

---

## **ИКОНОМИЧЕСКО РАЗВИТИЕ НА “ФЕРИБОТЕН КОМПЛЕКС ВАРНА” ЗА ПЕРИОДА 2007-2011Г.**

**Стефка Главчева**

[s.glavcheva@abv.bg](mailto:s.glavcheva@abv.bg)

*Висше транспортно училище „Тодор Каблешков”  
гр. София 1574, ул. "Гео Милев" 158  
РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ*

***Ключови думи:** икономическото развитие, Фериботен комплекс Варна, 2007 - 2009*

***Резюме:** Настоящата статия анализира икономическото развитие на "Фериботен комплекс Варна", РБългария за периода 2007-2011г. В статията се анализират и обобщават данни за товарооборота за конкретен период и състоянието и динамиката на пазара на транспортни услуги. Обект на анализ са съвременните икономически условия и тяхното влияние върху транспортната система, динамика и пътничкопотока осъществен през "Фериботен комплекс Варна". Изготвя се анализ на относителния дял превозни товари преминали през пристанище Варна за изследвания период. В резултат се предлагат насоки за развитие и се очертават бъдещи възможности.*

### **УВОД**

Република България е държава, разположена в източната част на Балканския полуостров, с излаз на река Дунав и Черно море, а чрез проливите Босфора и Дарданелите пред българското корабоплаване се открива възможност за достъп до всички океани. От древни времена на територията на страната са се пресичали търговските пътища между Европа и Азия.

Началото на Българския морски флот датира от 1892г., когато са закупени първите шест кораба за нуждите на Българското търговско параходно дружество. Дружеството е поддържало следните линии: крайбрежна, черноморска, източно-средиземноморска, западно-средиземноморска и континентална<sup>1</sup>.

Развитието на речния търговски флот у нас е свързано с река Дунав. Тя е главна водна артерия, съединяваща Централна с Източна и Югоизточна Европа. Тя преминава през десет страни, като водосборният ѝ басейн се простира и в други седем държави. Свързването на р. Дунав с р. Рейн, чрез канала Рейн – Майн – Дунав през 1992г., доведе до създаването на най-дългия *Трансевропейски коридор №VII*.

Главният представител днес на товаропътническите кораби са фериботите. По официални данни през 1973г. световния фериботен флот разполага с 147 кораба (с

---

<sup>1</sup> Симеонов, Д., Пенчева, В. Взаимодействие на видовете транспорт. Русе, Русенски университет „А.Кънчев”, 2001г., с.15

товаропреносимост над 10 000 тона), като с най – много кораби разполагат флотите на Англия, Норвегия, Гърция и др<sup>2</sup>

Фериботите се делят на железопътни (*фиг.1*), автомобилни и смесени, а в някои райони се използват и такива от ледоразбивачен тип.

През юни 1937г. Република България и Румъния договарят построяването на *фериботна връзка между пристанищата Русе и Гюргево*. Фериботният комплекс е построен и въведен в експлоатация през ноември 1940г. Построен е северозападно от гара Русе - Пристанище, местоположението му е избрано, така че да бъде защитено от пролетния ледоход.

*Втората фериботна връзка* между Република България и Румъния е изградена *между Видин и Калафат*. Този фериботен комплекс влиза в експлоатация през 1942г.

„Фериботен комплекс Варна” е основан през 1978г. Намира се на западния бряг на Белославското езеро. Основното предназначение на комплекса е да подпомогне изключително големия стокообмен между СССР и страните от източноевропейския социалистически блок. Капацитетът на комплекса е до 3 300 000 тона товари годишно. Той е единственият в Черноморския регион железопътен фериботен терминал.

Настоящата статия има за цел да обобщи и анализира част от икономическото развитие на фериботен комплекс Варна и представи възможности за бъдещо развитие.

## **„ФЕРИБОТЕН КОМПЛЕКС ВАРНА”**

- 1. Обща характеристика на „Фериботен комплекс Варна”** (*фиг.1*). „Фериботен комплекс Варна” се намира на югозападния бряг на Варненския воден басейн, състоящ се от Варненското и Белославското езера, и свързващите ги *канали №1 и №2*. Корабите минават през тези канали еднопосочно.



**фиг.1. Фериботен комплекс**

Фериботният комплекс във Варна е единственият в Черноморския регион, оборудван с жп терминал с възможност за смяна на жп талигите от европейски (междурелсово разстояние 1435мм) на руски стандарт (междурелсово разстояние 1520мм). Извършва се претоварване на товарите: вагон – товарен автомобил и обратно; вагон – вагон; вагон – контейнер при необходимост. Това е уникална характеристика на терминала, предлагащ един от най-късите и евтини пътища за товарите между Европа и Азия. Оперира се от националните превозвачи Параходство „БМФ” и НК „ЖИ”.

## **2. Фериботни линии.**

Редовните линии (*фиг.2*) за превоз на жп вагони, сухопътни транспортни средства и пътници са:

- Варна – Иличевск – Варна;
- Варна – Потти – Варна;
- Варна – Иличевск – Потти / Батуми – Иличевск – Варна;
- Варна – Кавказ – Варна.

<sup>2</sup> Чонев.Ч., Корабите. Векът на новите технологии. Том IV. София, „Литера Прима”, 1996г., с.87

Линиите до Украйна и Грузия се обслужват от българските кораби „Героите на Одеса” и „Героите на Севастопол”, и от украинските „Героите на Шипка” и „Героите на Плевен”. Всеки от тях е с капацитет 108 вагона. Създава се възможност за директна връзка с железопътните мрежи на Украйна и Грузия и транзит към съседни на тях страни.



фиг.2 Фериботни линии

От 2009г. действа и линията между Пристанище Варна и руското пристанище Кавказ.

Преходът до порт Кавказ се осъществява за 36 часа. Чрез тази линия се скъсява разстоянието между България и Русия с 800 км и се намалява срока на доставките с около 40%. През 2011г. по тази линия са преминали общо 48 026 тона товари, от които 39 225 тона са внос за България. Ние внасяме втечен газ, торове, стъкло и др., а изнасяме вино, козметика, храни. Корабите по линията се движат със 70% натовареност, което е много добър показател.

„Пристанище Варна” ЕАД за момента е най-голямото българско пристанище, обработващо над 8 млн. тона товари годишно. Благодарение на модерното си оборудване, отличните транспортни връзки, жп фериботното обслужване и кръстопътното си положение, то е мост за товаропотоците между Европа, Русия, Украйна, Кавказ, Средна Азия, Средния и Далечен Изток.

„Пристанище Варна” ЕАД е еднолично акционерно дружество, с капитал 100% държавна собственост. Правото на собственост на държавата се упражнява от Министъра на „Транспорта, информационните технологии и съобщенията”.

От 2010г. в „Пристанище Варна” ЕАД е внедрена и функционира *Интегрирана система за управление*, която включва сертифицирани системи за управление по международните стандарти ISO 9001:2008; BS OHSAS 18000:2007; ISO 14001:2004. Варна е едно от първите Черноморски пристанища, сертифицирано по изискванията на Международния кодекс за сигурност на корабите и пристанищата - *ISPS Code*.

### 3. Развитие на пазара на транспортни услуги за периода 2004 – 2009 г.

Търсенето на международни товарни услуги за внос и износ се задоволява основно от морския транспорт. Товаропотоците са тези, които диктуват развитието на пристанищата.

**Общият товарооборот** на пристанищата за обществен транспорт за 2009г. (фиг.3) е 27 110 847 т. като основният дял се пада на морските пристанища.

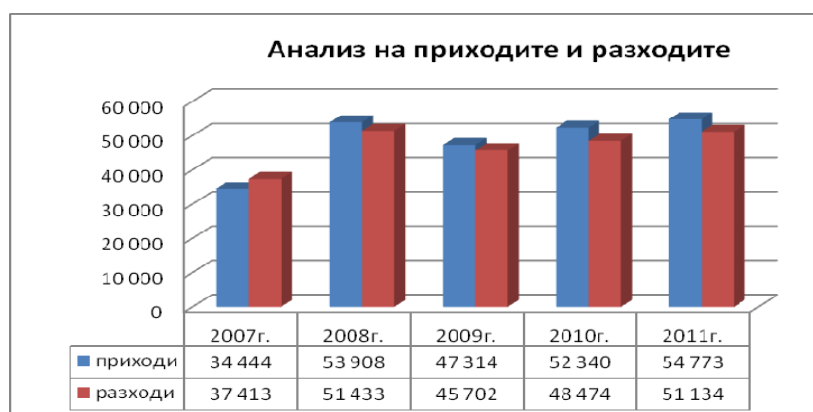


фиг.3 Общ товарооборот за 2009г.

Световната икономическа криза оказва своето влияние върху общия товарооборот, преминаващ през българските пристанища. През 2009г. (по официални данни) превозените товари са със 4 860 552т по-малко спрямо 2008г., което е спад с 18%. Интересна тенденция е, че частните пристанища и тези отдадени на концесия показват по-добри резултати, отколкото пристанищата с национално значение, които не са отдадени на концесия. Двете морски пристанища, отдадени на концесия, са отбелязали ръст от 41,4%, а спадът на шестте частни (с регионално значение) е 10,4%. Делът на регионалните пристанища се е увеличил от 3,4% на 3,7%, а на концесионираните пристанища от 2,3% на 4%. Неотдаените на концесия пристанищни терминали бележат спад с около 18%.

При анализа на икономическото развитие на „ФЕРИБОТЕН КОМПЛЕКС ВАРНА” са използвани показатели за рентабилност. Коефициентите на рентабилност на собствения капитал, които показва темповете на възвръщаемост на капитала, когато са положителни величини, а когато са отрицателни – темповете на декапитализация на пазара. Анализът на този показател за ФЕРИБОТЕН КОМПЛЕКС ВАРНА” показва, че въпреки отрицателна стойност през 2007г. (-14,89%) през следващите четири години този коефициент е положителен и през 2010г. се отчита най-голяма печалба, която се пада на единица вложен капитал.

При Анализ на приходите и разходите на „ФЕРИБОТЕН КОМПЛЕКС ВАРНА” се вижда, че единствено през 2007г. разходите са по-големи от приходите (фиг.4.), а през следващите години делът на приходите е по-висок от разходите и резултатът за 2007г. е загуба. През следващите години се наблюдава печалба, като най-високи стойности се отчитат през 2010г. Загубата през 2007г. се дължи на малкото обработени товари – ниски приходи от смяна на талиги и маневри; от такси за претоварване, навла, тегления и престои.



фиг. 4. Анализ на приходите и разходите на „Фериботен комплекс Варна” за периода 2007-2011г.

При анализът на динамиката на товарооборота за Пристанище Варна първо се разглежда товарооборота на морските пристанища по код „начин на превоз” (съгласно номенклатурата на ЕВРОСТАТ) - табл.1 и фиг.5.

табл.1 Динамика на товарооборота на морските пристанища

Начин на превоз	2004г.	2005г.	2006г.	2007г.	2008г.	2009г.
наливни/т/	8 469 564	9 701 770	11 825 695	11 492 705	11 721 337	10 397 819
насипни/т/	10 130 123	10 421 958	10 666 160	8 805 005	10 107 097	8 311 931
генерални/т/	3 149 336	3 031 988	3 313 482	3 119 776	2 735 238	1 754 042
контейнери/т/	1 275 062	1 343 139	1 491 589	1 695 243	2 296 573	1 632 223
фериботни/т/	484 500	541 484	444 664	380 876	272 163	175 788
<b>Общо</b>	<b>23 508 584</b>	<b>25 040 338</b>	<b>27 762 401</b>	<b>25 426 146</b>	<b>27 132 353</b>	<b>22 271 801</b>



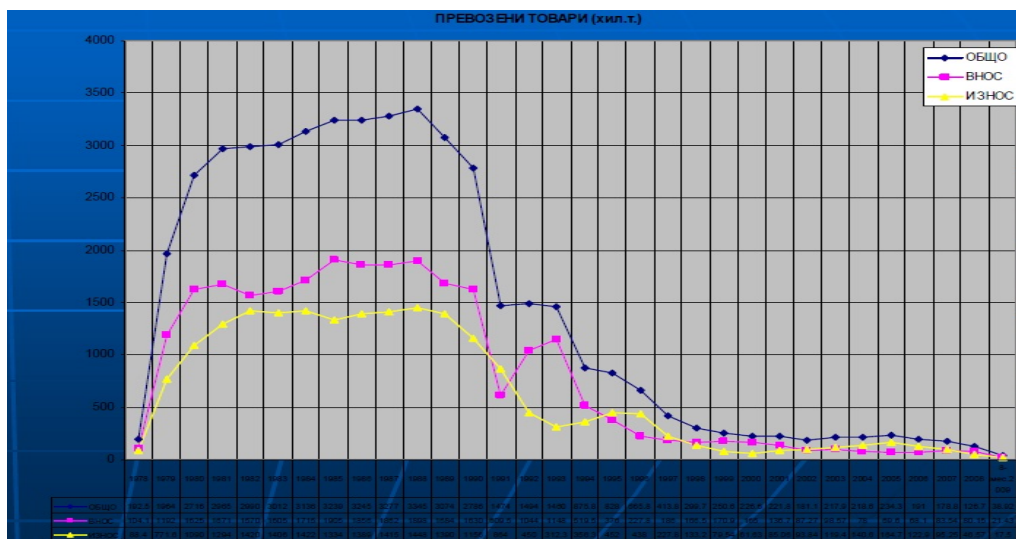
фиг.5 Динамика на товарооборота на морските пристанища

Най-висок товарооборот е отбелязан през 2006г., а най-нисък през 2009г. Основен дял в прираста на морските пристанища имат превозите на наливни товари. Плавно нарастване на превозите на контейнери се наблюдава до 2008г., а след това има спад както и при другите видове товари. Фериботните превози бележат значителен спад след 2005г. Тази тенденция се запазва и през следващите години. Най-малко товари са обработени през 2009г. – 6 729хил.т, което е с 12% по-малко спрямо 2008г. и с 26% по-малко спрямо 2011г. (табл.2)

табл.2. Динамика на товарооборота на Пристанище Варна

Начин на превоз	2008г.	2009г.	2010г.	2011г.
наливни /хил.т/	855	1 035	1 053	1 118
насипни /хил.т/	4 526	3 943	4 922	5 694
генерални /хил.т/	478	374	509	632
контейнери /т/	1 738	1 279	1 448	1 539
фериботни /т/	126	98	107	159
<b>Общо</b>	<b>7 723</b>	<b>6 729</b>	<b>8 039</b>	<b>9 142</b>

Може да се обобщи, че само през „Фериботен комплекс Варна” най-голямо количество товари са обработени през 1988г. – 3 345хил.тона, в това число: 1 898хил.тона от внос и 1 447хил.тона от износ и така е достигната проектната мощност за превоз на 3 400хил.тона. През следващите години обработените товари значително намаляват – през 1994г. са 875хил.тона; през 2000г. – 226хил.тона и през 2008г. – 126хил.тона *фиг.6.*



фиг.6. Товарооборот на Фериботен комплекс Варна

Тенденцията за спад на фериботните превози се запазва и след 2008г., което може да се види от *фиг.7*, на която е показан относителния дял на фериботните превози спрямо общия товарооборот на Пристанище Варна.



фиг.7. Относителен дял на фериботните превози

Това е сигнал за слабото използване на производствените мощности. За да бъде достигнат максималният капацитет на комплекса е необходимо да бъдат привлечени нови товаропотоци.

Българските фериботни кораби са доста остарели (над 30г.) в сравнение с фериботите на водещите страни (обновяват ги на всеки 3-4години). Освен дизелово гориво, големите корабособственици предпочитат по-евтини и алтернативни източници – слънчева и вятърна енергия, водород и природен газ. „Фериботен комплекс Варна” присъства активно на пазара на пристанищните услуги, стараяйки се да привлече нови товари и клиенти. Ръководството на комплекса полага усилия за подобряване качеството на предлаганите услуги чрез подобряване на експлоатационните, технологичните и техническите им параметри. Приоритет номер едно е повишаване удовлетвореността на клиентите и извличане на максимална печалба, чрез непрекъснатата реорганизация на работния процес, осъвременяване на техниката и подобряване на инфраструктурата.

Въпреки стагнацията на пазара на фериботните превози, фериботния комплекс след 2007г. отчита печалба. Относителният дял на фериботните превози спрямо общия товарооборот на Пристанище Варна през 2011г. е 1,74%. Използването на

производствените мощности е много под проектния капацитет на комплекса – 3 400хил.тона.

### **ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

Съществуват множество възможности за подобряване на стопанската дейност на фериботен комплекс Варна, а именно чрез осъществяване на инвестиции за подобряване на производствените мощности, модернизация и по – качествено обслужване на клиентите с цел увеличаване привлекателността на комплекса и генериране на нови товаропотоци. Българската държава не може да си позволи инвестиции от подобен мащаб затова възможности за развитие могат да бъдат и разработването и осъществяването на подходящи инфраструктурни проекти, разработени по европейски програми.

### **ЛИТЕРАТУРА:**

[1] Симеонов,Д., Пенчева,В. Взаимодействие на видовете транспорт. Русе, Русенски университет „А.Кънчев”, 2001г., с.15

[2] Чонев.Ч., Корабите. Векът на новите технологии. Том IV. София, „Литера Прима”, 1996г., с.87

[3] <http://www.mtitc.government.bg/>

[4] <http://www.port-varna.bg/>

# ECONOMICAL DEVELOPMENT OF “FERRY VARNA” FOR THE PERIOD 2007-2011

**Stefka Glavcheva**

[s.glavcheva@abv.bg](mailto:s.glavcheva@abv.bg)

*Todor Kableshkov University of Transport,  
158 Geo Milev Street, Sofia,  
BULGARIA*

**Key words:** *Economical development of Ferry Varna for the period 2007-2009*

**Abstract:** *The report analyses the economical development of Ferry Varna for the period 2007-2011. The report summarized economical data for the commodity turnover for this period, current status and dynamics of the market of transport services. The object of analyses are the modern economical conditions and its impact of transport system, passengers turnover provided through port of Varna. Report represents proportion of goods transported through port of Varna, some problems and opportunities for future development.*