



ЛОГИСТИЧНИ ЦЕНТРОВЕ И УСЛУГИ-КОМПОНЕНТИ НА НОВИТЕ ПРИОРИТЕТИ ЗА РАЗВИТИЕ НА КОМБИНИРАНИ ТРАНСПОРТИ И ИЗГРАЖДАНЕ НА ИНТЕРМОДАЛНИ ТЕРМИНАЛИ

Симеон Ананиев, Орлин Колев, Гергана Кирилова
saexpert@abv.bg, okolev@abv.bg, g.kirilova@mail.bg

**ВТУ “Тодор Каблешков”
гр. София 1574, ул. „Гео Милев” №158,
БЪЛГАРИЯ**

Ключови думи: многофункционален интермодален транспорт, мултимодалния транспорт на стоки, клъстер Зелената превоз на товари.

Резюме: Европа решава нова транспортно - политическа задача, търсейки решения за определените движения на хора и товари вътре и извън общността, с най-малко енергоемък и екологичен, интегриран между всички видове транспорт. Вниманието е върху глобалните и политически цели за развитието на интермодалния транспорт и изготвянето на многонационален транспортен план.

В научната статия се поставя акцент върху Европейската политика и нейната насоченост към развитието на така наречените зелени коридори и мултимодални комбинирани превози. Разгледано е и участието на Република България, чрез рализирането и изпълнението на националната Програма за развитие на интермодални и комбинирани превози.

Ефективността на интермодалните терминали, включително на пристанищата и летищата, е решаваща за работата на логистиката. Развитието на логистиката допринася за осъществяването на комбиниран интермодален транспорт, чрез изграждането в периферията и извън градовете на товарни логистични центрове, интегриращи видовете транспорт на база политика за развитие на транспортната логистика и внедряване на интелигентни транспортни системи.

В началото сме на нова технологична революция, която е и политическа за търсене на нови енергоизточници и нови модели и технологии на превоз. Европа решава нова транспортно политическа задача за определени движения на хора и товари вътре и извън общността, с най-малко енергоемък и екологичен интегриран между всички видове транспорт. Императивна е волята на Европейската комисия, в близките 30 години Европа да не бъде зависима от изкопаеми източници и ограничи атомната енергия.

Политики и тенденции

Европейската политика е ясно дефинирана до 2015г. 40% от товарите следва да преминат от автомобилния към железопътния и водния транспорт, чрез така определените зелени коридори и мултимодални комбинирани превози. След кризата в железниците от 80 години, която не бе разбрана като философия и като ново начало и доведе до срыв, същото може да се случи с автомобилния транспорт, ако не се разбере същността и философията на процесите. За Автомобилния транспорт е отредено целево поле за товарни превози до 300 км, като задължително се търсят алтернативни източници на енергия. Тенденциите за повишаване в цената на гориво през 2011 година и 2012 се отразява много тежко на автомобилния бранш. Кризата ще отсее много от малките и средни превозвачи и спедитори и ще предизвика множество фалити и сливания. Това обаче е и импулс за позитивни моменти и развитие.

В Европа е налице е постоянна тенденция за реструктуриране на вида и технологиите на товарните превози, като това се случва не само заради кризата. С развитието на логистиката ще се развива комбинираният интермодален транспорт, чрез изграждане в периферията и извън градовете на товарни логистични центрове, интегриращи видовете транспорт на база политика за развитие на транспортната логистика и внедряване на интелигентни транспортни системи.

Институционализираните публично-частни партньорства са сътрудничество между публични и частни страни, които създават смесено публично-частно юридическо лице, за да изпълняват заедно обществени договори или концесии. Инициативата на заинтересуваното лице не създава специални права или привилегии, но в много европейски страни са предвидени различни възможности за възмездяване на направените от частния инвеститор разходи.

Въпреки липсата на много примери у нас, експертите единодушно признават, че публично-частните проекти са без алтернатива с редица предимства: бързина на големите инфраструктурни проекти без значителни начални публични инвестиционни разходи за държавата и качество на предлаганите услуги. Особен интерес предизвикват обсъжданите възможности за комбиниране на публично-частни проекти с европейските фондове.

Европа иска думата на бизнеса за терминалите

Критериите трябва да се съгласуват с индустрията и на местно ниво. Условието, на които трябва да отговарят различните видове терминали - на сушата, морските и речните, трябва да бъдат изработени съвместно с бизнеса, според Европейската комисия. Ефективността на интермодалните терминали, включително на пристанищата и летищата, е решаваща за работата на логистиката. От ЕК препоръчват да се вземат предвид широкоприложими европейски системи за оценяване (статични и динамични), които задължително да бъдат разработени в тясно сътрудничество с индустрията и да се съгласуват с местните структури, като крайният срок за изготвянето на тези критерии беше 2010 г.

Мултимодалният товарен транспорт все още не се използва достатъчно, констатира от Брюксел. Това може да се дължи на липсата на познания за ползите от този вид транспорт, от обединяването между отделните видове транспорт или допълнителните цени за претоварване. От ЕК смятат, че трябва да се насърчи изграждането на мрежа между логистичните институти и индустрията, която да отчита потребностите на бизнеса и по този начин да привлича инвестиции за развитието на екологичните видове транспорт, каквито са железниците например. Една от добрите практики в това отношение в ЕС е разширяването на ролята на централите за

насърчаване на морската търговия на къси разстояния и свързването на тяхната мрежа с вътрешните товарни превози.

Статистическата информация е на разположение на всички държави в ЕС. Това обаче не дава надеждна картина за европейския логистичен пазар. Трябва да бъдат разработени съответни индикатори и средства за измерване, за да се оцени ситуацията и нейното развитие в течение на времето. Основното, което трябва да се направи, е да се облекчат административните процедури за бизнеса, препоръчват от Брюксел. Комисията заедно със заинтересованите страни трябва да прегледа годността и да определи изискванията към данните за логистиката на товарните превози по видове транспорт и да оцени подобренията при събирането на статистическа информация. Крайният срок да се извърши това беше 2009 г.

Опростяване

Децентрализацията на обмена на информация, свързана с товари, може съществено да понижи разходите, особено когато се използват информационни и комуникационни технологии. Законодателството, което урежда митническата обработка на стоките, вече позволява товари извън общността да бъдат освободени и да се движат в пристанището или да бъдат поставени под транзитен режим за освобождаване на стоки от митническата служба по направление. Това изисква нова рамка, която да гарантира, че икономическите оператори ще предоставят информация само веднъж (едно място на достъп), а стоките ще бъдат контролирани от органите по едно и също време и на едно и също място (обслужване на едно гише). Брюксел настоява и за европейско морско пространство без бариери, където както движението на корабите, така и на стоките може да бъде проследено. По този начин отпада необходимостта от индивидуален контрол в транспортните операции между пристанищата на общността. Това би дало възможност на морската търговия на къси разстояния да се възползва изцяло от предимствата на вътрешния пазар. Идеята за изготвянето на правно предложение за опростяване и улесняване на морската търговия на къси разстояния към морско транспортно пространство без бариери датира още през 2008 г.

Какво е положението в България

На фона на всичките тези тенденции и промени, трудно може да се обясни бавното и мъчително развитие на интермодални превози и липсата на логистични терминали в периода след 2006г., въпреки проучванията и прогнозите за търсене. Липсват глобални стратегически и политически цели за развитието на интермодалния транспорт и за изготвяне на многонационален транспортен план в частта товарни превози, чрез подпомагане на регионалното и социалното развитие и обвързаност. Липсва приемственост за изпълнение на национална Програма за развитие на интермодалните и комбинирани превози, с определени терминали и интермодални хъбове, които да привличат трафик с добър мениджмънт.

Наблюдават се следните тенденции:

- Решително изоставане на интермодалната инфраструктура у нас в сравнение с другите европейски страни (Необходимост от развитие и укрепване на железопътните връзки; Усъвършенстване и развитие на нови интермодални възли /контейнерни терминали/);
- Пазарът на комбинирани транспортни услуги на територията на България не е развит;
- Безопасността и сигурността на транспорта решително изостава в сравнение с другите Европейски страни;

- Транспортът е един от най-големите замърсители на околната среда у нас и вече надминава енергийното потребление на индустрията.

Не бяха реализирани програмите и построени определените в тях терминали като енергията основно отиде в проучвания, проекти за техническа помощ и множество презентации, но не и за запознаване и обсъждане с бизнеса, браншовите организации и водещите фирми. Причините, които могат да се посочат са липсата на визия кой ще е собственикът, кои оператори какво ще работят и кого ще обслужват, т.е. нямаше реално разработени бизнес планове, реални клиенти т.е. бизнеса беше в страни от процесите.

За бенефициент, т.е. собственик на интермодалните терминали, беше определен ДП НКЖИ, а там и за оператор, като средствата за строителството на терминалите трябваше да се осигурят от европейски фондове, ОП Транспорт и от държавата. Този модел за сега не се оказва удачен. Пример за това са изградените терминали на Драгоман и Свиленград, които вече над 1 година не функционират и до момента имат разходи над 7мил.лева и неясно бъдеще, като собственикът им ДП НКЖИ ежесечно инкасира загуби за подържане и охрана. Не е обявена и публична процедура за отдаване под наем, концесия или друга форма на сътрудничество.

Терминалът предвиден да се строи в Подуяне по ОП Транспорт, така и не можа да стартира, но инкасира около 1мил.лева за проучване на фирма от Канада, по така наречената техническа помощ. Терминалите в Пловдив и Русе също зациклиха в процедурите на проучване и усвояване на средства за техническа помощ.

През 2009 г., в писмо до министър- председателя, водещи мениджъри на западни железници, контейнерни линии и спедитори отправиха апел, с който изтъкваха необходимостта от „ширококапацитетен Интермодален терминал на магистрална електрифицирана линия край София, с възможност за обработка на поне два контейнерни блок - влака дневно”.

Бизнеса търси собствени пътища и решения

Товарни селища, логистични центрове са компоненти на новите приоритети.

Товарните селища в зоната на интермодални терминали, покриват нуждата от пространство за ефективното маневриране на железопътния товарен трафик, морския трафик и местното индустриално производство

Товарен терминал, товарно селище, достъп на всички компании за спедиция, транспорт и логистика (складове, центрове за разтоварване на кораби, складови зони, офиси, паркинги за автомобили, обслужвани от различни видове транспорт – пътен, железопътен, морски, въздушен) да се управлява от единен орган – публичен или частен (потенциалните клъстери)

В тази обстановка бизнесът започна да търси и намира собствени пътища и решения. Бяха построени и започнаха да функционират мултимодални терминали от водещи спедиторски и логистични фирми: ДБ Шенкер в Божурище с проекти за разрастване на 100% и строеж на още 5 терминала в България, Милицер и Мюнх в София, Терминали в Русе и Горна Оряховица на частни фирми. Много от западните компании, инвестирали в България построиха собствени логистични терминали – Лидъл, Кауфланд, Била и др. Предстои пускане в експлоатация на ИМТ във Видин на оператора БРП, като мениджмънтът от сега работи активно за осигуряване на товаропотоци. Като реално действащ интермодален терминал може да бъде определен фериботният комплекс Варна фериботна за превози на товари с жп вагони и автомобили директно между България и Русия, като трябва да се реши въпросът с оператора след продажбата на БДЖ и обвързването му в единен логистичен парк. Заявка за функциониране като интермодален терминал има и от приватизирания

пристанищен терминал в Бургас от фирма БМФ. Има положителни тенденции, преместване на Мерск като водеща контейнерна линия, нов пристанищен жп маневрен оператор, който обслужва равнопоставено всички жп превозвачи. Разбира се това е едно добро начало.

Първият специализиран локален интермодален терминал Яна на София оперативно започна да функционира през 2010г, опериран от фирма „Екологистикс” и отговаря на всички изисквания на участниците в интермодалната верига. Пазарните участници и най-логичните потребители на услугите му морските контейнерни линии, обаче не се възползваха, като два опита от 2010 г. и 2011г за започването на редовни интермодални совалкови сервиси от пристанище Варна до София се провалиха, при наличие на предостатъчен обем товари, които останаха да се транспортират по шосе. Запазването на високите цени на превоза до хинтерланда в западна България обаче ще позволи на чужди пристанища, чрез свързаните с тях железопътни оператори, да навлязат на българския пазар. Изследвания показват, че блок-влаковата организация за отвеждане на контейнерите от пристанищния терминал разширява ареала на обслужване от 500 на 1000 и повече километра, и годишно повишава контейнерообропта с 30-40 %.

Съществуват предпоставки за загуба на относителни конкурентни външнотърговски предимства на Българския износ, поради изкуствено завишени разходи на контейнеризиран транспорт. Налице са предпоставки и за реструктуриране на контейнерния трафик на Западна България през Солун, Констанца и Копер чрез новите железопътни контейнерни връзки, с които тези пристанища да стъпват на българския пазар. Експертни изчисления, въз основа на моделите в пристанищата Копер и Риека показват, че при адекватна интеграция на Солун, Констанца и Копер с националните и железопътни оператори, чуждите портове ще могат да поемат повече от половината контейнерен трафик на София. При това на конкурентни цени и по-добри транзитни времена, оставящи контейнерните терминали във Варна и Бургас да обслужват само близък до тях регион.

По инициатива на бизнеса, браншовите организации в транспорта БОЖТ в средата на 2011г. беше изготвено експертно становище за програмите и проектите за развитие на жп и комбинирани транспорти и за изграждане на интермодални терминали което бе изпратено до членовете по ОП Транспорт и Министъра на транспорта. От ЕК заявиха в прав текст на МТИТС, че няма да се финансират интермодални терминали, които не са одобрени от бизнеса. Вследствие на това започнаха да се провеждат регулярни срещи с Министерството на транспорта и БОЖТ и бе изработен нов модел на сътрудничество, което доведе до конкретни резултати. Беше подписан протокол със следните решения:

1. Спиране процедурите по строителство на ИМТ в Подуяне и започване на нова процедура за проучване на нуждите и изграждане на ИМТ терминали около София по качествено нов модел, с публично частно партньорство, с участие на един или повече оператори. Задължително участие не само на НКЖИ, т.е. на железопътна инфраструктура, но и на Пътна инфраструктура”, кметства и др. Заинтересовани;

2. Отчитайки реалните възможности интермодален терминал (ИМТ) Пловдив да бъде въведен в експлоатация до края на настоящия програмен период, да се предложи неговото включване в приоритетна ос 3 на ОПТ;

3. Да започне проучване на интермодални терминали в София и Русе, финансирани по ОПТ с цел подготовка за изграждане и въвеждане в експлоатация през следващия програмен период на ОПТ 2014-2020 г.;

4. Заданията за проучванията и проектирането на ИМТ София и ИМТ Русе да бъдат обсъдени с представители на бранша и експерти на БОЖТ.

Проект инвестиционно намерение „Изграждане на терминал rail port Волуяк” с участие на фирма ”Транс Експрес”, НКЖИ с подкрепата на БОЖТ, НСБС и европейски фирми и структури е първото публично - частно партньорство, което реално стартира. „Транс Експрес” ЕООД има добър опит, практика и компетентности в международна спедиция и логистика, при специализация в железопътни и комбинирани транспорти, като в момента извършва частична дейност като интермодален оператор на гара Волуяк

Становището на експертите е, че районът на ж.п. гара Волуяк е подходящ за изграждане на локален интермодален терминал в района на София. Предвиденото местоположение на терминала е 200 м източно от ж.п. гара Волуяк, която е възлова гара за разпределение на товари и има директен достъп до европейски железопътни коридори IV, VIII и X, както и на автомобили от околновръстния път на София до АМ Люлин и бъдещата АМ Калотина – София. Предимствата на гара Волуяк са оценени и отбелязани и в предишни проучвания за избор на площадка за терминал в района на гр. София (през 2006г.).

Включването на проекта е сред приоритетите за развитие интермодалността и конкурентността, свързани с изграждането на интегрирани и интелигентни транспортни системи. Проектът е подходящ за реализация и експлоатация като публично-частно партньорство след оценка на възможностите и източниците на финансиране. Следващата стъпка е възлагане на предварително проучване за технико-икономически анализ и сравнение на няколко възможни алтернативи в съвместен проект с ДП НКЖИ, включващ и експлоатацията на изградения терминал в гара Драгоман, за намиране на подходящ вариант на изграждане, технология и експлоатация на терминала на гара Волуяк.

Интермодалният терминал в Пловдив залегна сред приоритетните проекти на оперативна програма "Транспорт" през декември 2011 г. с преразпределянето на 110 млн. евро от ос 4 към ос 3. Преди това Министерският съвет даде на обекта статут на национално значение.

Изграждането на интермодалния терминал се подкрепя от местните власти и бизнеса в региона, тъй като ще създаде условия за оптимално взаимодействие и интеграция на различните видове транспорт и ще повиши качеството на предоставяните товарни транспортни услуги в Южен централен район.

За реализацията на проекта има изготвена стратегия за публично-частно партньорство. Предвижда се изграждането на базисната инфраструктура на избраната площадка - жп гара Тодор Каблешков, с. Златитрап, да се финансира по ОП "Транспорт".

Определеният индикативен бюджет е 11.305 млн. евро, а бенефициент е ДП "Национална компания Железопътна инфраструктура". За поддръжката и експлоатацията на съоръжението ще се търси частен партньор оператор. Като най-удачни варианти за целта се посочват механизмите на концесията за услуга или създаване на смесено дружество. Отчетено е, че поради липсата на закон за публично-частното партньорство, само концесионната процедура има ясно регламентиран и законоустановен ред, но пък отнема време и изисква редица съгласувания и одобрения.

Затова е препоръчано подготвителните действия за осъществяване на евентуална концесия да стартират паралелно със строителните работи по изграждане на терминала, за да може незабавно след пускане на обекта в експлоатация да бъде наличен и частен партньор оператор. От гледна точка на правната форма, подходяща опция за реализация на ПЧП е и смесено дружество. Но процедурата за оценка и избор на частен партньор към момента изглежда недостатъчно прозрачна и изчистена, а в транспортния сектор особено за него не съществува адекватна практика.

Терминала на ДБ Шенкер

Новият терминал е изцяло интегриран в европейската и световната мрежа на ДБ Шенкер и работи като разпределителен център за международния транспорт, за дистрибуцията в страната, както и за контрактната логистика". На обща площ от около 48 000 м² в Божурище терминал обслужва по шосе всички европейски и вътрешни дестинации. Освен това той разполага с два собствени железопътни коловоза с обща дължина от 220 м. Обединяването на железопътен и шосеен транспорт в един разпределителен център открива нови възможности. „Тенденцията през последните години, най-вече при големите търговски вериги, е в посока към интермодални решения”

Пристанищен терминал „Видин-Север”

Разположен е в северната промишлена зона от км 793.600 до км 793.200 на р. Дунав. Площта на терминала е 120 декара. На терен от 10 000 м² открита складова площ, съгласно българското законодателство, е учреден и работи склад под режим митническо складиране. Терминалът е сертифициран за обработка на насипни товари, зърнени култури, МПС и друга колесна техника, метали, дървесина, вторични суровини, палетизирани стоки, контейнери и извънгабаритни и голямотонажни товари. Пристанището има връзки с железопътната инфраструктура и интермодалните терминали на сушата. Разполага с два основни жп коловоза в подкрановата зона. Жп и автопретоварните фронтове към корабните места и складови зони са оразмерени в съответствие с предвиждания товарооборот, рационално разположени и съоръжени с необходимите строително-технически съоръжения и предвидените специфични изисквания към отделните ж.п. товари. Връзката към републиканската ж.п. инфраструктура е подменена изцяло. Същата има включване в новоизграждащата се скоростна ж.п. линия към Дунав мост 2. Предвижда се изграждането на терминал за обработка на полуремаркета.

Обединение на фирмите - в конкуренцията намират единство

В края на 2001 г. по инициатива на бизнеса, на ВТУ Тодор Каблешков и мениджмънта на интермодалния терминал Яна- София бе направена първата крачка в консолидиране на интересите на българските пазарни участници в транспорта в сферата на комбинирания превози. Основан по модел на клъстерната организация в Европа, „Клъстер Зелен товарен транспорт” обединява най - големите български фирми от автомобилния превозвачески, спедиторски, морски и железопътен бранш. Наша увереност е, че това може да бъде началото за стимулиране на интермодалния транспорт в страната в полза на цялата българска икономика.

В Управителния съвет на Сдружението са включени представители на всички видове транспорт и дейност. Сред тях са жп операторът Булмаркет, СО МАТ като автопревозвачи, БМФ - представители на морския транспорт, от академичните среди - ВТУ "Тодор Каблешков", Трансекспрес като спедитори и "Екологистикс" - оператор на интермодален терминал ЯНА-София. Учредителите са обединени около становището, че една подобна общност:

- може да спомогне за предлагането на комплексни услуги на клиентите въз основа различните компетентности на фирмите членове на клъстера;

- може да подготви визия за развитието на целия товарен транспорт в страната и чрез клъстера да се търсят както политически, така и административни решения;

- като представителна организация от нейно име може да се кандидатства по-успешно за финансиране на по-големи проекти.

Основните цели на клъстера са популяризиране на интермодалността и на зелените транспортни коридори и повишаване на квалификацията на служителите на

фирмите - членки, обединяване на усилията на водещи фирми в бранша за развитие на интермодалните превози и подпомагане на членовете на клъстера за повишаване на конкурентоспособността им, интегриране на националните интермодални превози и терминали в международните интермодални мрежи.

Меморандумът е сключен между българското правителство, Европейската инвестиционна банка (ЕИБ) и Световната банка за подпомагане на развитието на оперативните програми и в частност на оперативна програма "Транспорт". Една от областите, в които ще се оказва помощ по предложение на ОП "Транспорт", е подготвянето на примерни схеми за публично-частно партньорство (ПЧП) от консултантите на ЕИБ и финансиране чрез ОП "Транспорт" за различни проекти в областта на интермодалния транспорт, изграждане на пристанища, рехабилитация на гари и други проекти. Проучването ще бъде направено от експерт на ЕИБ. По този начин ще знаем как ще се структурира един такъв проект, как могат да се привлекат публични и частни партньори и национално съфинансиране.

Бялата книга на транспорта на ЕК от 2011г. определя бъдещето

Въведените от Европейската комисия мерки и действия в областта на логистиката, обхващат интегрирани и интелигентни транспортни системи с единен програмен продукт за планиране на пътуванията. В него се включват всички видове транспорт. В същото време политиките на ЕС са дефинирани в Европейските регламенти и директиви, които задължително се транспонират в националните законодателства на страните-членки. През последните две години са приети пакет от мерки за постигане на по-екологосъобразен транспорт, план за действие в областта на логистиката, стратегия за прилагане на интернационалните външни разходи, изграждане на интегрирано железопътно пространство и на железопътна мрежа, ориентирана към товарните превози, и не на последно място интелигентни транспортни системи. Но последният, най-важен документ, приет през 2011 г. остава Бялата книга.

Бялата книга на транспорта на ЕК от 2011г. Определя, че бъдещето не само на България, но и на Европа е в интегрираните транспортни системи, което е по-висша надстройка на интермодалния транспорт. Европейската политика засяга и автомобилния транспорт, като е отредено да вози до 300 км, а при по-големи разстояния ще се плащат огромни такси. България е единствената страна в ЕС, която иска да запази статуквото в този бранш. Световна тенденция обаче е намалението на количеството на горивото и постоянно увеличаване на цената. Това е една от причините, поради която цялостно ще се промени визията за транспорта. Бялата книга е програмен документ на ЕК и нашата страна има шанса да е в Европа, и задължително ще трябва да въведе европейските правила.

Бялата книга е програмният документ, който поставя началото на ново преструктуриране в европейския транспорт с помощта на комбинираните и интермодалните товарни превози, осъществявани с интегрирани и интелигентни транспортни системи, на възраждането и развитието на водните и железопътни товарни превози. В новия модел на интегриран и нискоенергиен транспорт и инфраструктура съществена роля се определя на логистиката и спедицията, чрез които могат да се осъществяват оптимизирани „зелени“ товарни схеми в интерес на клиентите и обществото.