



ВЛИЯНИЕ НА ПАНДЕМИЯТА COVID-19 ВЪРХУ РАЗВИТИЕТО НА АВТОМОБИЛНИЯ ТРАНСПОРТ В БЪЛГАРИЯ

IMPACT OF COVID-19 PANDEMIC ON THE DEVELOPMENT OF THE ROAD TRANSPORT IN BULGARIA

Георги Димитров

Georgi Dimitrov

Университет за национално и световно стопанство

University of National and World Economy

Abstract: Only the road transport offers opportunities for shipments based on the “from door – to door” system and relatively easily adapts to quickly changing conditions of the transport market and to the requirements of the travellers and freight owners. Its speed and maneuverability allows it to be used as main transport (from initial to final destination) just as well as for carriage to and from railway stations, harbours and airports, which makes it a necessary addition to the rest of transportation types. In the current research is analysed the development of the freight and passenger road carriage in Bulgaria for the period of 2011–2020. The duration of the period (10 years) allows basic trends in the development of the road transport to be outlined. The period reviewed starts with the years of recovery of the economy of the country from the worldwide financial-economic crisis and ends with the entering into the crisis caused by the COVID-19 pandemic.

The main goal of the study is to follow the trends of the development of the freight and passenger road transport and to determine how the occurrence of the COVID-19 pandemic affected the road transportation activities.

Keywords: Road Freight, Road Transport of Passengers, Transport market, Covid-19 Pandemic.

JEL: O18, R41

Развитие на товарния автомобилен транспорт

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

В таблица 1 са представени данни за количествата превозени товари от автомобилния транспорт при извършването на вътрешни и международни превози. Данните показват, че за разглеждания период по-голямата част от общия обем на превозените товари с автомобилен транспорт са извършени при осъществяването на вътрешни превози. Делът на международните превози в общото количество на превозените товари от автомобилния транспорт постепенно нараства и от 23,40% през 2011 г. достига до 36,43% през 2020 година (Infostat, 2022).

Табл. 1. Превозени количества товари от автомобилния транспорт
за периода 2011–2020 година (хил.т)

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

Източник: НСИ

От 2011 година се забелязва тенденция на значително повишаване на количествата товари превозени с автомобилен транспорт (достигайки до 91 640,3 хил. тона за 2017 г.), което се дължи до голяма степен на постепенното излизане от световната финансова и икономическа криза. През тези години се подобриха условията за бизнес и търговия и се повиши икономическата активност на населението в страната. За 2018 и 2019 г. се наблюдава спад, като са превозени съответно 76 469,3 хил. тона и 59 982,1 хил. тона с автомобилен транспорт. Същественото намаление се дължи основно на по-малкото количество превозени товари с международен автомобилен транспорт, които намаляват значително, съответно от 34 098,4 хил. т. през 2017 г. до 22 420,2 хил. т. през 2018 г. и до 18 002,7 хил. тона през 2019 година (НСИ, 2021а). Това намаление е следствие от неизвестността около съдържанието на новите правила за извършване на товарни автомобилни превози на територията, на Европейския съюз.

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

В таблица 2 са представени данни за извършената работа от товарния автомобилен транспорт за периода 2011–2020 г. Над две трети от общия обем на извършената работа от товарния автомобилен транспорт за разглеждания период е осъществена при извършването на международни превози.

Табл. 2. Извършена работа от товарния автомобилен транспорт
за периода 2011–2020 година (млн.ткм)

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

Източник: НСИ

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

През разглеждания период товарният автомобилен транспорт отбелязва трайна тенденция на значително нарастване на извършената от него транспортна работа, като от 17 942,8 млн. ткм достига до 32 187,1 млн. ткм през 2017г., а за 2018 и 2019 година се наблюдава съществено намаляване, достигайки съответно до 23 281,5 млн. ткм и 17 504,3 млн. ткм (НСИ, 2021b). За последната година от разглеждания период (2020 г.) се наблюдава увеличение на извършената транспортна дейност, достигайки до 29 119,1 млн. ткм.

Тъй като няма съществени изменения в средното превозно разстояние на един тон товар, сериозните колебания в размера на извършената превозна работа в края на разглеждания период могат да се обяснят със значителните изменения в количествата на превозените товари от автомобилния транспорт.

В таблица 3 са представени данни за количествата превозени товари и извършената превозна работа от автомобилния транспорт в процент от общото количество на превозените товари и извършена работа в националната транспортна система.

Табл. 3. Съотношение на количествата превозени товари и извършена работа от автомобилния транспорт към общото количество на превозените товари и извършената работа в националната транспортна система за периода 2011–2020 година (%)

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

Източник: НСИ и изчисления на автора

Данните сочат, че дялът на автомобилния транспорт в общото количество на превозените товари в националната транспортна система първоначално нараства от 58,11% през 2011 г. до 67,92% през 2015 г., а след това започва постепенно да намалява, достигайки до 62,05% през 2019 г. През следващата година, когато започна световната пандемия предизвикана от COVID-19 товарният автомобилен транспорт сериозно повишава своето участие в общото количество на превозените товари в националната транспортна система, достигайки до 71,29% (НСИ, 2021c).

За разглеждания период автомобилният транспорт е увеличил дяловото си участие в общото количество на превозените товари с 13,18%. Тази тенденция за увеличение на дяловото участие на автомобилния транспорт в превозените в националната система товари е по-скоро негативна, като се има предвид, че автомобилният транспорт е с ниска енергийна ефективност и масовото му използване води до по-големи разходи за превоз на товарите и до значително замърсяване на околната среда.

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

През разглеждания период се наблюдава тенденция на по-сериозно увеличение на процентния дял на автомобилния транспорт в общото количество на извършената работа в транспортната система на страната спрямо процентното увеличение при количествата на превозените товари.

Това се дължи, от една страна, на увеличаващия се дял на международните автомобилни превози, съответно с по-голямото средно превозно разстояние на един тон товар, а от друга страна, се дължи на резкия спад на превозната дейност на морския транспорт (Arnaudov, 2021).

В таблица 4 са представени данни за промените в средното превозно разстояние на един тон товар, превозван с автомобилен транспорт при осъществяването на вътрешни и международни превози.

Табл. 4. Промени в средното превозно разстояние на един тон товар при автомобилните превози за периода 2011–2020 година (км.)

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

Източник: НСИ и изчисления на автора

Средното превозно разстояние на един тон товар при превоз с автомобилен транспорт при осъществяването на вътрешни превози нараства за разглеждания период от 82,0 км. през 2011 г. до 88,9 км., а при извършването на международни превози намалява от 1034 км. в началото на периода до 836,2 км. за 2020 г.

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

Увеличението на средното превозно разстояние на един тон товар, превозен с автомобилен транспорт за периода 2011–2020 г., се дължи основно на сериозното нарастване на дела на международните превози в общия обем на товарния автомобилен транспорт (Nikolova, 2019).

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

- Автомобилният транспорт затвърждава водещата си роля в националната транспортна система, тъй като неговите предимства го правят предпочитан и удобен за потребителите при превоз на товари в условията на пазарна икономика и членство на страната в ЕС;
- Автомобилните превози могат да се организират за сравнително кратки срокове и по този начин се адаптират към бързо развиващите се икономически и пазарни условия;
- По-голямата част от превозените количества товари се осъществява при извършването на превози във вътрешно съобщение, а при извършената превозна дейност от товарния автомобилен транспорт водещата роля е на международните превози;
- Дяловото участие на товарния автомобилен транспорт в общото количество на превозените товари в националната транспортна система е нараснало за разглеждания период с 13,18%;
- Средното превозно разстояние на един тон товар, превозен с автомобилен транспорт, е нараснало с 56,4 километра за разглеждания период;
- Голямото увеличение на относителния дял на извършена товарна превозна работа от автомобилния транспорт към общото количество на извършената товарна превозна работа в националната транспортна система се дължи в по-голяма степен на влошеното състояние на българския морски транспорт (намаляването на обема на превозите, извършени от параходство „Български морски флот“) и в по-малка степен на увеличеното количество на превозените товари и на по-голямото средното превозно разстояние;

– Устойчивото нарастване при търсенето на автомобилни транспортни услуги дава основание да се предположи, че и в бъдеще товарният автомобилен транспорт ще запази и утвърди водещата си позиция в националната транспортна система.

Развитие на пътническия автомобилен транспорт

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

В таблица 5 са представени данни за броя на превозените пътници с вътрешноградски и междуселищни и международни автомобилни превози за периода 2011–2020 година.

Табл. 5. Превозени пътници от автомобилния транспорт през периода 2011–2020 година (хил. пътника)

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

Източник: НСИ

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

През първите години на разглеждания период се наблюдава намаляване на броя превозени с автомобилен транспорт пътници. През 2014 г. превозените пътници достигат до 425 603 хил. пътника, което е намаление от 62 343 хил. пътника спрямо началната 2011 г. За периода 2015–2019 г. общият брой на превозените пътници варира в границите от 422 532 хил. пътника през 2018 г. до 447 620 хил. пътника, превозени през 2016 година (НСИ, 2021а).

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

В таблица 6 са представени данни за извършената работа от пътническия автомобилен транспорт за периода 2011–2020 г. Над две трети от общото количество на извършената работа от пътническия автомобилен транспорт за разглеждания период е осъществена при извършването на междуселищни и международни превози.

Табл. 6. Извършена работа от пътническият автомобилен транспорт
през периода 2011–2020 година (млн.пкм)

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

Източник: НСИ

В началото на разглеждания период обемът на извършената транспортна работа намалява и за 2012 г. и 2013 г. е съответно с 361 млн. пкм и 526 млн. пкм по-малко в сравнение с 2011 г., когато са извършени 10 843 млн. пкм (МТИТС, 2017) . През периода 2014–2016 г. обема на извършената пътническа превозна дейност с автомобилен транспорт нараства над нивата от началната 2011 г., варирайки между 11 447 млн. пкм и 12 257 млн. пкм годишно. След 2017 г. обемът на извършената работа отново слиза под отчетените в началото на периода стойности, а през 2020 г. обемът на извършената работа драстично намалява с над 50% спрямо началната 2011 г., както и спрямо пред кризисната 2019 година (НСИ, 2021b).

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

Въпреки отчетените колебания в обема на извършената транспортна дейност от пътническият автомобилен транспорт, през пред кризисната 2019 г. обемът на извършената работа е почти равен на отчетения обем извършена работа през началната 2011 г., а след началото на световната криза, предизвикана от пандемията COVID-19, пътуванията с автомобилен транспорт сериозно намаляват (НСИ, 2021c).

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

В таблица 7 са представени данни за броя превозени пътници и извършената превозна работа от автомобилния транспорт в процент от общия брой на превозените пътници и извършена работа в националната транспортна система.

Табл. 7. Съотношение на броя превозени пътници и извършена работа от автомобилния транспорт към общия брой на превозените пътници и извършената работа в националната транспортна система за периода 2011–2020 година (%)

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

Източник: НСИ и изчисления на автора

Данните сочат, че съотношението на броя превозени пътници с автомобилен транспорт към общия брой на превозените пътници в националната транспортна система през разглеждания период варира в границите от 58,56%, регистрирани през 2018 г. до 62,48% през 2016 г. В началото на периода делът на пътническия автомобилен транспорт в общия брой превозени пътници е 60,97%, а в края на периода делът на автомобилните превози на пътници е 58,92%, което се равнява на спад от 2,05%. За 2020 г. спрямо предходната 2019 г. участието на пътническия автотранспорт в общия брой на превозените пътници в транспортната система на страната бележи спад от 1,45% (Infostat, 2022).

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

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

С началото на кризата, предизвикана от пандемията COVID-19, въпреки че намалява делът на автомобилния транспорт при общия брой на превозените пътници в транспортната система, участието на пътническия автомобилен транспорт в общия обем на извършената работа нараства (Gatovski, 2022). Това се дължи на изключително сериозния спад в дела на пътническите въздушни превози, които поради голямото средно превозно разстояние на един пътник извършват сериозен обем транспортна работа.

В таблица 8 са представени данни за промените в средното превозно разстояние на един пътник, превозван с обществен автомобилен транспорт при осъществяването на вътрешноградски, междуселищни и международни превози.

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

Табл. 8. Промени в средното превозно разстояние на един пътник при автомобилните превози за периода 2011–2020 година (км.)

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

Източник: НСИ и изчисления на автора

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

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

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

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

- Дяловото участие на пътническия автомобилен транспорт в общия брой на превозените пътници в националната транспортна система е намаляло за разглеждания период с 2,05%;

- Увеличението на процентното участие на извършена работа от автомобилния транспорт към общото количество на извършената работа в националната транспортна система се дължи на влошеното състояние на пътническия въздушен транспорт, който беше сериозно засегнат от кризата, предизвикана от COVID-19;

- За периода 2011–2019 г. средното превозно разстояние на един пътник при вътрешноградските превози с автомобилен транспорт се запазва на сравнително постоянен нива, а при междуселищните и международните автомобилни превози има нарастване на средното превозно разстояние. След началото на световната криза предизвикана от пандемията COVID-19 (през 2020 г.), се наблюдава намаляване на средното превозно разстояние на един пътник спрямо предходната

2019 г. както при вътрешноградските превози, така и при междуселищните и международните превози.

Заклучение

В заключение на осъщественото изследване, може да се обобщи, че пандемията от COVID-19 се е отразила сравнително леко върху развитието на товарния автомобилен транспорт. След настъпването на пандемията товарните автомобилни превози увеличават своя обем, понеже населението се презапасява със стоки и продукти, а автомобилният транспорт сравнително бързо се приспособи към промените на транспортния пазар в началото на 2020 година, когато COVID-19 се разпространи на територията на Европа.

Превозените пътници с обществен автомобилен транспорт намаляват след началото на пандемията, но спадът е значително по-малък от този при въздушните пътнически превози. Средното превозно разстояние на един пътник съществено намалява след началото на пандемията от COVID-19, което се дължи на значителния спад в междуселищните и международните пътувания.

През последното десетилетие автомобилният транспорт на България е водещ по осъществени превози на товари и пътници в националната транспортна система и неговото развитие и модернизация са от изключителна важност за възстановяването на икономиката на страната от кризата, предизвикана от COVID-19.

REFERENCES

1. **Arnaudov, B. 2021.** Renewable Sources as a Factor in Energy Transformation, *Proceedings "Transport Connectivity 2020"*. Publishing complex – UNWE. pp. 19–24.
2. **Gatovski, I. 2022.** Condition and Development of the Road Infrastructure in Bulgaria, *Mechanics, transport, communications*, vol. 20, no.1, pp. III-1 – III-8.
3. Infostat (road transport) 2022, viewed 20 March 2022, <https://infostat.nsi.bg/infostat/pages/module.jsf?x_2=229>.
4. MTITC 2017, *Integrated transport strategy period until 2030*, viewed 12 February 2022, <https://www.mtc.government.bg/files/integrated_transport_strategy_2030_bg.pdf>.
5. **Nikolova, Chr. 2019.** Demand for Freight Transport Services in the Context of the Current Trends in Transport Developments, *Mechanics, transport, communications*, vol. 17, no. 3, pp. III-20 – III-26.
6. NSI 2021a, *Statistical Yearbook 2020*, viewed 15 March 2022, <<https://www.nsi.bg/sites/default/files/files/publications/God2020.pdf>>.
7. NSI 2021b, *Statistical Reference Book 2021*, viewed 15 March 2022, <<https://www.nsi.bg/sites/default/files/files/publications/StatBook2021.pdf>>.
8. NSI 2021c, *Bulgaria 2021*, viewed 11 March 2022, <https://www.nsi.bg/sites/default/files/files/publications/Brochure_Bulgaria2021.pdf>.

За контакти:

Георги Димитров, главен асистент, доктор

Служебен адрес: Университет за национално
и световно стопанство, София
g.dimitrov@unwe.bg
