



РАЗПОЛОЖЕНИЕ НА НАЗЕМНИТЕ ЦЕНТРОВЕ ЗА МОДАЛЕН ТРАНСФЕР И ПЕРСПЕКТИВИ ЗА РАЗВИТИЕТО ИМ КАТО ИНТЕРМОДАЛНИ ЦЕНТРОВЕ

Росица Богомилова Малинова
malinova0337@gmail.com

*УНСС, катедра “Икономика на транспорта”
Студентски град, „Христо Ботев“, ул. „Осми декември“, 1700 гр. София,
БЪЛГАРИЯ*

***Ключови думи:** интермодални превози, наземни центрове за модален трансфер, интермодални терминали*

***Резюме:** В доклада са представени основните центрове за модален трансфер в страна, които са естествено възникнали или изкуствено създадени с оглед на географското разположение на България. Представени са перспективите за развитието им като интермодални терминали с важно значение за развитието на комбинираните и интермодални превози в страната.*

Съществуването и развитието на комбинираните и интермодални превози, не би било възможно без естествено възникналите и изкуствено създадените наземни центрове за модален трансфер и развитието им като интермодални терминали.

Наземните центрове за модален трансфер, представляват товарни терминали, които се обслужват от железопътен и/или автомобилен транспорт, характеризиращи се с развита мрежа от логистични връзки в инфраструктурно отношение.

В България, естествено възникнали наземни центрове за модален трансфер са обособени в районите на пресичане на различни транспортни коридори София, Стара Загора, Велико Търново, Димитровград. Съществуването им през различните периоди доказва, че тяхното разположение е логистично обосновано и необходимо. Неслучайно всички те се намират и са част от различни трасета с приоритет за развитие, каквито са Паневропейските транспортни коридори.

Към вида наземни центрове за модален трансфер, възникнали в зони, които са търговско-промишлени центрове може да се отнесе **Пловдив**. Той е разположен върху линеен участък от пътната инфраструктура, без в него да се пресичат трасета между различни направления. Характерно за него е, че регионът е мощен търговско-промишлен център и въпреки, че Пловдив не е разположен на кръстопът през него преминават трасетата на три от Паневропейските транспортни коридори – 4-ти, 8-ми и 10-ти.

В железопътен възел Пловдив функционира и терминал с ограничена техническа съоръженост в гара Филипово.

Проектирано е изграждането на нов терминал за интермодални превози в района на гара Тодор Каблешков, който да отговаря на съвременните изисквания. Той ще се

намира на магистралната железопътна линия София-Пловдив и ще има достатъчен брой коловози и други съоръжения. Площадката се предвижда да бъде разположена от северната страна на гарата. Подходът на автомобилите към терминала ще става директно в републиканската пътна мрежа, без преминаване през населени пунктове. Предвижда се върху площ от 71 450 кв.м да бъдат изградени: терминална площадка за товаро-разтоварни операции на контейнери от вагон на автомобил и обратно, отделна площадка за складиране на контейнерите, друга площадката предназначена за повредени контейнери и техника, изграждане на специални места за хладилни товарни единици, административна сграда за обслужване на клиентите, сграда за митнически контрол и митнически склад, паркинги за товарни и леки автомобили и КПП.

София е мощен промишлен и търговски център и най-големия областен град в България. Градът се намира по маршрута на три от петте Паневропейски транспортни коридора, преминаващи през територията на страната.

От гледна точка на свързаността, регионът на София се характеризира с добре развита транспортна инфраструктура, формираща т. нар. „Софийски възел“, явяващ се пресечна точка на Европейски транспортен коридор №8, разклоненията на коридор №4 и коридор №10.

В района на Сточна гара, за обслужване на нуждите на единната транспортна система е построен контейнерен терминал. Но поради ограничените технически възможности и невъзможността за осъществяване на пътни връзки с главните пътни артерии минаващи през терминала, той не функционира.

През последните няколко години са разработени идейни проекти за изграждането на нов интермодален терминал, отговарящ на съвременните изисквания, с възможности за бъдещо развитие. Но тъй като строителството на нов интермодален терминал се отлага няколкократно, частни фирми започват да изграждат собствени терминали.

Добри практики в това отношение са изграденият от фирма „Екологистикс“ интермодален терминал в гара Яна, чиято основна дейност е предимно претоварване на контейнери. Терминалът обаче, не функционира към настоящия момент.

Други добри практики в това отношение са изграденият от фирма “Транс Експрес“ ко-модален терминал в района на гара Волуяк, както и изграденият в район Божурище от „ДБ Шенкер България“ интермодален терминал, технически оборудван за претоварване на стоки между вагони и товарни автомобили.

Център за модален трансфер **Драгоман** е изкуствено създаден центърът чрез изгражданият в близост до гара „Драгоман“ интермодален железопътен терминал за придружени превози на товарни автомобили по направление „Драгоман – София – Пловдив - Свиленград“. Той е с два коловоза с полезна дължина на всеки от тях по 300 м. Достъпът на подвижен железопътен състав е осигурен от гара Драгоман. Пътната част на Ро-Ла терминала включва обход, който осигурява маневреност на пристигащите камиони. За изчакващите камиони е изграден отделен паркинг. Осигуряването на достъп до терминала се осъществява чрез пътна връзка от международния път за Калотина. Към настоящия момент, интермодалния терминал не се използва.

Стара Загора е областен център на Старозагорска област и през неговата територия преминават два от Паневропейските транспортни коридора, №9 и №8. В железопътна гара Стара Загора, е изграден самостоятелен контейнерен терминал с двустранно свързани коловози с достатъчна дължина, отговаряща на съвременните технически изисквания. Терминалът не се използва поради малкия обем контейнери предлагани в района.

В град **Димитровград** съществува естествено възникнал наземен център за модален трансфер. През Димитровград преминават трасетата на два пресичащи се

Паневропейски транспортни коридора №9, общата отсечка на разклонението на коридор №4 и коридор №10.

В железопътна гара Димитровград, работи терминал в гара Димитровград „Север“ с минимален обем поради намаления обем на производство.

Предвижда се град Димитровград да се превърне в „ключов логистичен център за Балканите“ [9]. Логистичният център ще включва изграждането на складова база с малък терминал, а на гара „Север“, на южните 5 от общо 10 коловоза, ще бъде изграден интермодален терминал. Предвидени са изграждането на митнически бюра, паркинги и малък цех за опаковка и комплектуване на товари.

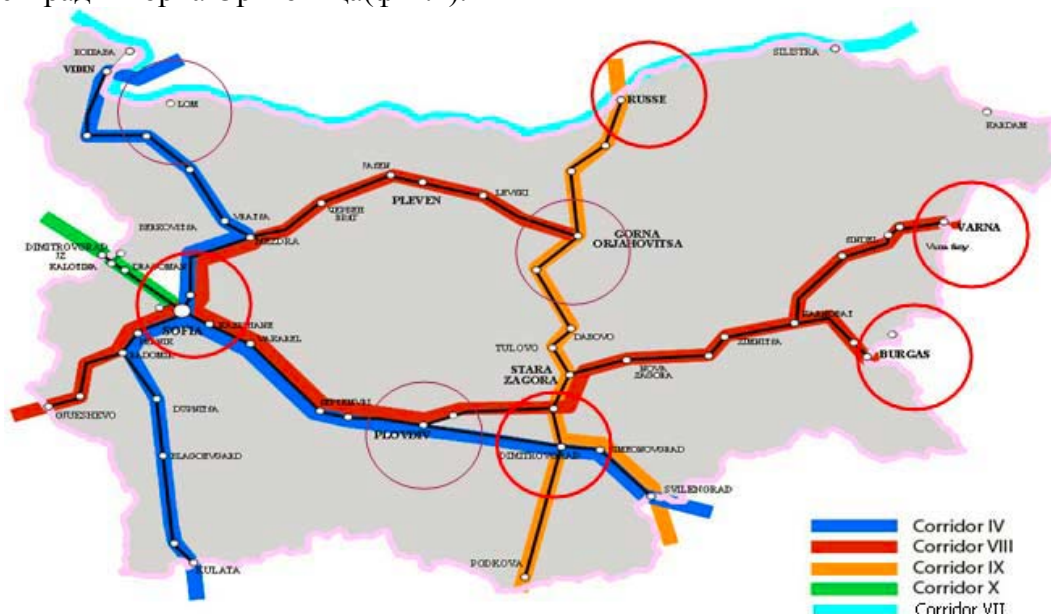
Горна Оряховица е един от големите разпределителни железопътни центрове в България.

Интермодалните терминалите представляват свързващото звено между автомобилния, железопътния и водния транспорт, благодарение на което страната ни може да подобри конкурентните си условия за превоз на стоките, които могат да преминат през нея. Те са пресечни точки, генериращи големи товаропотоци и способстващи осигуряването на добри логистични връзки в услуга на бизнеса. Поради това и разположението им е на стратегически места.

В световната практика са налични многобройни разработки и добри практики в областта на изграждането и въвеждането в експлоатация на интермодалните терминали, като главен елемент за развитието на интермодалните превози. Въпреки това обаче, техния обем е по-малък от очакванията.

Разработки и проучвания в тази посока са изготвени и у нас, повечето от които са внедрени, но резултатите са незадоволителни.

Благоприятното географско разположение на България, създава условия за привличане на товарен и пътнически трафик. Одобрени за включване в картата на трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T), на територията на страната са интермодални възли в София, Пловдив, Варна, Бургас, Русе, Лом, Видин, Драгоман, Свиленград и Горна Оряховица(фиг.1).



Фиг.1. Транспортни коридори и бъдещи терминали

Източник: Интермодални превози и терминали в България – Красимир Ангелов

През новия програмен период 2014 - 2020 г. се предвижда интермодалните възли да бъдат поетапно изградени, което ще допринесе за осъществяването на европейските принципи за сигурен и екосяобразен транспорт.

Развитието на комбинираните и интермодалните превози е приоритетна област и в политиките на ЕС с цел намаляване на екологичното замърсяване на околната среда и насърчаване превоза на товари с железопътен и воден транспорт [1].

Перспектива за развитието на комбинираните и интермодални превози в страната са изграждащите се и предвидени за изграждане автомагистрали, проектираните реконструкции и рехабилитации на пътища, модернизация на железопътните линии при спазване параметрите на AGTC, изграждане на интермодални терминали във вътрешността на страната и на контейнерни терминали във Варна и Бургас. Предвижда се с изграждането на интермодалните терминали в София и Пловдив допълнително да улеснят комбинирания транспорт между Турция, Гърция, Сърбия и Македония.

Към перспективите за развитието на комбинираните и интермодалните превози в България, могат да се отнесат и засилване на партньорство на държавата с частния сектор, финансовото осигуряване, изграждане на законова рамка на национално ниво, която цялостно да регулира и улеснява комбинираните превози.

ЛИТЕРАТУРА:

[1] Бяла книга 2011, „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство – към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите“ (Bjala kniga 2011, „P"tna karta za postiganeto na Edinno evropejsko transportno prostranstvo – k"m konkurentosposobna transportna sistema s effektivno izpolzване на resursite“)

[2] Георгиев П. Кръгла маса за Интермодалния транспорт, Сп.Железопътен транспорт, бр.3/2014 (Georgiev P. Kr"гла masa za IntermodalniJa transport, Sp.Zhelezop"ten transport, br.3/2014);

[3] Иванов Б. Българският спедиторски бранш, интермодалността и мултимодалността, сп.Логистика, 2014, бр.6, 30.07.2014 (Ivanov B. B"lgarskiJat speditorski bransh, intermodalnostta i multimodalnostta, sp.Logistika, 2014, br.6, 30.07.2014);

[4] Нитова Д. Актуални концепции за развитие на интермодалните терминали, Сп.Железопътен транспорт, бр.11-12/2014 (Nitova D. Aktualnni koncepcii za razvitie na intermodalnite terminali, Sp.Zhelezop"ten transport, br.11-12/2014);

[5] Общ генерален план на транспорта на България, Министерство на транспорта на Република България; януари 2009 г. (Obsht generalen plan na transporta na B"lgariJa, Ministerstvo na transporta na Republika B"lgariJa; Januari 2009 g.);

[6] Русинова Р. Къде и какво ще се строи до 2020 г. Сп. Логистика, бр. 9, ноември 2013 г. (Rusinova R. K"de i kakvo shte se stroi do 2020 g. Sp. Logistika, br. 9, noemvri 2013 g.);

[7] Стратегия за развитие на транспортната система на Република България до 2020 г. МТИТС, 2010 (StrategiJa za razvitie na transportnata sistema na Republika B"lgariJa do 2020 g. MTITS, 2010).

[8] Jourquin, B., Rietveld, P., Westin, K., “Towards Better Performing Transport Networks, Routledge, London and New York, 2006.

[9] <http://presa.bg/article/Dimitrovgrad-stava-logistichen-tsentar-na-Balkanite/68238/11/33>

LOCATION OF THE MODAL TRANSFER LAND CENTERS AND PROSPECTS FOR THEIR DEVELOPMENT INTO INTERMODAL HUBS

Rositsa Bogomilova Malinova
malinova0337@gmail.com

UNWE, Hristo Botev Students' Town, 1700 Sofia
BULGARIA

***Key words:** intermodal freight trips, modal transfer facilities for land transport, intermodal terminals*

***Abstract:** The main modal transfer facilities for land transport in Bulgaria, which are naturally or artificially located in their current places, are presented in the article. The prospects for their development into intermodal terminals with significant importance for the improvement of the combined and intermodal freight trips in the country are also presented in the article.*