

## ИНТЕГРИРАНЕ НА ВОДНИЯ ТРАНСПОРТ НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ В ЕВРОПЕЙСКИТЕ ТРАНСПОРТНИ СТРУКТУРИ

**Валентина Грънчарова**  
*ВВМУ "Н. Й. Вапцаров" - Варна, България*  
*9026 Варна, ул. Васил Друмев 73*  
*E-mail: grancharova.v@abv.bg*

## INTEGRATING OF WATER TRANSPORT ON REPUBLIC BULGARIA IN EUROPEAN TRANSPORT STRUCTURES

**Valentina Grancharova**  
*Naval Academy "N. Y. Vaptsarov" - Varna, Bulgaria*  
*9026 Varna, 73, Vasil Drumev Str.*  
*E-mail: grancharova.v@abv.bg*

### ABSTRACT

The growing of the international trade and worldwide carriage of goods and passengers takes to looking for new ways to improve the competitive power of European transport networks. coactively developing of water and land transport infrastructure in European union to a certain extent depends on capacity and logistical ensuring of european ports, on their possibilities for effective and qualitative service of cargoes and passengers.

*Key words: port, cargo carriage, transport networks*

### Въведение

Интегрираната морска политика за европейско сътрудничество има за цел подпомагане на оптималното развитие на всички дейности, свързани с моретата по устойчив начин. Нейните основни насоки за действие включват: насърчаване на обединението на управленски структури; изготвяне и прилагане на интегрирана европейска политика по секторни направления с отчитане на особеностите на регионалните морета около Европа[2]. Интегрираната морска политика за Европейския съюз (т. нар. Синя книга), приета октомври 2007 г. включва нови работни методи, инструменти за напречна политика и широк набор от специални действия с цел подобряване на морската икономика, опазването и възстановяване на морската среда; задълбочаване на научните изследвания и иновациите, подобряване на инфраструктурата на крайбрежните и най-отдалечените региони.

Морското пространствено планиране представлява ключов инструмент за постигане на баланс между секторните интереси и постигането на устойчиво използване на морските ресурси посредством базирания на екосистемите подход като основен принцип. Интегрирането на морския надзор ще доведе до намаляване на разходите за откриване, проследяване, засичане и контрол на неправомерни дейности в морето; предотвратяване на злополуки в морето; откриване на незаконни изхвърляния на нефт; мониторинг на риболовните дейности и опазване на околната среда.

Единната европейска морска политика се базира на точни данни и познания за европейските морета и крайбрежни региони. Съществуващите база данни и програми за наблюдение се нуждаят от оценка по отношение на покритие, точност и честота на събиране на данните. Проектът за европейски атлас на моретата има за цел да насочи вниманието на европейското общество към морския сектор. две особено важни инициативи в интегрираната морска политика на Европейския съюз са Стратегията за морски и мореплавателски изследвания и Рамковата директива за морска стратегия, вземаща предвид уникалността на всеки морски региони и особеностите на околната среда в различните европейски морета.

## Изложение

### 2. 1 Обща характеристика на Европейските транспортни мрежи

Всяка една транспортна политика осигурява целенасочено въздействие на съответните управленски органи върху развитието и функционирането на различните видове транспортни системи на европейско, национално или регионално равнище. В съответствие с конкретните цели на тази политика на всеки етап се решават следните задачи: интегриране на транспортните системи на отделните европейски страни и на видовете транспорт; разширяване и повишаване ефективността на международните мултимодални транспортни връзки; създаване на условия за рационално взаимодействие между различните видове транспорт; разработване на концепции за комплексно развитие на видовете транспорт и на транспортни системи от по-високите йерархични нива; създаване на условия за усъвършенстване на производствените процеси в транспорта както чрез въвеждане на нова техника и съвременни транспортни технологии, така и чрез целенасочени организационни мероприятия; определяне на насоките за повишаване качеството на товарните и пътническите превози и др.

Изграждането на трансевропейски мрежи в областта на транспорта, енергията и далекосъобщенията имат за цел да свържат островните и периферните региони с централните региони на Европейската общност. Така ще може да се гарантира свободно движение на стоки и хора, ще се постигне за икономически растеж, увеличаване на работните места и нарастване на конкурентоспособността на Европейския съюз. Резултат от досегашното развитие на транспортните системи на национално равнище е липсата на транспортни връзки по границите или по протежение на основни коридори. Например само 20 от основните летища и 35 от основните пристанища в Европа са пряко свързани с железопътната мрежа[1].

Транспортната мрежата на Европа се изгражда на две нива(основна и широкоохватна мрежи) и включва всички видове транспорт: автомобилен, железопътен, въздушен, вътрешен воден и морски транспорт, както и интермодалните платформи. Съгласно поставените изисквания основната транспортна мрежа на Европейския съюз трябва да бъде завършена до 2030 г. и да свързва: 83 основни европейски пристанища с железопътни и шосейни връзки; 37 ключови летища с железопътни връзки до големите градове; 15 000 км от железопътните линии, оборудвани за висока скорост; 35 големи трансгранични проекта. Това ще позволи свободното движение на стоки и хора в рамките на Евросъюза. Очаква се транспортирането на товари да нарасне с 80 % до 2050 г., а на пътници — с над 50 %[3]. Широкообхватната мрежа да трябва да бъде завършена до 2050 година и да осигури пълно покритие на Европейския съюз и достъп до всички райони. Разходите по изпълнението на първата фаза на финансиране на основната мрежа за 2014—2020 г. ще бъдат на стойност 250 милиарда евро[3].

### 2.2 Състояние на транспортната система на страната

Членството на Република България в Европейския съюз поставя високи изисквания пред българската транспортна система и обуславя тясната връзка на приоритетите на транспортната ни политика с тези на европейската. Основната цел е транспортната система в страната да отговаря на икономическите, социалните и екологичните нужди на евросъюза. В този смисъл идеята на проекта за опорна транспортна мрежа на Европа, в който са включени пристанищата Видин, Русе и Бургас, е максимално използване на водния транспорт за осъществяване на превози на товари и пътници за сметка на автомобилния транспорт.

Преобладаващата част от международните интермодални превози в страната са контейнерните превози. Ро-Ро превозите са сравнително по-малка част и се реализират основно в пристанище Бургас и Варна. През дунавското пристанище Видин се реализират речни Ро-Ро превози до Пасау, Германия и по линията “Видин – Калафат”. Чрез Ро – Ро

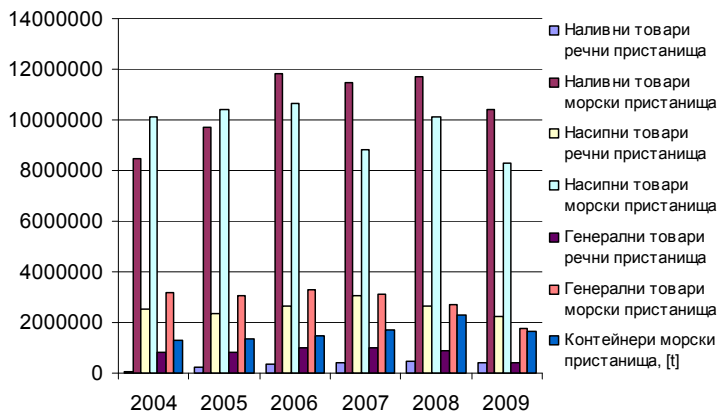
комплекса «Оряхово» се осъществяват основно превози на автокомпозиции по линията «Оряхово – Бекет»[6].

Морските ни пристанища използват между 70 % и 80 % от капацитета на инфраструктурата си и от мощностите на наличната претоварна техника. Данните на Eurostat сочат, че през 2010 година обемът на товарите в тонове, преминали транзитно през българските пристанища, в сравнение с 2009 година е нараснал с 12,8 %, а общият товарооборот на морските и речните пристанища у нас се е увеличил с 3,1 %. Съгласно статистиката на ИАМА през първото тримесечие на 2011 година има 33 % ръст на товарооборота при морските и 18% при речните пристанища в сравнение с 2010 година. Като слаби страни на морските ни пристанища могат да се посочат недостатъчната специализация и ограничената възможност за развитие на терминалите, разположени в централните части на градовете; остарялата и амортизирана пристанищна техника, която не отговаря на съвременните тенденции в структурата на товарооборота; липсата на съвременни логистични и информационни системи за управление на пристанищата. Незадоволителното състояние на пристанищните съоръжения и претоварна техника, липсата на подходящо оборудване за обработка и съхранение на зърнени товари и лошото състояние на шосейната и железопътната инфраструктура са основните причини за ниския товарооборот в речните пристанища на страната. През тях преминават само 20% от общия товарооборот на българските пристанища[6].

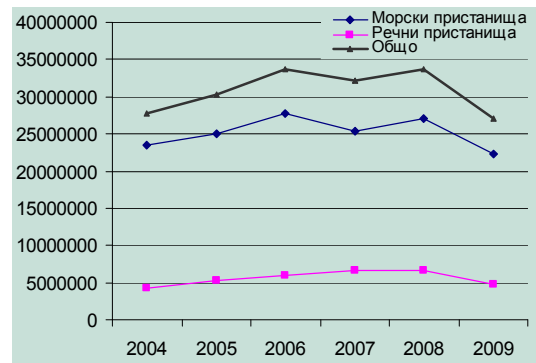
Привличането на по-голям обем транзитни товари е важно за развитието на икономиката на страната. Това е и една от задачите, поставени в националната програма за развитие на пристанищата за обществен транспорт (2010-2020 г.). Тя предполага развитие и модернизиране на железопътната и шосейната пътна инфраструктура по трасетата на европейските транспортни коридори на територията на страната; разширяване и изграждане на контейнерни терминали със съвременна товаро-разтоварна техника и изграждане на големи логистични центрове[8]. На фигура 1 е представен товарооборотът в речните и морските ни пристанища за периода 2004-2006 година по начин на превоз на товарите. Общият товарооборот преминал през морските и речните ни пристанища за периода 2004-2009 година показва тенденция за плавно покачване(фиг. 2). Значителният спад през 2009 година се дължи на влиянието на световната финансова криза [7]. (На фигурата не е включен ро-ро товарооборота на речните пристанища).

### **2.3 Товарооборот и развитие на българските пристанища**

През 2010 година товарооборотът в Пристанище Варна е нараснал 19 %. Общото количество на преминалите контейнери през пристанището е 118 702 TEU( с 5% повече спрямо 2009 г.). През 2011 година е отчетен ръст на обработените контейнери с 4% като само до края на месец октомври 2011 година в двата контейнерни терминала на пристанището са претоварени общо 100 517 TEU [4]. През 2011 година на пристанище „Варна-запад” са били ремонтирани площадките на 9, 10, 11 и 12-то корабни места, изградна е нова контейнерна площадка 17 А. Предстои мащабно прерайониране и специализация на корабните места. В плановете за развитие на пристанището е залегнало и разширяване на съществуващия във Варна-запад контейнерен терминал с две кейови места – 18-о и 19-о, за по-лекотоварни контейнеровози, а също така и изграждането на модерен терминал за обработка на опасни товари (течни и сухи) на кейови места 0 и 1. През 2012 година е предвидено закупуването и на два нови 63-тонни мобилни крана, на обща стойност 5 млн. евро. От 3 години системата за обработка на товарите работи успешно в пристанището и се усъвършенства непрекъснато. Тя разполага с четци за автоматизирано разпознаване на номерата на контейнерите. Системата позволява следене на движението на всеки един контейнер. Така се ускорява процеса на обработка и се създава възможност за увеличаване на товарооборота на пристанището.



Фиг. 1 Товароборот по начин на превоз (2004-2009 г.)



Фиг. 2 Общ товароборот (2004-2009 г.)

Генералният план за развитие на Пристанище Бургас до 2015 година предвижда поетапно изграждане на нов контейнерен терминал (Терминал 4), обслужващ хладилни контейнери. Той ще бъде снабден с допълнително оборудване и системи за непрекъснат контрол и поддържане на постоянна температура. В планът е залегнато и изграждането на терминал за опасни наливни товари, на който ще може да се разтоварва втечен газ.

През 2010 година в пристанищен комплекс Русе са обработени 798 000 тона товари, което е с 14% по-малко от 2009 г. За периода януари – август 2011 година е бил реализиран общ товароборот от 635 000 тона. Обемът на обработените товари е нараснал с 26% спрямо същия период на 2010 година. липсата на специализирана площадка и техника за разтоварване в русенския порт е причината, поради която все още се извършва превоз на контейнери от Варна за Русе и оттам за Централна Европа. Съгласно планът за развитие на пристанищния комплекс трябва да се изградят контейнерен и зърнен терминал, а също и закрит склад.

Пристанище Лом отчита товароборот от 358 312 тона за 2009 година и 430 255 тона за 2010 година. Над 90 % от товароборота за 2010 година заемат насипните товари (387 668 тона). В пристанището предстои изграждане на зърнен терминал в района на Южния кей и на ново фериботно гнездо за Ро-Ро превози. Пристанище Видин приключи 2010 година с товароборот от 207 000 тона и 135 посещения от туристически кораби с общо 14 768 туристи [5].

Съгласно действащите разпоредби в Европейския съюз от началото на 2015 г. страната ни вече ще е задължена да преустанови документооборота между корабите и брега на хартия. Комуникацията трябва да се осъществява само по електронен път. През следващия програмен период (2014—2020 г.) ще бъдат финансирани само транспортни проекти, свързани с цяла Европа, а не с отделни държави. Средствата ще бъдат насочени към развитието на информационните технологии и комуникациите в пристанищата и летищата. Като пример за дългосрочно интегриране на водния транспорт на Република България в европейските транспортни структури може да се посочи предложената на 31 май 2012 година пътна карта за развитието на трансевропейски коридор VII в рамките на Приоритетна област 1 мобилност и интермодателност по Дунавската стратегия. Тя си поставя за цел нарастване на превоза на стоки по река Дунав до 2020 година с 20% спрямо 2010 година чрез подобряване на навигацията в съвместния българо-румънски участък на р. Дунав, както и модернизацията на пристанищната и довеждащата инфраструктура, развитието на интермодалния транспорт и развитието на информационните системи.

### Заклучение

Интермодалният транспорт позволява всеки отделен вид транспорт чрез своите предимства като потенциален капацитет, високо ниво на безопасност, гъвкавост, ниска консумация на енергия, слабо въздействие върху околната среда и др. да изиграе определена роля в изграждането на транспортната верига, която в своята цялост да бъде по-резултатна, по-ефективна от гледна точка на разходите и по-устойчива. Важни примери за дългосрочни интегрирани подходи в морската политика са нидерландският „Nationaal Waterplan“, френският „Grenelle de la Mer“, германският „Entwicklungsplan Meer“, шведският закон относно съгласувана морска политика, полският междуведомствен план за морска политика и законът за морските дела на Обединеното кралство.

При средногодишно нарастване на контейнерната търговия в световен мащаб от около 4% до 6% (с изключение на 2009 г. и 2010 г. поради кризата), съвсем ясно се вижда тенденцията за бързо увеличаване на контейнерния трафик за основните пристанища на Черно море. Въпреки направените в последните години подобрения българските пристанища работят значително под експлоатационния си капацитет. Това се отнася преди всичко за обработваните Ро-Ро товари (достигнати са 10 до 15% от максималния товарооборот) и насипните товари (достигнати са около 20% от възможния капацитет, като за пример само новопостроеният терминал в Бургас има капацитет от 6 млн. тона).

Увеличаването на международния трафик, интеграцията на България с европейската транспортна система и използването на геостратегическото положение на страната като икономически кръстопът ще доведат до превръщането ѝ в ефективен транспортен мост между западна и средна Европа и Близкият изток, западна и средна Азия. Затова транспортната инфраструктура на страна следва да бъде реконструирана и да е в съответствие с европейската транспортна мрежа, съчетана със съвременни технологии за превоз на товари и пътници.

### Литература

1. Доклад на Комисия на Европейските Общности № com(2009)540 , Брюксел, 2009;
2. доклад на Съвета на ЕС № 16266/10 TRANS 329 MAR 121, Брюксел, 2010;
3. Директива 2002/59/ЕО;
4. Ставрев Д., Пристанище Варна - рекорден товарооборот, специализация и модернизация през 2011 г., Клуб Океан , 6/2011, варна, 2011;
5. Матеева Б., Българските пристанища: предимства, проекти, перспективи , Логистика бр. 6/2011, София, 2011;
6. Национална програма за развитие на пристанищата за обществен транспорт 2010-2020г., София, 2010;
7. Justen F., Inland waterways freight transport – quarterly and annual data, Eurostat №20/2012, Luxemburg, 2012.
8. Грънчарова В., Перспективи за развитие на пристанищната инфраструктура в
9. Република България като част от европейската транспортно-логистична мрежа, „Известие”, ISSN 1314-3379, 2011, 46-55.