

Състояние на системата за таксиметрови превози в България

Деница Митева, Велизара Пенчева, Асен Асенов

State of the system for taxi transportation in Bulgaria: This article presents information on the system of taxi transportation in Bulgaria. There are made a research and analysis of the number of taxis in the country. The average number of taxis per thousand people and the average number of taxis on the carrier are determined.

Key words: Taxi Transport, SWOT- analysis, Transport System.

ВЪВЕДЕНИЕ

Пътническият таксиметров транспорт има важно значение за по-пълно задоволяване на транспортните потребности на населението в градовете. Той притежава редица предимства пред масовия градски пътнически транспорт, а именно: осигуряване на възможно бърз превоз на пътници между различни райони на града, възможност за извършване на превози по свободно избрани от пътниците маршрути, както и осъществяване на превози на принципа „от врата до врата“.

В Република България е създадена нормативна уредба, която урежда извършването на таксиметрови превози на нейната територия, но в нея не е посочено колко да бъде броят на таксиметровите автомобили [2, 3]. Въпреки това методиките за определяне на броя на таксиметровите автомобили в едно населено място (град, държава) се различават една от друга по включените показатели и затова средният им брой се изменя в доста широки граници от 2 ÷ 5,5 автомобиля на 1000 жители [4]. Освен това броят на таксиметровите автомобили зависи основно от търсенето на транспортната услуга и от условията за достъп на таксиметровите превозвачи до пазара, които в България са сравнително леки. Това позволява лесно и бързо да бъде създаден парк с голям брой таксиметрови автомобили [3].

Обект на настоящото изследване е системата за таксиметрови превози в България. Направена е обща характеристика на системата за таксиметрови превози в най-големите градове на страната и е изследван показателят „брой таксиметрови автомобили на 1000 човека“.

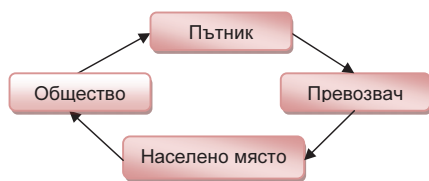
ИЗЛОЖЕНИЕ

Таксиметровите автомобили са получили широко разпространение в нашата страна като бързи и удобни, което им дава добри перспективи на развитие. Те не заменят, а допълват маршрутния градски транспорт [5].

Основно тяхната роля е свързана с:

- подобряване на слабо развитата транспортна мрежа на обществения транспорт в някои жилищни райони;
- повишаване темпа на живот чрез извършване на бързи пътувания;
- превозване на пътници с багаж;
- извършване на превози през часовете на денонощието, когато другите видове транспорт по-рядко се движат или не работят;
- изменение на изискванията на потребителите към персоналното транспортно обслужване.

При функционирането на системата за таксиметрови превози в градовете си взаимодействат четири взаимосвързани страни: пътник, превозвач, населено място, общество (фиг. 1). Всяка от тези страни преследва определени цели, които са взаимно свързани и взаимно си влияят [1]:



Фиг.1. Връзки във функциониращата система при таксиметровите превози

За пътника показателят за ефективност е качеството на таксиметровата услуга. Това е фактор, който е тясно свързан с параметрите на транспортния процес. Интересите на превозвача са свързани с ефективното използване на таксиметровите автомобили.

Със стойностите на технико-експлоатационните показатели, както и с производителността на таксиметровия автомобил, може да се оцени в достатъчно висока степен ефективността на системата за превозвача. Определянето на производителността на таксиметровите автомобили е необходима да се използва за планиране на тяхната работа.

Населеното място разчита на социалната роля на таксиметровия транспорт и има интерес да функционира ефективна система от таксиметрови превози, която да осигурява търсеното придвижване на населението.

Състоянието и тенденциите за развитието на таксиметровите превози най-добре могат да бъдат представени таблично чрез използване на SWOT-анализ (табл. 1).

Таблица 1. SWOT - анализ на таксиметровите превози в България

Силни страни	Слаби страни
<ul style="list-style-type: none"> ▪ бърз превоз на пътници между различни райони на града; ▪ извършване на превози по свободно избрани от пътниците маршрути, следвайки принципа „от врата до врата“; ▪ ръст в подновяването на автопарка съгласно изискванията на Европейския съюз за вредни емисии и шум; ▪ извършване на превози през часовете на денонощието, когато другите видове транспорт пътуват по-рядко или не работят; ▪ допълване на маршрутния градски транспорт. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ използваните към момента таксиметрови автомобили са сравнително неекологосъобразни и влияят негативно върху околната среда; ▪ големият брой таксиметрови автомобили създава допълнителни проблеми на градовете, свързани със задръствания; ▪ незадоволително качество на таксиметровите услуги; ▪ няма приет стандарт за градовете, регулиращ броя на таксиметровите автомобили.
Възможности	Заплахи
<ul style="list-style-type: none"> ▪ разработване и внедряване на единна таксиметрова мрежа; ▪ интегриране в единния европейски пазар на транспортни услуги; ▪ намаляване предстоите на стоянките на таксиметровите автомобили чрез внедряване на нови технологии; ▪ повишаване на качеството, безопасността и надеждността на таксиметровите услуги чрез въвеждане на интелигентни системи за управление и контрол на транспорта; ▪ повишаване на енергийната ефективност на таксиметровата дейност; ▪ използване на екологично чисти превозни средства. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ покачване на цените на горивата и електроенергията; ▪ нестабилен пазарен дял при таксиметровите превози; ▪ развитието на алтернативен икономически по-изгоден транспорт; ▪ въвеждане на нова нормативна уредба, ограничаваща таксиметровата дейност; ▪ нарастване на негативното въздействие върху околната среда и климатичните промени от транспортната дейност.

Ефективното функциониране на системата за таксиметрови превози в България може да се постигне само при условия на взаимна обвързаност между силните страни и възможностите за тяхното подобряване. Има още много работа по

„премахването“ на слабите страни и справянето със заплахите при таксиметровите автомобили.

Повечето от слабите страни са свързани с наличния брой таксиметрови автомобили. За нуждите на изследването използваме показателя „брой таксиметрови автомобили на 1000 жители от населението“.

В табл. 2 е показан броят на таксиметровите автомобили за основните градове на страната към 01.01.2013 г. общия им брой за страната е 21 797 [13]. Средният брой таксиметрови автомобили на 1000 жители в страната се определя по (1):

$$\bar{A} = \frac{A_T}{N} \times 1000, \text{ автомобили на 1000 жители,} \quad (1)$$

където - \bar{A} е средният брой таксиметрови автомобили на 1000 жители;

N – жителите на населеното място, брой;

A_T са таксиметровите автомобили, броя;

В големите градове този показател варира в големи граници A_T (1,99 ÷ 24,04). Броят на таксиметровите автомобили в дадено населено място зависи от редица фактори. Основните, от които са:

- социално-икономически;
- географското разположение;
- климатичните условия;
- организацията на таксиметровите превози;
- качеството на таксиметровата услуга;
- състоянието на пазара на транспортната услуга при масовия градски транспорт;
- изградени навици.

В табл. 2 са представени броя таксиметрови автомобили в основните градове на страната и тяхното население към 1.01.2013 г. [12].

Според направеното изследване, градът с най-голям брой таксиметрови автомобили в страната е Велико Търново – 24,04 на 1000 жители. Проучванията показват, че това се дължи основно на географското разположение на града. Най-малко таксиметрови автомобили има обикновено в населените места с по-малко население - гр. Перник е с най-малко таксиметрови автомобили 1,99 на 1000 жители.

За извършване на таксиметрови превози в страната са регистрирани общо 3597 превозвачи. Получава се, че средно на един превозвач се падат 6,06 регистрирани таксиметрови автомобили.

Таблица 2. Брой таксиметрови автомобили в 27 основни градове на страната към 1.01. 2013 г.

№	Градове	Таксиметрови превозвачи /броя/	Таксиметрови автомобили /броя/	Жители /броя/	Среден брой таксиметрови автомобили на 1000 човека	Среден брой таксиметрови автомобили на един превозвач
1	Благоевград	264	929	70562	13,17	3,52
2	Бургас	963	1 529	199083	7,68	1,59
3	Варна	173	1 678	334744	5,01	9,70
4	В. Търново	145	1 656	68871	24,04	11,42
5	Видин	14	190	46877	4,05	13,57
6	Враца	52	403	58856	6,85	7,75
7	Габрово	117	336	57840	5,81	2,87
8	Добрич	198	462	89627	5,15	2,33
9	Кърджали	180	442	43681	10,12	2,46
10	Кюстендил	153	379	43605	8,69	2,48

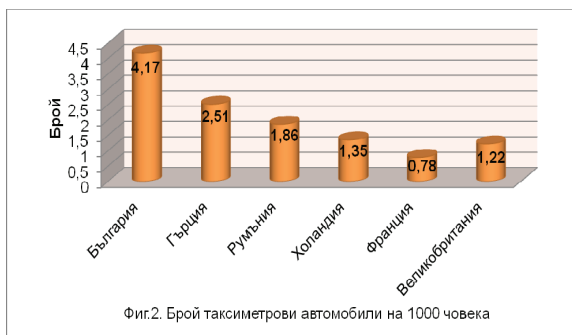
11	Ловеч	22	227	35837	6,33	10,32
12	Монтана	36	279	42909	6,50	7,75
13	Пазарджик	29	275	71195	3,86	9,48
14	Перник	20	156	78371	1,99	7,80
15	Плевен	44	512	104416	4,90	11,64
16	Пловдив	185	1 681	339129	4,96	9,09
17	Разград	48	186	33005	5,64	3,88
18	Русе	151	651	148350	4,39	4,31
19	Силистра	101	217	34728	6,25	2,15
20	Сливен	67	302	90404	3,34	4,51
21	Смолян	103	176	30045	5,86	1,71
22	София	209	7 009	1213542	5,78	33,54
23	Ст. Загора	39	753	137881	5,46	19,31
24	Търговище	63	158	64303	2,46	2,51
25	Хасково	140	448	75334	5,95	3,20
26	Шумен	45	524	80143	6,54	11,64
27	Ямбол	36	239	72778	3,28	6,64
		3 597	21 797	3 739 694	5,83	6,06

Практика е таксиметровите превозвачи да използват услугите на някоя, наложила се с добро име фирма като използват нейната търговска марка, както и нейния радио ефир. По този начин реално клиентите избират таксиметрови автомобили сред малък брой фирми, предлагащи услугите. Пример за това е наличието на четири таксиметрови превозвачи в град Русе: Миланов и Сити, Юнион, Дунав 8806 и Точните 8108, които обединяват 151 превозвачи и 651 таксиметрови автомобили.

В табл. 3 са посочени данни за населението и регистрираните таксиметрови автомобили в пет европейски държави и в България [1,6,7,8,9,10,11]. Избраният показател за сравняване „брой таксиметрови автомобили на 1000 човека“ показва неколкократно по-висока стойност за България.

Таблица 3. Регистрирани таксиметрови автомобили в страни от Европейския съюз към 1.01.2013г.

	България	Гърция	Румъния	Холандия	Франция	Великобритания
Брой жители, Хил.	7 364	11 063	20 020	16 780	63 703	63 896
Брой таксиметрови автомобили	30 750	27 792	37 220	22 702	50 000	78 153



Средно за шестте европейски страни броят таксиметрови автомобили на 1000 човека е 1,98, съответно за петте държави стойностите варират от 0,78 ÷ 2,51, докато за България, този показател е 4,17 (фиг.2).

От направените изследвания може да се каже, че големият брой таксиметрови автомобили в българските градове създава редица

проблеми по различни причини: екологично замърсяване на градовете; натоварване на движението; необходимост от голям брой местостоянки за автомобилите и др.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

За извършване на таксиметрови превози в 27 основни градове на страната за 2013 г. са регистрирани общо 3 597 превозвачи със 21 797 автомобила. Получава се, че средно на един превозвач се падат 6 таксиметрови автомобила, което обяснява големия брой превозвачи на пазара. Въпреки това тези превозвачи най-често се обединяват и работят като използват търговска марка и радио ефир на някои от вече наложилите се с добра репутация фирми.

Средно за България, Румъния, Гърция, Холандия, Франция, Великобритания броят таксиметрови автомобили на 1000 човека е 1,98. Като за петте държави стойностите варират от 0,78 ÷ 2,51, докато за България този показател е много висок - 4,17, като спрямо съседните държави Румъния и Гърция увеличението е два пъти, и приблизително три пъти – в сравнение с останалите държави. Това показва, че може да се очаква една тенденция на намаляване на броя на таксиметровите автомобили през следващите години.

ЛИТЕРАТУРА

[1] Грозев, Д., Ефективност в системата за градски таксиметрови превози, дисертационен труд, Русе, 2014

[2] Закон за автомобилните превози в сила от 17.09.1999 г. Обн. ДВ. бр.82 от 17 Септември 1999г., изм. и доп. ДВ. бр.60 от 22 Юли 2014г.

[3] Наредба № 34 от 6.12.1999 г. за таксиметров превоз на пътници (Издадена от Министерството на транспорта. изм. ДВ. бр.103 от 7 Декември 2007г.)

[4] Пенчева В., А. Русева. Анализ на пазара на таксиметрови услуги в Република България, Научни трудове на РУ "А. Кънчев", Русе, 2004

[5] Симеонов Д. Г., В. Пенчева, Взаимодействие на видовете транспорт, Русенски университет „Ангел Кънчев“, Русе, 2001

[6] www.ec.europa.eu

[7] <http://www.europe-consommateurs.eu/>

[8] www.fonduri-ue.ro

[9] www.gov.uk/transport

[10] <http://www.internationaltransportforum.org/>

[11] www.yme.gov.gr/transport

[12] <http://www.nsi.bg/>

[13] <http://www.rta.government.bg/>

За контакти:

маг. инж. Деница Митева, катедра Транспорт", Русенски университет "Ангел Кънчев", тел.: 0883 412051, E-mail: dmiteva@uni-ruse.bg

проф. д-р Велизара Пенчева, катедра Транспорт", Русенски университет "Ангел Кънчев", тел.: 082 888 377, E-mail: vpencheva@uni-ruse.bg

доц. д-р Асен Асенов, катедра Транспорт", Русенски университет "Ангел Кънчев", тел.: 082 888 605, E-mail: asasenov@uni-ruse.bg

Настоящият документ е изготвен с финансовата помощ на Европейския социален фонд. Русенският университет „Ангел Кънчев“ носи цялата отговорност за съдържанието на настоящия документ, и при никакви обстоятелства не може да се приеме като официална позиция на Европейския съюз или Министерството на образованието и науката.

Проект: № ВГ051РО001-3.3.06-0008 „Подпомагане израстването на научните кадри в инженерните науки и информационните технологии“.

Докладът е рецензиран.