

ПРОУЧВАНЕ НА СЪВРЕМЕНОТО СЪСТОЯНИЕ И ОЦЕНКА НА ДЕЙНОСТТА НА МОРСКИЯ ТРАНСПОРТ В БЪЛГАРИЯ

Мирела Михайлова, Натали Михайлова, Симона Данкова
mimi9210@abv.bg, natty_mz@abv.bg, simonnabee@abv.bg

ВТУ “Тодор Каблешков”
гр. София, 1574, ул. „Гео Милев” №158,
БЪЛГАРИЯ

Ключови думи: транспорт, анализ на пристанища Варна и Бургас, тенденции за развитие

Резюме: Транспортът е един от основните фактори влияещи върху развитието на националната икономика в Република България. Морския транспорт има важно място в транспортния комплекс на България и се използва основно при превоз на обемни товари на дълги разстояния, което го прави относително евтин, с ниска търговска скорост. Основната цел е на база на наличните статистически данни, да се представи анализ на извършената работа в морските пристанища Варна и Бургас, както и да се разгледат бъдещите тенденции за развитие на пристанищата.

1. Морски транспорт в България

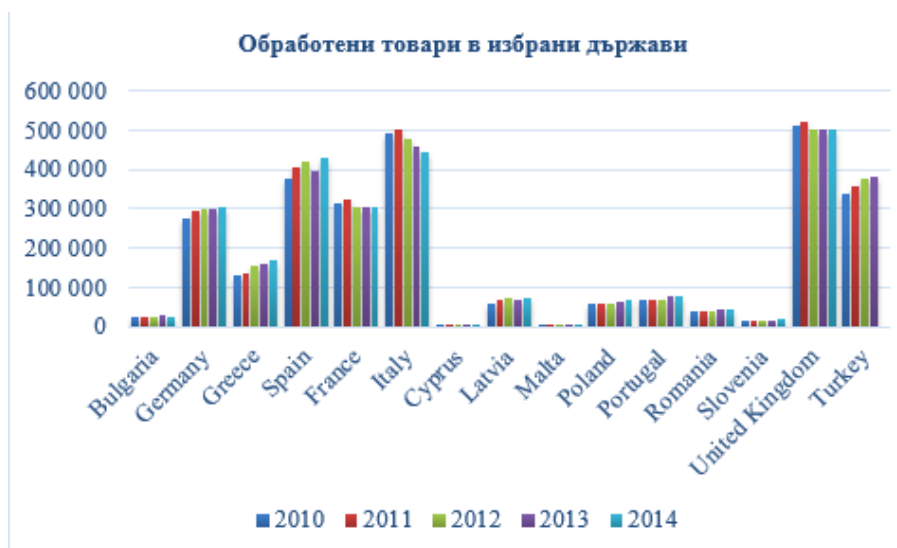
Морският транспорт е най-евтиният вид транспорт и най-пълно отговарящ на екологичните изисквания, поради което на него се пада най-голям дял транспортирани товари както в световен, така и в европейски и национален план. Повече от половината от вноса/износа на страната минава през морските и речните пристанища. Те обслужват редица сектори - металургия, енергетика, лека промишленост, химическа промишленост и селско стопанство. Чрез морския транспорт се реализира значителна част от външната търговия на България. България има две големи морски пристанища - „Пристанище Варна” ЕАД и „Пристанище Бургас” ЕАД. Общият товарооборот преминал през морските ни пристанища през последните години отбелязва плавно покачване, което е във функция от икономическия ръст на България.[5]

На таблица 1.1 са представени тримесечни данни за брой и бруто тонаж на корабите в избрани пристанища.

На таблица 1.1 са показани брой и бруто тонаж кораби в избрани пристанища по данни на [4]. Най-голям брой и бруто тонаж кораби са обработени в Гърция през третото тримесечие на 2014 г. За България най-голям брой и бруто тонаж кораби са обработени през третото тримесечие 2013 (970), а най-малко през първото тримесечие на 2014 (695). Най-голям брой и бруто тонаж кораби има в пристанище Варна. В сравнение със Словения в България има повече брой и бруто тонаж обработени кораби.

REP_MAR/TI ME	2013 Q3	2013 Q4	2014 Q1	2014 Q2	2014 Q3	2014 Q4	2015 Q1	2015 Q2	2015 Q3	2015 Q4
Bulgaria	970	900	695	892	889	878	746	762	805	754
Burgas	391	387	311	435	425	423	344	363	377	362
Varna	579	513	384	457	464	455	402	399	428	392
Germany	37 035	25 455	22 040	32 884	34 750	24 806	21 952	30 186	34 397	24 847
Spain	43 179	34 768	31 076	39 233	43 290	35 229	32 465	36 972	43 846	:
Portugal	3 100	2 984	2 821	3 158	3 153	3 132	2 901	3 751	3 185	3 107
Romania	1 254	1 189	958	1 063	1 177	1 122	969	1 074	1 160	988
Slovenia	496	480	477	487	468	483	476	547	515	548

таблица 1.1 Брой и бруто тонаж корабите в избрани пристанища
Източник: Интернет сайт на eurostat



Фиг. 1.2 Обработени товари в избрани държави
Източник: Интернет сайт на eurostat

На фигура 1.2 по данни от евростат са показани обработените товари за периода 2010-2014 година за някои държави. През 2010 обработените товари в българските пристанища са най-малко. През периода 2011-2013 година обработените товари са се увеличили като цяло в морските пристанища, но през 2014 се наблюдава снижение.

В началото на 2009 г. Европейската комисия публикува *документа „Стратегически цели и препоръки за политиката на ЕС в областта на морския транспорт до 2018 г.“*, в който са представени основните стратегически цели на европейската система за морски транспорт до 2018 г.: укрепване на ролята на европейския морски транспорт в глобализирания пазар, съхраняване и натрупване в сектора на човешки ресурси, мореплавателни умения и морски практически опит,

повишаване качеството на услугите в морския транспорт, активна роля на ЕС на международната сцена, насочена към постигане на всеобхватна международна регулаторна рамка за морския транспорт, използване на пълния потенциал на морския транспорт на къси разстояния и на другите видове морски транспортни услуги за бизнеса и гражданите в Европа и гарантиране на мястото на Европа като световен лидер в научноизследователската и иновационната сфера в областта на морския транспорт.[6]

2. Анализ на статистически данни за морските пристанища в България

На фиг. 2 са показани натоварените и разтоварени товари на морските пристанища по направления, по години в хиляди тонове. През 2011 спрямо 2010 има увеличение в разтоварените товари с 1189 хил. тона. През 2012-2014 се наблюдава намаление: през 2012 с 314 хил. тона; през 2013 с 219 хил. тона и през 2014 с 204 хил. тона. Възможно е да се направи извода, че през последните няколко години се наблюдава понижение във вноса с този вид транспорт.#



Фиг. 2 Обработени товари във всички морски пристанища в България
Източник: НСИ

През периода 2010-2013 се наблюдава увеличение в натоварените товари: през 2011 спрямо 2010 с 1050 хил.тона., през 2012 спрямо 2011 с 1141 хил. тона, а през 2013 спрямо 2012 с 3048 хил. тона. През 2014 спрямо 2013 има намаление в хил. тона на натоварените товари с 1402 хил. тона. През последните години се наблюдава леко увеличение в износа чрез този вид транспорт, като се изключи 2014 г.

3. Характеристика на разглежданите пристанища

3.1 Пристанище „Варна“

Пристанище „Варна“ разполага с два терминала „Изток“ и „Запад“, които се намират на около 30 км един от друг.

Параметри на пристанищен терминал Варна – изток:

- Корабни места: 14;
- Максимална дълбочина: 11.50 м.;
- Обща дължина на кея: 2 345 м.;
- Открити складови площи: 97 600 м² (включително складова база);
- Складове закрити: 41 632 м² (включително складова база);
- Съоръжения: портални кранове- 24 бр. с товароподемност до 32 т., ричстакери: 2 бр. – 45 т. и др.

Параметри на пристанищен терминал Варна – запад:

- корабни места: 19;
- максимална дълбочина: 10.50 м.;
- обща дължина на кея: 3 430 м.;
- открити складови площи: 346 397 м²
- складове: 20 998 м²
- съоръжения: портални кранове: 25 бр. с товароподемност до 32 т.; мобилни кранове: 2 бр. с товароподемност – 100 т., 2 бр. с товароподемност – 63 т. Ричстакери: 8 бр. – 45 т. и др. [3]

3.1.1. Обработени товари по звена в „Пристанище Варна“ ЕАД



Фиг. 3.1.1 Обработени товари във „Варна Изток“ и „Варна Запад“
Източник: Министерството на финансите

На фиг. 3.1.1 са показани обработените товари във терминалите „Варна Запад“ и „Варна Изток“. През периода 2010-2015 г. обработени товари във терминал „Варна Запад“ да повече от тези във терминал „Варна Изток“. През 2011 има увеличение в обработените товари в сравнение с 2010 и в двата терминала („Варна Запад“-957 хил. тона; „Варна Изток“-146 хил. тона). През 2012 има намаление в обработените товари във „Варна Запад“ с 139 хил. тона и „Варна Изток“ с 61 хил. тона. През 2013-2015 г. обработените товари в терминал „Варна Запад“ плавно се увеличават, а във „Варна Изток“ намаляват.

3.1.2. Брой кораби посетили и обслужени в „Пристанище Варна“ ЕАД



Фиг. 3.1.2 Брой кораби посетили и обслужени в „Пристанище“ ЕАД
Източник: Министерството на финансите

На фиг. 3.1.2 са показани Броя кораби посетили и обслужени в „Пристанище Варна“ ЕАД. Най – голям брой посетили и обслужени кораби има в пристанище „Варна Запад“. През периода 2010-2013 има увеличение в броя кораби във „Варна запад“: 2011 с 140 бр.; 2012 с 38 броя.; 2013 с 59 бр. През 2015 корабите намаляват в сравнение с 2014 с 13 бр.

През 2010-2015 г. във „Варна Изток“ и „Морската гара“ има постоянни колебания в броя кораби. Най- много кораби посетили и облужени във „Варна Изток“ имаме през 2013 (330 бр.), а в „Морската гара“ през 2014 (35 бр.).

3.1.3 Структура на обработените товари



Фиг. 3.1.3 Структура на обработени товари във „Варна Изток“ и „Варна Запад“
Източник: Министерството на финансите

На фиг. 3.1.3 е показано изпълнението на бизнес плана за периода 2010-2015 г. за обработените товари: насипни, генерални, наливни и контейнери.

В насипните товари има увеличение през 2011 спрямо 2010 с 773 хил. тона. През 2012 спрямо 2011 има намаление с 258 хил. тона. През 2013 спрямо 2012 има увеличение с 1744 хил. тона. През 2014 и 2015 се наблюдава намаление: през 2014 с 658 хил. тона и през 2015 с 463 хил. тона.

В генералните товари има увеличение през 2010-2013 година. През 2011 спрямо 2010 - с 110 хил. тона. През 2012 спрямо 2011 - с 90 хил. тона. През 2013 спрямо 2012 - с 71 хил. тона. През следващите две години се наблюдава намаляване на товарите: за 2014 спрямо 2013- с 53 хил. тона, за 2015 спрямо 2014- с 139 хил. тона.

В наливните товари има увеличение през 2011 спрямо 2010 с 110 хил. тона. През 2012 спрямо 2011 има намаление с 70 хил. тона. През 2013 спрямо 2012 има увеличение с 228 хил. тона. През 2014 и 2015 има намаление: 2014 спрямо 2013 - с 226 хил. тона, 2015 спрямо 2014 - с 22 хил. тона.

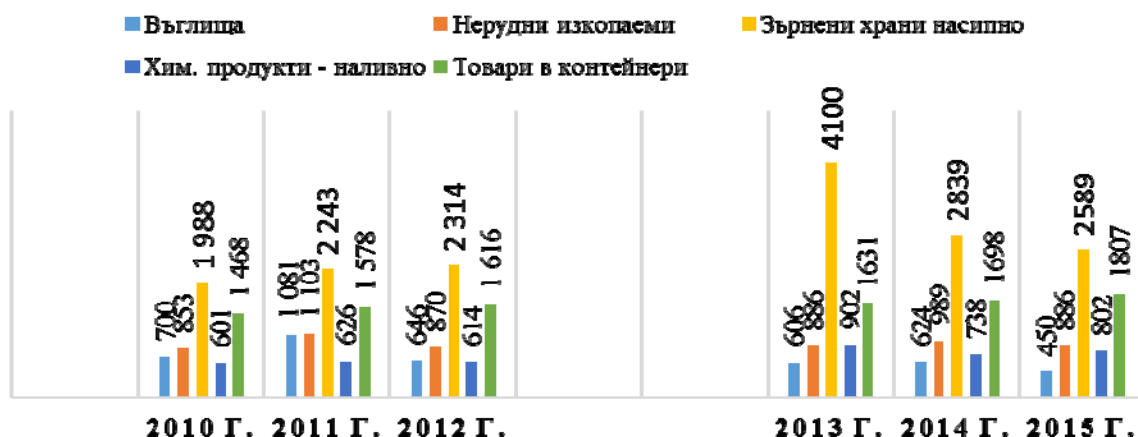
При контейнерите има трайно увеличение през годините от 2010 до 2015: 2011 спрямо 2010 - с 110 хил. тона, 2012 спрямо 2011- с 38 хил. тона, 2013 спрямо 2012- с 15 хил. тона, 2014 спрямо 2013 - с 67 хил. тона. През 2015 спрямо 2014 с 109 хил. тона.

3.1.4. Обработени товари по видове

На фиг. 3.1.4 са показани обработените товари по видове „Пристанище Варна“ ЕАД. От видовете товари през периода 2010-2015 година са превозени най-много от

зърнените храни. На следващо място са товарите в контейнери. От останалите насапно и наливно превозвани товари, следващи по превозен брой тонове са въглищата.

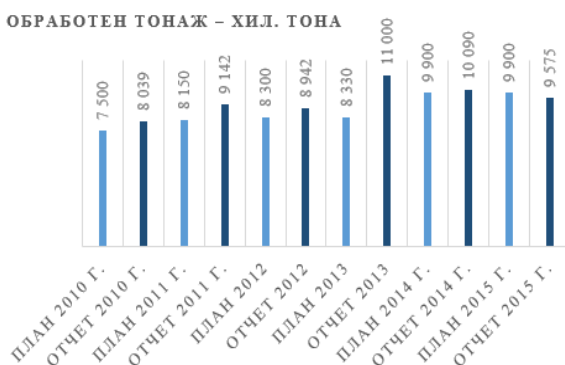
ВИДОВЕ ТОВАРИ



Фиг. 3.1.4 Обработени товари по видове „Пристанище Варна“ ЕАД
Източник: Министерството на финансите

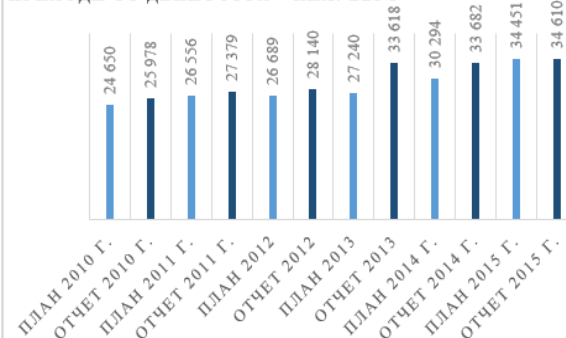
3.1.5. Пазарен анализ (маркетингова политика)

ОБРАБОТЕН ТОНАЖ - ХИЛ. ТОНА



Фиг. 3.1.5 (1) Обработен тонаж-хил. тона
Източник: Министерството на финансите

ПРИХОДИ ОТ ДЕЙНОСТТА - ХИЛ. ЕВРО



Фиг. 3.1.5 (2) Приходи от дейността-хил. евро
Източник: Министерството на финансите

Заложените в Бизнес плана за периода 2010-2015 главни показатели (обработен тонаж и приходи) са преизпълнени за всички години. Най-голямо преизпълнение на бизнес плана е отчетено за 2013 и 2014 г. 2014 година е успешна за дружеството „Пристанище Варна“ ЕАД благодарение на договорените пристанищните услуги по газопроводни тръби (транзит), вследствие на което средната цена на тон обработен товар за 2014 г. (3,34 евро/тон) е завишена с 9,15% спрямо средната цена за 2013 г. (3,06 евро/тон).

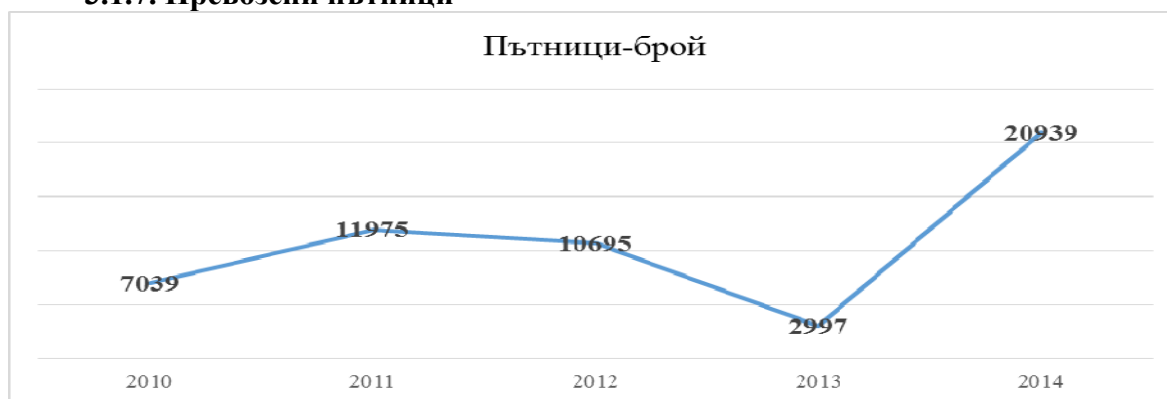
3.1.6. Основните групи товари, осигуряващи изпълнението на производствената програма на „Пристанище Варна“ ЕАД

На фиг. 3.1.6 са показани Основните групи товари, осигуряващи изпълнението на производствената програма на „Пристанище Варна“ ЕАД. През периода 2010-2015 година при Стратегическите клиенти от Девненския регион има плавно увеличение. При операторите на контейнери също има плавно увеличение през годините. При износителите на зърно също има плавно увеличение, като най-голям е скокът през 2013 г. спрямо 2012- с 1769 хил. тона



Фиг. 3.1.6 Основни групи товари „Пристанище Варна“ ЕАД
Източник: Министерството на финансите

3.1.7. Превозени пътници



Фиг. 3.1.7 Превозени пътници
Източник: Интернет сайта на „Пристанище Варна“ ЕАД

На фиг. 3.1.7 са показани превозените пътници в „Пристанище Варна ЕАД“. Най-много превозени пътници има през 2014 година. През 2011 спрямо 2010 има увеличение на превозените пътници с 4936 броя. През 2012 спрямо 2011 година има намаления в броя на превозените пътници 1280 броя. През 2013 има значително намаления в превозените пътници спрямо 2012 с 7698 броя. През 2014 спрямо 2013 има увеличение в превозените пътници с 17 942 броя.

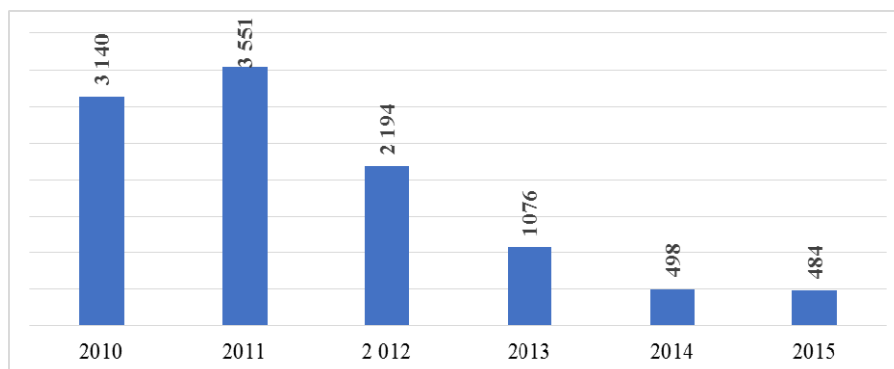
3.2 Пристанище Бургас

Пристанище Бургас е българско пристанище и е утвърдено като основно за трансевропейската транспортна мрежа. Разположено в едноименния Бургаски залив в най-западната част на черноморско крайбрежие. Пристанището разполага общо с 19 корабни места с максимално допустимо газене от 12,3 m.

Пристанище Бургас е част от Пристанищен регион Бургас, който обхваща района от нос Емине до Резовска река и включва общо 8 (държавни и частни) пристанищни оператора.

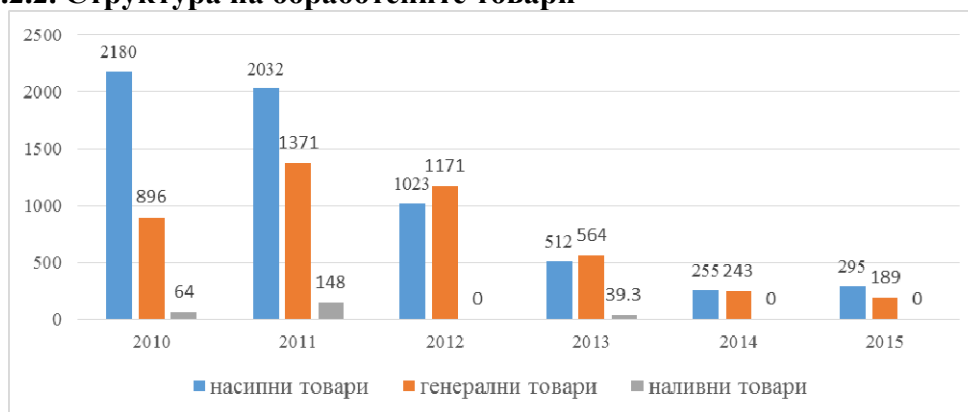
3.2.1. Обработени товари в пристанище Бургас

На фиг. 3.2.1 са показани обработените товари в „Пристанище Бургас“ ЕАД. През 2011 има най-голямо количество обработени товари в хил.тона. През периода 2012-2015 година има намаление на обработените товари.



Фиг. 3.2.1 Обработени товари в „Пристанище Бургас“ ЕАД
Източник: Министерството на финансите

3.2.2. Структура на обработените товари



Фиг. 3.2.2 Структура на обработените товари „Пристанище Бургас“ ЕАД
Източник: Министерството на финансите

На фиг. 3.2.2 са показани структурата на обработени товари-насипни, генерални и наливни във „Пристанище Бургас“ ЕАД. В насипните товари има намаление през периода 2010-2014 г.: през 2011 с 148 хил. тона; през 2012 с 1009 хил. тона; през 2013 с 511 хил. тона и през 2014 с 257 хил. тона. През 2015 се наблюдава увеличение в тях с 40 хил. Тона.

В генералните товари през 2011 има увеличение в товарите с 475 хил. тона. През периода 2011-2015 се наблюдава намаление.

В наливните товари има увеличение през 2011 спрямо 2010 с 84 хил. През 2014 и 2015 няма превозени наливни товари.

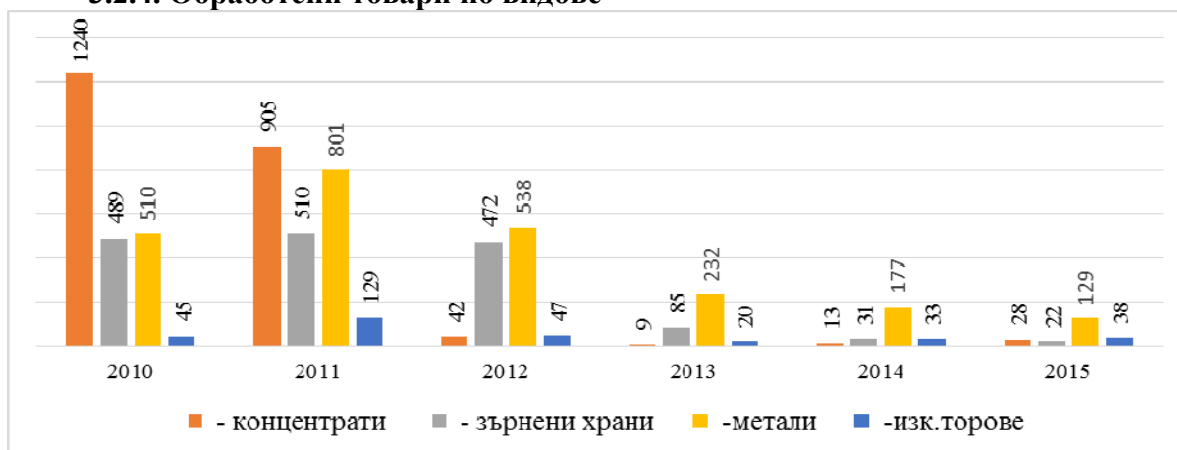
3.2.3. Обработени кораби



Фиг. 3.2.3 Обработени кораби в „Пристанище Бургас“ ЕАД
Източник: Министерството на финансите

На фиг. 3.2.3 са показани обработените кораби в „Пристанище Бургас“ ЕАД. Наблюдава се плавно намаляване на обработените чуждестранни кораби за периода 2011-2015 г. През 2010 до 2011 г. има увеличение в броя на пасажерите, а през 2014 спрямо 2015 – намаление. Обработените български кораби за 2015 са се увеличили с 16 спрямо 2014 г.

3.2.4. Обработени товари по видове



Фиг. 3.2.4 Обработени товари по видове в „Пристанище Бургас“ ЕАД

Източник: Министерството на финансите

На фиг. 3.2.4 са показани обработените товари по видове в „Пристанище Бургас“ ЕАД. От видовете товари най-много превозени има през 2010 и 2011 от концентратите. От металите най-много превозени има през 2010. Като цяло се наблюдава трайно намаляване в превозените товари за последните години.

Заклучение

Морския транспорт има важно място сред останалите видове транспорт в България, заради възможността за превоз на товари на дълги разстояния при сравнително ниски цени. Въз основа на направения обстоен анализ на дейността на представените пристанища и превозените товари може да се направи извода, че се наблюдава плавно покачване в обработените товари във Варна Запад, плавно намаление в товарите във Варна Изток и намаляване на обработените товари в Пристанище Бургас. Необходимо е да се помисли сериозно за поддържането и развитието на този вид транспорт в България.

Литература:

- [1] Интернет сайт на НСИ - www.nsi.bg
- [2] Интернет сайт на Министерството на финансите (информация относно ПМС 114 от 2010) <http://www.minfin.bg/bg/page/522>
- [3] Интернет сайт на “Пристанище Варна”- www.port-varna.bg
- [4] Интернет сайт на eurostat - <http://ec.europa.eu/eurostat>
- [5] Интернет сайта на реферати - www.referati.org
- [6] Стратегия за развитие на транспортната система на Република България до 2020 г.

ANALYSIS OF THE CONTEMPORARY STATE AND ASSESSMENT OF THE ACTIVITIES OF MARINE TRANSPORT IN BULGARIA

Mirela Mihaylova, Natali Mihaylova, Simona Dankova
mimi9210@abv.bg, natty_mz@abv.bg, simonnabee@abv.bg

University of Transport Todor Kableshkov
Sofia, 1574 Street "Geo Milev" №158
BULGARIA

Key words: *transport, analysis of statistical data about Varna and Burgas ports, tendencies for development*

Abstract: *The transport in the Bulgarian Republic is one of the main factors that affects the economics in the country. The marine transport has an important part in the transport complex in the country and it is used to deliver big cargos on long distances, which makes it a cheap, but slow transport mode. The main idea of the article is to review statistical data about all the cargos and exploitation environment in marine ports in Varna and Burgas, and also to examine the future tendencies in the development of the ports.*