

ИНДИКАТОРИ ЗА ПОСТИГАНЕ НА ЦЕЛТА НА ПРЕДПРИЯТИЯТА

гл. ас. д-р Емил Калчев
Нов български университет

INDICATORS FOR FIRMS' GOAL ACHIEVEMENT

Asst. Prof. Emil Kalchev, PhD
New Bulgarian University, Sofia

***Abstract:** Firms are collective economic actors without own goals, aspirations and desires. Therefore, they can not motivate their economic behavior and it is a consequence of interaction and opposition of the stakeholder groups, among which those of the shareholders is essential. Whether firms generate or destroy wealth for the shareholders shows the net present value of the cash flows to them? Are there other financial indicators on which the future net cash flows can be predicted?*

The paper clarifies the nature of the net present value and the accounting profit from the standpoint of the objectives of the shareholders. It investigates and describes the relationships between them. Accounting profit is seen in this regard as a specific method for smoothing the trend of the projected net cash flows.

***Keywords:** accounting profit, net present value, shareholder value, stakeholders.*

Въведение

Има множество дефиниции за стопанско предприятие, както и различни представи за финансовите цели, които трябва да преследва то. Според една от тях предприятието е „дългосрочна форма за коопериране на индивиди ... за гарантиране на ... ползите от съвместна и координирана дейност” [1]. Подобна гаранция се налага поради несъвършенството на пазара, който е универсалният координиращ механизъм в икономиката. От кооперирането чрез него произтичат ясни ползи за индивидите, а когато той е несъвършен, част от тях могат да бъдат пропуснати. За да не стане това се появява структура (предприятие), която ги гарантира. В нейните рамки правата са разпределени йерархично: ръководната инстанция определя производствените планове, издава заповеди, налага санкции и получава крайния резултат (остатък) от дейността, докато персоналът следва указанията и търпи санкциите на ръководната инстанция срещу заплащане. Въпреки разделението на правата, в стопанския кръгооборот предприятието действа като единно цяло, като колективен икономически субект, координиращ решенията си с другите актьори чрез пазара. Логично се поставя нормативният въпрос за целите, които трябва да преследва то, бидейки субект без собствени стремежи и желания, както и състоящ се и зависещ от множество групи с противоречащи си интереси. Въпреки различните мнения и концепции, приема се, че предприятието е преди всичко инструмент на собствениците за постигането на финансовите им цели. Кои в крайна сметка са тези цели и дали счетоводната печалба е сред тях? Има ли отношение тя към устойчивостта на развитие на предприятието?

1. Заинтересовани групи

Заинтересованите от предприятието групи (*stakeholders*) са многобройни. Те формират икономическата му среда, като между него и нея протичат финансови, стокови и информационни потоци. Всички групи имат обща цел, в името на която се кооперират – да максимизират ползите си от предприятието, изразяващи се в повечето случаи в максимална нетна настояща стойност на паричния поток от него към тях. Тъй като целта е една, а заинтересованите групи повече, те попадат в потенциален конфликт помежду си.

Тези групи не са равнопоставени, а по-близки или по-далечни едни с други, като съвместно изграждат различни сегменти на икономическата среда. Например собствениците и кредиторите формират финансовата система, а тя и системата от налози, дължими на публичната власт, изграждат финансовата среда, в която действа предприятието. Финансовата система също се характеризира с общи интереси, но и с конфликти. Собствениците са в потенциален конфликт с мениджърите, оперативно управляващи и представляващи предприятието. Собственици (и мениджъри) са в конфликт с кредиторите, които финансират предприятието, но не го управляват [2]. От трета страна, и собственици, и кредитори са в конфликт с публичната власт, която събира налози от предприятието, конкурирайки се с техните претенции към него.

На този фон още по-ясно изпъква както същността, така и сложността на проблема за целите на предприятието. В литературата се обособяват две полярни концепции: максимизиране богатството на собствениците (*shareholder value*) и максимизиране богатството на заинтересованите групи (*stakeholder value*). Превес се дава на първата концепция. Аргумент в полза на максимизиране богатството на собствениците е, че те, след като са предоставили капитала си на предприятието, са особено уязвими от решенията вземани в него. Освен това финансираните с техния капитал инвестиции са специфични и (по правило) в голяма степен необратими. В крайна сметка както за предприятието, така и за заинтересованите групи, е особено важно интересите на собствениците да бъдат гарантирани. В противен случай те просто няма да предоставят капитала си, а без него предприятие или няма да има, или то, например, няма да може бързо да расте [3].

2. Финансов модел на целите на собствениците

Собствениците са икономически индивиди и в общ смисъл техните цели не се различават от тези на останалите такива. С други думи, те също преследват максимална полза от потреблението на блага. Тъй като ползата на практика не може да се измери – все още не носим чип, който да я регистрира и изпраща информацията на обработващ компютър – предполага се, че тя достига своя максимум, ако потреблението е максимално и отговаря най-плътено на индивидуалните предпочитания. Следователно предприятието трябва да разпределя такъв (свободен) паричен поток към собствениците, който да е максимален и съответстващ на потребителските им предпочитания. Предприятията обаче имат по правило не един, а много на брой собственици, и всеки от тях се характеризира с различни потребителски предпочитания. Как в този случай да бъдат управлявани предприятията, че да максимизират ползите на всички свои собственици едновременно? Очевидно е, че такова финансово управление е практически невъзможно, най-малкото защото мениджърите няма как да познават актуалните потребителски предпочитания на всички собственици.

В теорията този проблем се решава от т.нар. Сепарационна теорема на Фишер. Допускайки съвършен капиталов пазар, Фишер доказва, че индивидуалните потребителски решения могат да бъдат отделени (сепарирани) от финансовите решения в предприятието. Следователно мениджърите, за да действат напълно в интересите на собствениците, е достатъчно да вземат такива решения, които да водят до свободен паричен поток, характеризиращ се с максимална нетна съвременна стойност:

$$PV_0 = \sum_{t=1}^T FCF_t \cdot (1+r)^{-t}. \quad (1)$$

Тази стойност обаче е плод не на един, а на T периода, разположени в бъдещето. Това естествено поражда голяма степен на несигурност у собствениците относно дохода от капитала им, предоставен на предприятието. Поради това те търсят друг показател за това дали той е добре инвестиран в предприятието – показател, който не се отнася до несигурното бъдеще, а оценява непосредствения резултат от дейността през последния период (напр. година). Такъв е еднопериодният показател за възвращаемост на собствения капитал (ROE), който в литературата често се дефинира като печалба върху собствен капитал [4]. Логиката е, че ако всяка година той е максимален (в сравнение с други инвестиции), няма нужда от многопериоден критерий. Тъй като собственият капитал не поставя пред собственика въпроси – той знае колко капитал е предоставил на предприятието – остава въпросът за печалбата, още повече че тя е и законово установеният, публичен годишен финансов резултат от дейността на предприятието.

3. Счетоводство и счетоводна печалба

Счетоводството описва количествено икономическия аспект на процесите в производствената и финансовата област на предприятието и непосредствена му икономическа среда, неговото имуществено състояние. То предоставя информация на потребители, които са външни (собственици, неангажирани с управление; кредитори; държава; клиенти; доставчици и др.) и вътрешни (главно мениджмънта) [5]. Информацията служи за база на решенията в предприятието и в околната среда, имащи отношение към него, както и за осъществяване на контрол. Контролът цели подобряването на дейността му, в т.ч. по-доброто му приспособяване към икономическата среда, както и предотвратяването на злоупотреби (морален хазарт).

Калкулирането на счетоводния финансов резултат от дейността за даден период (годишна печалба/загуба) играе съществена роля при изпълнението на контролната функция на счетоводството (Башева го определя като втория фундаментален проблем на счетоводството, пак там, с 10). От друга страна, този резултат е горна граница за дивидентите и е от централен интерес както за собствениците (акционерите), така и за кредиторите. За държавата годишната печалба (загуба) също е важна, тъй като тя е основата за определяне на корпоративния данък.

Счетоводният финансов резултат може да бъде калкулиран по два еквивалентни начина – чрез сравняване на балансите от две последователни години и сравняване на общите приходи и разходи в рамките на една година, въз основа на отчета за приходите и разходите. В първия случай се сравнява наличното имущество (величини „запаси“, „наличности“), а във втория – приходи и разходи (величини „потоци“).

Главна задача на отчета за приходите и разходите е пресмятането на финансовия резултат (печалба или загуба) за изминалата година чрез сравняване на общите приходи с общите разходи. Той е устроен така, че финансовият резултат изравнява приходите с разходите. Ако приходите превишават разходите, предприятието отчита печалба, която се вписва от страната на разходите, и обратно – ако разходи са по-големи от приходите, е реализирана загуба, която се запива при приходите.

4. Финансови цели и счетоводна печалба

В досегашното изложение беше изтъкнато, че главната цел на предприятието е да генерира свободен паричен поток с максимална нетна настояща стойност, а важна еднопериодна цел е максималната възвращаемост на собствения капитал. От друга страна, законово установеният годишен финансов резултат за дейността на предприятието е счетоводната печалба (загуба), която често се използва и за изчисляване на възвращаемостта на собствения капитал. За да отговорим на въпроса за пригодността

на счетоводната печалба като критерий за постигането целите на собствениците, на практика се налага да изясним дали годишните счетоводни финансови резултати отговарят на елементите на свободния паричен поток и дали с тях трябва да са пресмята възвращаемостта на собствения капитал.

Определящата икономическа характеристика на всеки паричен поток е, че положителните му елементи изцяло могат да бъдат изконсумирани, докато отрицателните представляват намаление в потреблението. Дали счетоводната печалба (загуба) отговаря на тези условия?

Счетоводният финансов резултат е продукт на отчета за приходите и разходите, а характерна особеност е, че приходите и разходите в него не са винаги и изцяло парични величини. С други думи, счетоводен приход може да бъде начислен без реално да са постъпили пари в предприятието, и обратно, срещу получени пари може да не бъде начислен счетоводен приход. Съответно, счетоводен разход може да е отчетен без пари да са платени от предприятието, както и обратно, при платени пари счетоводен разход може да не бъде отчетен [6] (вж. табл. 1).

Счетоводни приходи:

- Получени пари от собственици в увеличение на собствения капитал – не е счетоводен приход.
- Получени пари (кредит) от кредитори – не е счетоводен приход.
- Получени пари като погашение по главница на отпуснат от предприятието кредит – не е счетоводен приход.
- Получени пари от поземлен имот, продаден от предприятието на цената, за която е бил купен – не е счетоводен приход.
- Получени пари като предплата (напр. капаро) за получаване на стоки или услуги от клиент – не е счетоводен приход.
- Получени пари по възникнали в предишни периоди вземания – не е счетоводен приход.
-
- Счетоводен приход от продажба на предплатена в предишен период стока – в този период пари в предприятието не са получени.
- Счетоводен приход от продажба на стока, която ще бъде заплатена в следващ период – в този период пари в предприятието не са получени.

Счетоводни разходи:

- Платени пари на собствениците на предприятието като дивидент или обратно изплащане на дялов капитал – не е счетоводен разход.
- Платени пари по погашения на главница по кредит – не е счетоводен разход.
- Платени пари за закупуване на поземлен имот – не е счетоводен разход.
- Платени пари за придобиване на дялове в други предприятия – не е счетоводен разход.
- Платени пари за дълготраен амортизируем актив – не е счетоводен разход (или само отчасти).
- Платени пари за закупуване на запаси, които още не са били използвани – не е счетоводен разход.
-
- Счетоводен разход за амортизации – в този период пари не са платени.
- Счетоводен разход за провизии – в този период пари не са платени.

Таблица 1. Примери за положителни и отрицателни парични потоци, които не са счетоводни приходи и разходи, и обратно (в т.ч. за периода)

Следователно годишният счетоводен финансов резултат не е необходимо идентичен със свободния паричен поток, реализиран през годината. Разбира се, разликите между положителни и отрицателни парични потоци (постъпления и плащания) и счетоводни приходи и разходи не означават, че платените и получени от предприятието пари няма да бъдат отчетени в счетоводството, а само това, че отчитането им не се случва, когато те са платени или получени, а в друг период. Счетоводството не променя номинално общите парични постъпления и плащания за периода на съществуване на предприятието, а само ги периодизира различно от времето на реалното им протичане. Отгук следват два съществени извода.

Първо, *по отношение на отделните периоди (години)* счетоводната печалба (загуба) не отразява реален паричен излишък (дефицит) в предприятието, т.е. тя не е съпоставима с икономическия критерий „потребление – отказ от потребление”. Следователно изчисляването на възвращаемостта на собствения капитал посредством счетоводната печалба не може да бъде мярка за степента на постигане целите на собствениците от предприятието.

Второ, *за целия период на съществуване на предприятието* счетоводните финансови резултати не отразяват целевата величина на собствениците – максимална нетна настояща стойност на свободния паричен поток, причина за което е стойността на парите във времето. С други думи нетната съвременна стойност на печалбите не е равна на тази на свободния паричен поток.

Следователно от финансова перспектива счетоводната печалба (загуба) няма (пряко) значение на критерий за финансова оценка на резултатите от дейността на предприятието в рамките на водещата концепция за максимизиране богатството на собствениците, нито в еднопериоден, нито в многопериоден контекст.

5. Напълно ненужна ли е счетоводната печалба?

Свободните парични потоци са следствие от множество положителни (постъпления) и отрицателни парични потоци (плащания), реализирани на различни пазари, цените на които по правило са подложени на колебания и е почти невъзможно вкупом да се прогнозира в дългосрочна перспектива. Това обстоятелство в голяма степен компрометира метода на нетната съвременна стойност.

От друга страна, възниква въпросът дали свободните парични потоци, елемент на този метод, отразяват по някакъв начин устойчивостта на развитие на предприятието. Ако тя в случая се интерпретира с тренда на свободния паричен поток, което е единствената логична интерпретация в светлината на концепцията *shareholder value*, ясно е този тренд трябва да бъде изгладен посредством статистически методи. Как обаче да бъде осъществено това, когато експлицитната прогноза на свободния паричен поток е почти невъзможна в дългосрочен план?

Отговор на тези въпроси дава германският икономист Мокстер в рамките на своя метод за „доходно-апроксимативно балансиране”, в рамките на който той интерпретира счетоводната печалба като специфичен (за конкретното предприятие) метод за изглаждане на тренда на свободния паричен поток. Това нейно качество е обратната (положителната) страна на негативните ѝ качества като индикатор за постигането целите на собствениците, вследствие на периодизирането на паричните потоци. В случая двойното счетоводно записване, наличието на амортизации, провизии, резерви и др. аналитични приходи и разходи (вж. табл. 1) осъществява връзка между минало настояще и бъдеще, както и редуцира флукуациите на свободния паричен поток. Всичко това прави възможна връзката:

$$PV_0 = \sum_{t=1}^T FCF_t \cdot (1+r)^{-t} \approx \frac{P}{r}, \quad (2)$$

която на практика означава, че вечната рента от днешната печалба достатъчно точно апроксимира експлицитната прогноза на свободния паричен поток за даден бъдещ период (най-често от 5 до 7 години) [7]. От друга страна, логично се налага и изводът, че потокът от счетоводни печалби отразява устойчивия тренд на развитие на предприятието – нещо, което флукутиращият свободен паричен поток не може да опише.

Изводи

Счетоводната печалба е законово установен годишен финансов резултат от дейността на стопанското предприятие. Тя е резултат от системата на счетоводното отчитане и годишно приключване. Тази система не обслужва единствено собствениците на предприятието (те дори не са непременно най-важните), а ред други външни и вътрешни потребители на информация. Поради характера си на универсален информационен източник за фактически случващото се в имуществено отношение в предприятието, счетоводството почива на ред принципи и се ръководи от определени концепции. Би било изумително, ако един от централните „продукти“ на тази абстрактна, самостоятелна и универсална информационна система – годишната печалба (загуба), да отговаря на индивидуалния икономически интерес на собствениците. Това, че печалбата не е реален критерий за достигането на индивидуалните им икономически цели, е по-скоро логична, отколкото учудваща нейна характеристика. Учудващо е обаче това, че именно тя дава възможност да се прогнозира свободните парични потоци и че потокът от печалби всъщност, а не свободният паричен поток, е индикатор за устойчивото развитие на предприятието.

Литература:

1. Stauenberg, B. / Schmidt, R. H.: *Vorarbeiten zu einer Theorie der Unternehmung als Institution*. In Kappler, S. (Hrsg.) *Rekonstruktion der Betriebswirtschaftslehre als ökonomische Theorie*. Spardorf: Wilfer, 1983, S. 249.
2. Jensen, M.C. / Meckling, W. H.: *Theory of the Firm: Managerial Behavior, Agency Costs, and Ownership Structure*. *Journal of Financial Economics*, Oct. 1976, pp. 350-360.
3. Schmid, R.H. / Weiß, M.: *Shareholder vs. Stakeholder: Ökonomische Fragestellungen*. Working Paper Series: Finance & Accounting, No. 104, January 2003, S. 7-9.
4. Wöhe, G.: *Einführung in die Allgemeine Betriebswirtschaftslehre*. 12. Aufl., München: Vahlen, 1976, S. 37.
5. Башева, С. и кол. *Основи на счетоводството*. 3 изд., София: „Стопанство“ 2009 г., с. 92-3.
6. Drukarczyk, J. *Finanzierung: Eine Einführung*. 10. Aufl. Stuttgart: Lucius & Lucius, 2008, S. 5-8.
7. Moxter, A. *Bilanzlehre*. Wiesbaden: Gabler, 1974, S. 245 ff.

**ВЪЗМОЖНОСТИ ЗА ПОДОБРЯВАНЕ НА ГРАДСКАТА
СРЕДА И СТИМУЛИРАНЕ НА ИКОНОМИЧЕСКОТО
РАЗВИТИЕ НА ОБЩИНИТЕ ЧРЕЗ ИЗГРАЖДАНЕ
НА ВЪЗДУШЕН ТРАМВАЙ**

гл. ас. д-р Николай Цонков
Университет за национално и световно стопанство

**POSSIBILITIES FOR URBAN AREA IMPROVEMENT AND
MUNICIPALITIES' ECONOMIC DEVELOPMENT EMERGING
THROUGH SKY TRAIN BUILDING**

Senior assistant Nikolay Tsonkov, Ph. D
University of National and World Economy

***Abstract:** The author researches the possibilities for urban area improvement through sky train building. Achieving this goal the author uses a complex of methods such analytical, descriptive, inductive, deductive method, comparison and expert opinion citation. It is analyzed the European good practice in sky train building and exploitation. The author tries to analyze the positives by sky train building in some Bulgarian cities. In this context the author divides three groups of municipalities according to four criteria.*

***Key words:** urban development, sky train, city transport, touristic potential*

Въведение

Българските градове претърпяха дълбоки икономически, социални и инфраструктурни промени, които трябва да се разглеждат в цялостния контекст на икономическа трансформация на българската държава в стопанско и политическо отношение. Тези промени са свързани основно със загубата на ролята на притегателни и икономически центрове на българските градове в голямата си част. Този процес доведе до влошаване на тяхното състояние, като се отрази върху икономическата структура на градските центрове, а оттам и на възможностите, с които разполагат общините, за да изпълняват своите основни функции. Общинското управление на градовете трудно постига задоволяване на потребностите на населението, като изпълнява своята важна роля – да предоставя нормални условия за съществуване, местообитаване, среда за отдих, развлечения и почивка, както и подходящи условия за труд. Така описаните основни цели на общинската политика се материализират посредством благоустрояването на градската среда. Тя от своя страна е функция както на икономическото състояние на общината и намиращите се на нейната територия икономически субекти, така и чрез градската система за мобилност, която гарантира лесен достъп до обществените сгради и инфраструктура то всякакъв тип, както и бързо предвижване в градски условия. Този проблем се задълбочава с увеличаване на мащабите на общината. Ето защо средните и големите градове влагат постоянни усилия и извършват дейности в посока развитие на градската транспортна система, която пряко влияе върху подобряване на градската среда като цяло. Постигане на качествена градска среда е една от целите и мерките, залегнали в оперативна програма „Регионално развитие” (ОПРР)[1]. Тази

операция носи названието „Интегриран градски транспорт”. Конкретните цели на тази мярка са насочени към изграждане на интегриран градски транспорт, като се изгради екологосъобразен градски транспорт, който да повиши ефективността си и да намали потреблението на енергия; да подобри достъпа и бързината на градския транспорт; въвеждане на система за управление на трафика и контрола, и не на последно място да се създадат условия за лесен достъп на хората с увреждания до градския транспорт. Основни бенефициенти по схемата са големите градове с население над 100 000 души, като София, Варна, Бургас, Русе, Плевен, Стара Загора и Пловдив. Тези градове освен, че се отличават с проблеми по отношение достъпа на хората до различните части на общинския център, както и влошена градска среда. Именно затова е заложена тази мярка, която осигурява финансиране на дейностите, насочени към подобряване на градската среда чрез интегрирано градско развитие. В тази връзка инструмент за постигане на специфичните цели на схемата представлява изграждането на окачени трамваи в големите общински центрове, което допринася за развитието на града в различни направления.

Цел и методология на изследването

Целта на настоящия доклад, като анализира възможностите за изграждане и експлоатиране на градска система от окачени трамваи, да разкрие ефектите и ползите за развитие на градските центрове.

Целта ще бъде постигната посредством използването на аналитичен, сравнителен, индуктивен, дедуктивен, описателен методи, както и позоваване на експертно мнение.

Очакваните резултати от изследването са свързани с определяне на предимствата на този вид транспорт за градското развитие и влиянието му за повишаване мобилността на жителите, което рефлектира положително върху по-качествена градска среда.

Окачените трамваи като форма за подобряване на градската среда и повишаване на икономическото развитие по примера на европейски градове

Окаченият трамвай, също наричан летящ трамвай, представлява паралелна монорелсова система, окачена на естакади. В европейски план първата подобна линия е открита в Германия през 1973 година в Дюселдорф. Висящият влак в Дортмунд и Дюселдорф е окачена пътническа монорелсова система без водач. Системата е разработена от фирмата Siemens и проекта е наречен SIPEM (SIemens PEople Mover). Съществуват две инсталации – една в Дортмунд в университета, и една в Дюселдорф на международното летище.

С цел предотвратяване на достъпа на пътници в близост до релсите на гарите, има врати на ръба на платформата, между платформата и линията. Веднага след като превозното средство пристигне на станцията, вратите в тази част се отварят автоматично, заедно с вратите на влака. Система е обновена и е оборудвана с технология, която позволява определяне на местоположението на влака с много по-висока прецизност в рамките на 3 см. Тези промени позволяват по-висока скорост и влаковете вече могат да се следват един друг на по-малко разстояние.

Предимствата на този вид градски транспорт са редица. На първо място се осигурява самостоятелно трасе за движение. Позитивен ефект представлява понижаването на шума, като се постигат ниски нива на шум в резултат от използването на гумено покритие на задвижващите колела. Същевременно е налице възможност за оползотворяване на пространствата под конструкцията, за зелени площи или паркинги. Този вид

градски транспорт не изисква големи инвестиционни проекти и теренни проучвания. Ето защо той се характеризира със сравнително бързо строителство, поради възможността за използване на предварително изработени елементи и монтаж на строителната площадка. Също не заема големи пространства, а само малка площ на трасето върху нивото на земната повърхност (само колони на определено разстояние). Конструкцията е на ниво, което не позволява нерегламентирани посегателства. Не на последно място сигурността на пътниците при превозването им е гарантирана, което е важна предпоставка за интензивното му използване.

Широко приложение в системата на градски транспорт висящият трамвай намира в Тайланд, и по-конкретно в Банкок. Решаването на проблема на този многомилионен град с трафика и придвижването на хора е свързано с построяване на мрежа от висящи трамваи, които са съобразени и допълват градското планиране и градско развитие, в това число създаване на предпоставка за икономически растеж на града и околностите.

Това е сравнително нов вид транспорт, който обаче се отличава с голям потенциал за развитие поради няколко причини. Първата причина е свързана с икономичността на трамвая, което се свързва с опазването на околната среда също така. Втората е свързана с решаване на проблемите с трафика. На следващо място трябва да подчертаем ролята на трамвая за туристическото и икономическо развитие на целите агломерационни ареали.

Възможности за въвеждане на европейската практика в българските градове

Анализирайки българските градове можем да кажем, че не само най-големите от тях могат да се възползват от тази иновационна транспортна практика за страната, но и по-малките. За тази цел е необходимо да се разграничат общините, като се групират по четири основни показателя. Първият, може най-общо да го определим като показател, който дава оценка за туристическия потенциал на общинските центрове. А вторият, по-скоро е свързан с решаването на проблемите с повишаване мобилността на хората от гледна точка на географските особености на града, и на трето място икономическия ефект от тази система от трамваи за подобряване на финансовото състояние на общинските бюджети. Последният показател би могъл да бъде брой на населението в града.

Въз основа на така определените критерии бихме могли да разграничим няколко групи общини. Първата група може да бъде – градове с необходимост за подобряване мобилността на хората, благоприятни географски особености и туристически потенциал за развитие на подобен тип градски транспорт. Такива градове са София, Варна, Бургас, Пловдив. При тях определено се вижда потребността от подобряване на мобилността, което благоприятства развитието на градската среда и повишава качеството и условията на живот. Тук по скоро се има предвид, освен улесняването на достъпа за жителите в града, също така системата изиграва положителна роля за облекчаване на трафика. Голяма част от изброените градове са с население над 200 000 души.

На следващо място поради факта, че този вид транспорт е по-евтин, идграждането на окачен трамвай осигурява редуциране на разходите в общинския бюджет. Това обстоятелство е свързано с увеличаване на приходите от транспортната система, защото всеки нов транспорт е привлекателен за жителите и се използва повече. Този ефект се засилва от увеличаването на туристите, които използват окачения трамвай. Приходите да се събират от транспортната услуга, като се мултиплицират от добавената стойност от добро развитие на туристическия отрасъл.

Последният но не и по важност ефект от строителството на окачения трамвай е инвестиционната страна. По отношение на вложения ресурс той е многократно по-малък от този за другите видове транспорт. Самото строителство на системата е бързо, като не изисква провеждане на отчуждителни процедури. А както знаем този процес понякога се влияе силно както от фактора време, така и от големите финансови ресурси, които поглъща.

Втората група общини са тези, които по-скоро могат да използват тази практика за подобряване на градската среда и мобилността, които се характеризират с разпръснатост. Ето защо при тях от по-голямо значение е използването на туристическия потенциал на града чрез строителство на окачения трамвай. Такива градове са Балчик, Велико Търново, Габрово, Смолян, Плевен, Благоевград. В тази връзка в изброените градове линиите може така да са ориентирани, че да се използват намиращите се там туристически обекти. Например да се свърже с окачен трамвай центъра на Плевен с Панорамата и парк „Кайлъка“. Или примера за Велико Търново, където може да се направи връзка между жп гарата с центъра на града и Царевец. Сам по себе си окачения трамвай е атракцион за града, който при подходяща реклама може да изиграе силно положителна икономическа роля за развитието на общината.

В една трета група можем да поставим останалите по-големи градове, където би могло да се въведе тази транспортна система, за да се намалят разходите, свързани с тази обществена, икономическа дейност. Тук намират място градове като Шумен, Стара Загора, Сливен, Ямбол, Хасково, Пазарджик, Монтана, Враца, и други.

И в последната група са останалите български общини, за които няма предпоставки за развитие на подобна практика. При тях броя на населението е малък, туристическият потенциал е нисък и необходимостта от строителство на подобна градска система не е рентабилно и икономически обосновано.

Заклучение

След направения анализ може да се твърди, че окачения трамвай като вид градски транспорт, би могъл да изиграе съществена роля за икономическото развитие на българските градове, като същевременно се подобри градската среда. Този вид транспорт естествено може да бъде причислен като дейност в рамките на схемата по ОПРР за интегриран градски транспорт. Не на последно място окачения трамвай носи добавена стойност чрез услугата и реализиране на туристическия потенциал, като подсилва другите дейности, насочени към градско развитие и благоустройство на градската среда.

Литература:

1. Докова С., Петров К., Цонков Н., Геоикономика и регионално развитие, Изд. Авангард-Прима, С., 2012.
2. Докова С., Петров К., Цонков Н., Проблеми на регионалното развитие, Изд. Авангард-Прима, С., 2008.
3. Закон за регионално развитие. ДВ // бр., 2008.