

# БЪЛГАРСКИТЕ ПРИСТАНИЩА В ЕВРОПЕЙСКАТА ЛОГИСТИЧНА ТРАНСПОРТНА МРЕЖА

## BULGARIAN PORTS AS A PART OF EUROPEAN LOGISTIC TRANSPORT NETWORK

д-р инж. Грънчарова В.  
ВВМУ "Н. Й. Вапцаров" – Варна, България

*Abstract: Marine ports play a certain part as logistic center and they require effective connection with inland. Their development and integration into the national transport network have influence over the competitive power of the Bulgarian economics.*

**KEYWORDS: PORT, LOGISTIC CENTERS, CARGO TRANSPORTATION**

### 1. Увод

Провеждането на целенасочена транспортна политика в Европейския съюз има изключително важно значение за развитието на транспорта и за състоянието на икономиката в общността като цяло. Тя съдейства за засилване и подобряване на икономическите връзки между отделните страни. Голямо значение има изграждането на основната мрежа от европейски транспортни коридори, които ще могат да пренасят с висока ефективност големи обеми от товари и пътници благодарение на използването на съвременни технологии и инфраструктура. Въпреки разширяването си Източната и Западната част на Евросъюза се различават по развитие на транспортната инфраструктура. Основната европейска транспортна мрежа трябва да свързва столиците в Общността, главни градове и пристанища и икономически центрове.

В Становището от 18 октомври 2007 г. относно европейската пристанищна политика Европейската комисия определя план за развитие на пристанищната система, който съдържа следните елементи:

1/ Подобряване на ефективността на пристанищата и връзките с вътрешността на страната.

Липсата на достатъчен капацитет, транспортни връзки или организация са причина за образуването на задръствания в малките пристанища. В този смисъл е необходимо интегрирано управление на транспортните вериги и извършване на задълбочен анализ на съществуващите национални транспортни инфраструктури като се проучи създаването на нови по ефективни маршрути.

2/ Увеличаване на капацитета при спазване на изискванията за опазване на околната среда.

При оборудването или модернизацията на пристанищните комплекси трябва да се предвижда изграждането на подходящи съоръжения за обработка на отпадъци, за осигуряване на правилно управление на водните маси и седиментите и за борба с промените в климата и замърсяването на въздуха.

3/ Модернизирани пристанищната дейност чрез създаване на нови системи за морска безопасност и далекосъобщения.

Въвеждането на компютъризирани системи и „онлайн“ обмяна на данни в областта на морския транспорт цели намаляването на административната работа, свързана с корабоплаването и логистиката. Създаването на т.нар. „морски магистрали“ трябва да улесни процедурите при морски транспорт на къси разстояния (в рамките на Европейския съюз) [5]. Те трябва да са напълно да отговарят на изискванията на Директива 2010/65/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 20 октомври 2010 г. относно формалностите за даване на сведения за кораби, пристигащи във и/или напускащи

пристанищата на държавите-членки и на Издадената от Международната морска организация (ИМО) "Конвенция за улесняване на международното морско корабоплаване", която е в сила от 21.06.1999 г. и по която България е страна.

4/ Определяне на прозрачни норми за инвеститори, оператори и потребители.

Нормите се отнасят за ролята на пристанищните власти и тяхната ценова политика при образуването на пристанищните такси, публичното финансиране, отдаването на пристанищата на концесия, извършването на навигационни пристанищни услуги, извършване на вътрешно пристанищен транспорт на товарите.

5/ Създаване на условия за повишаване на нивото на квалификация и подобряване на безопасните условия на работа на персонала.

Това е свързано с извършване на редица дейности на територията на пристанищата.

### 2. Резултати и дискусия

#### 2.1 Нормативна рамка на Европейския съюз

Основната рамка на приетата морска политика включва следните четири цели:

- насърчаване на интегрирането на управленски структури, които да бъдат по-приобщаващи и взаимоспомагателни;
- изготвяне на основа за познания и инструменти за насрещна политики, необходими за прилагането на интегрирана политика;
- подобряване на качеството на секторните политики посредством активен стремеж към постигане на полезни взаимодействия и повишена съгласуваност между секторите;
- вземането на решения, отнасящи се до прилагане на гореспоменатите цели, трябва да бъде съобразено с особеностите на регионалните морета около Европа.

Интегрираната морска политика за Европейския съюз или т.нар. Синя книга, приета през октомври 2007 г., включва нови работни методи и инструменти за насрещна политика и широк набор от специални действия, които целят подобряване на морската икономика; опазване и възстановяване на морската среда, подсилване на научните изследвания и иновациите; развитие на крайбрежните и най-отдалечените региони, поемане на ръководна роля по отношение на международните морски дела и повишаване на информираността за морското измерение на Европа.

В частност, в проекта се подчертават ползите от използването на „SafeSeaNet“, като инструмент за намаляване на административната тежест върху морските превози на къси разстояния. Морските превози на дълги разстояния обаче също биха могли да се облагодетелстват от използването на „SafeSeaNet“, като инструмент за намаляване на административната тежест, тъй като тези кораби превозват и товари между пристанищата на ЕС в определни отсечки от своите международни плавания. Синята книга

препоръчва сериозно преразглеждане на управленския подход към моретата и океаните на всички на равнища на управление: институции на ЕС, държави-членки и региони.

Бялата книга: „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство – към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите“ посочва основните ключови въпроси за развитието на европейската транспортна политика и на транспортните системи на континента. В нея Европейската комисия насърчава пренасочването на пътните превози към железопътния, речния и морския транспорт, и същевременно набляга на пълната интернационализиране на външните разходи (като замърсяването на въздуха, задръстванията, или шума) на всички видове транспорт.

Както се посочва в Бялата книга, за да се насърчи използването на пълния потенциал на водния транспорт, е необходимо действащите административни процедури в морския транспорт да бъдат улеснени [2]. В това отношение предварителните резултати от пилотният проект „Blue Belt“ (Син пояс) на Европейската агенция за морска безопасност в сътрудничество с митническите органи и редица участващи на доброволни начала корабни компании, показани през месец май 2011 г., представиха как разработените от агенцията възможности за мониторинг от държавите-членки на Евройския съюз може да подмогнат ежедневната им работа и как обичайните административни формалности могат да бъдат облекчени, без да се намалява нивото на спазване на различните законодателства. Повече от двеста плавателни съда са взели участие в пилотния проект и са извършили редица плавания на дълги разстояния.

Освен улесняване на използването на морски транспорт за превоз на товари в рамките на ЕС проекта „Син пояс“ също така има за цел да проучи потенциала за административно облекчаване на всички видове морски транспортни услуги. Европейската комисия намира първоначалните резултати от прилагането и развитието на пилотния проект „Син пояс“, одобрен от Съвета по транспорт през декември 2010 г., за обещаващи и възнамерява да го продължи и през 2012 г. Предстои публикуването на окончателен доклад на резултатите, постигнати по проекта.

Внедряването на инструментите на информационните технологии в трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T) ще улесни проследяването на движението на товарните пратки, административните процедури и ще спомогне за интегрирането на системите на отделните видове транспорт [6]. Решение № 1692/96/ЕО от 23 юли 1996 г. относно общностните насоки за развитието на трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T) формулира общите направления за мерките, необходими за реализиране на мрежата.

Морските магистрали представляват също част от тази основна транспортна мрежа. Разширяването през 2004 г. и 2007 г., големите закъснения и проблемите с финансирането на реализацията на проекти в трансграничните участъци от TEN-T наложиха цялостно преразглеждане на насоките за TEN-T. Решение № 1346/2001/ЕО от 22 май 2001 г. за изменение на насоките за TEN-T по отношение на морските пристанища, вътрешните пристанища и интермодалните терминали предлага разработването на концепцията за „морски магистрали“. Тя трябва да увеличи ефективността на някои морски връзки, да спомогне за по-доброто интегриране на водния и железопътния транспорт при превози на кратко разстояние като алтернативи на автомобилния транспорт [7].

Watermode е проект по Оперативна програма за трансгранично сътрудничество „Югоизточна Европа 2007 – 2013“ на Европейската комисия. Стойността му е 3 193 500 евро, като от тях 2 461 600 евро са от Европейския фонд за

регионално развитие, а 252 875 евро са от Програмата за финансово подпомагане на страните-кандидатки за членство в ЕС. Водещ партньор по проекта е пристанище Венеция, а сред другите участници са и ИА „Морска администрация“ [8]. Главна задача на Watermode е да осигури по-добра координация между публичните и частните партньори, които се занимават с логистично и пространствено планиране, да подчертае потенциала на водните пътища в региона, да допринесе за пълната интеграция на морския и речния транспорт в логистичната верига, да повиши тяхната конкурентоспособност като алтернативните решения на автомобилния транспорт. Проектът дефинира списък от индикатори за оценка и описание на услугите, предоставяни от определените мултимодални логистични единици, явяващи се част от сухопътния и воден логистичен процес. Идеята е да се направи оценка на пристанищата и другите логистични съоръжения, като се вземат предвид съответните им характеристики и параметри, например разположение, достъп, предлагани услуги, мултимодални връзки, технология на работа и др.

## 2.2 Анализ на българските пристанища като европейски логистични центрове

През последните двадесет години в голяма част от европейските пристанища се наблюдава тенденция за растеж на контейнерния превоз на товари, което се дължи преди всичко на бързото разширяване на азиатските пазари и по специално на вноса от Китай. За да отговорят на тази тенденция европейските пристанища трябва да продължат инвестициите в нови съоръжения за приемане на съвременни кораби и да разполагат с надеждни връзки с вътрешната част на страната.

Редица западноевропейски пристанища имат необходимата инфраструктура за своето качествено развитие и предлагат освен услуги, свързани с основната им дейност и допълнителни като например логистичните услуги. Тези пристанища разполагат с необходимите за тази дейност складови мощности, закрити и открити складови площи и с необходимата техника (кейова, тилова и специализирана механизация). Освен това повечето от тях са разположени в близост до летища, а шосейните и жп подходи ги свързват със сухоземната пътна мрежа. В този смисъл морските ни пристанища Варна и Бургас не правят изключение от това правило.

Общият брой на морските пристанища в Европа е над 1000, като около десет са мегапристанищата, които обработват над 50 млн. тона товари годишно, а малките средно големите и обработват под 1 млн. тона товари годишно. Пристанищната система на Р България към момента разполага с 14 781 метра обща дължина на кейовия фронт в морските пристанища и 11690 метра в речните пристанища [3]. Претоварният капацитет на сега действащите технологии и технически средства се оценява на 35 млн. т. товари годишно в морските ни пристанища и 10 млн. т. товари в речните пристанища на Р България. Основната пристанищна кейова механизация включва стрелови портални кранове, които са въведени в експлоатация преди повече от 30 години. Единици са закупените морени кранове (два 100-тонни мобилни универсални стрелови кранове в Пристанище Варна Запад). Старата пристанищна механизация освен, че има скъпа поддръжка, затруднява внедряването на високоефективни пристанищни технологии и по този начин прави българските пристанища неконкурентоспособни на останалите европейски пристанища в региона. Наличната кейова, тилова и складова механизация в българските речни и морски пристанища не съответства на отделните транспортните средства, на видовете товари и на изисквания към технологиите за тяхната обработка и съхранение. Прилаганите в момента пристанищни технологии при обработка на генерални и насипни товари използват циклични машини (най-често стрелови портални кранове съоръжени с грайфер). За обработка на контейнерни товарни единици също се използват стрелови пристанищни кранове вместо специализираните гентри кранове.

Забавянето на реформата в българските пристанища доведе до изостане на целия сектор в техническо и технологично направление и загуба на позиции в конкуренцията с пристанищата Констанца и Солун. За да отговорят на съвременните изисквания българските пристанища трябва да бъдат реновирани като се въведат модерни специализирани технологии, които да гарантират бърза и качествена обработка на товарите. На всички пристанища трябва да бъде извършена оценка за тяхната мултифункционалност и на възможността им да функционират ефективно, устойчиво и безопасно като самостоятелни икономически единици. Една от мерките за постигане на тази цел е отдаването на цялото пристанище или на части от него на концесия. С това ще се постигне развитие и модернизация на пристанищната инфраструктура; утвърждаване на пристанищата като логистични центрове; повишаване на конкурентноспособността и качеството на пристанищните услуги и увеличаване на товаро и пътникопотока.

Постоянна задача пред пристанищните специалисти и намаляването на времето за престой на корабите и сухопътния транспорт, повишаване на стелента на използване на пристанищните съоръжения и производителността на труда. Търсят се начини за намаляване на разходите в основната и спомагателната дейност на пристанищата, както и на общите експлоатационни разходи. Една от основните причини в забавянето на процедурите по пристанищните проекти е свързана прилагането на нормите на Европейския съюз относно опазването на околната среда.

Целите на българските пристанища трябва активно да бъдат насочени към модернизиране на оборудването на кея и тила с механизация, отговаряща на нуждите на съвременния флот, също така и на изискванията за бърза, безопасна и ефективна обработка на товарите както на кея, така и в складовата площ. Това е свързано с планово обособяване на отделни специализирани терминали за обработка на различните видове товари, преоборудване и усъвършенстване на пристанищните мощности, както и осигуряване на безпроблемно приемане на голямотонажни кораби в морските пристанища чрез осигуряване на достатъчна дълбочина на кея.

### 3. Заключение

Изграждането на мрежа от логистични центрове трябва да е съобразено с товаропотоците, местоположението спрямо основната пътна мрежа и достъпа до железопътната мрежа. Това до голяма степен определя центровете за интермодални превози (терминали и товарни селища) и като центрове за логистични услуги. В окончателния доклад на Съвета на Европейския съюз от ноември 2010 г. относно цялостното интегриране на водния транспорт в транспортната и логистична верига на Европейския съюз се посочва, че за цялостното рационализиране на европейската транспортна система е необходимо пристанищата да се оптимизират като ключови места за връзка между различните видове транспорт, като тенденциите са за разработване на по-съвършени логистични вериги при интегрирана модалност [4]. Концепцията „Син пояс“ има за цел улесняване на морския транспорт в ЕС чрез намаляване на административните формалности за корабните оператори да се гарантира безопасността, сигурността и опазването на околната среда, както и приходите от мита и данъци при оптимално използване на технологиите за морски мониторинг. Използването модерни технологии и интегрирани системи за контрол на морския транспорт като SeasafeNet ще улесни корабоплаването в рамките на Европейския съюз и ще спомогне за образуването на безпрепятствени логистични вериги. Например в рамките на

проекта „син пояс“ корабите независимо от своя флаг ще могат да оперират свободно в рамките на вътрешния пазар при минимални административни формалности. Проектът WATERMODE също спомага за координацията между обществените и частните организации, оказващи влияние на логистичните процеси и на развитието на инфраструктурата с цел осигуряване на по-добри мултимодални решения. По-доброто интегриране на морския транспорт на къси разстояния в транспортните вериги изисква укрепване на връзките с железопътния транспорт и транспорта по вътрешни водни пътища и по-нататъшно развитие на пристанищата като ключови места за връзка. Затова Европейския съюз подкрепя развитието на транспорта по вътрешни водни пътища.

Анализът за дейността на националната пристанищна система показва, че тя изостава значително от международните тенденции, ориентирани към нарастване на дела на контейнерните и другите мултимодални превози, за сметка на превозите на генерални и насипни товари. Остарялото и амортизирано техническо оборудване в българските пристанища се отразява на скоростта на обработка на товарите в пристанищния комплекс и прави неконкурентноспособни със съседните страни от региона.

За достигане на едно реално пазарно конкурентно ниво на българските пристанища в европейската логистична транспортна мрежа е необходимо разработването на конкретни планове и изпълнението на комплекс от действия за оптимизиране на пристанищните услуги, а именно:

- висока производителност и ефективност чрез модернизация на техниката и технологията на работа;
- високо качество на предлаганите услуги; включително предоставяне на нови услуги, свързани с групиране, препакетиране, междинна обработка, логистика от/до врата, създаване на логистични транспортни възли във вътрешността на страната;
- активна маркетингова политика, насочена към разработване и прилагане на конкурентна тарифна политика и привличане на по-голям обем транзитни товари.

### 4. Литература

1. COMMISSION OF THE EUROPEAN COMMUNITIES Integrated Maritime Policy for the European Union, Brussels, 2007;
2. Европейска комисия, Бяла книга:Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство, Брюксел, 2011;
3. Национална програма за развитие на пристанищата за обществен транспорт 2010-2020 г., София, 2010;
4. Доклад № 16266/10 TRANS329 MAR121 от 19.11.2010 г. на Съвета на Европейския съюз;
5. Директива 2010/65/ЕС на Европейския парламент;
6. Решение № 1692/96/ЕО от 23.07.1996 г.;
7. Решение № 1346/2001/ЕО от 22.05.2001г.;
8. Маринова А., Watermode – едно добро начало, сп. Логистика, бр. 5/2011.