ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 13.9.2023 г.
COM(2023) 510 final

ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТА

Осми мониторингов доклад за развитието на железопътния пазар съгласно член 15, параграф 4 от Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета

{SWD(2023) 288 final}

ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТА

Осми мониторингов доклад за развитието на железопътния пазар съгласно член 15, параграф 4 от Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета

1. ОСНОВНИ КОНСТАТАЦИИ

Надеждният мониторинг на железопътния пазар е от основно значение, за да се разбере развитието на пазара и за да се вземат информирани решения за политиката.

Настоящият доклад обхваща данни до 2020 г., включително въздействието на пандемията от COVID-19 върху сектора.

За периода 2015—2020 г. се налагат няколко основни констатации.

- Пътникопотокът през периода 2015—2019 г. се е увеличил като пътник-километри средно с 3 % годишно. През 2020 г. обаче пътник-километрите бележат рязък спад с 46 % в резултат на мерките, свързани с пандемията от COVID-19, които включваха ограничения за пътуване[1].

- Движението на товари през периода 2015—2019 г. също отбелязва 3 % годишно увеличение като тонкилометри. Пандемията повлия и на железопътния превоз на товари, но в по-малка степен, отколкото върху железопътния превоз на пътници, който през периода 2019—2020 г. отбеляза спад с 8 %.

- През периода 2015—2019 г. делът на пътниците, превозвани по железопътни линии, се е увеличил слабо спрямо останалите видове транспорт. Поради пандемията обаче делът им през 2020 г. е намалял с 2,4 процентни пункта. Пандемията оказа влияние както върху търсенето (индивидуални предпочитания, водещи до по-голямо използване на индивидуални транспортни средства), така и върху предлагането (отмяна на някои влакове, осъществяващи търговски услуги за превоз) на железопътен транспорт.

- През периода 2015—2022 г. дължината на високоскоростната мрежа се е увеличила с почти 1500 км, докато през 2020 г. броят на пътник-километрите на високоскоростните услуги е намалял драстично поради свързаните с пандемията ограничения за пътуване. Данните за 2019 г. показват обаче обещаващо развитие в броя на пътник-километрите. Ако тенденцията от периода 2015—2019 г. по отношение на увеличаването на пътник-километрите се запази, определените в Стратегията за устойчива и интелигентна мобилност цели във връзка с пътниците, използващи високоскоростни услуги през 2030 г. и 2050 г., ще бъдат изпълнени и надхвърлени.

- През 2020 г. железопътните превозвачи са притежавали 1192 действащи лицензии, което представлява увеличение с 100 лицензии в сравнение с 2018 г.

[1] Събраните предварителни данни за 2021 г. показват постепенно възстановяване както на пътникопотока, така и на железопътния товаропоток.

- През 2020 г. средният пазарен дял на новите участници спрямо традиционните оператори е бил:

    - 46 % от железопътните пазари за превоз на товари — повишение с 11 процентни пункта спрямо 2015 г.;

    - 14 % от пазарите за пътнически превози (задължение за извършване на обществена услуга (ЗИОУ) и търговска услуга взети заедно) — увеличение с 2 процентни пункта спрямо 2015 г.;

- железопътният превоз се запазва като един от най-безопасните видове транспорт;

- в края на 2020 г. броят на заетите в железопътния сектор лица е надхвърлял 910 000 души. Това представлява лек спад в сравнение с данните за 2018 г.

2. МЕТОДИКА

Това е осмото издание на мониторинговия доклад за железопътния пазар, който Комисията представя на всеки две години на Европейския парламент и Съвета в съответствие с член 15, параграф 4 от Директива 2012/34/ЕС[2]. Той има за цел преглед на основните тенденции в развитието на железопътните пазари в контекста на политиката на ЕС, отнасяща се до железопътния пазар[3]. Основният акцент на осмия доклад е върху новостите през периода 2015—2020 г., като се посочват данните от 2019 г., за да се изтъкне въздействието на пандемията от COVID-19, и върху новостите и промените в политиката, които се простират отвъд докладвания период до датата на изготвяне на настоящия доклад.

Освен въз основа на данните от наблюдението на железопътния пазар (наричано по-долу ПНЖП — проучване за наблюдение на железопътния пазар), представени от държавите членки и Норвегия, настоящият доклад е изготвен и на основата на сведения от статистическия наръчник „Транспортът в ЕС в цифри“[4], доклади на Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз[5], Евростат[6], статистически данни, събрани от различни секторни организации, презентации и проучвания. Когато Регламентът относно ПНЖП е единствен източник, в доклада се анализира развитието за периода 2015—2020 г., за да се гарантира съпоставимост на данните. Когато са използвани други източници, в доклада се представя и развитието за по-дълъг период.

Обобщените данни и средните стойности се отнасят за ЕС-27 (настоящия брой на държавите — членки на ЕС[7]).

---

2 Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 21 ноември 2012 г. за създаване на единно европейско железопътно пространство, ОВ L 343, 14.12.2012 г., стр. 32.

3 Освен доклада за железопътния пазар Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз публикува всяка година доклади за безопасността на железниците и тяхната оперативна съвместимост.

4 https://transport.ec.europa.eu/facts-funding/studies-data/eu-transport-figures-statistical-pocketbook/statistical-pocketbook-2020_en

5 https://www.era.europa.eu/library/documents-regulations/corporate-publications

6 http://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/data/database

7 Норвегия участва в проучването за наблюдение на железопътния пазар (ПНЖП), но данните за

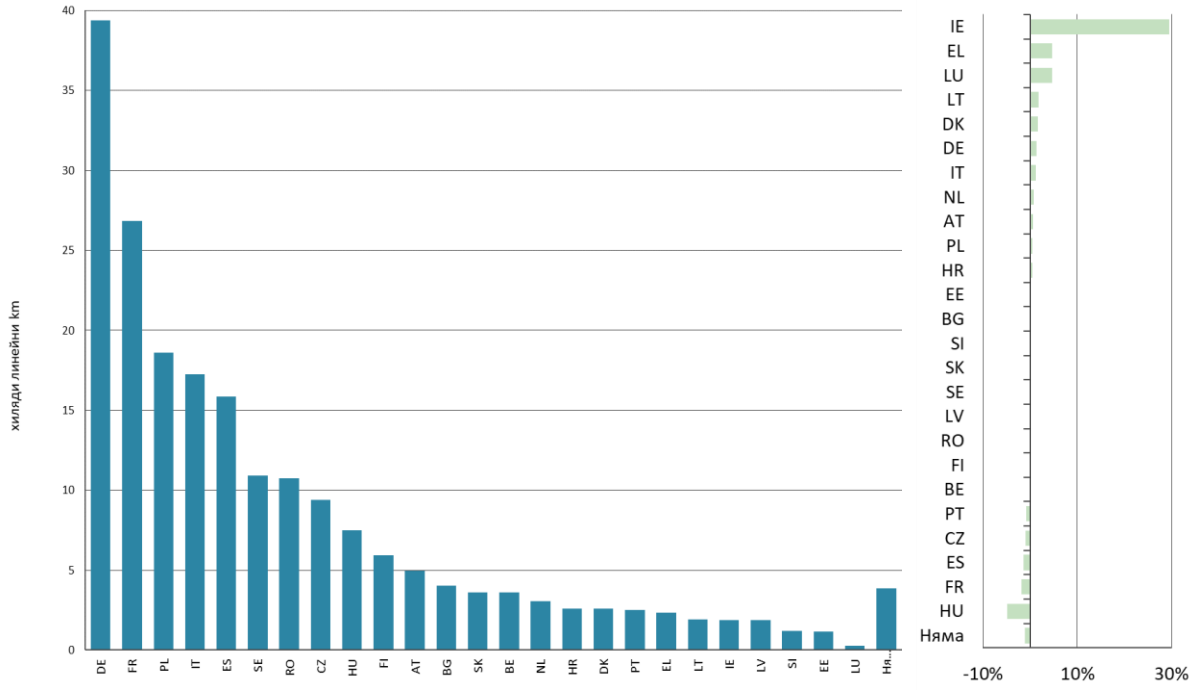
3. ЖЕЛЕЗОПЪТЕН ТРАНСПОРТ И УСТОЙЧИВОСТ

Преките емисии на парникови газове от железопътния транспорт намаляват почти непрекъснато от 1990 г. насам, като същевременно на него се падат около 11,5 % от превозите на товари и 5,1 % от превозите на пътници за всички видове транспорт в рамките на ЕС през 2020 г. В периода 1990—2019 г. емисиите от железопътния транспорт намаляват непрекъснато, докато товарните превози с железопътен транспорт са се увеличили с близо 10 % като тонкилометри, а броят на пътник-километрите с около 35 %. Като цяло железопътният транспорт замърсява сравнително по-малко и е с по-високо равнище на енергийна ефективност от другите моторизирани транспортни средства. През 2020 г. железопътният транспорт съставлява 0,4 % от емисиите на парникови газове и CO_2 от транспорта и 1,9 % от потреблението на енергия от транспорта в ЕС-27. За да бъдат постигнати целите на Европейския зелен пакт, железопътният транспорт ще трябва да поеме по-голям дял от пътническите и товарните превози.

4. ЖЕЛЕЗОПЪТНА МРЕЖА НА ЕС

През 2020 г. общата дължина на железопътната мрежа на ЕС-27 е била около 201 000 линейни километра (с 0,4 % по-малко, отколкото през 2015 г.). Около 57 % от мрежата е електрифицирана, което е увеличение с 2410 км спрямо 2015 г. (+2,2 %).

Фигура 1: Дължина на националните мрежи по държави (в хиляди линейни километри, 2020 г.) и относителна промяна (2015—2020 г.)



Източник: Statistical pocketbook („Статистически наръчник“), 2022 г.

Към края на 2020 г. високоскоростната железопътна мрежа на ЕС достигна над 11 500 км, което е увеличение с 14,5 % спрямо 2015 г. В случай че настоящата

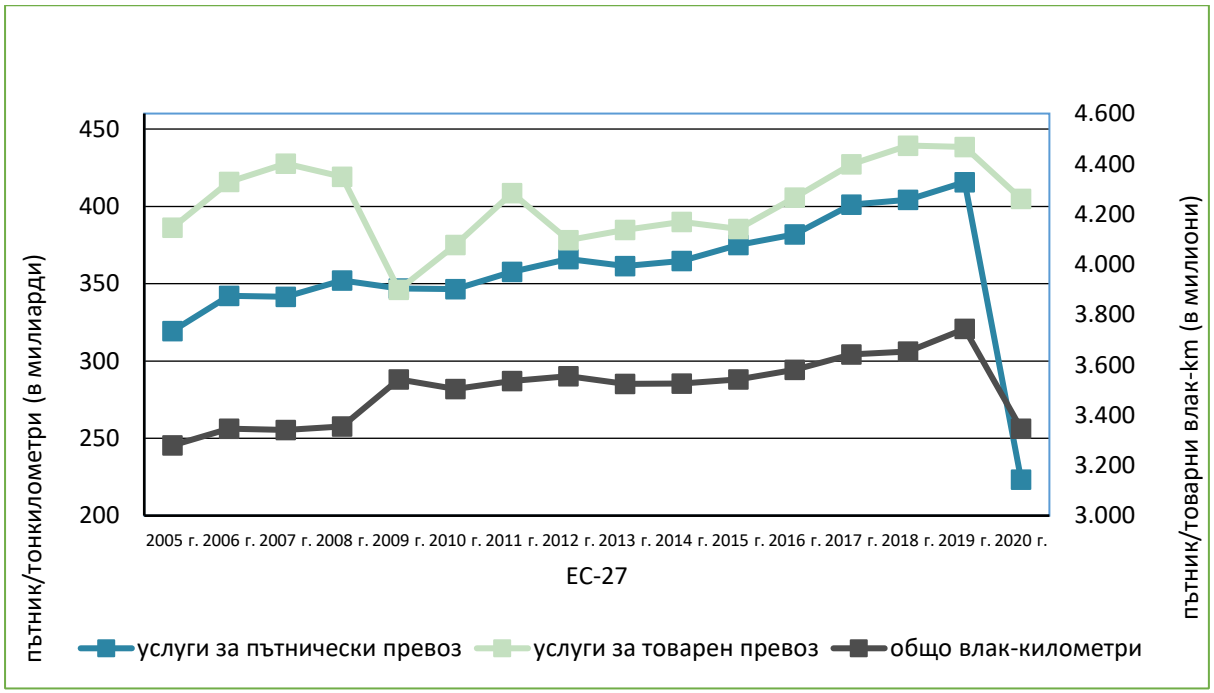
Норвегия не са включени в общите и средните стойности за ЕС.

тенденция за разширяване на мрежата се запази и през следващите десетилетия, дължината на високоскоростната мрежа ще се увеличи с около 50 % за периода 2015—2030 г. и с коефициент 2,5 за периода 2015—2050 г. В Стратегията за устойчива и интелигентна мобилност са определени амбициозни цели за високоскоростното железопътно движение, съгласно които обемът на движението следва да се удвои до 2030 г. и да се утрои до 2050 г. в сравнение с данните от 2015 г.

5. РАЗВИТИЕ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИТЕ УСЛУГИ

След десетилетие на умерено увеличение на обемите през 2020 г. общият брой влак-километри в ЕС (както движение на пътници, така и движение на товари) беше сериозно повлиян от пандемията от COVID-19. Услугите за превоз на товари през 2020 г. са намалели с 8 % като влак-километри спрямо 2019 г. Услугите за превоз на пътници са по-сериозно засегнати, като потокът е намалял почти наполовина (46 %) спрямо нивата от 2019 г. Изглежда обаче, че последните развития на пазара сочат завръщане към нивата отпреди пандемията, а в определени сегменти дори и към по-високи нива на търсене и предлагане в сравнение с времето преди COVID.

Фигура 2: Пътникопоток и товаропоток (в пътник-километри, тонкилометри и влак-клометри, 2005—2020 г.)



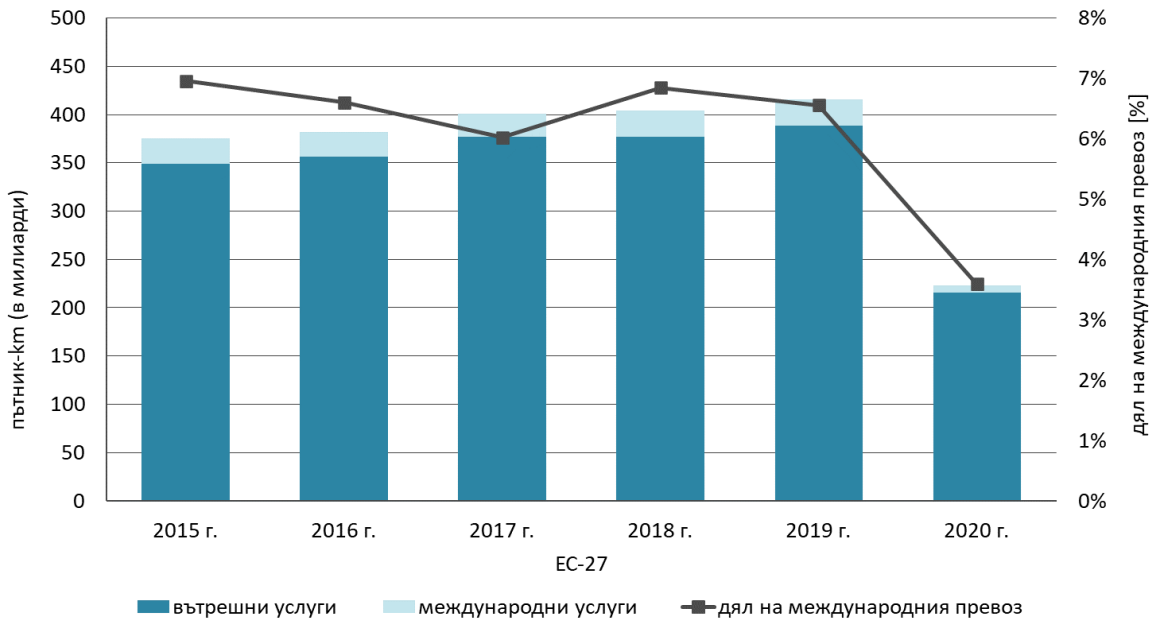
Източник: ПНЖП, 2022 г. Допълващи данни от различни други източници и прогнозни оценки. Данните за Румъния за 2014 г. и за Португалия за 2020 г. са коригирани поради грешка във величината. Данните за Румъния за 2015 г., за Люксембург за 2015 г. и 2016 г., за Унгария за 2016 г., за Люксембург за 2019 г., за Хърватия за 2019 г., за Нидерландия за 2019 г., за Латвия за 2020 г. и за Полша за 2020 г. са прогнозни оценки на ЕК.

През 2020 г. с железопътен транспорт са превозени около 1,4 милиарда тона товари и 4,2 милиарда пътници.

Пандемията допълнително подсили преобладаващото вътрешно измерение на железопътния превоз на пътници. Ако преди пандемията в периода 2015—2019 г.

делът на международните услуги за превоз на пътници достигаше около 7 %, то през 2020 г. той се сви до по-малко от 4 %. При проведено през 2021 г. проучване[8] бяха установени основните пречки пред трансграничния железопътен транспорт на дълги разстояния, сред които са променливите такси за използване на инфраструктурата, капацитета на железопътната инфраструктура да задоволи търсенето, липсата на подходящ подвижен състав, неоднородните системи за издаване на билети и прилагането на правата на пътниците. В плана за действие на Комисията за стимулиране на трансграничните услуги за железопътен превоз на пътници на дълги разстояния[9] е установен набор от мерки за преодоляване на тези пречки пред посочените услуги.

Фигура 3: Развитие на железопътния пътникопоток (вътрешен, международен и дял на международния поток в общия поток) (в милиарди пътник-километри, 2015—2020 г.)



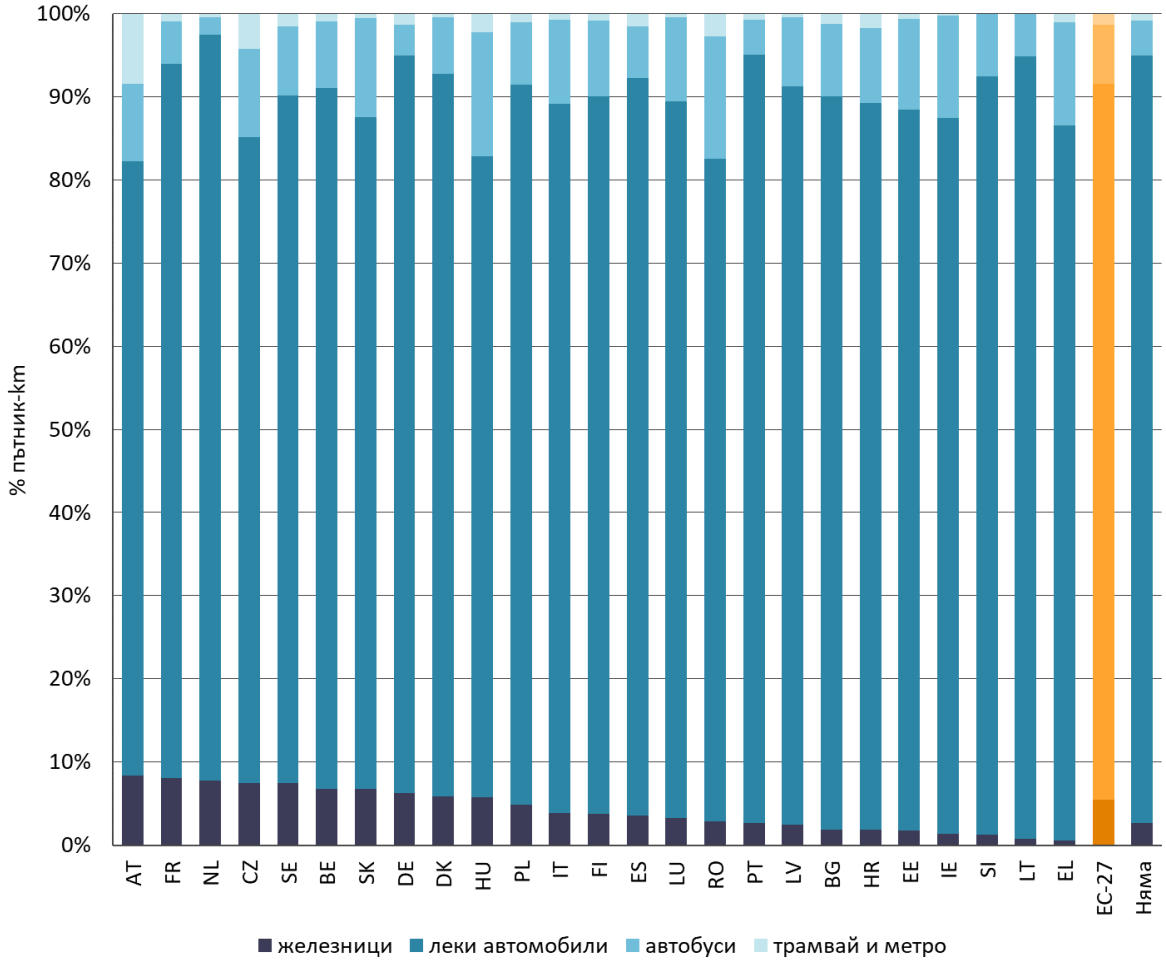
Източник: ПНЖП, 2022 г. Данните за Румъния за 2015 г., за Люксембург за 2015 г., за Нидерландия за 2019 г. и за Хърватия за 2019 г. са прогнозни оценки на ЕК.

Европейците са пътували с влак през 2020 г. средно 500 пътник-километри на жител, което е рязък спад в сравнение с 2019 г. (934 км).

През периода 2015—2019 г. делът на железопътния транспорт сред всички видове транспорт се е увеличил от 7,6 % на 7,8 %. В резултат на пандемията обаче през 2020 г. той е намалял с 2,4 процентни пункта, тъй като хората отново са предпочели да използват повече своите леки автомобили.

[8] https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/34244751-6ea3-11ec-9136-01aa75ed71a1
[9] https://transport.ec.europa.eu/news/action-plan-boost-passenger-rail-2021-12-14_bg

Фигура 4: Разпределение между видовете сухопътен превоз на пътници, по държави (% през 2020 г.), и промяна в процентни пунктове при железопътния транспорт (2015—2019 г. и 2019—2020 г.)

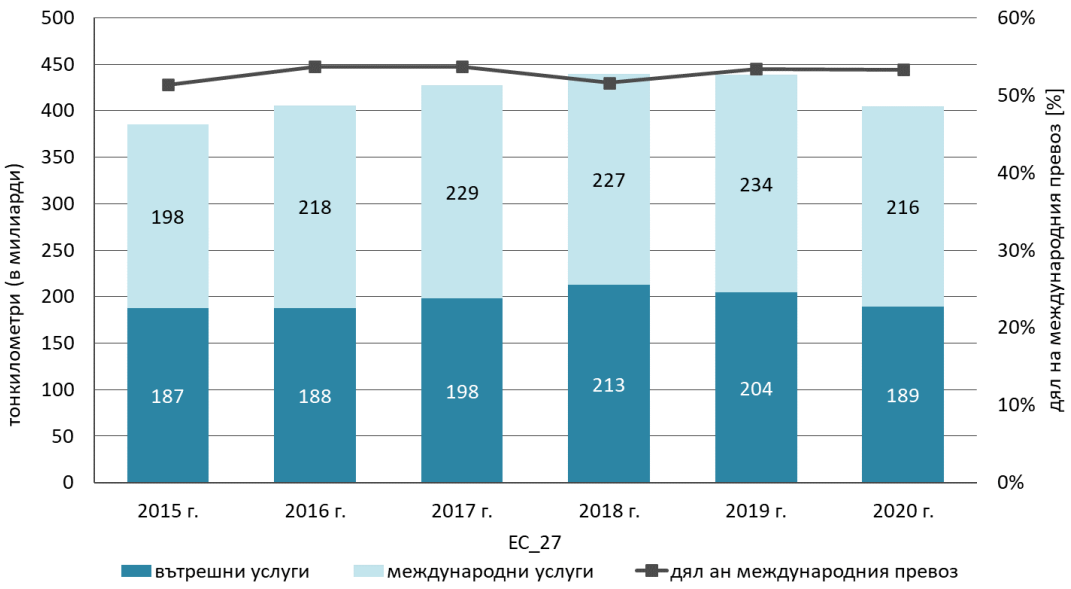


Източник: Statistical pocketbook („Статистически наръчник“), 2022 г.; с изключение на Кипър и Малта.

Общият железопътен товарооборот е нараснал от 385 млрд. тонкилометра през 2015 г. на 404 млрд. тонкилометра през 2020 г., включително спад от 33 млрд. тонкилометра между 2019 и 2020 г. При разглеждането на развитието между 2009 г. и 2019 г. се установява увеличение в милиарди тонкилометри от почти 27 %. Ако тази възходяща тенденция се запази устойчива със същата величина през следващите десетилетия, междинната цел на Стратегията за устойчива и интелигентна мобилност за нарастване на железопътния товарооборот с 50 % до 2030 г. и удвояването му в периода 2015—2050 г. може да бъде постигната и дори леко надмината.

Делът на международните услуги за железопътен превоз на товари остава постоянно над 50 %, което показва значително по-слабо въздействие на пандемията върху международните връзки за железопътен превоз на товари в сравнение с международните връзки за железопътен превоз на пътници.

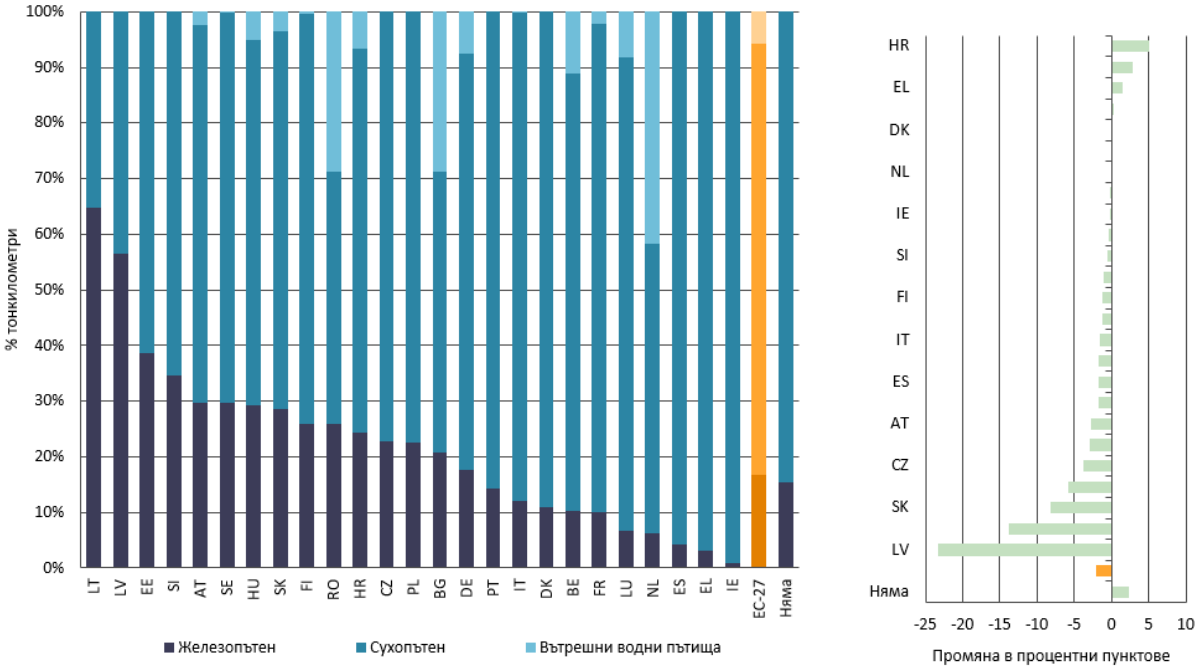
Фигура 5: Развитие на железопътния товарооборот (вътрешен, международен и дял на международния поток в общия поток) (в милиарди тонкилометри, 2015—2020 г.)



Източник: ПНЖП, 2022 г. Данните за Люксембург за 2015 г., за Румъния за 2015 г., за Унгария за 2016 г., за Люксембург за 2019 г., за Латвия за 2020 г. и за Полша за 2020 г. са прогнозни оценки на ЕК.

В общия сухопътен превоз на пътници в ЕС-27 преобладава автомобилният транспорт, като през периода 2015—2020 г. неговият дял е бил неизменно по-висок от 70 %. През същия период делът на железопътния транспорт е намалял от 18,9 % на 16,7 % със значителни разлики между държавите.

Фигура 6: Разпределение между видовете сухопътен превоз на товари по държави (% през 2020 г.) и промяна в процентни пунктове при железопътния транспорт (2015—2020 г.)



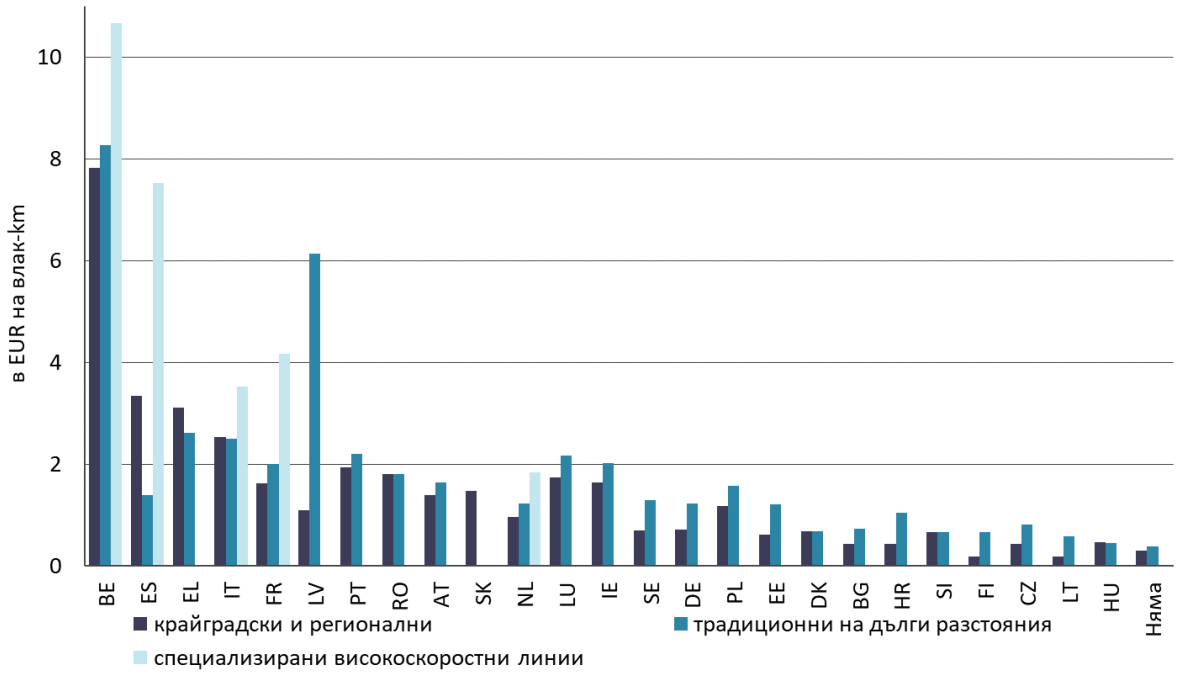
Източник: Statistical pocketbook („Статистически наръчник“), 2022 г.

6. РАЗВИТИЕ НА РАМКОВИТЕ УСЛОВИЯ В ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ СЕКТОР

6.1. Налагане на такси за ползването на инфраструктура

Таксите за достъп до железен път за високоскоростни влакове (без надценките) са средно по-високи от тези за другите услуги за превоз на пътници.

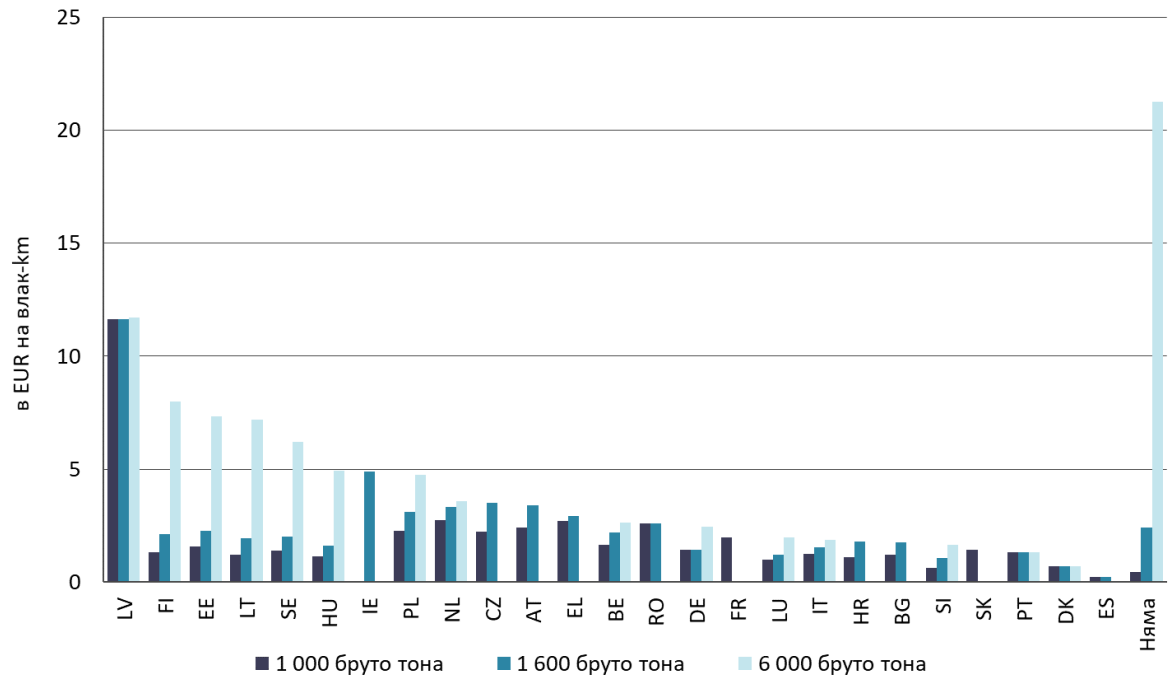
Фигура 7: Такси за достъп (без надценки) за различните категории пътнически влакове, по държави (в евро на влак-километри, 2020 г.)



Източник: ПНЖП, 2022 г.

Мониторинг на таксите за превоз на товари (без надценките) се извършва за три различни групи максимален бруто тонаж (1000, 1600 и 6000). В повечето държави членки таксите за достъп се увеличават с размера на влака, но не непременно пропорционално на тонажа.

Фигура 8: Такси за достъп (без надценки) за различните категории товарни влакове, по държави (в евро на влак-километри, 2020 г.)



Източник: ПНЖП, 2022 г.

Таксите за достъп до железен път за високоскоростните влакове непрекъснато намаляват в целия ЕС.

С цел да се ограничат последствията върху икономиката от пандемията от COVID-19, приетият през октомври 2020 г. Регламент 2020/1429 даде възможност за временно облекчаване на правилата за таксите[10]. Мярката се оказа полезна за намаляване на финансовата тежест върху железопътния сектор — по-специално по отношение на железопътните предприятия с дейност в областта на превоза на пътници — в контекста на намаляващ обем на движението.

6.2. Разпределяне на капацитета и ограничения на инфраструктурата

През 2020 г. мрежата на ЕС-27 има обща комбинирана интензивност на използване (товарни и пътнически влакове) от 16,73 хиляди влак-километра на линеен километър. Това е значително по-малко в сравнение с годините преди пандемията от COVID-19.

Общата дължина на железния път, за който се посочва, че е бил претоварен, се увеличава постоянно от 2015 г. насам, като през 2020 г. се е увеличила рязко. Въпреки че през периода се наблюдава увеличение в повечето държави членки, рязкото увеличение на дължината на железния път, който е претоварен, се дължи до голяма степен на промяна в критериите, използвани за обявяване на даден участък в Италия за претоварен.

[10] Регламент (ЕС) 2020/1429 на Европейския парламент и на Съвета от 7 октомври 2020 г. за установяване на мерки за устойчив железопътен пазар с оглед на избухването на COVID-19 (ОВ L 333, 12.10.2020 г., стр. 1).

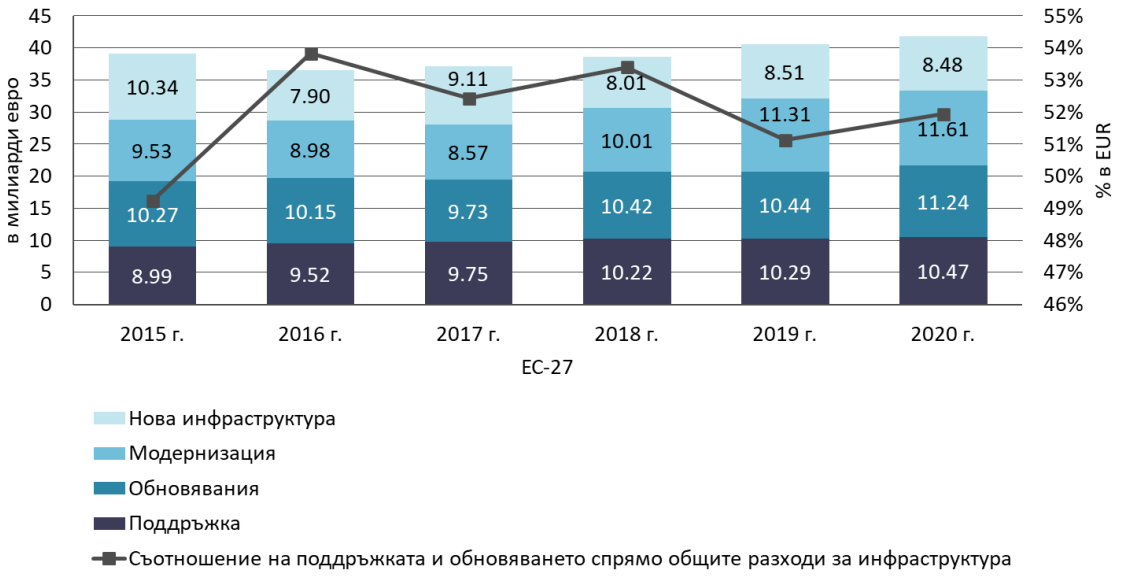
В случаите на претоварване услугите, които най-често се определят като приоритетни от държавите членки, са услугите, предоставяни в рамките на задължение за извършване на обществена услуга (ЗИОУ), следвани от международните услуги за превоз на пътници. Превозът на товари рядко се определя като водещ приоритет.

С цел преодоляване на несъвместимостта между заварените национални системи за управление на влаковете, се въвежда обща европейска система за сигнализация — Европейската система за управление на железопътното движение (ERTMS). Съгласно европейския план за внедряване на ERTMS[11] до 2023 г. тази система за сигнализация следва да бъде разгърната върху 15 682 км железен път. До момента системата е инсталирана на 5906 км от планираната дължина на железния път (или 38 %), което представлява значително забавяне в сравнение с планираното, тъй като постигнатото до края на 2019 г. разгръщане е представлявало около 78 % от планираната цел.

6.3. Разходи за инфраструктура и финансиране

Общите разходи за инфраструктура са се увеличили от 39,1 млрд. евро през 2015 г. на 41,8 млрд. евро през 2020 г. През 2020 г. 25 % от разходите са били за поддръжка, 27 % за подновяване, 28 % за модернизация и 20 % за инвестиции в нова инфраструктура.

Фигура 9: Разходи за инфраструктурата и дял на разходите за поддръжка и подновяване, (в млрд. евро, 2011—2020 г.)



Източник: ПНЖП, 2022 г.

През 2020 г. в ЕС-27:

[11] Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/6 на Комисията от 5 януари 2017 г. за европейски план за внедряване на европейска система за управление на железопътното движение, ОВ L 3, 6.1.2017 г., стр. 6—28.

- общите разходи за поддръжка и подновяване са възлизали на 21,7 млрд. евро, което е 52 % от общите разходи със значителни разлики между държавите;

- националните бюджети поемат 69 % от общите разходи, като се има предвид, че съфинансирането от ЕС възлиза на 8 %. Останалата част от финансирането се набавя от други източници, включително заеми, финансиране със собствен капитал и такси. След 2020 г. финансирането от ЕС по линия на Механизма за свързване на Европа, политиката на сближаване и Механизма за възстановяване и устойчивост вероятно ще доведе до увеличаване на дела на финансирането от ЕС спрямо общите разходи за железопътен транспорт.

6.4. Качество на железопътните транспортни услуги

Безопасността остава основен приоритет за развитието на единното европейско железопътно пространство. Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз (ERA) наблюдава напредъка по отношение на безопасността и оперативната съвместимост на железопътната система на ЕС. В доклада си за 2022 г.[12] ERA отново изтъква, че европейските железници остават сред най-безопасните в света[13] в сравнение с другите видове транспорт. Смята се, че пътуването с кола е почти 44 пъти по-рисковано от пътуването с влак.

Средната точност на регионалните и местните услуги за превоз на пътници[14] е намаляла от 93,1 % през 2015 г. на 88,7 % през 2020 г. Средната точност на услугите на дълги разстояния и високоскоростните услуги за превоз на пътници е намаляла от 84,9 % през 2015 г. на 82,6 % през 2020 г.

През периода 2015—2020 г. средната надеждност[15] на местните и регионалните услуги за превоз на пътници е намаляла, като делът на отменените услуги нараства от 1,4 на 4,0 %. Средната надеждност на услугите на дълги разстояния и високоскоростните услуги за превоз на пътници през периода 2015—2020 г. също е намаляла, като делът на отменените услуги се е увеличил от 1,5 на 6,0 %. И при двата показателя обаче влошаването се състои през 2020 г. в сравнение с 2019 г. като пряка последица от пандемията от COVID-19.

През периода 2015—2020 г. средната точност[16] на железопътния превоз на товари е намаляла слабо от 65 % на 64,1 % за вътрешните услуги, докато за международните услуги се е увеличила от 44,2 % на 47,4 %.

През същия период надеждността е отбелязала лек спад за вътрешните услуги, като делът на отменените услуги се увеличава от 6,6 % на 7,4 %, и едновременно с това се наблюдава значително намаление на дела на отменените международни услуги — от 15,5 % през 2015 г. на 8,9 % през 2020 г.

---

12 https://www.era.europa.eu/system/files/2022-10/Report%20on%20Railway%20Safety%20and%20Interoperability%20in%20the%20EU%202022.pdf

13 Въз основа на броя на смъртните случаи в железопътния транспорт, изчислени в пет юрисдикции, в доклада за 2022 г. железопътната система на ЕС се определя като втората най-безопасна в света след тази на Южна Корея.

14 Според ПНЖП пътнически влак се счита за точен, ако има закъснение от не повече от 5 минути.

15 Като дял от отменените услуги.

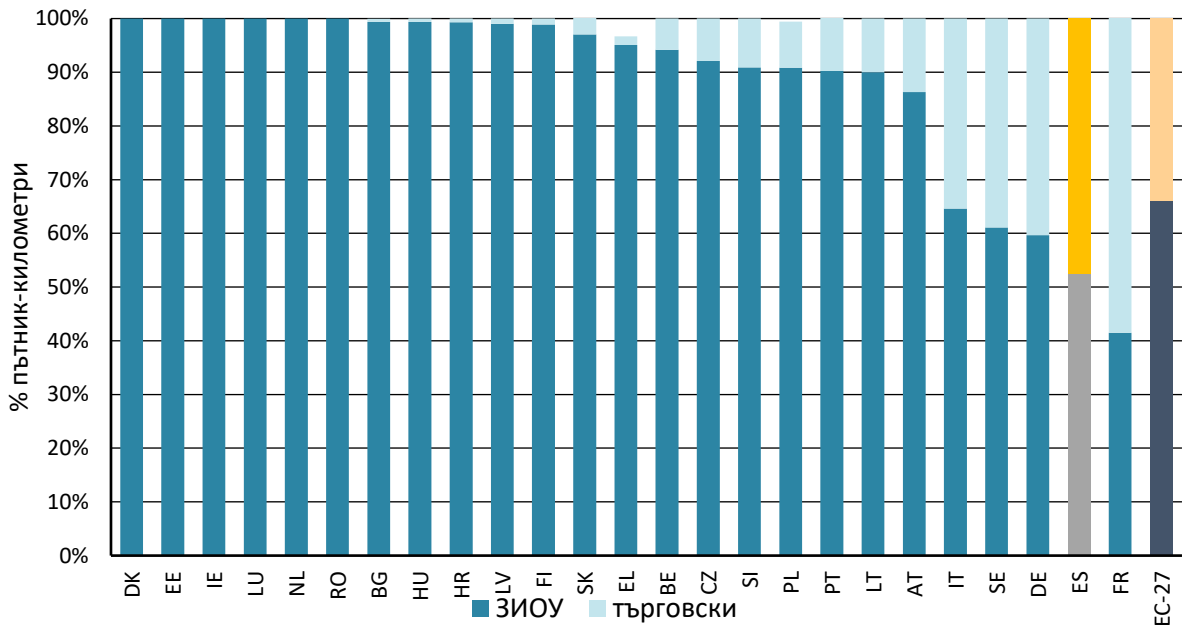
16 Според ПНЖП товарен влак се счита за точен, ако има закъснение от не повече от 15 минути.

6.5. Обществени поръчки за услуги

През 2020 г. услугите за превоз на пътници в рамките на ЗИОУ съставляват средно 64 % от всички пътник-километри в ЕС-27, което представлява увеличение в сравнение с регистрирания през 2019 г. дял от 60 %. Увеличаването на дела на услугите за превоз на пътници, предоставяни в рамките на ЗИОУ, може да се дължи на надпропорционалния спад в броя на пътник-километрите при търговските услуги в контекста на пандемията. 99 % от услугите за превоз на пътници в рамките на ЗИОУ са вътрешни, като регионалните услуги преобладават над услугите на дълги разстояния.

Съгласно данните от ПНЖП цялото движение на пътници е обхванато от ЗИОУ в Дания, Естония, Ирландия, Люксембург и Нидерландия. Много държави отчитат дял на ЗИОУ от почти 100 %. Над 30 % от пътник-километрите са по извършвани с търговска цел услуги в Германия, Испания, Италия, Франция и Швеция.

Фигура 10: Дял на движението на пътници, предлагано съответно в рамките на задължение за извършване на обществена услуга (ЗИОУ) и търговски железопътни услуги, по държави (% от пътник-километри, 2020 г.)



Източник: ПНЖП, 2022 г. Данните за Белгия, Гърция, Португалия и Франция са приведени по приблизителна оценка. Не са налични данни за Румъния.

От 149 милиона пътник-километри в рамките на ЗИОУ през 2020 г. 28 % са били по услуги, възложени при състезателна тръжна процедура. При съпоставка, от всички обществени поръчки в ЕС-27, възложени при състезателна тръжна процедура, 92 % са били в двете държави членки, които са либерализирали своите услуги по-рано (80 % в Германия и 12 % в Швеция). Делът от 28 % на възложените при състезателна тръжна процедура услуги е сравнително нисък, тъй като стойността на този показател е била близо 44 % през 2019 г. спрямо 40 % през 2015 г.

Компенсацията в рамките на ЗИОУ продължава да е значителен източник на приходи за железопътните предприятия в повечето държави членки.

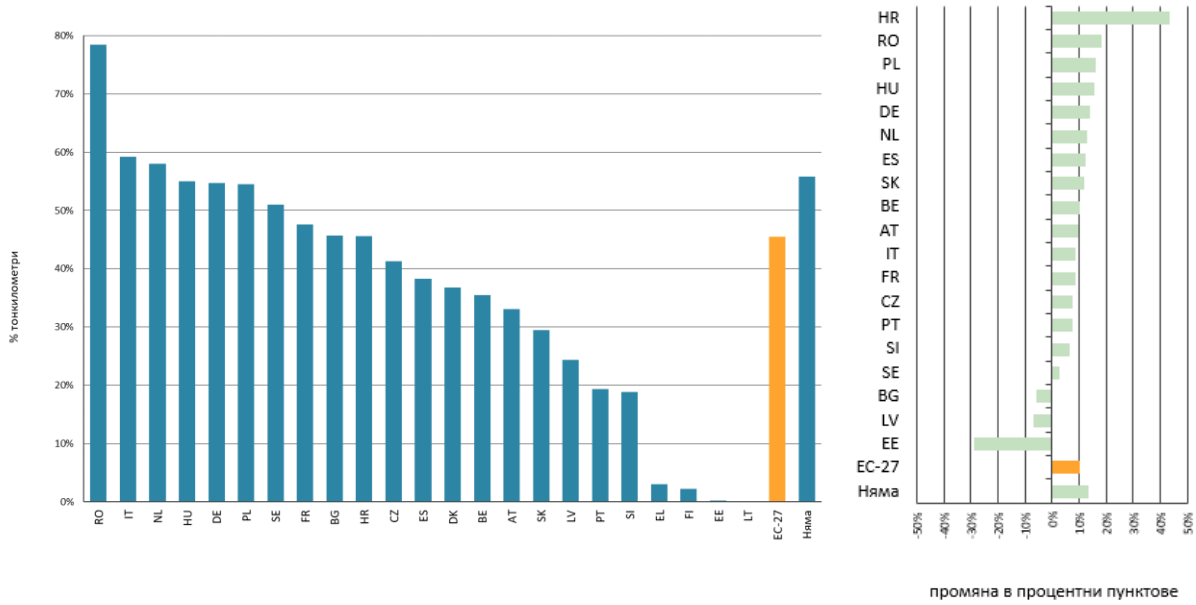
6.6. Лицензиране

През 2020 г. в ЕС-27 са докладвани общо 1192 действащи лицензии за железопътни предприятия. Германия отчита най-голям брой (475), а Люксембург — най-малък (2).

6.7. Степен на отваряне на пазара и използване на правата за достъп

При превоза на товари средният пазарен дял за нови участници през периода 2015—2020 г. се е увеличил от 35 % на 46 %. Като цяло пандемията от COVID-19 не е забавила навлизането на пазара на нови участници в сегмента на железопътните превози на товари.

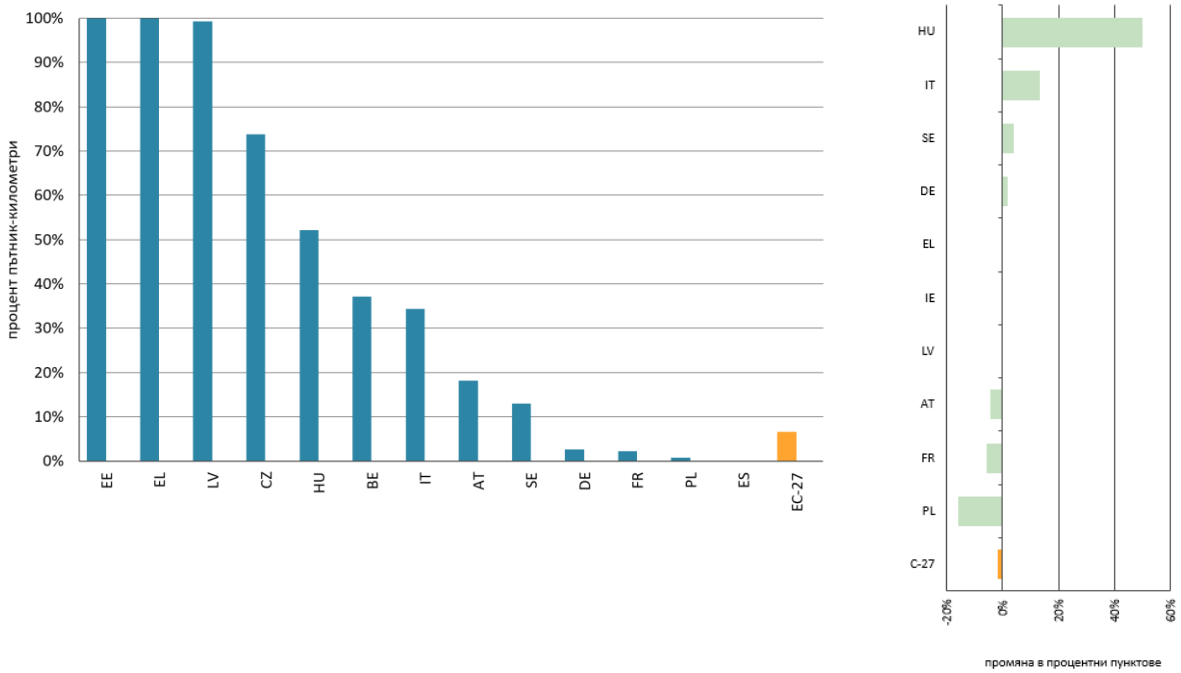
Фигура 11: Пазарен дял на новите участници на железопътния пазар за превоз на товари по държави (% през 2020 г.) и промяна в процентни пунктове (2015—2020 г.)



Източник: ПНЖП, 2022 г. Данните за Нидерландия за 2015 г. са коригирани. Данните за Румъния за 2015 г., за Латвия за 2020 г. и за Полша за 2020 г. са приведени по приблизителна оценка. Не са налични данни за 2015 г. за Гърция, Дания, Ирландия, Латвия, Литва, Люксембург, Финландия.

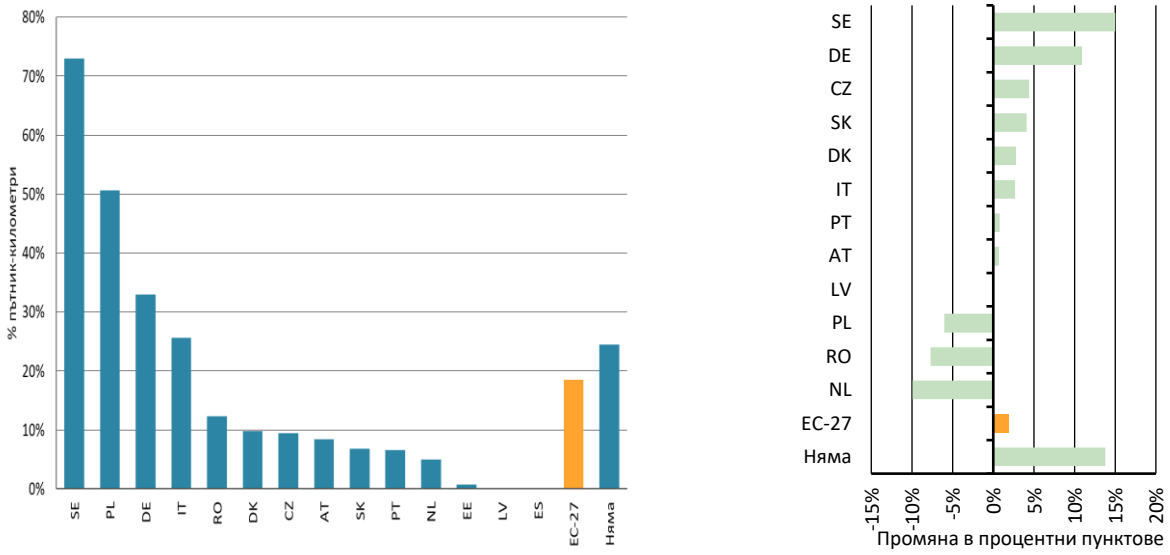
В търговския железопътен превоз на пътници новите участници са със средно 6,6 % пазарен дял през 2020 г. и 18,5 % пазарен дял в националните пазари на превоз на пътници в рамките на ЗИОУ.

Фигура 12: Пазарен дял на конкурентите на пазара на търговски услуги за превоз на пътници, по държави (% през 2020 г.), и промяна в процентни пунктове (2015—2020 г.)



Източник: ПНЖП, 2022 г. НЯМА декларирани поверителни данни. България, Дания, Литва, Португалия, Словения, Финландия и Хърватия не докладват за нови участници в търговските услуги с пазарен дял от 1 % или повече за 2020 г. В Ирландия и Румъния няма търговски услуги за превоз на пътници. Не са налични данни за Люксембург, Нидерландия и Словакия.

Фигура 13: Пазарен дял на новите участници на пазара за превоз на пътници в рамките на ЗИОУ, по държави (% през 2020 г.), и промяна в процентни пунктове (2015—2020 г.)



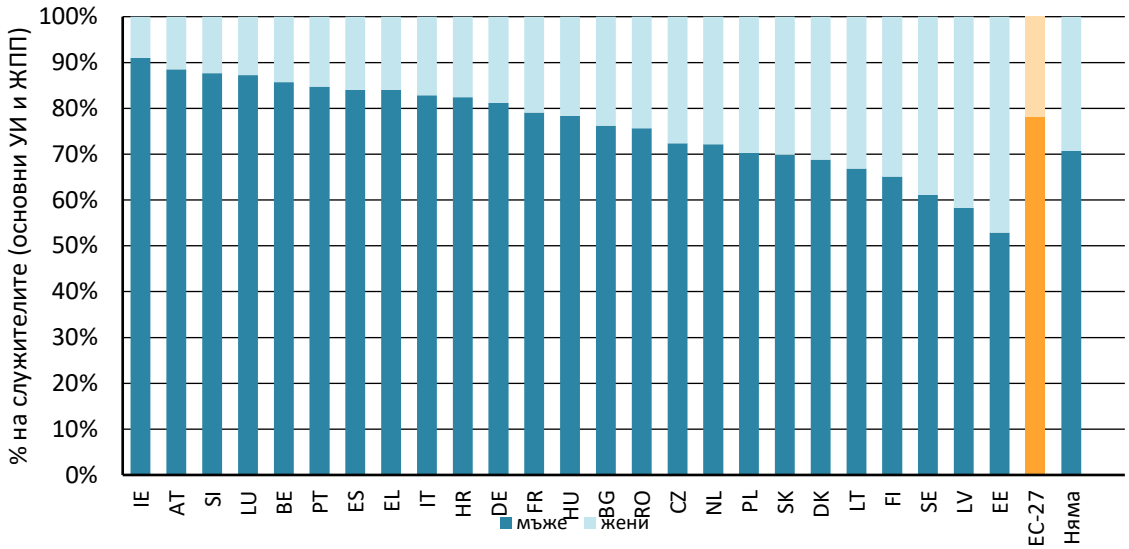
Източник: ПНЖП, 2022 г. Данните за Португалия за 2015 г. са приведени по приблизителна оценка. Белгия, България, Гърция, Естония, Ирландия, Испания, Литва, Люксембург, Словения, Унгария, Финландия, Франция и Хърватия не са докладвали за нито един нов участник на пазара за превоз на пътници в рамките на ЗИОУ.

6.8. Заетост и социални условия

До края на 2020 г. в железопътния сектор на ЕС-27 са били заети над 910 000 души, като около 523 00 от тях са служители на железопътни предприятия, а 387 000 — на управители на инфраструктури. Това представлява слабо намаление в сравнение с данните от 2018 г. — с по около 2000 служители за железопътните предприятия и за управителите на инфраструктури.

Работната сила в железопътния сектор е съставена предимно от мъже. Средно едва 22 % от служителите са жени.

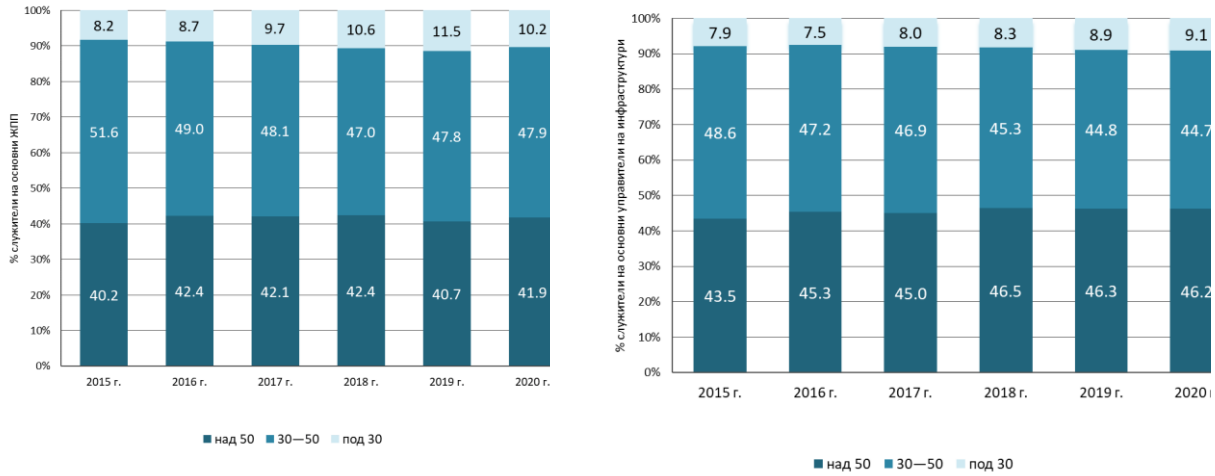
Фигура 14: Общо служители (основни управители на инфраструктура (УИ) плюс железопътни предприятия (ЖПП) по полове (% през 2020 г.)



Източник: ПНЖП, 2022 г.

Делът на по-младите служители (под 30-годишна възраст) в ЕС-27, които работят за железопътни предприятия, е нараснал от 8,2 % през 2015 г. на 10,2 % през 2020 г. Застаряващата работна сила продължава да буди загриженост: през 2020 г. средно 41,9 % от служителите на железопътните предприятия са били на възраст над 50 години. В общия случай работещите за управители на инфраструктура са по-възрастни от работещите за железопътни предприятия, но през периода 2015—2020 г. делът на по-младите служители също е нараснал от 7,9 на 9,1 %.

Фигура 15: Служители по възрастова група, основни железопътни предприятия и управители на инфраструктури (%, 2015—2020 г.)



Източник: ПНЖП, 2022 г. За 2015 г. няма налични данни за железопътните предприятия (ЖПП) в Испания, Латвия, Люксембург и Швеция; За 2020 г. няма налични данни за ЖПП в Нидерландия; За 2015 г. няма налични данни за управителите на инфраструктура (УИ) в Испания, Латвия и Люксембург.

Заетостта на пълен работен ден е най-често срещаният статут за служителите както при

управителите на инфраструктура, така и при железопътните предприятия.

7. ЗАКЛЮЧЕНИЯ

Пандемията от COVID-19 се отрази много силно на железопътния сектор през 2020 г., особено при превоза на пътници, където потокът е намалял почти наполовина в сравнение с 2019 г. В отговор на последиците от пандемията за железопътния сектор ЕС предложи няколко мерки, като например Механизма за възстановяване и устойчивост и регламента за облекчаване на таксуването по време на пандемията.

Същевременно пандемията постепенно отшумя и въведените от държавите членки противоепидемични мерки (включително значителните ограничения върху свободното движение на хора) бяха премахнати и секторът постепенно се възстановява. Логично е той да играе все по-важна роля в рамките на транспортната система на ЕС, допринасяйки за намаляване на свързаното с транспорта замърсяване и консумацията на електрическа енергия.

При сравняване на данните от 2019 г. в настоящия доклад с тези от предишни доклади, освен последиците от пандемията се забелязват и някои по-дългосрочни тенденции.

Първо, преките емисии на парникови газове от железопътния транспорт намаляват почти непрекъснато от 1990 г. насам, като същевременно значително се увеличава потокът на движението. Това се дължи главно на електрификацията на железопътната мрежа и намаляването на въглеродния интензитет в енергийния микс на ЕС.

Второ, ситуацията по отношение на отварянето на пазара се запазва като неоднозначна. В четвъртия железопътен пакет беше осигурен режим на свободен достъп до търговско предоставяне на вътрешни услуги за превоз на пътници с железопътен транспорт, като се започне с графика от 2021 г. С него състезателните тръжни процедури бяха въведени като стандартен подход при възлагането на обществени поръчки за услуги, с преходен период до декември 2023 г. Комисията ще следи отблизо за правилното транспониране[17] и прилагане на четвъртия железопътен пакет, за да се гарантира, че в средносрочен план ще бъде реализиран пълният му потенциал.

Трето, високоскоростната железопътна мрежа се разширява, но при международните услуги за превоз на пътници не се забелязва особено развитие. Планът за действие на Комисията за 2021 г. за стимулиране на трансграничните услуги за железопътен превоз на пътници на дълги разстояния цели преодоляването на основните пречки пред тези услуги — от издаването на билети до подобряването на трансграничната оперативна съвместимост. До пандемията от COVID-19 железопътният товаропоток е нараствал и впоследствие е бил по-слабо засегнат от нея в сравнение с превоза на пътници, но въпреки това са необходими повече усилия, за да може тази положителна тенденция да се запази и да бъдат постигнати целите в Стратегията за устойчива и интелигентна мобилност и в Европейския зелен пакт. По-специално железопътният превоз трябва да използва докрай възможностите, които предоставя мрежата на ЕС, и да бъде по-добре интегриран с другите видове транспорт. Това ще бъде целта на Пакета за

[17] Съгласно правната уредба на Съюза транспонирането е процес, чрез който държавите — членки на Европейския съюз, привеждат в действие дадена директива като приемат подходящи мерки за прилагане.

екологизиране на товарния транспорт, който трябва да бъде приет по-късно през 2023 г.

Четвърто, въпреки че по отношение на финансирането железопътният сектор остава основен бенефициер на национални и европейски фондове, от резултатите е видно, че редица държави членки предпочитат субсидирането на оперативните дейности пред дългосрочните инвестиции, които биха подобрили качеството на инфраструктурата и рамковите условия за всички железопътни предприятия.

Механизмът за свързване на Европа (МСЕ), политиката на сближаване и Механизмът за възстановяване и устойчивост (МВУ) са чудесни възможности за финансиране, които могат да стимулират така необходимата модернизация на железопътния сектор. Финансирането по линия на МСЕ е насочено предимно към проекти за железопътни гранично-пропускателни пунктове, като например Rail Baltica, Brenner и Lyon-Torino. В две финансови перспективи от 2014 г. насам 70 % от бюджета на МСЕ се инвестират в железопътния транспорт. Съгласно плановете за възстановяване и устойчивост, които държавите членки представиха, за да се възползват от подкрепа по МВУ, за железниците (включително за инвестиции в ERTMS и подвижен състав) са предвидени малко над 50 млрд. евро. Тази сума представлява по-голямата част от финансирането по линия на МВУ в полза на транспортния сектор. В програмите на политиката за сближаване за периода 2021—2027 г. за железопътния транспорт са предвидени още 18,2 млрд. евро по линия на Европейския фонд за регионално развитие и Кохезионния фонд. Сега следва да се даде приоритет на бързото изпълнение на тези проекти в съответствие с договорените цели.

Научните изследвания и иновациите продължават да играят централна роля за отключване на пълния потенциал на сектора. Създаденото през 2021 г. съвместно предприятие на ЕС „Европейски железопътен транспорт“ (EU-Rail) ще продължи успешната работа на съвместното предприятие „Shift2Rail“. Целта е да се осигури бърз преход към по-привлекателна, лесна за употреба, конкурентна, финансово достъпна, лесна за поддръжка, ефикасна и устойчива европейска железопътна система, която е интегрирана в по-широката транспортна система.

Европейската година на железопътния транспорт 2021 (ЕГЖТ), която очерта визията за след 2020 г., отново привлече вниманието към железопътния транспорт. ЕГЖТ обедини институциите на ЕС, държавите членки и сектора като цяло, за да популяризира ползите от железопътния транспорт, като същевременно бяха обсъдени начините за преодоляване на основните пречки пред сектора. През 2022 г. Русия нападна Украйна и тази година беше трагична за Европа като цяло. ЕС изрази своята солидарност с Украйна като използва за това най-вече железопътния сектор. Железопътните предприятия се отзоваха масово на призива за помощ, което позволи на украинските бежанци да пристигнат в безопасна Европа. Железопътният сектор спомогна също за създаването на коридори на солидарността между ЕС и Украйна, алтернативни търговски и транспортни коридори, с които да се помогне на Украйна да изнася стоките си до други части на света и да внася стоките, от които се нуждае. Същевременно войната срещу Украйна отново постави ударение върху необходимостта от подобряване на единното европейско железопътно пространство, по-специално по отношение на трансграничната свързаност и наличието на единно европейско междурелсие, за да се постигне необходимата устойчивост за Европа.

Като цяло данните в настоящия доклад показват, че въпреки пандемията от COVID-19

железопътният транспорт отново се развива и потоците нарастват. Темпът на напредък обаче не е пропорционален на приоритетите по отношение на изменението на климата и очаквания принос на железниците за декарбонизацията на транспорта. Като цяло секторът трябва да използва напредъка, постигнат от ЕГЖТ 2021, и с подкрепата на държавите членки и ЕС да се стреми към така необходимата трансформация на железопътния транспорт, който трябва да се превърне в гръбнака на устойчивата, интелигентна и стабилна система за мобилност на ЕС.