

**НАЦИОНАЛЕН СТУДЕНТСКИ КОНКУРС
ЗА НАЙ-ДОБРА РАЗРАБОТКА НА ТУРИСТИЧЕСКА ТЕМАТИКА
НА МТИ "КУЛТУРЕН ТУРИЗЪМ 2021" – ВЕЛИКО ТЪРНОВО**

студентска разработка

на тема

ЦЕНАТА, КОЯТО ПЛАЩАМЕ С ИЗБОРА СИ НА ПРЕВОЗНО СРЕДСТВО

(емпирично проучване сред студенти от Стопански факултет на Великотърновски университет „Св. св. Кирил и Методий“)

ЕЛЕОНОРА НИКОЛАЕВА ЯНЧЕВА

специалност „Туризм“, ОКС „Бакалавър“, редовно обучение

факултетен номер: 1806010686, III курс,

Великотърновски университет „Св. Св. Кирил и Методий“,

Стопански факултет, Катедра „Туризм“

ЦЕНАТА, КОЯТО ПЛАЩАМЕ С ИЗБОРА СИ НА ПРЕВОЗНО СРЕДСТВО

ВЪВЕДЕНИЕ

За транспорт и пътуване може да се говори без да се има предвид туризъм. Но туризмът не може да се развива без пътуване. Транспортът е неделима част от туристическата индустрия и това до голяма степен се дължи на подобряването на транспортните услуги и разширяването на понятието „туризъм“. Туризмът и транспортът са две взаимосвързани системи, които със своята дейност си оказват голямо влияние.¹

В условията на глобална криза, каквато е и сегашната ситуация с пандемията от COVID-19, се стига до нестабилност и несигурност в личното финансово състояние на хората, водещи до промени в начина на живот и привычките им. Една такава промяна води до силно намаляване на търсенето на туристически услуги, което се отразява по същия начин и на секторите, съпътстващи туризма – транспорта, хранителната индустрия, развлекателна индустрия.²

Освен изброеното дотук, в нашето съвремие, едни от основните глобални проблеми са свързани и със замърсяването на околната среда от транспортната дейност. В съчетание с глобалното затопляне и промените в климата, проблемът със замърсяването средата на живот е причина за приемането на редица международни директиви, постановления и наредби, имащи отношение към емисиите на основни замърсители във въздуха. Тук идва ред и на устойчивото развитие, чиито принципи и разбиране ще са от полза на мениджърите, за да съумеят да се справят с това предизвикателство на нашето съвремие.³ А едно от основните предизвикателствата пред Европейската транспортна политика, е постигането на устойчиво развитие в сектор „Транспорт“.⁴

¹ Манчева-Али, О., Транспортът в системата на туризма, The XXVI International Scientific Conference "Trans&MOTAUTO'18", ISSN 1313-5031 (Print), ISSN 2535-0307 (Online), Burgas, Bulgaria, 2018, с. 192

² Цаневска, В. Икономическата криза и туризма, Сборник доклади „Глобални и регионално аспекти на икономическата криза в страници от нова Европа и стратегии по управлението ѝ, Велико Търново, ISBN 978-954-400-598-6, 2011, с. 47

³ Пенчева, Пл. Високата производителност на труда – средство за реализиране на цел 8 от целите за Устойчиво развитие., сп. „Управление и устойчиво развитие“, том 68, издание на Факултет „Стопанско управление“ при Лесотехнически университет, София, 2018, ISSN 1311-4506, с. 51.

⁴ Бянова, Н. Световната криза и предизвикателствата пред българския транспортен сектор като част от Общата транспортна политика на ЕС, Сб. от Юбилейна научно-практическа конференция, "Икономиката и социалната политика на България в условията на съвременната глобална криза", В. Търново, Ред. Георги Стефанов, София: ГорексПрес, 2010, с. 279-289. ISBN: 978-954-616-210-6, с.284

Целта на настоящото изследване е да се проучи избора на превозно средство, което предпочитат студентите и доколко този избор е свързан с влиянието му върху околната среда.

ИЗЛОЖЕНИЕ

1. Транспортът и околната среда.

Ефективната транспортна система е от изключителна важност за развитието на икономиката и играе жизненоважна роля за обществото. Свободата на придвижване се смята за съществена придобивка на съвременния човек.

Транспортът има своите неоспорими ползи и удобства, но тези предимства имат своята висока цена. Един от съществените проблеми в световен мащаб е, че докато клиентът покрива само част от цената, обществото заплаща останалата, изразяваща се в косвени ефекти като замърсяване на въздуха и транспортни произшествия. Самият транспортен сектор оказва сериозно въздействие върху всички компоненти на околната среда. Замърсяването на атмосферния въздух от транспорта е един от най-сериозно засегнатите и проучените въпроси в научната литература, а здравословните последици са важен аспект на търсене и превенция на проблема.

В рамките на вътрешния пазар, транспортът често е посочван като стопанския сектор с най-пагубно въздействие върху околната среда. Построяването и поддържането на транспортната инфраструктура ангажира значителна част от разходите на държавата. Самата транспортна инфраструктура се състои от шосейна мрежа, железопътни пътища, пристанища, паркинги и точно тези компоненти не биха я направили неутрална, по отношение на околната среда. Тя заема земя, която би могла да бъде използвана за други нужди или да остане в своя естествен вид. Построяването на транспортни съоръжения води до необратимо увреждане на естествените природни местообитания и земеделски площи. В много случаи не се извършва *рекултивация*⁵ на терени, железопътни трасета и това води до пагубно влияние върху околната среда. Интервенциите на ЕС имат за цел да поддържат разнообразието и устойчивостта на земеделието, както и качеството на живот в селските райони⁶.

⁵ Рекултивация – възстановяване продуктивността на земен участък

⁶ **Бянов, И.**, Аграрната структура в страните от Европейския съюз в края на XX и началото на XXI в., сп. Социално-икономически анализи, кн.2/2015 (8), ISSN: 1313-6909, с. 140

В световен мащаб няма транспорт, който да е безвреден за околната среда, но има някои видове транспорт – железопътният и речният, които имат по-слабо въздействие върху околната среда, отколкото шосейният и въздушният транспорт.

Транспортът използва една трета от крайната енергия в Европейските страни. Основната част от тази енергия се произвежда от нефт. Това означава, че транспортът е отговорен за голяма част от емисиите на парникови газове и има значителна роля за изменението на климата. Днес емисиите представляват една четвърт от общите емисии на парникови газове. Понастоящем не се наблюдава обръщане на тази тенденция. Това превръща транспортния сектор в основна пречка за осъществяването на целите на Европейския съюз за опазване на климата.⁷ Въпреки това, опитът на Европейския съюз показва, че нормативната уредба във връзка с превозните средства и горивата, е помогнала да се постигне значително намаляване на определени въздействия за единица транспортен обем – предимно замърсяването на въздуха. Според онлайн портала „ЕВРОПА“: *„Този напредък в екологична ефективност не е достатъчен, за да се намали въздействието на бързия растеж на обема на транспорта и на инфраструктурата върху емисията на газове, причиняващи парниковия ефект, върху шума и раздробяването на естествената среда“.*⁸

Дали гореизложените факти оказват влияние върху младите хора, в частност студенти от Стопански факултет на ВТУ „Св. св. Кирил и Методий“, ще проследим в следващата част на разработката.

2. Проучване.

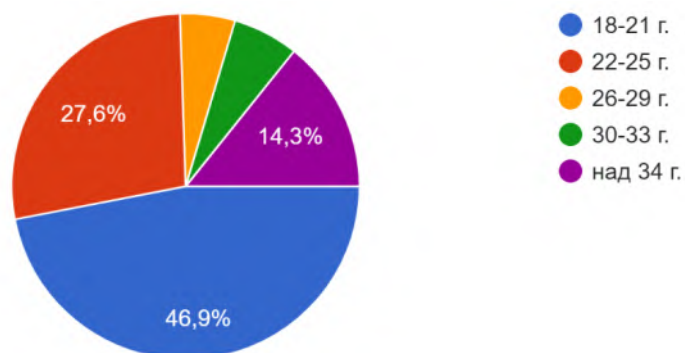
За избора на транспортно средство, от страна на студенти и дали този избор е свързан с опазването на околната среда, се проведе онлайн анкета, от която са събрани 98 отговора.⁹

В проучването взеха участие студенти с различна възрастова структура и от всички професионални направления (3.4, 3.7, 3.8, 3.9), по които се обучават в Стопански факултет на Великотърновския университет (СФ на ВТУ). Данните за възрастовата структура са представени в диаграма 1.

⁷ Доклад на Европейската агенция по околна среда

⁸ www.europe.bg

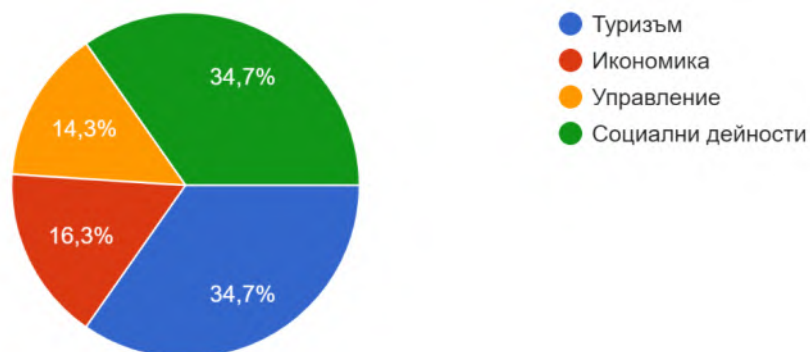
⁹ Анкетата се проведе онлайн в периода 4-10.03.2020 г.



Диаграма 1. Възрастова структура на участниците (в %)

Както става видно, най-много са младите хора на възраст 18-21 г., а най-малко участници има на възраст 26-29 г..

Относно професионалните направления, има пълно представителство на всички обучавани в СФ. Данните са представени на диаграма 2.



Диаграма 2. Представителство на професионалните направления от СФ на ВТУ (в %)

Друга част от характеристиката на анкетиранияте е образователно-квалификационна степен, в която се обучават. Най-голям е процентът на участниците с образователно-квалификационна степен „Бакалавър“, последван от този на магистрите. Това може да се види в таблица 1.

Таблица 1. Образователно равнище на анкетиранияте

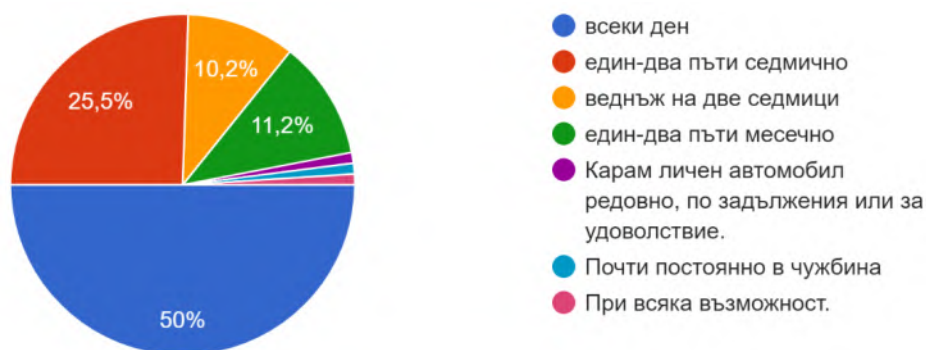
Образование	%
Студенти, ОКС „Бакалавър“	95.9
Студенти, ОКС „Магистър“	4.1

Друг аспект на изследването е професионалната/трудовата заетост на студентите, който е предпоставка за използването на различен вид транспорт и влиянието му върху околната среда. Данните могат да се проследят в таблица 2.

Таблица 2. Професионална/трудова заетост на студентите

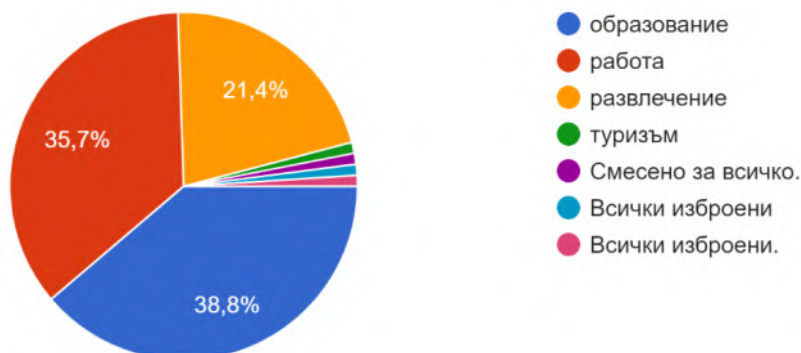
<i>Професионална/трудова заетост</i>	<i>%</i>
Работещи	59.2
Неработещи	24.5
Сезонно заети	16.3

На следващите диаграми са представени въпросите, с пряко отношение по темата на доклада. Първият такъв е свързан с честотата на пътуване на изследваната група студенти. Данните са представени на фигура 3.



Диаграма 3. Честота на пътуване на студентите (в %)

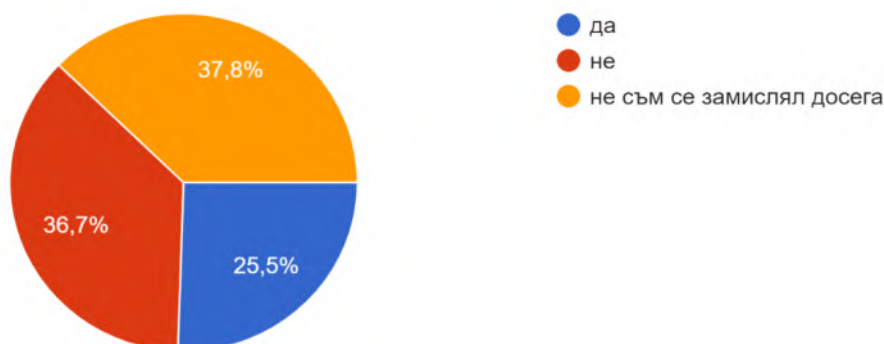
От диаграма 3 установяваме, че 50% от анкетираните пътуват ежедневно, а над 25% от тях пътуват един-два пъти в седмицата. След честотата на пътуване, друг важен въпрос от изследването, е целта на пътуванията. Главните причини се оказват образование и работа. На трето място остават пътуванията с цел развлечение и по-малко с цел туризъм. Резултатите могат да се проследят на диаграма 4.



Диаграма 4. Цели на пътуване сред студентите (в %)

Видът транспорт е от много важно значение за околната среда. Важно е всеки един човек в глобален мащаб да знае как транспортните средства влияят на

заобикалящата ни среда и да се замисли за опазването ѝ. Изборът на транспорт сред целевата група и това дали той е съобразен с влиянието му върху околната среда, може да се види на диаграма 5.



Диаграма 5. Отговор на въпроса: „Изборът Ви на транспортно средство съобразен ли е с влиянието му върху околната среда?“

Това, което прави впечатление при крайните резултати е, че най-голям процент от отговорилите не са се замисляли по въпроса, а само около 25% имат отношение към проблема и съобразяват използването на транспортно средство с неговото екологично влияние.

В анкетното проучване се установи, че голям процент от студентите имат лично превозно средство, което използват главно с цел образование и работа (табл. 3).

Таблица 3. Лично превозно средство

<i>Лично превозно средство</i>	<i>%</i>
Студенти с лично превозно средство	69.4
Студенти без лично превозно средство	30.6

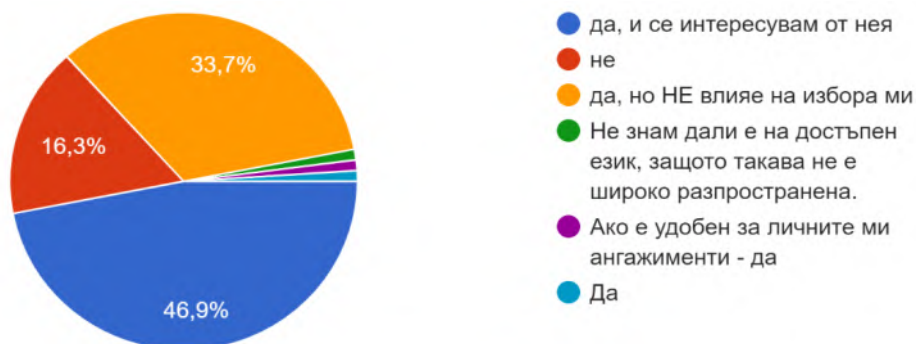
Интересен въпрос от анкетното проучване е темата за обществения транспорт. Общественият транспорт е един от най-използваните сред населението на различните страни. Определя се като такъв, защото е достъпен за широк поток от хора. Услугите на масовия обществен транспорт се предоставят срещу заплащане, но съществуват и тенденции за безплатен обществен транспорт. Повечето такива проекти водят до сериозен ръст на превозваните хора и спад на градския трафик, което пък води до по-малко замърсяване на околната среда. Но тези проекти не са достатъчно рентабилни и тяхното осъществяване не винаги достига търсения икономически ефект. Мнението на анкетираните по темата е представено на диаграма 6.



Диаграма 6. Отговор на въпроса: „Ако общественият транспорт във Вашия град е безплатен, бихте ли го предпочели пред личното си превозно средство?“

Впечатление прави големият процент анкетираните, които биха заменили личното си превозно средство с обществен транспорт, стига той да е безплатен. Както вече уточнихме, тези инициативи са трудни за осъществяване, но това не трябва да е пречка, за да мислим повече за околната среда и по какъв начин да я съхраним. Пример за подобна мярка с безплатен обществен транспорт, с цел намаляване замърсяването на въздуха, има в македонската столица Скопие, където вече две години практикуват успешно тази инициатива. Във Велико Търново, а и в други български градове, има практика за безплатен обществен транспорт в определени празнични дни.

Информацията за вредното влияние на транспортните средства върху околната среда е една от най-важните и съществени за света, но за съжаление и една от най-неглижираните сред обществото. Чрез анкетното проучване установихме, че голям процент от младите хора смятат, че тази информация е достъпна и проявяват интерес към конкретната проблематика (диаграма 7).



Диаграма 7. Отговор на въпроса: „Смятате ли, че информацията за вредното влияние на транспортните средства върху околната среда е на достъпен език?“

От диаграма 7 става видно, че над 46% от анкетираниите проявяват интерес към темата за вредното влияние на околната среда, а над 33% отговарят, че информацията не им влияе.

Относно честотата на пътуване, може да се каже, че тя зависи от нуждите и потребностите на всеки един човек. Макар наличната информация за вредното влияние на моторните превозни средства върху околната среда, пътуванията на обществото не биха се променили драстично, но се заражда шансът човечеството да помисли какво причинява на средата, в която живее. Сред анкетираниите има висок процент млади хора, които биха се замислили върху намаляване честотата на пътуванията си. Данните могат да се проследят на диаграма 8.



Диаграма 8. Отговор на въпроса: „Ако сте информирани за мащаба на вредното влияние на моторните превозни средства върху околната среда, бихте ли намалили честотата на пътуванията си?“

3. Изводи и препоръки.

Като *изводи* от проучването може да се конкретизират няколко:

- около 50% от анкетираниите пътуват всеки ден, като 40% пътуват с цел образование, а 36% по работа;
- само 25% от анкетираниите се замислят върху избора на транспортно средство и неговото влияние върху околната среда;
- близо 70% притежават лично транспортно средство, като 53% от всички анкетирани биха използвали обществен транспорт, ако той е безплатен;
- 47% се интересуват от информация за вредното влияние на транспорта върху околната среда и смятат, че тя е на достъпен език;
- Близо 41% не биха намалили честотата на пътуването си, тъй като им се налага да пътуват често.

Препоръките са тясно обвързани с изводите и може да се обобщят така:

- Необходимо е по-добро проучване и запознаване с проблема, относно влиянието на транспортните средства върху средата на живот. При по-добри познания в тази област, обществото би могло да предприема повече действия за опазването и съхранението на околната среда. Изборът на транспорт е важна част от обществения живот и е препоръчително той да е съобразен с влиянията му върху природата;
- Общественият транспорт не предоставя едни от най-добрите условия за пътуване (по-конкретно в България), но е добра предпоставка за намаляване на вредните емисии. Използването му би могло да намали негативното влияние и да предостави по-здравословен облик на природната среда;
- Препоръчително е да се използва предоставената достъпна информация за вредното влияние на транспортните средства върху околната среда, за да може кръгът от информирани да расте и по този начин да се създаде инициатива на обществото за съхранение и опазване;
- Честотата на пътуванията трудно може да бъде ограничена. Важно е, обаче, да мислим повече как бихме организирали своето пътуване, за да не генерираме огромни количества замърсители в природата.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

От направеното проучване може да се обобщи, че младото общество осъзнава рисковете и последиците от използвания транспорт върху околната среда, но решението на голяма част от проблемите изискват решения на високо управленско ниво.

През последните десетилетия светът обръща значително по-голямо внимание на околната среда и проблемите, свързани с нея. Природата ни не е неизчерпаем източник на блага, нито пък е място, което може да приема безкрайно огромни количества замърсители.

Облекчаването на проблемите със замърсяването на въздуха все повече се възприема и това трябва да бъде предпоставка и ключов елемент в общата стратегия за подобряване ефективността и повишаване надеждността на транспортните системи в съвременните големи градове.

Цената, която плащаме с избора си на превозно средство е вследствие нашите решения и трябва да служи като основа към промяната за един по-добър живот, съхранявайки това, което ни е дадено.

ИЗТОЧНИЦИ

1. **Бянов, И.**, Аграрната структура в страните от Европейския съюз в края на XX и началото на XXI в., сп. Социално-икономически анализи, кн.2/2015 (8), ISSN: 1313-6909, с. 140
2. **Бянова, Н.** Световната криза и предизвикателствата пред българския транспортен сектор като част от Общата транспортна политика на ЕС, Сб. от Юбилейна научно-практическа конференция, "Икономиката и социалната политика на България в условията на съвременната глобална криза", В. Търново, Ред. Георги Стефанов, София: ГорексПрес, 2010, ISBN: 978-954-616-210-6, с. 279-289
3. **Манчева-Али, О.**, ТРАНСПОРТЪТ В СИСТЕМАТА НА ТУРИЗМА, The XXVI International Scientific Conference "trans&MOTAUTO'18", ISSN 1313-5031 (Print), ISSN 2535-0307 (Online), Burgas, Bulgaria, 2018, с. 192
4. **Пенчева, Пл.** Високата производителност на труда – средство за реализиране на цел 8 от целите за Устойчиво развитие., сп. „Управление и устойчиво развитие”, том 68, издание на Факултет „Стопанско управление” при Лесотехнически университет, София, 2018, ISSN 1311-4506, с. 51.
5. **Цаневска, В.**, Икономическата криза и туризма, Сборник доклади „Глобални и регионално аспекти на икономическата криза в страница от нова Европа и стратегии по управлението ѝ, Велико Търново, ISBN 978-954-400-598-6, 2011, с. 47
6. Доклад на Европейската агенция по околна среда
7. www.europe.bg