

companies, separated the revenues of the railway operation from the fund intended for infrastructure repairs and new railways. The railways were given a greater possibility of financial autonomy, which was not fully implemented due to the negative influence of the Great Depression in 1929. Nevertheless that this act did not result in expected financial improvement of BDZ, it should be regarded not only as an example of imposing the conditions of international financial institutions on Bulgaria, but also as an attempt to follow the European and world tendencies in railway organization and management.

In the period between the two world wars the Bulgarian society faced another challenge in regard to the BDZ development. The appearance of the road transport as a competitor of the railways, which in the developed countries happened nearly ten years earlier, was accompanied with a public discussion finalized by the Act of Road Transport (1935). Besides creating the regulations of the newest mode of transport, its purpose was to ensure protection of the railways against non-loyal competition. The law and the governmental activities for its implementation aimed at combining the advantages of freight and passenger transport by rail and road as well as at modernizing the railways in order to increase their competitiveness on the transport market in the country.

УДК 338

Либерализация и конкурентоспособность транспортных услуг в соответствии с европейской транспортной стратегией

Мария Славова-Ночева (mslavovanочева@abv.bg)
ВТУ им. Тодора Каблешкова, г. София, Республика Болгария

Понимание либерализма в хозяйственной жизни нашло выражение ещё в XVIII веке в работах известных французских экономистов - физиократов. Их сентенция «Laissez faire, laissez passer» («Пусть всё развивается своим порядком») формирует представление об экономическом либерализме, воспринимаемом как невмешательство государства в экономику.

Имея в виду, что свободный рынок представляет собой систему рыночных отношений, которые дают возможность

экономическим субъектам добиваться своих целей без вмешательства государства, можно привести общие принципы, находящие проявление в разных сферах, а именно:

- Свобода рыночных сил;
- Рынок расставляет всё по местам, т.е. «невидимая рука»;
- Невмешательство государства в экономику;
- Свобода ценообразования;
- Подчинение государства существующей рыночной форме экономики.

Сегодня, когда «чистой экономики» почти не существует, люди не могут полностью рассчитывать на рыночную стихию. Рыночные процессы нужно регулировать, общество вовсе не бессильно по отношению к ним.

Неограниченная свобода рынка бросила бы нас в бушующее море, от которого неизвестно как можно спастись.

Как и все остальные секторы экономики, транспорт в последние годы у нас развивается в сложной и динамично меняющейся социально-экономической среде, на которую оказывает влияние множество международных факторов.

В декабре 1992 года была опубликована первая Белая книга о развитии Общей транспортной политики. Основной целью этого документа была либерализация транспортного рынка.

Либерализация транспортной системы должна обеспечивать предоставление транспортной услуги государству-члену ЕС другим государством в условиях свободного доступа к рынку транспортных услуг при соблюдении требований Евросоюза.

Каждый из видов транспорта (железнодорожный, автомобильный, воздушный и трубопроводный) удовлетворяет на транспортном рынке определённые общественные потребности. При соблюдении европейских критериев либерализации и конкурентоспособности транспортные услуги всё больше и больше становятся носителями рыночных отношений, обеспечивая сочетание влияния отдельных факторов на национальном уровне с общеевропейскими.

Ведущую роль в структуре транспортных услуг играет железнодорожный транспорт.

Принятием в 2002 году Закона о железнодорожном транспорте в этот сектор экономики страны были введены европейские стандарты. Были основаны два независимых

торговых предприятия – Национальная компания «Железнодорожная инфраструктура», предметом деятельности которой являются содержание, ремонт и эксплуатация инфраструктуры, и Акционерное общество «Болгарские государственные железные дороги», занимающееся перевозочной деятельностью. Было создано и исполнительное агентство «Железнодорожная администрация». Между двумя предприятиями был подписан договор, регламентирующий их взаимоотношения относительно доступа к железнодорожной инфраструктуре и использования последней.

«Болгарские государственные железные дороги» в качестве торгового предприятия могут восстанавливать полные расходы на любой вид некоммерческих или обязательных общественных услуг.

Всё это несомненно выявляет необходимость стабилизации железнодорожной транспортной системы и превращения её в приоритет транспортной политики государства. Основные задачи для достижения этих целей – финансовое оздоровление, т.е. уменьшение задолженностей Акционерного общества «Болгарские государственные железные дороги» и Национальной компании «Железнодорожная инфраструктура», введение информационных систем, в т.ч. финансовой, способствующих принятию обоснованных решений.

Состояние болгарской экономики в конце 1990-ого года отразилось неблагоприятно на развитии железнодорожного транспорта. Поэтому объём грузовых перевозок в последующий период уменьшился на 50%, а пассажирских – на 45%. Ограничения на введение новых более высоких тарифов оказали дополнительное негативное воздействие на размер доходов железных дорог.

В этой связи, были предприняты меры, гарантирующие их финансовую надёжность, путём уменьшения в значительной степени расходов и увеличения доходов. Были реализованы также и некоторые нестандартные мероприятия. По отношению к расходам была принята непопулярная мера – прекратилось движение поездов по убыточным линиям общей протяжённостью приблизительно в 500 км. Экономия от этого составляет 10 миллионов левов в год.

Восстановление позиций железнодорожного транспорта как основного перевозчика и эффективное участие его на рынке транспортных услуг возможны, прежде всего, в случае редуцирования влияния неблагоприятных факторов и достижения финансовой стабилизации и финансовой надёжности.

Развитие системы транспорта в сторону либерализации и конкурентоспособности транспортных услуг требует формирования новых приоритетов на европейском уровне, быстрого развития технической инфраструктуры железнодорожного, водного и воздушного видов транспорта, участия частных капиталов, приведения правовой базы в соответствие с европейскими требованиями, эффективного развития отдельных видов транспорта как части Европейской транспортной системы.

Географическое положение Болгарии превращает её в транспортный перекрёсток. Через её территорию проходят 5 из 10 транспортных коридоров. Поэтому, на основе либерализации транспортного рынка и повышения конкурентоспособности транспортных услуг, она сможет извлечь реальную пользу от своего стратегического положения в регионе и завоевать достойное место в новой объединённой Европе.

УДК 656.13:658.7

Economic logistics for competitiveness and development

Prof. Forte E. (forte@unina.it), Iannone F., Siviero L.
University of Naples, Naples, Italy

***Abstract:** During the last few years a new interdisciplinary field of research has emerged: Economic Logistics. The new subject, pioneered by American scholars and currently being further developed by a group of Italian scholars, encompasses, inter alia, appraisal of specialized infrastructures, issues of regional planning, market regulation and economies/diseconomies of both transport and logistic outsourcing. Systems of economic logistics are investigated using tools of economic, computational and simulation analysis. .*