

**ВЪЗМОЖНОСТИ ЗА ПОВИШАВАНЕ НА КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТТА НА
БЪЛГАРСКИТЕ КОНТЕЙНЕРНИ ТЕРМИНАЛИ В ОТГОВОР НА
ПОСЛЕДСТВИЯТА ОТ СВЕТОВНАТА ИКОНОМИЧЕСКА КРИЗА**

Тодорин Недялков

todorin_nedjalkov@mail.bg, ТУ- Варна Катедрa КУТОЧВП, Варна 9010, ул. „Студентска”1,

**POSSIBILITIES FOR IMPROVEMENT OF THE COMPITITIVENES OF THYE
BULGARIAN CONTAINER TERMINALS IN RESPONSE OF THE IMPLICATIONS OF
THE GLOBAL ECOMONIC CRISIS**

Todorin Nedyalkov

todorin_nedjalkov@mail.bg, Technical University of Varna, Varna, 9010 Studentska 1;

ABSTRACT

The global economic crisis affected negative container traffic worldwide. Bulgarian shipping container and cargo in container terminals are no exception in this process. Recent data shows world overcome the negatives of the crisis, and gradual increase in traffic. In the native container terminals, however, factors that influence are two: global, which occur in the world and the region in Bulgaria and local, which are a set of specific reasons and restrictions affecting the final results. In this report will be identified some major problems in the Bulgarian container terminals and proposed measures and activities to enhance their competitiveness in the Black Sea region.

Key words: Container shipping, container terminal, container traffic

I. УВОД

България е страна с дългогодишен опит в контейнерното корабоплаване и обработката на контейнери. Според статистически данни някога България е била водеща страна в обработката на контейнери в Черноморския регион, докато днес е на едно от последните места. Причини за спада на контейнерния трафик са както Световната икономическа криза от 2009, така и фактори влияещи на местно ниво. По последни данни последствията от кризата постепенно се преодоляват и от 2010 година товаропотоците постепенно се нормализират [1].

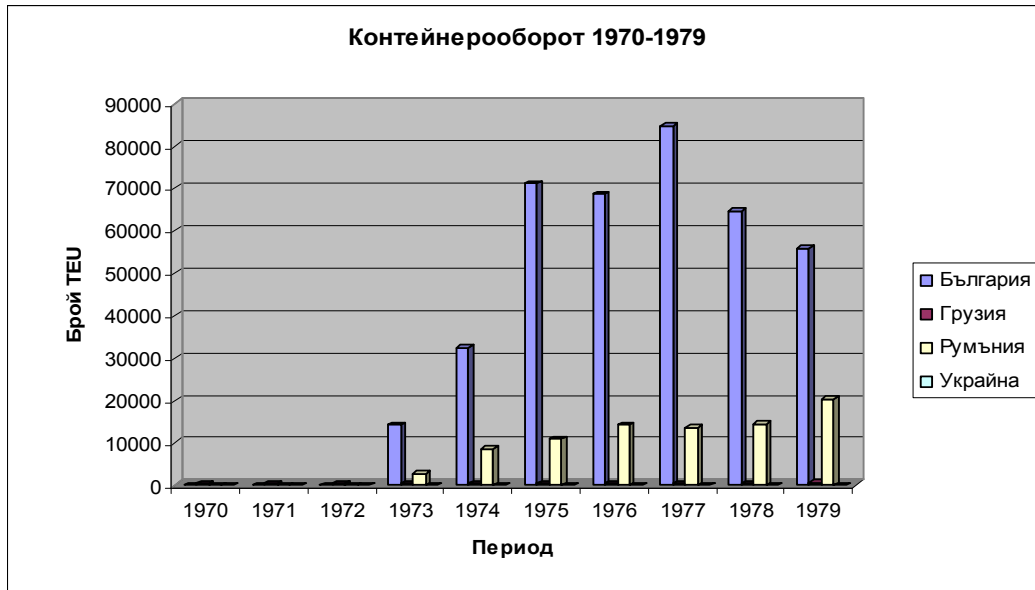
За да се отговори на предизвикателството на повишения товарооборот и за да бъдат достатъчно конкурентоспособни в региона, в контейнерните терминали във Варна и Бургас трябва да се предприемат сериозни мерки за повишаване и подобряване на ефективността на работа.

II. КОНТЕЙНЕРНИЯТ ТРАНСПОРТ В ЧЕРНОМОРСКИЯ РЕГИОН

Страните, които са фактори за контейнерния транспорт в Черноморския регион са:

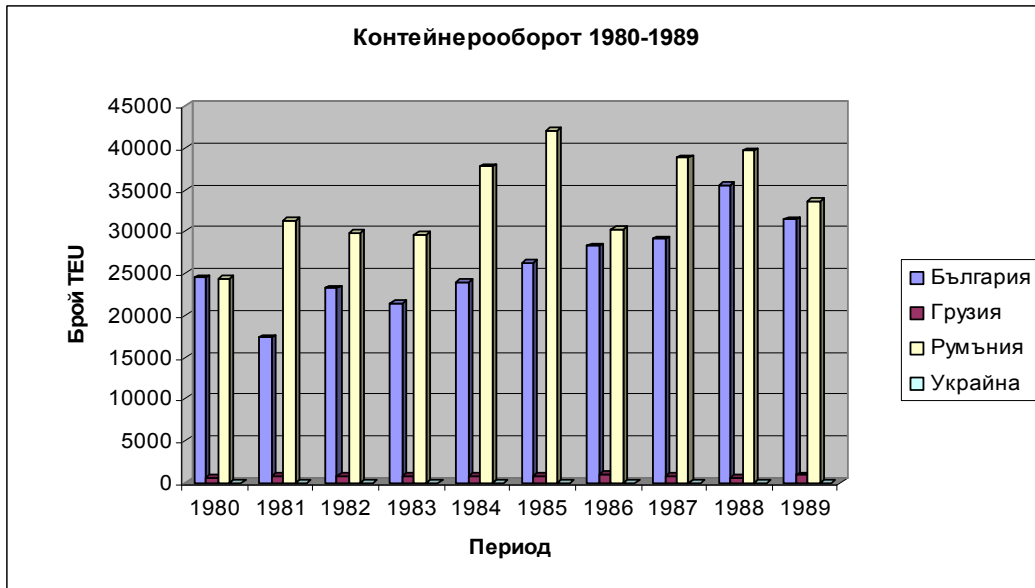
- България
- Грузия
- Румъния
- Украйна

Ето как са се развивали през годините контейнерният оборот [2]:



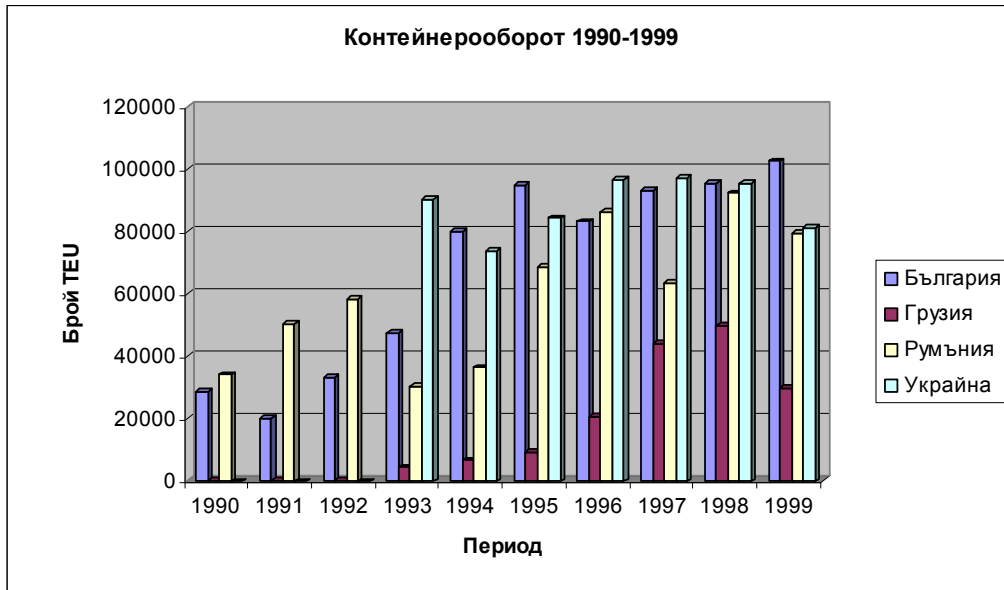
Фиг. 1 Данни за контейнерния трафик Черноморските пристанища за периода 1970-1979

От графиката е очевидно лидерството на България в региона, следвана от Румъния, но със значително превъзходство.



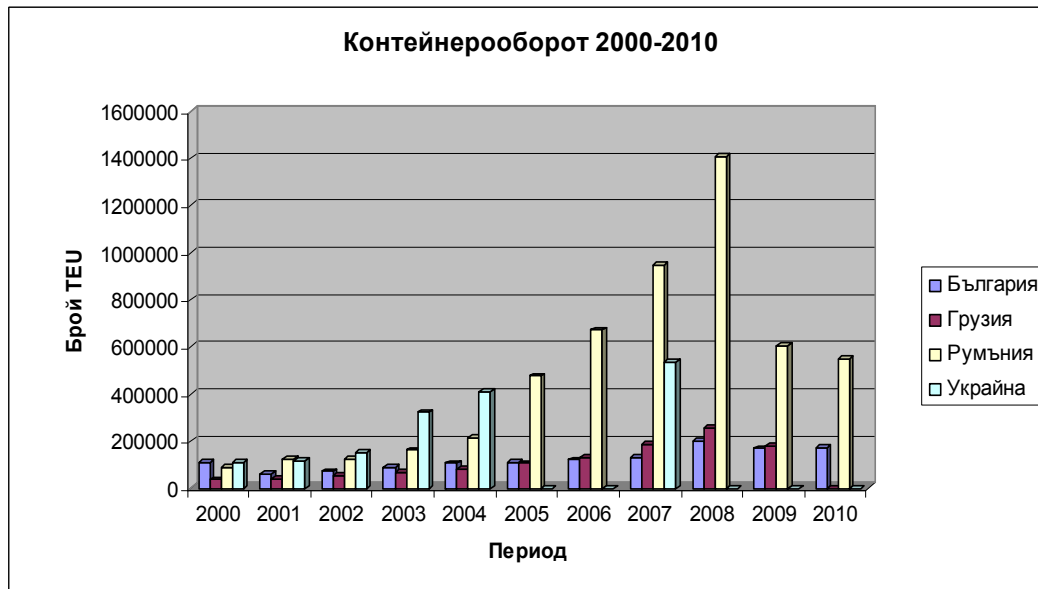
Фиг. 2 Данни за контейнерния трафик в региона за периода 1980-1989

Това е периодът в който Румъния изпреварва по оборот България, но конкуренцията между двете е все още равностойна. Като се забелязва постоянен възход в оборота на контейнери в България.



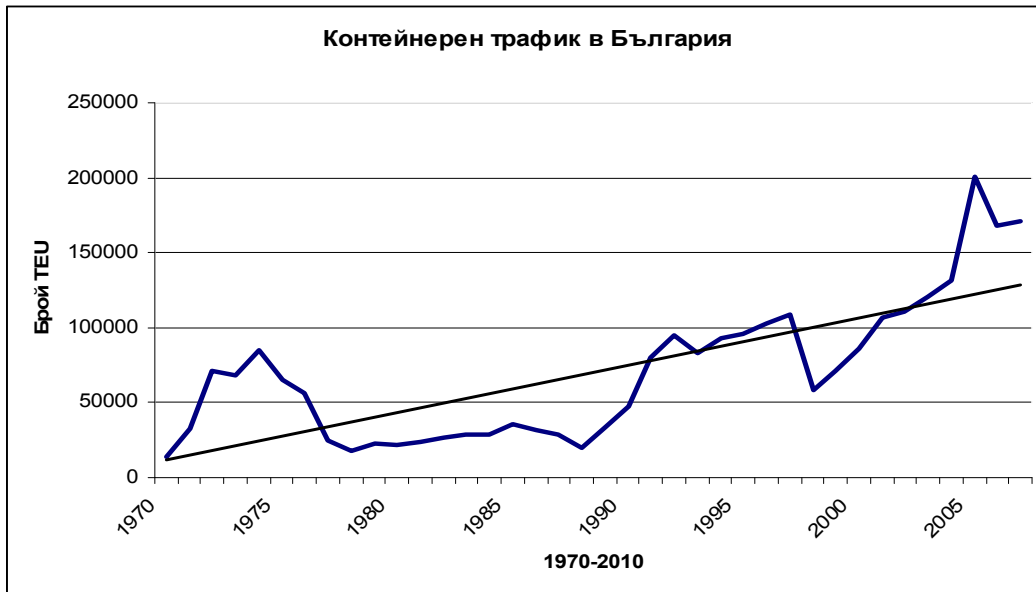
Фиг. 3 Данни за контейнерния трафик в Черноморските пристанища за периода 1990-1999

През средата на този период се наблюдава появата на трети сериозен конкурент в Черноморския регион в лицето на Украйна. Друго характерно за периода е, че България трайно повишава товарооборота си и в определени моменти отново е лидер в региона.



Фиг. 4 Данни за контейнерния трафик в Черноморския регион за периода 2000-2010

От графиката е очевидно, че трайно и безспорно Румъния развива контейнерните си терминали и става лидер в региона. Украйна е с непостоянен товарооборот, а България с почти постоянен оборот на контейнери, който обаче е два до седем пъти по-нисък от този в северната ни съседка. На пазара на контейнери се откроява стабилното развитие на Грузия до преди 2010, когато там има обективни политически причини за очевидния рязък спад.



Фиг. 5 Контейнерен трафик в България за периода 1970-2010

На графиката е представен контейнерния трафик само за България. Очевиден е стремежът към постоянен ръст на контейнерооборота, независимо от моментните спадове.

III. МЕРКИ ЗА ПОВИШАВАНЕ НА КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТТА НА БЪЛГАРСКИТЕ КОНТЕЙНЕРНИ ТЕРМИНАЛИ

Картината на развитието на контейнерния оборот в Черноморския регион ясно говори за мястото на Българските контейнерни терминали в района. Очевидно е, че има редица проблеми които трябва да бъдат анализирани и решени, за да може да се привлече контейнерооборота.

Посоките в които трябва да се работи са няколко:

- Да се спре отлива на линейни оператори и по възможност да се привличат нови такива;
- Привличане и обработка на транзитни контейнери;
- Да се разширяват и модернизират контейнерните терминали:
 - по отношение на механизацията и автопарка
 - и на възможността да приемат и обработват контейнеровози клас Panamax;
- Да се оптимизира обслужването и производствения процес;
- Терминалите да са софтуерно осигурени;

Докато през годините преди кризата контейнерните терминали във Варна (Варна изток и Варна запад) и Бургас работиха с водещи линейни оператори, през годините след това се наблюдава отлив и пренасочване на линиите. Много от линейни оператори изтеглиха фидерите си от Черноморския регион и се обединиха. В следствие на това няколко линейни оператора работят на един групажен фидерен контейнеровоз. През последната година се наблюдава както нарастване на товарооборота, така и преразпределяне на позициите на линейните оператори и техните кораби в региона. Примери за това са:

- EVERGREEN – от края на 2011г, отново оперира свой фидерен контейнеровоз на пристанище Варна.
- ZIM и ARKAS LINE оперират с групажни фидери, където букират контейнери заедно с още няколко линейни оператора: HAPAG LOYD, Kline, China shipping, CMA и др. отново на пристанище Варна.

- MSC и NORAZIA също обединиха усилия и работят на един кораб, който посещава и Варна и Бургас.
- MAERSK LINE от края на 2011г, също започна да работи и в пристанище Бургас (като до този момент посещаваха и работеха само във пристанище Варна).

През последните години в йерархията на контейнерните терминали се появи нова структура – т.н. „Хъб терминали”, които обработват магистрални контейнеровози от последно поколение т.н. „Mother vessel”. Целта е понижаване крайната цена на транспортирането на товарите, чрез ускоряване на обработката и понижаване на транзитните времена. Единственият терминал от този клас в Черно море се намира в Констанца, което е и причината за рязкото повишаване на контейнерооборота в Румъния през последните години. Без такъв съвременен дълбоководен терминал България не може да бъде конкурентоспособна. Ако се реализира идеята такъв терминал да бъде изграден на пристанище Варна е възможно пренасочване на голяма част от транзитните потоци от Далечния Изток и Европа през пристанище Варна по сухопътна връзка Варна – Русе -Дунав мост- Букурещ.

Изграждането на съвременен дълбоководен контейнерен терминал преди Аспарухов мост (заради ограничение *airdraft*) и преместването на КТ Варна изток там, ще създаде възможност за обработка на контейнеровози от четвърто поколение.

Разширяването и модернизирването на КТ Варна Запад с още едно кейово място, би създадо възможност за обработка на два или три кораба едновременно.

Товарооборотът в Пристанище Бургас може да се повиши с изграждане на още едно кейово място за обработка на контейнери на терминал 2а.

IV. ИЗВОДИ

От изложеното е очевидно, че България има традиции и опит в контейнерния бизнес в Черноморския регион и е била водеща по троварооборот през годините. Тенденциите обаче, както в Световен мащаб, така и в нашия регион са към повишаване на трафика и увеличаване размерите на корабите. Това предполага постоянен стремеж към усъвършенстване и подобряване на пристанищната инфраструктура и качеството на услугите. За да бъде България фактор между Черноморските контейнерни терминали трябва да се мисли в посока инвестиции в нови, модерни и с повишени възможности контейнерни терминали.

ИЗПОЛЗВАНА ЛИТЕРАТУРА:

1. European Liner Affairs Association, April 2010
2. <http://www.oecd.org/document>