

УСТОЙЧИВА МОБИЛНОСТ - ПРЕДИЗВИКАТЕЛСТВО ПРЕД ТРАНСПОРТНАТА СИСТЕМА НА БЪЛГАРИЯ

Даниела Тодорова

daniela_dt@abv.bg

*Висше транспортно училище „Тодор Каблешков”
Факултет „Транспортен мениджмънт”
Катедра „Икономика и счетоводство в транспорта”
гр. София, 1574, ул. „Гео Милев” №158,
БЪЛГАРИЯ*

Ключови думи: *Мобилност, транспорт, устойчивост*

Резюме: *Значението на мобилността оказва съществена роля върху развитието на транспортния сектор. Ефективният транспорт влияе както върху човешките потребности, така и върху конкурентоспособността на отделните райони в страната.*

Бързата глобализация на обществото доведе до редица негативни моменти, свързани с претоварване на пътната мрежа, особено в големите градове, значителни задръствания, предизвикващи огромни разходи на вредни газове, загуба на време и емоционално напрежение. Наред с тези проблеми, повишаването на ценовото равнище на горивата, значителното увеличаване на емисиите на въглероден диоксид, поставят сериозно предизвикателство пред развитието на транспортната система на страната, чието бъдещо развитие трябва да е насочено към осигуряване на устойчива, енергийно ефективна и опазваща околната среда мобилност.

Бързото разрастване на населението в света (предвиждания сочат, че над 10 милиарда души ще достигне населението на земята до 2050г.) поставя някои сериозни предизвикателства пред мобилността и транспорта.

Мобилността обхваща в себе си принципът на свободното движение на хора и стоки. Това е заложено още през 1957г. със създаването на Общия пазар и подписването на Римския договор. През 1992г. със създаването на Европейския съюз и подписването на Маастрихтския договор се смята, че за развитието на мобилността е необходимо да се развие работеща трансевропейска транспортна мрежа.

Разбира се, за развитието на мобилността силно влияние оказва равнището на благосъстояние на населението. Европейската статистика отчита, че средното ежегодно нарастване на мобилността на жителите на ЕС е 3,1%, като през 2011г. всеки европейец е изминавал средно по 29,8 км в денонощие.

През 1991г. при оценяване на потребностите от транспортна инфраструктура и необходимите за това инвестиции в Европа се въвежда понятието „Транспортни

коридори”. Определени са общо 10 транспортни коридора, представляващи мрежа от мултимодални (железопътни, шосейни и речни) линейни връзки. Изграждането на липсващите връзки, ограничаването на тесните места, както и отпадането на граничните ограничения ще доведе до обвързаност между водния и сухоземния транспорт в цяла Европа. Това е и в съответствие с най-важната цел на транспортните коридори, а именно да обслужват транспортните потоци, независимо от националните граници. За България важно значение имат пет транспортни коридори преминаващи през територията ѝ. Потребността им е доказана, защото от една страна съдействат за разширяване на пазарния дял на транспортния пазар, а от друга допринасят за доизграждане и модернизиране транспортната инфраструктура. Това от своя страна оказва своя положителен ефект върху икономическо развитие на страната, защото разкрива на нови работни места и съдейства за балансиране на видовете транспорт.

Мобилността е пряко свързана с транспорта, което определя неговата важност и необходимост за човека. От друга страна транспорта се характеризира с редица сериозни странични ефекти, изразяващи се във въздействието, което оказва върху условията за живот и околната среда. Замяряването, шума и други негативни ефекти се отразяват върху нашето здраве и състоянието на природата.

През последните години бързата глобализация на обществото доведе до редица негативни моменти, свързани с претоварване на пътната мрежа, особено в големите градове, значителни задръствания, предизвикващи огромни разходи на вредни газове, загуба на време и емоционално напрежение. Наред с тези проблеми, повишаването на ценовото равнище на горивата, значителното увеличаване на емисиите на въглероден диоксид, поставят сериозно предизвикателство пред развитието на транспортната система на страната, чието бъдещо развитие трябва да е насочено към осигуряване на устойчива, енергийно ефективна и опазваща околната среда мобилност. Всички тези проблеми пораждат и водят след себе си редица екологични, икономически и социални последици в световен мащаб.

Характерно за транспортния сектор през последните години е, че се отчита нарастващ темп на развитие, високо ниво на инвестиции в транспортната инфраструктура и интензивно развитие на търговските транспортни услуги. Те оказват влияние върху brutния вътрешен продукт (БВП). Транспортът допринася за създаването на почти 30% от БВП на промишлеността и селското стопанство, на 70% от БВП на услугите и 5% от работните места. Той формира около 7% от БВП.

Средният разход на всяко домакинство за стоки и услуги, свързани с транспорта, е в размер на 13,2 % от общия му бюджет.

За 2011г. произведената брутна продукция от транспортните предприятия е 4 849 млн. лв. по текущи цени. В структурата на brutната продукция по видове транспорт най-голям относителен дял има сухопътният транспорт – 56.6%.¹

Транспортът е един от секторите, който заедно с енергетиката и промишлеността, се явяват основните замърсители на околната среда, като най-силно влияние за замърсяването на въздуха и увеличаването на шума оказва автомобилния транспорт.

Транспортният сектор през последната година е емитирал над 8.33 млн. тона вредни емисии, като статистиката отчита, че почти 72% (над 6 млн. тона) са от автомобилния транспорт.

За България можем да отбележим, че видовете транспорт, които се характеризират със своята екологичност, като железопътен, тролейбусен и трамваен транспорт, отчитат спад на превозените пътници и на извършената работа, докато при автомобилния

¹ Национален статистически институт, www.nsi.bg, 2012

транспорт, който се явява и основен замърсител увеличава своя пазарен дял в превозната работа. Върху обемът на превозите влияние оказват броя на населението, неговата подвижност, като наред с тях са налице различни фактори, които негативно влияят върху търсенето на пътнически превози, а именно намаляването на производството, нарастващата безработица, застаряването на населението и др.

Разбира се метрото като част от вътрешно-градския транспорт има сериозни предимства, тъй като осигурява транспортна връзка, характеризираща се с ефективност, бързина, надежност и удобство. Силно влияние оказва върху мобилността на хората, защото значително съкращава времето за превозване на един пътник.

Върху мобилността на хората влияние оказва икономическото състояние и тяхната платежоспособност. Те водят до различни предпочитания при използването на отделния вид транспорт, като личен или служебен автомобил, градски транспорт, такси, велосипед.

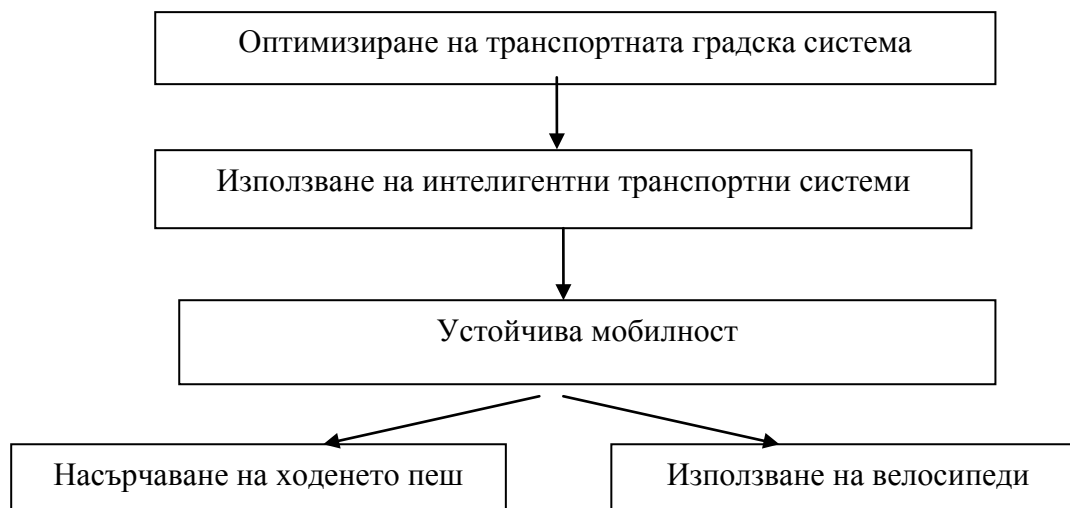
Основните проблеми, които трябва да се решат за постигането на мобилност, която да допринесе за устойчиво развитие на транспорта е именно постигане на ефективна обвързка между икономическото развитие, достъпността и мобилността от една страна, и от друга страна подобряването на качеството на живот и опазването на околната среда. Тези проблеми определят няколко основни предизвикателства, особено пред градовете, чието решение е възможно чрез осъществяването на някои мероприятия, като:

- осигуряване на безпроблемна транспортна комуникация в градовете;
- по-добре организиран градски транспорт;
- по-зелени и чисти градове;
- достъпност на градския транспорт със специфични проблеми по групи потребители и качество на транспортните услуги и инфраструктурата;
- сигурност и безопасност на градския транспорт².

Увеличаването на мобилността, особено към и в градовете, влияние отрицателно върху движение. Доказателство за това са все по-честите и почти постоянни задръствания, което се явява един от глобалните проблеми на градовете. Задръстванията са свързани с редица отрицателни икономически, социални, здравословни и екологични последици. Те водят до загуба на време, изнервено състояние на шофьори и пътници, предпоставки за чести аварии, както и замърсяване на околната среда. Движението в градовете създава около 40 % от емисиите на CO₂ и почти 70 % от емисиите на другите вредни замърсители, произлизащи от сухопътния транспорт.

Затова е необходимо да се съсредоточат всички усилия – управление, организация, разработване и реализиране на проекти, финансиране, за осъществяване на мерки стимулиращи мобилността, но ограничаващи задръстванията.

² Василев Д., Железов Е., Тодорова Д., Характерни особености на общата политика на ЕС в областта на градския транспорт, Международна научна конференция “Транспорт 2008“



Фигура 1.

Сухоzemният транспорт в България се характеризира с тенденции към развитие на автомобилния транспорт който, отчита ръст по отношение, както на обема на превозените товари, така и на извършената работа (тонкилометри). От друга страна железопътният транспорт, като основен конкурент, отчита продължаващ спад на извършената работа, въпреки че с огромния си капацитет за превоз на товари, тя предлага най-добрата алтернатива по отношение използването на ресурсите, токсичните емисии шумовото замърсяване и задръстванията. Относно велосипедният транспорт се провеждат все по-активни мероприятия за развитието му, като алтернативно средство за предвижване.

Една от задачите за устойчивото развитие на държавата е изграждането на транспортна система, стимулираща мобилност и отговаряща на потребностите на обществото, както за превоз, така и за чиста природа.

Транспортът е пряко свързан с развитието на икономиката на страната, като дава възможност за достъп до различни пазари. Един от основните фактори както за икономическото, така и за социалното развитие на дадена страна е състоянието и перспективите за устойчиво развитие, както за нейната транспортна инфраструктура, така и на самите транспортни средства.

Модернизация на транспортната инфраструктура

Таблица 1.

Показатели	Мерни единици	2000	2003	2007	2011
Републиканска пътна мрежа/площ - 1 000 кв.км	км/1 000 кв.км	171,7	173,5	175,0	175,3
Дял на автомагистралите от общата дължина на РПМ	%	1,7	1,7	2,2	2,2
Дължина на железопътните линии/площ - 1 000 кв.км	км/1 000 кв.км	58,7	57,3	53,8	52,5
Дял на електрифицираните жп линии от общата дължина на жп линиите	%	59,3	61,5	65,0	70,0

*Източник: Национален статистически институт

Развитието на транспортната инфраструктура на страната като част от Общоевропейската транспортна мрежа е един от основните приоритети залегнали в

инвестиционната политика на България. Основната цел е интеграция на националната транспортна инфраструктура с европейската и постигане на високо качество на транспортните услуги. Това е важна предпоставка за икономическото и устойчиво развитие на страната. Основната програма, чрез която се реализират главните приоритети за развитието и усъвършенстването на транспортната инфраструктура е Оперативна програма „Транспорт“ 2007-2013 г. Тя е една от седемте оперативни програми на Република България, които се финансират от Структурните и Кохезионния фондове на ЕС и е с най-голям бюджет в България - 2 003 481 163.68 евро.

В тази връзка инвестициите е необходимо да се съсредоточат върху конкретни приоритети, като тяхната характерна особеност в транспортната система са ефектите, които реализират. Ролята на инвестициите се подсилва и от факта, че те съдействат за ускорена икономическата интеграция, социална активност на населението и за постигане на устойчиво развитие на сектора.

Значението на мобилността оказва съществена роля върху развитието на транспортния сектор. Ефективният транспорт влияе както върху човешките потребности, така и върху конкурентоспособността на отделните райони в страната. Затова постигането на устойчива мобилност е сериозно предизвикателство пред транспортната система на страната.

ЛИТЕРАТУРА

- [1] Арнаудов Б., Товарният транспорт и екологичните замърсявания - възможности и решения, Научно технически съюз по транспорта (НТСТ) – Младежки форум, 2009г.
- [2] Василев Д., Железов Е., Тодорова Д., Характерни особености на общата политика на ЕС в областта на градския транспорт (Peculiarities of the General EU Policy to Public Urban Transport), Рег. No: 0246, в списание „Механика, транспорт, комуникации” бр. 3/2008, ISSN 1312-3823. стр. III-1-6,
- [3] Железов Е.Тенденции на международния транспортен пазар в Европа и света в областта на автомобилните превози на пътници и товари, кръгла маса на тема: "Пазарните позиции на българските автомобилни превозвачи в ЕС – условия за равнопоставеност" 2008
- [4] Развитие на устойчива транспортна система в Република България, до 2020 г., Министерство на транспорта, С., януари, 2007
- [5] Национален статистически институт www.nsi.bg
- [6] Секторна оперативна програма „Транспорт” 2007-2013 г.
- [7] Стратегия за развитие на транспортната инфраструктура на Р. България до 2015 г.
- [8] Стратегия за развитие на транспортната система на РБ до 2020г
- [9] Стратегия за единно транспортно пространство на пътната карта на „Транспорт 2050”
- [10] „Център за градска мобилност” ЕООД