

---

## ОБЩОЕВРОПЕЙСКАТА ТРАНСПОРТНА ПОЛИТИКА ЗА „ЗЕЛЕН” ТРАНСПОРТ

**Антоанета Кирова**

[toniask@abv.bg](mailto:toniask@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:** „зелено” развитие, устойчивост на икономическия ръст, мултимодалност, сътрудничество

**Резюме:** Въпросите на Общоевропейската транспортна политика, въпреки съществуващите съмнения относно нейната „единност”<sup>1</sup> касаят основно инвестициите в транспортната инфраструктура, с оглед създаването на Единно европейско пространство, оперативната съвместимост, като същевременно съществуват национални стратегии и политики в областта на транспорта, водещи до решаване на транспортни проблеми дори в рамките на общността на двустранна основа.

Новият момент, който създава предпоставки за по-нататъшното сближаване на националните и Европейската транспортна политика е Пакетът за екологичен транспорт, приет през юли 2008 г., с цел осигуряването на устойчиво развитие на транспортния отрасъл. Като цяло, „зеленото” развитие е свързано с насърчаването на икономическия ръст едновременно с поддържането на естествените ресурси и опазването на околната среда за осигуряването на качеството на живот. То е свързано с необходимостта от иновации, които в съчетание с инвестициите ще осигурят устойчиви процеси и увеличаване на икономическите възможности. Едновременно с това, „зеленото” развитие е многопластов процес, изискващ освен извършването на екологосъобразни дейности също и регулиране на някои съображения за икономически растеж, които застрашават околната среда.

### **1. Характеристика на „зеленото” развитие**

„Зелено” развитие на икономиката и обществото като цяло засяга следните по-важни аспекти:

- **Производителност на природните ресурси и околната среда**, свързана с ефективното използване на естествените ресурси, което по принцип не се

---

<sup>1</sup> Giorgi, Liana and Michael Schmidt, European Transport Policy – A historical and forward looking perspective, The Interdisciplinary Centre for Comparative Research in the Social Sciences (IFS-ICCR-CIR), Vienna

включва в разработените икономически модели. Отчита се фактът, че оскъдността и намаляването на ресурсната обезпеченост представляват риск за осъществяването на икономически растеж, поради което се обръща внимание на необходимостта от създаване на „устойчиви“ активи;

- **Установяване на природосъобразен начин на живот** – определяне на прякото влияние на негативните последици от разрушаването на околната среда върху здравето и живота на хората (в най-висока степен, намаляването на водните ресурси и замърсяването на въздуха);
- **Възможностите за икономическо развитие и политически мерки**, през призмата на необходимостта от устойчивост.

Авторът възприема подхода за бъдещ модели за екологично развитие, базиран на разработките на ОИСП<sup>1</sup>, който съдържа изискването за създаването на „сектор за екологични стоки и услуги“<sup>2</sup> при следните характеристики:

- Оценка на различните дейности (условия за бизнес, жизнен цикъл на отраслите, възможности за реинженеринг и внедряване на ИТ);
- Определяне на възможностите за растеж при отчитане на екологичните изисквания;
- Определяне на „пресечни точки“ (сфери на противоречие) между икономическата и екологичната политика;
- Избор на нови показатели за оценка на жизнения стандарт.

Този сектор е междинен, т.е. не е свързан с конкретен отрасъл, базиран на сближаване на предприятията, произвеждащи екологично чисти продукти и прилагачи щадящи околната среда технологии. Икономическият растеж изисква реализиране на нови продукти, постигнати в резултат на установяване на стратегическо партньорство. Подобен подход в „зеленото“ развитие изследват Арванитис, Лей и Вьортер<sup>3</sup>, които на базата на фирмена информация идентифицират сектор ‘*Cleantech*’, включващ иновативни компании, прилагачи поне един от следните подходи: (а) продуктова иновация, базирана на щадящи околната среда продукти; (б) производствена иновация, базирана на намаляване дела на материалните разходи, включително и тези за енергийни ресурси; (в) процесна иновация, базирана на реинженеринг на процеси, с оглед намаляване на вредното въздействие върху околната среда. Понястоящем обаче не съществуват изследвания и ясни доказателства за приноса на сектор ‘*Cleantech*’ към „зеленото“ развитие на икономиката.

Едновременно с това са обсъждани и два подхода при осъществяването на „зеленото“ развитие, а именно:

*А.* Преобладаващият понастоящем *пасивен подход*, изразяващ се в установяване на бариери и регулатори (недопускане на инвестиции във вредни за околната среда начинания, разработване на рамка от правила срещу установените нарушения, въвеждане на по-високи данъци при извършване на вредни за околната среда дейности или други форми на икономически санкции срещу тях, въвеждане на бариери за търговията с неекологични продукти и улесняване на промените посредством повишаване на цените за освобождаване от отпадъците, неправилното ползване на

<sup>1</sup> Highlights of the International Transport Forum 2011, Transport for Society, 17.10.2011, ISBN 9789282103685 (PDF)

<sup>2</sup> TOWARDS GREEN GROWTH - MONITORING PROGRESS – © OECD 2011, p 28

<sup>3</sup> Arvanitis Spyros, Marius Ley and Martin Wörter (2010) ‘Cleantech“-Сектор: Abgrenzungen, Innovationsaktivitäten, Humankapitaleinsatz‘; Studie im Auftrag des Bundesamtes für Bildung und Technologie; KOF Studien Nr. 15, October

природни ресурси, насърчаване на икономии при потреблението, разработване на нови корпоративни практики и т.н.);

*В. Перспективният активен подход*, изразяващ се в създаването на предпоставки за осъществяване на промяната, като оценка на необходимостта от преразпределение на ресурсите, анализ на компетентностите на човешкия потенциал и прилагане на съответните мерки за усъвършенстване на производството и потреблението, съгласуване на трансграничната политика за опазването на околната среда, управление на дистрибуцията на постигнатите ползи и ефекти, както и поставянето на съображенията за опазване на околната среда на първо място, особено при оценяване на конкурентните предимства.

Изборът и прилагането на един от двата подхода изисква следното:

- **Оценка на състоянието на научните изследвания и иновациите<sup>1</sup>**, насърчаващи многофакторно производство. От гледна точка на „зеленото“ развитие, за иновации се приемат промените, водещи до създаване на „зелени“ технологии, „зелени“ производства и „зелени“ работни места, т.е. поетапно преминаване към екологично чисто, енергийно ефективно и щадящо хората производство;
- **Развитие на международната търговия** като източник на възможности за нарастването на относителния дял на „зелените“ продукти и услуги в стремежа към постигане на икономически ръст<sup>2</sup>. Либерализацията на търговията с екологични продукти и услуги подпомага „зеленото“ развитие чрез създаването на нови пазари и осигуряването на достъп на нови клиенти. В настоящия момент обаче е трудно установяването на относителния дял на търгуваните „зелени“ продукти и услуги на фона на общия международен стокооборот за отделните държави;
- **Оценка на движението на международните финансови потоци**, от търговията с емисиите на вредни продукти до преки чуждестранни инвестиции в екологично чисти продукти или предаване на ноу-хау и технологии за „зелено“ производство. За целта е необходимо точното дефиниране на понятието „зелени“ ПЧИ;
- **Въвеждане на цени и форми на данъчно облагане**, насърчаващи потреблението на „зелени“ продукти от една страна, а от друга - санкциониране прилагането на остарели технологии, произвеждащи морално остаряла продукция. В дългосрочен план може да се изследва субсидирането на „зелени“ инициативи, въвеждане на данъци „околна среда“ и подходящо ценообразуване за насърчаване на икономичното използване на природни ресурси;
- **Прилагане на регулативни мерки и управленски подходи** като средство за намаляване на негативното въздействие върху околната среда, изразяващи се в спазването на предписания и поемане на задължения за екологично чиста експлоатация на съществуващите технологии. Основна трудност е установяването на единни стандарти за отделните държави в тази сфера, което предопределя разликата в установяването на параметри за качество относно „зелена“ околна среда. Един от примерите за усилията на държавното управление е създаването на защитени територии при прозрачен ситуационен анализ в опит за опазване на биологичното равновесие. Управленски подход относно бизнес сектора към фирмите от „зелената“ икономика е насърчаването

<sup>1</sup> Fostering Innovation for Green Growth, OECD (2010b)

<sup>2</sup> Kennett Maxine, R. Steenblik, OECD Trade Directorate, Environmental Goods and Services, A Synthesis of Country Studies, OECD Trade and Environment Working Paper No. 2005-03

им от страна на асоциациите, правителствените и неправителствените организации (например чрез „зелени“ сертификати);

- **Обучение и развиване на умения**, с оглед на създаването на иновативни компетентности и база от знания за „зелено“ развитие.

## 2. Транспортната политика на ЕС в контекста на „зеленото“ развитие<sup>1</sup>

„Зеленото“ развитие на транспорта е част от стратегията за устойчиво развитие. То касае създаването на транспортни системи, които съчетават решения за „зелени“ превози, осъществяване на икономически растеж при проявяване на грижа към околната среда. „Безпроблемните транспортни връзки свързват желанието за мобилност с желанието за „зелено“ развитие“<sup>2</sup>. Транспортните технологии и инфраструктури формират гръбнака на глобалната търговия, свързват хората и създават предпоставки за появата на нови пазари и увеличаване на производителността. Влагането на целеви инвестиции в нов превозен капацитет от интелигентни технологии за движение може да доведе до нови източници за осъществяване на икономически растеж, като превърне транспортния сектор в устойчиво средство за неговото постигане. Проучванията, осъществени от ОИСР показват:

- **Нарастване на мобилността**, като глобалните пътничкопотоци ще се увеличат 2,5 - 3,5 пъти до 2050 г. (за държавите от ОИСР се предвижда до 30% нарастване в сравнение с настоящите равнища); за глобалните товаропотоци е предвидено дори четворно увеличение до 2050 г. (за държавите от ОИСР нарастването на трафика е двойно);
- **Намаляване на темпа на ръст на емисиите от въглероден двуокис, в сравнение с обема на превозите (внедряване на защитни технологии)**: общо нарастване от порядъка на 1,5 до 2,5 до 2050 г., придружено със задържане на нивата при пътническите превози. Все още нарастващите стойности се дължат на товарните превози, освен ако няма спад в темпа им, както и на потребностите за икономически растеж при развиващите се страни. За ограничаване на нарастването е необходимо прилагането на нови технологии (например хибридните в областта на автомобилния транспорт);
- **Необходимост от провеждане на политиката за мобилността**, насочена към намаляването на вредните емисии посредством пакет от мерки (насърчаване на обществения транспорт чрез усъвършенстване на връзките, ограничаване на капацитета на мрежата за автомобили, повсеместно въвеждане на такси за паркиране, повишаване на престижа на обществените превозвачи и т.н.);
- **Ключов фактор за устойчивостта представляват енергийните технологии**, базирани на икономични двигатели<sup>3</sup>.

В дългосрочен план общоевропейската транспортна политика насърчава използването на алтернативни ефективни енергийни ресурси, като се набляга на електрифицираните транспортни средства за честите кратки пътувания в градски условия. За добро постижение се счита предприемането на единната стратегия за включване в цените за превозни услуги в реалните обществени разходи, възникнали вследствие на екологичните щети и задръстванията. Тя предоставя следните възможности:

<sup>1</sup> OECD, 2012 Transport Outlook “Seamless Transport for Green Growth

<sup>2</sup> OECD Secretary-General Angel Gurría

<sup>3</sup> До 2050 г. разходите на гориво следва да бъдат намалени на 4 л/км, като едновременно се усъвършенстват и горивните системи на автомобили от всеки вид и клас

- Нови инициативи за постигане на екологосъобразен транспорт;
- „Интернализиране” на външните разходи на транспорта, която е фокусирана върху обществените разходи за транспорт и цели повишаване на ефективността на транспорта в икономиката чрез намаляване на излишъка от транспортни услуги;
- Директно насочване на част от събраните приходи от инфраструктурни такси за намаляване на вредното въздействие при преминаване на даден участък върху околната среда;
- Постигането на оперативна съвместимост при железопътния транспорт и чрез намаляване с 50% на шумовия ефект от товарните влакове и др.

Въведените нормативни разпоредби за инфраструктурните такси (за използване на гражданските летища, услугите от РВД и железопътната инфраструктура) целят от една страна да ги доближат до действителните разходи, а от друга - да ги направят по-прозрачни. Съществуват различия в мнението относно изискването на маргинално социално ценообразуване, въпреки Директива 2001/14/ЕС, позволяваща таксите за използване на железопътната инфраструктура да отразяват недостига на капацитет и екологичните разходи, а така също и по въпроса за железопътната инфраструктура като „естествен” монопол<sup>1</sup>. Въпреки това, всички подкрепят твърдението за необходимостта от стимули за инфраструктурните мениджъри да намаляват разходите и да повишават ефективността при експлоатацията на инфраструктурата.

От своя страна, държавите-членки са добавили мерки, съобразени с общата транспортна политика, например:

- През 2005 г. в Германия е въведена система за пътни такси, базирана на изминатото разстояние (само за тежкотоварни автомобили, над 12 т);
- В Стокхолм и Лондон са въведени такси за задръстване (така в зоната на действие на тези такси в Лондон пиковите натоварвания на трафика, измерени като допълнително време за пътуване, сравнено с времето за пътуване в условията на нормален трафик са намалени с 21%);
- В Милано се експериментира такса за замърсяване (Ecopass) през 2008 г.;
- В някои държави, например Обединеното кралство и Франция се увеличават летищните такси за превозени пътници (определяни на база 1 пътник), независимо от отсъствието на пряка връзка с външните разходи за транспорт.

На 19.10.2011 г. Европейската комисия приема предложения за ревизиране на „гръбнака” на Европейската транспортна инфраструктура политика, а именно на коридорите TEN-T. Идеята е да се уеднаквят приоритетите за развитие на мултимодалните транспортни коридори и прилагането на правилата за съвместно финансиране на инвестиционните проекти.

Предвид факта, че в пристанищата за вътрешноводен транспорт се осъществява претоварване на голям обем товари (над 500 хил. т), в основната мрежа на TEN-T са включени около 80 избрани пристанища. Вътрешните водни пътища и железопътният транспорт могат да получат до 40% финансиране, а за развитие на вътрешните транспортни връзки до пристанищата, пристанищната инфраструктура и мултимодалните платформи може да се разчита на съфинансиране на 20% от целесъобразните разходи. Освен това, за развитието на новото направление на Общоевропейската транспортна политика следва да бъдат осъществени проучвания за

---

<sup>1</sup> „Совместная логистика с другими видами транспорта”, интервью с К. Шомоди, Секретар на Комитет ОСЖД, Еженедельный журнал „Транспорт”, 14.09.2011 г., Виктория Хрусталева

установяване на ключовата роля на някои от пристанищата за вътрешно-воден транспорт, като се предложат нови нови карти на мрежата TEN-T<sup>1</sup>.

### 3. Транспортна политика и „зелено“ развитие в България

Като цяло, страната ни не е пример за добри практики в сферата на „зеленото“ развитие. В сферата на **международната търговия** през последните години е налице ръст на износа, въпреки че не се забелязва ясно открояваща тенденция, показваща устойчивост. По данни на Евростат, в началото на второто тримесечие на 2011 г. България е на второ място след Малта по износ, а за цялата година експортът от България е нараснал общо с 20,9%, като за трети страни (Индия, Русия, Турция, Сърбия, Македония и ЮАР) увеличението е 24,4%<sup>2</sup>. Същевременно през 2010 г. българският износ е нараснал с 33%. Потенциалният ръст на българския експорт зависи от стабилизирането на големите европейски и световни икономики, за които се осъществява износ. Основни търговски партньори на България са страните от ЕС (Германия, Италия, Франция, Гърция и Румъния), формиращи 68% българския износ<sup>3</sup>.

Нараства износът на български стоки и услуги за нетипични търговски партньори като Португалия, Люксембург и Естония, но и тук липсва устойчива тенденция. Структурата на износа формират необработените суровини, химически торове, минерални масла, лекарства, машини и др. Основен дял очевидно заемат химическата и фармацевтичната промишленост, при които съществуват редица съображения и предписания за устойчивост и социално отговорно поведение. Сравнително благоприятна за екологията е текстилната промишленост, чиито изделия на 90% са предназначени за износ в Европа (Германия, Италия, Великобритания, Франция и Австрия). През 2011 г. машиностроителната промишленост е подкрепена от поръчка на Китайска компания на стойност 1.8 млн. евро за производство на части за автомобилните гиганти „Фолксваген“, „Ауди“, „Пежо Ситроен“<sup>4</sup>, а на 21.02.2012 г. в гр. Ловеч официално е открит завод за автомобилостроене като съвместно предприятие на двете корпорации Грейт Уол Мотър и Литекс Мотърс. Независимо от тези обнадеждаващи факти обаче не съществуват ясни доказателства, подкрепящи тезата за „зелено“ и устойчиво развитие на икономиката.

В секторната стратегия за привличане на инвестиции, представена от МИЕТ<sup>5</sup> е записано, че за България е необходимо да привлича **чужди инвестиции** в сферата на гарантиращите „зелен“ ръст (по пряк или косвен начин) сектори като електроника и електротехника, информационни технологии, аутсорсинг, земеделие и хранително-вкусова промишленост, производство на транспортно оборудване, развитие на логистични дейности, здравеопазване и фармация и химическа промишленост.

В края на третото тримесечие на 2011 г. общият обем на преките чуждестранни инвестиции е около 700 млн. евро, като по данни на МИЕТ намалението спрямо 2010 г. се дължи на факта, че редица български клонове на чуждестранни компании са изплатили вътрешнофирмените си задължения към компаниите - майки. Техните

---

<sup>1</sup> Становище на изпълнителния директор на EFIP (Европейска федерация на пристанищата за вътрешноводен транспорт) Изабел Рикбост

<sup>2</sup> За пръв път след 1996 г. текущата сметка е с положително салдо, според С. Дянков, в. „Монитор“

<sup>3</sup> Данни на НСИ

<sup>4</sup> По данни на НСИ и Център за икономически развитие (CED)

<sup>5</sup> Документът е изработен от консултантската компания А.Т. Kearney за 350 хил. лв. по проект за 21 млн. лв. на Българската агенция за инвестиции за популяризиране на страната като добро място за чужди вложения. Около 19 млн. лв. от тях са предвидени за рекламни кампании и събития за популяризирането на страната.

стойности са сравними с тези от годините на инвестиционния бум у нас през 2007, 2008 и 2009 г. 60% от чуждестранните вложения са в преработващата промишленост, а останалите са основно в транспорт, логистика и енергетика. Задържат или намаляват нивата си инвестициите в недвижими имоти и финансово посредничество. Предпоставка за устойчиво развитие в България е реализирането на предимствата на географското ни местоположение посредством усъвършенстването на транспортната инфраструктура, особено ако е налице и външен инвестиционен интерес.

Според гръцки експерти, България ще продължава да привлича гръцката икономическа активност, като се очакват инвестиции в рамките на 2 млрд. евро по няколко направления:

- Трансфер на капитали от физически лица към чуждестранни банки с клонове у нас (Булбанк, Експресбанк, Райфайзенбанк и т.н.);
- Дислокация на фирми за оказване на on-line услуги в сферата на производството, туризма и международна търговия;
- Разширяване на производствените бази на гръцките компании в България;
- Увеличаване на данъчния туризъм<sup>1</sup>.

**Транспортът и логистиката** (считани сред приоритетните сектори) понастоящем са концентрирани около водещите индустриални центрове София, Варна и Пловдив, като инвестициите са предимно в сухопътни транспортни средства (автомобили и камиони) и складове. Въпреки внушителния обем на приходите<sup>2</sup>, това все още не показва тенденция към „зелено“ развитие на транспорта.

В изпълнение на Национална стратегия „Околна среда“ на Р България за периода 2009 – 2018 г., освен работата по усъвършенстване на действащото и разработване и въвеждане на ново специфично законодателство, регулиращо транспортната дейност за опазване на околната среда и климата се обръща внимание на повишаването на енергийната ефективност в сектора и намаляване на енергоемкостта на транспортната продукция. Основните моменти, затрудняващи „зеленото“ развитие на транспорта са следните:

- неефективна организация на транспортните процеси (в т. ч. неефективно планиране на спедиционната дейност и използването на отделните видове транспорт), увеличаваща темповете на нарастване на извършваната работа от транспорта (измерена в реализирани пътник/километри и тон/километри) и водеща до ниска енергийна ефективност на националната икономика;
- ниско качество на пътната инфраструктура, непозволяващо поддържане на оптимални скорости при движение на пътните превозни средства, в частност пътната настилка в градовете, създаваща проблеми за градския транспорт;
- недоизградена интермодална транспортна система, характеризираща се с морално и физически остаряла инфраструктура и оборудване, неотговарящо на съвременните технологии;
- недобре развит пазар на комбинирания транспорт в страната, в резултат на неподходящо изградената транспортна инфраструктура.

Железопътният транспорт, който в резултат на екологичните си предимства се радва на особена подкрепа в рамките на общоевропейската транспортна политика у нас е в процес на упадък, независимо от полаганите усилия за неговото стабилизиране през

---

<sup>1</sup> „България изглежда добър избор за бизнес, тъй като данъците са по-ниски, заплатите по-малки и най-вече заради по-голямата финансова сигурност”, [www.greekreporter.com](http://www.greekreporter.com)

<sup>2</sup> По неофициални данни, годишните приходи от тези сектори са около 3 млрд. евро.

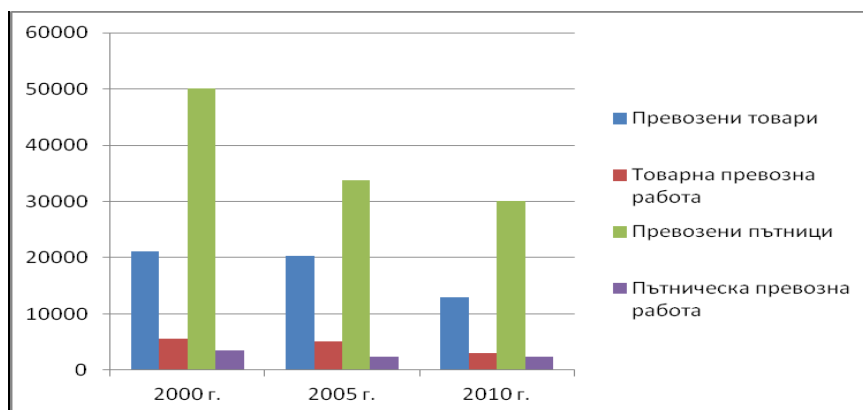
отделните периоди. Долната таблица показва състоянието на показателите у нас през последното изминало десетилетие:

Таблица 1

**Показатели за дейността на железопътния транспорт в Р България<sup>1</sup>**

Показатели	2000 г.	2005 г.	2010 г.
Превозени товари (хил. т)	21081.5	20298.3	12939.5
- Вътрешни превози	17662.6	15080.7	9252.0
- Международни превози	3418.9	5217.6	3687.5
Извършена работа (млн. ткм)	5538.4	5163.3	3063.5
- Вътрешни превози	4504.6	3922.5	2099.7
- Международни превози	1033.8	1240.8	963.8
Превозени пътници (хил.)	50028.7	33747.6	30101.9
- Вътрешни превози	49793.5	33571.7	29670.9
- Международни превози	235.2	175.9	431.0
Извършена работа (млн. пкм)	3472.4	2388.5	2099.7
- Вътрешни превози	3416.4	2344.6	2054.2
- Международни превози	56.0	43.9	54.5

Данните от таблицата са илюстрирани в следната фигура:



Фигура 1

Правилното позициониране на железопътния транспорт на база на неговите предимства изисква превози в сътрудничество с други видове транспорт (по средата между обслужването „от врата до врата”, осъществявано от товарни автомобили и масовите превози на дълги разстояния, извършвани от морския транспорт). Едновременно с това, при осъществяването на съвместна логистика следва да се избягва на механичния подход „заемане на част от пазара”, а да се търси реален сегмент от пазара, при отчитане на принципа „устойчиво производство - устойчива дистрибуция”.

Необходимо е и допълнително развитие на интермодалните варианти, обединяващи предимствата на железопътния и автомобилния транспорт. С прехвърлянето на товари, превозвани на дълги разстояния към железопътния транспорт се решават много от проблемите на „зеленото” развитие (задръствания, недостиг на водачи, нарастващи енергийни и данъчни разходи)

При адаптирането на железопътния транспорт към логистичната верига могат да бъдат отчитани и потребностите на непрекъсваемия производствен цикъл, като с цел

<sup>1</sup> Източник: НСИ



спестяването на складови разходи железопътният вагон може да се превърне в „склад на колела”.

Предвид големите разходи за издръжка и екологичните предимства на железопътния транспорт се изискват усилия за ефективното използване на създадените активи – инфраструктурни и други ресурси. От друга страна, следва да се има предвид и факта, че непридружаваният комбиниран транспорт води до намаляване на вредните емисии от въглероден диоксид до 55% и на енергийните разходи с 29%, в сравнение с автомобилния транспорт (UIRR<sup>1</sup>, Брюксел, 2003 г.)

### **Заклучение**

Програма „Енергийна ефективност и зелена икономика” представя нова схема за финансиране по оперативна програма „Конкурентоспособност”, предвиждаща следните мерки в сферата на транспорта:

- стимулирането на производството на електрически превозни средства и тяхното търсене, изграждането на необходимата инфраструктура и въвеждането на различни облекчения, разработването и внедряването на иновативни решения;
- подкрепа на инициативи, насочени към подобряване на автопарка, използване на чисти превозни средства в това число „зелени” таксита, по-безопасно и по-екологично шофиране, спиране нарастването на енергийната интензивност на транспорта, както и за намаляване въздействието му върху промяната на климата.

Изграждането на устойчива, напълно интегрирана транспортна система, отговаряща на икономическите, социалните и екологичните потребности на обществото, с подобрена транспортна инфраструктура, постепенно подновяване на транспортния парк в различните видове транспорт и разработването на иновативни транспортни решения би означавало постигане на основната цел на националната транспортна стратегия за периода до 2020 г.

### **ЛИТЕРАТУРА**

- [1] Transport Outlook “Seamless Transport for Green Growth, OECD, 2012, [www.oecd.org](http://www.oecd.org);
- [2] „Развитие на устойчива транспортна система в Р България до 2020 г.”, 13.02.2000 г., МТИТС;
- [3] Програма „Енергийна ефективност и зелена икономика”, [www.beeciff.org](http://www.beeciff.org)
- [4] Статистическа информация от НСИ, ЦИР и Stat.bg
- [5] АЕБТРИ, „Транспортен вестник” и списание „Логистика”, както и други, цитирани в текста литературни източници

---

<sup>1</sup> International Union of combined Road-Rail transport companies