



ФАКТОРИ И ПРЕДПОСТАВКИ ЗА РАЗВИТИЕ НА КОМБИНИРАН ТРАНСПОРТ

Руско Христов Вълков

rvalkov@vtu.bg

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

Ключови думи: *комбиниран транспорт, фактори, гранични преходи, фериботни линии*

Резюме: *Комбинираните превози отдавна са доказали своите предимства и затова масово се прилагат във всички европейски държави, като непрекъснато бележат ръст на развитие.*

Докладът анализира промените в транспортния сектор през последните 20 години, свързани с промените в икономиката, отчита дългосрочните перспективи за развитие на основните отрасли на индустрията.

Състоянието на българската жп мрежа и граничните преходи със съседните страни са в основата на развитието на комбинираните превози. Показани са и параметрите на фериботните линии обслужвани от железопътен фериботен терминал Варна.

Транспортът е един от основните фактори за развитието и задълбочаването на европейската икономическа интеграция. Това се определя преди всичко от обстоятелството, че той осъществява стопанските връзки между различните отрасли и райони на отделно взетата страна, а също и между отделните страни в световен и вътрешноконтинентален мащаб.

С отпадането на вътрешните граници в рамките на Европейския съюз и отварянето на транспортните пазари, както и с промените в системата на производство и складово стопанство, през последните 30 години пътническият и товарният транспорт нарастват повече от два пъти. На много успешния и динамичен от икономическа гледна точка транспортен сектор все повече се противопоставят социални и екологични разходи, норми и изисквания.

Като обслужващ отрасъл, транспортът е в пряка зависимост от множество външни и вътрешни фактори от различно естество (икономически, социално-демографски, политически, екологични), с различен обхват на действие (международен, регионален, национален и локален), които взаимодействат помежду си и най-често имат разнопосочен ефект. Допълнително, едни и същи фактори могат да повлияят положително върху развитието на даден транспортен под-сектор/вид транспорт и негативно върху друг.

Процесът на промяна на превозваните стоки от големи по обем и ниска стойност количества от насипни суровини, основно ориентирани към железницата и водния транспорт, към по-малки обеми генерални товари с висока стойност, ориентирани към автомобилния транспорт, се наблюдава в световен мащаб. Той е основният фактор, обясняващ промяната в разпределението на трафика по видове транспорт, чиято валидност се доказва повсеместно. Тази тенденция, резултат от реструктурирането на националната икономика, ще изисква реорганизация в структурата, управлението и експлоатационния процес в железопътния транспорт, осигуряваща по-голяма гъвкавост, оперативност и адекватно поведение в променящите се пазарни условия.

С началото на либерализация на транспортния пазар и реструктуриране на икономиката и промишлеността в България през 90-те години на XX век се утвърди устойчива тенденция на спад на превозваните товари и загуба на пазарен дял от страна на железницата, най-вече за сметка на силно конкурентния автомобилен транспорт. Тази тенденция е характерна за всички страни в преход и се отчита сериозен спад при всички железници от Централна и Източна Европа.

Като резултат от реструктурирането на икономиката и приватизацията е навлизането на много нови фирми и частичното раздробяване на производството. Този факт, наред с редица други, генерира повишено търсене на автомобилен транспорт за превоз на малки по обем товари и повлия отрицателно върху железопътния транспорт, към което се добави и спада или прекратяването на производството на редица големи предприятия – основни клиенти на железницата.

Глобалната финансова и икономическа криза започна в САЩ. Постепенно спадна потребителското и бизнес доверие в Европа, което се отрази на икономиките на много страни от Европейския съюз, които имат рязко забавяне и спад на икономическата активност.

Неизбежно бе проблемите да рефлектират върху икономическото развитие и у нас, тъй като ЕС е основният търговски партньор на България.

В железопътния транспорт рязко намаляха товарите, което се отрази на обема на превозите на всички превозвачи и съответно – на приходите от инфраструктурни такси за железопътната инфраструктура.

Дългосрочните перспективи за развитието на основните отрасли от индустрията се очаква да повлияят в посока на намаляване на търсенето на превози на суровини и готова продукция по железницата.

Развитието на енергийния сектор в перспектива до 2020 г. предполага запазване и дори известен ръст в търсенето на вътрешни товарни превози по железница.

Положителните тенденции за развитието на леката промишленост в перспектива до 2020 г. очертават ръст на търсенето на товарни превози с автомобилен транспорт, най-вече във вътрешно съобщение, но и макар и по-ограничен и в рамките на ЕС.

Перспективите за развитие на селското стопанство предполагат слаб ръст на търсенето на транспортни услуги в полза на автомобилния транспорт.

В дългосрочна перспектива тенденцията за глобализация на световната икономика се очаква да продължи и българската икономика и транспортният сектор трябва да се подготвят да посрещнат това предизвикателство и да се възползват от нарастващите възможности. Транзитните превози между ЕС и Азия ще се развиват при всички случаи и България следва да привлече значителен дял от тях.

С достатъчна степен на сигурност може да се очаква трайна тенденция към увеличаване на цените на петролните продукти, която ще повлияе върху цените на транспортните услуги, пазарните дялове на видовете транспорт и ще засили търсенето и предлагането на алтернативни технологични и инженерни системи (горива, двигатели и т.н.)

Нарастващото внимание по отношение сигурността на превозите може да повлияе върху транспортните и търговски потоци, пренасочвайки ги към „по-сигурните“ транспортни мрежи и оператори. Този факт изисква активни действия за повишаване сигурността на българската транспортна система.

Политическата стабилизация на балканския регион, както и изграждането на значими инфраструктурни обекти в региона на Югоизточна Европа, като железопътния тунел под Босфора и комбинирания мост на р. Дунав при Видин - Калафат очертава тенденция за засилено търсене на транспортни услуги, нарастване на интермодалните и транзитните превози през територията на България и необходимост от интегриране на транспортните мрежи на отделните страни.

След присъединяването на България и Румъния към ЕС, поради отпадането на границите, осезателно се увеличи пътническият трафик между България и страните-членки на Общността като цяло и в частност - между България, Румъния и Гърция, особено в крайграничните райони, превръщайки го от международен във вътрешен за ЕС трафик. Отпадането на границите вече оказва положително влияние върху развитието, преди всичко, на Общоевропейски транспортен коридор IV и частично на Коридор IX, а в перспектива се очаква такова и за Коридори VII, VIII и X.

Благоприятното географско положение на България само по себе си не е гаранция за развитие на международните транзитни превози. Необходими са значителни инвестиции, най-вече за подобряване и поддържане на съществуващата инфраструктура и в по-малка степен за изграждане на липсваща такава. В този смисъл, правилното определяне на приоритетите в кратко-, средно- и дългосрочен план е от изключително значение с оглед максимизиране на очакваните ползи при ефективно използване на наличните ограничени ресурси и при отчитане на приоритетите на ЕС и на съседните държави.

Българската железопътна мрежа заема стратегическо място в бъдещата Европейска железопътна мрежа. Общата разгъната дължина на железопътната инфраструктура в страната е 6938 км, като средната ѝ гъстота е 68 км на 1000 кв.м. територия. Имайки предвид планинския терен на страната, гъстотата на съществуващите железопътни линии е относително висока в сравнение със страните от Източна Европа. България заема шеста позиция по този показател. Голяма част от мрежата – 1694 км са разположени на трасета на Транс-Европейската транспортна мрежа. 1499 км от тях са електрифицирани, като 510 км са удвоени електрифицирани линии.

Граничните преходи със съседните на България страни се осъществяват по следния начин:

✓ с Турция - през гранична гара - Свиленград, разменна с Турция – Капъкуле;

✓ с Гърция през Свиленград – Дикея, с гранична гара Свиленград и Кулата – Промахон, с гранична гара Кулата. Тенденцията е Кулата да стане обща гара с Гърция.

✓ със Сърбия - през Драгоман – Димитровград, с гранична гара Драгоман като Димитровград ЖС е обща гранична гара със Сърбия;

✓ с Румъния - през моста над река Дунав при Русе – Гюргево север, с гранична гара Русе- за пътнически влакове и Русе- разпределителна - за товарни влакове (Русе и Русе - разпределителна са общи гранични гари с Румъния), и през сухопътния преход Кардам – Негру водь, с гранична гара Кардам.

Фериботният комплекс Варна осигурява възможност за транспортиране на жп вагони през Черно море.

Железопътна връзка с Македония няма.

От съществуващи до 1990 г. у нас 9 терминала за комбинирани превози в момента действащи са само три, които се експлоатират и поддържат от частни фирми.

Контейнерни терминали

Специализираните контейнерни терминали във вътрешността на страната и на черноморското крайбрежие са:

✓ железопътни контейнерни терминали в гарите София – товарна, Пловдив – Филипово, Димитровград–Север (опериран от Деспред), Стара Загора, Горна Оряховица (Честово-товарна), Плевен – запад и Враца (на последните три терминала порталните кранове са спрени от експлоатация);

✓ специализирани контейнерни терминали в морските пристанища Варна-Изток, Варна-Запад и Бургас.

Основната материално-техническа база за осъществяване на вътрешни и международни контейнерни превози е изградена през 70-те и 80-те години на миналия век.

Фериботни линии, обслужвани от железопътен фериботен терминал Варна:

✓ Варна-Иличевск-Варна и Варна-Иличевск-Поти/Батуми-Варна.

Превозът на вагони и автомобили се извършва от четири ферибота с капацитет 108 вагона. Осъществява се директна връзка с железопътните мрежи на Украйна и Грузия и транзит към съседните на тях страни.

✓ Варна-Кавказ-Варна

Превозът на вагони се осъществява от м. март 2009 г. с еднопалубни фериботи с капацитет 40 вагона. Линията осъществява директна железопътна връзка с Русия.

Лицензиран пристанищен оператор за фериботните връзки Варна-Иличевск-Поти/Батуми и Варна-Кавказ е БДЖ ЕАД.

Фериботен комплекс Варна

Фериботен комплекс Варна е построен през 1978 г. на южния бряг на Белославското езеро. Общата територия на комплекса е 1007 декара, дължина от акваторията на пристанището до западния край – 5 км. Разположен е на 22 км западно от Варна, като на южната страна на Аспарухов мост е връзката с път А₅ Варна-Бургас за Турция, а от западната страна е връзката с път А₂ София-Велико Търново-Шумен-Варна.

Фериботен комплекс Варна, с възможността за превоз на автомобили с корабите, обслужващи линията Варна-Иличевск-Поти /Батуми, е част от трасето на Европейски път Е-70 – Ла Коруня (Испания) – Потти (Гърция). Връзката с железопътната мрежа на България се осъществява чрез гарите Синдел – разпределителна и Разделна.

Фериботен комплекс Варна е уникално транспортно съоръжение – железопътен фериботен терминал – един от най-късите и евтини пътища, през които се осъществява директна железопътна връзка между Европа и държавите от Централна и Средна Азия.

Фериботен терминал Варна разполага с две корабни места, оборудвани с подемно-преходни мостове с по пет коловоза на междурелсие 1520 мм. Фериботният терминал има възможности за обработка на ферибот със 108 вагона за 10 часа и ферибот с 45 вагона за 2 часа, за едновременна обработка на два фериботни кораба и приемане на два типа кораби – с широчина 26 м и 22 м.

На територията на фериботния комплекс са изградени:

✓ Предфериботен парк с 21 коловоза на междурелсие 1520 мм;

✓ Разпределителен парк с 16 коловоза с междурелсие 1435 мм;

✓ Приемно-отправен парк с 7 коловоза с междурелсие 1435 мм;

✓ Коловоз за смяна на ходовата част на вагони с опасни товари – с универсално междурелсие (1435/1520 мм) и 2 позиции с взривобезопасни крикове;

✓ Цех за смяна талиги – 2 универсални коловоза с по 12 позиции. Капацитет на цеха за едно денонощие е смяна на ходовата част на 280 вагона;

В претоварния пункт са оборудвани:

✓ Открита площадка с 2 коловоза на междурелсие 1435 мм и 2 коловоза на междурелсие 1520 мм, обслужвани от електрически портален кран с подемност 20 тона;

✓ Покрита рампа с 1 коловоз на междурелсие 1435 мм и 2 коловоза на междурелсие 1520 мм;

✓ Открита рампа с 1 коловоз на междурелсие 1435 мм и 2 коловоза на междурелсие 1520 мм

✓ Открити и закрити складови площи.

Всичко това осигурява директно претоварване на 80 вагона за едно денонощие.

Фериботен терминал Варна има възможност за:

- натоварване и разтоварване на автомобили и вагони на собствен ход;
- претоварване, натоварване и разтоварване на вагони по различни технологии: вагон-вагон; автомобил-вагон; рампа-вагон; вагон-рампа;
- обработване на превозните документи;
- съхраняване на товари в склад;
- ремонт на вагони и талиги.

В рамките на ЕС развитието на транспорта не е изолирано и самостоятелно по отделни видове (железопътен, автомобилен, морски и др.), а взаимнообвързано и комплексно, т.е. като транспортна система. С формирането и развитието на европейската транспортна система се съдейства за ускоряване икономическия растеж на отделните страни и на ЕС като цяло. Политиката на ЕС за постигане на целите на европейската транспортна система е насочена преди всичко към осигуряване на по-ефективно функциониране на европейската транспортна система.

Първостепенна задача е прилагането на строги технически норми, съчетано с използването на икономически лостове, насочени към най-пълното опазване на околната среда. Това е крайно необходимо, доколкото увеличаването на транспортната дейност е съпроводено с неблагоприятни последици, свързани със замърсяването на околната среда. Отрицателните последици от прекомерното развитие на автомобилния транспорт са: шум, замърсяване на въздуха, застрашаване на здравето на населението и др. Вредното въздействие на автомобилния транспорт върху околната среда се проявява на първо място чрез емисията на пет основни вида замърсители: въглероден окис, азотни окиси, въглеродороди, серен двуокис и олово.

Немалък дял в отделящите се в атмосферата вредни емисии се пада и на останалите видове транспорт. Това налага по-широк обхват на изследователската работа за намаляване консумацията на горива, която в последно време е насочена преди всичко към разработването на нови двигатели (електрически и комбинирани), а също и на алтернативни горива.

Като важна насока за повишаване екологичността на транспорта се очертава развитието на инфраструктурата на малко замърсяващи видове транспорт. В това отношение общата тенденция в основните европейски страни е към увеличаване на инвестициите за развитието и модернизацията на железопътния транспорт.

Тенденцията в железопътния транспорт е към все по-широкото приложение на електрическата тяга.

Железопътният транспорт заема важно място в националното стопанство на отделните европейски страни. Това се определя от неговите безспорни предимства, от които заслужава да се отбележат следните:

- Малки горивно-енергийни разходи за извършване на определен обем превози.

Единствено в железопътния транспорт е възможно масовото използване на електроенергията като двигателна сила, докато във всички останали видове транспорт се използват дефицитните течни горива. При дизеловата тяга в железопътния транспорт, чиято сфера на използване непрекъснато се стеснява, разходът на течно гориво за единица превоз е многократно по-малък, отколкото в автомобилния и въздушния транспорт.

- Възможност да се съоръжава почти във всички райони на страната с изключение на районите със силно изразен планински релеф.

- В сравнение с другите видове транспорт железниците притежават голяма пропускателна и превозна способност. По отделна железопътна линия могат да се превозват товари от порядъка на милиони тонове годишно.

- Съвързва в единна икономическа система всички основни райони на дадена страна. С това железопътният транспорт създава условия за рационално териториално разположение на производството.

- Редовност на превозите, които се извършват по строго определено разписание. Това предимство е особено важно за ритмичното осигуряване на производствените процеси в различните отрасли, както и за редовно доставяне на необходимите суровини, горива и други материални ресурси за нормалното функциониране на производствените предприятия.

- Висока сигурност на превозите. Според официалните статистически данни най-малко катастрофи с човешки жертви остават в железопътния транспорт. С въвеждането на автоматизация на превозните процеси сигурността на движението още повече нараства, и то в условията на увеличаване скоростите на движение на влаковете.

Това налага прилагането на интегриран подход за оптимизиране на ефективността на транспортната система, организацията на транспорта и безопасността, както и за намаляване на разхода на енергия и въздействието върху околната среда. Някои от основните инструменти на интегрирания подход са укрепването на конкурентоспособността на по-екологичните видове транспорт, създаването на интегрирани транспортни вериги при използване на два или повече видове транспорт (комбиниран транспорт и интермодалност), както и осигуряването на условия за лоялна конкуренция между отделните видове транспорт.

ЛИТЕРАТУРА

[1.] Дългосрочна програма за развитие на ДП „Национална компания „Железопътна инфраструктура” 2010 – 2019 г.

[2.] Насоки на ЕС за развитие на трансевропейската транспортна мрежа

[3.] Оперативна програма „Транспорт”

[4.] Иванова М., Ръководство по „Проектиране на гари и гарови съоръжения”, 2012 г.