

## НЕОБХОДИМОСТТА ОТ РАЗВИТИЕ НА БЪЛГАРСКИТЕ МОРСКИ ПРИСТАНИЩА, КАТО ИЗТОЧНА ГРАНИЦА И ЧАСТ ОТ ТРАНСПОРТНАТА СИСТЕМА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ

**Любомир Добрев**

*Технически Университет – Варна, факултет “Морски науки и екология”,  
ул. „Студентска” № 1, 9010 Варна, България  
ел. поща: liubomirdobrev@yahoo.com*

## BULGARIAN SEA PORTS DEVELOPMENT NECESSITY AS AN EAST BOUNDARY AND PART OF THE EUROPEAN TRANSPORT SYSTEM

**Lyubomir Dobrev**

*Technical University Varna, Faculty of Marine Sciences and Ecology,  
“Studentska” str., 9010 Varna, Bulgaria  
e-mail: liubomirdobrev@yahoo.com*

### ABSTRACT

Bulgarian sea ports are an important factor for the country economics development. Significant part of the external trade passes them through. Geographical location of the country gives potential opportunity to convert into a transit link between the Short East, West and Middle Asia's rich of natural resources regions and the West and Middle Europe's economical and industrial powerful countries. The purpose of this report is to show that compulsory condition for the European Transport System successful integration is development and modernization of the Bulgarian transport infrastructure and in particular port infrastructure and cargo handling technologies. New cargo flows to be generated, Bulgarian ports have to become attractive, competitive and to offer modern services satisfying customer's requirements at all.

*Key words: infrastructure, development, port, technology.*

### УВОД

Морският транспорт е най-масовият и най-ефективният транспорт, с помощта на който ежегодно се превозват огромни количества товари. Той представлява система от пристанища, кораби и товари, като измененията във всеки елемент от тази система пряко влияе върху останалите.

Пристанищата, като необходима част на световното корабоплаване и търговия, са разпределителен център в различните направления между водния и сухоземния транспорт на суровините за производството и преработените готови за потребление материални блага. Едно модерно пристанище е в състояние да окаже влияние върху производството, да привлече нови допълнителни товаропотоци, да стимулира развитието на транспортната инфраструктура. Преминаващите товаропотоци и тенденциите за увеличаването им, спецификата на товарите, вида и характеристиките на обработваните кораби имат важно значение за развитието на пристанищата. Закономерностите и тенденциите в световните товаропотоци и развитието на търговския флот изясняват още по-добре главните задачи, които стоят пред съвременните пристанища. Изпреварващото развитие на пристанищата създава благоприятни условия за последване от всички участници в транспортния процес.

### ИЗЛОЖЕНИЕ

Над 60% от външната търговия на България се обслужва от водния транспорт, респективно минава през пристанищата, което е доказателство за необходимостта от ефективна работа на пристанищната система на страната. Тя е пряко свързана с икономиката и по тази причина влияе на цялостното и развитие.

Необходимостта от развитие на българските морски пристанища е обусловена от няколко неоспорими факта:

- първата група са постоянното развитие на технологиите, унифицирането на товарните единици, конструктивните изменения и растежа в размер на търговските кораби „задължават” пристанищата да разполагат с необходимата съвременна претоварна техника. В противен случай е налице риска от отлив на клиенти и товари, което е пагубно за съществуването на пристанищата. Развитието и модернизацията на технологиите за обработка на товарите е естествен процес, произтичащ от развитието на световната икономика. В резултат от това на пазара се предлага модерна и високопроизводителна претоварна техника, специализирана за обработка на определени видове товари;

- присъединяването на България към Европейския съюз и отварянето на границите също провокира развитието на транспорта, транспортната инфраструктура и в частност пристанищата и тяхната инфраструктура, като откри редица нови възможности и предизвикателства в превоза на товари.

Повече от 1200 търговски пристанища са разположени на около 100 000 км от Европейските брегове. Те са ключови точки в транспортната система и обработват 90% от външно търговския обмен на Европа и 40% от вътрешнообщностния. Пристанищата са директен и индиректен източник на предлагането на около половин милион работни места предимно в периферните райони на континента.

С действията си Европейската комисия се грижи за непрекъснатото развитие на всички пристанища в Европа, съдействайки за повишаване на производствената ефективност, намаляне на негативното влияние върху природната среда, подобряване на работните условия и постепенно интегриране на пристанищата в една цялостна транспортна мрежа. Правилата на Европейския съюз представляват една рамка за действие, която помага на всички участници да концентрират усилията си към посрещането на бъдещите предизвикателства, провокира новите инвестиции и развитието на общоевропейската транспортна мрежа. Подхода на комисията е основан на близкото сътрудничество с всички публични и частни субекти, за да даде адекватни отговори на тези предизвикателства и да осигури най-оптимално развитие на пристанищата в Европейския съюз.

Конкуренцията между отделните пристанища се увеличава по ред причини. Основните фактори, които променят посоките на отделните товаропотоци са:

- либерализацията на вътрешния пазар;
- технологичните промени – стандартизация на товарните единици, прилагането на информационните технологии;
- развитието на Транс-европейската транспортна мрежа, която предлага на операторите по-голям избор на възможности в една интермодална среда;
- рамката на Комисията трябва да осигури принципите на свободна и справедлива конкуренция.

В Зелената книга, Европейската комисия за морските пристанища и тяхната инфраструктура, след открит дебат между заинтересованите страни и Европейските институции, публикува три основни принципа:

- интегриране на морските пристанища в Транс-европейска транспортна мрежа (TEN-T);
- систематичен подход за регулиране на достъпа към пазара на пристанищни услуги;
- публично финансиране на морските пристанища и инфраструктура.

Концепцията за Транс-европейската транспортна мрежа дава възможност с общи средства да се планира и реализира инфраструктура, имаща значение за отваряне на европейския транспортен пазар, както и да се развият най-модерните технологии в рамките на европейската оперативна съвместимост. За да се реализира това е необходимо да се обвържат взаимно инфраструктурите на отделните видове транспорт и да се премахнат тесните места в тях.

Благоприятното географско положение на България, като връзка между Европа и Азия до голяма степен предопределя потенциалната възможност да се превърне в транзитна държава между богатите на природни ресурси държави в Близкия Изток, Западна и Средна Азия и силните в икономическо и промишлено отношение държави от Западна и Централна Европа. Привличането на транзитни товари е политика, определена от стратегията за развитие на транспортния сектор, поради значението, което той има за икономиката на страната. То предполага:

- изграждане на жп и пътна структури по трасетата на европейските транспортни коридори, пресичащи България;

- изграждане на контейнерни, РО-РО, специализирани зърнени и модерни многоцелеви терминали в българските пристанища, оборудвани със съвременна товаро-разтоварна техника, с възможности да приемат съвременните голямотонажни кораби;

- привличане на концесионери, способни да инвестират в развитието на пристанищата и да осигурят транзитни товари. От първостепенно значение е обвързване с оператори на световни контейнерни линии;

- провеждане на активна маркетингова политика и въвеждане на принципите на модерната логистика - създаване на центрове за предоставянето на пълни логистични услуги.

В Централна и Източна Европа са дефинирани общо десет транспортни коридора, като мрежа от въздушни, сухопътни и водни връзки опираща се на основните терминали. Тяхната основна цел е да създадат бърз и икономически целесъобразен достъп до периферните територии за обслужване на транспортните потоци. Реализирането на транспортните коридори изисква приоритетно изграждане на липсващите връзки, премахване на тесните места и осигуряване на технологична съвместимост между различните видове транспорт. За нашата страна от особена важност са Коридори № 4, № 7, № 8, № 9 и № 10. Изключително значима за България е също Черноморската Транспортно-икономическа зона - обединение за регионално транспортно сътрудничество между България, Грузия, Гърция, Молдавия, Румъния, Русия, Турция и Украйна и свързва страните от черноморското крайбрежие както помежду им, така и с Централна и Източна Европа, а чрез ТРАСЕКА - и със страните от Задкавказието и Средна Азия. Все по-отчетлива в международен план става потребността от засилване на координацията между развитието на зоната и Коридор 9 - Гюргево/Русе - Димитровград - Свиленград (Маказа) Дедеагач, като част от коридора Балтийско - Егейско море, а в национален план - координацията на развитието на пристанища Варна и Бургас и свързването им съответно с коридорите във вътрешността. Това ще подготви и по-лесното присъединяване на територията към най-новите логистични концепции на трансевропейските мрежи.

Известни са различни форми за осъществяване на взаимодействието между видовете транспорт в рамките на транспортната система – икономическа, организационна, правна, техническа, технологична. Особено важна роля за ефективното функциониране на европейската транспортна система се пада на технологичното взаимодействие между видовете транспорт. Конкретно то се изразява в изграждането на система за експлоатация на различните видове транспорт, осъществяването на най-ефективна организация на движение на превозните средства, внедряването на взаимнообвързани технологични процеси в пунктовете на претоварване от един на друг вид транспорт, регулиране на товаропотоците по различните транспортни направления към съответните претоварни пунктове.

Характерни за технологичното взаимодействие между видовете транспорт при превозите на товари са следните по-важни моменти:

- разработване в транспортните възли на технологии, координиращи работата на различните видове транспорт;

- прилагане на т. нар. безпретоварни превози на основата на внедряването на контейнеризация на товарите;

- осигуряване на своевременна и надеждна информация за работата на взаимодействие видове транспорт и др.

### **ИЗВОДИ**

Осигурявайки източници за изграждане на транспортни инфраструктурни проекти, ще върнем транзитните превози през България. Разработването на националната транспортна стратегия изисква освен приемането на специфични закони за отделните видове транспорт и хармонизация на вътрешната ни уредба и технология на превозите, за да не се губи единството на технологичния процес. Колкото и самостоятелна политика да развиват отделните видове транспорт, те сами не могат да бъдат конкурентни на международния пазар. Основен момент в този процес е развитието на транспортната инфраструктура. Недостатъчните инвестиции в поддържането и развитието на инфраструктурата в последните десетилетия и повишеното търсене на транспортни услуги поражда необходимостта от нов, дългосрочен подход за развитието ѝ. Нейното модернизиране е задължително условие за успешното интегриране в европейската транспортна система.

Целта е да се предложи съвременна технология на превозите и обработката на товари, за да направим нашата транспортна система конкурентна на заобикалящите ни транспортни маршрути. За да генерират нови товаропотоци, българските пристанища трябва да станат атрактивни, конкурентоспособни и да предлагат съвременни услуги удовлетворяващи напълно изискванията на клиентите.

### **ЛИТЕРАТУРА:**

1. Доц. д-р Виолета Бакалова - СЪСТОЯНИЕ И ТЕНДЕНЦИИ В РАЗВИТИЕТО
2. НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ТРАНСПОРТ
3. Стратегия за развитие на транспортната инфраструктура на Република България
4. Eurorean Commission Mobility&Transport -[http://ec.europa.eu/transport/maritime/ports\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/maritime/ports_en.htm)