



ПЕРСПЕКТИВИ ЗА РАЗВИТИЕ НА ТЕРМИНАЛИТЕ ЗА КОМБИНИРАНИ ПРЕВОЗИ

Руско Христов Вълков

rvalkov@vtu.bg

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

Ключови думи: терминали за комбиниран транспорт, модернизиране, проучвания, транспортни възли

Резюме: *Анализиран са причините за развитие на комбинираните транспортни услуги и проблемите в областта на комбинираните превози свързани с подобряването на взаимодействието между отделните видове транспорт, како основно внимание се обръща на обстоятелствата, които засилват актуалността на проблема за повишаване ефективността на този вид превози. Подчертана е особената роля на нормативните документи в рамките на ЕС за стимулиране на развитието на комбинирания транспорт и конкретните мерки за насърчаването му.*

Посочени са направления и реализирани проекти в изпълнение на дългосрочната програма за развитие на комбинираните превози.

През последните години в Европа се утвърждава доминираща тенденция за разработка и предлагане на комбинирани транспортни услуги. Причините за това са много – все по-голямото натоварване на автомагистралите в резултат на увеличаващите се превози, замърсяване на околната среда, надеждността на жп транспорт при различните атмосферни условия и др. Комбинираните превози създават възможност за осъществяване на пълна логистична схема за доставка „от врата до врата”, което се явява и едно от основните желания на клиентите.

Подобряването на взаимодействието между отделните видове транспорт е свързано с решаването на редица проблеми в областта на комбинираните превози с използването на два или повече видове транспорт. **Развитието на комбинираните превози съдейства за свободното движение на стоки и за разширяване на търговията и тъкмо затова се издига като един от основните приоритети на транспортната политика на ЕС.**

Актуалността на проблема за развитието и повишаването на ефективността на комбинираните превози се засилва поради следните обстоятелства: първо, участието на българския транспорт на международния транспортен пазар и разширяването на това участие е една от важните насоки за повишаване на неговата ефективност; второ, интеграционните процеси в Европа и появата на редица икономически, екологични, а също и политически бариери изискват обединените усилия на различни видове

транспорт за тяхното преодоляване; трето, комбинираният превоз представляват интеграционен мост между видовете транспорт и по-специално между основните сухопътни видове транспорт (автомобилен и железопътен), конкуренцията между които непрекъснато се задълбочава и изостря.

Комбинираният превоз „автомобил – железница“ представлява екологична алтернатива на товарния автомобилен превоз. От тази гледна точка напълно оправдани са мерките за преориентиране на част от превозите от автомобилен на комбиниран транспорт.

Развитието на комбинирания транспорт е израз на общата транспортна политика на ЕС, чието провеждане се основава на главния принцип – всички видове транспорт да заплащат разходите (щетите), които са причинили, включително икономическата цена на злополуките и замърсяването на околната среда. В този смисъл се препоръчва въвеждането на пътен данък, с който да се покриват разходите за шосейни пътища, предизвикани от автомобилния транспорт. Този данък кореспондира на таксите, събирани от железопътните превозвачи за използване на инфраструктурата. С тази мярка двата основни вида транспорт се поставят при сходни условия, което е особено важно при условията на конкуренция.

В европейски мащаб се провеждат редица по-конкретни мероприятия за насърчаване на комбинирания транспорт като например:

- държавно субсидиране за закупуване на вагони и други технически средства, необходими за извършване на комбинирани превози;
- предоставяне в отделни случаи на помощи за покриване на експлоатационните разходи, обикновено в началния стадий при реализиране на даден проект за извършване на комбинирани товарни превози;
- разрешаване извършването на вътрешни (каботажни) превози в дадена страна от транспортни предприятия на други страни;
- премахване на някои ограничения в движението;
- признаване на времето за превозване на автомобилите с влакове за почивка на шофьорите, съгласно изискванията на трудовото законодателство на страните на ЕС и др.

Съществена роля за стимулиране на развитието на комбинирания транспорт в рамките на ЕС се пада на постигнатото споразумение за важните линии на международния комбиниран транспорт и свързаните с тях съоръжения, подписано от 20 европейски страни.

В него са издигнати следните основни цели в развитието на инфраструктурата на комбинирания транспорт: а) увеличаване скоростите на влаковите композиции, извършващи комбинирани превози, до 100 – 120 км/ч; б) увеличаване дължината на същите влакове до 600 – 750 м и на тежината им до 1200 – 1500 т.

В последно време се разработват различни автоматизирани и компютъризирани системи за прехвърляне на товарните единици от едно на друго транспортно средство. Тези системи имат за цел да подпомагат по-нататъшното развитие и повишаването на ефективността на комбинирания транспорт в рамките на ЕС.

В резултат на провежданата транспортна политика за насърчаване развитието на комбинирания транспорт в страните на ЕС бе изградена цялостна мрежа за комбинирани превози. При това основен приоритет получава развитието на комбинирания транспорт с контейнери, ремаркета, полуремаркета, сменяеми каросерии, т. е. на непридружавани вагонни пратки.

Макар и с по-бавни темпове от страните на ЕС – 15, развитието на комбинирания транспорт обхваща и страните от Централна и Източна Европа. За целта

бяха направени проучвания за изграждане на система за комбиниран транспорт като „Проучване върху развитието на железопътния и комбинирания транспорт по международните трансевропейски оси в Централна и Източна Европа” по програма „Фар” и „Проучване върху комбинирания транспорт от и към Югоизточна Европа” от група фирми за комбиниран транспорт. В споразумението за трансевропейско железопътно сътрудничество коридори за приоритетно развитие бяха избрани два основни коридора: Запад – Изток и Север – Юг, участъци от които преминават и през българска територия (Видин – София – Кулата и София – Пловдив – Свиленград). Резултатите от проучванията могат да се обобщят в следните препоръки:

- модернизиране на железопътните линии по дължината на коридорите с оглед постигане на необходимия капацитет и скорост, подходящи за товарен комбиниран транспорт в страните на Централна и Източна Европа;
- модернизиране на инфраструктурата на разположените по коридорите терминали за обслужване на комбинирания транспорт;
- усъвършенстване на правната и институционалната рамка на товарния транспорт във всички заинтересовани страни в съответствие с прилаганото в ЕС законодателство и с цел да се изпълнят необходимите изисквания на международно и национално ниво за постигане на необходимата съгласуваност и ефективност на създадените в тази област правила.

Направените проучвания потвърждават необходимостта от продължаване на направенията за комбинирани превози в Югоизточна Европа. Необходимостта от развитието на комбинирания транспорт се обвързва с усложняването на транспортните проблеми, предизвикано от голямото увеличаване на броя на малките и средните превозвачи и на товарните спедиторски фирми, на значителното увеличение на задръстванията по пътищата и замърсяването на околната среда.

1. Описание на бизнес-идеята

Настоящият бизнес план разглежда изграждането и пускане в експлоатация на терминал за комбинирани превози в гара Драгоман. Реализирането на този бизнес е в следствие на провежданата от Правителството политика за модернизиране на транспортната инфраструктура. За постигане целите на тази политика ДП Национална компания “Железопътна инфраструктура” участва в изпълнението на програмата “Развитие на железопътната инфраструктура и комбиниран транспорт”. В областта на комбинирания транспорт се планира да се изградят терминали за Ro-La превози в гара Свиленград и гара Драгоман.

Ro-La (Rollende Landstrasse) превозите, преведени като термин с определението “подвижно шосе”, е една от съвременните модерни технологии, чрез която Старият континент търси да намали вредното въздействие (до 85-90%) върху жизнената среда от основния замърсител в транспорта – товарните автомобили. Освен това, използването ѝ може да спести от 30% до 80% течни горива, в зависимост от изминатото разстояние, да намали значително пътнотранспортните произшествия по шосе и запази човешкия живот, да разтовари автомагистралите и съкрати разходите по поддържането им.

За България съществуват потенциални възможности за развитие на комбинираните превози, систематизирани вследствие на направените изводи:

- Основните маршрути за вътрешни и международни контейнерни превози съвпадат с направенията на българските участъци, включени в AGTC и Общоевропейските коридори - IV, VII, VIII, IX и X;

- Съществува регулярен и устойчив трафик на ТИР автомобили от България и страните от Близкия изток към Европа, който позволява организирането на международни комбинирани превози на унифицирани транспортни единици, регламентиран срок на доставка, гарантиране потребителска стойност на стоките и стимулиращи цени.

- Не съществуват лимитиращи габаритни ограничения, свързани с тунели, мостове и др. при използване на подходящ подвижен състав.

Известни са различни форми за осъществяване на взаимодействието между видовете транспорт в рамките на транспортната система – икономическа, организационна, правна, техническа, технологична (експлоатационна) и др. Особено важна роля за ефективното функциониране на европейската транспортна система се пада на технологичното взаимодействие между видовете транспорт. Конкретно то се изразява в изграждането на система за експлоатация на различните видове транспорт, осъществяването на най-ефективна организация на движение на превозните средства, внедряването на взаимно обвързани технологични процеси в пунктовете на претоварване от един на друг вид транспорт, регулиране на товаропотоците по различните транспортни направления към съответните претоварни пунктове и др.

Характерни за технологичното взаимодействие между видовете транспорт при превозите на товари са следните по-важни моменти:

- разработване в транспортните възли на технологии, координиращи работата на различните видове транспорт;
- прилагане на т. нар. безпретоварни превози на основата на внедряването на контейнеризация на товарите;
- осигуряване на своевременна и надеждна информация за работата взаимодействащите видове транспорт и др.

Транспортните възли заемат особено важно място в организацията на технологичното взаимодействие между отделните видове транспорт. Освен претоварване на товарите от един на друг вид транспорт в тях се осъществява обслужване на транспортните потоци, организация на маршрутните влакове от мястото на натоварване, ремонт и комплексно обслужване на подвижния състав и др.

Транспортните възли трябва да осигуряват условия за реализиране на най-добри резултати от превозната дейност на транспортната система. За да отговарят на това основно изискване, е необходимо дейността им да се основава върху следните основни принципи:

- съгласуване на времето за пристигане във възела на подвижния състав на различните видове транспорт, изхождайки от направленията на превозите, вида на товарите, типа на транспортните средства и техните технико-експлоатационни характеристики;
- съкращаване на сроковете за доставка на товарите по пътя на осигуряване на претоварването им въз основа на директния вариант и намаляване продължителността на престояването;
- осигуряване на условия за своевременно и ефективно регулиране на подаването на транспортните средства на основата на предварително обявените срокове за обработка в транспортния възел.

Посочените принципи отразяват същността на организацията и управлението в транспортния възел и може успешно да се прилагат при наличието на предварително избрано базово предприятие. Като такова може да функционира транспортно

предприятие, което е най-тясно свързано с взаимодействащите във възела видове транспорт, участващи в осъществяването на претоварните процеси.

Приоритетните инфраструктурни направления на българска територия за развитието на комбинирани превози, определени на базата на международни договорености и проучвания (AGTC, TER, AGN, TINA, транс-европейски транспортни коридори) и маркетингови анализи, са:

Линейни:

- Видин – София – Кулата/Пловдив – Свиленград (коридор 4)
- Калотина – София (коридор 10)
- Гюешево – София – Бургас/Варна (коридор 8)
- Русе – Димитровград/София/Варна (коридор 7 и 8)

Точкови:

- Пристанища Варна, Бургас, Лом, Видин, Оряхово
- Интермодални терминали: София, в Югоизточна, Североизточна и Северозападна България.

Състоянието на железопътната инфраструктурата за осъществяване на комбинирани превози не удовлетворява изискванията за извършване на съвременни товаро-превозни услуги. От съществуващи до 1990 г. 9 терминала за комбинирани превози в момента действащи са само три, които се експлоатират и поддържат от частни фирми. За да се постигне оперативна съвместимост на железопътната ни мрежа с европейската за извършване на интермодални превози е необходимо модернизиране на инфраструктурата по основните направления, включващо: подобряване на техническото състояние на железния път и съоръженията; осигуряване на необходимия габарит за извършване на комбинирани превози по разглежданите маршрути и изграждане на мрежа от железопътни специализирани терминали за комбинирани превози.

Железопътната мрежа на Република България като част от европейската железопътна мрежа трябва да отговаря с възможности за предлагане на условия за развитие на интермодални превози.

Основните насоки за бъдещото развитие на интермодалната транспортна система и повишаване качеството на товарните услуги на територията на България, са изложени в „Стратегия за интегриране на Българската железопътна инфраструктура в Европейската мрежа за интермодален транспорт”, разработена от гръцката консултантска фирма PLANET. В рамките на проекта са направени анализи на възможностите за изграждане на логистичните транспортни връзки за мултимодален транспорт, в резултат на които консултантите препоръчват спешно изграждане на мрежа от терминали, започвайки от град София, като основен железопътен и автомобилен център, с възможности за включване и на въздушен транспорт.

Идеята за изграждане на модерен интермодален терминал в София се разработва от Министерство на транспорта още през 1996 г. с подписване на договор за прединвестиционно проучване между Американската агенция за търговия и развитие (АТР), Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията и НК „БДЖ”.

Второто прединвестиционно проучване за изграждане на терминал в района на София се финансира от Канадската агенция за международно развитие, приключило през месец май на 2006 г. с избор на подходяща площадка и извод, че изграждането на такъв терминал е икономически и социално ефективна инвестиция за Република България.

С реализирането на проект „Изграждане на интермодален терминал в гр.София”, намеренията са поетапно да бъде изграден терминал за комбинирани

превози, който впоследствие да се доразвие в логистичен център. Изграждането му ще постави началото за развитието на национална мрежа от транспортно-логистични центрове и нейното бъдещо интегриране с европейската логистична мрежа.

През 2010 г., с финансиране от държавния бюджет се изпълни проект „Проектиране и изграждане на терминал за комбинирани превози при гара Драгоман”. В изпълнение на държавната политика за развитие на Ро-Ла превозите на територията на Република България, в района на гара Драгоман беше изградена терминална площадка за качване на влак на част от товарните автомобили, които се движат по направление Турция – Западна Европа - Турция. С реализирането на този проект ще се създадат условия за разтоварване движението на магистралните пътища в България, което ще доведе до редица положителни резултати - намаляване замърсяването на вредните емисии за околната среда, намаляване пътните транспортни произшествия и други.

Терминалът на гара Свиленград към момента на изготвяне на настоящия бизнес план е собственост на БДЖ ЕАД. БДЖ ЕАД в момента е и единственият лицензиран за пътнически превози оператор, който ще има възможност веднага след влизане в експлоатация на Терминала в Драгоман да предложи услугата за превоз на камиони върху вагони.

Терминалът на гара Драгоман, като актив ще се числи в собствеността на УДВГД Сф /Виж схема №1/. Изграждането му ще бъде изцяло на територия на ДП НКЖИ, като се извърши реконструкция на терминал „Ледопункт” в гара Драгоман. Ще включва три коловоза, два от които ще са свързани двустранно със стрелки и с дължина до 300 метра, а третият ще е разположен върху прилежаща рампа.

За нормалната работа на терминала, освен реконструкцията на съществуващата служебна сграда, се предвиждат още три нови сгради. Всички те ще се изпълняват от готови сглобяеми елементи - тип „Контейнер”.

Новите сгради са:

а) сграда с три отделни, самостоятелни и напълно оборудвани части:

- Прелезопазачница (северна част) с обзор към първа жп линия (съответно прелеза), път IV-8103 и пътната връзка за терминала.
- контролно-пропускателен пункт (КПП) с обзор към пътната връзка и служебния паркинг.
- част с помещения за оператора на подземнотранспортната техника.

б) сграда за приемане на документи (без санитарен възел)

в) сграда със сервизно-битови помещения за водачите на ТИР^{ове}.

Целта е тежкотоварните автомобили, които пътуват от Европа за Турция и Близкия Изток да не преминават изцяло територията на България, а още на гара Драгоман да бъдат натоварени върху влакове. За изчакващите камиони ще бъде изграден паркинг, за да бъде избегнато задръстването.

Пътният достъп до терминала ще става чрез осигуряването на пътна връзка от съществуващия международен път за Калотина, а до самия терминал ще се стига по специално изградено за целта обходно трасе.

Автомобилите ще се качват на собствен ход върху коловоза на рампата, за да бъдат натоварени на влаковете и да пътуват до следващата гранична гара Свиленград.

Развитието на интермодалните превози е приоритет на националната транспортна политика в непосредствен и дългосрочен план. Целта е повишаване на ефективността на разходите и устойчивостта на транспортните дейности, а оттам и подпомагане на конкурентоспособността на националната икономика.

На железопътния транспорт са присъщи и някои недостатъци, които силно понижават неговата конкурентоспособност. Особено съществен недостатък е значително продължителното в сравнение с автомобилния транспорт време за доставка на товарите.

Въпреки високите технически скорости на движение на влаковете, поради специфичните особености в технологията на превозния процес, срокът за доставка на товарите е твърде продължителен. Големият размер на разходите за начално-крайни операции определя икономическата нецелесъобразност от използването на железопътен транспорт за превоз на товари на къси разстояния.

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 и строителство на железопътни линии”, 2010 г.