

**КОМБИНИРАНИЯ ТРАНСПОРТ ЗА ПРЕВОЗ НА ТОВАРИ ПО СУША,
ВЪЗМОЖНОСТИ И НАСОКИ ЗА РАЗВИТИЕ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ В
БЪЛГАРИЯ**

Здравко Свиленов
*Технически Университет Варна,
научно звено (катедра) „КУТОЧВП”,
e-mail: zdrawko@abv.bg*

**INTERMODAL INLAND TRANSPORT OF DRY CARGO, POSSIBILITIES AND
DIRECTIONS FOR DEVELOPMENT OF RAILWAY TRANSPORT IN BULGARIA.**

Zdravko Svilenov
*Technical University of Varna,
e-mail: zdrawko@abv.bg*

ABSTRACT

The reduction in cargo handled by railway transport within European Union and inside Bulgaria in particular requires countries with small territories to cooperate and organize their railway transport in order to respond to the modern requirements in the field of transport services. Possibilities for development and financing according to the EU “Marco Polo II(2007-2013)”.

Key words: intermodal transport, transport corridors, feeder port, container terminal, transborder cargo.

УВОД

Измененията на потребителските потребности и глобалното използване на контейнерния транспорт в превоза на товари във все по-широк кръг от логистични схеми разви превоза на товари от врата до врата с автомобили до степен в която затруднява транспортния трафик по пътищата и изхвърлянето на огромни количества отработени изгорели газове в атмосферата. Увеличаването на автомобилните превози и намаляването на железопътните превози акцентира погледа на Европейските страни членки на съюза да разработят програми за стимулиране и подпомагане развитието на железопътния транспорт, с цел обновяване на инфраструктурата и актуализиране на транспортните схеми.

Субсидиране на товародателите ползващи железопътен транспорт и съфинансиране на големи инфраструктурни проекти на железниците.

Страните с малки територии отбелязаха спадове в обемите на товарите при железопътните превози в пъти в сравнение с държавите с по-големи територии.

В България развитието на автомобилния транспорт се благоприятстваше и от занижените изисквания за автомобилите изпълняващи транспортни услуги, ниския праг при навлизането на нови транспортни фирми в сектора.

МАТЕРИАЛ И МЕТОДИ:

Фиг.1. Пътна мрежа в България



За намирането на решение на проблема при дела на използваните транспортни средства в икономиката ще се позовем на наредба за комбинираните превози на товари.

Тази наредба определя изискванията и необходимите документи за извършване на комбиниран превоз на товари.

Комбинираният превоз е превоз на товари, при който в транспортната верига се използват най-малко два вида транспорт.

За правилното планиране и развитието на транспортни схеми от типа комбиниран транспорт или мултимодален се налага да се определят няколко ключови транспортни точки /национални транспортни възли/ т.е. във всяка от страните на базата на това да се развият транспортни схеми от подобен тип, ще даде възможност да се обработват товарите в кратки срокове.

Определянето на тези центрове за трансбордиране на товари ще даде допълнителен стимул за развитие на икономиката в тези райони, ще се обособят центрове с необходимата инфраструктура и суперструктура. Ще доведе до облекчаване на натоварването на автомобилния трафик от камиони и намаляване на обема на замърсяването с газове, ж.п. транспорта на товари ще получи възможност за нов етап за оцеляване и развитие.



Фиг.2. Пътна и жп мрежа в България. Гранични контролно-пропускателни пунктове

[Комбиниран превоз е налице и когато в рамките на комбинирания превоз изпращачът извършва автомобилен превоз в началния участък за собствена сметка, и/или когато получателят извършва автомобилен превоз за собствена сметка в крайния участък до местоназначението на товара.]

Етапите на развитие се разделят на два етапа:

Първи етап: изграждане на основните национални центрове за трансбордиране на товари.

Втори етап: оборудване на помощни- спомагателни центрове /това могат да бъдат поголемите гари с подходяща инфраструктура във всеки район/, оборудвани с подходяща претоварваща техника за обслужване на товаропотока. База за определяне на подходящите гари за приемане на товари от този тип ще се направи индивидуално проучване на товаропотоците генерирани във всеки от районите.

В национален мащаб се очертават няколко подходящи точки за изграждане на транспортни центрове за свързващо звено между видовете транспорт:

1. Първия основен център за трансбордиране на товари това е района на град Елин Пелин /гара Елин Пелин/.

2. Втория основен център за трансбордиране на товари това е района на гара Горна Оряховица

3. Третия основен център за трансбордиране на товари това е района на град Девня. Този център в настоящия момен изпълнява функцията и на мултимодален център съвместно с пристанище Варна.

4. Четвъртия основен център за трансбордиране на товари в района на град Стара Загора.

Определянето на основните центрове е съобразено с:

- Европейските транспортни коридори минаващи през република България.
- Потенциалния товаропоток на контейнери определен по райони в страната.
- Наличната железопътна инфраструктура.



Фиг.3 Трансевропейски коридори в България

[Договорът за комбиниран превоз е договор за превоз на товари, при който операторът се задължава пред изпращача да извърши срещу заплащане с автомобилен и с железопътен транспорт и/или транспорт по вътрешни водни пътища или по море превоз по определени маршрути с подходящи транспортни средства и да предаде товарите на получателя.]

За ЖП транспорта през последните години в целия ЕС е характерно намаляване значението му за превоз на хора и товари. За последните 20 год. относителния дял на ЖП транспорта в товарните превози е намалял от 28% на 15%, а на пътници от 10% на 6%. Недостатъчната държавна намеса довежда до изпускане на конкуренцията. ЕС планира да наблегне възстановяване на дела на ЖП транспорта. Налага се засилена държавна интервенция. Не достатъчно гъвкавата система на железниците ги прави силно уязвими от конкуренцията на автомобилния транспорт. Надежда за подобряване на ЖП транспорта дава появата на високоскоростни влакове, които са по-евтини, по-бързи и по-екологично чисти.

РЕЗУЛТАТИ И ОБСЪЖДАНЕ:

Центровете е необходимо да се развият като отделно звено към БДЖ или смесени дружества между БДЖ „Товарни превози” и БДЖ „СПЕД” или да се предоставят на концесия след тяхното изграждане от държавата на частни дружества. Работата на звената от структурата на БДЖ ще може да акумулира достатъчно товари и да предложи конкурентни цени за предлаганата транспортна услуга- комбиниран транспорт.

Развитието на този тип центрове и особено формирането на третия основен център за трансбордиране на товари в района на град Девня ще даде до голямо предимство на пристанище Варна. [В басейна на Черно море се обработват кораби тип „майка” (mother vessel) с по 4500–5000 TEU, промяната на пристанище Варна изток като контейнерен терминал за обработване на кораби с такъв размер ще ни изваде от пазара на малко фидерно пристанище и ще ни отвори пазара към приемане на кораби акостиращи в контейнерните хъбове в региона.]

Постигането на успех в така посочените насоки за развитие на базата на изграждане на основни центрове за трансбордиране на товари по райони е чрез участие в програмата за развитие и финансиране на Европейския съюз „МАРКО ПОЛО II (2007-2013)”.

Програмата на Европейския съюз Марко Поло II е насочена към ползвателите на авто-транспортни услуги и предлаганите стимули при промяна на транспортните схеми от автомобилен към железопътен или воден транспорт. Насочена е към големи товародатели или компании опериращи в няколко страни от Европейския съюз имащи възможност да акумулират голям обем товари и транспотриращи ги на голямо разстояние.

Тази програма не е подходяща за малки товародатели и товародатели траспортиращи товари на къси разстояния. Процедурата е сложна и не е привлекателна за тези товародатели, те ще продължават да ползват авто транспорта като единствен възможен вариант.



Фиг.4 Трансевропейски коридори

Възможност за пренасочване на товародатели от автомобилния сектор в сектора на железопътния и водния сектор е да се получат допълнителни ползи.

Стимул от държавата към ползвателите на транспортни услуги с жп и воден може да бъде възстановяване на акциза за неизразходваните дизелови горива за превоза на тези товари чрез автотранспорт.

Пример: Министерството на транспорта определя средна разходна норма за дизелово гориво на тон/км за превоз на товари и платения акциз за това гориво- A .

Товародателят изчислява на годишна база количеството товари превозени с железопътен транспорт- V в тон/км.

Сумата за възстановяване S в лева е: $S = V * A$

Тази форма на стимулиране е подобна на формата за подпомагане на земеделските производители с възстановяване акциза на горивата на декар обработена земя изчислено по средна разходна норма за декар. Прилагането на тази форма в периода 2007г. 2008г. доведе до ръст в частта приходи от акцизи на горивата в републиканския бюджет.

Нормативната промяна за 2009г. 2010г. премахна този стимул за земеделските производители и се получи недостиг и неизпълнение на приходите от акциз в частта горива. Земеделските производители в този период се насочиха към закупуване на горива от сивия сектор и търсенето на възможно по-ниски цени. Държавата загуби огромни суми от акциз и ДДС.

Посочения пример е с цел да се акцентира на фактта, че е необходимо да се даде рамка за работа на бизнеса и резултатите ще се получат с благоприятстващ ефект върху цялото общество.

ИЗВОДИ:

Възможностите за използването на стратегическото географско място на България и като част от Европейските транспортни коридори е да има подходяща инфраструктура, да има подходящи центрове за логистично обслужване на товари, използване на потенциала за развитие на комбинирания и интермодалния транспорт.

Оптимизиране на обработката на товарите в железницата и доближаване на времето за обработка до времето за обработка при следителите опериращи при автопревозите. Разработване разписания на влаковете за движение между центрoвете.

Фиксиране на времето за обработка- приемане и издаване на контейнерите при пристигане и отпътуване. Непрекъснат цикъл на работа на центрoвете.

За правилното стартиране работа на центрoвете и използването на опита за работа и обработка на контейнери е удачно да се включи в дейността на тези центрoве като страна и „Пристанище Варна”. Интересът на „Пристанище Варна” е пряко зависим от посоката на движение на контейнерите.

- София – Варна или София- Солун
- Пловдив-Варна или Пловдив- Солун
- Видин- Варна или Видин- Солун

Увеличаването на товаропотока ще засили и увеличи използването на фериботните линии Варна-Одеса и Варна- Кавказ и тразитирането на повече товари през България.

Държавата е важно да определи своя приоритет за развитие на морския контейнерен транспорт в България и в частност в „Пристанище Варна”, да подпомогне за неговото правилно развитие в следващите години.

ЛИТЕРАТУРА

1. Кръстев К., Михайлов А., Спасов В., Бояджиев Я., *Складови и транспортно-складови системи*, Техника, С., 1982
2. Спасов В., Петров П., Кирчева Е., *Ръководство за лабораторни упражнения по товарно-разтоварна техника*, С., ВТУ „Тодор Каблешков”, 2008
3. НАРЕДБА № 53 от 10.02.2003 г. за комбиниран превоз на товари. *Издадена от министъра на транспорта и съобщенията*, обн., ДВ, бр. 18 от 25.02.2003 г. кн. 3/2003 г., стр. 562 т. 9, р. 4, № 458
4. Петков Николай, Петрова Вихра, „Глобализацията на световната икономика и развитието на линейното корабоплаване”, доклад научна конференция, Ст. Загора 2004г.
5. Инж. Милчо Ламбрев, *Стратегията ни е развитие на ж.п. инфраструктурата по Транспортни коридори IV и X*. 09.04.2010г.
6. доц. д-р М. Койчев, „Взаимодействие между видовете транспорт” лекции 2009-10г.
7. Королевская В.И. „Влияние транспортного фактора на инфляционные процессы”
8. Железнодорожный транспорт №11-1996-с. 57-63.