



СЪСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВИ ЗА РАЗВИТИЕ НА ИНТЕРМОДАЛНИЯ ТРАНСПОРТ В БЪЛГАРИЯ

Илия Георгиев Гатев

milankap@abv.bg

**ВТУ „Тодор Каблешков” – София
ул. „Гео Милев” 158, София 1574
БЪЛГАРИЯ**

Ключови думи: глобализация, интермодален транспорт, хъб, терминал, транспортна система, вериги за доставка, комплекс, коридор, транспортна инфраструктура.

Резюме: Докладът има за цел да анализира състоянието на интермодалния транспорт в България, да идентифицира основните предизвикателства и бариери, пред които е изправена страната, и да покаже проекти в развитие. Маркирани са настоящето и бъдещето на автомобилния и железопътния транспорт, развитието на съответстващата им инфраструктура и подвижен състав. Обърнато е внимание на водния и въздушния транспорт, допълнено е с виждания за развитието на градския и крайградския транспорт.

Направен е обобщен кратък анализ на настоящото състояние на интермодалния транспорт в България, от който е видно наличието на редица препятствия, част от които са инфраструктурни ограничения, слабото интегриране на различните транспортни системи, организационни и административни неуредици и въпреки това големият потенциал за развитие, предвид геополитическото и стратегически значимо за Европейския съюз местоположение на България.

Маркирани са предстоящи проекти включени за финансиране предимно от национални и европейски инвестиции за развитие на интермодалния транспорт и изграждане на нови терминали до 2030г. Страната ни получава значителна подкрепа от Европейския съюз чрез фондове и програми като Механизма за свързване на Европа (CEF) и Кохезионния фонд.

ВЪВЕДЕНИЕ

Транспортният сектор играе ключова роля за развитието на икономиката и на обществото като цяло, в качеството си на средство, а не на цел. Той способства за повишаване конкурентоспособността на националната икономика и за обслужване на населението. Интермодалният транспорт представлява транспортиране на хора и стоки от едно място на друго, като се използват два или повече вида транспорт. Внедряването на иновации и технологии осигурява улеснено трансгранично пътуване, регионално сближаване, транспортна сигурност и минимизиране на вредните ефекти чрез усъвършенстване на интермодалния транспорт. На практика той е елемент от

съвременните логистични и транспортни системи, като предоставя ефективни решения за превоз на стоки чрез комбиниране на различни видове транспортни средства. Интермодалността е предпоставка за увеличаване на степента на свързаност между различните транспортни мрежи. Глобализацията и ускореното развитие на международната търговия го развиват и все повече налагат повече като чрез него се осигурява по-гладко функциониране на веригите за доставки



Фиг.1. Логистична верига на интермодален товарен транспорт

Източник: <https://op.europa.eu/>

България заема стратегическо географско положение, което предоставя значителни възможности за развитие на интермодалните транспортни връзки. Като част от европейското семейство пред страната има високи изисквания към транспортната ни система, както и тясна връзка на приоритетите на транспортната политика с тези на европейската. Чрез транспортната система на страната се цели да се задоволят икономическите, социалните и екологичните нужди на обществото.

Идеята на този доклад е да се анализира състоянието на интермодалния транспорт в България и да се идентифицират основните предизвикателства и бариери, пред които е изправена страната. В разработката се прави кратък преглед на настоящето и бъдещето на автомобилния и железопътния транспорт, развитието на съответстващата им инфраструктура и подвижен състав. Осъществен е кратък преглед на водния и въздушния транспорт, като са представени и виждания за развитието на градския и крайградския транспорт. Основна задача на процеса за устойчиво развитие на транспорта е непрекъснатата модернизация на транспортната инфраструктура и транспортните средства.

СЪСТОЯНИЕ НА ИНТЕРМОДАЛНИЯ ТРАНСПОРТ В БЪЛГАРИЯ

Настоящото състояние на интермодалния транспорт в България е свързано с редица препятствия. Като такива могат да се посочат инфраструктурни ограничения, слабо интегриране на различните транспортни системи, организационни и административни неуредици. Въпреки тези затруднения, интермодалният транспорт има голям потенциал за развитие, което основно се осъществява с национални и европейски инвестиции. България почти не разполага със съоръжения тясно специализирани за обработка и оперативно съхранение на голямотонажни контейнери, с изключение на специализираните контейнерни терминали на морските пристанища „Варна – Изток“ и „Варна – Запад“. Претоварните съоръжения, изградени през втората половина на XX век са в лошо състояние и те не се използват ефективно по предназначение [2]. Транспортната система на страната се характеризира с оскъдна мрежа от изградени интермодални терминали. Това е предизвикателство пред развитието на интермодалните товарни превози в България. Голяма част от

претоварните услуги, които са главен елемент в интермодалните вериги на доставки, се извършват на пристанищни терминали, чиято основна функция не е роля на трансбордиращи хъбове. Към момента, транспортните компании, предлагащи интермодални вериги на доставки, главно по технологията „шосе – железница“, извършват претоварни операции приоритетно на интермодалния терминал на железопътна гара „Тодор Каблешков“ в Пловдив, на пристанищен терминал „Русе“, на частния интермодален терминал „Металимпекс“, Стара Загора.

Сегашното състояние на инфраструктурата, необходима за осъществяване на интермодални превози, не е на желаното ниво. Тя изостава от международните изисквания и стандарти. Възстановяването, реконструкцията и модернизирването на съществуващата, изграждането на нова както и постигането на необходимата оперативна съвместимост с Трансевропейската транспортна мрежа са основен акцент в перспективите на транспорта в България. Държавата чрез Министерството на транспорта се стреми да създава условия за взаимното допълване на отделните видове транспорт и да прилага стратегически подход в развитието на интермодалните превози. При определяне приоритетите в интермодалния транспорт следва да се имат предвид, както настоящото състояние на този вид транспорт, така и принципната посока, която трябва да се следва в развитието му свързана с модернизация на железопътните линии при спазване на всички параметри и изисквания за пътната мрежа с необходимата носимоспособност, както и изграждане на терминали и логистични центрове с необходимата площ, съоръженост и обезпечаването със специализиран за този транспорт подвижен състав [4]. Интермодалният транспорт е по-екологично устойчив в сравнение с традиционния транспорт. Това е така понеже комбинира по-екологични транспортни средства като железопътен и воден транспорт с автомобилния транспорт. България има потенциал да подобри екологичните си показатели чрез стимулиране на интермодалните превози, което би допринесло за намаляване на въглеродните емисии и задръстванията по пътищата. Интермодалният транспорт в България се намира между потенциал и реалност, на които влияят много фактори, които както подкрепят, така и ограничават развитието му.

Може да се каже, че през последните години се предприеха значителни действия за модернизация на транспортната инфраструктура и за интеграция в европейските и глобалните логистични мрежи. Но въпреки това, използването на интермодалния транспорт не в необходимия размер. България разполага с разнообразна транспортна инфраструктура, включваща пътища, железопътни линии, морски и речни пристанища, както и летища. Състоянието на тази инфраструктура е неравномерно и често недостатъчно за ефективна интермодална интеграция. Железопътната мрежа например, въпреки значителните инвестиции в последните години, все още изостава по отношение на модернизация и поддръжка. Съществуват и пропуски в свързаността между различните видове транспорт, което ограничава ефективността на интермодалните услуги. Транспортната инфраструктура на България като цяло има висока степен на изграденост, което е предпоставка за развитието на всички видове транспорт – въздушен, железопътен, автомобилен, морски, речен и вътрешноградски. От десетте общоевропейски транспортни коридори планирани да развият всички възможни видове транспорт през България преминават пет. **Коридор IV** от Дрезден до Солун, свързващ страните от Централна Европа с Егейско море (пристанище Солун), **Коридор VIII** свързващ Адриатическо с Черно море, **Коридор IX** от Хелзинки осигуряващ връзка между държавите от Североизточна Европа през Румъния и България с пристанище Александруолис на Егейско море, **Коридор X** свързващ Централна Европа с Турция и Близкия изток и **Коридор VII** разположен по протежението на р. Дунав. Тези коридори (Фиг. 2) предлагат значителни възможности

за интермодални превози, но тяхното пълноценно използване изисква допълнителни инвестиции в инфраструктура и изграждане на логистични центрове.



Фиг. 2. Трансевропейски транспортни коридори

Източник: <https://www.mtc.government.bg/>

В момента в България функционират няколко интермодални терминала, които играят ключова роля в комбинирания транспорт:

☞ **Интермодален терминал Пловдив.** Той заема площ от 71 450 кв.м., в района на ЖП гара Тодор Каблешков. Площадката на терминала служи за товаро-разтоварни дейности на контейнери, от вагон на тир и обратно, с маневриране на мобилен кран, и за временно складиране на интермодални терминални единици. На площадката са обособени зони за временно съхранение на контейнери, на полуремаркета и ремаркета, хладилни контейнери и повредени контейнери.

☞ **Интермодален терминал Илиянци.** Разположен в северната част на София и е основна точка за комбиниран транспорт. Неговото местоположение в близост до гара Илиянци осигурява лесен достъп до основните железопътни и автомобилни магистрали, което го прави ключов за товарния транспорт в региона.

☞ **Интермодален терминал Драгоман.** Намира се на около 30 км от западната част на околовръстния път на София и на 10 км от българо-сръбската граница и осигурява връзки за международния транспорт.

☞ **Интермодален терминал Русе.** Разположен е на пристанище Русе Изток, обслужва речно-морски транспорт и осигурява връзки с международни речни коридори. Терминалът разполага и с РО-РО рампа, от която тръгват две релации Русе – Рени и Русе – Гюргево.

През дунавското пристанище Видин се реализират речни РО-РО превози до Пасау, Германия и по линията “Видин – Калафат”.

Чрез РО – РО комплекс Оряхово се осъществяват основно превози на автокомпозиции по линията “Оряхово – Бекет”.

Преобладаващата част осъществяващи се международни интермодални превози са контейнерните превози. РО-РО превозите са сравнително по-малка част и се реализират основно в пристанище Бургас и Варна.

Обобщено може да се каже, че интермодалните терминали в страната ни са малко и към момента са с ограничен капацитет. Недостатъчният брой модерни логистични центрове води до проблеми с обработката и прехвърлянето на товари между различните видове транспорт. Съществен проблем е и законодателната рамка и регулациите, свързани с интермодалния транспорт в България. Те все още са в процес на адаптиране към европейските стандарти, което води до забавяне на процесите и увеличаване на разходите за логистичните оператори. Необходимо е, да се постигне и по-добра координация между различните държавни институции и частни оператори. За да се реализират пълните възможности на интермодалния транспорт, е необходима координирана политика и инвестиции в инфраструктура, логистични центрове и административни реформи. Това е начинът България да се утвърди като логистичен хъб в региона и да подобри конкурентоспособността на своята икономика.

При пътническия транспорт главната задача на съвременния интермодален транспорт е да се намали зависимостта от личните автомобили като основен начин на придвижване и да се увеличи използването на обществения транспорт. Една от насоките за развитие в тази посока е обединяването и свързването на различните видове транспортни услуги в единни интермодални пътнически комплекси. За тази цел е необходимо изграждането на нови и реконструиране на съществуващи транспортни сгради. Способността да се свържат различните видове транспорт, да се обединят потоците на транспортната инфраструктура и на пътищите в една комплексна структура, е от решаващо значение за създаването на устойчива градска среда. Към момента транспортното обслужване на пътищите в България е децентрализирано, което води до значителни затруднения особено при смяната на един вид транспорт с друг. Приемните сгради на транспорта все още се разглеждат специализирано като, например: ЖП гара, автогара, аерогара. Една от предпоставките за развитие туризма е добре развитата транспортна инфраструктура. Изграждането на пътнически терминали с интегриране на няколко вида транспорт е световна тенденция, която се прилага и в България. Подобен пример е проекта "Супер Бургас".

ПЕРСПЕКТИВИ ЗА РАЗВИТИЕ НА ИНТЕРМОДАЛНИЯ ТРАНСПОРТ В БЪЛГАРИЯ

Развитието на интермодалния транспорт в България е възможно чрез реализирането на заложените в Националния план за развитие на комбинирания транспорт изграждане на нови терминали до 2030 г. Страната ни получава значителна подкрепа от Европейския съюз чрез фондове и програми като Механизма за свързване на Европа (CEF) и Кохезионния фонд. Въпреки това, националното финансиране и частните инвестиции са недостатъчни за покриване на всички нужди. Кохезионната политика на ЕС, целяща да намали различията между държавите-членки и интегрирането на българската с европейската транспортни мрежи е необходимо условие за действителна свобода за движение на стоки, хора и услуги, както и за икономическото развитие и обединяване на периферните и изолирани региони с централните части на Европа. Както вече бе споменато по-напред в текста, развитието на отрасъла е от съществено значение за утвърждаването на туризма и на външнотърговските връзки на страната. Като цяло през последните години нуждите от транспортни услуги – товарни и пътнически се увеличават. Паралелно с това се повишават изискванията към тяхното качество. В тази връзка Министерство на транспорта полага усилия да създаде законови и икономически условия за предоставянето на обществени транспортни услуги и съответната инфраструктура, които да отговорят на очакванията на потребителите. Министерството следва разработената Стратегия за развитие на транспортната инфраструктура. Същата се

основава на предварително определени критерии за оценка на приоритетни проекти с национално значение. Изпълнението им е съобразено с действащите национални и европейски стандарти по отношение на: техническите, технологическите и експлоатационни параметри; изискванията осигуряващи високо ниво на безопасност и сигурност; опазването на околната среда. Тяхното изграждане ще доведе до оптимизиране на капацитета и ефективността на инфраструктурата и на транспортна система като цяло. Интермодалните терминали заемат и водещо място в новата инфраструктурна програма на България.

Най-често прилаганият метод при планиране на стратегически центрове (хъбове, възли) за обслужване на определена територия, е методът на събиране и дистрибуция „центрове и направления“ (hubs and spokes)¹.

Перспективите за разширяване на интермодалния транспорт в България са постижими чрез реализиране на заложените в Националния план за развитие на комбинирания транспорт изграждане на нови терминали в България.

По Оперативна програма „Транспортна свързаност“ 2021–2027г. [4] се предвижда и се финансира проекти:

- за развитие и разширение на пристанище Лом с цел превръщането му в интермодален терминал;

- за разширение на пристанище Варна с изграждане на ново кейово място, което също да служи за извършване на мултимодални операции;

- за интермодален терминал в Русе като част Рейнско-дунавския транспортен коридор на Европейския съюз. Проектът включва изграждане на товаро-разтоварителна площадка, нова приемно-отправна гара и пътна връзка с индустриалната зона на Русе;

- за интермодален терминал в Горна Оряховица – в проекта са заложени изграждане на модерен интермодален железопътен терминал в най-големия железопътен възел в Северна България – Горна Оряховица и изграждане, преустройство и рехабилитация на ключови гарови комплекси (Мездра, Червен Бряг, Илиянци, Враца, Левски, Г. Оряховица, Варна и Филипово), разположени по широкообхватната Трансевропейска мрежа.

- за разширение на наличните претоварни мощности край София и Бургас.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Интермодалният транспорт в България се намира в етап на развитие с обещаващи перспективи за бъдещето. Въпреки че настоящото състояние на инфраструктурата и логистичните мрежи изисква значителни подобрения, предприетите стъпки за модернизация и оптимизация на транспортните процеси показват позитивни резултати. Основните предизвикателства включват необходимостта от инвестиции в инфраструктурата, подобряване на координацията между различните видове транспорт и въвеждане на нови технологии за управление на логистичните процеси. Значителна роля имат публично-частните партньорства и финансирането от европейските фондове, които могат да ускорят процеса на модернизация и да осигурят устойчиво развитие на сектора. Перспективите за развитие на интермодалния транспорт в България са свързани с реализирането на стратегически проекти, като изграждането на нови терминали и хъбове, интеграцията на железопътната мрежа с морските и речните пристанища, както и внедряването на дигитални решения за

¹ Хъб (възел) е пресечна точка за събиране, сортиране, прекачване и дистрибуция на стоки и услуги към определена територия - идва от термин, използван във въздушния транспорт, както за пътници така и за товари. То описва метода на събиране и дистрибуция по „възел и спици“ (hubs and spokes), т.е. полюси и оси или центрове и направления. Това е система, която компенсира забавянето, налагано от прекачването вместо директни услуги, с по-често обслужване към всички точки.

проследяване и управление на товарите. Създаването на благоприятна нормативна и регулаторна среда също е от съществено значение за привличане на инвестиции и стимулиране на иновациите в сектора. Развитието на интермодалния транспорт в България представлява стратегически приоритет, който може да допринесе за икономическия растеж и устойчивото развитие на страната. С подходящите инвестиции, координация и иновации, България има потенциала да се превърне в ключов логистичен център в региона и да засили своята роля в международната търговия.

ЛИТЕРАТУРА:

- [1] Малинова, Р., Анализ на състоянието и развитието на транспортната инфраструктура на Република България в контекста на интермодалните товарни превози, научно списание „Механика, Транспорт, Комуникации - научно списание“, София, 2017г.
- [2] <https://op.europa.eu/>
- [3] <https://www.eufunds.bg/bg/optti/node/10373>
- [4] <https://www.mtc.government.bg/>

SITUATION AND PERSPECTIVES FOR THE DEVELOPMENT OF INTERMODAL TRANSPORT IN BULGARIA

Iliia Georgiev Gatev
milankap@abv.bg

VTU Todor Kableshkov" Sofia
158 Geo Milev St., Sofia 1574
BULGARIA

Key words: *globalization, intermodal transport, hub, terminal, transport system, supply chains, complex, corridor, transport infrastructure.*

Abstract: *The report aims to analyze the state of intermodal transport in Bulgaria, identify the main challenges and barriers facing the country, and show projects under development. The present and future of road and rail transport, the development of their corresponding infrastructure and rolling stock are marked. Attention is paid to water and air transport, supplemented with views on the development of urban and suburban transport.*

A brief summary analysis of the current state of intermodal transport in Bulgaria is made, which shows the presence of a number of obstacles, some of which are infrastructural limitations, the weak integration of the various transport systems, organizational and administrative disorders and, despite this, the great potential for development, considering the geopolitical and strategically important location of Bulgaria for the European Union.

Upcoming projects included for financing mainly from national and European investments for the development of intermodal transport and the construction of new terminals until 2030 are marked. Our country receives significant support from the European Union through funds and programs such as the Connecting Europe Facility (CEF) and the Cohesion Fund.