Механика Транспорт Комуникации

ISSN 1312-3823 (print)
ISSN 2367-6620 (online)
том 23, брой 3, 2025 г.
Научно списание **http://www.mtc-aj.com** **статия № 2716**

ЕВРОПЕЙСКАТА СТРАТЕГИЯ ЗА УСТОЙЧИВА МОБИЛНОСТ И ПРОБЛЕМИТЕ НА ПОДОБРЯВАНЕТО НА ТРАНСПОРТНАТА СВЪРЗАНОСТ ЕВРОПА-АЗИЯ

Антоанета Кирова, Мартин Тодоров
a.kirova@mtmcollege.bg, mtodorovv33@gmail.com
ORCID iD: 0000-0002-7799-423X

Колеж по МТМ, гр. София
Висше транспортно училище „Тодор Каблешков”,
София 1574, ул. „Гео Милев” № 158
БЪЛГАРИЯ

Резюме: *Целта на настоящата разработка е да представи състоянието на междуконтиненталната транспортна свързаност между Европа и Азия в светлината на инициативата ЕПЕП. От една страна, стратегията за устойчива мобилност на ЕК и Планът за действие, включващ 82 инициативи ще ръководи насоките, които ЕК трябва да приложи за намаляване на емисиите с 90% до 2050 г., осигурено от интелигентна, конкурентна, безопасна, достъпна и достъпна транспортна система. От друга страна, заявените цели на Китай за BRI се отнасят до широко намерение за насърчаване на международно разбирателство и сътрудничество с участващите страни. Същевременно, до голяма степен изпълнимостта на тези цели е в пряка зависимост от възможностите на международната логистика и в частност от транспортната свързаност между Европа и Азия, тъй като интензитетът на търговските връзки предполага високо ниво на търсене на товарен транспорт между двата региона, следователно ефективната и устойчива транспортна свързаност дава отражение върху цялостното движение на стоки и услуги между ЕС и Азия, което от своя страна оказва влияние върху икономическия растеж, конкурентоспособността и повишаването на предприемаческата активност. Прогнозирането на ефекта от ЕПЕП върху транспортната мрежа е предизвикателство, тъй като няма ясна дефиниция или програма, като не е възможно и да се определи обема на търговията, генерирана от инициативата в рамките на общия обем между Далечния изток и Европа. В противовес със съществуващите предизвикателства е налице възможността, която създават високоскоростните железопътни превози за връзките между Китай и Европа, които са отличителен белег на инициативата „Един пояс, един път“ и играят все по-важна роля в насърчаването на откритото сътрудничество, взаимната изгода и икономическата интеграция между участващите страни. Изследователската методика е базирана на вторични проучвания, анализ на данни и формулиране на изводи.*

Ключови думи: *Транспортна свързаност, междуконтинентална търговия, международна логистика, интензивност на търговските връзки*

1. ВЪВЕДЕНИЕ

Стратегията за устойчива мобилност на ЕК и Планът за действие, включващ 82 инициативи ще ръководи насоките, които ЕК трябва да приложи за намаляване на емисиите с 90% до 2050 г., осигурено от интелигентна, конкурентна, безопасна, достъпна и достъпна транспортна система [1]. Той ще промени начина, по който хората и стоките се движат в Европа и ще улесни комбинирането на различни видове транспорт в едно пътуване. Всички видове транспорт следва да станат по-устойчиви, с широко достъпни зелени алтернативи и правилните стимули ще доведат до мобилност с нулеви емисии, като същевременно направят европейската транспортна система ефективна и устойчива. Ролята на стратегията е важна предвид възможностите за подобряване на междуконтиненталната транспортна свързаност, особено

между Европа и Азия. Понастоящем също и инициативата OBOR/BRI включва икономически компоненти като развитие на транспортната (железопътна и автомагистрална) инфраструктури, но предимно в държавите от Централна Азия.

Заявените цели на Китай за BRI се отнасят до широко намерение за насърчаване на международно разбирателство и сътрудничество с участващите страни, което се фокусира върху пет области: (i) координация на политиката, (ii) изграждане на капацитет, (iii) либерализация и улесняване на търговията и инвестициите , (iv) финансово сътрудничество и (v) обмен между хората. Същевременно, до голяма степен изпълнимостта на тези цели е в пряка зависимост от възможностите на международната логистика и в частност от транспортната свързаност между Европа и Азия.

1. ОСНОВНИ МОМЕНТИ В ЕВРОПЕЙСКАТА СТРАТЕГИЯ ЗА МОБИЛНОСТ

Стратегията е основана на ***устойчивост***, която се отнася до конкретни действия, свързани с осъществяването на транспортната дейност, като въвеждането на превозни средства, плавателни съдове и самолети с нулеви емисии при използване на възобновяеми и нисковъглеродни горива до 2030 г.; създаване на летища и пристанища с нулеви емисии; превръщане на междуградската и градската мобилност в здравословна и устойчива; екологичен товарен транспорт; ценообразуване на въглеродните емисии и предоставяне на по-добри стимули за потребителите. Устойчивостта също така следва икономическата логика и Европейската комисия се ангажира да укрепи единния пазар, да осигури справедлива мобилност, да повиши безопасността и сигурността на транспорта във всички видове транспорт.

По отношение на ***интелигентните транспортни системи***, включващи иновациите и цифровизацията на транспортния сектор, действията трябва да доведат до по-свързана и автоматизирана система за мултимодална мобилност, а иновациите се насърчават чрез използването на данни и изкуствен интелект.

Трите крайни срока за изпълнение на стратегията – 2030, 2035 и 2050 г. ще подкрепят прехода на ЕС към устойчива транспортна система, базирана на железопътния транспорт, чиято роля се отчита при за постигането на целите на Зелената сделка. Според прогнозите до 2030 г. високоскоростният железопътен трафик ще се удвои в цяла Европа и до 2050 г. ще се утрои. Началото е поставено през 2021 г., когато визията на Европейската година на железопътния транспорт включи „отличната възможност за държавите-членки, ЕК и железопътният сектор да засилят трансевропейските връзки“ на база на план за действие за насърчаване на железопътния пътнически транспорт на дълги и трансгранични разстояния. Съгласно плана се очаква 15 пилотни услуги по някои избрани маршрути, включващи всички заинтересовани страни, да тестват различни модели за нови връзки и услуги до 2030 г.

От своя страна, Европейските железопътни асоциации CER, EIM и UNIFE считат приемането на стратегията на ЕС за устойчива и интелигентна мобилност за навременно и подкрепят нейното пълно и бързо прилагане, като подчертават, че „стратегията предоставя важна роля на железопътния транспорт в прехода към мобилност с нулеви емисии и в постигането на климатична неутралност до 2050 г.“, както и готовност за сътрудничество [2].

2. ПРЕДИЗВИКАТЕЛСТВА И ВЪЗМОЖНОСТИ НА ТРАНСПОРТНАТА СВЪРЗАНОСТ МЕЖДУ ЕВРОПА И КИТАЙ

Свързаността между Азия и Европа е от глобално значение, тъй като тези два региона заедно представляват около 70% от световното население [3], 55% от световната търговия и 65% от световната икономика [4]. Основната дестинация за износ от ЕС-27 през 2019 г. са други европейски страни, представляващи малко над една трета от общия обем, следвани от Азия и Северна Америка [5]. На Азия, която обхваща около 60% от световното население, се пада 35% от износа на ЕС (618 милиарда евро) и 45% от вноса на ЕС (774 милиарда евро) [6].

Интензитетът на търговските връзки между Азия и Европа предполага високо ниво на търсене на товарен транспорт между двата региона, следователно ефективната и устойчива транспортна свързаност дава отражение върху цялостното движение на стоки и услуги между

ЕС и Азия, което от своя страна оказва влияние върху икономическия растеж, конкурентоспособността и повишаването на предприемаческата активност [7]. Налице обаче все още е значителен инвестиционен дефицит в областта на транспортната свързаност и за преодоляването му е необходимо по-активно взаимодействие и сътрудничество с различни заинтересовани страни, като частни инвеститори, национални и международни институции и международни банки за развитие.

Проблемите на транспортната свързаност между двата региона продължават да бъдат обсъждани и в контекста на негативните ефекти в резултат на пандемията на COVID-19, като са предвидени мерки, свързани с: 1) инфраструктурата; 2) процедурите по преминаване на границата; 3) превозните средства; 4) екипажите на превозните средства; 5) товарите; и 6) възстановяването. Таблица 1 предоставя примери за конкретни мерки във всяка категория, приложени от страни в Азия и Европа.

Нарастващите конфликти и напрежение в международната търговия и политика, като войната между Русия и Украйна, търговските конфликти между Китай и САЩ, връщането на производствените линии от Китай на чуждестранни компании и дипломатическите спорове между Китай и Австралия, са преплетени с въздействието на COVID-19 върху веригите за доставки, международната търговия и транспорта в света (Chowdhury, 2021) [8], (Notteboom, 2021 23 (2)) [9]. Горните фактори, пред които е изправен Китай сега, оказват негативно влияние върху съществуващите и планираните инфраструктурни инвестиции в участващите страни в инициативата ЕПЕП („Един пояс-един път“).

Прегледът на академичната дискусия относно основните цели на Китай за BRI, извършен за целите на това проучване, предполага, че следното:

- подкрепа на китайския износ на продукти и оборудване, на инженерни и строителни технологии;
- налагане на контрол над логистични вериги за подпомагане на китайската търговия с Европа;
- насърчаване на икономическото сближаване и по-балансирано развитие в Китай;
- осигуряване на механизъм за увеличаване на използването на националната валута на Китай, като средство за международни плащания;
- създаване на алтернативни сухопътни енергийни маршрути за доставка на нефт и газ от Централна Азия, Югоизточна Азия и Пакистан.

Прогнозирането на ефекта от ЕПЕП върху транспортната мрежа е предизвикателство, тъй като няма ясна дефиниция или програма, като не е възможно и да се определи обема на търговията, генерирана от инициативата в рамките на общия обем между Далечния изток и Европа. Инвестициите, свързани с ЕПЕП представляват само част от общите инвестиции, направени от собствениците и мениджърите на въздушната, морска, железопътна и пътна инфраструктура в Евразия.

Съществена част от проблема представлява и преразпределението на товаропотоците между морския, въздушния и сухопътния транспорт, като е необходимо да се обърне внимание на степента, в която товарите, които понастоящем се превозват по морски и въздушен транспорт между Европа и Далечния изток, в бъдеще могат да бъдат прехвърлени към железопътен транспорт, в резултат на подобрените услуги, приписвани на ЕПЕП. Анализите във връзка с новата стратегия на ЕС в областта на мобилността показват, че до 2040 г. около 2,5 млн. TEU могат да бъдат прехвърлени към железопътен от морски транспорт и 0,5 млн. т от въздушен транспорт. Изчислено е, че това е еквивалент на 50 - 60 допълнителни влака дневно или 2 - 3 влака на час във всяка посока. Може да се очаква железопътните услуги да са насочени към стоки с по-висока стойност и по-чувствителни към времето в сравнение с настоящия морски транспорт.

Таблица 1 [10]
Транспортни цели на Китайската народна република в рамките на BRI

Област	Цел
Изграждане на транспортната инфраструктура	Фокусиране върху ключовите преходи, пресечни точки и проекти с приоритет свързването на пътни участъци, премахване на пречки от транспортен характер, подобряване на съоръженията за пътна безопасност и управление на трафика и подобряване на свързаността на мрежите
Съгласуване и митническо освобождаване	Изграждане на унифициран координационен механизъм за транспортиране по цялото протежение, увеличаване на свързаността на митническото освобождаване, претоварване и мултимодален транспорт между страните и постепенно формулиране на съвместими транспортни стандарти за улесняване на международния транспорт. Подкрепа при изграждането на летища и международни сухопътни пристанища, укрепване на сътрудничеството при митническо освобождаване между вътрешните пристанища и пристанищата в крайбрежните и граничните региони
Сухопътен транспорт	Фокус върху съвместното изграждане на нов Евразийски сухопътен мост и развитието на икономическите коридори Китай-Монголия-Русия, Китай-Централна Азия-Западна Азия и Китай-Индокитайския полуостров, на база на международните транспортни маршрути, с включване на основните градове ключовите икономически индустриални паркове по протежение на „Един пояс, един път“ Създаване на координационни механизми по отношение на железопътния транспорт и пристанищното митническо освобождаване за коридора Китай-Европа, култивиране на марката „товарни влакове Китай-Европа“ и изграждане на трансграничен транспортен коридор, свързващ източните, централните и западните региони.”
Морски транспорт	Фокус върху съвместното изграждане на сигурни и ефективни транспортни маршрути, свързващи големите морски пристанища по протежение на „Един пояс, един път“. Насърчаване изграждането на пристанищна инфраструктура и сътрудничество между пристанищата; увеличаване на морските пътища и подобряване на сътрудничеството в областта на ИКТ в морската логистика.
Въздушен транспорт	Разширяване и изграждане на платформи и механизми за цялостно сътрудничество в гражданската авиация и подобряване на авиационната инфраструктура

Целите обхващат всички видове транспорт и са фокусирани върху подобряване на транспортната свързаност чрез инвестиции в инфраструктура, но също така включват мерки за рационализиране на процесите, които могат да подобрят свързаността, като процедурите за митническо освобождаване.

Лий и др. (2022) (Tae-Woo Lee, 2022, 2023) [11] дефинират логистичен разпределителен център (LDC) като „съоръжение, което извършва консолидация, складиране, опаковане, разлагане и други логистични функции, свързани с глобалното или регионално разпределение на товари. Те могат също да извършват леки производствени дейности, като сглобяване и етикетиране. Тяхната основна цел е да предоставят услуги с добавена стойност на глобалните вериги за доставки, преминаващи през глобалната товарна мрежа, и по този начин да допринасят за регионалната и местната икономика чрез създаване на работни места и намаляване на логистичните разходи”. По този начин се отчитат възможностите на комбинирани транспортни модели за бъдещите международни доставки.

В противовес със съществуващите предизвикателства е налице възможността, която създават високоскоростните железопътни превози за връзките между Китай и Европа, които са отличителен белег на инициативата „Един пояс, един път“ и играят все по-важна роля в насърчаването на откритото сътрудничество, взаимната изгода и икономическата интеграция между участващите страни. От стартирането си през 2011 г. Те значително трансформират световната търговия, поддържат солиден опит в безопасни, стабилни и ефективни операции, превръщайки се в съществена част от международната логистична система. Товарните влакове Китай-Европа подчертават бързия ръст на железопътния коридор, свързващ два континента, при по-ниска степен на зависимост от природни фактори и въпреки заплахите, които

предизвика пандемията от COVID-19 и кризата в Украйна. Други предимства са икономическата идгода (цената е пет пъти по-ниска от тази за въздушния товарен транспорт, а времето за транзит е четири пъти по-кратко от това на морския транспорт [12].

През последните 13 години мрежата за товарни влакове Китай-Европа бързо се разшири от няколко маршрута до напълно интегрирана мрежа, обхващаща по-голямата част от Евразийския регион. Услугата вече обхваща 227 града в 25 европейски държави и над 100 града в 11 азиатски държави. Тази широка и разширяваща се мрежа трансформира логистичния пейзаж между Китай и Европа, предлагайки повече възможности за бизнеса в различни региони. Чрез услугата се транспортира и все по-разнообразно разнообразие от стоки. Товарният влак Китай-Европа превозва над 50 000 стоки, обхващащи 53 категории, включително автомобили, машини, електронни продукти и материали за предотвратяване на епидемии, според Китайската държавна железопътна група, която управлява и контролира услугата.

Пилотни програми за продажба на международни продукти във високоскоростни влакове и на железопътни гари, превозвани от товарни влакове Китай-Европа, вече са стартирани. Клиентите, които се възползват от продуктите, предлагани на гарата и във физическите магазини, представляват само малка част от тези, които се възползват от предимствата на услугата за товарни влакове Китай-Европа. През 2021 г. Комисията предложи план за действие за насърчаване на железопътния пътнически транспорт на дълги разстояния и трансграничния транспорт. Съгласно плана се очаква 15 пилотни услуги по някои избрани маршрути, включващи всички заинтересовани страни, да тестват различни модели за нови връзки и услуги до 2030 г.

Друга възможност са иновациите в транспортната свързаност Европа-Азия, които засягат въвеждането на изкуствен интелект, общи платформи за сътрудничество, както и засилване на ролята на комбинирания транспорт за преодоляване на проблемите и по-нататъшното развитие.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

След избухването на COVID-19 Китай се изправи пред множество предизвикателства в глобалната верига на доставки и международния транспорт, както и структурни промени в моделите на производство и потребление. Първият се подчертава от прекъсвания в производствените линии (напр. автомобили и електроника) и рязък спад на международните пътнически полети и капацитета на контейнерните кораби в световната търговия. Последното се характеризира с постоянен спад в икономическия растеж, в тандем със специфичните политически реакции на Китай към пандемията, увеличаване на продължителността на живота и застаряване на населението и нарастващи разходи за труд поради слабата мобилизация на човешката сила, причинена от COVID-19, и двете национално и международно.

Освен това, поради продължаващата поява на нови варианти на коронавируса, Световната здравна организация (СЗО) прогнозира, че глобалното икономическо възстановяване ще продължи да се бори много години и ще остане нестабилно през преходния период. При такова обстоятелство Китай трябва да проучи творчески и стратегически алтернативи за смекчаване на отрицателните въздействия от горното и да запази инерцията в прилагането на инициативата „Един пояс, един път“ (BRI) в този преходен период.

Иновациите в транспортната свързаност Европа-Азия засягат въвеждането на изкуствен интелект, общи платформи за сътрудничество, както и засилване на ролята на комбинирания транспорт за преодоляване на проблемите и по-нататъшното развитие.

ЛИТЕРАТУРА:

[1] European Commission, Източник: Mobility Strategy - European Commission
[2] Източник: A rail commitment is presented by the European railway sector (railwaypro.com)
[3] Източник: https://www.statista.com/statistics/237584/distribution-of-the-world-population-by-continent/
[4] Източник: https://publications.jrc.ec.europa.eu/repository/bitstream/JRC112998/asem-report_online.pdf
[5] Източник: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Extra-EU_trade_in_goods
[6] Източник: https://eeas.europa.eu/sites/eeas/files/joint_communication_-_connecting_europe_and_asia__building_blocks_for_an_eu_strategy_2018-09-19.pdf

[7] Източник:
https://books.google.fr/books?hl=en&lr=&id=nFc1CwAAQBAJ&oi=fnd&pg=PA339&dq=transport+infrastru%20cture+connectivity+benefits&ots=n9XOefZQu2&sig=cQSdS8R5lHyDYDfZSZb9HjrceaY#v=onepage&q=trans%20port%20infrastructure%20connectivity%20benefits&f=false
[8] Chowdhury, P., Paul, S.K., Kaisar, S., Moktadir, Md. A., 2021. COVID-19 pandemic related supply chain studies: A systematic review. Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review 148, 102271
[9] Notteboom, T., Pallis, A., Rodrigue, J.-P., 2021. Disruptions and resilience in global container shipping and ports: COVID-19 pandemic vs. 2008-2009 financial crisis. Maritime Economics and Logistics 23(2), 179-210
[10] Източник: The National Development and Reform Commission of China (NRDC) (2016 г., https://en.ndrc.gov.cn/policies/202105/t20210527_1281402.html)
[11] Tae-Woo Lee, P., Song, Z., Exploring a new development direction of the Belt and Road Initiative in the transitional period towards the post-COVID-19 era, *Transportation Research Part E* (2023), doi: https://doi.org/10.1016/j.tre.2023.103082
[12] Freight train becomes key link between China, Europe

THE EUROPEAN STRATEGY FOR SUSTAINABLE MOBILITY AND THE PROBLEMS OF IMPROVING TRANSPORT CONNECTIVITY EUROPE-ASIA

Antoaneta Kirova, Martin Todorov
a.kirova@mtmcollege.bg, mtodorovv33@gmail.com
ORCID iD: 0000-0002-7799-423X

College of MTM, Sofia
Todor Kableshkov University of Transport
Sofia, Geo Milev Str. 158,
BULGARIA

Abstract: *The aim of this paper is to present the state of intercontinental transport connectivity between Europe and Asia in the light of the EPEP initiative. On the one hand, the EC Sustainable Mobility Strategy and the Action Plan, including 82 initiatives, will guide the guidelines that the EC must implement to reduce emissions by 90% by 2050, ensured by a smart, competitive, safe, accessible and affordable transport system. On the other hand, China's stated objectives for the BRI refer to a broad intention to promote international understanding and cooperation with participating countries. At the same time, to a large extent, the feasibility of these objectives directly depends on the capabilities of international logistics and in particular on the transport connectivity between Europe and Asia, as the intensity of trade relations implies a high level of demand for freight transport between the two regions, therefore, efficient and sustainable transport connectivity has an impact on the overall movement of goods and services between the EU and Asia, which in turn has an impact on economic growth, competitiveness and increased entrepreneurial activity. Predicting the impact of the EPEP on the transport network is challenging, as there is no clear definition or program, and it is not possible to determine the volume of trade generated by the initiative within the overall volume between the Far East and Europe. In contrast to the existing challenges, there is the opportunity that high-speed rail transport creates for the connections between China and Europe, which are a hallmark of the "One Belt, One Road" initiative and play an increasingly important role in promoting open cooperation, mutual benefit and economic integration between the participating countries. The research methodology is based on secondary research, data analysis and formulation of conclusions.*

Key words: *Transport connectivity, intercontinental trade, international logistics, intensity of trade relations*