



СТРАТЕГИЯ ЗА УСТОЙЧИВО РАЗВИТИЕ НА АВТОМОБИЛНИЯ И ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ В БЪЛГАРИЯ – ВЪЗМОЖНОСТИ И ПЕРСПЕКТИВИ

Христина Николова

hrnikolova@unwe.acad.bg

*катедра “Икономика на транспорта”, УНСС,
Студентски град „Христо Ботев”, 1700 гр. София
БЪЛГАРИЯ*

Резюме: Изграждането на стратегия за устойчиво развитие на железопътния и автомобилния транспорт е ключов фактор за развитието на транспортната система на България. Тази стратегия трябва да създава възможност за постигането на икономическа, социална и екологична устойчивост.

Поставянето на акцент върху устойчивото развитие няма да доведе до намаляване значението на ефективността на транспортните услуги по отношение на търговията, мобилността и икономическия растеж като цяло. Това ще осигури подобрени условия за поддържане на подвижния състав и инфраструктурата, интернализирани външните разходи, по-висока сигурност и техническа ефективност и подобрени взаимоотношения между транспортните предприятия и техните клиенти.

Ключови думи: устойчиво развитие, социална, икономическа, екологична устойчивост, транспортна политика, стратегия.

1. УВОД

Мобилността е изключително важна за просперитета на националната икономика и за свободното движение на хора и стоки в рамките на Европейския съюз (ЕС). С нарастването на обема на товарните и пътническите превози през последните години се увеличават замърсяването на околната среда и броя на транспортните произшествия. Целта на транспортната политика на ЕС е да се осигури устойчиво развитие на отделните видове транспорт, както и тяхната енергийна ефективност и екологичност. В тази връзка е необходимо да се разграничат положителните от отрицателните ефекти от повишената мобилност. На национално ниво това означава преди всичко поощряване на ко-модалността,

т.е. комбинирането на два или повече вида транспорт в рамките на една и съща

транспортна верига, което ще осигури качествено обслужване с товарни транспортни услуги. Техническите иновации и пренасочването към по-малко замърсяващи и енергоспестяващи видове транспорт – особено що се отнася до пътуванията на дълги разстояния и градските превози – също ще допринесе за повишена устойчивост на транспортната система на страната.

В този контекст следва да се оцени устойчивостта на железопътния и автомобилния транспорт, които се използват за извършване голяма част от превозите в рамките на страната и са конкуренти както на вътрешния, така и на европейския транспортен пазар.

2. ЕВРОПЕЙСКА СТРАТЕГИЯ ЗА УСТОЙЧИВ ТРАНСПОРТ

Европейската стратегия за устойчива мобилност е съсредоточена в три основни области [1]:

Първо, *оптимизиране на съществуващите видове транспорт* - предвидени са приоритетни действия в направление на анализ на вътрешния европейски пазар с цел гарантиране на неговото ефективно функциониране и дефиниране ролята на социалните елементи; следване на принципите и приоритетите, предвидени в европейската транспортна политика; премахване на техническите бариери пред железопътния транспорт за осигуряване на интероперабилност между компаниите, анализ на пазара на железопътните превози и оценяване на пазарното представяне на този вид транспорт; мобилизация на всички възможни източници за финансиране на многогодишната инвестиционна програма до 2013 г. по Транс-европейските мрежи.

Второ, *мобилност на гражданите* – мерките, които са предвидени в това направление включват публикуване на Зелена книга за градската мобилност [2]; разработване на стратегия за развитие на инфраструктурата и сигурността на обществения транспорт; ясно дефиниране на правата на пътниците – направено е предложение за приемане на минимални стандарти за автобусните превози и особено за превозите на лица с ограничена мобилност; провеждане на първи европейски ден на сигурността по пътищата /през 2007г/, имащ за цел повишаване на сигурността на автомобилния транспорт чрез стимулиране развитието на автомобилния дизайн и технологиите, както и мероприятия за подобряване поведението на водачите на моторни превозни средства по пътищата; ревизиране на законодателството, касаещо работните условия на персонала зает в извършването на автомобилните превози.

Трето, *вземане на по-ефективни транспортни решения при използване на нови технологии* – съответните мероприятия, предвидени в тази област са: разработване на логистична стратегия за товарните превози; разработване на стратегически технологичен план за използване на екологични двигатели в автомобилния транспорт; райониране при предлагането на железопътни транспортни услуги и подкрепа за проникването на нови

пазарни сегменти чрез големи технологични проекти като GALILEO и ERTMS, които трябва да бъдат въведени в експлоатация по отделни европейски транспортни коридори след 2009г.; адекватно определяне на инфраструктурните такси; програма за извеждането на интелигентни транспортни системи с участието на автомобилния транспорт на пазара.

В края на месец юли Европейската комисия публикува прегледа си за 2009 г. на стратегията на ЕС за устойчиво развитие. Основните приоритети, посочени в доклада са: бърза промяна към нисковъглеродна и нискоразходна икономика, основана на енергийно и ресурсно ефективни технологии и устойчив транспорт, както и промяна към устойчиво потребителско поведение; увеличаване на усилията за запазване на биоразнообразието, водите и други природни ресурси; насърчаване на социалната ангажираност; и укрепване на международното измерение на устойчивото развитие и увеличаване на усилията за борба със световната бедност.

В съответствие с тези приоритети се налага предприемането на адекватни мерки в областта на автомобилния и железопътния транспорт и в България, с цел постигане на тяхното устойчиво развитие.

3. НАЦИОНАЛНА СТРАТЕГИЯ ЗА УСТОЙЧИВО РАЗВИТИЕ НА АВТОМОБИЛНИЯ И ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ

За осъществяване на целите на устойчивото развитие и в следствие на ангажиментите, поети на международно равнище, България изработи национална стратегия за устойчиво развитие (НСУР) [3]. Тя се базира на обновената Стратегия за устойчиво развитие на ЕС [4] и на обновената Лисабонска стратегия. Част от НСУР е и стратегията на Министерство на транспорта за устойчиво развитие на транспортната система на страната до 2020г [5]. В нея са представени шест приоритетни области всяка, от които е непосредствено свързана с

развитието на автомобилния и железопътния транспорт, а именно:

◆ *Насърчаване използването на по-екологични автомобили*

Целите в тази област са свързани с подновяване на националния автопарк с автомобили, отговарящи на европейските екологични норми и стимулиране на иновациите, както и подготвяне на законови и институционални мерки за ограничаване вноса на стари автомобили. Предвидените действия за постигане на поставените цели в тази област са фискални, административни и организационно-управленски.

◆ *Използване на по-чисти горива и енергия в транспорта*

Поставените цели са свързани с разширяване приложението на по-чисти горива чрез предприемането на данъчни мерки за стимулиране производството и разпространението на био-горива за транспорта, с цел достигане на 5,75% пазарен дял на био-горивата в България към 2010 г¹; поощряване използването на железопътен транспорт и повишаване на степента на неговата електрификация; стимулиране на предлагането на превози с обществен транспорт в градовете и градските агломерации, за сметка на използването на лични моторни превозни средства, както и разширяване използването на вътрешноградски електротранспорт.

◆ *Модернизирване на пътната инфраструктура*

Една от най-важните области за постигане на устойчиво развитие на автомобилния транспорт е неговото модернизиране. Поставените цели са свързани с доизграждане на автомагистралите в страната; реконструкция и рехабилитация на пътни отсечки по направление на Трансевропейските транспортни коридори и в рамките на участъците на мрежата TINA; подобряване и уеднаквяване на транспортно-експлоатационните показатели на основни пътища от републиканската пътна мрежа чрез реконструкции и рехабилитации.

По всеки от очертаните приоритети са предложени конкретни проекти, включени в

¹ Във връзка с постигането на тази цел е разработена Национална дългосрочна програма за насърчаване потреблението на биогорива в транспортния сектор 2008-2020г.

рамките на оперативна програма „Транспорт“ [6] и стратегията за развитие на транспортната инфраструктура на страната [7].

◆ *Развитие на обществения транспорт*

Този процес изисква изясняване на ангажиментите на държавата по отношение на обществените превози; оптимизиране на транспортните схеми на големите градове в страната, улесняване на достъпа до транспортни услуги на лица с увреждания. Постигането на поставените цели в тази област е предвидено да се изпълни преди всичко чрез подобро планиране, базирано на изследване, анализ и оценка на основните показатели за обем и качество на извършените обществени превози, както и развиване на нормативната база и контролните функции на държавната администрация.

◆ *Въвеждане на модерни схеми за управление на транспортния процес*

Тази приоритетна област е насочена преди всичко към модернизиране на железопътната мрежа и парка от превозни средства; изграждане на жп товарни възли и повишаване качеството на превозите по железопътен транспорт, с цел насърчаване на неговото използване от товародателите; изграждане и внедряване на управленски информационни системи за движението на превозните средства и подобряване на достъпа до транспортната инфраструктура в страната.

◆ *Намаляване на пътно транспортните произшествия*

Дефинираните цели в тази област са: ускоряване иновацията на експлоатирания подвижен състав за пътнически превози и завишаване контрола над организациите за техническо поддържане на моторните превозни средства и тези за провеждане на технически прегледи чрез разработването и прилагането на законови, фискални, административни и контролни мерки и процедури за подобряване на състоянието и сигурността на инфраструктурата и превозния парк; ускоряване иновацията на пътната и вътрешноградска транспортна инфраструктура; повишаване качеството на първоначално и последващо обучение на водачи на моторни превозни средства; повишаване ефективността от превантивната дейност на пътните контролни органи; изграждане на висока култура на поведение у всички участници в транспортния процес.

4. ВЪЗМОЖНОСТИ И ПЕРСПЕКТИВИ ЗА РАЗВИТИЕ НА АВТОМОБИЛНИЯ И ЖЕЛЕЗОПЪТЕН ТРАНСПОРТ В СТРАНАТА

Постигането на устойчиво развитие на железопътния и автомобилния транспорт е обвързано с изпълнението на множество мероприятия на национално, регионално и секторно ниво, както и с предприемането на редица оперативни мерки от страна на инфраструктурните предприятия и транспортните оператори. В този контекст не винаги обществените и фирмените интереси съвпадат, а това затруднява до голяма степен изпълнението на предвидените действия и постигането на поставените цели.

Презумпцията, с която се създават всички стопански субекти, вкл. транспортните предприятия е да реализират печалба от упражняваната икономическа дейност. Много често, принципите и методите, използвани за осъществяването на тази цел са в противоречие с обществените и национални интереси за развитието на транспортния сектор. Именно затова е необходим силен мотив за предприемачите, който да обвързва постигането на печалби с устойчивото развитие на транспорта. При това следва много ясно да се дефинират не само вътрешните, но и външните ефекти от дейността и да се изясни механизма на интернализирани разходи и ползи от нея. Акцентът при това трябва да се постави върху причинителите на разходите, а не върху възникването на самите разходи. Вътрешните за транспорта разходи, разходите за опазване на околната среда и за отстраняване на последиците от задръстванията могат директно да бъдат отнесени към обема на превозите. Най-подходящия инструментариум за осигуряването на адекватни ценови сигнали на транспортния пазар в тази връзка са инфраструктурните такси, налагани на операторите.

По отношение на разходите, причинени вследствие от транспортни произшествия обаче, този инструментариум може да се оцени като неподходящ. Използването на застрахователните премии се прилага като частична мярка за покриване на този вид разходи. Разнообразието от застрахователни премии и прилагането на системи „бонус-

малтус”², може да осигури достатъчно ясни сигнали за транспортните оператори и да отрази адекватно възникващите разходи. Следователно механизмът на прилагането на застрахователни премии е най-подходящ, тъй като застрахователният сектор е усъвършенствал в детайли критериите за оценка на застрахователните полици, с цел да се отразят индивидуалните характеристики и умения на водача, изминатия от него пробег, причинените катастрофи и пр. Това създава възможност за най-прецизно отразяване на съответните разходи.

Анализите, направени в рамките на изследванията на ЕС върху тези проблеми, дават основание да се обобща, че общите приходи за транспортната система като цяло ще превишават направените разходи. Следователно, интернализиранието на външните за транспорта разходи ще осигури значителна полза за цялото общество, тъй като ще гарантира тяхното поемане от потребителите на транспортни услуги и ще доведе пряко до подобрена технологична, операционна и организационна ефективност.

От общо икономическа гледна точка, дългосрочният ефект от интернализиранието на външните разходи ще позволи да се получат вторични ползи чрез нарастване на приходите, ще осигури по-точна база за сравнение на възвръщаемостта от инвестициите в транспорта и ще доведе до подобрени условията за частни инвестиции в инфраструктурата. При въвеждането на преки инфраструктурни такси, всеки превоз ще може да бъде оценен съгласно разходите и ползите, които е предизвикал, тъй като ще се отчитат всички разходи. По този начин ще се създадат възможности превозите в отделни видове транспорт да осигуряват икономическа печалба реализиранието, на която е и основната цел на транспортните предприемачи. От друга страна, интернализиранието на разходите за опазване на околната среда ще увеличи екологичната ефективност, т.е. когато таксите отразяват разходите за отстраняване на вредните емисии, нивото на тези емисии ще спадне до точката, в която разходите за тяхното намаляване ще се изравнят с ползите от тази

² Система от премии и санкции, приложима при сключването на застрахователните договори, в зависимост от личните качества и надеждността на водачите.

марка. По този начин от гледна точка на социалната ефективност, ще се максимизира благосъстоянието на обществото, а не броя на пътуванията.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Устойчивото развитие изисква един по-широк поглед върху приоритетите за развитие на отделните видове транспорт, за да се намери най-добрия баланс между нуждите на стопанските субекти, обществото и околната среда. Предвид това, основните амбиции по отношение на транспортния сектор са за: транспорт, който допринася за икономическия просперитет на обществото чрез осигуряването на възможности за пътуване за повече хора при минимизиране на негативното влияние върху околната среда; транспорт, който е достатъчно гъвкав, за да се адаптира и да отговоря на социалните промени като се защитава изградената инфраструктура и се подобряват възможностите за по-продължителното използване; транспорт, който е достъпен и удобен за използване. Това може да се постигне при прилагането на прозрачна и достатъчно ясна система за интернализиране на външните разходи, при гарантиране на сигурността, безопасността и надеждността на превозите, както и при стабилно финансиране. По този начин ще се развият устойчив и модерен железопътен и автомобилен транспорт в страната и те ще

могат да отговорят на международните измерения на политиката за устойчиво развитие, съгласно която ЕС трябва да се превърне във водещ фактор на международния транспортен пазар.

ЛИТЕРАТУРА:

[1] European Commission, Directorate-general for Energy and Transport. *Keep Europe Moving: Sustainable Mobility for our continent*. Brussels, 2006.

[2] Commission of the European Communities. *Green Paper: Towards a new culture for urban mobility*. COM (2007) 551 final. Brussels, 2007.

[3] Министерство на транспорта, *Проект на стратегия за устойчиво развитие на Република България*, 2007.

[4] Council of the European Union, *Renewed EU Sustainable Development Strategy*, COM (10117/2006), Brussels 2006.

[5] Министерство на транспорта. *Развитие на устойчива транспортна система в Република България до 2020г.*

[6] Министерство на транспорта, *Оперативна програма „Транспорт“*, 2007г.

[7] Министерство на транспорта, *Стратегия за развитие на транспортната инфраструктура на Република България до 2015г.*, 2006г.

SUSTAINABLE DEVELOPMENT STRATEGY FOR ROAD AND RAIL TRANSPORT IN BULGARIA: OPPORTUNITIES AND PERSPECTIVES

Christina Nikolova

*University of National and World Economy, Sofia
Economics of Transport Department, Hristo Botev Students' Town, 1700 Sofia
BULGARIA*

Key words: *sustainable development, social, economic, ecologic sustainability, transport policy, strategy.*

Abstract: *Working out a strategy for increasing railway and road transport sustainability is a key point in the development of Bulgarian transport system. It is necessary in order to achieve economic, social and environmental sustainability.*

The new focus in the transport policy won't influence the importance of the services' efficiency with respect to trade, mobility and economic growth as whole. But it will provide better conditions for asset maintenance, internalisation of external costs, safety and technical efficiency and improvement in contractual procedures.