



ПОЛИТИКИ ЗА УСТОЙЧОВИ РАЗВИТИЕ НА ПЪТНИЧЕСКИЯ ТРАНСПОРТ В ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ

Севастиан Ставриев

sevas1825@abv.bg

*Университет за национално и световно стопанство,
гр. София, ул. 8-ми Декември,
РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ*

***Ключови думи:** транспортни превози, видове транспорт, устойчиво развитие на транспорта*

***Резюме:** В разработката са анализирани фактори оказващи влияние върху устойчивото развитие на транспорта на държавите членки на ЕС, както и осъществяването на транспортни превози от тях. Графично са представени особености от предпочитания транспорт за всичките държави членки и някои от кандидатките за такива. Разгледани са варианти за подобряване на качеството при извършването на транспортните превози за отделните видове транспорт. Взети са под внимание факторите осигуряващи комфорт и достъпност при превозването на пътници на различни разстояния в зависимост от техните предимства.*

Всеизвестен факт е, че в Европейския съюз за превоз на пътници остава най-използван автомобилният транспорт, като най-бърз и маневрен. Това от своя страна оказва влияние върху замърсяването на околната среда, като държавите членки работят по развитието и реализирането на различни от автомобилния видове транспорт. Осигуряват се по-добри условия за придвижване, по-лесна достъпност и мобилност между отделните видове транспорт. По-доброто качество при транспортното обслужване състоящо се в по-голям комфорт и удобство при превоза и намаляване времето за пътуване би действало мотивиращо за пътниците да използват различен от автомобилния транспорт за осъществяване на своите превози.

ВЪВЕДЕНИЕ

Транспортът е важен фактор за нормалното и ефективно функциониране на взаимовръзките на всички останали отрасли. Той свързва сферата на производството със сферата на потреблението. Транспортът се характеризира с редица специфични особености, които определят неговата икономическа същност и различията му от другите отрасли на икономиката. За разлика от другите отрасли, в които има производство на нов продукт или даден продукт се подлага на преработка и се получава продукция с нови веществени свойства и нова веществена форма, в резултат на транспортния процес не се създава продукт във формата на нова вещ, а се извършва само превозване на товари и пътници, при което се осъществява пространствена промяна на местоположението им с цел създаване на условия за реализиране на

полезността и предназначението на стоките и задоволяване на определени потребности при пътувания на населението. [1]

Той има важно значение за обществото, тъй като благодарение на него се осъществява придвижването им. С изградените транспортни системи и усъвършенстването им се осигурява благоприятното пространствено преместване на придвижващите се пътници. С постоянното модернизиране и развитие на транспортните системи и прилежащите към тях инфраструктури, се цели да се спомогне по-лесното и бързо придвижване на всички пътуващи. В тази връзка ЕС е изградил доста механизми, които да спомогат по-бързото и надеждно придвижване на пътуващите между отделните държави.

АВТОМОБИЛЕН ТРАНСПОРТ. ИЗПОЛЗВАНЕ И ПОПУЛЯРНОСТ В ЕС.

Автомобилният транспорт запазва своята популярност през годините, като вид транспорт за превоз на пътници в Европейския съюз. През 2019 г. най-голям брой регистрирани леки автомобили се наблюдава в Германия с почти 48 милиона автомобила. След това следват Италия (40 милиона коли) и Франция (32 милиона коли). През петгодишния период от 2015 до 2019 г. се наблюдава силен ръст на броя на регистрираните леки автомобили в няколко държави-членки (Таблица 1). Най-висок ръст през този период е регистриран в Румъния (34 %), следвана от Литва (20 %), Унгария (19 %), Словакия и Полша (и двете по 18 %), Естония и Кипър (и двете 17 %), Чехия (16 %), както и Португалия и Хърватия (и двете по 15 %). [2]

Таблица 1. Брой регистрирани леки автомобили за пет годишен период (2015г -2019 г.)

Passenger cars (number)					
	2015	2016	2017	2018	2019
Belgium	5 623 579	5 712 061	5 785 447	5 853 782	5 889 210
Bulgaria	3 162 037	3 143 568	2 770 615	2 773 325	2 829 946
Czechia	5 115 316	5 307 808	5 538 222	5 747 913	5 924 995
Denmark	2 390 823	2 465 538	2 530 047	2 594 469	2 651 726
Germany	45 071 000	45 803 560	46 474 594	47 095 784	47 715 977
Estonia	676 596	703 151	725 944	746 464	794 926
Ireland	2 060 170	2 102 720	2 142 390	2 182 920	2 253 210
Greece	5 107 620	5 160 056	5 235 928	5 282 695	5 406 551
Spain	22 355 549	22 876 830	23 500 401	24 074 151	24 558 126
France	32 326 000	32 076 000	32 005 986	32 034 000	32 416 180
Croatia	1 499 802	1 552 904	1 596 087	1 666 413	1 724 900
Italy	37 351 233	37 876 138		39 018 170	39 545 232
Cyprus	487 692	508 284	526 617	550 695	572 501
Latvia	679 048	664 177	689 536	707 841	727 164
Lithuania	1 244 063	1 298 737	1 356 987	1 430 520	1 498 688
Luxembourg	381 103	390 935	403 282	415 145	426 346
Hungary	3 196 856	3 313 206	3 471 997	3 641 823	3 812 013
Malta	275 380	282 921	291 664	300 140	307 130
Netherlands	8 100 864	8 222 974	8 373 244	8 530 584	8 677 911
Austria	4 748 048	4 821 557	4 898 578	4 978 852	
Poland	20 723 423	21 675 388	22 503 579	23 429 016	24 360 166
Portugal	4 722 963	4 850 229	5 059 472	5 282 970	5 452 119
Romania	5 155 059	5 472 423	5 998 194	6 452 536	6 902 984
Slovenia	1 078 737	1 096 523	1 117 935	1 143 150	1 165 371
Slovakia	2 034 574	2 121 774	2 223 117	2 321 608	2 393 577
Finland	3 234 860	3 322 672	3 398 937	3 470 507	3 549 803
Sweden	4 668 262	4 767 262	4 844 823	4 869 979	4 887 116
Iceland					
Liechtenstein	28 802	29 241	29 675	29 949	30 249
Norway	2 610 000	2 662 910	2 719 396	2 751 949	2 801 208
Switzerland	4 458 000	4 524 000	4 570 800	4 602 700	4 624 000
North Macedonia	383 833	394 934	403 316	415 062	426 045
Turkey	10 589 337	11 317 998	12 035 978	12 398 190	12 503 049
Kosovo (*)			168 759	256 880	309 509

Note: (.) not available.

(*) This designation is without prejudice to positions on status, and is in line with UNSCR 1244/99 and the ICJ Opinion on the Kosovo Declaration of Independence.

Source: Eurostat (online data code: road_eqs_carmot)

eurostat 

Източник: Евростат

Транспортният сектор има голямо значение за националното стопанство на държавите като важен интегриращ фактор и движеща икономическа сила към постигане на устойчив растеж и развитие, икономическа и социална стабилност. Научните изследвания и иновациите в транспорта са от решаващо значение за осигуряване на бърз, безопасен и чист транспорт за бизнеса и гражданите в Европа. ЕС и държавите-членки трябва да работят в по-тясно сътрудничество за изграждане на научноизследователски инфраструктури с най-високо качество и за координирано планиране на научните изследвания, насърчаващи култура, ориентирана към иновациите в Европа. [4]

Автомобилният пътнически транспорт остава основно използван за пътнически превози съгласно броя регистрирани леки автомобили на територията на Европейския съюз. Това е така поради удобството и бързината, което осигурява при придвижването на пътниците. Предвид екологичното въздействие на автомобилният транспорт, страните членки работят по усъвършенстване на транспортните си системи и изграждането на единна транспортна система за по-лесна достъпност между другите видове транспорт, с което да разнообразят предпочитанията на пътниците и да осигурят по този начин намаляване на вредното въздействие върху околната среда от застаряващите автомобилни превозни средства. Използването на екологични автомобили, които не отделят вредни емисии, става все по-честа практика в държавите членки на съюза, за да се избегне замърсяването на околната среда.

ЖЕЛЕЗОПЪТЕН ПРЕВОЗ НА ПЪТНИЦИ

Между 2015 г. и 2019 г. търсенето на пътнически транспорт постоянно нараства, което води до общо увеличение от 10,7% между 2015г. и 2019 г., когато е регистриран пик от 416 милиарда пътничко-километра (рkm). Тази възходяща тенденция беше внезапно обърната през 2020 г. с разпространението на пандемията COVID-19. В резултат на строги предпазни мерки и намален брой влакове, работещи от март 2020 г., железопътният пътнически транспорт намалва значително във всички държави - членки на ЕС. В сравнение с предходната година ефективността в железопътния пътнически транспорт е почти наполовина в ЕС (-46,3 %), достигайки 223 милиарда рkm. Особено значителни бяха спадите през второто и четвъртото тримесечие на 2020 г. (-74,1 % и -54,2%) в сравнение със същия период на 2019 г. Също така, първото и третото тримесечие регистрираха значителни спадове съответно 18,7% и 37,9%, (*Eurostat, превозени пътници със железопътен транспорт*)

С оглед на цитираната статистическа информация за превоз на пътници с националните железопътни мрежи в ЕС става ясно, че железопътният транспорт е постигнал развитие в използването си, като това е индикатор за постигане на устойчиво развитие на използването на различни от автомобилния транспорт превози до 2019г. С настъпването на COVID епидемията това бе променено, като бе регистриран очакван спад.

Увеличаването на използването на железопътния транспорт от страна на превозащите се пътници би довело до намаляване на вредните емисии от използването на автомобилния транспорт и ограничаването на вредното им въздействие върху околната среда, както и освобождаване на претоварените автомобилни инфраструктурни мрежи, което би довело до намаляване на задръстванията.

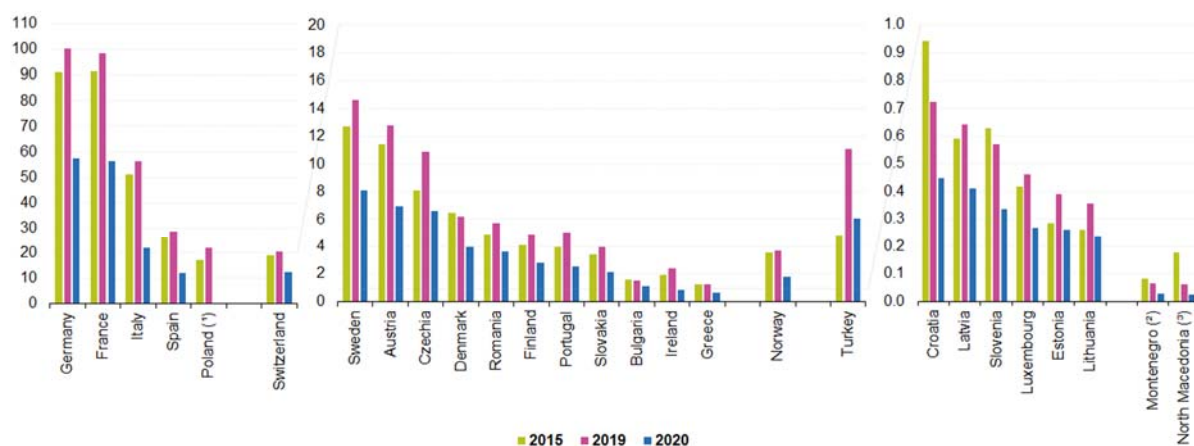
Постигането на по-голямо интегриране на транспортния сектор на Европейския съюз е важен елемент от изграждането на вътрешния пазар, а железниците представляват жизненоважна част от транспортния сектор на Съюза във връзка с постигането на устойчива мобилност. [3]

В пътникокилометри всички държави-членки на ЕС регистрират значителни намаления между 2019 г. и 2020 г. (Фигура 1).

Най-голям спад сред държавите-членки на ЕС, за които има налични данни, се наблюдава в Ирландия (-65,2%), следвана от Италия (-60,7%). Сред останалите държави-членки на ЕС, 11 регистрираха спад с повече от 40 % за същия период. Подобна тенденция може да се наблюдава в Норвегия, черна гора, Северна Македония и Турция. За седем държави – членки на ЕС и Швейцария спадът беше между 30 % и 40%.

Сред всички докладващи страни най-нисък спад, макар и все още значителен, регистрира България с – 26,4 %. [2]

Rail passenger transport for main undertakings, 2015, 2019 and 2020
(billion passenger-kilometres)



Note: Countries are ranked based on 2020 data. Data for Belgium, Hungary and the Netherlands are confidential. Cyprus and Malta have no railways.
(*) 2020 data are confidential. Poland's position in the figure doesn't indicate anything about its 2020 value.
(*) Based on quarterly data.
(*) 2020 based on quarterly data.
Source: Eurostat (online data codes: rail_pa_typepas and rail_pa_quartal)

eurostat

Източник: Евростат

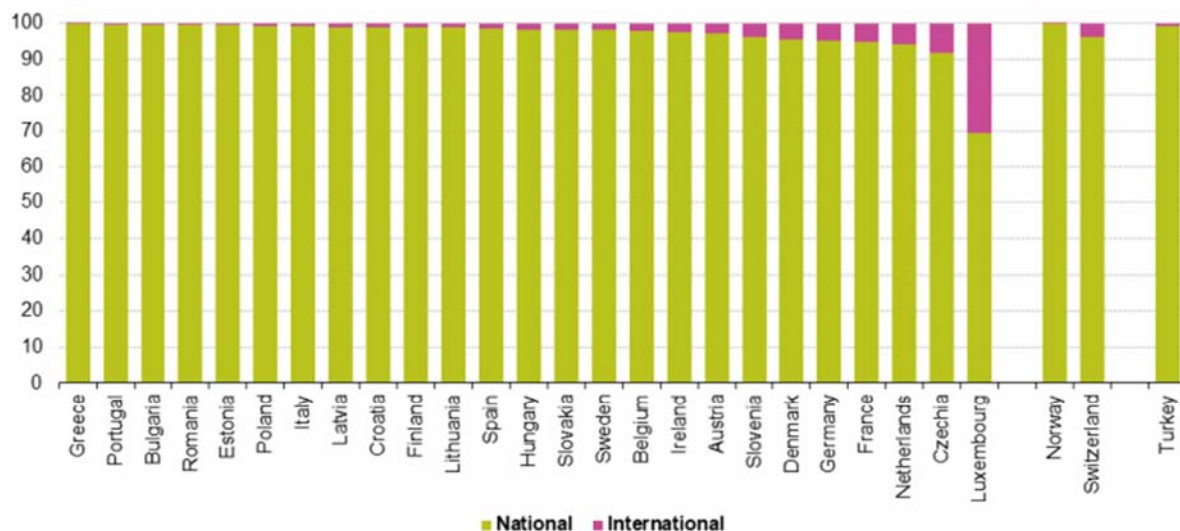
Фигура 1. Извършени железопътни превози за 2015, 2019, 2020 г.

През 2020 г. Германия и Франция имаха най-голям принос за производителността на железопътния пътнически транспорт в ЕС с 57,5 милиарда ркм (или 26% от ЕС) и 56,5 милиарда ркм (или 25 %). На другия край на скалата осем държави-членки на ЕС за регистрирали по-малко от 1 милиард ркм през 2020 г.

Фокусирайки се върху дела между националния и международния транспорт, националният транспорт винаги е доминиращ, представляващ повече от 90% от общия железопътен пътнически транспорт за всички държави – членки на ЕС през 2020 г., с изключение на Люксембург, където националният транспорт представлява само 70% (Евростат, Извършени железопътни превози по вид транспорт- национален и интернационален, 2020г.)

Rail passenger transport by type of transport for main undertakings, 2020

(%, based on passenger-kilometres)



Note: Countries are ranked based on the share of national transport. Cyprus and Malta have no railways. Data are not available for Montenegro and North Macedonia.

Source: Eurostat (online data code: rail_pa_typepas)

eurostat 

Източник: Евростат

Фигура 2. Извършени железопътни превози по вид транспорт- национален и интернационален, 2020г.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В основата на транспортното придвижване на гражданите в ЕС е изграждането на единна транспортна система. Основополагащо за това е подписването на договор за създаването на европейска икономическа общност (ЕИО) през 1957 г. През 1985 г. се създава бялата книга за единна европейска общност, а първата бяла книга за транспорта се създава 1991 г. уреждаща постигането на единно европейско законодателство, която в бъдеще продължава да се усъвършенства.

Транспортната политика на ЕС има за цел да осигури добри условия на всички пътуващи в рамките на държавите членки, като се имат предвид предимствата и недостатъците на различните видове транспорт спрямо местоположението и предпочитанията за превоз на пътници и товари от страна на държавите членки на ЕС. С оглед на данните цитирани по-горе става ясно, че автомобилният транспорт остава най-предпочитан от всички държави членки на ЕС. За да се намали използването му е необходимо да бъдат мотивирани гражданите на държавите да използват различен от автомобилния транспорт. Това ще се случи с усъвършенстването на останалите видове транспорт и развитието им в зависимост от удобствата и предимствата на всяка държава спрямо местоположението и териториалните особености, които притежава, както и изградените транспортни системи. За да се постигне трайна устойчивост трябва да бъдат решени проблемите със задръстванията и замърсяванията на въздуха, които причиняват част от превозните средства. В тази връзка трябва да бъдат подсигурени добри условия на придвижване, включващи бързина, добра транспортна свързаност и мобилност между отделните видове транспорт във и между държавите. Същевременно трябва да се продължат насоките за решаване на проблемите с непрестанно

развиващата се урбанизация в големите градове, като бъде осигурена добра връзка между тях и по-малките такива, улесняваща придвижването помежду им. Наред с това трябва да бъдат използвани териториалните особености на държавите и да бъде осигурено развитието на транспорта в зависимост от тяхното местоположение.

ЛИТЕРАТУРА:

- [1]. Бакалова В., Колектив, Транспорт и застраховане – издателски комплекс на УНСС, гр. София, 2016г.
- [2]. Евростат, статистически данни за превоз на пътници 2015 г.- 2020 г.
- [3]. Арнаудов Б., Единно европейско железопътно пространство - перспективи и предизвикателства
- [4]. Гътовски И., Иновативни решения за повишаване екологичността в автомобилния транспорт

POLICIES OF SUSTAINABLE DEVELOPMENT OF PASSENGER TRANSPORT IN THE EUROPEAN UNION

Sevastiyan Stavriev
sevas1825@abv.bg

University of National and World Economy
Sofia December 8th Street, 1700
THE REPUBLIC OF BULGARIA

Key words: *transportation, modes of transport, sustainable transport development*

Abstract: *In the study are analyzed factors influencing the sustainable development of transport in the EU Member States, as well as the implementation of passenger transport from them. Graphic presentation features of the preferred transport for all countries and some of the candidate countries for preference. Options for improving the quality of transport for different modes of transport are considered. Factors ensuring comfort and accessibility in the transport of passengers over different distances depending on their advantages have been taken into account.*

It's a well known fact that in the European Union, road transport remains the most widely used and most modern. This has an impact on environmental pollution, so the Member States are working on the development and implementation of modes of transport other than road transport. Better conditions for movement, easier accessibility and mobility between different modes of transport are provided. Better quality transport services, consisting of greater comfort and convenience in transport and reduced travel time, would motivate passengers to use non-road transport.