



ТЕНДЕНЦИИ В РАЗВИТИЕТО НА МОРСКИЯ ТРАНСПОРТ В БЪЛГАРИЯ

Виолета Мутафчиева – Бакалова, Ташко Минков
violeta_ani@abv.bg, tminkov@unwe.bg

*УНСС – катедра „Икономика на транспорта”
1700 София, Студентски град, бул. „8-ми декември”
БЪЛГАРИЯ*

Ключови думи: морски транспорт, пристанищна инфраструктура, подвижен състав, конкурентоспособност

Резюме

Докладът е посветен на основни проблеми, свързани с функционирането на морския транспорт, който има основна роля за обслужване на външнотърговския стокообмен на България. Специално внимание е отделено на подобряване използването на подвижния състав, както и на неговото обновяване. Определени са и възможностите за повишаване на екологосъобразността на морския транспорт. Въз основа на това са изведени насоките за повишаване стабилизиране на този вид транспорт и разширяване на пазарния му дял при осъществяването на превозна дейност. Това е пряко свързано с постигането на устойчиво развитие на транспортния сектор в България.

Морският транспорт има основна роля за развитието на международния стокообмен. Това се обуславя от факта, че той обслужва основната част от превозите на товари във връзка с осъществяването на външнотърговски сделки. Понастоящем у нас функционират 37 предприятия в областта на морския транспорт.

Благодарение на своите безспорни предимства – ниска себестойност и възможност за извършване на масови товарни превози на големи разстояния, морският транспорт има важно значение за обслужване на вноса и износа на стоки между страните и регионите.

Поради значителната роля на морския транспорт във връзка с осъществяването на външнотърговския стокообмен в световен мащаб се предвижда увеличаване числеността на морския флот през 2020 г. в размер до 100000 кораба, като следва да се има предвид че техният брой през 2010 г. е около 80000. Очаква се през 2020 г. нарастването на превозния капацитет на морския флот да достигне 2100 млн. дедуейт, като през 2010 г. той е бил около 1500 млн. дедуейт [2].

През последните години обаче се наблюдава постепен спад в обемите на работата на морския ни транспорт, което се дължи на различни причини. От една страна те са обективни и са свързани с факта, че Черно море е затворен басейн, а обменът на товари между страните, които имат излаз на него, постепенно намалява,

въпреки наличните линейни връзки. От друга страна, основните български морски пристанища, а и цялата транспортна инфраструктура на страната, са недостатъчно развити и отстъпват в конкурентната борба с близките пристанища в Констанца и Истанбул.

При осъществяването на пътнически превози водният транспорт има ограничено приложение, което се обуславя от ниските скорости на движение и сравнително високата себестойност на пътуванията. В бъдеще се предвижда нарастване на обема на туристическите круизни пътувания по Черноморското и Дунавското крайбрежие.

Развитие на националните морски пристанища

Основно място в морската пристанищна инфраструктура на България заемат пристанищата Варна и Бургас поради тяхната пряка кореспонденция с главните руски, грузински и украински черноморски пристанища. Това ги прави стратегически транспортни възли между Европа и Азия, осигуряващи връзка между страните от Европейския съюз и Черноморския регион. Пристаните Варна и Бургас заемат основно място в концепцията за развитие на европейските транспортни коридори, тъй като през тях преминават над 60% от вносно-износните товари на страната. Специално място в тяхната дейност заемат и дейностите във връзка с обслужването на круизните туристически пътувания.

Въз основа на конкретни данни може да се направи анализ на товарооборота на морските пристанища Варна и Бургас през последните години.

Таблица 1

Количество товари, преминало през пристанищата през периода 2008-2013г., хил.т

| <i>Година</i> | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 |
|---------------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| <i>Вносни товари</i> | 16714,1 | 11458,3 | 11819,6 | 13031,7 | 12938,0 | 12774,7 |
| <i>Износни товари</i> | 9922,2 | 9717,7 | 11117,7 | 12203,5 | 13440,8 | 16562,2 |
| <i>Входящи транзитни товари</i> | 342,3 | 479,2 | 199,2 | 15,0 | 58,6 | 60,2 |
| <i>Общо:</i> | 26978,6 | 21655,2 | 23136,5 | 25250,2 | 26437,4 | 29397,1 |

Източник: Национален статистически институт, България

Вследствие действието на световната икономическа криза през 2008 г. е налице намаляване на общия товарооборот на пристанища Варна и Бургас, като през 2009 г. то възлиза на около 20 %. През следващите години се наблюдава положителна тенденция на увеличаване количеството обработени товари, като през 2013 г. то вече е в размер на 9% спрямо 2008 г. Това се обуславя от: динамичната пазарна конюнктура, влияеща благоприятно върху дейността на морските пристанища; засилването на икономическите връзки между страните от Черноморския регион; развитието на пристанищната инфраструктура и др.

В товарооборота на двете пристанища най-голям относителен дял имат продуктите на нефтопреработващата промишленост, енергетиката, металургията, химическата промишленост, леката промишленост, както и строителни материали, зърнени храни и др.

В пристанищния комплекс Варна се включва най-голямото българско пристанище за обработка на контейнери, което се намира на кръстопът между европейски транспортен коридор №8 и Трансконтиненталния път TRASEKA (Европа-Кавказ-Азия) [6].

От представената по-долу таблица може да се проследи товарооборотът на пристанище Варна, както и динамиката в броя на обслужените пътници през последните години.

Таблица 2

Обработени товари и обслужени пътници в пристанище Варна

| Години | Обработени товари, т | | Обработени контейнери, TEU | Обслужени пътници |
|--------|----------------------|--------------|----------------------------|-------------------|
| | общо | в т.ч. зърно | | |
| 2005 | 8 231 000 | 1 463 628 | 84 000 | 11 751 |
| 2006 | 7 570 000 | 1 433 498 | 94 046 | 18 839 |
| 2007 | 6 427 000 | 388 674 | 99 713 | 21 466 |
| 2008 | 7 539 000 | 1 335 501 | 155 326 | 20 569 |
| 2009 | 6 475 000 | 1 988 320 | 112 611 | 12 948 |
| 2010 | 7 634 000 | 1 993 018 | 118 702 | 7 039 |
| 2011 | 8 779 000 | 2 254 513 | 122 844 | 11 975 |
| 2012 | 8 589 000 | 2 317 940 | 128 390 | 10 695 |
| 2013 | 10 695 084 | 4 140 046 | 131 460 | 2 997 |
| 2014 | 9 865 062 | 2 884 869 | 132 668 | 20 939 |

Източник: Пристанищен комплекс Варна, официален сайт

Като цяло се наблюдава тенденция към увеличаване на обработените контейнери в пристанището, което може да се оцени като положително във връзка с политиката за стимулиране на интермодалните превози. Тенденцията е положителна и при общото количество на обработените товари, както и при обработеното зърно, въпреки последната 2014 г., в която е отбелязан съществен спад. Увеличението при контейнерите е с близо 60% през 2014 в сравнение с 2005 г. При броя на обслужените пътници не може да се очертае ясна тенденция, тъй-като варира много през годините.

По-нататък може да се направи сравнение според броя на обработените контейнери между пристанище Варна и най-големите пристанища в региона .

Таблица 3

Обработени контейнери в основните пристанища в региона, хил. TEU

| Години | Варна | Констанца | Солун | Пирея | Лимасол |
|--------|-------|-----------|-------|---------|---------|
| 2005 | 84 | 867 | 372,5 | 1 401,1 | 320,8 |
| 2010 | 118,7 | 548,1 | 289,2 | 850,3 | 332,5 |
| 2012 | 128,4 | 675,4 | 359,3 | 2 815,1 | 301,6 |

Източник: Европейска комисия, статистически годишник

От таблицата се вижда ясно, че пристанище Варна изостава значително от гледна точка на обработените контейнери спрямо другите пристанища в региона. Това налага вземането на сериозни мерки, както от техническо, таки и от организационно естество. Важна причина е и лошото състояние на довеждащата шосейна и железопътна инфраструктура по основните коридори, които преминават през страната.

Основните насоки за развитие на пристанищния комплекс Варна се свеждат до :

- повишаване конкурентоспособността на пристанището чрез прилагането на актуални информационни системи във връзка с обработването на товарите. Това има особено важно значение относно увеличаването на контейнерооборота;
- териториално реструктуриране на пристанище Варна чрез разширяване на централната транспортна зона;
- изграждане на нов зърнен терминал в непосредствена близост до най-големия зърнопроизводителен район в страната;
- изграждане на нов контейнерен терминал във връзка с обслужване на контейнерния трафик с годишен капацитет от порядъка на 500-700 хил. TEU годишно;

- изграждане на два нови Ро-Ро терминала в близост до Свободната търговска зона.

Характерна особеност на пристанище Варна е, че всички кейове, освен тези, които са строго специализирани за определени видове течни и насипни товари или контейнери, са многоцелеви и се използват за обработката на генерални и други товари

Важно значение за дейността на пристанищния комплекс има фериботната линия по направление Варна-Иличовск. С разширяването ѝ до грузинските пристанища Потти и Батуми се осигурява връзка по транспортния коридор Европа-Кавказ-Азия /TRASEKA/.

Фериботната линия Варна-Кавказ осигурява най-пряка, бърза и икономически изгодна връзка между България и Русия с оглед развитието на стокообмена. По направление се превозват пропан-бутан, нефтопродукти, зърнени храни, машини и оборудване и др. От Варна се изнасят предимно строителни материали, машини и оборудване, полимери, магнезит, дървени плоскости, базови масла и др. Превозите се осъществяват с два фериботни кораба. Очаква се с включването на първия български фериботен кораб "Варна", собственост на параходствата "Българско речно плаване" и "Български морски флот", обемът на превозите по фериботната линия Варна-Кавказ да се удвои. Тя може да осигури и удобни транспортни връзки с Близкия и Далечния Изток., като се предвижда развитие на контейнерния трафик между страните от Черноморския регион и Китай.

Очаква се през следващите години пристанище Варна да привлича товари и от крайдунавските страни чрез железопътната линия Русе-Варна.

Пристанище Бургас разполага с много добре изградени транспортно-комуникационни връзки с вътрешността на България и има особено важно значение във връзка с обработката на търговските кораби поради близостта му до Босфора. То е разположено на европейския транспортен коридор №8, като осигурява извършването на превози между страните от Балканския регион, Централна Европа, Близкия и Средния Изток. Същевременно Бургас представлява базово нефтопристанище в Черноморския регион.

Основните насоки в развитието на пристанищния комплекс Бургас се свеждат преди всичко до:

- усъвършенстване обработката на всички видове насипни, генерални, течни химически, както и на контейнерите товари;
- предлагане на индивидуален режим на обслужване на клиентите с оглед повишаване конкурентоспособността на извършваните услуги на базата на по-високо качество на всеки етап от транспортирането и обработката на товарите;
- реализиране на проекта за генерален план за реконструкция и модернизация на пристанищен комплекс Бургас до края на 2015 г., който включва изграждането на четири нови терминала.

Една от основните насоки за развитие на пристанище Бургас е концесионирането. През 2011 г. беше концесиониран терминал Бургас Изток 2, а две години по-късно / 2013 г./ и терминал Бургас Запад. Това води до увеличаване на товарооборота и приходите на пристанищния комплекс.

През 2013 г. бе открита изцяло обновената морска гара на град Бургас, което стимулира развитието на морския туризъм след успешното възстановяване на голяма част от каботажните туристически плавания по българското черноморско крайбрежие, съществена част от които са тези с кораби на подводни криле – тип „Комета“. Пътуванията с тях са особено атрактивни за туристите, които предпочитат

морските пътешествия. Новата морска гара веднага привлече вниманието на едни от най-големите круизни компании с възможността си да приема огромни по размер пътнически круизни кораби, като Celebrity Constellation, който вече акостира в Бургас.

Подобряване използването на морския флот

През последните години се наблюдава силно изразена негативна тенденция на намаляване числеността и брутния тонаж на корабите от морския флот. Тя е свързана с преди всичко с високата средна възраст на подвижния състав, което налага изваждане от експлоатация на голям брой морски и речни кораби през разглеждания период, особено след 2008 г. Влияние в тази насока оказва и намаляването на обема на товарната превозна работа, извършвана от морския транспорт.

Броят на корабите от морския флот намалява значително, като в момента по официални статистически данни има регистриран само един кораб.

Във връзка с това на преден план изпъква необходимостта от обновяване и реструктуриране на морския флот в съответствие с външнотърговския стокообмен и изискванията на туризма. Това се обуславя от факта, че по-голямата част от корабите са на възраст над 20 г., което се отразява неблагоприятно върху технико-икономическите показатели за тяхното използване. Освен това повечето превозни средства са предназначени за превоз на наливни и насипни товари, докато контейнеровозите и Ро- Ро корабите имат сравнително малък относителен дял във флота. Поради това е необходимо увеличаването на броя на специализираните кораби в морския и речния флот с цел повишаване качеството на транспортните услуги.

Повишаване екологосъобразността на морския транспорт

Водният транспорт /морски и речен/ притежава известни екологични предимства, които се дължат на относително по-малкия разход на гориво и енергия при осъществяване на превозите в сравнение с автомобилния, въздушния и железопътния транспорт. Въпреки това той също оказва негативно въздействие върху околната среда, като основен проблем представляват честите разливи на големи количества замърсяващи продукти във водните басейни. Същевременно водният транспорт причинява значителни емисии на вредни газове в атмосферата.

Във връзка с това е необходимо прилагането на конкретни проекти за намаляване разходите на гориво и замърсяването на околната среда. Следва да се има предвид разработването на програми за използване на подобрени горива, масла и т.н. За преодоляване на екологичните проблеми, свързани с дейността на морския транспорт, е необходим и стриктен контрол върху техническото състояние на плавателните съдове.

Основните задачи на европейската транспортна политика относно опазването на околната среда в областта на морския транспорт се свеждат до: постигане на устойчиво развитие чрез намаляване на парниковите емисии; съгласуване действията на държавите-членки на ЕС, които имат излаз на море във връзка с разработването на стратегия за постигане на по-добро екологично състояние; прилагане на конкретни мерки относно модернизирването на пристанищните приемни съоръжения за отпадъци; разполагане на съоръженията за обработка на насипни, наливни и др. товари извън центъра на пристанищните градове, поради необходимостта от съобразяването с основните екологични изисквания.

Основните стратегически цели пред развитието на морския транспорт са свързани със: повишаване конкурентоспособността на морския транспорт в условията на глобализация; повишаване качеството на транспортните услуги; усъвършенстване на нормативната база, прилагана при осъществяване на превози по море; развитие на

иновациите и научните изследвания в областта на морския транспорт; усъвършенстване на професионално-квалификационната структура на човешките ресурси и др. [8].

ЛИТАРАТУРА

- [1] Европейска комисия, статистически годишник.
- [2] Международна морска организация, официален сайт.
- [3] Мутафчиева-Бакалова, В., "Насоки за повишаване конкурентоспособността на българските транспортни предприятия", С., УНСС, сп. „Икономически и социални алтернативи“, бр. 2, 2015.
- [4] Мутафчиева -Бакалова, В., "Насоки за развитие на морския транспорт чрез по-ефективно управление на пристанищната инфраструктура, Юбилейна международна конференция "Бизнесът - позитивната сила в обществото", С., Нов български университет, 2013 г.
- [5] Национален статистически институт, официален сайт.
- [6] Николова, Хр., Транспортният пазар в България – състояние и перспективи за развитие, С., 2010.
- [7] Пристанище Варна, официален сайт.
- [8] Стратегия за развитие на транспортната система на Република България до 2020 г., МТИТС, С., 2010.

TRENDS IN THE DEVELOPMENT OF SEA TRANSPORT IN BULGARIA

Violeta Mutafchieva-Bakalova, Tashko Minkov
violeta_ani@abv.bg, tminkov@unwe.bg

University of National and World Economy
Sofia, 1700 Studentski grad
BULGARIA

Key words: *sea transport, port infrastructure, rolling stock, competitiveness.*

Abstract: *The report focuses on some major problems of the functioning of sea transport, the latter having a key role in servicing the international trade of Bulgaria. Special attention has been given to the improved use of the rolling stock, as well as its renovation. The possibilities have been studied for the limitation of the harmful impact of sea transport on the environment. This is directly related to the process of achieving sustainable development of the transport sector in Bulgaria.*