

КОНКУРЕНТНОСПОСОБНОСТ НА ТРАНСПОРТНИТЕ ПОТОЦИ НА БАЛКАНИТЕ И РАЗВИТИЕ НА БИЗНЕС МОДЕЛИТЕ В ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ

Васко Василев, Ангелина Миликина, Елица Благоева
vvasilev@vtu.bg, amilikina@gmail.com, eli.blagoeva@gmail.com

Висше транспортно училище "Тодор Каблешков"
1574, София, ул. "Гео Милев" 158,
РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

Ключови думи: транспорт, транспортни коридори, стратегически предимства, инегрирано развитие, конкурентноспособност

Резюме: Динамиката на транспортните процеси на Балканите през последните 10 години доведе до значителни промени, както в структурата на регионалния транспортен пазар, така и в стратегическата ориентация на различните видове транспорт. Това налага необходимостта да се обърне сериозно внимание на стратегическия анализ на страната. Конкурентни държави в нарастването на трафика на европейския континент са държавите от Балканския полуостров - България, Гърция, Северна Македония, Сърбия, Турция, Румъния. При определянето на транспортната политика в балканските страни са важни техните стратегически идеи, концепции и визии. Те уточняват основните цели във времето, структурите на транспортните системи, както и количествените и качествени параметри на очакваните резултати от транспортната дейност. Погледнато от гледна точка на отделните страни, тези параметри са все още широки, обикновено минимални (осигуряващи нормално възпроизвеждане) и максимални като оптимистична граница на успеха. Важно условие за интеграцията на транспортните системи на балканските страни в единната транспортна система на ЕС е тяхното устойчиво иновационно и инфраструктурно развитие с приблизително еднакви темпове. Това не изключва елемента на конкуренция, но в същото време е важен фактор за ефективността на транспортните услуги в ЕС като цяло.

Динамиката на транспортните процеси на балканите през последните 10 години, доведе до съществени изменения, както в структурата на регионалния транспортен пазар, така и в стратегическата ориентация на отделните видове транспорт. Това налага необходимостта от сериозен стратегически анализ на основни конкурентни страни при зараждането на транспортните потоци на Европейския континенти в частност на Балканския полуостров - България, Гърция, Северна Македония, Сърбия, Турция, Румъния.

При определянето на развитието на транспорта на страните от Балканите важно значение имат техните стратегически идеи, концепции и визии. Чрез тях се конкретизират основните цели във времето, структурите на транспортните системи, както и количествените и качествените параметри на очакваните резултати от транспортната дейност. Разгледани от позициите на отделните страни тези параметри все още са в широки граници, обикновено минимум (осигуряващ нормалното възпроизводство) и максимум като оптимистична граница на успеха. Важно условие за интеграцията на транспортните системи на страните от Балканите в единната транспортна система на ЕС има тяхното устойчиво иновативно и инфраструктурно развитие с приблизително еднакви темпове. Това не изключва елемента „конкуренция”, но в същото време е важен фактор за ефективността на транспортните услуги в ЕС като цяло.

Важно значение за постигането на тази генерална цел има постигането на единна визия за стратегическите перспективи на транспортните пътища, структурата на транспортните организации по видове транспорт, характер на транспортните услуги и на тази база разпределението на транспортните потоци и инвестициите в транспортната инфраструктура в региона. Постигането на тази единна концепция има важно значение и за формирането на транспортната и инвестиционната политика на ЕС относно страните от Балканския регион. Формирането на единна стратегическа визия е сложна научна задача, която може да се реши от международен екип с финансовата и методическа подкрепа на ЕС.

При разработването на първоначалната стратегическа визия е необходимо да се спазват основните научни и методически принципи за разработване стратегии. В съответствие със спецификата на конкретният проблем считаме че трябва да се акцентира и на следните основни принципи:

- Предварително съгласуване на стратегическите цели за развитието на транспорта;
- Транспортът на Балканите да се анализира като единната система и съответно като част от транспортната система на ЕС;
- Да се отчита единство на транспортните връзки между всички страни, както и интегриращата роля на социалните и пазарните форми на взаимодействие;
- Да се осигури единство на темповете за иновативно развитие чрез „цялостна концепция за системната същност на иновациите, която да включва осигуряването на необходимите иновационни проекти” и инвестициите за тях.
- За да се пристъпи към формиране на стратегическата визия е необходим предварителен анализ на съществуващата ситуация и представяне на някои предварителни виждания за решение на основните проблеми

През последните години, инвестициите в транспортни пътища в тези страни нарастват с различни темпове. От север в **Румъния** с много добри темпове модернизира инфраструктурата си в направлението Констанца – Букурещ – Арад – Унгарска граница. На изток, чрез Черно море се осъществява връзка с Русия, Кавказ и Близкия и Среден Изток, а от запад, с развитата мрежа на Централна и Западна Европа. Това трасе, поема вече голяма част от транспортния трафик Изток – Запад в региона.

Последните 25 години в пристанище Констанца са инвестирани над 1,5 млрд. долара, което води до нарастване на товарооборота 10 пъти до 57 млн. тона годишно. Това е три пъти повече от Бургас и Варна взети заедно.

В **Сърбия** се изгражда усилено транспортната инфраструктура в посока Македония и Гърция, като автомобилната магистрала през 2019 година е завършена. Така практически се реализира Коридор 10 по цялата му дължина и трасето на Коридор 4 през България (Видин – София – Солун) в голяма степен се обезмисля. За

железопътната линия Гърция – Македония – Сърбия – Унгария, също има подписано споразумение между страните и Китай, който заедно с Русия осигурява инвестициите.

Гърция, със средства на Европейския съюз построи магистрала Егнатия Одос от Игуменица до Ипсала. Магистралният път е с дължина 670 км. и е изцяло алтернативен маршрут на паневропейски транспортен коридор 8, с така наречения нов албански път.

Всичко, казано до тук ще доведе до ускоряване и подобряване на качеството на транспортната работа в региона, като за това значително допринася едно придобиване, реализирано през 2016 година. Китайската компания Cosco Shipping придоби 67% от акциите на РРА след международен търг. Преди това, филиалът на китайската компания - Pireeus Container Terminal (PCT), управляваше контейнерните терминали на пристанището от 2009 г. насам. През 2018 година общият обем на преводения товар е достигнал 4,9 милиона TEU или с 18,4% повече в сравнение с предходната година. И с цели 700% над обема през 2009 година - годината, в която Cosco започна на оперира Терминал 2 на пристанището. През 2016 година китайският лидер успя да купи близо 70% от целия порт. Според новият план там ще бъде изграден нов четвърти терминал за контейнери и търговски център. Четвъртият терминал ще има капацитет от 2,8 милиона TEU (това е мерна единица, равняваща се на обема товар, който се превозва в един стандартен контейнер). Това ще увеличи общия капацитет на Пирея до над 10 милиона TEU до 2022 година. В случай, че капацитетът на Пирея достигне 10 милиона TEU, то тя има шанс да се превърне в третият най-голям порт в Европа след Ротердам и Антверпен.

Турция също развива с изключително бързи темпове своята инфраструктура. В последните 10 години в развитието на железопътния транспорт са вложени повече от 50 милиарда долара. Железопътните връзки на Турция с Европа са две: през България и през Северна Гърция, като през Турция и Гърция се предвижда изграждане и на железопътна магистрала Вия Егнатия от Одрин до Солун. За дейностите в отсечката Александрупулис Солун има осигурено финансиране. В европейската част на Турция са изградени две много важни за региона и за България автомобилни трасета: магистралата от Капъкуле до Истанбул и Анкара и скоростният път от българската граница през Къркларели до магистралата Одрин – Истанбул. Близо до Истанбул, е изградено най-голямото летище в света, което се планира да поема 150 милиона пътника годишно. Това ще доведе до съществени промени в карта на важните трансферни летища и ще повлияе на развитието на инфраструктурата в доста голям териториален обхват. Балканския регион, все още няма готовност за това предизвикателство.

Описаните основни направления за развитие на транспортните пътища на Балканите са добра основа да погледнем и към Европейските инфраструктурни проекти, които засягат този регион. **Коридор 4** се изгражда в частта София – българо-гръцка граница с изграждането на автомагистрала Струма. В Северозападна България (София – Враца – Видин) стои на идеи евентуално за скоростен път. Румъния няма никакви намерения на този етап за развитие на връзката Калафат – Турну Северин – Тимишоара.

В същото време трасето Солун – Скопие – Белград – Будапеща (едно от е завършено с изцяло магистрален профил. Това трасе е по-късо с 250 км. от Солун - София – Тимишоара – Будапеща.

Коридор 8 все още си остава на равнище геополитическо говорене. **Коридор 10** (частта му Белград – София – Истанбул) е единственият коридор през територията на България, който има шанс да бъде завършен в обозримо бъдеще в цялата си дължина.

Въз основа на Европейската транспортна политика, може да се каже, че железопътния транспорт е най-перспективния вид транспорт. За съжаление,

съществуват множество фактори, които влияят негативно върху развитието на железопътните транспортни пътища в региона, както от гледна точка на инфраструктурното строителство, така и от гледна точка на експлоатационния процес.

На първо място тук, може да се отбележи **липсата на политика на управление на транзита** при всички държави . Много често международните влакове нямат приоритет при разпределението на влаковете маршрути, като отделните национални органи, могат да дадат приоритет на националните влакове пред международните. Разбира се в отделните държави този фактор се проявява с различна сила, но влияе негативно върху развитието на железопътния транспорт в региона, от гледна точка конкуренцията с останалите видове транспорт.

На второ място са **ненужните или несъвместими гранични влакови инспекции**. Този режим значително може да се подобри с въвеждането на т.нар. «обща гранични гари», където ще бъде спестено голяма част от времето.

Съществен негативен фактор е и **липсата на оперативна съвместимост**, при все че се работи в тази посока. Това довежда до много затруднения, като най-същественото е смяната на локомотива и локомотивните машинисти на всяка граница.

Съществуват сериозни недостатъци и в организацията на информационните потоци. Степента на дигитализация на процесите е изключително ниска, но и съществуващите информационни системи се използват твърде ограничено. Това затруднява комуникацията между железопътните оператори и съответните управители на инфраструктура, а така също и между железопътните власти и другите гранични и митнически служби.

Всичко това води до дисбаланс между времето за пътуване по отделните транспортни направления и създава напрежение в транспортните потоци. Поради особеното значение за България ние тук ще се спрем преди всичко на съпоставката между Коридор 10 и Коридор 4, които са основен стратегически елемент в направлението юг-север.

Особеностите на пазара налагат въвеждането на нови технологии за оптимизиране на операциите и по-добро използване на интермодален транспорт (ITS, ERTMS, RIS, VTMS и внедряване на софтуерни решения, които да позволят повишена интермодалност и устойчиво развитие на транспорта. Сегашно ефективно ниво на внедряването е трудно да бъде точно оценено. Основните инвестиционни направления са свързани с:

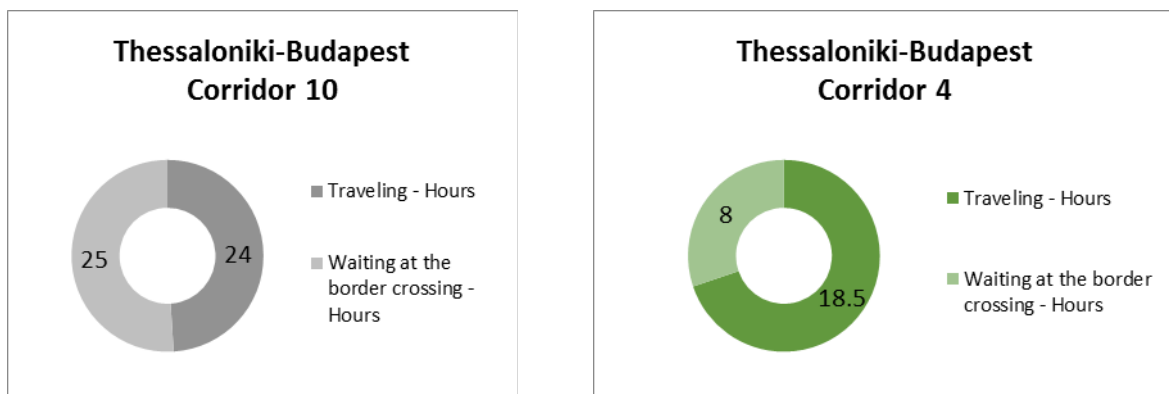
- GPS проследяване на локомотиви и софтуер за планиране на разписанията, като се дава приоритет на входящия товарен трафик;
- подобряване на комуникацията за осигуряване на наличност на локомотиви и машинисти на границата (предназначени за намаляване на ½ време за изчакване на границата);
- въвеждане на едно гише (т.е. всички гранични производства не трябва да се повтарят), което предполага оптимизация на процедурата за преминаване на граница;
- извършване на персонализирани формалности в началния и крайния пункт, ако е възможно. Всички тези усилия са предназначени да съкратят времето за пътуване, при съществуващите технически условия.

По отделните транспортни коридори се наблюдава изключително висок риск, че огромния размер на инвестициите, реализирани и договорени за тези два железопътни коридора, не могат да бъдат възстановени през следващите години и това ще има пряко влияние върху държавните бюджети на страните.



Фигура 1. Страни от Югоизточна Европа и железопътни коридори 10, 4 и 8

Настоящата конкурентоспособност на услугите по тези два коридора може да се илюстрира най-добре, когато се разгледа времето за пътуване на влаковете. Закъснението на влаковете по граничните операции и времето за транзит за двата коридора е посочено по-долу (според данните, налични в проекта CREAM)¹



Фигура 2. Основни индикатори за времето за пътуване за коридори 10 и 4

¹ HaCon Ingenieuresellschaft GmbH - Проектът CREAM - Технически и оперативни иновации, реализирани на европейски железопътен коридор за товарен превоз, юли 2012 г.

За съжаление, казаното до тук не ни дава основание да твърдим, че България има някакви стратегически предимства пред останалите страни в региона. За да можем да запазим някакви позиции е необходимо много работа. На първо място жизнено важно не само за България, но и за целия регион е четирите основни вида транспортна инфраструктура разглеждат комплексно и да се развиват координирано. Всеки отделен елемент задължително трябва да се проектира и изгражда в тази част на Югоизточна Европа с мисъл и стратегия за комплексност, за приоритети, за стратегически цели и интереси, за стимулиране на конкретни развития (териториални, икономически, социални и т.н.).

Наред със всичко трябва да се засили участието на интермодалния и мултимодалния транспорт, като фактор за ефективност и екологосъобразност. Може да бъдат формулирани «три реални политики за Балканите.

- Определяне и приемане на общи стратегически и политически цели за жп транспорта в района, като затова се подготви и приеме общ регионален план „Зелен транспорт”.

- Осъществяване на единни проекти за изграждане на ефективна инфраструктура, чрез финансово осигуряване и публично-частно партньорство.

- Подпомагане на всички процеси, свързани с добра обвързаност, с регионалното и със социалното развитие. Създаване на клъстери, като в изграждането им се използва широка браншова и експертна подкрепа. Два актуални проекта, чието начало беше поставено с осъществяването на първите у нас комбинирани превози, могат да се превърнат в гръбнака на „Зелени балкански коридори”»²

Анализът на проблемите и направените предложения са важна основа за дискусията при разработването на стратегическа визия за развитието на транспортът от Балканският регион. Тази визия може да прерасне като регионална стратегия която следва да бъде част от стратегията на ЕС. Чрез взията и в перспектива чрез стратегията трябва да се осигурят редица важни цели характерни за всяка стратегия. Приоритетни научни и управленски задачи са намирането на "точната" мяра между стратегическите цели, на страните от региона и съгласуването на средствата, подходите, техниките за тяхното постигане; За целта е необходимо разработването на максимално "отворени" стратегии, с възможности за съгласуване и интеграция;

Стратегическите разработки следва да осигурят възможност за следене на: процеса на възникване нови цели; динамиката на промяната на транспортните услуги в съответствие с икономическото и социалното развитие на Балканският регион и ЕС; промяната на географският обхват на транспортните даиности и процеси; промяната на процесите, свързани с риска, устойчивостта на системата, качеството на продукта, печалбата, динамичността и устойчивостта на растежа, производителността, рентабилността, маркетинга, управлението на нови проекти, пазарни цели и други. Внедряването на нови технологии за производство и управление, преобразуването на бизнес моделите и възможните нови направления и алтернативи за иновационно, продуктово и социално развитие. Стратегическото развитие трябва да бъде базирано на възможностите за динамична адаптивност, съвместимост и оптимални условия за взаимодействие и обмен транспортните системи и със икономическата и социалната среда на региона и ЕС. Гъвкавостта и адаптивността да се разглеждат като е универсални характеристики и отражение на организираността, динамичността и редица други специфични за транспортните системи характеристики.

² С. Ананиев, Имам ли бъдеще „Зелените балкански коридори” ЖИТ С. Ананиев, брой 1 /2012

ЛИТЕРАТУРА:

- [1] Обща стратегическа рамка за финансиране на ЕС на научните изследвания и иновациите, Комитет на регионите, EDUC-V-014, 2011 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/PDF/?uri=CELEX:52011IP0401&from=SK>
- [2] Програма „Хоризонт 2020“ за изследвания и иновации на ЕС за периода 2014-2020г. https://ec.europa.eu/programmes/horizon2020/sites/horizon2020/files/H2020_BG_KI0213413BGN.pdf
- [3] ИНТЕГРИРАНА ТРАНСПОРТНА СТРАТЕГИЯ В ПЕРИОДА ДО 2030 г. http://www.optransport.bg/upload/docs/Integrated_Transport_Strategy_2030_bg.pdf
- [4] Общата стратегическа рамка на Европейския съюз (Приложение 1 към Регламент (ЕС) №1303/2013) <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/PDF/?uri=CELEX:02013R1303-20161214&from=EN>
- [5] Регламент (ЕС) № 1315/2013 - Трансевропейска транспортна мрежа (TEN-T) <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/LSU/?uri=CELEX:32013R1315>
- [6] Стивън Джонсън, „Как се раждат добрите идеи“, изд. „Изток – Запад“, София 2012
- [7] Асенов, А. И. Стоянов. Организационно проектиране и реинженеринг, Учебно помагало, В. Търново, Абагар, 2011.
- [8] Асенов, А. И. Емилова. Управление и поведение в организациите, Учебно помагало, В. Търново, Абагар, 2011.
- [9] Богданова, М. Цветанова, Ев. Мрежови подход за изследване на регионалните иновационни системи. //Диалог, бр. Тематичен II, 2012, с. 199-218. <http://www.unisvishtov.bg/dialog/>.
- [10] Чобанова, Р. Иновативност на националната икономика. София, Акад. изд. Проф. Марин Дринов, 2012.
- [11] С. Ананиев, Имат ли бъдеще „Зелените балкански коридори“ ЖИТ С. Ананиев, брой 1 /2012
- [12] HaCon Ingenieurgesellschaft GmbH - Проектът CREAM - Технически и оперативни иновации, реализирани на европейски железопътен коридор за товарен превоз, юли 2012 г.
- [13] Радков Й. Иновациите (Системният подход и управление на иновационните процеси) Изд. „Абагар“ в. Търново 2012 Г.

COMPETITIVENESS OF THE TRANSPORT FLOWS IN THE BALKANS AND DEVELOPMENT OF BUSINESS MODELS IN RAIL TRANSPORT

Vasko Vassilev, Angelina Milikina, Elica Blagoeva
vvasilev@vtu.bg, amilikina@gmail.com, eli.blagoeva@gmail.com

*Todor Kableshkov University of Transport
Sofia, 158 Geo Milev Str.
THE REPUBLIC OF BULGARIA*

Key word: *transport, transport corridors, strategic advantages, integrated development, competitiveness*

Abstract: *The dynamics of the transport processes in the Balkans over the last 10 years has led to significant changes, both in the structure of the regional transport market and in the strategic orientation of different modes of transport. This necessitates the need to be seriously addressed the country egicheski analysis o AIN competitive countries in the rise of traffic flows on the European continent as part of the new Silk Roads are Bulgaria, Greece, Northern Macedonia, Serbia, Turkey, Romania.*

In determining the development of transport in the Balkan countries, their strategic ideas, concepts and visions are important. They specify the main goals in time, the structures of the transport systems, as well as the quantitative and qualitative parameters of the expected results of the transport activity. Viewed from the standpoints of individual countries, these parameters are still broad, usually a minimum (ensuring normal reproduction) and a maximum as an optimistic limit to success. An important condition for the integration of the transport systems of the Balkan countries into the single EU transport system is their sustainable innovative and infrastructural development at approximately the same pace. This does not exclude the element of competition, but at the same time it is an important factor for the efficiency of transport services in the EU as a whole.