

ИЗСЛЕДВАНЕ ЗА ВЪЗМОЖНОСТИТЕ ЗА МОДЕРНИЗИРАНЕ НА ТОВАРО-РАЗТОВАРНАТА ТЕХНИКА НА БЪЛГАРСКИТЕ РЕЧНИ ПРИСТАНИЩА ЛОМ И ВИДИН

Викенти СПАСОВ, Петър ПЕТРОВ, Красимир КРЪСТАНОВ

vpassov@vtu.bg, petrovi@gmx.net, kkrastranov@vtu.bg

*доц. д-р инж. Викенти Спасов, доц. д-р инж. Петър Петров, гл.ас.д-р инж. Красимир Кръстанов,
Висше Транспортно Училище "Тодор Каблешков" – София*

БЪЛГАРИЯ

Резюме: *Развитието на българската икономика оказва директно влияние върху развитието на българските морски пристанища чрез нарастване на вноса и износа на товари. Морският транспорт по река Дунав се развива в умерени темпове, като се очаква подобряване на материално-техническата база, взета като комплекс от акватория, кейов фронт, товаро-разтоварна техника, складови помещения, ремонтни бази и други с цел развитие и нарастване на интермодалните превози. От пропускателни възможности на пристанища Лом и Видин и от техническото равнище и модернизиране зависи възможността за увеличаване на товарооборота през тях.*

Ключови думи: *товаро-разтоварна техника, пристанища, оптимизация, интермодални превози, логистика, контейнерен терминал*

ВЪВЕДЕНИЕ

Пристанищата по поречието на р. Дунав се явяват важни центрове за успеха на целия транспортен комплекс, като през тях преминава не малка част от вноса и износа на страната и по тази причина те влияят на цялостното развитие на икономиката.

На Пан-европейски коридори №4 и №8 са разположени две основни пристанища - Видин и Лом. Един от основните приоритетни инвестиционни проекти по коридора е изграждането на втория мост на река Дунав, между България и Румъния, в района на Видин-Калафат.

Основната инфраструктура на българските речни пристанища е строена преди повече от 50 години. Независимо от това, мощностите за обработка на товари на река Дунав се оценяват на около 10 млн. тона при настоящата им съоръженост с товаро-разтоварна техника. Инвестициите в поддържането и развитието на речните пристанища през последните години, са

значително намалени и състоянието на пристанищата не отговаря на съвременните изисквания в някои основни направления, които имат необходимост от преситуиране на разположението на основните пристанищни мощности.

В съвременното развитие на логистиката и интермодалните превози складовите центрове в пристанищните комплекси са важна подсистема на интегралната система производство-транспорт-разпределение.

ИЗСЛЕДВАНЕ НА СЪСТОЯНИЕТО НА ТОВАРО-РАЗТОВАРНАТА ТЕХНИКА И СЪВРЕМЕННИТЕ СКЛАДОВИ ЦЕНТРОВЕ В ПРИСТАНИЩА ВИДИН И ЛОМ

Пристанище Видин

Пристанище Видин е първото голямо пристанище в българският участък на река Дунав. Зоната и територията на пристанището са между km 785+000 и km 795+000. Пристанището има три специализирани кея за товарене и разтоварване и 8 крана, както и

директна железопътна и пътна връзка с националната транспортна мрежа. Съществуването на безмитна зона до Северният пристанищен комплекс дава възможност за развитието на пристанище за следните видове комбиниран транспорт: Ро – Ро Видин – Пасау; Ро – Ла, влаков ферибот Видин – Калафат и автомобилен ферибот Видин – Калафат, заедно с фериботен транспорт между Видин и Западна Европа.

Пристанище Видин-Север е разположено на площ от 101 дка, кейовата стена е с дължина 200 m и се обработват генерални и насипни товари. Дълбочината е от 1.4 до 2.2 m, при кота нула. Има изградени пътни и железопътни подходи.



Фиг.1 Пристанищен кран на пристанище Варна

Пристанище Видин, като част от коридор №4 включва пристанищата Видин-Юг, Видин-Център, Видин-Север и Фериботен комплекс – Видин.

Пристанище Видин-Юг е разположено в южната промишлена зона на града върху площ от 48 дка. Разполага с 2 кейови места, с обща дължина от 208 m. Дълбочината е от 1.4 до 2.2 m, при кота нула. Предназначено е за обработка на насипни товари.

Пристанище Видин-Център е пътническо пристанище в централната градска част, с площ от 17 дка. Кейовата стена е с дължина 1,440 m, на която са разположени пет понтона. Дълбочината е от 1.4 до 2.2 m, при кота нула.

Фериботният комплекс – Видин, в северната промишлена зона обслужва, RO-RO линията Видин – Калафат. Фериботното гнездо е с ширина, позволяваща приставането на един фериботен кораб. Дълбочината е от 1.40 до 2.40 m, при кота нула. Има добре изградена връзка с републиканската пътна мрежа. Във Видин се намира и RO-RO терминалът на автомобилната фирма WILLY BETZ –СОМАТ АД.

Пристанище Лом

Пристанище Лом включва пристанищата Лом и Оряхово и е ключово за България по коридор №4, като реализира около 40% от българския товарооборот по р. Дунав. Пристанищен комплекс Лом ЕАД, реализира своята дейност в областта на транспортните услуги (товаро-претоварни операции и други чисто пристанищни дейности).

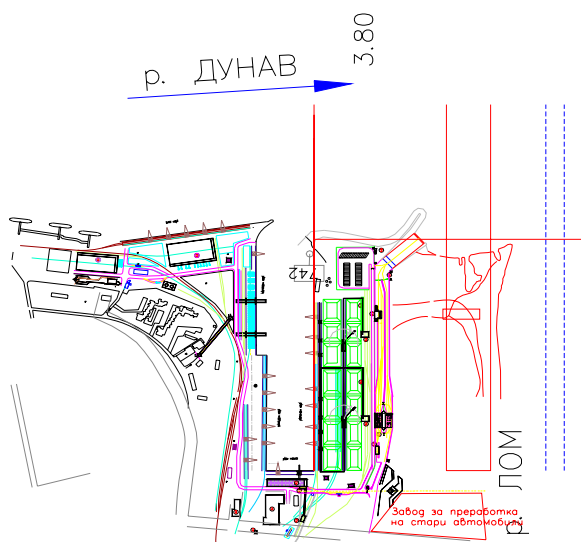
Пристанището разполага с 13 корабни места за товаро-разтоварна дейност и едно за пътнически превози, като общата дължина на кейовия фронт е 1,300 m, дълбочината пред корабните места е от 1.4 до 1.8 m, при кота нула. Пристанището е предназначено за обработка на генерални и насипни товари. Има добре изградени пътни и железопътни подходи. Откритата складова площ е 60.2 дка, а закритата – 9.5 дка.

В момента на пристанището функционират 23 портални ел. крана.от тях 11 са тип Гац с товароподемност 5 тона. Монтирани са на външен кей или на вертикален стоманен кей – Лимана, като повечето са в добро или много добро състояние, а само един е в лошо. Три от крановете са тип Алберхт, монтирани на Западния кей, с максимална товароподемност 20 тона, като общото им състояние е много добро, но това на подкрановия път е лошо.

Осем от крановете са тип КПП /Киров/ с максимална товароподемност 10 или 16/20 тона, монтирани на външен и на Западен кей.

Общото им състояние е много добро или добро, но това на подкрановия път е предимно лошо. Има и един кран Абус, монтиран на вертикален стоманен кей-Лимана. Той е с товароподемност 5/10 тона, общо състояние на крана – добро, на подкрановия път – лошо.

Мобилните кранове са два на брой с максимална товароподемност при излет на стрелата 25 т / 15 м и състояние – задоволително.



Фиг.2 Схема на пристанище Лом

Прогноза за товаропотока на пристанище Лом

Година	2010 г.	2015 г.	2020 г.
Прогнозни товари в млн. тона	2,430	2,955	4,375

Източник: Министерството на транспорта

Пристанище Оряхово разполага с 2 корабоходни места за товаро-разтоварна дейност на генерални и насипни товари и едно за пътнически превози. Общата дължина на корабоходните места е 1,000 m, а дълбочината е от 1.4 до 2.2 m, при кота нула. Пристанището разполага с открити и закрити складови площи, разположени на площ от 14.6 дка и добре развити пътни и железопътни подходи. Модернизацията на пристанище Лом предвижда изграждане на контейнерен терминал за обработка на метали, терминал за комбинирани превози и за зърнени храни и насипни товари. Ще бъдат построени и две кейови места, съоръжени с разтоварачи на контейнери.

ВЪЗМОЖНОСТИ ЗА ОПТИМИЗИРАНЕ НА ТОВАРО-РАЗТОВАРНА ДЕЙНОСТ НА БЪЛГАРСКИТЕ РЕЧНИ ПРИСТАНИЩА ЛОМ И ВИДИН

Пристанищната инфраструктура на двете пристанища са в крайно тежко състояние и правят невъзможно конкурирането с конкурентите им в съседните страни от региона, правят невъзможно привличането на кораби и товари от, към и през България.

Недостатъчното и остаряло техническо оборудване на пристанищата се отразява на

скоростта на обработка на товарите, а оттам и на времето на престой на корабите и следователно на разходите на корабособственици и чартьори (наематели на кораби). От една страна държавата не отделя средства за такива инвестиции в дълготрайни материални активи, въпреки че пристанищните оператори са държавни, а от друга не дава възможност на частния капитал да го направи. Дори и бърз анализ показва, че инвестициите в този сектор са крайно недостатъчни. Нежеланието на държавата да инвестира или да допусне други източници да инвестират в сектора отнема възможността за развитие на пристанищната инфраструктура, която остарява и намалява ефективността на самите пристанища.

Липсата на инвестиции в технологии и оборудване води до изключително забавяне на повишаването на ефективността, а оттам и на привлекателността на българските пристанища. Това особено много се забелязва при обработката на броя на контейнери, където тенденциите през последните 5-6 години са във възходяща посока за сметка на генералните товари. Това означава бързо и ефикасно преориентиране на технологията на обработка, т.е. от генерални към по-скоро контейнеризирани товари. Не на последно място са възможностите на пристанищата за предлагане на достъп за голямотонажни кораби за превоз на контейнери, каквато е световната тенденция, а не само за малки регионални фидери.

Тук можем да споменем и състоянието на наличната складова база като цяло, която не е реиновирана въобще. Стари складове, които всъщност представляват само навеси, са далеч от концепцията за модерно складиране, преработване и дистрибутиране на товари и стоки и извършване на съвременни товаро-разтоварни дейности.

Направеният анализ показва, че в пристанища Видин и Лом съществуват складови бази с оборудване и свободен потенциал. Въпреки всичко са необходими инвестиции и средства с цел: модернизиране на оборудването, което е морално и физическо остаряло; ускоряване разработването и внедряването на по-ефективни складови технологии с голяма пропускателна способност и висок коефициент на използване на складовия обем, както и нови стелажи с понижен разход на метал и др.

Необходимо е да се подобри акваторията на двете пристанища, което ще позволи акостиране на по-големи кораби. Кейовият фронт е недостатъчен, като ефективност на пристанище Лом и Видин ще се увеличи значително след по-голямата механизация на товаро-разтоварните операции, след изграждането на нови, специализирани пристанищни сектори, увеличаване на складовата база и т.н.

Подобряването на ефективното и качествено обслужване в двете пристанища може да преди всичко чрез модернизация на пристанищата и предоставяне на услуги, гарантиращи бързо и сигурно обслужване, увеличаване на транзитните превози през територията на страната и повишаване на конкурентноспособността им, както и специализация на пристанищни терминали, модернизация на товаро-разтоварната техника и усъвършенстване на организация на работа.

ЛИТЕРАТУРА

[1] Спасов В., Екатерина К., *Изследване на потенциала на складовото стопанство в близост до пан-европейски транспортни коридори №4 и №8*, сборник доклади "ТЕМПТ 2001 – Транспортът на XXI век", научна конференция с международно участие 2001.

[2] *Стратегия за развитие на националната транспортна система на Р.България до 2015.*, Министерството на транспорта - www.mtc.government.bg

[3] Spassov V. *Potential and perspectives of logistics centers near the european corridors n 4 & n 8 in Bulgaria and their impact on freight traffic and energy consumption. COST 355 "Changing Behaviours for a more sustainable transport system"*. 18-20 mai, Paris, France.

[4] *Национална програма за развитие на пристанищата за обществен транспорт 2006 – 2015 г.*

[5] <http://port.lom.bg/> - Пристанищен комплекс Лом ЕАД

[6] <http://www.port-vd.com/> - Пристанище Видин

INVESTIGATIONS ABOUT THE POSSIBILITIES FOR MODERNIZATION OF MATERIAL HANDLING EQUIPMENT OF THE BULGARIAN RIVER PORTS IN THE TOWNS OF LOM AND VIDIN

Vikenti SPASSOV, Petar PETROV, Krasimir KRASTANOV

Assoc.Prof.Vikenti Spassov, Ph.D, Assoc.Prof. Petar Petrov, Krasimir Krastanov, Ph.D MSc., Higher School Of Transport Todor Kableshkov, 1574 Sofia, 158 Geo Milev str.

BULGARIA

Abstract: *The development of the Bulgarian economy influences directly on the development of the Bulgarian river ports by increasing the import and export of goods. The river transport along the Danube River is developing at tempered rates as it is expected to improve the equipment as a set of aquatory, quay front, material handling equipment, warehouses, repair shops, etc. aimed at development and increase of intermodal transportation. It is the capacities, the technical level and modernization of the ports in Lom and Vidin that the possibility of increasing the load turnover depends on.*

Key words: *Material handling equipment, ports, optimization, intermodal transportation, logistics, container terminal*