

---

## **МОРСКИЯТ ТРАНСПОРТ НА БЪЛГАРИЯ – ПРОБЛЕМИ И ВЪЗМОЖНОСТИ ЗА РАЗВИТИЕ**

**Антоанета Кирова**

[toniask2005@abv.bg](mailto:toniask2005@abv.bg)

***Висше транспортно училище „Тодор Каблешков”  
Факултет „Транспортен мениджмънт”  
Катедра „Икономика и счетоводство в транспорта”  
гр. София, 1574, ул. „Г. Милев” № 158,  
БЪЛГАРИЯ***

**Ключови думи:** морска индустрия, вносни и износни товаропотоци, контейнерни превози, фериботни превози

**Резюме:** Носителите на национални флагове на страните-членки на ЕС са изправени пред ожесточената конкуренция от страна на превозвачите от трети страни, които са облагодетелствани от по-гъвкави правила, евтина работна ръка или държавна подкрепа. Този пазарен дисбаланс, в съчетание с фактори на обкръжаващата макросреда, например икономическа криза, измества водещите позиции в сферата на морския транспорт извън Европа. Мащабно изследване на Университета в Оксфорд, изследвало три основни направления – прякото въздействие на корабоплаването над икономиката, косвеното въздействие, свързано с всички поддържащи го услуги и разходите на заетите в индустрията отчита, че ролята на българския морски транспорт в ЕС е незначителна. В областта на контейнерните превози, ръстът на контейнерите, превозени през Бургаското пристанище превишава почти два пъти този във Върненското пристанище, но като цяло и двете основни български пристанища изостават от други водещи в региона, например Новоросийск, Одеса, Самсун и др. Същевременно, състоянието на перспективните фериботни превози от Фериботен комплекс „Варна“ е незадоволително и капацитетът не е използван напълно.

### **1. Основни насоки на Европейската транспортна политика в сферата на морския транспорт**

Носителите на национални флагове на страните-членки на ЕС са изправени пред ожесточената конкуренция от страна на превозвачите от трети страни, които са облагодетелствани от по-гъвкави правила, евтина работна ръка или държавна подкрепа. Този пазарен дисбаланс, в съчетание с фактори на обкръжаващата макросреда, например икономическа криза, измества водещите позиции в сферата на морския транспорт извън Европа. Предприеманите действия в рамките на Общността следва да допринасят за следното:

- Укрепване и развитие на конкурентоспособна и стабилна среда, в която търговското корабоплаване да се развива ефективно, но и с отчитане на екологичните потребности и необходимостта от развитие на иновациите;

- Спазване на правилата за лоялна конкуренция в областта на морската търговия;
- Прилагане на правилата за лоялна конкуренция в глобален мащаб.

За да се отговори на нарастващия недостиг от експерти в морския транспорт и за увеличаване на престижа на сектора в рамките на ЕС се обръща внимание на уеднаквяване на изискванията към центровете за подготовка на специалисти и необходимостта от по-тясно сътрудничество между тях. Също така следва да се насочат усилията към създаването на по-добри работни условия на борда на корабите, като се изисква спазване на Международната конвенция организация на труда морски труд.

Независимо от съществуващата в ЕС цялостна регулаторна рамка, държавите-членки следва да развиват все по-сигурен морския транспорт, като в това отношение се залага на сътрудничество между Европейската агенция за сигурност на морския транспорт (EMSA<sup>1</sup>) и Международната морска организация (ИМО<sup>2</sup>) за създаването на обща култура за морска безопасност със съседни на ЕС държави, особено при инспекциите в националните пристанища. В рамките на ЕС трябва да се подобрят и надзорът над кораби, плаващи във или в близост до водите на Общността.

Също така, налице е недостатъчно използване на потенциала на морския транспорт на Европа при превозите на къси разстояния. В публикуван доклад на Европейската сметна палата (ЕСП)<sup>3</sup> се констатира, че финансираните от ЕС дейности, насочени към прехвърляне на товарния превоз в Европа от сухоземните пътища към вътрешния воден транспорт бележат бавен ръст на напредък през последните 15 години. Според одиторите на ЕС, съфинансираните от ЕС проекти, които са част от стратегията за увеличаване на използването на вътрешните водни пътища, не се изпълняват ефективно. Недостатъчният ефект от финансирането на ЕС за транспорт по европейските реки и канали се дължи на факта, че не са премахнати участъците с недостатъчен капацитет по водните пътища — основна предпоставка за стратегиите на ЕС за развитие на вътрешния воден транспорт. Държавите членки не обръщат достатъчно внимание на вътрешните водни пътища, въпреки че Комисията ги е обявила за приоритет още през 2001 г., с цел да се прехвърли трафикът от наземните пътища към други видове транспорт, които са по-екологични. Необходимите разходи за премахване на всички участъци с недостатъчен капацитет в рамките на трансевропейската мрежа значително надвишават предвиденото финансиране от бюджета на ЕС. За да се преодолее този недостиг, е необходимо допълнително финансиране от национални и частни източници. Одиторите констатираха също, че не съществува цялостна съгласувана стратегия между държавите членки, свързани с основните водни коридори, и че стратегиите на ЕС не обръщат достатъчно внимание на поддръжката на реките и на други въпроси от политическо и екологично естество. Залага се на очакванията Обединена Европа да се превърне в световен лидер в областта на морските изследвания и иновации.

### **Еволюция на морския транспорт на ЕС**

Проучванията на Асоциацията на корабособствениците на Общността<sup>4</sup> за въздействието на икономическата криза над морския транспорт показва следните резултати:

<sup>1</sup>European Maritime Safety Agency, <http://www.emsa.europa.eu/>

<sup>2</sup>International Maritime Organization, <http://www.imo.org/>

<sup>3</sup>Европейска сметна палата (ЕСП), Участъците с недостатъчен капацитет по реките и каналите затрудняват прехвърлянето на товарен превоз от наземните пътища към ВВП, Съобщение за пресата ЕСП/15/07, Люксембург, 3.03.2015 г., [http://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/INSR15\\_01/INSR15\\_01\\_BG.pdf](http://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/INSR15_01/INSR15_01_BG.pdf)

<sup>4</sup>European Community Shipowners' Associations

- В началото на 2014 г. регистрираният ЕС търговски флот включва 660 млн. тона дедуейт<sup>1</sup>, 450 млн. БРТ<sup>2</sup> и 23000 кораба<sup>3</sup>;
- В рамките на периода 2005-2014 г., флотът на ЕС е увеличен с над 70% като БРТ и дедуейт. Същевременно, броят на корабите нараства с по-бавни темпове, вследствие на тенденцията към голямотонажни кораби (икономии от мащаба);
- В началото на 2014 г., Общността контролира 40% от световния БРТ и 39% от дедуейта, което е отстъпление спрямо 2005 г., заради конкурентния натиск от страна на бързо разрастващите се световни корабоплавателни центрове (основно в Азия);
- Най-големият флот в ЕС е на Гърция, възлизащ на 36% от БРТ и 43% от дедуейта. На второ място е Германия, с 21% от БРТ и 19% от дедуейта;
- Във флота на ЕС доминират три типа кораби: балкери (28% от БРТ), танкери за превоз на петролни продукти (25%) и контейнеровози (25%). Общността контролира 60% от БРТ на световния контейнерен флот;
- Най-голям ръст е налице при офшорните кораби, като делът им в рамките на ЕС нараства от 28% през 2005 г. до 37% през 2014 г., отново като БРТ.

През последното десетилетие, тенденцията в нарастването на морската търговия изпреварва тази за нарастване на БВП, което според нас е отражение на глобализацията на производството и потреблението, както и на аутсорсингът от фирми в развитите държави към азиатските нискоразходни производствени центрове. Връзката между нарастването на БВП и световната морска търговия обаче е налице и в периода 2008-2009 г. е регистриран голям спад, който впоследствие е компенсиран. На фона на нарастването на дедуейта на световния флот със 78% в периода 2004 – 2013 г.<sup>4</sup>, сухотоварният и контейнерният флот удвояват тонажа си. Рецесията от 2008-2009 г., заедно с количественото нарастване на флота оказват влияние на фрахтовите ставки. По данни на Индекса за сухи товари на Балтийската фрахтова борса, фрахтовите ставки за световните превози на масови товари и суровини по море, изчислени на тон товар и на база дневна ставка при наемане на превозен капацитет, спадат с около 85% в (период 2004 – 2012 г., като спадът е частично компенсиран още през 2013 г.)

## 2. Морският транспорт на България като част от ЕС

Масшабно изследване на Университета в Оксфорд, поръчано от Асоциацията на европейските корабособственици формира изводи по три основни направления – прякото въздействие на корабоплаването над икономиката, косвеното въздействие, свързано с всички поддържащи го услуги и разходите на заетите в индустрията. Отчетено е, че през 2013 г. в БВП на ЕС приносът на морската индустрия е от порядъка на 56 млрд. евро, като пряко заетите в нея са 615 000 души, 75% от които работят на море. Около 44% от тях са граждани на страни-членки на ЕС или страни от Европейската икономическа зона. Направен е изводът, че производителността на труда в морския транспорт е изключително висока; според изчисленията всеки работещ генерира БВП от порядъка на 85 000 евро. Това равнище изпреварва средното за ЕС, измерено за други индустрии, при които този показател е приблизително 53 000 евро. Така, общият принос на морски транспорт възлиза на 147 млрд. евро (по данни за 2013 г.).

<sup>1</sup> DWT представлява водоизместването в натоварено състояние от кораба, намалено със собственото мутегло (включва екипаж, пътници, товари, бункер, вода и хранителни запаси)

<sup>2</sup> БРТ представлява общия вътрешен обем на кораб, като 1 регистър тон е еквивалентен на обем от 100 f<sup>3</sup> (2.83168m<sup>3</sup>), т.е. обем, който при запълване с прясна вода тежи около 2,8 т

<sup>3</sup> Включващ кораби с регистрацията или експлоатационна собственост на юридически лица от Общността, същевременно с възможности за плаване под чужд флаг (освен 27-те държави от ЕС е отчетен и флотът на Норвегия)

<sup>4</sup> Данни са световната морска търговия, базирани на UNCTAD, за натоварени количества, в млн. м<sup>3</sup>

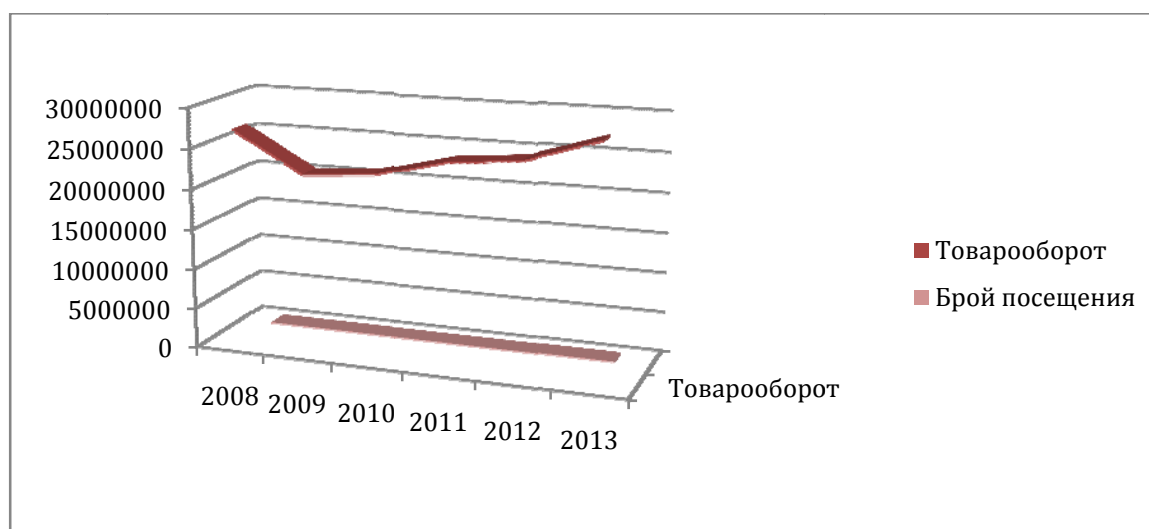
Според доклада, България и Румъния не оказват влияние върху развитието на европейския флот на ЕС. Страните не присъстват и в анализа на морското образование. Данните, събрани за българската и румънска морски индустрии са базирани основно на Евростат. В морската индустрия на България са заети по-малко от 20 000 души, като според анализите за най-успешна за морския транспорт на България е считана 2004 г.

Анализът на морския транспорт на България може да бъде направен въз основа на следната статистическа информация:

Таблица 1

**Разпределение на товарооборота на морските пристанища по начин на превоз (2008-2013 г.)<sup>1</sup>**

Видове товари	Години от периода					
	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Наливни (т)	11 721 337	10 397 819	10 140 622	10 506 992	11 600 248	12 253 108
Насипни (т)	10 107 097	8 311 931	9 156 790	10 439 953	9 699 789	11 626 393
Генерални (т)	2 735 238	1 754 042	1 999 967	2 415 699	2 649 256	2 834 279
Контейнери (т)	2 296 573	1 632 223	1 516 109	1 720 889	1 890 762	1 949 038
Контейнери (бр. TEU)	201 628	136 764	142 736	152 565	174 881	180 798
РО-РО (т)	272 163	175 788	146 753	119 182	187 322	191 171
РО-РО (бр. тр. Ед.)	12 194	6 658	9 607	6 530	17 003	15 097
<b>Общо (т)</b>	<b>27 132 409</b>	<b>22 271 803</b>	<b>22 960 241</b>	<b>25 202 716</b>	<b>26 027 377</b>	<b>28 854 988</b>
Посещения (бр.)	8 711	7 706	7 912	8 702	9 224	9 725



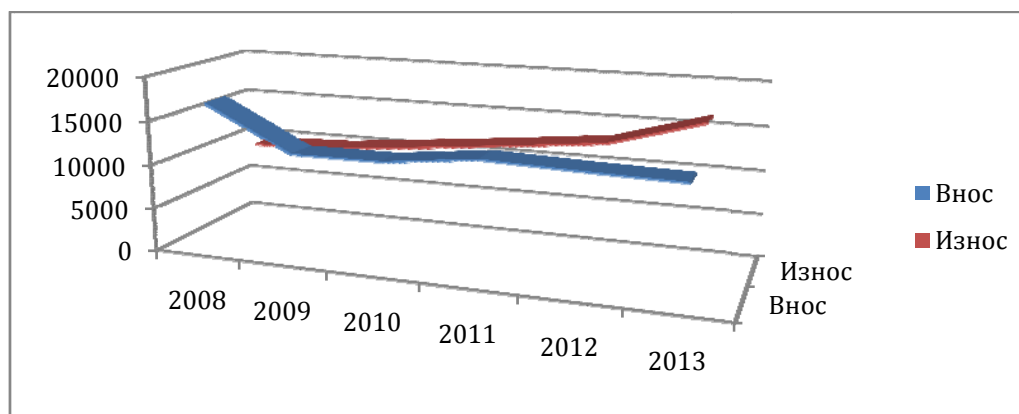
**Графика 1. Товарооборот на морския транспорт на Р България**

От таблицата и графиката са видни върховете и най-ниските постижения в сферата на товарооборота, както и възстановяването му през 2013 г., при спад в предходните години от периода

<sup>1</sup>Данни на НСИ, 2014 г.

Товарооборот на база внос и износ на товари(хил. т)<sup>1</sup>

	2008	2009	2010	2011	2012	2013
<b>Общо</b>	<b>26576</b>	<b>21893</b>	<b>22946</b>	<b>25185</b>	<b>26012</b>	<b>28841</b>
Внос (разтоварени)	16791	11797	11847	13036	12722	12503
Износ (натоварени)	9785	10096	11099	12149	13290	16338



Графика 2. Разпределение на товарите по внос и износ

От таблицата и графиката е видно разпределението на товарооборота по внос и износ, като ясно е очертана тенденцията за спад на вноса и увеличение на износа през българските морски пристанища (Варна и Бургас).

От началото на 2012 г. „БМФ Порт Бургас“ ЕАД получава на концесия терминал „Бургас Изток – 2“ на Пристанище Бургасза 35 години. През 2013 г. дружеството присъединява с нов договор и пристанищния терминал „Бургас Запад“, отново за 35 години концесия. Концесионните договори са обвързани с конкретни ангажименти за инвестиции, увеличаване на товарооборота и покриване на задълженията по заема за изграждане на новия терминал за насипни товари. „БМФ Порт Бургас“ открива потенциал в зърнените товари и обмислят инвестиции за изграждане на зърнен терминал. Освен това, в края на 2014 г. е създаден отдел „Аванс контейнер терминал Бургас“ за експлоатация на контейнерния терминал на пристанище „Бургас Запад“. Осъществени са инвестиции в обновяване на инфраструктурата, в нова техника, с цел увеличаване на капацитета и намаляване на времето за обработка на товарите<sup>2</sup> и в терминална операционна система, присъща на големите световни контейнерни терминали. Пристанището разполага със складови площи за 5300 TEU и с помощта на новата техника предоставя капацитет за обработка на контейнерите, които биха формирали контейнерния трафик през България понастоящем. През 2013 г. контейнерният товарооборот на „Бургас Запад“ е 48 380 TEU, което е 5,1% ръст спрямо 2012 г., а през 2014 г. през пристанището са преминали 62 765 TEU или 29,7% повече от предходната година. Пристанището работи с осем компании транспортиращи контейнери – MSC, Maersk, Norasia, Arkas, NapagLloyd, YangMing, NYK, CMA-CGM.

<sup>1</sup>Данни на НСИ, 2014 г.

<sup>2</sup>Закупени са два нови 100-тонни мобилни крана, четири ричстакери, осем броя терминални трактора, 8 броя 65 т. ремаркета

Предвижда се изграждане на нова специализирана площадка за обработка и съхранение на контейнери, като се планира ипостигането на нов стандарт при обработката на контейнери, който ще направи възможно акостирането на най-големите контейнеровози влизащи в Черно Море с капацитет до 10 000 TEU и дължина до 300 метра.

Таблица 3

**Контейнерен трафик през Черноморските пристанища<sup>1</sup>**

<b>Пристанища</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>Ръст, TEU</b>	<b>Ръст, %</b>
Новоросийск (RU)	651 140	722 716	71 576	11,0
Констанца (RO)	680 360	661 124	-19 236	-2,8
Одеса (UA)	462 933	505 640	42 707	9,2
Поти (GE)	284 600	331 324	46 724	16,4
Иличовск MSP (Одеса) (UA)	219 915	227 347	7 432	3,4
<b>Варна (BG)</b>	<b>128 390</b>	<b>132 066</b>	<b>3 676</b>	<b>2,9</b>
Батуми (GE)	73 126	72 123	-1 003	-1,4
<b>Бургас (BG)</b>	<b>46 009</b>	<b>48 380</b>	<b>2 371</b>	<b>5,1</b>
Южний (Одеса) (UA)	30 660	46 305	15 645	51,0
Самсун (TR)	27 734	36 671	8 937	32,2
Трабзон (TR)	26 032	22 105	-3 927	-15,1
Ростов (Западний порт) (RU)	5 504	10 500	4 996	90,8
Таганрог (RU)	17 000	7 200	-9 800	-57,6
Мариупол (UA)	10 006	8 590	-1 416	-14,2
Джурджулешц (MD)	2 100	6 840	4 740	225,7
Иличовск (Одеса) (UA)	12 092	0	-12 092	-100,0
Иличовск (Одеса) (UA)	12 092	0	-12 092	-100,0
<b>ОБЩО</b>	<b>2 673 124</b>	<b>2 838 931</b>	<b>165 807</b>	<b>6,2</b>

От горната таблица е видно, че ръстът на контейнерните превози през Бургаското пристанище превишава почти два пъти този във Върненското, но като цяло и двете водещи български пристанища изостават от други водещи в региона, например Новоросийск, Одеса, Самсун и др. Другият извод от анализа е, че като цяло черноморските пристанища са неравномерно представени при контейнерните превози.

Според анализа в предпроектно проучване по ТРАСЕКА на „Интермодален терминал и товарно селище във Фериботен комплекс Варна“, Фериботният комплекс „Варна“ може да се развие като логистичен център в съвместимост и единен комплекс с другите пристанища във Варненски регион и има капацитет годишно да транспортира и обработва около 3,2 млн. т. товари, който обаче е недостатъчно използван.

Същевременно, преходният железопътен мост на фериботния комплекс Варна и недостатъчният капацитет на порт Кавказ забавят обработката на корабите по фериботната линия „Варна-порт Кавказ“. Според превозвачите, тежкото състояние на

<sup>1</sup>Източник:[www.maritime.bg](http://www.maritime.bg), 26.02.2015г

железопътните съоръжения водят до инциденти с дерайлирани вагони. Същевременно, операциите по смяна на талигите и обслужване на вагоните са печеливша дейност за БДЖ „Товарни превози“.

В края на декември 2013 г. с решение на министъра на транспорта, собствеността на преходните железопътни мостове е следвало да бъде прехвърлена на ДП „Пристанищна инфраструктура“, което да поеме цялостното управление на фериботния комплекс. Ако прехвърлянето се осъществи, предприятието ще изпълни ангажимента си по започване на ремонт на втория преходен мост, обслужващ линията Варна – порт Кавказ.

Реалните перспективи за развитие на фериботната линия Варна – порт Кавказ са обусловени от данните за обработените товари през 2014 г., която, поради усложнената политическа обстановка не може да бъде считана за благоприятна. Увеличен е вносът на пропан бутан, представляващ 89% от общия импорт по линията, като през фериботния комплекс са доставени над 94 517 т. от алтернативното гориво. Доставките по фериботната линия Варна – порт Кавказ са осъществени с помощта на 2894 жп цистерни, превозени с трите фериботни кораба – 2 руски („Авангард“ и „Славянин“) и новият български „Варна“. Увеличението е от порядъка на 7402 т или с 331 жп цистерни повече от същия период на 2013 г., а трите фериботни кораба осигуряват голяма част от екологичното горивото за превозите на пътници в градски условия (с таксиметров транспорт), както и за част от предприятията от хранително-вкусовата промишленост на гр. Варна. Същевременно, линията обслужва и транзитни вагони (например от общо 522 вагонни пратки, 399 са с товари, предназначени за Турция).

## ЛИТЕРАТУРА

- [1] The Economic Value of the EU Shipping Industry, A report for the European Community Shipowners' Associations (ECSA), April 2014, Oxford Economics, <http://www.safety4sea.com/images/media/pdf/Oxford-Economics-ECSA-Report-FINAL.pdf>
- [2] Европейска сметна палата (ЕСП), Участьците с недостатъчен капацитет по реките и каналите затрудняват прехвърлянето на товарен превоз от наземните пътища към ВВП, Съобщение за пресата ЕСП/15/07, Люксембург, 3.03.2015 г., [http://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/INSR15\\_01/INSR15\\_01\\_BG.pdf](http://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/INSR15_01/INSR15_01_BG.pdf)
- [3] Статистически данни на НСИ, <http://www.nsi.bg/>
- [4] Морски портал на Р България, <http://www.maritime.bg/>

# PROBLEMS AND DEVELOPMENT OPPORTUNITIES OF BULGARIAN MARITIME TRANSPORT

**Antoaneta Kirova**  
[toniask2005@abv.bg](mailto:toniask2005@abv.bg)

**Todor Kableshkov Transport University**  
**1574, Sofia, 158 Geo Milev Street,**  
**BULGARIA**

**Key words:** *maritime industry, import and export cargo flows, container freight, ferryboat freight*

**Abstract:** *The EC countries flag carriers are facing the severe competition on the side of third countries' carriers, taking advantage of more flexible rules, low-cost labor, at the same time being supported by the state authorities. The lack of market balance accompanied by the influence of the macro environmental factors, such as the economic crisis is displacing the leading position of maritime transport outside Europe. A large-scale research project of Oxford University concentrated over three main fields, such as the direct impact of shipping industry over economy, the indirect impact, connected to the supporting services as well as the costs of main operators has indicated minor role of Bulgarian maritime shipping within the EU. As far as the container shipping is concerned, the growth in number of containers carried through port of Burgas almost doubles the number of containers carried through the port of Varna, still both the Bulgarian ports are behind other regional leaders such as the ports of Novorossiysk, Odessa or Samsun. At the same time, the level of the considered as prospective ferryboat carriages of Varna ferry complex is unsatisfactory and the capacity is much bigger than the demand.*