

ОСНОВНИ ПРЕДПОСТАВКИ ЗА РАЗВИТИЕТО НА ВЪТРЕШНИЯ ВОДЕН ТРАНСПОРТ

Борислав Арnaudов
barnaudov@unwe.bg

*Университет за национално и световно стопанство
гр. София бул. 8-ми декември
БЪЛГАРИЯ*

Ключови думи: вътрешно-воден транспорт, устойчив транспорт, транспортна стратегия, транспортни разходи, екологичност

Резюме: Речното корабоплаване, заедно с автомобилния и железопътния транспорт е един от основните три вида сухопътен транспорт. Товарите които са транспортирани с кораби през вътрешно-водните пътища на ЕС (канални, реки и езера), между вътрешните пристанища и кейове представляват едва 6% от общият товарен обем. Целта на ЕС е пренасочване на една по-голяма част от товарния трафик от шосейната инфраструктура към по-екологични видове транспорт, включително на вътрешно-водния транспорт, тъй като има потенциални ползи от гледна точка на намаляване на разходите, намаляване на замърсяването и увеличаване на безопасността на транспорта.

В статията са посочени основните инфраструктурни затруднения и ключовите предпоставки за развитието на вътрешноводния транспорт в рамките на Европа. Посочени са тесните места при развитието на товарния транспорт по речния басейн Рейн-Майн-Дунав и насоките за подобряването им. Разгледана е и ефективността на финансираните от ЕС проекти свързани с транспорта по вътрешно водните пътища.

Състояние и особености на корабоплаването по река Дунав

Вътрешният воден транспорт е един от трите основни видове сухопътен транспорт в Европа. Най-международният по своя характер речен басейн в света е почти изцяло територия на Европейския съюз и преминава през 14 страни – държави-членки на ЕС, страни кандидатки за членство в ЕС, страни потенциални кандидатки и държави, които участват в европейската политика на съседство. Също така дунавският регион е родина на 115 млн. души (23% от населението на ЕС) и заема една пета от площта на ЕС. Това подчертава особеното значение и отговорността на региона на река Дунав, както и новите възможности за справяне със свързаните с него предизвикателства и оползотворяване на потенциала му. Макрорайонът на река Дунав предлага много добра възможност да се отвори пътя за икономически растеж, благосъстояние и сигурност.

При речното корабоплаване стоките се транспортират с кораби през вътрешните водни пътища, като например канали, реки и езера, между вътрешните пристанища и

кейове. Като целта на ЕС е пренасочване към по-екологични видове транспорт, един от които се явява вътрешният воден транспорт, тъй като има потенциални ползи от гледна точка на намаляване на разходите, намаляване на замърсяването и увеличаване на безопасността на транспорта. Стратегията за развитие на вътрешно-водния транспорт е главно насочена към премахване на инфраструктурните затруднения, като главна предпоставка за развитието му в рамките на Европа.

Вътрешно-водният транспорт е икономически по-изгоден в сравнение с железопътния и шосейния транспорт на база техния капацитет. Както се вижда от фигура 1 товарносимостта на плавателните съдове за вътрешно корабоплаване (конвой от четири лихтера-тласкачи) е еквивалентно на 280 товарни автомобили всеки с товароподемност 25 тона или на 175 железопътни вагона с товароподемност от 40 тона.



Фигура 1. Капацитетни възможности на различните видове транспорт:

Промяната в баланса между тези три вида транспорт би могло да допринесе за намаляване на транспортните разходи, вредните емисии и облекчаване на пътища (задръствания и пътно-транспортни произшествия).

В „Бялата книга“ се предвижда като обща цел изместването на трафика от автомобилните пътища към по-екологично чисти видове транспорт каквито са железопътния и вътрешно-водния транспорт (речен). Другите цели които са поставени в същата са обвързани с цифри – 30% от товарните превози на средно разстояние да се изместят от автомобилен към железопътния и воден транспорт до 2030г. Въпреки това, в „Бялата книга“ не се уточнява до каква степен речния транспорт ще допринесе за това. Насоките на TEN-T за 2010г., под формата на решение на ЕП и СЕ, са заложили целите до 2020г. да се завърши мрежата на TEN-T. Насоките на TEN-T за 2013г., под формата на наредба, бяха законово обвързващи за държавите членки и поставиха изискването за завършване на ядрото и допълващата част на мрежата до 2030г и 2050г. Единственият документ, който поставя количествени измерения на целите за речен транспорт е Дунавската стратегия, под формата на комуникация, идваща от ЕК, но тя има ограничен географски обхват. В нея се предвижда целево увеличение на товарния транспорт по основните реки в Европа с 20 % през 2020г., в сравнение с 2010г.

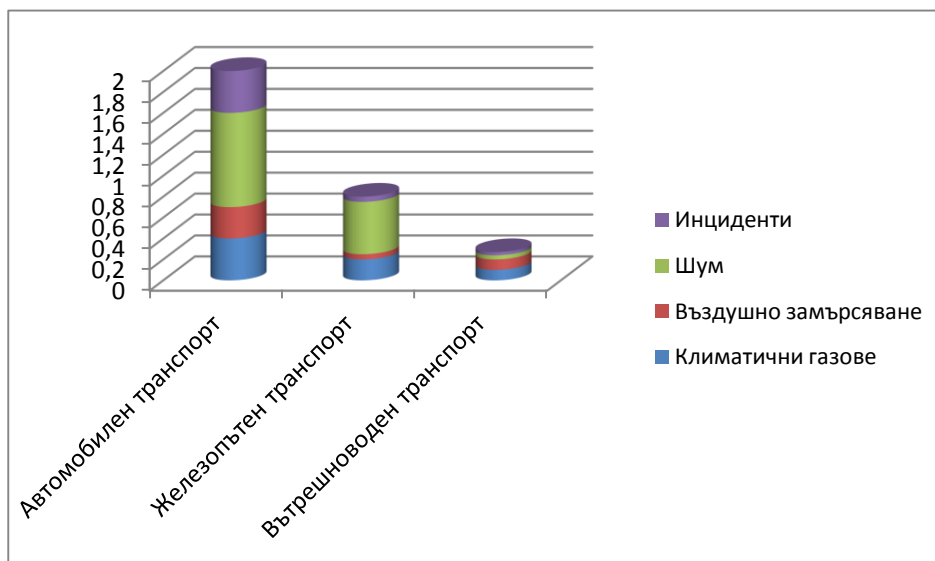
Основните предимства на речния транспорт са свързани с високата сигурност и безопасност при осъществяване на превозите на товари – може да превозва успешно товари на сравнително дълги разстояния при отсъствието на трафик и извън жилищни райони. Също така е изключително подходящ при транспортиране на обемни, масови,

насипни товари, превоз на контейнери и при извършване на Ро-Ро услуги. Речният транспорт се характеризира и с добра сигурност и надеждност – броят на регистрираните транспортни произшествия в речния транспорт е с около 60 пъти по-малък от този при автомобилния и 15 пъти по-малък в сравнение с железопътния транспорт. Себестойността на предлаганите речни товарни услуги е значително по-ниска от тази в автомобилния и железопътния транспорт – от 30% до 60% в зависимост от вида на товара и разстоянието на което се превоза товара. Друга характерна особеност на речния транспорт спрямо другите видове сухопътен транспорт е, че той се отличава с по-висока енергийна и екологична ефективност – разходите на гориво за единица превозна работа са в пъти по-малко, а отделените вредни емисии в околната среда при осъществяването на превозите са 10 пъти по-малко отколкото в автомобилния транспорт и 2 пъти по-малко отколкото в железопътния транспорт. И не на последно място речният транспорт се отличава с ниска степен на шумозамърсяване и предоставя отлични възможности за проследяване на превозваните товари, посредством използването на речни информационни услуги¹.

Графика 2 онагледява потенциалните предимства на речния транспорт в условията на външни разходи (цена на тонкм) и транспортен капацитет спрямо другите видове сухопътен транспорт.

Потенциални предимства на вътрешноводния транспорт в условията на външни разходи (евроцент на тон/км) и транспортен капацитет.

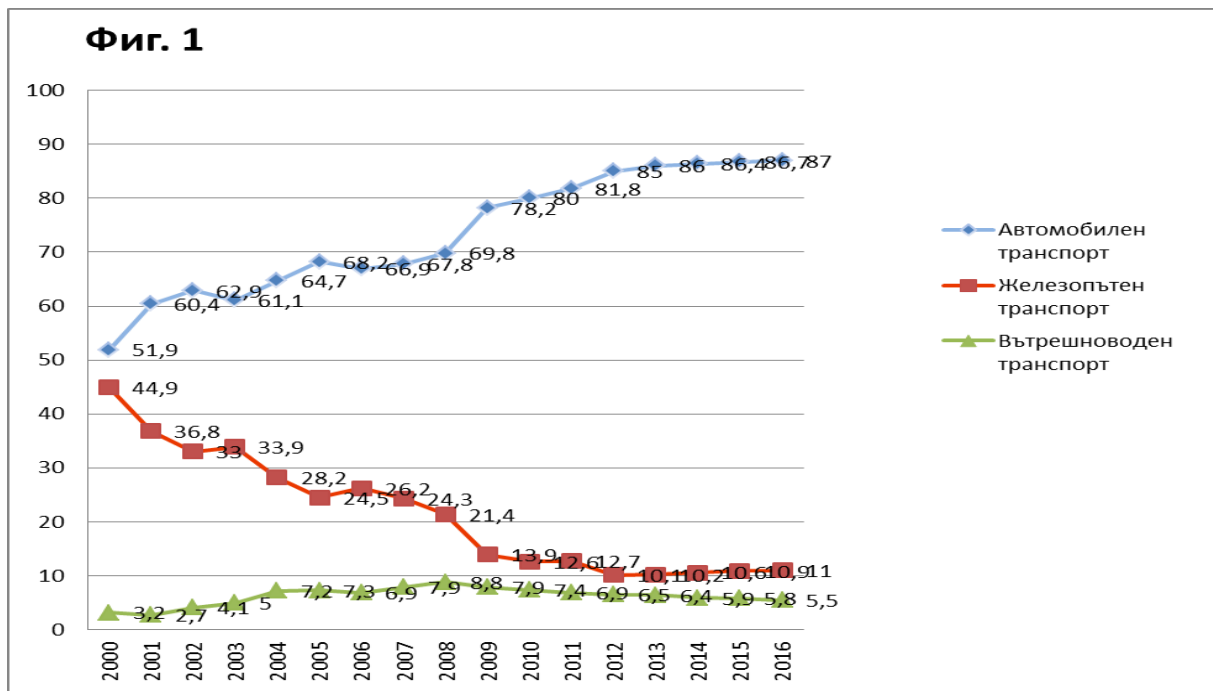
Графика 2



Както се вижда от графиката сумата на външните разходи за речен кораб е най-ниска. (стойностите са отчетени при превоз на насипни товари)

Независимо от изброените по-горе предимства, както се вижда от фиг.3 речният товарен транспорт има едва 6 % дял от общо превозените тонове товари и извършена превозна работа, което му отрежда четвърто място, след автомобилния, железопътния и морския.

¹ GIFT transport network proposals (WP 4 Activity 4.2)



Фиг. 3 Разпределение на товарните превози по видове транспорт (тонкм)

Необходимостта от пренасочване на превозите към по-устойчивият по-екологичен и по-сигурен речен транспорт, ще създаде възможност напълно да се използва неговия свободен капацитет и да се подобри привлекателността му за товародателите. Във връзка с това европейската и национална политика в областта на вътрешноводния транспорт е насочена, преди всичко, към подобряване на икономическата, енергийна и социална ефективност на товарните превози, както и на тяхната екологосъобразност. Приложението на информационни и комуникационни технологии, създаването на благоприятни условия на труд на екипажите и предоставянето на адекватна транспортна инфраструктура са сред основните задачи, които следва да се решат, за да се повиши пазарният дял и привлекателността на този вид транспорт. Създаването на международни организации и институции за защита интересите на речните оператори ще съдействат за популяризиране на конкурентните предимства на вътрешноводния транспорт и засилване на неговата роля при осъществяването на мултимодални и комбинирани превози.

Въпреки, че след 2001г ЕС инвестира в различни проекти в Чехия, Германия и Унгария и в проекти от Транс-европейската транспортна мрежа (TEN-T) и структурните фондове през програмния период 2007 – 2013г и вследствие на което трябваше да се пренасочи движението на товарите от шосейната инфраструктура към вътрешно-водните пътища, както и за подобряването на корабоплаването, целта не беше постигната. Между 2001 г., когато тази цел е била поставена и 2016 г. от когато датира последната статистическа информация, отрасловият дял на транспорта по вътрешните водни пътища не е нарастнал достатъчно и през годините варира около 6-те %. Именно затова трябва да се отговори на въпроса доколко са били ефективни инвестициите във вътрешноводен транспорт на ЕС и дали са били ефективно приложени.

Предизвикателства и приоритети пред макрорегиона на река Дунав

Мястото на вътрешноводният транспорт в европейската транспортна система се определя от икономическото развитие на Европа и от неговите технико-икономически предимства, които го отличават от автомобилния, железопътния и въздушен транспорт.

Много от предизвикателствата в региона, например изграждането на съвременна защита от наводнения или развитието на вътрешноводния транспорт, са твърде мащабни, за да могат да бъдат преодолени от една единствена държава, но и твърде специфични от гледна точка на общите правила на ЕС. Именно това налага изготвянето на европейска стратегия за развитието на региона, за да се засили сътрудничеството между съседните държави и региони. Пример за подобно сътрудничество вече е реалност в района на Балтийско море.

Сътрудничеството между всички дунавски държави за да е максимално ефективно е необходимо да бъде съсредоточено в четири основни стълба:

1. Мобилност – създаване на връзки в региона на река Дунав от гледна точка на възобновяемата енергия и насърчаване на дейностите в туризма и културата;
2. Опазване на околната среда – свързано е с качеството на водите, управление на рисковете за околната среда и опазване на биологичното разнообразие;
3. Конкурентоспособност – насърчаване на конкурентоспособността на предприятията, включително развитие на клъстери, както и инвестиране в хора и умения;
4. Сигурност – чрез заздравяване на върховенството на закона като условие за подобряване на структурите и капацитета за вземане на решения в частния и публичния сектор и чрез борбата срещу трафика на хора, контрабандата на стоки, корупцията, организираната престъпност и тежките престъпления, както и срещу трансграничните черни пазари.

По този начин европейската политика на сближаване би взела под внимание новия макрорегион на река Дунав и би дала възможност за сътрудничества в едно общо пространство. Това би позволило:

- потенциалът на региона да се използва по-ефективно, особено в стратегическите политически области инфраструктура, водни пътища, енергетика, иновации, опазване на околната среда и защита от наводнения, както и в устойчивата икономика;
- общият икономически и научен потенциал да се оползотворява целенасочено, устойчиво и ефикасно;
- да се гарантира трансферът на иновации между дунавските региони;
- да се засилят синергиите както в рамките на сътрудничеството между националното, регионалното и местното равнище, така и междуотраслово между отделните политики и да се повиши функционалността и ефективността на това пространство, а по този начин и на ЕС;
- регионът на река Дунав в цялостното му природно, културно и историческо измерение да бъде възприеман като единно пространство в рамките на Европа.

Целта на стратегията е средствата които се отделят от бюджета на ЕС за развитие на дунавския регион да допринесат за по-ефективно увеличаване на отрасловия дял на този вид транспорт и да помогне за подобряване на условията за корабоплаване. Основните приоритети са свързани с увеличаване на товарния трафик по река Дунав; изграждане на връзки между северните и южните държави в съчетание със създаване на ефективни терминали на пристанищата и използването им на принципа на мултимодалност и оперативна съвместимост.

За съжаление въпреки финансирането от бюджета на ЕС за пренасочване на движението на стоките по вода, като цяло делът на вътрешноводния транспорт не се увеличи значително през последните 15 години. Стратегиите за развитие на щадящия околната среда воден транспорт не бяха ефективно приложени, тъй като целта на политиката на пренасочване на транспорта на стоки от шосейни пътища по

вътрешноводни пътища не е постигната и общите условия за корабоплаване не са се подобрили, както не се увеличи обема на трафика по Дунавския регион. За подобряване развитието на вътрешноводния транспорт се изисква значителна координация между държавите-членки и че, както и за други по-големи инфраструктурни проекти, политически и екологични съображения могат да засегнат изпълнението на вътрешните проектни пътища. Основно неуспехът за подобряване на модалността и общите условия за плавателност се дължи на много ограниченият брой проекти, предложени и изпълнени от държавите-членки, както и на факта, че често изпълняваните проекти не са най-важните от гледна точка на отстраняването на тесните места.

Именно за това с цел подобряване ефективността на финансирането от ЕС на транспорта по вътрешните водни пътища, и за да се осигури по-добра производителност на проекта е необходимо държавите-членки да приоритизират проекти по вътрешни водни пътища, които са по основните трансевропейски коридори, реки или речни сегменти и които осигуряват най-големите и най-непосредствените ползи за подобряване на транспорта по вътрешните водни пътища. Финансирането следва да съсредоточи към тези проекти, които са най-подходящи за транспорта по вътрешните водни пътища, и за които вече има разширени планове, които да елиминират близките затруднения при подбора на проектни предложения за финансиране.

Друг проблем е, че при разработването на стратегиите на ЕС липсват някои важни анализи – не се идентифицират като цяло ползите от вътрешното корабоплаване по различните транспортни коридори и не се оценява степента, до която вътрешноводния транспорт може да допринесе за постигането на целта свързана с пренасочване на движението от пътищата, за да се щади околната среда. Некоординираният и различен подход на Дунавските държави дава различни нива на приоритет на този вид транспорт, което е довело до неефективното му развитие. В някои държави вътрешноводния транспорт играе значителна роля в транспортния микс като по този начин му отдават по-голямо внимание, докато останалите държави, очакват по-малко преки ползи и дават значително по-нисък приоритет на развитието му.

За по-добро бъдещо развитие на вътрешноводния товарен транспорт, както и с оглед постигане на по-добра координация между дунавските държави следва да се извърши по задълбочен анализ на потенциалния пазар и ползите от вътрешното корабоплаване по различни речни сегменти, както и да се координират действията между различните държави за изпълнението на основната TEN - Т мрежа като се вземе предвид техния потенциал за развитие на транспортните коридори на вътрешните водни пътища за превоз на товари.

ЛИТЕРАТУРА:

- [1.] Стратегия на Европейския съюз за региона на река Дунав
- [2.] Inland waterway transport in Europe: No significant improvements in modal share and navigability conditions since 2008
- [3.] http://ec.europa.eu/represent_en
- [4.] <http://bookshop.europa.eu>
- [5.] <http://eca.europa.eu>

MAIN PREREQUISITES FOR DEVELOPMENT OF INLAND WATERWAY TRANSPORT

Borislav Arnaudov
barnaudov@unwe.bg

University of National and World Economy (UNWE)
Department of Economics of Transport
BULGARIA

Key words: *inland waterway transport, sustainable transport, transport strategy, transport costs, ecology*

Abstract: *River shipping, together with road and rail transport, is one of the main three types of inland transportation. Cargoes transported by ships across EU inland waterways (canals, rivers and lakes), between inland ports and quays represent for only 6% of the total freight volume. The aim of the EU is redirection of a larger part of freight traffic from road infrastructure to ecological modes of transport, including inland waterway transport, as there are potential benefits in terms of cost reduction, pollution reduction and increasing transport safety.*

The main infrastructure difficulties and key prerequisites of the development of inland water transport within Europe are pointed out in the article. There are also pointed out the main problems in the development of freight transport on the Rhine-Main-Danube basin and guidelines for improving them.