



ИНТЕРМОДАЛЕН ТЕРМИНАЛ ДРАГОМАН (ОСТАРЯЛА ТЕХНОЛОГИЯ ИЛИ ЛОШО ПЛАНИРАНА ИНВЕСТИЦИЯ)

Ивайло Атанасов, Веселин Грозданов
ivatanasov@vipsecurity.bg, vgrozdanov@vtu.bg

*Висше транспортно училище „Тодор Каблешков”
София, ул. „Гео Милев” № 158
РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ*

Ключови думи: *Ro-La, интермодален терминал, Драгоман, придружавани превози на автомобилни ремаркета.*

Резюме: *Транспортът им все по-голяма роля в икономическото и социалното развитие на отделните страни или региони. Веригите на доставките се променят с все по-бързи темпове и се внедряват нови технологии. Екологичното опазване се поставя постоянно на преден план, като през последните 2 десетилетия се оказва водещо за развитието на транспортната инфраструктура. Според "Европейската интермодална агенция" интермодалните товарни превози намират все по-голямо приложение в европейските държави, но все още остават с незадоволителен дял в общата транспортна дейност. Статията е посветена на изграждането и внедряването на интермодален терминал за Ro-La превози край град Драгоман. Изграждането му е част от стратегията на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията (МТИТС) за изпълнението на инфраструктурните проекти, които ще позволят да се повиши конкурентоспособността на железопътния транспорт. Проектиран е достъпна до него да се осъществява от гара Драгоман. Той включва три коловоза с дължина 300 м, два от които са свързани двустранно. Технологията предвижда товарните автомобили да се качват върху влаковите платформи на собствен ход с помощта на четири подвижни платформи, след което да бъдат превозени по железница до Свиленград. Независимо, че е завършен в края на 2010 г., терминала край Драгоман не започва да функционира. Технологията е загубила голяма част от ефективността си и товародателите масово са се ориентирали към използване на контейнери.*

I. ВЪВЕДЕНИЕ

Транспортът има все по-голяма роля в икономическото и социалното развитие на отделните страни или региони. Допълнително допринася за териториалното разделение на труда, за протичането на производствените процеси и преодоляване на пространствените отдалечености. Веригите на доставките се променят с все по-бързи темпове и се внедряват нови технологии. Екологичното опазване се поставя постоянно на преден план, като през последните 2 десетилетия се оказва водещо за развитието на транспортната инфраструктура. Европейската комисия обръща сериозно внимание на

развитието на интермодалните превози и намаляване на общия дял на автомобилния тежкотоварен трафик.

Европейската комисия обръща сериозно внимание, че не се развиват интермодалните превози с необходимото темпо. Според Европейската интермодална агенция ако не променим акцентите в транспортната политика на Европа с пренасяне на тежестта при придвижване на товарите от автомобилния към комбинирания транспорт (Ро-Ла, Ро-Ро, вътрешноводен, контейнерен, морски магистрали и др.), до 2020-2030 се очаква 60% нарастване на автомобилния транспорт. [1]

Независимо от констатациите на ЕК, интермодалните товарни превози намират все по-голямо приложение в европейските държави. Освен посочената екологична предпоставка, за развитието на тези превози е търсенето на нови възможности за успешното решаване на транспортните проблеми свързани с намаляване на ПТП в автомобилния транспорт и намаляване земеползването с цел изграждане на солидни пътно-шосейни мрежи. Ето защо, в Европейските директиви са заложили национални норми за допустими количества на отделяните в атмосферата вредни емисии от двигатели с вътрешно горене, като задължителни изисквания прилагани в организацията и реализацията на превозните процеси.

Съществуват най-различни системи за осъществяване на интермодални превози, които трудно могат да се изброят в една статия. Статията е посветена на изграждането и внедряването на интермодален терминал за Ро-Ла превози край град Драгоман.

II. СЪЩНОСТ НА ТЕХНОЛОГИЯТА ROLLENDE LANDSTRABE

Три основни типа Ро-Ла технологии: [2]

- Първият тип са т.нар. Ро-Ла придружавани превози с вагон за шофьорите на камионите. Тежкотоварният автомобил се качва на платформен вагон. Това значително оскъпява превоза, който е ефективен до 1 000 км, като се осигурява задължителната почивка за водачите;

- Вторият тип са Ро-Ла не придружаваните превози на автомобилни ремаркета и каросерии с джоб вагони, при които на влак се качват само ремаркетата / полуремаркета без влекачите. При този тип е изграждането на специализирани терминали, на които да се разтоварват вагони от съответния тип;

- При третия тип Ро-Ла превози се комбинират контейнерни и не придружавани превози с джоб вагони.

Първият тип е система за придружен комбиниран транспорт с който тежкотоварни автомобили се транспортират по железопътен транспорт. Характерното е, че товара не се претоварва, а се натоварва една транспортна единица върху друга. Използваните за тази цел нископодови вагони са с малки диаметри на колелата (380/360/335 mm) имат специални съоръжения в края на всеки вагон. През които преминават непрекъснато тежкотоварните автомобил през целия железопътен състав по време на натоварване. По време на пътуването водачите се настаняват в допълнителен пътнически вагон (седящ или кушет), а тежкотоварните автомобили остават неподвижни по време на пътуване. В крайните точки на връзките има специални товарни рампи, за да могат камионите да се товарят и разтоварват лесно.

Благодарение на този придружен комбиниран (интермодален) транспорт, транзитните маршрути са освободени от тежкотоварни превозни средства, което значително намалява вредните емисии. Посочените предимства са [3]:

- спестяване на разходи: намален разход на гориво, без такси, увеличен оборот и производителност;

- спестяване на време: без задръствания, без уикенди, празници или ограничения за шофиране през нощта;

- безопасност: пътуването с ROLA се признава като законов период на почивка;
- опазване на околната среда: ниско шумово замърсяване, намалени емисии на CO₂;
- положителен имидж: подобряване на имиджа на компаниите, които го използват.



Снимка 1. Ro-La влак с придружавани автомобили

III. ТЕРМИНАЛ КРАЙ ГРАД ДРАГОМАН

Една от надеждите за развитие на интермодалните превози в България към 2010 г. е терминала край град Драгоман. Да се превърне в център, където товарите превозвани с тежкотоварни автомобили да се качват на влакове и така да прекосяват големи разстояния, без да се замърсява околната среда и без да стават задръствания по пътищата.

Първоначално замислен като Ро-Ла терминал от първи тип. Изграждането му е част от стратегията на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията (МТИТС) за изпълнението на инфраструктурните проекти, които ще позволят да се повиши конкурентоспособността на железопътния транспорт. Тежкотоварните автомобили, които преминават транзит през България от Западна Европа към Турция и/или Близкия Изток, да бъдат натоварени на железопътни състави още на гара Драгоман. По този начин да се намали товарният трафик по транзитните пътища, както и тяхното поддържане. Изграждането му е започнало в средата на 2010 г. с финансиран от приблизително 6 млн. лв. предоставено от ДП "НКЖИ" и е завършено в края на 2010 г.

Проектиран е с достъпът до него да се осъществява от гара Драгоман. Пътният достъп до терминала става чрез осигуряването на пътна връзка от съществуващия международен път за Калотина, а до самия терминал се стига по специално изградено за целта обходно трасе. Той включва три коловоза с дължина 300 м, два от които са свързани двустранно със стрелки, а третият е разположен върху прилежаща рампа. За изчакващите камиони е изграден паркинг за избягване на задръстванията. Технологиията предвижда товарните автомобилите да се качват върху влаковите платформи на собствен ход с помощта на четири подвижни платформи, след което да бъдат превозени по железница Свиленград. Съгласно прогнозата се е очаквало с осигуреният от БДЖ Товарни превози подвижен състав ежедневно да се превозва по 35 влака около 700 тежкотоварни автомобили в посока. [4]

Независимо, че е завършен в края на 2010 г., терминала край Драгоман не започва да функционира. Множество транспортни експерти посочват като основна причина, че още при самото му проектиране и строителство е избрана остаряла и неефективна технология за прекачване не само на товарната единица, а на целия товарен автомобил. Технологиията е загубила голяма част от ефективността си и товародателите масово са се ориентирали към използване на контейнери. Допълнително се набляга на факта, че „БДЖ-Товарни превози“ ЕООД не са

разполагали с нужния подвижен състав. Като първоначално не е имало интерес и от частните железопътни превозвачи. Според други експерти се смята, че същия няма да получи развитие, защото липсва разработен адекватен бизнес план с ясна концепция за развитието му. Бизнес план, който да бъде съобразен с общото развитие на транспортната мрежа, с прогнозиране на товарните и пътническите потоци. Стратегия за развитието му, която да е съобразена с нуждите на бизнеса.



Снимка 2. Интермодален терминал Драгоман през 2012 г.

През годините различни чуждестранни интермодални оператори правят проучвания относно неговото бъдещо използване. Но същите се отказват от неефективната инфраструктурна свързаност, независимо, че същия е в непосредствена близост до Републикански път I-8 в направление запад – изток / транспортен коридор №10 част от Трансевропейската транспортна мрежа. Новоизградената АМ "Европа" не е съобразена с терминала. Значително се улеснява достъпа в направление София. Но в същият момент няма изградена инфраструктура за маневриране и престой на тежкотоварните автомобили. Самото му проектиране е объркано, подходите към него са за леки автомобили и пресичат магистрална жп линия.

IV. ШВЕЙЦАРСКА ДИЛЕМА

В Швейцария продължава да се практикува използването на технологията Rollende Landstraße (Ro-la). Но все повече се правят обсъждания относно ефективността му. Комисията по транспорт и далекосъобщения към Националния съвет (КВФ-Н) към Парламента на Швейцарска конфедерация възнамерява да продължи да подпомага технологията до 2028 г. Първоначално Федералният съвет поиска подкрепата да бъде преустановена в края на 2026 г. От 2027 г. офертите в непридружения комбиниран транспорт (UCT) ще бъдат достатъчно конкурентни, за да предотвратят преминаването обратно към автомобилния транспорт. Според други транспортни експерти както опазването на природата така и безопасността на населението нямат цена и технологията трябва да продължи да се финансира от федералното правителство. Въпреки това се смята, че има реален риск камионите да се върнат по улиците, ако финансовата подкрепа от федералното правителство изтече в края на 2026 г. [5]

V. НОВА НАДЕЖДА

Новата надежда е модернизация на железопътен участък Драгоман – граница с Република Сърбия, за развитието на интермодалния терминал край Драгоман. С реализацията му се предвижда изграждане на нова еднопътна електрифицирана железопътна линия, с проектна скорост до 160 км/ч за пътнически влакове и до 120 км/ч за товарни влакове. За основен ефект на проекта се смята, че същия ще осигури оперативна съвместимост на инфраструктурата, оборудването, системите за

управление, експлоатация и безопасност, както и свързаност с европейските жп мрежи. Целта му е изграждането на конкурентноспособна железопътна инфраструктура в България.[5]

В края на 2020 г. и началото на 2021 г. нов живот за терминала край Драгоман е интермодалния оператор Piraeus Europe Asia Rail Logistics S.M.S.A. (PEARL), който оперира влакове на Cosco Shipping.



Снимка 3. Терминал Драгоман през 2023 г. по време на натоварване на контейнерен влак.



Снимка 4. Терминал Драгоман през 2023 г. по време на натоварване на контейнерен влак.

Мероприятия, които отново няма да доведат до разработването на интермодалния терминал "Драгоман" в близките години. Това се дължи на факта, че железопътното трасе след ГКПП Калотина (на територията на Република Сърбия) продължава да е в по-тежко състояние от това между Драгоман и Калотина.

VI. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Съществена роля за развитието на интермодалния товарен транспорт има наличието на мрежа от съвременни интермодални терминали и прилагането на целенасочени програми и инструменти за стимулиране на бизнеса да прилага по-ефективни и екологични транспортни решения и вериги. [6]

Успешните интермодални оператори не прилагат концепцията от терминал до терминал, а работят в интермодална мрежа. Мрежа, която се:

- създава от различни оператори в интерес на клиента;
- променяща се спрямо товаропотоците;
- изгражда на базата реално разработени бизнес планове, в които е направено съответното планиране и прогнозиране на товаропотоците.

ЛИТЕРАТУРА:

- [1] <http://www.jptactis.com/article.php?src=compiled/2010/1/Stanev-1-10.htm>;
- [2] Екологична ефективност от реализацията на RO-LA превози. сп."Механика, транспорт и комуникации" ВТУ "Тодор Каблешков" 2011 г.;
- [3] <https://www.railcargo.com/en/services/rolling-road>;
- [4] Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година;
- [5] Инвестиционно предложение за „Модернизация на железопътен участък Драгоман – граница с Република Сърбия“;
- [6] <https://www.parlament.ch>;
- [7] <https://pearl-rail.com/category/news/>.

INTERMODAL TERMINAL DRAGOMAN (OLD TECHNOLOGY OR BADLY PLANNED INVESTMENT)

Ivailo Atanasov, Veselin Grozdanov
ivatanasov@vipsecurity.bg, vgrozdanov@vtu.bg

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

Key words: *Ro-La, intermodal terminal, Dragoman, escorted transportation of car trailers.*

Abstract: *Transport plays an increasingly important role in the economic and social development of individual countries or regions. Supply chains are changing at an ever faster pace and new technologies are being implemented. Environmental protection is constantly put in the foreground, and the last 2 decades have been leading the way for the development of the transport infrastructure. According to the "European Intermodal Agency", intermodal freight transport is increasingly used in European countries, but still remains with an unsatisfactory share in the total transport activity. The article is mainly devoted to the construction and implementation of an intermodal terminal for Ro-La transportation near the city of Dragoman. Its construction is part of the strategy of the Ministry of Transport, Information Technologies and Communications (MTITS) for the implementation of infrastructure projects that will allow to increase the competitiveness of railway transport. It is designed to be accessed from Dragoman station. It includes three tracks with a length of up to 300 m, two of which are connected on both sides. The technology envisages that the freight cars will be loaded onto the train platforms under their own motion with the help of four mobile platforms, after which they will be transported by rail to Svilengrad. Although it was completed at the end of 2010, the terminal near Dragoman did not become operational. The technology has lost much of its efficiency and shippers have largely turned to using containers.*