

Същност и особености на транспортните алтернативи при превоза на пътници

Донка Желязкова

Essence and characteristics in passenger transport alternatives

Donka Zhelyazkova

Abstract

Transportation of passengers is distinguished by their characteristics and responsibilities of carrier than those of goods or freight, this is mainly due to the need to comply with the human rights of citizens in time of transportation and ensure conditions for preserving their life and health.

The main aim of this paper is to reveal the essence and features of passenger transportation in context of using different transport alternatives.

Key Words: passenger transport, transportation of passengers, passengers

Превозите на пътници се отличават със своите особености и отговорности в сравнение с тези на товари, предвид необходимостта да бъдат спазени човешките права на гражданите по време на път и да бъдат осигурени условия за съхраняване живота и здравето на хората. По смисъла на Конституцията на Република България се „гарантира живота, достойнството и правата на личността и създава условия за свободно развитие на човека и на гражданското общество“¹. В тази своя роля държава поема отговорност да съдейства за спазване на посочените граждански права без оглед „на раса, народност, етническа принадлежност, пол, произход, религия, образование, убеждения, политическа принадлежност, лично и обществено положение или имуществено състояние“² и при транспортирането на нейните граждани.

Целта на настоящата разработка е да разкрие същността на превоза на пътници и особености, които съпътстват пътническия транспорт при използването на различни транспортни алтернативи.

Ако изходим от същността на стопанската логистика като „осъществяване и управление на движението и разполагането на хора и/или стоки, както и поддържащите дейности, свързани с това движение и разполагане, в рамките на система, организирана за постигането на определени цели“³, ще локализираме и ролята на човешките потоци, които са обект на управленски интерес от страна на специалистите по логистика, въпреки приоритетното изучаване и изследване на материалните потоци. Пътниците и акцесорният им багаж, следва да се разглеждат като обект на управление конкретно за транспортната логистика, която представлява „научна организация на управление на потоците от товари и пътници, на транспортни средства и товаро-разтоварни операции, свързани с превоза, основни и посреднически експедиционни дейности както в самите транспортни отрасли, така и във взаимодействието със свързани предприятия, функциониращи във веригата на стокодвижение на основата на принципите за системност, координация и икономически компромиси“⁴.

Различните транспортни алтернативи създават и предлагат на хората условия за осъществяване на тяхното преместване от началната до крайната точка, които коренно се различават от тези, присъщи за материалните потоци. При товарния транспорт „транспортирането може да бъде определено като ключова логистична функция, свързана с преместване на продукцията с транспортно средство (или средства) по определена технология във веригата на доставките и се състои от логистични операции и функции, включително експедиране, товарообработка, опаковка, предаване на правата на собственост върху товара,

¹ Чл. 4, ал. 2 от Конституцията на република България, в сила от 13.07.1991 г., изм. ДВ. бр.12 от 6 Февруари 2007г.

² Пак там, чл. 6, ал. 2.

³ Дефиниция на Европейската логистична асоциация (ELA).

⁴ Федоров, Л. С. и др. Общий курс транспортной логистики. Москва: КНОРУС, 2013, с. 11-12.

застраховане от рискове, митнически процедури и т. н.”⁵. Транспортирането като една от ключовите функции в логистиката се свързва „с физическото преместване на материалите между отделните звена във веригата на доставки”⁶ с помощта на транспортни средства по определена технология като следва да се допълни, че транспортната услуга включва и „преместването на хора от едно място на друго”⁷ в ролята им на пътници.

От своя страна пътник е всяко лице, което извършва пътуване: по море на търговски кораб (Обслужващият персонал, придаден към търговски кораби, не се счита за пътници, както и незаплащащи такса за пътуване членове на екипажа, които пътуват, без да са назначени, както и бебетата, се изключват); по въздух (с изключение на членовете на летателния и на кабинния екипаж, които са на работа); железопътно пътуване (с изключение на членовете на влаковия екипаж), с пътно превозно средство (Водачите на пътнически леки автомобили, с изключение на водачите на таксите, се броят като пътници. Обслужващ персонал към автобуси, туристически автобуси, тролейбуси, трамваи и товарни пътни превозни средства не се включва в пътниците)⁸.

На тази основа дефинирането на пътническият транспорт предполага той да бъде разграничен в зависимост от транспортните алтернативи и да се сведе до конкретното предоставяне на основна услуга, определена като всяко придвижване на пътници: с използване на железопътно возило по дадена железопътна мрежа; с пътно превозно средство по дадена пътна мрежа; със съдове за вътрешни водни пътища, с които е извършено пътуване изцяло или частично по плавателни вътрешни водни пътища; с търговски кораби, с които се извършват пътувания изцяло или частично по море; с въздухоплавателни средства⁹.

Подобно на товарните превози, пътническите също предполагат извършването на широк диапазон от допълнителни услуги, които пряко или косвено кореспондират с обслужването на пътниците. Те са свързани с качването и слизането на пътници (посрещане и изпращане), управление движението на багаж, с предоставяне на услуги по време на пътуването като информационно обезпечаване, кетеринг, санитарно-хигиенни услуги и пр.

С оглед изучаване и измерване параметрите на дейността в областта на пътническият транспорт се използват като основни измервателни единици - брой пътници и пътникокилометър. Пътникокилометър е мерна единица, която измерва¹⁰:

- в железопътния транспорт транспортирането на един пътник по железен път на разстояние един километър,
- в автомобилния транспорт превозването по шосе на един пътник на разстояние един километър,
- във водния транспорт придвижването на един пътник по вътрешни водни пътища на един километър или придвижването на един пътник на търговски кораб на един километър,
- във въздушния транспорт превозването на един пътник на разстояние един километър като разстоянието, което се взема предвид за всички транспортни варианти е разстоянието, което действително е пропътувано от пътника.

Измерителите могат да бъдат допълнени с разполагаем пътникокилометър, изпълнени пътникокилометри, използване на пътническият капацитет, гъстота и сезонност на пътническите превози, подвижност на населението и др., както и да бъдат систематизирани по видове транспорт, с оглед отчитане особеностите на извършваната дейност като например във въздушния транспорт и в транспорта по вътрешни водни пътища се използва разполагаемо

⁵ Сергеев, В. И. Корпоративная логистика. 300 ответов на вопросы профессионалов. Москва: Инфра – М, 2004, с. 303.

⁶ Уотърс, Д. Логистика. Москва: Юнити, 2003, с. 439.

⁷ Транспортен енциклопедичен речник. София: Венел, 1995.

⁸ Глосар за транспортна статистика. Документ, изготвен от работна група по транспортна статистика на секретариатите на Евростат, МТФ, ИКЕ на ООН, Четвърто издание, май 2008, с. 30, 63, 136, 158.

⁹ Цит. съч. Глосар за транспортна статистика, с. 29, 62, 91, 134, 158.

¹⁰ Цит. съч. Глосар за транспортна статистика, с. 30, 63, 92, 137, 160.

кресло-километър, във въздушния транспорт се измерва общ брой пътнически места, които са на разположение за продажба за въздухоплавателното средство, обслужващо етап на полет между двойка летища и пр.

Превозването на пътници има не само икономическо значение, то е свързано с всички сфери на живот и освен, че следва да добавя стойност към обществото, то трябва да бъде и достъпно за всеки. Правилната организация на транспортните процеси осигурява конституционното право на хората да упражняват труд, да посещават културни, природни и исторически забележителности, да организират своя отход, да участват в събития с политически, научен, творчески, образователен, търговски и прочие характер. Следователно, движението на човешките потоци е от особено значение както за отделните индивиди, така и за организациите със стопанско, културно, политическо, научно и друго значение, което определя и важната роля на отделните видове транспорт в осъществяването на тези премествания.

Според В. Бакалова особено висок е относителният дял на пътническите превози във въздушния и автомобилния транспорт, докато в железопътния те отстъпват по обем на товарната превозна дейност, а във водния транспорт играят сравнително малко роля¹¹. Данните на НСИ за България действително очертават подобна тенденция (вж. табл. 1 и фиг. 1 и 2).

В края на изследвания период (2011 – 2012 г.) се наблюдава спад в интереса към сухопътния транспорт като цяло, в т. ч. и към автомобилния и към железопътния.

Таблица 1

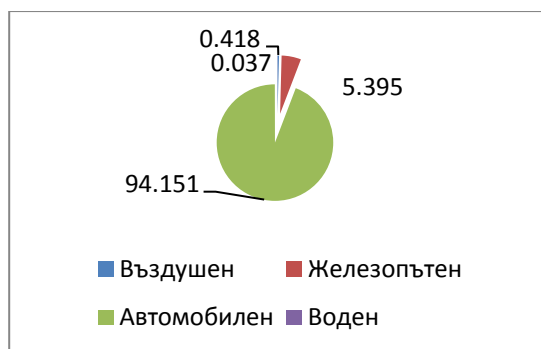
Превозени пътници и извършена работа по видове транспорт за периода 2007 – 2012 г.

Вид на транспорта	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Общо по видове транспорт	Отн. дял за периода в %
	Превозени пътници - хиляди							
Въздушен	2237	2636	2184	2327	2693	2211	14288	0,418
Сухопътен в т. ч.	628162	623544	567808	546536	517254	518148	3401452	99,545
Железопътен	33283	33758	31360	30102	29308	26523	184334	5,395
Автомобилен	594879	589786	536448	516434	487946	491625	3217118	94,151
Воден в т. ч.	243	253	240	166	175	195	1272	0,037
Речен	232	246	237	149	162	*	1026	0,030
Морски	11	7	3	17	13	*	51	0,001
Общо по години	630642	626433	570232	549029	520122	26698	3416992	
	Извършена работа - млн. пкм							
Въздушен	3892	4467	3713	4275	4496	3528	24371	22,750
Сухопътен в т. ч.	15995	16174	12594	12713	12910	12358	82744	77,241
Железопътен	2423	2335	2144	2100	2068	1876	12946	12,085
Автомобилен	13572	13839	10450	10613	10842	10482	69798	65,156
Воден в т. ч.	1	1	1	2	2	3	10	0,009
Речен	0,3	0,3	0,3	0,2	0,2	*	1,3	0,001
Морски	0,7	0,7	0,7	0,8	0,8	*	3,7	0,003
Общо по години	19888	20642	16308	16990	17408	15889	107125	

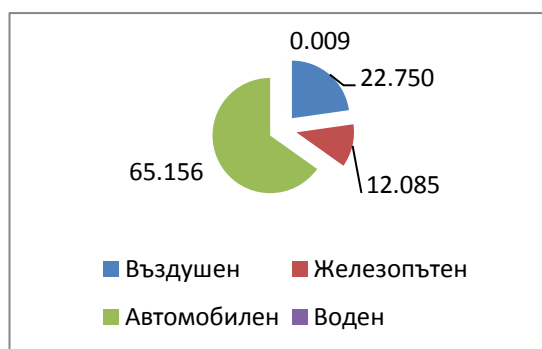
Източник: по данни от НСИ.

* За 2012 г. липсват данни от НСИ за превозени пътници и извършена работа от морски и речен транспорт.

¹¹ Бакалова, В., Николова, Хр. Икономика на транспорта, София: УИ „Стопанство“, 2010, с. 61.



Фиг. 1 Относителен дял на превозени пътници за периода 2007 – 2012 г.



Фиг. 2 Относителен дял на извършена работа за периода 2007 – 2012 г.

Железопътен транспорт

Според Доклад за качество на извършваните превозни услуги съгласно изискванията по чл. 28 от Регламент №1371/2007 Януари - Декември 2012 г., изготвен от „БДЖ – пътнически превози“ ЕООД, пътниците са отправили през 2012 г. общо 395 оплаквания. Причините за постъпилите жалби са свързани с:

- отменени поради оптимизирането на транспортния график влакове, както и произтичащите или свързани закъснения и неудобства при пътуване (33 %);
- липсата на адекватна климатизация на влака (топло/студено) и свързани с това неудобства при пътуване. Ниска хигиена на вагоните и санитарните възли (7 %);
- неадекватен брой вагони, несъобразен с пътничкопотока – прекалено малко вагони в състава на влакове. Тук също са включени жалби, свързани с остаряла техника, липса на спални и бюфет вагони и т. н. (8 %);
- некоректно или нелюбезно държание от страна на служители, както и некоректно издаване на билети (15 %);
- издаването на билети във влака след качване от необслужвана спирка (22 %);
- издаването от БДЖ карти за намаление при пътуване (всички категории), както и жалби, свързани с издаване на билети (особено двупосочни) (11 %);
- други – единични случаи на жалби, дефинирани по различен начин (предложения, насоки, съвети), оплаквания от неточности в сайта на БДЖ, оплаквания свързани с електронните табла и системата за оповестяване и др. (4 %).

Най-много от получените жалби и сигнали през годината са свързани с неудобно разписание и оптимизиране на транспортната схема, недоволство от въведената продажба на билети от влакови касиери, неизпълнение на служебните задължения и нелюбезно отношение от страна на служителите от превозните бригади и от билетни каси и др., липса на вентилация във вагоните, пренаселеност на влаковете.

Таблица 2

Обобщени данни за възстановени суми на пътници с международни железопътни превозни документи през 2012 г.

Възстановени суми и изплатени рекламации на клиенти	
- брой	28
- сума /лв./	7193,50
Основание	
- отменени влакове	68%
- липса на първокласен вагон за международно съобщение	4%
- лоши метеорологични условия	29%

Източник: „БДЖ – пътнически превози“ ЕООД.

В таблица 2 са посочени данни за възстановените суми на пътници с международни железопътни превозни документи за 2012 г.

Основните причините за направените рекламации са три: отменени влакове, липса на първокласен вагон и лоши метеорологични условия. Очевидно 29 % от възстановените суми са по причини, независещи от компанията, към които тактически фирмата е имала възможност единствено да се приспособи, но независимо от евентуално предприетите действия, клиентите са останали неудовлетворени. Останалите 72 % са изцяло вътрешно-фирмени фактори, които са довели до понижаване нивата на обслужване и до постъпване на жалби от страна на пътниците. Можем да отбележим, че в абсолютна сума недоволните клиенти, които официално са подали оплаквания е необезпокояваща, но спадът в използването на влакове при миграцията на населението трябва да се отчете като тревожен, предвид предимствата на тази транспортна алтернатива пред останалите видове транспорт в световен мащаб – природошадяща, бърза, комфортна.

Автомобилен транспорт

Интересът към автомобилния транспорт в България от страна на населението отчита известни нива на снижение спрямо 2007 г. Причината за този факт се свързва главно с намаляване мобилността на гражданите по икономически съображения, понеже не се регистрира пренасочване на пътничекотока към други транспортни варианти.

През последните години се наблюдава засилване на интереса към автобусния транспорт при осъществяване превоза на пътници по шосе, което се обяснява с неговите главни предимства в сравнение с останалите видове пътнически транспорт: голяма маневреност при движение, възможност за бързо изменение на маршрутите, малки първоначални капитални вложения, ефективно му функциониране при различните диапазони на пътничекотоците.

В тази връзка от юридическа гледна точка се регламентират няколко вида превози, които се характеризират със свои особености¹²:

- „Случайни автобусни превози“ са превозите на предварително определена група пътници без промяна в състава на групата от началния до крайния пункт по предварително заявени условия и които не са обхванати нито от определението за редовни превози или за специални редовни превози, нито от определението за совалкови превози. Тези превози може да се извършват с определена честота, без да губят качеството си на случайни превози.

- „Редовни превози“ са превозите на пътници, извършвани с определена честота и по определени маршрути, като вземането или оставянето на пътници става на предварително определени места за спиране. Редовните превози може да се подчиняват на изискването за задължително спазване на предварително установени разписания и тарифи. „Специални редовни превози“ са превозите, независимо от организатора им, извършвани само по отношение на определени категории пътници, с изключение на всички останали пътници, при условие че се спазват изискванията. Специалните редовни превози включват: превоз на работници от и до дома и работното място; превоз на ученици и студенти от и до учебното заведение.

- „Совалкови превози“ са превозите, при които чрез повтарящи се прави и обратни пътувания се извършва превоз на предварително съставени групи от пътници от определен отправен пункт до определен краен пункт. Всяка група от пътници, извършила пътуването в права посока, се превозва обратно до отправния пункт от същия превозвач. Отправният пункт и крайният пункт означават мястото, откъдето пътуването започва, и мястото, където пътуването завършва, включително околността в радиус от 50 км във всеки от двата случая. По време на совалковия превоз не могат да се вземат или да се оставят пътници. При серия от совалкови превози първото пътуване в обратна посока и последното пътуване в права посока са празни

¹² Вж. по-подробно: Спогодба за международни случайни превози на пътници, извършвани с автобуси (ИНТЕРБУС). Ратифицирана със закон, приет от 39-то НС на 7.11.2002 г. - ДВ, бр. 107 от 15.11.2002 г. Издадена от Министерството на транспорта и съобщенията, обн., ДВ, бр. 18 от 25.02.2003 г., в сила от 1.03.2003 г. и Закона за автомобилните превози.

курсове. Дадена транспортна дейност се определя като совалков превоз и в случаите, когато със съгласието на компетентните власти на договарящата се страна или страни: пътници пътуват в обратна посока с друга група или с друг превозвач; по време на пътуването се вземат или оставят пътници; при серия от совалкови превози първото пътуване в права посока и последното пътуване в обратна посока са празни курсове.

Транспортирането на пътници се отличава с изисквания, които са специфични и строго контролирани, особено когато пътуващите са деца. Те се регламентират в Закон за автомобилните превози¹³:

Чл. 23а. Случайните превози на деца и/или ученици се извършват само през светлата част на денонощието с автобуси, за които има издадено удостоверение за категоризация по системата за международна класификация на автобусите за туризъм на Международния съюз по автомобилен транспорт (IRU).

Чл. 23б. (1) Специализираните, случайните и превозите за собствена сметка на деца и/или ученици се извършват от водачи, които притежават най-малко две години професионален опит като водачи на автобус и са на възраст не по-малка от 25 години.

(2) Специализираните, случайните и превозите за собствена сметка на деца и/или ученици се извършват с автобуси, за които има издадено удостоверение за преминал допълнителен преглед за проверка на оборудването им.

В случаите, когато се организира пътуване над 2000 км задължително моторното превозно средство трябва да пътува с двама шофьори.

По отношение на специализирания туристически автотранспорт категоризирането на автобусите се извършва от Асоциацията на българските предприятия за международни превози по пътищата. Определянето на категорията се осъществява чрез ежегодни прегледи, като категориите биват:

- една звезда – автобуси с ниска степен на комфорт;
- две звезди с по-висока степен на комфорт и по-добро вътрешно обзавеждане;
- три звезди – сравнително висок комфорт предназначен за средни разстояния;
- четири звезди – луксозни автобуси и са предназначени за задгранични превози.

Категоризирането се извършва на базата на няколко групи качествени показатели:

- първата група е пространството на тялото – разстоянието между седалките;
- втората – удобство на тялото и ергономичност;
- трета група – микроклимат на салона;
- четвърта – предоставяне на допълнителни услуги като напитки, тоалет и др.;
- пета група – закрити багажни помещения.

Стриктното спазване на всички изисквания при организацията на пътувания, в които участват хора, е от особено значение за тяхната сигурност и безопасност.

Въздушен транспорт

Въздушният транспорт е все по-предпочитан, особено на дълги разстояния. Пътниците често избират да платят по-висока цена, но да спестят време и да си осигурят комфорт при пътуване. Наблюдава се нарастване на интереса към въздухоплаването, което може да се свърже и с прилагането на идеята на нискотарифните авиокомпани, които по същество значително съкращават разходите за обслужване на полетите и клиентите без това да застрашава безопасността на пътниците. Основните разходи, които превозвачите спестяват са свързани с:

- летищните такси и поради това те кацат на отдалечени летища;
- извършването на полети с големи самолети (150-250 места), което им позволява да намалят разходите за един пътник;
- липсата на летищно обслужване като превоз от терминала до самолета, прехвърляне на трансферен багаж и пр.;

¹³ Закон за автомобилните превози, в сила от 17.09.1999 г., изм. ДВ. бр.23 от 8 Март 2013 г.

- отсъствието на борда на самолета на храна и напитки или предлагането им, но срещу допълнително заплащане;
- издаване само електронни билети, които се заплащат най-често през Интернет.

В тази връзка следва да откروим някои предимства и недостатъци на този вид пътнически превози. Като предимства можем да изтъкнем:

- чувствително по-ниската цена на билета от тези на стандартните авиокомпаниии при навременното закупуване;
- достъпно за клиента ценообразуването, тъй като билетите се продават като еднопосочни;
- възможност за промяна на имената в дадена резервация срещу допълнително заплащане;
- опция за нанасяне на промени по дадено пътуване до няколко часа преди излитането на самолета срещу съответно заплащане;
- осигурен 24 часов достъп до системите за резервации и заплащане чрез Интернет.

Недостатъците на нискотарифните пътнически превози най-общо могат да се сведат до:

- оскъпяване и удължаване на пътуването в резултат на необходимостта от осигуряване на допълнителен транспорт от второстепенните летища до градовете;
- допълнително заплащане на осигурените услуги на борда на самолета;
- липса на предвидени трансферни полети, което затруднява пътниците от логистична гледна точка;
- в случай на пропуснат втори полет, пътникът губи билета по него, защото в такива ситуации авиокомпанията не носи отговорност;
- възможните промени на билет в кратък период преди отлитането са много скъпи – сумата за доплащане при промяна може да бъде няколко пъти по-висока от цената на билета;
- парите за закупен билет не се връщат;
- осъществяването на полетите обикновено е извън пиковите за летищата часове - много рано сутрин или много късно вечер;
- необходимото време за прекачване е много повече, отколкото с обикновените авиокомпаниии.

В контекста на неблагоприятните икономически условия в световен мащаб нискотарифните авиокомпаниии набират все по-голяма популярност, което обяснява и нарасналия интерес на пътниците към този транспорт.

Воден транспорт

Водният транспорт, в своите две разновидности морски и речен, не се откроява с голяма популярност сред пътуващите българи. Независимо, че страната ни е с излаз на Черно море пътниците, които избират тази алтернатива за периода 2007 – 2012 г. варират от 3 хил. през 2009 г. до 17 хил. през 2010 г. (като липсват данни за 2012 г.). Сравнено с останалите видове транспорт тук пътниците са в пъти по-малко. Относително по-предпочитан е речният транспорт, към който също се отчита слаб интерес.

Посочените факти се намират в противовес с последните насоки на европейската транспортна политика, които са подчинени на изграждане на устойчива транспортна система, отговаряща на икономическите, социалните и екологичните потребности, която да е напълно интегрирана и конкурентоспособна, т. е. целта е постигане на „по-зелен“ транспорт. Именно водният транспорт предоставя значителни възможности, свързани с повишаване на ефективността и подобряване на екологичните показатели. Значението, което имат морските пространства за социално-икономическото развитие на Европа, налага съгласуването на целите на транспортната политика с тези на интегрираната морска политика за Европейския съюз.

Значението на България за развитието на европейската транспортна мрежа е сериозно предвид факта, че през територията на страната преминават пет транспортни коридора, има две големи морски и четири големи речни пристанища. Три от тях стъпват на централната, останалите на разширената TEN-T мрежа. Четири речни пристанища са по коридор VII, а едно от морските – на коридор VIII.

През 2012 г. Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията стартира редица процедури за отдаване на концесия на речни и морски пристанища, за голяма част от които вече има избрани концесионери¹⁴.

Паралелно с това се работи и по редица проекти, свързани с подобряване на корабоплаването по морските и вътрешните водни пътища, които се финансират с европейски средства по оперативна програма „Транспорт“. Предстои да бъдат завършени проектите за проектиране и внедряване на географска информационна система за управление на пристанищната инфраструктура, „Информационна система за управление на трафика на плавателните съдове“ (VTMIS), „Създаване на речна информационна система в българския участък на река Дунав“ (БУЛРИС) и др.

В следващия програмен период приоритетно средствата ще бъдат насочвани към подобряване на корабоплаването по р. Дунав (удълбочаване, изграждане на буни, укрепване на бреговете и закупуване на техника за поддържане на корабоплавателния път), изграждане на мултиmodalни терминали в Бургас, Видин и Русе, внедряване на интелигентни системи за управление на трафика във водния транспорт.

Всички тези мерки ще доведат до повишаване експлоатационните параметри на водните басейни и прилежаща им инфраструктура, с което ще се увеличи интензитетът на преминаващите товарни и пътничкопотоци през страната.

В заключение можем да очертаем очакванията, които в един бъдещ период са насочени към по-високите изисквания на пътниците към отделните видове транспорт и възможността те да намерят отражение в реални решения, свързани с:

- повишаване скоростта на движение, което да бъде резултат от конструктивни действия, насочени към актуализиране състоянието на транспортните средства и инфраструктурните обекти, с което да се допринесе за повишаване на икономическата и социална ефективност на транспортния сектор. Тези мерки ще допринесат не само за намаляване на разходите в стопанския сектор, но и ще реализират икономии от време на пътуващите и ще увеличат тяхното свободно време, предназначено за отдих и рекреация, за социални контакти извън трудовата среда, за културни мероприятия и пр.
- повишаване регулярността и безопасността на транспортните средства, което изисква обновяване на транспортния парк от автомобили, влакове, самолети и кораби.
- предлагане на редица допълнителни услуги по желание на клиента в зависимост от цената, която е готов да плати.
- повишаване нивата на обслужване на клиентите, които се намират в причинно-следствена връзка и обусловеност от материално-техническата база (транспортни средства и инфраструктура) и персоналното отношение на ангажирания персонал към клиента.

Пътническите превози все повече ще се подчиняват на субективния фактор, което ще допринесе за подобряване на условията за пътуване и нивото на транспортно обслужване на населението.

Използвана литература

1. Аврамов, П. Икономика на транспорта. София: Печатница при ВВТУ „Т. Каблешков“;
2. Бакалова, В., Николова, Хр. Икономика на транспорта, София: УИ „Стопанство“, 2010;
3. Глосар за транспортна статистика. Документ, изготвен от работна група по транспортна статистика на секретариатите на Евростат, МТФ, ИКЕ на ООН, Четвърто издание, май 2008;
4. Дмитриев, А., Афансьев, М. Логистика транспортно-експедиторских услуг. Издателство Санкт-Петербургского государственного университета экономики и финансов, 2010;

¹⁴ Ценова, С. „Българският воден транспорт в европейския пазар“. // Строителство градът, бр. 14, 08.04.2013 г.

5. Канке, Ал., Кошечая, Ир. Логистика. Москва: Форум – ИНФРА – М, 2005;
6. Сергеев, В. И. Корпоративная логистика. 300 ответов на вопросы профессионалов. Москва: Инфра – М, 2004;
7. Транспортен енциклопедичен речник. София: Венел, 1995;
8. Уотърс, Д. Логистика. Москва: Юнити, 2003;
9. Федоров, Л. С. и др. Общий курс транспортной логистики. Москва: КНОРУС, 2013;
10. Ценова, С. „Българският воден транспорт в европейския пазар“. // Строителство градът, бр. 14, 08.04.2013.

За контакти:

Доц. д-р Донка Желязкова
Икономически университет – Варна
d_zhelyazkova@ue-varna.bg