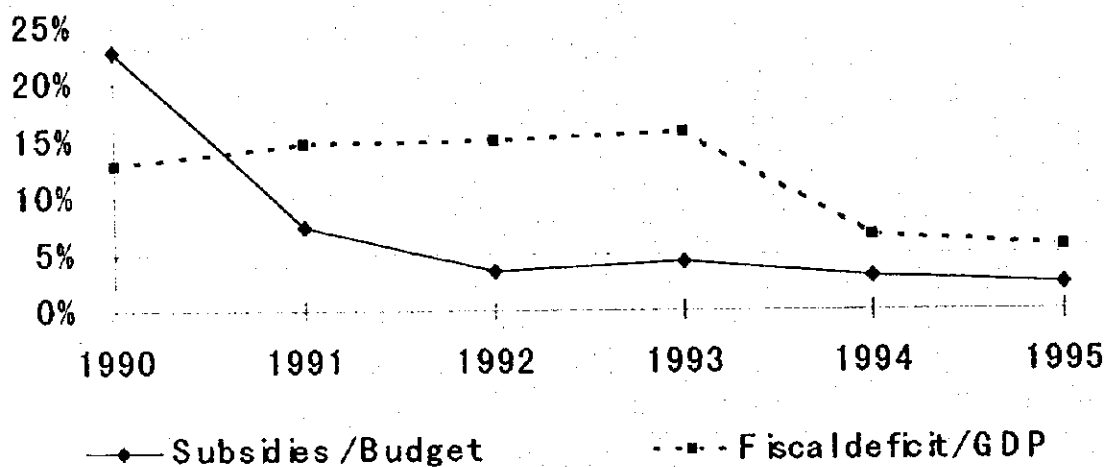
1.3.5 Данъчна политика и субсидии

След началото на политическите промени през 1989 година данъчната структура се

промени драматично. Преди 1990 година когато цялата икономическа дейност се управляваше от правителството, дялът на приходите и разходите в БВП беше над 50%. През 1995 година когато страната се преустройваше от планова към пазарна икономика приходите в БВП намаляха до 30,8%, а разходите съставляваха 44,4%.

Бюджетният дефицит отбеляза своя връх от 15,7% от БВП през 1993 година. Поради въвеждането на ДДС той беше рязко намален до 6,6% през 1994 година. През 1996 година беше заложен бюджетен дефицит от 5,7% от БВП, който се увеличи над предвидения поради фалитите на няколко банки. Тъй като МВФ препоръчва балансиран бюджет, правителството трябва да бърза да намали бюджетния дефицит. През 1997 година се очаква дефицит от 5,8% от БВП.

По-нататъшно намаляване на разходите за социално подпомагане или въвеждане на нови данъци не е лесно, а бремето на лихвите, чието плащане съставлява 13,6% от БВП, затруднява постигането на какъвто и да е напредък.



Фиг. 1.3.5-1 Данъчен дефицит/БВП и субсидии/Държавен бюджет

През 1990 година дялът на субсидиите в бюджета беше 15%. Като част от данъчната реформа той беше намален до 1% през 1995 година, тъй като много от бившите държавни предприятия преминаха към частния сектор и правителството реши да прекрати субсидиите за тях. През 1995 година БДЖ получи от правителството своята субсидия от 1,7 млрд. лева, което представлява 19,5% от всички субсидии.

1.3.6 Износ и внос

Преди 1989 година основните търговски партньори на България бяха Русия и страните-членки на СИВ (83% от износа и 72% от вноса през 1989 г.). В началото на 1990 година България изведнъж загуби по-голямата част от пазарите в страните от СИВ и пристъпи към смяна на търговските партньори с останалите европейски страни (36,5% от износа и 31,3% от вноса през 1994 год.). Въпреки това страните от ОНД и Русия все още са важни търговски партньори за България, особено за внос на естествен газ, суров петрол, и други суровини. Тенденциите в търговията най-общо се изразяват в износ на промишлена продукция на Запад и внос на суровини от ОНД. През 1996 година търговският оборот съставлява 99,2% от БВП.

Таблица 1.3.6-2 Износ и внос по страни (%)

	Износ						Внос					
	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1989	1990	1991	1992	1993	1994
Бивш СИВ	83.5	80.2	57.7	39.2	35.1	35.7	72.4	75.9	48.5	36.3	36.6	40.3
Бивш СССР	65.2	64.0	49.8	22.4	19.3	17.3	52.9	56.5	43.2	28.6	30.5	31.6
СРЮ	1.0	1.0	2.8	10.4	10.4	13.7	0.9	0.9	2.0	2.3	1.9	3.3
Страни от OECD	8.1	9.0	26.3	42.2	43.2	46.7	17.2	14.9	32.8	43.8	44.8	46.5
ЕС	5.5	5.0	15.7	29.4	28.2	33.5	10.3	9.6	20.7	31.1	29.8	34.1
Арабски страни	4.2	6.1	8.3	8.6	7.2	5.3	4.8	4.3	4.5	8.6	4.5	1.7
Други	4.3	4.7	7.7	10.0	14.5	12.3	5.5	5.0	14.2	11.3	14.1	11.5

По данни на: БНБ, НСИ

През 1996 година страните от ЕС продължават да бъдат най-важните търговски партньори в географската структура. Тъй като българският износ е силно зависим от колебанията на търсенето в ЕС, по-ниското ниво на растеж в тези страни доведе до по-слабо търсене на българските стоки.

Очевидно е, че Русия, Германия, Гърция и Македония са най-важните търговски партньори на България. Някои от основните търговски партньори са и главни инвеститори (Германия, Гърция, САЩ и някои други западни страни)

Таблица 1.3.6-1 Главни износители и вносители

	Главни износители	Дялов %	Главни вносители	Дялов %
1	Русия	13.5	Русия	26.4
2	Македония	10.3	Германия	12.8
3	Германия	8.9	Италия	5.4
4	Гърция	7.8	Гърция	4.8
5	Италия	7.6	Украйна	4.2
6	САЩ	5.2	Македония	3.1
7	Югославия	3.6	САЩ	3
8	Украйна	3.2	Австрия	2.9
9	Франция	2.8	Франция	2.7
10	Великобритания	2.7	Великобритания	2.7
11	Япония	0.5	Япония	0.9

По данни на: НСИ Външна търговия 1995

През 1960-те години селскостопанските продукти, преработените храни и суровините заемаха най-голям дял от *експортните* стоки. През 70-те и 80-те години когато индустриалната политика изведе тежката промишленост напред, машините и съоръженията заемаха 60% от целия износ за същия период. След политическата промяна тези промишлени стоки загубиха международната си конкурентоспособност и техният дял от износа спадна до 15,2% през 1996 година. В момента химическата продукция съставлява 20% от целия износ, следвана от земеделски продукти с 18,9%, метали със 17,5% и обувки и дрехи с 14,8%.

По време на сътрудничеството със страните от СИВ, основният *внос* на България се състоеше от съоръжения, резервни части за машини и суровини. В България се произвеждаха машини и електронни стоки, а готовата продукция се изнасяше за страните от СИВ. Този механизъм беше разрушен до голяма степен вследствие политическата промяна и количеството на повечето от традиционно внасяните продукти намалява. Вносът на суровини от страните от бившия СИВ обаче все още е важен за българската промишленост. През 1996 година дялът на горивата беше над 40,7% от общия внос, следван от машини с 18,4% и химически продукти с 12,2%.

(2) Прогнози

Очакват се следните значителни промени в *географската* структура на търговията:

1. Постепенно възвръщане на загубения пазар в СРЮ.
2. Подобрене на икономическото състояние на съседните страни и особено на страните от бившия СССР.
3. Големите инвеститори (Германия, Гърция, Италия и др) ще се превърнат в големи търговски партньори.
4. Подготвя се сключване на споразумения за свободна търговия с Полша, Унгария, Чешката република, Словашката република и Румъния. Обемът на търговията с тези страни изглежда ще се увеличава постепенно.
5. Подготвят се търговски споразумения със страните от бившия СССР и черноморската зона и икономическите им взаимоотношения ще бъдат по-силни от преди.
6. Важна роля ще играят страните-членки на ОЕСД, арабските страни и някои азиатски и американски страни.
7. България може да играе роля на важен център между арабските страни, ОНД и Европа.

Очакват се следните важни промени в *структурата на стоките*:

1. Сегашната структура на износа и вноса няма да претърпи значителни изменения.
2. Основните метали, химическите продукти и хранително-вкусовата промишленост ще продължат да играят важна роля за създаване на търговски излишъци.
3. Сравнителните предимства на продуктите на хранително-вкусовата промишленост, минералните продукти, пластмасите и други произведения на леката промишленост ще оказват все по-голямо влияние.
4. В дългосрочна перспектива, благодарение на преките чуждестранни инвестиции, международната конкурентоспособност на интензивните на работна сила индустрии ще се подобри и обемът на износа на тези продукти ще нарасне.

5%-ният данък върху вноса ще се намали постепенно. Очаква се подобрене на баланса на търговските обеми (внос и износ). Според прогнозата на Агенцията за икономическо планиране и развитие (АИПР) износът през 2005 година ще се равнява

на 174% от този през 1995 година. Очаква се също вносът през 2005 година да съставлява 177% от този в 1995 година.

1.3.7 Международни отношения

(1) Отношения с Европейския съюз

Един от най-важните приоритети на България е интегрирането с Европейския съюз (ЕС). България стана асоцииран член на ЕС през март 1993 година и подаде молба за пълно членство в ЕС през декември 1995 година.

България ще получи следните изгоди в резултат от интегриране с ЕС: 1) изгоди от САР 2) помощ от ЕБВР, 3) повече преки чуждестранни инвестиции, 4) намаляване на износните мита и 5) общи съпътстващи икономически ефекти.

За да стане член на ЕС, България трябва да изпълни следните изисквания:

- да спазва задълженията на страните - членки на ЕС в политически и икономически аспект
- заздравяване на демокрацията, законовата рамка, спазване на човешките права, уважение на малцинствата
- изграждане на пазарно ориентирана икономика

Когато България стане част от ЕС, БДЖ ще трябва да следва европейските железопътни наредби. В момента не е ясно кога България ще се присъедини към ЕС, но специалистите смятат, че това ще е трудно за осъществяване преди 2005-та година.

(2) Отношения със Съюзна Република Югославия

Санкциите на ООН срещу Съюзна Република Югославия имаха голямо отражение в България. България обяви ембарго срещу Съюзна Република Югославия през 1991 година, съгласно решението на Съвета за сигурност. В резултат на това, България загуби не само един от основните си търговски партньори, но и най-важната си транспортна връзка към Западна Европа през Загреб - Белград.

Според оценката на българските власти загубите, понесени поради изпълнението на санкциите на ООН за периода юли 1992 - декември 1993 година, възлизаха на 3,7 млрд. долара, което съставляваше 34% от българския БВП. Ембаргото срещу преки чуждестранни инвестиции беше премахнато през ноември 1995 година. Търговията обаче не беше възстановена веднага и все още съществуват трудности с транспорта през СРЮ.

(2) Отношения със страните от Централна и Източна Европа

Поради забавянето на икономическата реформа икономическото положение в България е по-лошо в сравнение с другите страни на ЦИЕ. Въпреки че повечето от страните от ЦИЕ преодоляха тежкото си икономическо положение през 1993 година, България е все още не е започнала да се възстановява.

Таблица 1.3.7-1 Сравнение на основните икономически показатели в страните от ЦИЕ

	Номинален БВП 1995	Среден ръст на БВП 1993-95	БВП / гл. нас. 1995	ИЦПС 1995	Бюджетен баланс 1995	Чужд дълг 1995	Резерв на чужда валута 1995	Преки чужд. инвестиции 1995	Население	Класация Муди 1996
Единица	млн. щ. дол.	%	щ. дол.	%	% от БВП	% от БВП	млн. щ. дол.	млн. щ. дол.	Млн.	
България	12,973	1.5%	1,250	220.0%	-6.5	72.8	548	302	8.4	B3
Румъния	35,534	4.1%	1,645	45.0%	-2.6	15.1	2,727	879	22.7	Ba3
Чехия	45,650	2.2%	4,986	8.5%	0.6	36.3	16,578	5,481	10.3	Baa1
Унгария	43,758	1.3%	4,741	23.2%	-6.5	72.3	10,875	11,466	10.2	Ba1
Полша	117,951	5.3%	3,681	19.0%	-2.6	37.2	21,924	2,423	38.6	Baa3

По данни на: ЕБВР Преходен доклад 1996

Страните, които са в процес на успешно извършване на преход, получават голяма част от преките чуждестранни инвестиции поради стабилното им икономическо и политическо положение. Търговията на тези страни е свързана с ЕС, като Германия е най-големият инвеститор.

Въпреки че обемът на търговията между страните от региона е малък (1,9% от износа и

3,1% от вноса), предвид географските преимущества и търговското споразумение с ЦЕФТА (Споразумение за свободна търговия в Централна Европа), страните от ЦИЕ ще продължат да бъдат важни търговски партньори на България.

(4) Отношения с Балканските страни

Балканските страни са много важни търговски партньори на България. Българският износ за балканските страни през 1996 година възлизаше на 496 млн. щ. дол. (10,5% от целия износ), а вносът беше 153 млн. щ. дол. (3,1% от целия внос). Стокообменът с Гърция беше повече от 620 млн. щ. дол. Гърция е вторият по големина чуждестранен инвеститор в България. Стокообменът с Македония е 501 млн. щ. дол., стокообменът с Турция се е увеличил 10 пъти през последните 5 години и възлиза на 470 млн. щ. дол. Стокооборотът с Румъния е 150 млн. щ. дол.

1.3.8 Икономически прогнози

В краткосрочен план съществуващите все още дестабилизиращи фактори може да попречат за постигане на значително икономическо подобрене в страната. Ще има несигурност по отношение на политическата обстановка, и вероятност за сътресения вследствие въвеждането на паричния съвет, реформата на държавните предприятия и т.н. При тези обстоятелства едва ли е възможно да се предвиди съществено подобрене на националната икономика.

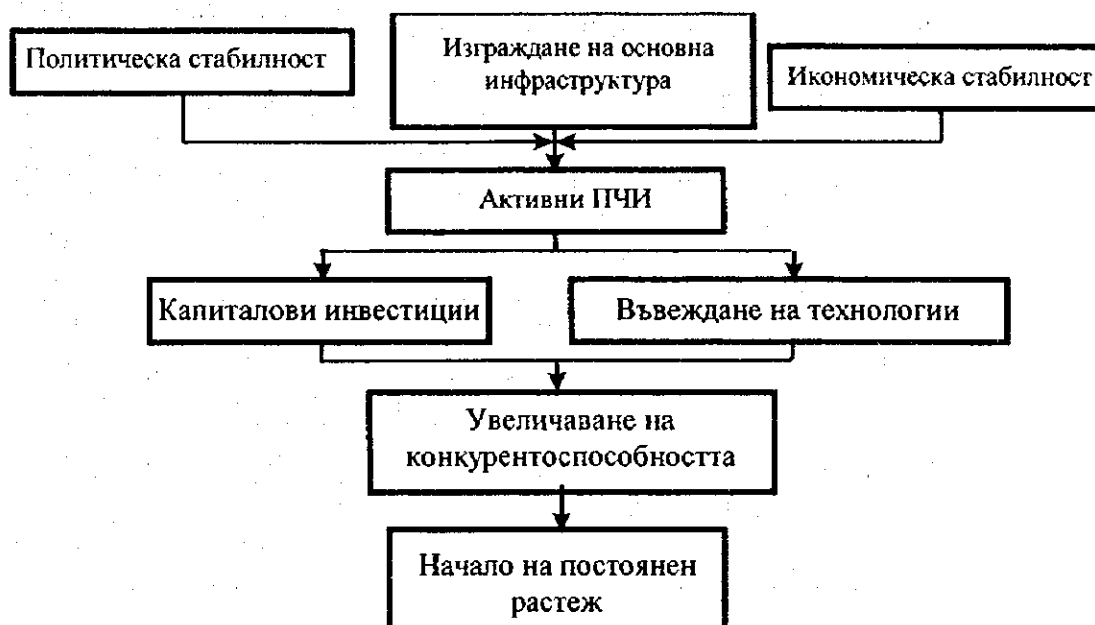
В средносрочен план ще се появят някои фактори, които ще благоприятстват за стопанското подобрене. На първо място, очаква се подобрене на икономическото положение на главните търговски партньори, в това число Русия и страните от ОНД. Въпреки че значението на тези пазари като търговски партньори за България намаля през последните години, те са все още важни партньори.

На второ място, очакваното икономическо възстановяване ще създаде условия за стабилизиране на политическата обстановка. Тогава хората ще възстановят увереността си в бъдещето на страната. Тази увереност ще доведе до оживяване на

икономиката чрез инвестиции на капитали. Така че икономическото възстановяване в началото ще бъде подкрепяно от износ и образуване на постоянен капитал.

Този етап обаче представлява само възстановяване, а същественото развитие все още предстои, тъй като промишлената структура ще се промени съвсем малко. Поради липсата на капитали и технологии, ще бъде трудно да се извърши значителна промяна в промишлената структура на страната. По-вероятно е страната да разчита на развитите страни за помощ при модернизирание на структурата.

Затова привличането на чуждестранни капитали и технологии чрез преки чуждестранни инвестиции е от жизнено важно значение за дългосрочното икономическо развитие на страната. Предимствата на подобно чуждестранно участие беше доказано от неотдавнашния опит на Мексико, която разчиташе твърде много на финансиране чрез кредити – един нестабилен източник. Независимо от това, за постигането на тази цел, конкретната воля за икономическо развитие и всеотдайност на правителството са от съществено значение.



Фиг. 1.3.2-3 Сценарий за бъдещия икономически растеж

Въпреки че волята и всеотдайността на правителството са от изключително значение, за привличане на инвеститори от други страни необходимо е наличието и на другите

фактори. Външните фактори ще играят жизнено важна роля за навлизане на преките чужди инвестиции. Можем да се извлекат поуки от опита на азиатските страни. Притокът на капитали се измести от т.н. страни с ново-развити икономики към други страни като Малайзия и Тайланд и по-нататък към много по-слабо развити страни като Индонезия, Китай и Виетнам. Всички страни, които приемат преки чуждестранни инвестиции, отбелязаха увеличение на икономическия си ръст и модернизация на промишленостите си. Страните като Тайван и Хонгконг, които получаваха ПЧИ преди, сега правят инвестиции в страни с по-слабо развити икономики. ПЧИ от тези страни се прибавят към приходите от традиционни източници като Япония.

Очаква се същата схема на икономическо развитие да се повтори в страните от Централна и Източна Европа. "Отличниците" в района – Полша, Чехия и Унгария ще продължат да модернизират индустриите си, а традиционните промишлености трябва да търсят нови производствени обекти, за да повишат международната си конкурентоспособност. В България, евтината работна ръка, данъчните облекчения и сравнително развитата инфраструктура трябва да допринесат за привличане на чужди инвеститори.

Трябва да се помни, че структурата на световната икономика претърпя голяма промяна и след като в даден район започне икономическо развитие, ефектът на преливане трябва да доведе до развиване и на съседните страни.

В резултат на направения анализ специалистите на ИСА правят следната прогноза за бъдещото състояние на икономиката:

(1) От 1996 до 2000 година (нулев ръст)

В краткосрочен план не може да се очаква възстановяване на икономическа стабилност в страната, тъй като някои дестабилизиращи фактори ще останат. Всъщност едва ли е възможна някаква съществена промяна през този период. Фиксирането на обменния курс на валутата ще допринесе за стабилност на цените на стоките и ще подготви пътя за бъдещо икономическо възстановяване и развитие.

- ◆ Равномерно движение с известни годишни колебания
- ◆ Без промяна на пазара на работна сила
- ◆ Без промяна на промишлената структура
- ◆ Успокояване на инфлационното напрежение
- ◆ Без промяна на разпределението на доходите
- ◆ Без промяна на развитието на областите

(2) От 2001 до 2005 година (ръст 3%)

Очакваното подобрене в някои от търговските партньори на България като Русия, бившите югославски страни и страните от ОНД ще създаде слаба инерция за възстановяване на износа. Това ще бъде последвано от съживяване на инвестициите на капитали поради възстановено доверие в бъдещето на страната. На този етап икономическото подобрене ще създаде здрава основа за икономическа стабилност.

Разбира се, някои от промишлените сектори ще имат по-високо ниво на производствена дейност и гражданите ще могат да увеличат доходите си в реални измерения. Това обаче е само началото на икономическо подобрене и в различните структурни аспекти почти не се очаква съществена промяна. Страната едва ли ще успее да постигне модернизация на промишлеността поради липса на капитали и съвременна технология. Затова модернизацията на икономиката изисква значителен приход на преки чуждестранни инвестиции. На този етап страната трябва да се подготви за бърз приток на чужди капитали.

- ◆ Среден годишен ръст от 3%
- ◆ Слабо възстановяване на износа и формирането на постоянен капитал
- ◆ Слабо увеличение на заетостта на работната сила
- ◆ Без промяна на промишлената структура
- ◆ Стабилизиране на валутния курс и инфлацията
- ◆ Разпределение на доходите с превес на корпоративния сектор
- ◆ Развитие на промишлени обекти

(3) От 2005 до 2020 година (ръст 5%)

Въпреки че се очаква намаляването на работната сила да започне през този период в страната ще започне приток на чужди капитали за индустриализация на икономиката и модернизиране на индустриалната структура. Пазарите на работна сила ще спечелят от развитието по посока на промишлеността.

- ◆ Среден годишен ръст 5%
- ◆ Износът и образуването на постоянни капитали са водещ елемент в растежа
- ◆ Слабо увеличаване на заетостта с бързо изместване от добивната към другите видове промишлености
- ◆ Промишлената структура се изменя по посока на монтажен тип индустрии
- ◆ Стабилизиране на валутния курс и инфлацията
- ◆ Разпределението на доходите е все още в полза на корпоративния сектор
- ◆ Ръст на промишлените райони над средния (София, Пловдив, Бургас-Варна и Русе)

Горната икономическа прогноза предполага, че към 2020 година БВП на страната ще бъде около 2,4 пъти по-голям, отколкото е сега.

1.3.9 Икономическо развитие по области

Въпреки че няма точна статистика за икономическото положение по области, някои факти сочат, че състоянието на градската икономика е по-добро. Населението се мести от земеделските райони към градските, защото нивото на безработица е много по-високо в селата. Освен това заплатите в градовете са по-високи от тези в селата с около 30%.

Очаква се че тази досегашна тенденция на икономическо развитие да се засили в бъдеще. Особено когато с притока на преки чужди инвестиции започне индустриализация, градските райони ще се развият бързо. Подобна урбанизация е естествено икономическо и социално явление. Тъй като съвременните индустрии могат да плащат по-високи заплати и надници благодарение на по-високата си производителност, промишлените обекти стават все по-привлекателни за хората. От

друга страна, промишлените обекти се развиват в и около големите градове, защото набирането на работна сила там е по-лесно отколкото в аграрните райони, които са с по-малка гъстота на населението. Градските райони също предлагат по-добра инфраструктура за индустриите.

Таблица 1.3.9-1 Население на България по области

	1990	%	1993	%	1996	%
София	1,221,000	13.94%	1,186,845	14.03%	1,175,805	14.04%
Бургас	861,000	9.83%	851,088	10.06%	849,026	10.14%
Варна	921,000	10.51%	916,384	10.83%	915,835	10.94%
Ловеч	1,054,000	12.03%	1,008,885	11.93%	985,163	11.77%
Монтана	658,000	7.51%	624,421	7.38%	606,867	7.25%
Пловдив	1,271,000	14.51%	1,218,065	14.40%	1,209,667	14.45%
Русе	776,000	8.86%	766,986	9.07%	760,379	9.08%
Соф.област	1,014,000	11.58%	982,151	11.61%	969,318	11.58%
Хасково	983,000	11.22%	905,082	10.70%	900,403	10.75%
Общо	8,759,000	100.00%	8,459,907	100.00%	8,372,463	100.00%

По данни на: НСИ

Таблица 1.3.9-2 Население и безработица по области

	Население	Гъстота на населението кв.км	Безработни	Ниво на безработица
Общо	8,372,463	76	536.1	15.3%
София	1,175,805	910	42.9	7.7%
Бургас	849,026	57	60.4	17.1%
Варна	915,835	76	65.0	17.1%
Ловеч	985,163	65	70.2	17.1%
Монтана	606,867	58	53.2	22.9%
Пловдив	1,209,667	89	66.4	13.6%
Русе	760,379	70	64.3	20.6%
Соф.област	969,318	51	62.7	15.6%
Хасково	900,403	65	51.0	13.6%

По данни на: НСИ

Град София и околният район притежава най-висок потенциал за икономическо развитие. Столичният град удовлетворява горепосочените условия. Освен това

местоположението на града ще играе жизнено важна роля за развиването на индустрии, тъй като транспортната система е добре развита. Същите предпоставки важат до голяма степен и за град Пловдив. Градът е вторият по големина и тук са развити някои помощни индустрии. Правителството установи зона за свободна търговия в града като допълнително преимущество за привличане на инвеститори, които ще могат да ползват данъчни облекчения и други стимули.

В страната има още два индустриални центъра, които могат да имат водеща роля в индустриализацията. Единият е районът Варна - Бургас с двете големи международни пристанища на Черно море. Ролята на района е да служи като свързващ елемент с Русия и другите страни от ОНД. От друга страна, Русе също ще играе важна роля за връзка със северната част на Централна и Източна Европа. Заплануваното строителство на втори мост на река Дунав би могло да промени функциите на града, но съществено отражение от този проект, ако има такова, може да се очаква едва след изтичане на разглеждания в нашия генерален план период.

1.4 ИКОНОМИЧЕСКОТО РАЗВИТИЕ И ТРАНСПОРТНИЯ ПАЗАР

Предвижданият модел на социално и икономическо развитие ще създаде възможности и предизвикателства както за транспортния пазар като цяло, така и за самите БДЖ. Общо взето всички начини на транспорт ще могат да извлекат полза от очаквания модел на икономическо развитие. Ако железопътната компания обаче се придържа към предишната си стратегия на предлагане на нискокачествени услуги, тя може да загуби позиции на пазара и следователно може да не успее да се възползва от тенденцията.

1.4.1 Пазар на товарните превози

Пазарът на товарните превози се изменяше почти паралелно с измененията на БВП и този модел се очаква да продължи и в бъдеще. Най-важното за този специфичен сегмент на пазара е да се установи солидна основа в най-перспективните търговски области, дори да тя да не може да се използва в продължение на няколко години.

В традиционния пазар, от който компанията бе силно зависима досега, като превоза на петрол, руди и т.н., жп превози ще продължат да доминират и в бъдеще, тъй като тези насипни стоки се транспортират по-добре от обемни жп вагони и цистерни, отколкото с неефективен автотранспорт. Освен това тези стоки се произвеждат главно за продажба в страната, така че за тях не се изисква международно координиране. Ръстът на този сегмент от пазара обаче не надвишава средния ръст на производство. Дори ако в близко бъдеще компанията трябва да разчита на тези стоки за по-голямата част от приходите си, трябва да се положат големи усилия за създаване на солидна основа на растящия пазар. Опитът на други страни показва, че съществува тенденция железниците да губят пазарния си дял на тези традиционни стоки.

От друга страна, очаква се съществено увеличение на пазара вследствие осъществяването на предстоящата индустриализация. Тъй като предвижданата индустриализация ще се възползва от сравнителните предимства на страната и по-специално по-ниските заплати в сравнение с по-развитите страни в района, индустриите, които ще се развият в началото на 21 век, ще бъдат от монтажен тип. В тази промишлена категория се включват различни продукти и може и да няма нужда от превози на големи обеми. Ключовата фраза тук ще бъде доставка от врата до врата. В този смисъл се предвижда, че пътният транспорт има някои сравнителни преимущества пред железниците.

Независимо от това компанията има все още възможност да завоюва здрави позиции на този пазар, тъй като друг вид транспортна система още не е развита. Това е бъдещ пазар в България и компанията може да се възползва от възможността си да изгради център за развитие в стратегически съюз с другите видове транспорт и необходимите инвестиции.

1.4.2 Пазар на пътническите превози

На този пазар има както положителни, така и отрицателни фактори. Отрицателните фактори включват абсолютното намаляване на населението и работната сила. Проблемът на застаряване на обществото също се счита за един от отрицателните

фактори. От друга страна, икономическото развитие и очакваното увеличение на доходите на населението пораждаат положителни фактори.

Очевидно е, че традиционната търговска стратегия не може да се приложи за бъдещите пазарни условия. В миналото, стратегията на железопътната компания се градеше върху принципа на масов и евтин транспорт. При тогавашните икономически обстоятелства социалните съображения трябваше да имат предимство.

Представата за бъдещата икономическа обстановка обаче предвижда, че търговската стратегия за пътническият транспорт ще трябва да удовлетворява нуждите на по-богати хора със съответно по-високи възможности да ползват транспортни услуги. Прогнозите изискват от железниците да се ориентират към предлагане на по-качествени услуги. Затова бъдещата стратегия на жп компания трябва да се изгради въз основа на принципа за превоз на по-малко хора, които са готови да платят по-скъпо, ако получават по-добро и по-комфортно обслужване.

1.4.3 Търговска обстановка в БДЖ

За да може да използва бъдещите възможности БДЖ трябва да изпълни няколко инвестиционни плана. Финансовото състояние на компанията обаче затруднява извършването на подобни необходими инвестиции.

В известен смисъл финансовите трудности на компанията са в резултат от миналата хиперинфлация. Повечето от разходите на компанията се увеличиха рязко поради общото повишаване на цените. От друга страна, тарифите и билетите изоставаха от увеличаването на разходите, което доведе до значително влошаване на финансовото състояние. При тези условия нито държавата, нито самата компания могат лесно да изработят дългосрочен план за развитие.

Отделно от предвижданото икономическо развитие се очаква стабилизиране на цените с въвеждането на паричен съвет. Ще се създаде възможност за правителството и компанията да съсредоточат вниманието си върху изработване на дългосрочна стратегия.

СЪКРАЩЕНИЯ

Съкращение	Пълно наименование
АИКД	Агенция за икономическа координация и развитие
БДЖ	Български Държавни Железници
БЛ	Български лев (националната валута в България)
БНБ	Българска Народна Банка
БСП	Българска Социалистическа Партия
ЦИЕ	Централна и Източна Европа
ОНД	Общност на независимите държави
СИВ	Съвет за икономическа взаимопомощ
ГМ	Германска марка
ЕБВР	Европейската Банка за Възстановяване и Развитие
ДСТЕ	Договор за свободна търговия в Европа
ЕС	Европейски Съюз
ПЧИ	Преки чуждестранни инвестиции
СРЮ	Съюзна Република Югославия
СССР	Бившия Съветски Съюз
БВП	Брутен вътрешен продукт
БДС	Брутна добавена стойност
МВФ	Международен валутен фонд
МФ	Министество на Финансите
МП	Министерство на Промислеността
МТ	Министерство на Транспортта
НСИ	Национален Статистически Институт
РПС	Равенство на покупателна способност
МП	Министър-председател
СПТ	Специално право на тиражиране
ДСО	Държавно стопанско обединение
СДС	Съюз на Демократическите Сили
ООН	Организация на Обединените Нации
ЩД	Щатски долар
ДДС	Данък добавена стойност
СБ	Световна банка
СОТ	Световна Организация за търговия

