

РАЗВИТИЕ НА РЕЧНИТЕ ПРИСТАНИЩА И ВЪТРЕШНО-ВОДНИТЕ ПЪТИЩА НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ КАТО ЧАСТ ОТ ТРАНСЕВРОПЕЙСКАТА ТРАНСПОРТНА СИСТЕМА

Ивайло Грънчаров, Валентина Грънчарова

Резюме: Изграждането на трансевропейските мрежи в областта на транспорта, енергията и далекосъобщенията имат за цел да свържат островните и периферните зони с централните региони на Европейската общност. В статията е направен анализ на развитието на речните пристанища на страната като интермодални центрове.

Ключови думи: пристанища, интермодален транспорт

I. УВОД

Специфичните особености на речните пристанища и състоянието на транспортната инфраструктура, която ги свързва с автомобилната и железопътна мрежа в Дунавския регион, оказват значително влияние върху вида на транспортираните товари и начина на тяхната обработка. Транспортът по вътрешните водни пътища има ясно изразени преимущества пред сухопътния и въздушния транспорт [4]. Въпреки това, речният превоз на товари е едва 10 % от общия обем на товарните превози в Дунавския регион.

Процесът на развитие на Трансевропейската мрежа и връзките ѝ със съседните държави и региони доведе до определяне на оста на вътрешно-водните пътища сред най-важните оси за развитие на Трансевропейската транспортна мрежа. Стратегията на ЕС за Дунавския регион, приета през 2011 година, следва модела на Стратегията на ЕС за региона на Балтийско море, като в сектора транспорт предприетите мерки целят увеличаване на мултимодалността в региона чрез осъвременяване на съществуващата транспортна инфраструктура и подобряване на комуникацията[2]. Те включват премахване на останките на потънали кораби и други обемни предмети от речното дъно; изграждане на по-бързи вътрешноградски железопътни линии; инвестиции в мултимодални решения, които стимулират природосъобразната мобилност.

II. ИЗЛОЖЕНИЕ

Трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T) е в основата на политиката за изграждане на инфраструктура в Европейския съюз (ЕС). Тя цели да премахне различията между транспортните мрежи на държавите членки, да елиминира т.нар. „тесни места“ и да преодолее техническите бариери, затрудняващи свободното придвижване на хора и товари. Основните цели на трансевропейската транспортна мрежа в сектора транспорт са свързани с изграждането на нова транспортна инфраструктура, рехабилитация и подобряване на съществуващата инфраструктура и насърчаване на ефикасното използване на ресурсите.

Трансевропейската транспортна мрежа се състои от две структурни нива. Основната TEN-T мрежа (Core Network), съставена от 9 ключови коридора, трябва да бъде завършена до 2030 г. Коридорите на основната мрежа са мултимодални и отворени за включването на всички видове транспорт. Те пресичат най-малко две граници и включват, ако е възможно,

поне три вида транспорт, включително, където е приложимо — морски магистрали. Широкообхватната мрежа (Comprehensive Network) покриваща цяла Европа трябва да бъде завършена до 2050 година[1]. Тя трябва да осигурява достъп и свързаност на всички региони в Европейския съюз, включително периферните, островните и най-отдалечените региони, което е предмет и на интегрираната морска политика, установена с Регламент (ЕС) № 1255/2011 на Европейския парламент. Инфраструктурата на трансевропейската транспортна мрежа се състои от инфраструктура за железопътен транспорт, транспорт по вътрешните водни пътища, автомобилен транспорт, морски транспорт, въздушен транспорт и мултимодален транспорт.

Изискванията към транспортната инфраструктура на държавите членки на ЕС са:

1. свързване на вътрешноводните пристанища с автомобилната и железопътната инфраструктура;

2. създаване на най-малко един интермодален товарен терминал близо до основната железопътна мрежа, автомагистралната мрежа или мрежата от водни пътища. Той трябва да бъде далеч от населени зони с цел да причинява колкото е възможно по-малко неудобства (шум, замърсяване, задръствания на околните пътища за достъп). Товарните терминали трябва да са оборудвани с кранове, транспортни ленти и други устройства за преместване на товари между различни видове транспорт, както и за поместването и складирането на товари.

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[5]. Целта, поставена от Европейската комисия, е до 2030 година 30% от пътните товарни превози над 300 км, да бъдат прехвърлени от автомобилния транспорт към железопътния и воден транспорт, а до 2050 г. — над 50% от тях.



Фиг. 1 Трансевропейски транспортни коридори, преминаващи през Република България

На фиг. 1 са показани трансевропейските транспортни коридори, преминаващи през Република България, а в таблица 1 са описани всички летища, морски и речни терминали и железопътни-автомобилни терминали на територията на Република България, влизащи в основната и широкообхватната TEN-T мрежа.

Таблица 1 Транспортни възли на Република България от Трансевропейска транспортна мрежа

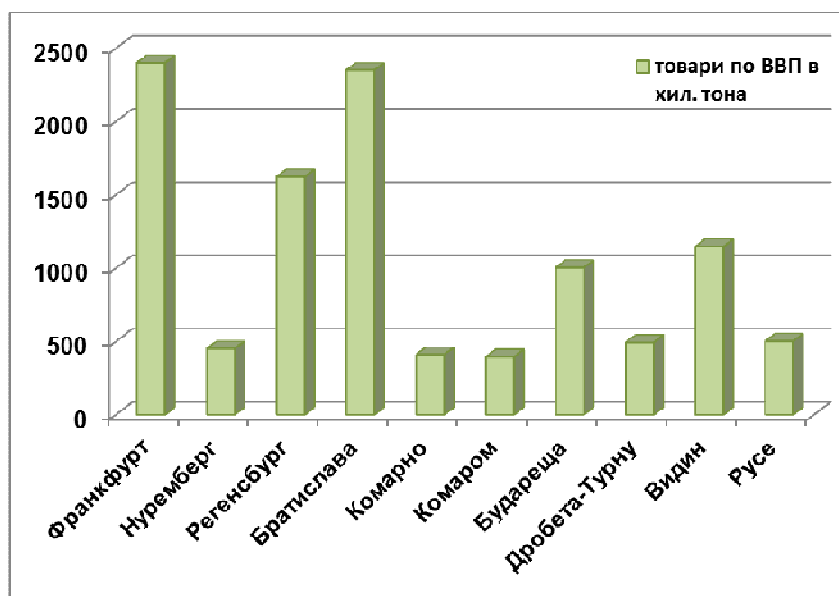
Име на транспортния възел	Основна трансевропейска транспортна мрежа	Широкообхватна трансевропейска транспортна мрежа
Бургас	морско пристанище	летище
Варна		1. морско пристанище 2. летище
Видин	вътрешно водно пристанище	
Русе	1. вътрешно водно пристанище 2. железопътен-автомобилен терминал	
Лом		вътрешно водно пристанище
Оряхово		вътрешно водно пристанище
Свищов		вътрешно водно пристанище
Силистра		вътрешно водно пристанище
Горна Оряховица	железопътен-автомобилен терминал	летище
Драгоман		железопътен-автомобилен терминал
Пловдив	железопътен-автомобилен терминал	летище
София	1. железопътен-автомобилен терминал 2. летище	
Свиленград		железопътен-автомобилен терминал

Реките Рейн и Дунав свързват 11 държави от севера до Черно море, които съставляват гръбнака на Европа. Басейнът на Рейн е най-развитият, поддържан и използван воден път за транспорт на стоки. Около 80% от общия вътрешен воден товарен транспорт на ЕС се пренасят по река Рейн. В последните няколко години се наблюдава увеличение и при транспорта с контейнери по реката [3]. Въпреки това, обемът на товарите, които се транспортират по река Дунав все още не е достигнал необходимия ръст(фиг. 2). Прилагането на Стратегията за Дунавския регион ще предостави възможност за реално интегрирано управление на водните пътища чрез подобряване на възможностите за корабоплаване по река Дунав. Необходимо е и укрепване на трансграничното сътрудничество в областта на управлението на водните пътища. Поддържането на потока на корабоплаване по време на периодите, в които речните нива са ниски и намаляването на разходите за поддръжка ще подпомогнат за задоволяване на нарастващото търговско търсене и намаляне на тарифите. Това ще направи речните

пристанища конкурентоспособни, а вътрешния воден транспорт – предпочитан пред сухоземния транспорт.

При отчитане на политиката на Европейския съюз и на специфичните особености на транспортната ни система в Националната програма за развитие на пристанищата за обществен транспорт (2010-2020г.) са очертани основните приоритети и действия за развитие на транспортната инфраструктура:

- развитие на пътната и железопътната инфраструктура по “основната” и “широкообхватната” Трансевропейска транспортна мрежа;
- подобряване на условията за корабоплаване по вътрешните водни пътища – река Дунав (основна мрежа);
- подобряване на интермодалността при превоза на пътници и товари и развитие на устойчив градски транспорт;
- иновации в управлението и услугите - внедряване на модернизирана инфраструктура за управление на трафика, подобряване на безопасността и сигурността на транспорта.



Фиг. 2 Превозени товари по коридор № 9 за периода 2010-2011 година

В рамките на Дунавската стратегия, България реализира комплексни проекти за развитието на Общоевропейски транспортен коридор № 7 посредством подобряване на навигацията по река Дунав, модернизация на пристанищната инфраструктура, насърчаване на интермодалните превози, осигуряване на напречните връзки през реката, развитие на транспортната инфраструктура и информационните системи.

Изградената телекомуникационна инфраструктура, състояща се от речен информационен център в град Русе за наблюдение на корабния трафик с 23 комуникационни точки, разположени по протежението на р. Дунав, води до подобряване на навигацията по коридор № 9 „Рейн – Майн – Дунав” и развитие на трафика и интермодалните превози. Системата осъществява пълен и непрекъснат пренос на всички данни по протежението на целия български участък. Тя обединява функционалностите и данните, събирани чрез 6 подсистеми – радиорелейна преносна мрежа (MCL), мрежова среда (WAN), радиотелефонна

подсистема (VHF/ATIS), автоматична идентификационна система (AIS), телефонна (VoIP) и охранителна подсистема.

Динамиката на товарооборота, преминал през българските речни пристанища Видин, Лом и Русе, отбелязва стабилен растеж през последните шест години, като общият им товарооборот надвишава 12 млн. тона годишно.

В пристанище Русе се забелязва ръст при обработката на торове, зърнени храни, машини и техника. Сравнително новата дейност по обслужване на интермодални транспортни единици по линии от и за Румъния, Сърбия и Германия превръща пристанище Русе в транспортен център за интермодални превози. През юли 2014 година от пристанище „Русе-Изток“ стартира ро-ро линията до Пасау(Германия) и контейнерна линия по направлението Русе – Куртичи(Румъния). Контейнерите се превозват до Куртичи комбинирано с воден и железопътен транспорт. От февруари 2015 г. спедиторската компания Schenker, автомобилният превозвач ПИМК и пристанище „Русе-Изток“ превозват в блок-влакове ремаркета на тирове (трейлери) до Нюрнберг като само за няколко месеца товарооборотът по линията се е увеличил над 10 пъти. През ноември 2015 година беше представен одобрения проект за интермодален терминал. Терминалът ще бъде с дължина 1960 метра, широчина 150 метра и максимален капацитет 115 200 TEU. Той ще бъде разположен в непосредствена близост до гара Разпределителна Русе и ще разполага с 3 приемно-отправни коловоза с минимална дължина от 750 метра. Създаването на интермодалния терминал ще намали с 20% разходите за транспортиране на товарите до останалите европейски страни. Това ще доведе до увеличаване на товаропотока и до възможност за създаване на нови печеливши логистични вериги.

III. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Пътната карта „Транспорт 2050“ за единно европейско транспортно пространство има за цел премахването на основните бариери и затрудненията в много ключови области като транспортната инфраструктура и инвестициите, иновациите и вътрешния пазар. Целта е да се създаде единно европейско транспортно пространство с по-голяма конкуренция и напълно интегрирана транспортна мрежа, която свързва различните видове транспорт и дава възможност за коренна промяна в транспортните схеми за пътници и товари.

Транспортирането на товари по вътрешните водни пътища е измежду основните цели, в контекста на развитието на транспортните услуги на територията на ЕС. Те трябва да играят нарастваща роля по-специално при движението на стоки към вътрешността на страните от Евросъюза и тяхното свързване с морските пристанища. Инвестициите в обновяване на инфраструктурата и техниката ще увеличат капацитета и ще намалят времето за обработване на товарите. Оптимизирането на пристанищните дейности, превръщането на пристанищата в ключови места за връзка между различните видове транспорт и разработването на нови логистични вериги ще увеличат използването на интермодален транспорт в региона.

Литература

1. ЕС, Регламент (ЕО) № 1315/2013, Брюксел, 2013;
2. European Commission (2014), TEN-T Core Network Corridor “Rhine–Danube”, Draft Final Report, November 2014;
3. European Commission, EU transport in figures, Statistical Pocketbook 2014, Bruxelles, 2014;

4. EU, European Economy, Macroeconomic imbalances Country Report – Bulgaria 2015, Luxembourg, 2015;
5. Грънчарова В., Българските пристанища в европейската логистична транспортна мрежа, XX Международна конференция “trans&MOTAUTO'12”, ISBN 1310-3946, Issue (4)/ 2012, p.144-146, 2012;

За контакти:

Ивайло Василев Грънчаров, к.д.п. инж., ВВМУ ”Н. Й. Вапцаров”

Валентина Владимирова Грънчарова, д-р инж., ВВМУ ”Н. Й. Вапцаров”