



АНАЛИЗ НА СЪСТОЯНИЕТО И РАЗВИТИЕТО НА ТРАНСПОРТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ В КОНТЕКСТА НА ИНТЕРМОДАЛНИТЕ ТОВАРНИ ПРЕВОЗИ

Росица Богомилова Малинова
malinova0337@gmail.com

*Университетът за национално и световно стопанство,
катедра "Икономика на транспорта"
ул. „8-ми декември“, София 1700,
БЪЛГАРИЯ*

***Ключови думи:** транспортна инфраструктура, интермодални товарни превози, интермодални терминали*

***Резюме:** Интермодалният транспорт се явява основния инструмент за реализиране на една от основните цели поставени от ЕК през 2011 г. в Бялата книга за транспорта. Тази цел включва прехвърляне на част (30% до 2030 г. и 50% до 2050 г.) от товарните автомобилни превози на далечно разстояние към по-екологичните железопътен или воден. В настоящата статия е извършен анализ на състоянието и развитието на железопътната и шосейната инфраструктура на България в контекста на интермодалните товарни превози. Изведени и обобщени са потенциални количества контейнерни товари при автомобилния транспорт, превозвани на разстояние над 300 км, които могат да бъдат прехвърлени за превоз към другите видове транспорт, най-вече железопътен и воден. Анализирано е състоянието на интермодалната терминална мрежа на страната.*

ВЪВЕДЕНИЕ

Националната транспортната мрежа на страната се характеризира с висока степен на изграденост и гъстота на съществуващата транспортна инфраструктура по отношение на железни пътища, шосейни пътища, морски и речни пристанища и летища. Въпреки това, голяма част от елементите ѝ се характеризират със своята висока възраст и дълъг експлоатационен живот. С развитието на контейнеризацията в средата на XX век, разглеждането на инфраструктурата започва да се извършва в различна рамка. В тази връзка, е необходимо, високата съоръженост да дава предпоставки и за висока ефективност при реализирането на интермодалните вериги на доставка. В настоящата статия е извършен анализ на състоянието на железопътната и шосейната инфраструктурата, както и на мрежата от интермодални терминали в България, в контекста на интермодалните товарни превози.

СЪСТОЯНИЯ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА

Железопътната инфраструктура е един от основните елементи на националната транспортна система. Свободния и сигурен достъп до железопътните услуги е важен компонент за вътрешната и външната мобилност на товаропотока и населението и е предпоставка за цялостното развитие на икономиката.

Основната част от българските железопътни линии са изградени преди повече от 50 години, с геометрични параметри, конструкция и съоръжения, подходящи за скорост до 100 км/ч, а на места дори с почти изчерпани възможности за задържане на скоростта и гарантиране на сигурността и безопасността на движение [1].

Състоянието и възможностите на железопътната инфраструктура, в контекста на интермодалните товарни превози не е на желаното ниво. Железопътната инфраструктура на страната се характеризира със значителен брой подгабаритни тунели и мостове, което налага ограничения на габарита на влаковете (дължина, височина). В тази връзка, при преминаването на по-дълги и тежки блок-влакове през тези специфични точки на железопътната инфраструктура, налага влаковете да бъдат разделяни на части. Това поражда редица допълнителни разходи, забавяне на влаковете и като резултат ниско качество на железопътната услуга.

На следващата фигура са представени данни за извършената работа от железопътния транспорт за превоза на контейнери и сменяеми надстройки, като процент от общия обем на превозените товари от железопътния транспорт за 2014 г. Обобщените данни са за страни членки на ЕС, както и за такива, които не са, но участват в общия пазар на ЕС (Норвегия, Македония, Швейцария и Турция).



Фигура 1. Дял на извършената работа от железопътния транспорт за превоз на контейнери и сменяеми надстройки от общата извършена работа от железопътния транспорт [5]

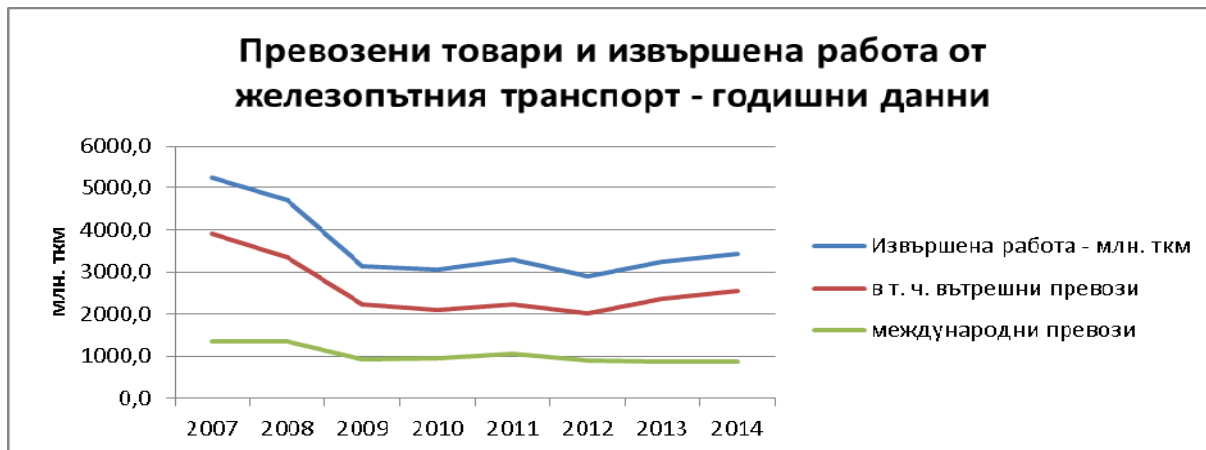
От изнесените данни в графиката се вижда, че дялът на извършената работа за превоз на товари с интермодални единици от железопътния транспорт за България е нисък - 3,6 % от общата извършена работа. По този показател, България изпреварва държавите Естония, Литва, Португалия, Словакия и Финландия. С най-висок дял на превозените товари в интермодални единици от железопътния транспорт, отчитат държавите Ирландия, Испания, Италия, Германия, Нидерландия и Великобритания. Висок дял на превозени товари в интермодални единици от железопътен транспорт, отчитат и държавите нечленки на ЕС.

На следващата фигура са обобщени данни относно извършената работа от железопътния транспорт за превоза на контейнери и сменяеми надстройки за България, за периода от 2007 г. до 2014 г.



Фигура 2. Дял на извършената работа от железопътния транспорт, при превода на товари в интермодални транспортни единици, от общия обем на извършената работа от железопътния транспорт [5]

От изведените данни в графиката се наблюдава, че дялът на извършената работа от железопътния транспорт при превода на товари в интермодални транспортни единици, от общия обем на извършените товари от този вид транспорт, бележи устойчив растеж от 2007 до 2009 г. През 2009 г. бележи връх, с дял на превозените товари в интермодални единици в размер на 18,3 %. На фона на глобалната икономическа криза и наблюдаваните намаления в обема (фигура 3) извършената работа изцяло от железопътния транспорт през периода, превозите с железопътен транспорт могат да се считат за относително стабилен елемент от транспортните превози в страната. След този период обаче, данните сочат устойчиво намаляване на дела на извършената работа от железопътния транспорт в интермодални единици. През 2014 г. е отчетен дай-нисък дял от общата извършена работа -3,6 %.



Фигура 3. Обем на превозените товари и количество на извършената работа от железопътния транспорт [5]

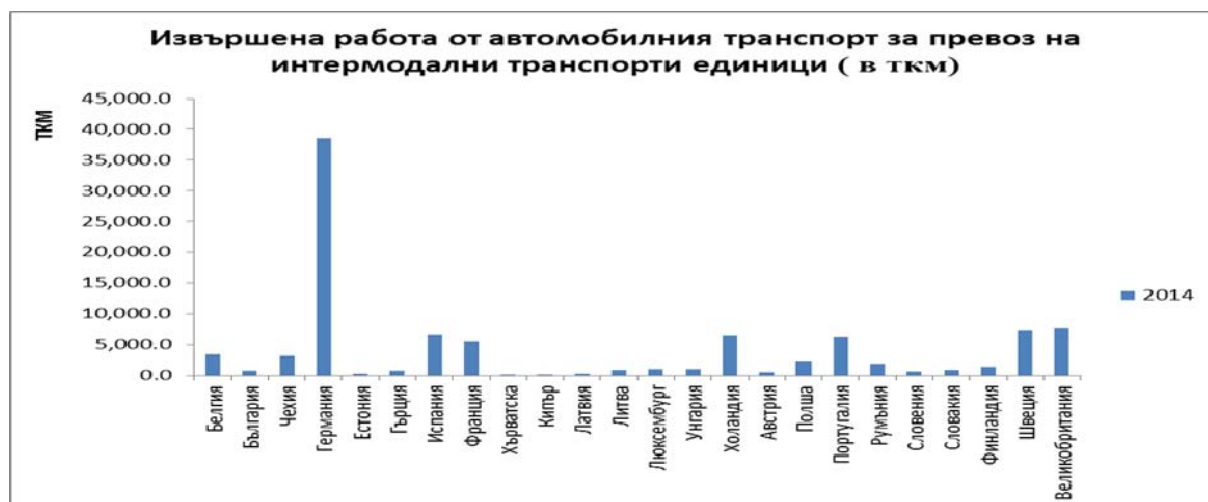
Намаляващия обем на превозите на интермодални единици с железопътен транспорт може да се обясни най-вече от състоянието на инфраструктурата и проблемите прозиритачщи от него. Настоящото състояние на железопътната инфраструктура е на незадоволителното ниво. Това се обуславя най-вече от ниските скорости на движение, които все още не могат да отговорят на поетите международни ангажменти за развитие на железопътния транспорт и ремонтните дейности, които се просрочват в годините, като оказват силно отрицателно влияние върху качеството на предлаганата железопътна услуга. Освен това ремонтните дейности водят до пренасочване на влаковете по заобиколни пътища или изолирано движение, което налага промяна в схемата на движение на влаковете, удължава транзитното време на

превоза, води до закъснения на влаковете и създава загуби за потребителите на железопътната услуга [1]. Всичко това генерира ниско качество на предлаганата железопътна услуга и пренасочва голяма част от клиентите към другите видове транспорт.

СЪСТОЯНИЕ НА ПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА

Състоянието на пътната инфраструктура се характеризира със сравнително добро ниво на изграденост и свързаност на републиканската пътна мрежа, с гъстотата на пътищата от първи, втори и трети клас, която е близко до средната за ЕС, както и с добра свързаност с пътните мрежи на страните съседки на България [2]. Липсват обаче добре изградени вътрешни логистични връзки между железопътната и пътната транспортна мрежа.

На следващата фигура са изнесени данни, относно извършената работа от автомобилния транспорт за превоз на товари в интермодални транспортни единици от общото количество на превозените товари с автомобилен транспорт. Статистиката включва всички видове контейнери (20, 40 и 45 фута) към 2014 г. за повечето страни членки в ЕС.



Фигура 4. Извършена работа от автомобилния транспорт за превоз на интермодални транспортни единици в ткм [5]

Изнесените данни във фигурата показват, че 807 млн. тон-километра е работата извършена от автомобилния транспорт за превоз на интермодални единици за България през 2014 г. Това се явява 2,9% [5] от общата извършена работа от автомобилния транспорт за страната през същата година. По този обем, България изпреварва държавите Естония, Хърватска, Кипър, Латвия, Австрия и Словения. Този показател, както и споменатия дял не означава нищо еднозначно. От една страна ниският обем работа може да означава нисък обем на товарите с контейнери като цяло, или пък кратки разстояния на тези превози.

На следващата фигура са посочени данни относно процентното измерение на превозените товари в интермодални единици от общо превозените товари с автомобилен транспорт за България, за периода от 2007 до 2014 г.



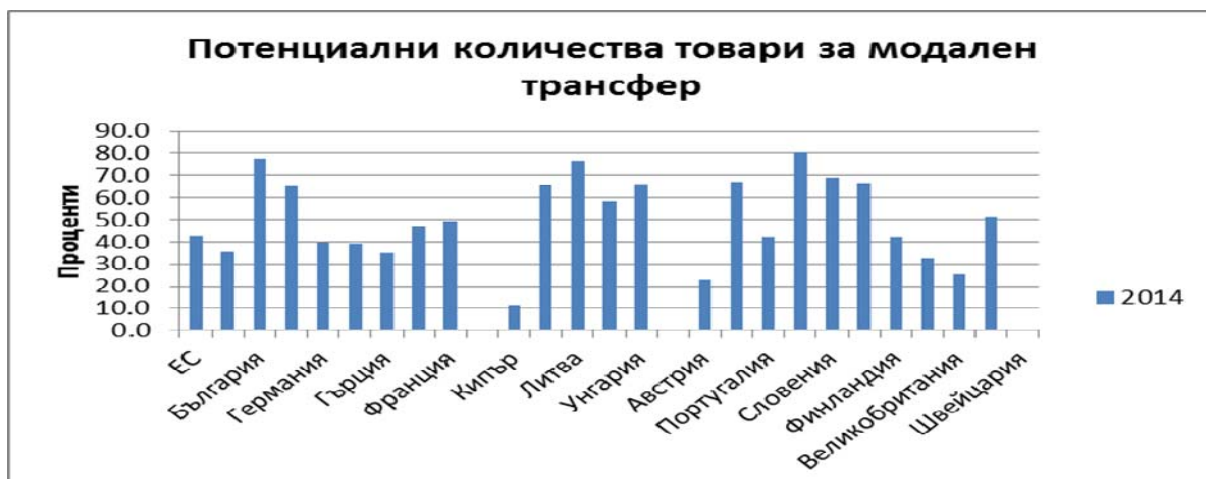
Фигура 5. Превозени товари в интермодални единици от общия обем на превозените товари по автомобилен транспорт за България [5]

От изнесените данни в графиката, като цяло може да се заключи, че в България превозите, извършвани в интермодални транспортни единици, имат ниски нива и нисък дял от общите автомобилни превози.

ПОТЕНЦИАЛНО ПРЕНАСОЧВАНЕ НА КОНТЕЙНЕРНИ ПРЕВОЗИ КЪМ ДРУГИТЕ ВИДОВЕ ТРАНСПОРТ

На следващата фигура са представени данни, относно потенциални количества товари при автомобилния транспорт, превозвани на разстояние над 300 км, които могат да бъдат прехвърлени за превоз към другите видове транспорт, най-вече железопътен и воден.

Потенциалът за модален трансфер представлява работата (тон-километри), извършена от автомобилния транспорт за превоз на интермодални транспортни единици на над 300 км разстояние, т.е. тези превози могат да се извършат с друг вид транспорт.



Фигура 6. Потенциални количества товари над 300 км за превоз с друг вид транспорт [5]

Видно от графиката през 2014 г. в България са отчетени 625 млн. тон-километра на над 300 км разстояние или 77,4% от всички превози в интермодални транспортни единици с автомобилен транспорт. За сравнение с Австрия, която има по-малко общи обеми извършена работа при превоза на товари в интермодална транспортна единица от автомобилния транспорт, потенциалът на Австрия през 2014 г. е бил само 22,9% (на второ място след Кипър). Това означава, че останалия дял - 77,1% - се вози на по-

кратки разстояния от 300 км и може да се приеме за довозващ. За България този процент е нисък – само 22,6% от извършената работа може да се приеме за довозващ транспорт. България се нарежда на едно от челните места по този показател – на второ след Румъния с 80,3% потенциал.

СЪСТОЯНИЕ И ВЪЗМОЖНОСТИ НА ИНТЕРМОДАЛНИТЕ ТЕРМИНАЛИ В БЪЛГАРИЯ

България почти не разполага със съоръжения тясно специализирани за обработка и оперативно съхранение на голямотонажни контейнери, с изключение на специализираните контейнерни терминали на морските пристанища - „Варна – Изток“ и „Варна – Запад“. Всички претоварни съоръжения, изградени през 70-80 години на миналия век за развитието на контейнерната транспортна система на България, са в лошо състояние, което не позволява те да бъдат използвани по предназначение [4]. В тази връзка, транспортната система на страната се характеризира с оскъдна мрежа от изградени интермодални терминали. Това е едно от най-големите предизвикателства пред развитието на интермодалните товарни превози в България. Към момента претоварни услуги, които са главен елемент в интермодалните вериги на доставки, се извършват на пристанищни терминали, чиято основна функция не е роля на трансбордиращи хъбове. Към момента, транспортните компании, предлагащи интермодални вериги на доставки, главно по технологията „шосе – железница“, извършват трансбордиращи операции на пристанищен терминал „Русе“ и на частния интермодален терминал „Металимпекс“, Стара Загора. С голям приоритет се отличава и новоизграденият интермодален терминал на железопътна гара „Тодор Каблешков“ в Пловдив. Терминалът е напълно изграден в края на 2016 г., като в момента е в процес на отдаване на концесия. Проблемът за степента на изграденост на терминалната мрежа на страната остава с висок приоритет, при положение, че все още липсва функциониращ интермодален терминал в София, въпреки стратегическото място на града и значителния товаропоток, който преминава през него.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Във връзка с направените анализи, относно състоянието и възможностите на железопътната и автомобилната инфраструктура на България, както и състоянието на мрежата от интермодални терминали, като цяло може да се заключи, че интермодалните товарни превози не са развити в достатъчна степен и отчитат много малък дял, от общо извършената превозна дейност. Причини за това могат да се търсят в липсата на интермодални терминали, където да се осъществява модалния трансфер на транспортните единици, липсата на добре изградени вътрешнологистични връзки между железопътната и шосейната мрежа на страната, както и ниската ефективност на железопътната мрежа. Възловото местоположение на България не я прави и предпочитан транзитен коридор – липсата на интермодални терминали, бързи железопътни линии и сравнително големите транзитни разстояния (минимум 300 км от граница до граница) не привличат особен обем транзитни товарни потоци. Особено внимание заслужава и факта, че в България значителен дял от товарите в интермодални транспортни единици се возят с камиони. Голяма част от тях (77,4%) пък са на над 300 км разстояние и като цяло основният проблем за това е инфраструктурата.

ЛИТЕРАТУРА:

[1] Стратегия за развитието на железопътния транспорт в Република България и план за оздравяване и развитие на групата на "Холдинг Български държавни железници" ЕАД за периода 2015 - 2022 г. МТИТС, София, 2015 г.

[2] Стратегия за развитие на пътната инфраструктура в Република България 2016 - 2022 г., МРРБ и МТИТС, София, 2015 г.

[3] Стратегия за развитие на транспортната инфраструктура на Република България чрез механизмите на концесията, МТИТС, София, 2013 г.

[4] Разположение на наземните центрове за модален трансфер и перспективи за развитието им като интермодални центрове, научно списание „Механика, Транспорт, Комуникации - научно списание“, София, 2015 г.

[5] Евростат

ANALYSIS OF THE CONDITION AND DEVELOPMENT OF THE TRANSPORT INFRASTRUCTURE IN BULGARIA IN THE CONTEXT OF INTERMODAL FREIGHT TRANSPORTATION

Rositsa Bogomilova Malinova
malinova0337@gmail.com

*University of National and World Economy,
Department “Economics of Transport and Energy”
8-mi Dekemvri Str., 1700 Sofia,
BULGARIA*

Key words: *transport infrastructure, intermodal freight transport, intermodal terminals*

Abstract: *Intermodal transportation appears as a main instrument of reaching one of the main EC's goals placed in 2011 with The White Paper on Transport. This goal includes modal shift of a part (30% until 2030 and 50% until 2050) of the long haul automobile freight transport to the more ecological modes like railway transport and navigation. In this paper it is performed an analysis of the condition and the development of the railway and road infrastructure in Bulgaria in the light of the intermodal freight transportation. The modal shift potential of long-distance road freight in containers (more than 300 km distance) is summarized and analyzed. It is also analyzed the state of the intermodal terminal network in Bulgaria.*