



---

## **ЗНАЧЕНИЕТО НА КОМБИНИРАНИЯ ТРАНСПОРТ ЗА РАЗВИТИЕТО НА ТРАНСПОРТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА В БЪЛГАРИЯ**

**Мира Зафирова**  
[Mira\\_zafirova@abv.bg](mailto:Mira_zafirova@abv.bg)

**ВТУ"Т.Каблешков",  
София, ул."Г. Милев" №158,  
БЪЛГАРИЯ**

***Ключови думи:** комбиниран транспорт, железопътната инфраструктура, мениджмънт, маркетинг*

***Резюме:** Обществено-икономическите промени в България през 1989 г доведоха до преструктурирането на икономика на държавата. В резултат на пазара се появиха много нови фирми на мястото на бившите стопански обекти, което доведе до раздробяване на производствените мощности на редица предприятия. Автомобилният транспорт се оказа по подходящ за превоз на малки обеми. Железопътният транспорт, като основен конкурент на автомобилния претърпя значителни загуби- намаляване на превозваните обеми, съответно намаляване на приходи от инфраструктурни такси за железопътната инфраструктура.*

*Приемането на България в ЕС, както и географското положение на страната са фактори, които налагат развитие на транспортната инфраструктура в страната, въпреки резултатите от обществено-икономическите промени в България след 1989г.*

*Транспортът и съобщенията генерират 11,7% от брутната добавена стойност на страната и осигуряват пряка заетост на над 138 000 души.*

*В разработените оперативна програма „Транспор 2007-2013“ (ОПТТИ 2007-2013) и оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ (ОПТТИ 2014-2020) в последните години се отделя внимание на развитието на комбинирания транспорт.*

*В представения доклад се анализира значението на комбинирания и контейнерния превоз за развитието на транспортната инфраструктура на страната.*

### **УВОД**

Основната стратегическа цел на разработените оперативна програма „Транспорт 2007-2013“ (ОПТТИ 2007-2013) и оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ (ОПТТИ 2014-2020) е създаване на конкурентоспособна и привлекателна транспортна инфраструктура на територията на България.

За българската икономика е изключително важно развитието на транспортния сектор, тъй като транспортът и съобщенията генерират 11,7% от брутната добавена стойност на страната и осигуряват пряка заетост на над 138 000 души. От друга страна тенденцията за глобализация на световната икономика се очаква да продължи и България трябва да е готова да посрещне това предизвикателство и да се възползва от нарастващите възможности. Транзитните превози между ЕС и Азия ще се развиват при всички случаи и страната ни следва да привлече значителен дял от тях.

За постигане на оперативна съвместимост на транспортната мрежа на Република България с европейската за постигане на интермодални превози, е наложително модернизирането на транспортната инфраструктура по основните направления и изграждане на специализирани терминали за комбинирани превози [3].

Целта на представения доклад е да се анализира значението на комбинирания транспорт в развитието на транспортната инфраструктура на страната.

### ***ИЗЛОЖЕНИЕ***

В ОП „Транспорт“ 2007-2013 и оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ (ОПТТИ 2014-2020) се акцентира на развитието на добра автомобилна и жп инфраструктура на територията на страната. [1],[2]. През територията на България преминават Общоевропейските коридори - IV, VII, VIII, IX и X. За целта са набелязани приоритетните обекти от транспортната инфраструктура в различни направления [5], [6], [7].

Обществено-икономическите промени в страната доведоха до раздробяване на производството, което е предпоставка за превоз на по-малки обеми товари, извършването на претоварни услуги, които са съществена част в интермодалните вериги.

Присъединяването на България и Румъния към ЕС, подобряване на политическия климат със съседните държави също дават положителен принос в търговските контакти между съседните държави.

За да бъде полезна изградената инфраструктура на следващ етап възниква необходимостта от повишаване качеството на комбинирания транспортни услуги. Причините за това са много - все по-голямото натоварване на автомагистралите в резултат на увеличаващите се превози, замърсяване на околната среда, надеждността на жп транспорта при различните атмосферни условия и др. [3]. Комбинираният и контейнерните превози създават възможност за осъществяване на пълна логистична схема за доставка „от врата до врата“ и „точно на време“, което се явява и едно от основните желания на клиентите. Пакетният подход представлява формирането на продукт, в състава на който са включени различни услуги, свързани с основната дейност и множество второстепенни услуги, допълващи основната, но водещи до качествено изменен- допълнен, адаптиран към потребностите на клиента и пазарната среда продукт. Добрите условия на терминалите съчетани с добре разработената транспортна логистика са ключови фактори за осигуряване на устойчива мобилност в Европа [3].

Основните насоки за бъдещето развитие на интермодалната транспортна система и повишаването на качеството на товарните услуги в България са изложени в „Стратегия за интегриране на българската железопътна инфраструктура в европейската мрежа за интермодален транспорт“, разработена от гръцката консултанска фирма PLANET. [3].

За България съществуват потенциални възможности за развитие на комбинираният превози, систематизирани вследствие направените изводи:

- ✓ Основните маршрути за вътрешни и международни контейнерни превози съвпадат с направленията на българските участъци, включени в AGTC и Общоевропейските коридори- IV, VII, VIII, IX и X;
- ✓ Съществува регулярен и устойчив трафик на ТИР автомобили от България и страни от Близкия изток към Европа, който позволява организирането на международни комбинирани превози на унифицирани транспортни единици, регламентиран срок на доставка;
- ✓ Не съществуват лимитиращи габаритни ограничения, свързани с тунели, мостове и др. при използване на походящ подвижен състав.

Според анализа на комбинираните транспортни услуги на територията на страната, направени в документацията на ОП „Транспорт“ състоянието им не е добро. Основната материално-техническа база за осъществяване на вътрешни и международни контейнерни превози е изградена през 70-те и 80-те години на миналия век.

Специализираните контейнерни терминали във вътрешността на страната и на черноморското крайбрежие са:

- ✓ железопътни контейнерни терминали в гарите София-товарна, Пловдив - Филипово, Димитровград-Север, Стара Загора, Горна Оряховица (Честово-товарна), Плевен-Запад и Враца (на последните три терминала порталните кранове са спрени от експлоатация);
- ✓ специализирани контейнерни терминали в морските пристанища Варна-Изток, Варна-Запад и Бургас.

Фериботният комплекс Варна е построен през 1978 г. на южния бряг на Белославското езеро и е с възможността за превоз на автомобили с корабите, обслужващи линията Варна - Иличевск - Потти/Батуми, е част от трасето на европейски път Е-70 - Ла Коруня (Испания) - Потти (Гърция). Връзката с железопътната мрежа на България се осъществява чрез гарите Синдел - разпределителна и Разделна[3]. Железопътният фериботен терминал осъществява директна железопътна връзка между Европа и държавите от Централна и Средна Азия.

Фериботен терминал Варна има възможност за:

- ✓ натоварване и разтоварване на автомобили и вагони на собствен ход;
- ✓ претоварване, натоварване и разтоварване на вагони по различни технологии: вагон-вагон; автомобил-вагон; рампа-вагон; вагон-рампа;
- ✓ обработване на превозните документи;
- ✓ съхраняване на товари в склад;
- ✓ ремонт на вагони и талиги.

В Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ (ОПТТИ 2014-2020) са набелязани значителни мерки за увеличаване на използването на интермодалния транспорт, чрез подобряване на капацитета за обработка на товарите и подобряване на достъп до пътнически транспорт в ключови гари [2] :

А).Посредством изграждането на интермодални товарни терминали се създават условия за интегриране на различни видове транспорт и ефективното им използване в обща единна транспортна верига:

- ✓ Изграждането на интермодален товарен терминал в гр. Русе ще помогне за оптимално съчетаване и интегриране на различните видове транспорт (вътрешно-воден, железопътен и автомобилен). Железопътната гара Русе е свързана с голямото черноморско пристанище Варна (специализираните

- контейнерни терминали на морските пристанища - „Варна – Изток“ и „Варна – Запад“), посредством железопътна линия Русе – Варна;
- ✓ интермодален терминал „Металимпекс“, Стара Загора предлага интегриране на доставки по системата „шосе – железница“;
  - ✓ новоизграденият интермодален терминал в края на 2016 г. на железопътна гара „Тодор Каблешков“ в Пловдив все още не функционира с пълния си капацитет.

Б). Подобряване на интермодалността на пътниците чрез връзка на гаровите комплекси с другите видове транспорт – метро /автобусен/ въздушен, както и чрез комуникационно решение за транспортните и пешеходни връзки на гаровия комплекс. Подобряване състоянието на гаровите сгради и съоръженията, телекомуникационната мрежа откриват и нови възможности за извършването на други търговски дейности с цел генериране на печалба и подобряване на социално-икономическото развитие в района.

- ✓ предвидено е да се финансира по ОПТТИ реконструкцията на гаровите комплекси в Стара Загора, Нова Загора и Чирпан;
- ✓ изграждането на трети метро- диаметър. Метрото в София осигурява интермодална връзка между националната железопътна мрежа (метро-станция „Централна ж.п. гара“ и метро-станция „Искърско шосе“) с пътническата авиационна система (метро-станция „Летище София“), както и връзки с трамвайната и автобусна мрежа.

В). Планира се използването на техническа помощ за подготовката /завършване на подготовката на инвестиционни проекти за развитие на интермодалния транспорт.

- ✓ внедряване на модернизирана инфраструктура за управление на трафика;
- ✓ одобряване на безопасността и сигурността на транспорта;
- ✓ логистична подкрепа при избор на транспорт

За осъществяването на комбинирания транспорт в *технологичен аспект* между видовете транспорт при превозите на товари е необходимо [4]:

- ✓ разработване в транспортните възли на технологии, координиращи работата на различните видове транспорт. В транспортните възли се извършва претоварване на товарите от един на друг вид транспорт, обслужване на транспортните потоци, организация на маршрутните влакове от мястото на натоварване, ремонт и комплексно обслужване на подвижния състав и др.
- ✓ прилагане на т. нар. безпретоварни превози на основата на внедряването на контейнеризация на товарите
- ✓ осигуряване на своевременна и надеждна информация за работата взаимодействащите видове транспорт и др.

За осъществяването на комбинирания транспорт в *организационен и управленски аспект* между видовете транспорт при превозите на товари е необходимо [4]:

- ✓ съгласуване на времето за пристигане във възела на подвижния състав на различните видове транспорт, изхождайки от направленията на превозите,
- ✓ съгласуване на вида на товарите, типа на транспортните средства и техните технико-експлоатационни характеристики.

Основните предимства на комбинираните и контейнерни превози могат да се разглеждат в няколко направления:

- ✓ съкращаване на сроковете за доставка на товарите;
- ✓ намаляване на маневрената, товаро-разтоварна работа;
- ✓ намалява се продължителността на престойте им;
- ✓ намаляване на времето за обработка на товарите;
- ✓ осигуряване на условия за своевременно и ефективно регулиране на подаването на транспортните средства на основата на предварително обявените срокове за обработка в транспортния възел.

## **ЗАКЛЮЧЕНИЕ:**

Основната стратегическа цел на разработените оперативна програма „Транспор 2007-2013“ (ОПТТИ 2007-2013) и оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ (ОПТТИ 2014-2020) е създаване на конкурентоспособна и привлекателна транспортна инфраструктура на територията на Република България.

Съчетанието от Европейска политика, подкрепяща развитието и функционалното географско разположение на страната ни са съществени фактори в осъществяване на заложените задачи в оперативните програми.

Развитият комбинираните и контейнерни превози би допринесло за създаване на добра пазарна ситуация, за привличане на международен трафик през страната и увеличаване на относителния дял на транспорта в икономиката на страната. За тази цел е необходимо както разработването на стратегия за развитие на интермодалния транспорт, така и реализирането и.

## **ЛИТЕРАТУРА:**

- [1] Оперативна програма „Транспорт“ 2007-2013 г.;
- [2] Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 г.;
- [3] Вълков Р. „Железопътна инфраструктура на Република България –начало, развитие, състояние и перспективи“-монография, 2012;
- [4] Вълков Р. , Р. Русинов, „Терминал за комбинирани превози при гара Драгоман“, Научно-техническа конференция “Състояние и развитие на комбинираните превози в България и взаимодействие между видовете транспорт, НТСТ, С, 2010, с.13;
- [5] Нейкова Ж. „Противопожарно водоснабдяване на ж.п. тунел „Владая“, Сб.докл. VIII-ма научна конференция с международно участие „Гражданската безопасност 2017“, стр. 190-195, Издателство на Академията на МВР;
- [6] Иванова М .Н.Бабунска-Иванова ,“Изпълнение на националните железопътни проекти – част от трансевропейската транспортна мрежа“, сп “Механика Транспорт Комуникации”: том 10, брой 3/3, 2014 г.№ 1062;
- [7] Костова Ст. „The technical methods for building of Sofia-metropolitan“, XVIII, International Scientific-expert Conference on Railways RAILCON '18, Niš, Serbia

# THE IMPORTANCE OF COMBINED TRANSPORT THE DEVELOPMENT OF TRANSPORT INFRASTRUCTURE IN BULGARIA

Mira Zafirova  
[Mira\\_zafirova@abv.bg](mailto:Mira_zafirova@abv.bg)

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

***Key words:** combined transport, transport infrastructure, management*

***Abstract:** The socio-economic changes in Bulgaria in 1989 led to the restructuring of the economy of the state. As a result of the market many new companies appeared on the site of the former economic sites, which led to the fragmentation of the production capacities of a number of enterprises. Road transport proved to be suitable for transporting small volumes. The railroad transport, as the main competitor of the car, suffered considerable losses - reduction of the volumes transported, respectively reduction of revenues from infrastructural charges for the railway infrastructure*

*The accession of Bulgaria to the EU as well as the geographic situation of the country are factors that require the development of the transport infrastructure in the country despite the social and economic changes in Bulgaria after 1989.*

*Transport and communications generate 11.7% of the gross value added of the country and provide direct employment to over 138,000 people.*

*The development of the Operational Program "Transport 2007-2013" (OPTT 2007-2013) and the Operational Program "Transport and Transport Infrastructure" (OPTTI 2014-2020) in the last years is focused on the development of combined transport. The presented report analyzes the importance of combined transport in the development of the country's transport infrastructure.*