

**СОЦИАЛНО-ИКОНОМИЧЕСКА РОЛЯ НА ПЪТНИЧЕСКИТЕ  
ПРЕВОЗИ И ФАКТОРИ, ОПРЕДЕЛЯЩИ ТЯХНОТО  
ТЪРСЕНЕ**

**Илия Гътовски, Даниел Йорданов**

**THE SOCIO-ECONOMIC ROLE OF PASSENGER FREIGHTS  
AND THE FACTORS THAT DETERMINE THE DEMAND  
FOR THEM**

**Iliya Gatovski<sup>1</sup>, Daniel Yordanov<sup>2</sup>**

Received: 09.04.2018, Accepted: 30.04.2018

---

**Abstract**

*Well-organized and high-quality passenger transport ensures the normal functioning of Bulgaria's national economy and satisfies the population's travel needs. It is closely related to all fields of public service for the population and it is a necessary prerequisite for using all types of services provided by commercial, socio-domestic service and tourism.*

*The demand for passenger freights is formed under the influence of multiple factors of a different nature, which form the surrounding environment and have a different effect on them, which in turn necessitates their selection and classification.*

**Keywords:** *socio-economic role, passenger transport, transport needs, factors that influence the demand for passenger transport services*

**JEL Codes:** *R40, R41, R49*

---

**ВЪВЕДЕНИЕ**

В социално-икономическия живот на страната ни пътническият транспорт заема важно място, предимно поради нейните природни дадености и географско положение. Транспортът е неразривно звено от организацията на икономическите, социалните, културните и други

---

<sup>1</sup> University of National and World Economy, Economics of Transport and Energy Department, Chief Assist. Dr., gatovski@unwe.bg

<sup>2</sup> University of National and World Economy, Economics of Transport and Energy Department, Chief Assist. Dr., dyordanov@unwe.bg

области на страната. Той осигурява придвижването, свързано с производствени и лични потребности, обединява в единен комплекс отдалечени територии, стимулира социално-икономическия и научно-техническият прогрес. Пътническият транспорт удовлетворява една от най-осъзнатите човешки потребности, а именно – потребността от пътуване, превоз и общуване между хората. Основният принос на транспорта за бъдещото обществено развитие трябва да се базира на взаимодействието му с другите стопански отрасли и осигуряване на високо жизнено равнище на населението. Например бъдещата транспортна система на града трябва да цели подобряване на ефективността и сигурността на превоза и като цяло да бъде насочена към повишаване на привлекателността и качеството на градската среда, а оценката на транспортните разходи и ползи да се базира, предвид социалната цена в широк аспект (Цветкова, 2018, с. 425).

Върху потребностите на населението от пътувания оказват влияние голям брой фактори, които се различават по произход и сила на действие, под влиянието на които се формират и изменят потребностите на населението от пътувания. С други думи, те са причините, движещите сили на протичащите процеси, това, което подготвя, определя и създава предпоставки за дадено явление. Днес не съществуват много изследвания по отношение на връзката между пътуването, качеството на живот и благополучието. Стандартните изследвания и модели за качеството на живота не включват туризма (или пътуването) като опция за свободното време или за почивка (Великова, 2015, с. 6).

Факторите проявяват действието си при определени условия, които в съвкупност формират обкръжаващата ги среда. Средата може да стесни или стимулира действието на отделните фактори; например в условията на пазарна икономика значително се засилва действието на някои демографски процеси като вътрешна и външна миграция на населението, в сравнение с условията на централно управляваната икономика.

Наличието на множество фактори поставя проблема за техния подбор и класификация. Класификацията на факторите по определени признаци е необходимо условие за установяването на общия им брой, за правилната оценка на всеки от тях, за степенуването на значението им и за определянето на влиянието им върху явлението, което формират, т.е. върху потребностите на населението от пътувания (Цветкова, 2016, с. 29).

## **СЪЩНОСТ И СОЦИАЛНО-ИКОНОМИЧЕСКА РОЛЯ НА ПЪТНИЧЕСКИЯ ТРАНСПОРТ**

В съответствие с българското законодателство транспортната дейност се отнася към сферата на услугите, макар някои видове придвижване да са тясно свързани с непосредственото производство на материални блага, с реалната икономика.

Услугите са нематериални продукти, които включват дело, дейност или усилие, които не могат да се притежават. Трябва да се отбележи, че доста малко продукти могат да се класифицират като чиста стока или чиста услуга. Повечето услуги съдържат и стокови и продуктови компоненти. Един компонент обаче ще преобладава и той определя дали продукта е стока, услуга или идея. Материално доминирани продукти са стоки, а нематериално доминирани – услуги. Така че, услугите в това число и транспортните се определят като нематериално доминирани продукти, които са резултат от прилагането на човешки и механични усилия към хората и предметите (Цветкова, 2009, с. 41).

По своята същност пътническите превози са специфичен “транспортен продукт”, който се различава от превоза на товари или производството на друг вид стока. Превозването на пътниците задоволява една от основните потребности на хората – потребността от пространствено придвижване към едно или друго място. Това придвижване се осъществява с помощта на транспортни средства и по същество представлява производствена дейност, която създава стойност и потребителна стойност (Василев, 1997, с. 49).

Същевременно обект на превозването е самият човек, който едновременно е и носител (субект), консуматор на потребността. По такъв начин между субекта и обекта няма нито времево, нито пространствено разграничение, каквото може да съществува при производството и потреблението на друг вид стока. Като се изхожда от общоприетата постановка, че резултатите, свързани с производството на стоките и услугите по своята същност са икономически а резултатите, свързани с потреблението на стоките и услугите – социални, т.е. насочени към задоволяване на материалните и духовните потребности на човека и повишаване на неговото жизнено равнище, то очевидно в случая

едновременно възникват икономически и социални резултати (ефекти). Икономическият ефект е свързан със самото превозване (преместване) на пътника, а социалният – с потреблението на превоза, т.е. с получаването на услугата от пътника, изразяващо се в доставянето му на определено място. Тези ефекти са преки, непосредствено свързани с производствения процес. Но с извършването на превоза възникват и вторични (косвени) ефекти, които се изразяват във въздействието, което се оказва върху протичането на много икономически и социални явления и процеси в обществото. Това се дължи на факта, че пътуването само по себе си, не е крайна цел, с изключение до известна степен на екскурзионните пътувания, а средство за постигане на други цели, задоволяването на други потребности – от трудова дейност, придобиването на различни предмети за потребление, почивка, отдих и възстановяване на силите, културни развлечения и т.н. Голямо влияние върху косвения ефект оказва качеството на пътническите превози. Например повишаването на скоростта при извършването на служебни пътувания (делови, бизнес-пътувания) довежда до увеличаване на работното време, а подобряването на условията за пътуване на работниците и служителите, намалява транспортната умора и оказва благоприятно влияние върху тяхното настроение, което съдейства за увеличаване на производителността на труда. По своята същност косвеният ефект също е икономически и социален. Получаването на икономически и социални ефекти (преки и косвени) при извършването на пътническите превози да се разграничат и два аспекта на ефективността – икономическа и социална ефективност (Василев, 1997, с. 49).

Според Цветкова “пътническите превози играят важна роля в стопанския живот на всяка териториално единица. Чрез тях се реализира непосредствено придвижване на работниците и служителите от местоживеене до местоработата им и обратно. От тази гледна точка добре организиранят и редовен градски пътнически транспорт е изключително важна предпоставка за нормалната работа на всички отрасли в националната икономика. Качеството на извършваните пътнически превози оказва непосредствено влияние върху психическото и физическото състояние на трудещите се и върху нагласите им” (Цветкова, 2016, с. 9).

## **ФАКТОРИ ВЛИЯЕЩИ ВЪРХУ ТЪРСЕНЕТО НА ПЪТНИЧЕСКИ ТРАНСПОРТНИ УСЛУГИ**

Търсенето на пътнически превози се определя от действието на различни фактори. По-голямата част от тях има качествен характер и само някои от тях подлежат на количествена оценка.

Особено сложно е да се даде количествена оценка на социалните фактори, тъй като поведението на човек като потребител на услуги и участник в социалните процеси има и тази важна особеност, че то е детерминирано от личностни фактори. Индивидуалното, груповото и общественото съзнание разработват особена ценностна система от социални норми и йерархия на приоритетите в сферата на потреблението. В тези случаи възниква необходимостта от използването на оценки, изводи и заключения на експерти по съответните въпроси.

**Политически фактори** - към политическите фактори, влияещи на транспортното движение на населението във вътрешното и международното съобщение, се отнасят следните: равнището на стабилност на политическата обстановка в страната и отделни области; приоритетите на държавната политика в областта на развитието на транспорта; позицията на централната власт по отношение на развитието на различни райони и общини; националната държавна политика в областта на външноикономическите и културните връзки; характерът на отношенията на Република България с другите страни.

Съществените промени в политическия, икономическия и социалния живот на страната ни, участието ѝ в интеграционните процеси на европейския пазар, породиха необходимостта от коренно реформиране на транспортния комплекс. Навлизане на страната ни на международния пазар и укрепването на политическите и външноикономически позиции оказват важно влияние върху обема и географията на пътническите превози. Процесът на интеграция на България в европейския пазар има обективен характер и отразява промените във външната политика на държавата ни, които са резултат от много и най-разнообразни фактори, сред които са промените в политическия режим и преходът към пазарно стопанство.

Към най-значимите на съвременния етап фактори, определящи транспортната подвижност на населението в международния транспорт, трябва да бъдат отнесени:

- Либерализацията в сферата на външнотърговските отношения;
- Развитието на външноикономическите връзки, установяването на преки отношения на българските предприятия с промишлени и търговски чуждестранни фирми, създаването на българска територия на съвместни предприятия;
- Сътрудничеството в областта на подготовката на кадри и обучението на студенти и ученици в чужбина;
- Развитието на туристическия и културния обмен между страните.

**Икономически фактори** - икономическата и финансови криза през последните години доведе до спад в производството във всички сектори на икономиката. Следствие от това бяха освобождаването на работни места, растежът на безработицата, трудностите при трудоустрояване и др. Процесите на търсене на работни места и на стабилно заплащане през последните години доведоха до високо нарастване на равнището на миграция на населението.

Миграционното движение е един от факторите, оказали влияние върху транспортната подвижност на населението както вътре в страната, така и в международен мащаб. Днес миграционните процеси протичат:

- на външно равнище (извън територията на нашата страна);
- на вътрешно равнище (под формата на териториално преместване на население от една област в друга, от селата към градовете).

Особен вид трудова миграция е ежедневното придвижване на работна сила до местоработата в обратното направление. Данните за този вид миграция имат голямо значение при прогнозиране на развитието на пътническият градски и извънградски транспорт, тъй като превозът на тази категория население се осъществява основно с извънградски и местен транспорт.

**Демографски фактори** - при определяне на необходимия обем превози населението трябва да се разглежда не само като активен участник в производството и основна производителна сила в обществото, но и като основен потребител на стоки и услуги (в т.ч. и транспортни).

Числеността на населението в страната или в отделна област (община, град, село) е един от основните фактори, влияещи върху обема на пътническите превози. Изучаването на динамиката на демографските показатели във връзка с данните за социално-икономическото развитие позволява изследването на проблема за подвижността на населението като цяло в страната и в границите на определени територии.

Количествената оценка за степента на влияние на демографските фактори върху транспортната подвижност изисква наличието на широк спектър от информация за числеността на населението:

- постоянно и налично;
- градско и селско;
- икономически активно и пасивно.

Характерът на транспортната подвижност и структурата на потребителското търсене на транспортни услуги са различни за градските и селските райони. В структурата на потребителското търсене на транспортни услуги при градското население преобладават деловите, туристическите и пътувания с цел почивка. За селските райони са характерни ограниченост на сферата на заетост, ниска социално-професионална мобилност, слаба социална защита на безработните и др. Пътническият транспорт в дадения сектор от икономиката основно осигурява ежедневната трудова миграция „село – град - село”.

**Социални фактори** - стратегията на развитие и икономическа политика в сферата на пътническият транспорт трябва да се определят на основата на знанията за закономерностите на формиране на обществените потребности като цяло и на отделни социални слоеве от населението (работници, служители, студенти и ученици, пенсионери, домакини и т.н.) по отношение на транспортните услуги.

Ролята на пътническият транспорт за повишаване на културно-образователното равнище на населението се проявява, на първо място чрез подобряване на достъпа до учебните заведения и културните обекти за цялото население, независимо от мястото на живеене. На второ място развитието на пътническият транспорт е важно условие за уедряване на обектите за културата и образованието, което създава предпоставки за повишаване на тяхната ефективност (Цветкова, 2016, с. 34).

Структурата на потребителските разходи (стоки и услуги), вкл. транспортни, е съществено диференцирана по социални групи население с различни доходи. Високодоходната група население има възможност да не контролира разходите си за потребление, действайки на принципа „колкото е нужно, толкова ще купим“. Според данни на социолозите представителите на „средната“ група от населението могат да си позволят да пътуват и да ползват платени услуги. Най-слабо осигуреното население (с парични доходи под жизнения минимум) почти всичките си средства харчи за прехрана като удовлетворява потребностите от продукти в най-добрия случай на равнището на физиологичните норми.

През последните години социолозите отбелязват нарастване на ролята на услугите в съвкупното потребление. Оценката им има известна специфика. Услугите са особен вид потребителна стойност, съществуваща под формата на полезна дейност за човека и обществото. Степента на необходимост от услуги в много отношения зависи от показателите за жизненото равнище на населението. Пазарната икономика е икономика на масовото потребление като потребителят е „кралят“ на пазара с неговите пазарни закони: нищо не трябва да се произвежда, без да се взема предвид предстоящото потребление.

В съвременното общество социолозите подразделят четири жизненни равнища на населението:

- благополучие (ползване на блага, осигуряващи всеобщото развитие на човека);
- нормален (рационално потребление по научнообосновани норми, които осигуряват на човека възстановяване на неговите физически и интелектуални сили);
- бедност (потребление на блага на равнище запазване на работоспособността);
- нищета (минимално допустим според биологичните критерии набор от блага и услуги, потреблението на които единствено позволява поддържането на човешката жизнеспособност).

Услугите на пътническият транспорт са част от потребителските услуги, предлагани на населението. Като елемент от системата те отразяват общите закономерности на потребление, от една страна, и притежават своите специфични тенденции и характеристики, от друга.



Изследването на търсенето на услуги от пътнически транспорт е важна задача на маркетинговите изследвания на всички равнища на управление на превозите – национално, регионално и местно.

Степента на транспортна подвижност, изискванията за качество и комфорт на пътуването за населението са различни. Основен критерий при избора на вариант на пътуване за болшинството пътници е цената на билета, която в съответствие с действащите тарифни правила зависи при жп транспорта от категорията на влака и типа вагон. Потенциалното търсене на транспортни услуги може да бъде получено непосредствено от различни социални групи от населението посредством анкетиране, т.е. на основата на специално организирани изборни изследвания. Практическата насоченост на социологичния анализ се състои в разширяване на степента на информираност и създаване на база от данни за вземане на решения, насочени към повишаване на културата и качеството на обслужване на пътниците, максимално удовлетворяване на изискванията им към транспорта.

**Фактори за екологична безопасност** - съвременната политика на държавата в областта на опазване на околната среда и осигуряване на екологично устойчиво развитие на икономиката се основава на принципа за здравяване на екологичната обстановка, съчетаването на законодателни и административни методи в предотвратяването на замърсяването на околната среда, ефективно участие в международното и междурегионалното сътрудничество за решаване на българските и международните проблеми, свързани с безопасността и оцеляването на човечеството. Значителна роля за създаването на екологично благоприятни условия за живот принадлежи на транспорта. Проблемите по опазването на околната среда по отношение на транспорта трябва да се разглеждат в следните аспекти.

**Първо**, стабилността в работата на транспорта много зависи от факторите за екологична безопасност с техногенен, природен характер. Стратегията за предотвратяване на възникването на извънредни ситуации в транспорта предполага недопускането на действия или процеси, които представляват пряка заплаха за живота и здравето на пътника.

**Второ**, участието си в създаването на БВП транспортът реализира посредством система за предоставяне на платени услуги на населението.

Формирането на структурата на търсенето и предлагането на услуги трябва да се осъществява и да е съвместимо с принципите за ресурсоспестяване и екологичните приоритети.

Състоянието на околната среда влияе върху цял спектър от демографски показатели: равнището на раждаемост и смъртност, естествения прираст на населението, средната продължителност на живот, характера на заболяванията и инвалидността.

И макар с достатъчна степен на достоверност да не може да се оцени делът на екологичните фактори в патогенезата на заболяванията, резултатите от изследванията свидетелстват за това, че замърсяването на околната среда води до изменения, които представляват потенциална опасност за живота и здравето на хората. Негативната тенденция на намаляване на числеността на населението в страната ни според оценките на демографите ще бъде запазена и в перспектива, което несъмнено ще окаже влияние върху показателите за работа на пътническия транспорт.

**Международни фактори** - в по-дългосрочна перспектива тенденцията за глобализация на световната икономика се очаква да продължи и българската икономика и транспортния сектор трябва да се подготвят да посрещнат това предизвикателство и да се възползват от нарастващите възможности. В същото време повишените изисквания за гарантиране на по-голяма сигурност на превозите ще повлияе върху транспортните и търговските потоци като ги пренасочи към “по-сигурните” транспортни мрежи и оператори. Това предполага активни действия за повишаване на сигурността на българската транспортна система и най-вече на пристанищата и летищата. Значението на сигурността е още по-голямо, предвид факта, че България отговаря за сигурността на 1647 км. външни за Общността граници.

Благоприятното географско положение на България само по себе си, предполага необходимостта от подобряване, поддържане и развитие на съществуващата инфраструктура. След присъединяване на България и Румъния към ЕС, поради отпадането на границите осезаемо се увеличи пътническия трафик между нашата страна и страните членки на Общността, като цяло и в частност между България, Румъния и Гърция. Отпадането на границите вече оказва положително влияние върху развитието на транспортен коридор IV и частично на коридор IX, а в

перспектива се очаква увеличаване на трафика и по коридорите VII, VIII и X.

Политическата стабилност на балканския регион и най-вече след изграждането на значими инфраструктурни обекти в региона на Югоизточна Европа – железопътният тунел под Босфора, както и комбинирания мост на р. Дунав при Видин - Калафат ще доведе до развитие на пътническите превози и като цяло увеличаване търсенето на транспортни услуги.

**Национални фактори.** След първоначалната интеграция и преодоляване на последиците от световната икономическа криза, се прогнозира устойчиво икономическо развитие до 2020 г. и ръст на транспортното търсене. Перспективите в развитието на селското стопанство, предполагат запазване и дори известен ръст на търсенето на транспортни услуги в полза на автомобилния транспорт.

В резултат от по-нататъшното развитие на страната, като една от основните европейски туристически дестинации, може да доведе до продължение на плавното нарастване на международните пътувания (основно с въздушен и автомобилен транспорт).

В средносрочна и дългосрочна перспектива може да се очаква и промяна на историческите стереотипи на социално поведение, което да доведе до ръст на редовните крайградски пътувания и на тези на средни разстояния, с цел образование или обучение. Това обаче налага необходимостта от изпреварващи действия за оптимизиране и интегриране на обществените превозни услуги с цел превенция на стихийното нарастване на пътуванията с лични автомобили и свързаните с тях проблеми от пренасищане на мрежата и социалните им въздействия (Цветкова, 2016, с. 34) .

Относително niskият жизнен стандарт ограничава мобилността на населението и в краткосрочна перспектива ще продължи да оказва негативно влияние върху интензивността на пътническия трафик. Наблюдаваните тенденции към увеличаване на БВП, на човек от населението, както и на средната годишна заплата в годините след членството ни в ЕС, предполага нарастване в търсенето на пътническите пътувания с частен и обществен транспорт в средно- и дългосрочна перспектива.

В краткосрочен и дългосрочен план екологичните проблеми създавани от транспорта, налагат обновяване на подвижния състав с енергийно ефективни и по-екологосъобразни превозни средства. Също така привеждането на транспортната инфраструктура в състояние, осигуряващо на превозните средства оптимален, по - екологичен и енергоспестяващ режим на работа. В дългосрочна перспектива повишената чувствителност на обществото към опазване на околната среда и необходимостта от намаляване на негативното въздействие на транспорта върху световния климат ще наложат строги изисквания за подбор и прилагане на мерки за намаляване употребата на фосилни горива и насърчаване масовото използване на алтернативни горива и енергия (водород, електроенергия) за превозните средства, за ограничаване нарастването на градския автомобилен трафик и за поощряване ползването на екологосъобразни те видове транспорт.

**Регионални фактори.** Балансирането между нуждите от инфраструктура и транспортни услуги на вътрешнорегионално ниво (район на планиране, област, община) изисква тясна координация между регионалното развитие от една страна и транспортния сектор от друга при ясното отчитане и степенуване на разходите и ползите за обществото и икономиката.

## **РАЗВИТИЕ НА ОБСЛУЖВАЩАТА СФЕРА И ТУРИЗМА**

Обслужващата сфера обхваща различни по характер дейности като търговия и обществено хранене, комунално-битово стопанство, здравеопазване, просвета, култура, административни услуги, съобщителни услуги и др. Развитието на обслужващата сфера за разлика от разгледаните досега фактори оказва по принцип задържащо влияние върху потребностите на населението от пътувания. Колкото по-голям е броят на обслужващите обекти и по-равномерно е тяхното териториално разположение, толкова по-малки са потребностите от пътувания с културно-битово предназначение, а в известна степен и с трудова цел, що се отнася до заетите лица в тези дейности.

През следващите години с развитието на пазарното стопанство ще се създават благоприятни условия за още по-бързо разрастване на дейностите

от обслужващата сфера и особено на търговията и общественото хранене, което ще засили и влиянието на този фактор за ограничаване нарастването на потребностите на населението от пътувания с културно-битово предназначение.

Развитието на туризма за разлика от развитието на дейностите от обслужващата сфера оказва влияние на нарастване на потребностите от пътувания. Нещо повече, развитието на международния и вътрешен туризъм се превръща през последното десетилетие в един от важните фактори, обуславящи нарастването на транспортната подвижност на населението и на обема на пътническите превози.

Според Великова (2015) в миналото хората са пътували главно по търговски или религиозни причини, а пътуването с цел отдих е било само за богатите. Днес хората пътуват по най-различни причини, включително бизнес, отдих, религия, култура, посещение на приятели и роднини, образование и здравеопазване. Средствата за транспорт са станали разнообразни и по-бързи, а транспортът става по-бърз, нови пътници се появяват и хората започват да пътуват на по-големи разстояния. Друга важна движеща сила за растежа е увеличаването и разширяването на средната класа и увеличаване на разполагаемия доход (Великова, 2015, с. 37).

През следващите години може да се очаква по-нататъшно развитие на туризма, дори с по-ускорени темпове от досегашните. Основанията за това са благоприятното географско разположение на нашата страна, подходящите природни и климатични условия, способстващи за развитие както на летен, така и на зимен туризъм, изградената мощна материална база от туристически комплекси, хотели, къмпинги, хижи, почивни станции и други обекти. Важно значение има и потребителското търсене на различни видове туризъм, включително и съчетаване на планински с културен, екологичен, селски и балнеоложки туризъм (Кургова, 2013, р. 95). Силен тласък за развитието на международния туризъм ще оказва разширяването на икономическите и културни връзки на нашата страна със съседните страни и страните от Европейския съюз, облекчаването на визовия режим и улесняването на пътуванията на българските граждани, подобряването на обслужването на туристите и др. Значително въздействие за разрастване на туризма ще оказва и развитието на транспорта у нас и особено по-нататъшното изграждане и завършване на

магистралния пръстен, повишаването на скоростите на движение в железопътния транспорт, а в перспектива и изграждането на високоскоростни железопътни линии, доставката на по-икономични и комфортни самолети, издигането на културата на обслужване на пътниците и пр. Всичко това дава основание да се заключи, че и в бъдеще развитието на туризма ще запази и дори ще засили влиянието си като един от основните фактори за нарастване на потребностите на населението от пътувания в нашата страна (Цветкова, 2016, с. 56).

Няма съмнение, че туризмът пряко и косвено влияе върху националната, регионалната и местната икономика. Развитието на туризма има различни потенциални ползи, икономически въздействия, които могат да влияят положително на процеса на икономическо развитие в страната дестинация. Има много примери в практиката, където туризмът е основният двигател на икономическия растеж и развитие в страните, дестинации и регионите. Туризмът носи финансова компенсация (пари и други стимуланти) в по-слабо развитите страни и мобилизира техните програми за развитие (Великова, 2014, с. 250).

## **ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

Икономическото значение на пътническия транспорт се изразява главно в това, че той е едно от условията за нормално организиране и осъществяване на производствения процес. Производственият процес не може да се осъществи без редовно превозване на работниците и служителите. Добре организирания градски пътнически транспорт способства за намаляването на транспортната умора на работниците и служителите и пряко влияе върху тяхната производителност. Продължителното пътуване и пътуванията при неблагоприятни условия повишава транспортната умора и намалява производителността на труда.

От друга страна според Цветкова “социалното значение се изразява и върху това, че се въздейства върху бюджета на времето на хората. Извършването от всеки градски жител на 2-3 и повече пътувания ежедневно и то на големи разстояния, предизвиква голям разход на време за пътуване, което пък от своя страна ограничава времето за почивка, спорт, задоволяване на културно-битови нужди. Времето за придвижване

на пътниците е част от извън работното им време. Съответно намаляването на времето на пътуване увеличава свободното време на хората. Социалното значение се изразява и в това, че пътническият транспорт съдейства за запазване на връзките и отношенията между хората, улеснявайки тяхното пътуване” (Цветкова, 2016, с. 10).

Развитието на пътническия транспорт оказва влияние върху много сфери от живота на обществото и е свързано пряко със социално-икономическото развитие на страната ни. Върху него влияят много и различни по своята същност фактори, които проявяват действието си при определени условия и формират обкръжаващата среда. За да се определи точно потребителското търсене и тяхното влияние на факторите върху него те трябва предварително да бъдат изяснени и класифицирани според специфичните им характеристики.

## ЛИТЕРАТУРА

- Василев, Е. (1997). *Развитие и ефективност на пътническите превози*. София: УИ “Стопанство”.
- Великова, Е. (2014). За икономическия смисъл на туризма, „*Наука и общество*” – *Годишник научни трудове на БКОНК*, Книга III, София, с. 204-285.
- Великова, Е. (2015). *Основи на туризма*. София: издателство „Авангард Прима”.
- Мутафчиев, Л. (2000). *Организация на градския пътнически транспорт*, София: УИ “Стопанство”.
- Стратегия за развитие на транспорта на Р. България до 2020 г.
- Цветкова, С. (2016). *Анализ и оценка на градския пътнически транспорт на София и насоки за неговото развитие*, София: ИК УНСС.
- Цветкова, С. (2016). *Социална ефективност и качество на градския пътнически транспорт*. София: ИК УНСС.
- Цветкова, С. (2009). *Управление на маркетинга на транспортната услуга*. София: УИ “Стопанство”.
- Kyurova, V. (2013). Segmentation as an instrument for effective marketing policy in hotel business, *Entrepreneurship*, vol. 1, Issue 1&2, 85-96.
- Tzvetkova, S. (2018). Guidelines for Improving the Quality of Urban Passenger Transport in the City of Sofia within the Context of Stable Urban Mobility. *9 th. International Conference on Environmental Science and Development*, 7-9 February, Paris, France, p. 348.
- Tzvetkova, S. (2017). Increasing the social effectiveness of public transport. CBU, *International conference on Innovations in Science and Education*”, March 22-24, 2017, Prague, Czech Republic, p. 486.