

РАЗВИТИЕТО НА ТУРИЗМА И ВЛИЯНИЕТО МУ ВЪРХУ БЪЛГАРСКИТЕ МОРСКИ ПРИСТАНИЩА

инж. Николай Иванов

DEVELOPEMENT OF TOURIST TRANSPORT AND ITS EFFECTO ON THE BULGARIAN SEA PORTS

eng. Nikolay Ivanov

Abstract: The purpose of the present article is to give a complex understanding regarding the state of the Bulgarian tourist transport and the plans for its future development. By analyzing the statistical data from past years and future plans, the aim of the present report is to determine the significance of Bulgarian tourist transport, in relation to our Black Sea ports.

Keywords: tourist transport, port of Varna, port of Burgas, Back Sea Ports, development

I. ВЪВЕДЕНИЕ

Туристическият транспорт е важна част от дейността на българските морски пристанища, която следва да бъде доразвита, имайки предвид географското разположение и природните дадености на страната ни. Този доклад има за цел да изследва наличните проекти за развитие на морския туризъм и да оцени ефекта, който биха имали при тяхното завършване.

II. Изложение

Туристическите пътувания по водния транспорт се осъществяват по редовни линии или със специално наети кораби. Първият вид включва по-краткотрайни превози, предимно във вътрешни водоеми или при каботажното корабоплаване. Туристическите пътувания със специално наети кораби нарастват с по-бързи темпове и заемат все по-значителен дял в общия обем на превозите чрез пътническия воден транспорт. Централно място в тях се пада на морските и речните круизи. В зависимост от вида на водоема те биват: презокеански, морски, речни и езерни. В зависимост от продължителността круизите биват: краткотрайни, продължителни, класически, специализирани, комбинирани, линейни, прекъснати, автокруизи. Според териториалния обхват на маршрута те могат да се определят като вътрешни и външни. Във връзка с това, в големите страни се отделя особено внимание на изграждането и оборудването на специализирани туристически пристанища.

1. Пристанища с туристическа дейност по българското Черноморие и проекти за тяхното доразвиване

1.1 Пристанище Варна



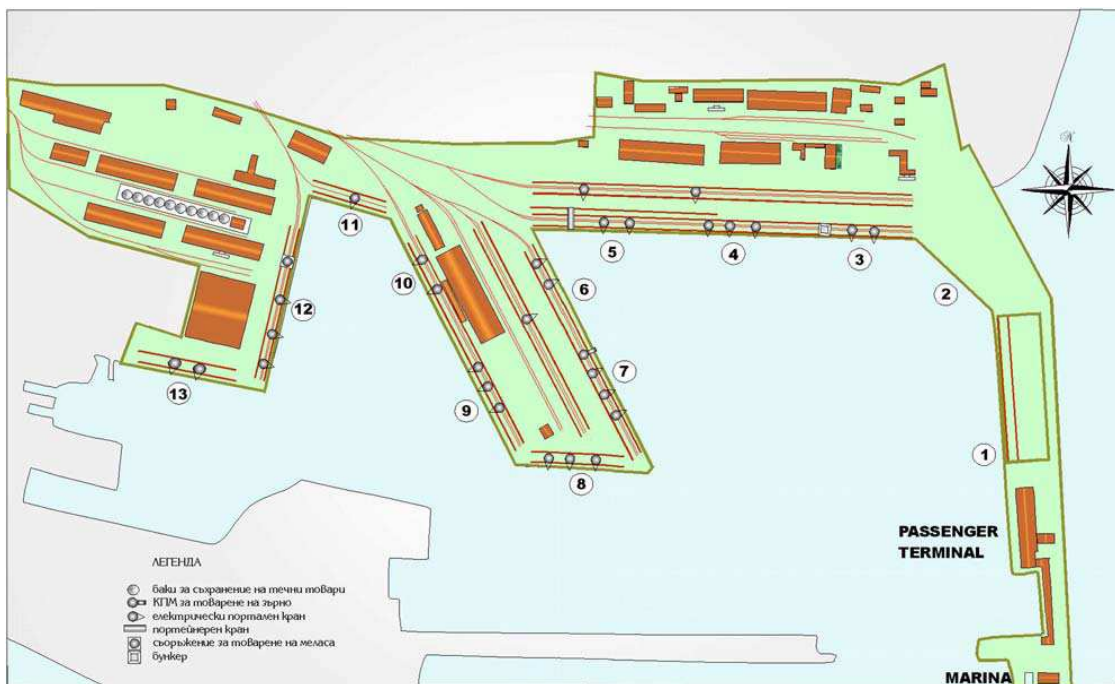
Фигура 1. Разположение на пристанищен комплекс Варна

Пристанищният комплекс Варна е разположен върху голяма територия с обща дължина около 30 км от Варненският залив до Девненската низина. Геоложки това е долината на река

Провадийска, обхващаща Варненското и Белославското езеро, както и заблатената Девненска низина.

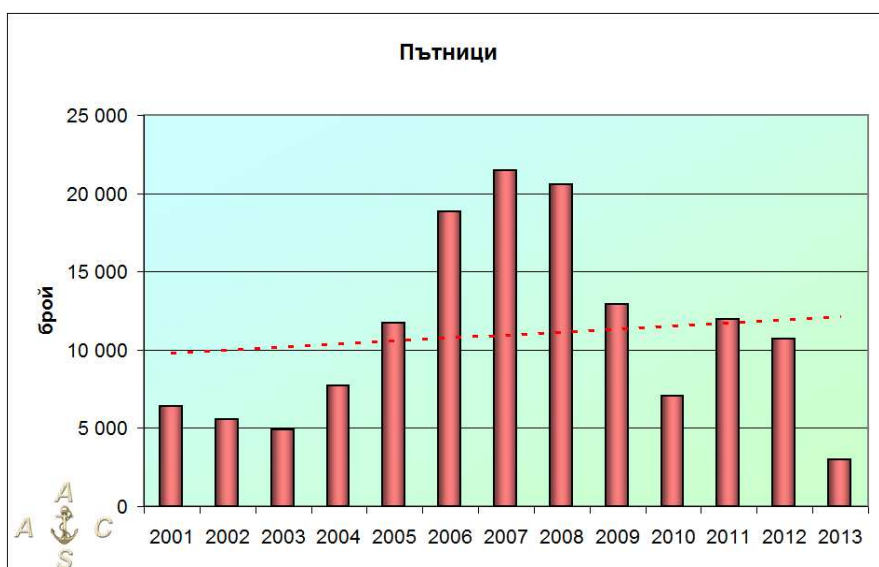
Към момента пристанището включва главен ограден вълнолом с дължина 1220м и най-голяма дълбочина 11.5м. Акваторията е обхващала 21 хектара с дълбочина на водата 10м. Кейовите стени са гравитационен тип от единични блокове с обща дължина 731м. Пристанищната територия е 21 хектара.

Пристанището разполага с действащ пътнически терминал, разположен до 1во кейово място с дълбочина 8,6м.



Фигура 2. План на Пристанище Варна Изток

Според статистическите данни от официалния сайт на пристанището [4] се наблюдава повишаване на интереса към Варненското пристанище, но все още ограничаващ фактор си остава малкото минимално газене на пасажерското кейово място.



Фигура 3. Количество Пътници през годините

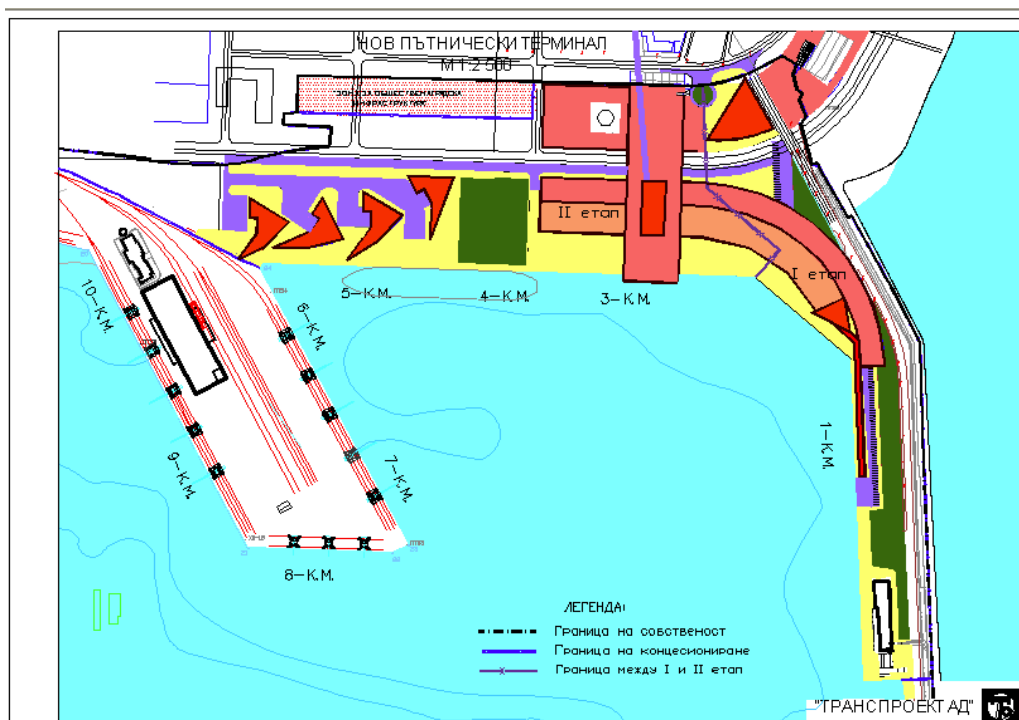
Поради непосредствена близост до центъра на града, в следствие голямото нарастване на автомобилния трафик в града и повишаването на товарооборота на пристанището се наблюдава

голямо натоварване на пристанищната инфраструктура. Именно затова е съставен проект за изграждане на новия интермодален терминал Варна. С неговото построяване се освобождава значително количество територия, която може да бъде отново специализирана.

Проектта предвижда територията от съществуващия терминал Варна-изток, състояща се от товарни корабни места от № 1 до № 3, съществуващите пътнически корабни места от № 1 до № 7, както акваторията на съществуващия яхт-клуб, да се обособи като зона за яхтени и спортни дейности.

Също така, на територията на съществуващия терминал Варна-изток – Мол - А включваща от 6 до 10 корабно да се развие инфраструктурата за международен пътнически терминал.

Друг важен параметър, който ще се подобри е максималното газене, позволявайки по-големи кораби да посещават новия пътнически терминал.

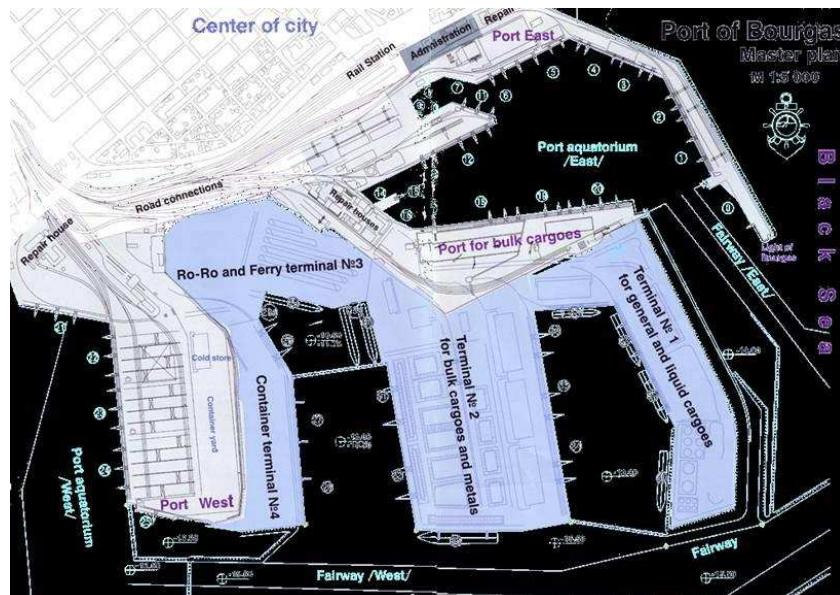


Фигура 4. Проектен план за международен пътнически терминал

1.2 Пристанище Бургас

Пристанище Бургас е разположено в едноименния Бургаски залив в най-западната част на черноморско крайбрежие в Бургас. Пристанището разполага общо с **19 корабни места** с максимално допустимо газене от **12,3 m**. То е част от Пристанищен регион Бургас, който обхваща района от нос Емине до Резовска река и включва общо 8 (държавни и частни) пристанищни оператора: Пристанище Бургас, Пристанище Росенец-Лукойл Нефтохим, БМФ Порт Бургас, КРЗ Порт Бургас, Фишпорт, Трансстрой, Либърти порт, Терминал Несебър [5].

Тук също поради увеличаване на броя на товарите се предвижда изграждане и експлоатация на интермодален терминал и зона за обществен достъп в град Бургас



Фигура 5. План за развитие на Пристанище Бургас

Проектирането и изграждането на зона за обществен достъп е значителен по обем, сложност и продължителност на изпълнение проект. Той ще окаже съществено влияние върху икономическото и социално развитие на Югоизточна България в частност на област, община и град Бургас.

С развитието на интермодалният терминал се предоставят нови възможности за взаимодействието на гарите на трите вида транспорт: морски, железопътен и автомобилен. Също така ще създаде предпоставки за развитие на морския туризъм, с включване на пристанище Бургас в списъка на пристанищата за посещение от круизни и други туристически кораби.

Морският туризъм, от своя страна, ще позволи да се разширят възможностите за предлагане на мултиплицирани туристически услуги на туристите, които посещават и почиват в курортните комплекси на север и на юг от Бургас, възстановяване на местните морски пътнически превози от Бургас до Несебър, Поморие, Черноморец и Созопол поне през летния сезон, както и увеличаване на броя, видовете и качеството на транспортните и съпътстващите ги услуги за гражданите и гостите на община Бургас

На 04.10.2013 беше въведена в експлоатация новата морска гара в Бургас. Поради сравнително скорошното си откриване, статистически данни за броя на корабите и пасажерите, посетили гарата, все още не са публично известни.

1.3 Пътнически Терминал Несебър

Терминал Несебър се намира северно от Пристанище Бургас, но се оперираше от „Пристанище Бургас“ ЕАД. То разполага 3 кейови места, с обща дължина 410 м. Терминалът е със сезонна заетост и привлича значително количество посетители през активния си период.



Фигура 6. Брой Пътници през годините, посетили пътнически терминал Несебър

Като се вижда от таблицата, за последните няколко години няма много публично достъпна информация за дейността на терминала, като последно изнесените цифри са от 2009г [2]. Причината за това е неговата подготовка и последвалото отдаване под концесия, което стана факт през юли, тази година.

Победител в конкурса е строителната фирма “Водстрой 98, като според договора тя ще го управлява през следващите 35 години[6].

Преди отдаването си пристанището е било модернизирано с публични средства от над 2 млн. лв., отпуснати от държавното предприятие “Пристанищна инфраструктура”, а според условията на сключаване пътниците не бива да падат за първите 10 години под 13 612 средногодишно. Концесионерът има право да извършва частично разширение, частична реконструкция, частична рехабилитация и ремонт на обекта.

Площта по договор е 17 128 кв.м, като пристанищната територия и пристанищната инфраструктура могат да бъдат допълнени чрез анекс, с част от имот в съседство, според условията на договора, публикуван в Националния концесионен регистър. Договорът е влязъл в сила на 9 септември.

От статистическа и икономическа гледана точка, само времето покаже как това ще се отрази на дейността на терминала под влиянието на новото ръководство.

2. Яхтени пристанища по българското Черноморие

Яхтеният туризъм е една сравнително нова услуга за България, която все повече набира популярност [7]. Природните дадености на страната пораждаат значителен интерес у чужденците.

Основните пристанища със сериозни възможности за яхтинг по Северното Черноморие са пристанищата в курорт „Русалка”, Тюленово, Балчик, Златни пясъци и Варна.

По Южното Черноморско крайбрежие има готови идейни проекта за изграждане на яхтени пристанища в Поморие, Царево и Ахтопол.

Царевското пристанище е най-голямото на юг от Бургас и идеята е то да се превърне в туристически и транспортен център на Южното Черноморие. Според общинското ръководство пристанище ще се развие като яхтено и пътническо и ще се превърне в модерно и спортно пристанище с част, определена за риболов.

Над 10 яхтени пристанища се очаква да бъдат изградени през следващите години по родното Черноморие. Според плановете на инвеститорите се предвижда до няколко години във всеки от големите курорти ще има яхтено пристанище. В момента работещите пристанища с оборудване за яхти у нас са между пет и десет.

Едно от най-големите и модерни пристанища, в проект, се очаква да бъде това в Равда. Очаква се бъде с места за около 450 лодки, като 50% са за над 30-метрови плавателни съдове, което я прави най-голямата в Черноморския регион.

Друг проект в напреднала фаза е за изграждането на пристанището в Созопол. В момента на "Марина Созопол" има места за 200 лодки. С тези проекти България възможно да се превърне в предпочитана туристическа дестинация за платежоспособни туристи.

В Ахтопол е започнало изграждането на яхтено пристанище по модела на Рапало и Порто Фино, като грандиозният замисъл е строеж на пристанище на мястото на днешния рибарски кей.

Според проекта се предвижда място за 500 яхти, 200 рибарски лодки, 82 млн. евро инвестиции, 400 постоянно заети работни места и 1000 сезонни, с което Ахтопол да се превърне в най-голямото и модерно яхтено пристанище в диаметър от 1000 мили

Има засилен интерес на инвеститорите към зоната от Царево (най-южното българско яхтено пристанище) до Балчик (най-северната marina по българския черноморски бряг), която все още предлага ограничени възможности за яхтените туристи.

Одобрен е проектът за строеж на още едно крупно яхтено пристанище. То ще бъде разположено близо до централния плаж в Бургас и ще има капацитет от 1700 места.. Очаква се портът да бъде изграден до 5 години.

От Българската федерация по ветроходство се прогнозира, че през следващите 3 до 10 г. в България ще бъдат изградени около 15 нови марини с общ капацитет между 2 и 4 хил. яхти. Основен проблем обаче остава сравнително краткият туристически сезон. В Хърватия или Гърция той е между 6 и 8 месеца, а в България - от средата на май до средата на октомври.

Също така все още липсва и развита инфраструктура за яхтените плавания в България, а отделните инвестиции в тази посока все още изглеждат екзотика. Изготвянето на постоянен маршрут за плаване край българските брегове, който да е достатъчно привлекателен за чуждите туристи, все още почива на импровизацията и познанията на капитана на яхтата, а не е продукт на целенасочена туристическа политика.

3. Стратегия за устойчиво развитие на туризма в България за периода 2014-2030г

Стратегията за устойчиво развитие на туризма в България за периода 2014-2030г [3], представлява разработка на министерството на икономиката и енергетиката от национално значение.

Чрез стратегията се дефинират стратегическите документи, на базата на които се получават средства от структурните инструменти, а именно: оперативните програми.

Те адресират основните проблеми в социално-икономическото развитие, като по своята същност представляват правителствената политика за тяхното разрешаване в рамките на приоритета на стратегията.

Основната цел на развитието на туризма в периода 2014-2030 г. е утвърждаване конкурентоспособността и ефективността на туристическия сектор на България посредством оптимално използване на наличните природни и антропогенни ресурси в съответствие с пазарните изискванията и потребителските очаквания за устойчиво развитие на туризма, чрез:

1. Подобряване на рамковите условия за развитие на туристическата индустрия;
2. Повишаване на капацитета и конкурентоспособността на туризма;
3. Изграждане и поддържане на необходимата за развитие на туристическата индустрия обща и специализирана инфраструктура;
4. Запазване и повишаване на качеството на предлаганите услуги в туристическата индустрия;
5. Диверсифициране на туристическите продукти и развитие на отговорен туризъм;
6. Стимулиране на регионалното развитие, намаляване на регионалните различия и създаване на силни регионални брандове.
7. Създаване на Единна система за туристическа информация, която да отчита електронно в реално време движението на нощувките на туристите в страната.

Според проучванията България все още не е достатъчно конкурентоспособна на пазара на туристически услуги. Споделя се и мнението, че тя е по-скоро известна като страна за масов морски туризъм.

Също така Черноморският туристически район привлича най-голям дял чуждестранни туристи.

Сред почивалите у нас, страната се възприема като спокойна дестинация, с красива природа, добра кухня, с добри условия за СПА/ балнео и алтернативен туризъм изобщо, добри места за настаняване. Летните туристи я възприемат и като дестинация, която предлага добри условия за морски туризъм. Сред чуждестранните туристи България има имидж на евтина дестинация. Този атрибут е нейна отличителна характеристика в сравнение с конкурентите.

Единствената друга държава, която отговаря на подобно описание е Турция.

В стратегия за устойчиво развитие на туризма се приважда развитие на круизни пътувания от основните пристанища Варна и Бургас, на повече яхтени пристанища в морските селища и разработване на редовни линии на атракционни кораби и комети между черноморските страни България, Украйна, Русия, Румъния и Грузия.

4. Ефект от развитието и модернизацията на пристанищната инфраструктура

За 2013г пристанище Варна е било посетено от 2 997 пасажери, което е значителен спад, в сравнение с цифрата през 2007г - 21 466 пасажера. В резултат от промяната на световна политическа обстановка, тази година се предвижда те да са над 25 000 туриста, от посещенията на 46 круизни кораба. От тук можем да пресметнем **кратността на увеличение на пасажерите** за морската столица е:

$$K = \frac{25000}{2997} = 8,34$$

Това означава, броя на туристите се очаква да нарастне с повече от **8 пъти**, при положение, че прогнозите се окажат верни. Посещенията до момента на пристанище Варна от круизни кораби ни дава увереност, че тези цифри реално могат да бъдат достигнати.

Поради липса на централизирана статистическа система относно морската туристическа дейност, отсъствието на публично достъпна информация за терминал Несебър, както и скорошното изграждане на Морска гара Бургас подобно статистическо сравнение, за тези два терминала е невъзможно.

Взимайки под внимание тези цифри, както и броя на започнатите и бъдещите проекти, можем да заключим, че българските черноморски пристанища започват да смятат морския туризъм за добър потенциален източник на приходи. Тези постъпления в последствие могат да бъдат използвани за поддръжка на текущата инфраструктура и материална база, като и за модернизация и подобряване качеството на предлаганите услуги[1].

III. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

От направеното изследване на черноморските пристанища, подкрепено от поставените задачи заложи стратегията за устойчиво развитие на туризма в България, можем да заключим, че все по-голямо значение се дава на морския туризъм. Големите черноморски пристанища започват да смятат превоза на пътници за важно перо от дейността си.

Инвестициите в яхтени пристанища по цялото Черноморие ще доведат и до развитие на яхтения туризъм, круизите, водните спортове.

Липсата на единна информационна система за дейността на пасажерските терминали, както и система за туристическа информация са сериозни пречи за развитието на морския туризъм в България. Също така нестабилната политическа обстановка в страната действа отблъскващо на потенциални нови чуждестранни инвеститори.

Според мен държавата трябва да води политика за привличане на повече чуждестранни инвеститори. По този начин този алтернативен вид туризъм ще придобие голяма популярност сред платежоспособните туристи. Така ще постъпят големи приходи, които ще се използват за подобрене на материално-техническата база на пристанищата и за тяхната инфраструктура, увеличавайки конкурентоспособността им.

ЛИТЕРАТУРА:

- [1] М. Койчев, Ц. Цветанова, Устройство на пристанището. Технически Университет Варна. 2010 год.
- [2] „Презентация на български пристанища и летища, които министерството на транспорта, информационните технологии и съобщения на Република България ще предостави на концесия”
- [3] „Стратегия за устойчиво развитие на туризма в България за периода 2014-2030г”, Министерство на информатиката и енергетиката на Република България
- [4] Пристанище Варна официален сайт: www.port-varna.bg
- [5] Пристанище Бургас официален сайт: <http://port-burgas.bg>
- [6] „Пристанището на Несебър дадено на концесия за 35 години”, <http://www.maritime.bg/2014/08/19/25892/>
- [7] “Яхтен туризъм”, http://studentskiograd.eu/index.php?option=com_content&view=article&id=891:2011-05-25-09-41-30&catid=57:2011-01-05-15-11-45&Itemid=91

За контакти:

Инж. Николай Евгениев Иванов, ТУ – Варна, ФМНЕ
ул. Студентска 1, 9010 Варна, България,
Телефон: 359/888-329-164
email: n.egveniev@abv.bg