

Област Варна и област Бургас – транспортни възможности и перспективи

Донка Желязкова

Districts of Varna and Burgas – transport opportunities and prospects

Donka Zhelyazkova

Abstract

This paper aims to examine the transport capabilities of the two major Bulgarian districts Varna and Burgas and to compare their potential to provide alternatives when making decisions related to the movement of passengers and cargo on the territory of Bulgaria and outside the country. In a comparative overview we examine the main modes, which provide infrastructure and transport processes, which are performed within the territorial scope of districts of Varna and Burgas.

Keywords: road, rail, maritime, air transport

Областите Варна и Бургас са позиционирани в Източна България в непосредствена близост до Черно море и в икономически план се открояват със своята значимост за развитието на страната в редица сектори и особено в сферата на туризма и транспорта. От тази гледна точка те се характеризират като многофункционални транспортни възли, съчетаващи автомобилен, железопътен, морски и въздушен транспорт в национално и международно съобщение. Тяхното геостратегическо местоположение ги определя като територии с важен инфраструктурен капацитет и през тях преминава европейски транспортен коридор VIII: Дурас – Тирана – Кафтан/Кафасан – Скопие – Деве Баир – Гюешево – София – Пловдив – Бургас/Варна, който реализира връзката между Адриатическо море и черноморския регион, Русия и страните от Централна Азия като пресича Албания, Македония и България. Общата дължина на коридора на българска територия е 639 км (КПП „Гюешево“ – Перник – София – Пловдив – Бургас/Варна).

Целта на настоящата разработка е в сравнителен план да изследва състоянието на транспорта в областите Варна и Бургас и на тази основа да очертае перспективи за неговото развитие.

За постигане на поставената цел следва да се проследят показателите за гъстота на пътната и железопътната мрежа, степента на задоволеност с пътна и железопътна мрежа, динамиката в развитието на товарооборота на пристанища Варна и Бургас, както и превозените пътници и товари от летищата, отдадени на концесия на „Фрапорт Туин Стар Еърпорт Мениджмънт“ АД, намиращи се на териториите на двете области.

Като ограничително условие може да се конкретизира липсата на официална регионална статистическа информация след 2013 г., което затваря времевия диапазон на изследването в границите между 2008 г. и 2013 г.

През периода 2008 – 2013 г. показателите за гъстота на транспортната мрежа, измерени като дължина на пътя в км на 1000 кв. км територия са константни за област Варна, която отчита следните резултати: гъстота на автомагистралите 15,185 км/1000 кв. км територия; гъстота на първокласните пътища 35,345 км/1000 кв. км територия; гъстота на второкласните пътища 10,996 км/1000 кв. км територия; гъстота на третокласните пътища 124,885 км/1000 кв. км територия и гъстота на железопътните линии 50,530 км/1000 кв. км територия.

За област Бургас не се наблюдава съществена динамика, нейната транспортна мрежа отчита много по-малка гъстота, която възлиза според вида на пътя както следва: гъстота на автомагистралите 4,517 км/1000 кв. км територия; гъстота на първокласните пътища 32,137 км/1000 кв. км територия; гъстота на второкласните пътища 33,686 км/1000 кв. км територия;

гъстота на третокласните пътища 80,536 км/1000 кв. км територия и гъстота на железопътните линии в рамките на 22,586 – 23,748 км/1000 кв. км територия.

Единствено през 2013 г. се регистрира повишаване гъстотата на автомагистралите с 2,065 км/1000 кв. км територия и лек спад на гъстотата на релсовите пътища с 0,129 км/1000 кв. км територия.

Причините за наблюдавания застой по отношение развитието и интензитета в строителните дейности и инвестиционната активност в изграждането на пътна и железопътна мрежа са обективно обусловени от държавната политика в сектора, тъй като обезпечаването на транспорта с необходимата инфраструктура следва да бъде приоритет на правителствата. Количествените измерения показват, че през изследвания период област Варна е поставена извън разчетите за изграждане на пътища и жп линии, като единствено са извършвани епизодични дейности по рехабилитацията на републиканската пътна мрежа. За област Бургас данните сочат, че през 2013 г. са изградени 16 км автомагистрала, които са част от общата дължина на магистрала „Тракия“, участък от Паневропейски транспортен коридор VIII. Магистралата е важна както на национално, така и на регионално равнище, тъй като осъществява връзка между Южна България и столицата на страната София и в бъдеще се предвижда автомагистрала „Тракия“ да бъде свързана с българо-сръбската граница при Калотина след разширението на северната дъга на околновръстния път на София; планираната за изграждане Автомагистрала „Рила“, която ще осъществява пряка връзка между А3 „Струма“ и А2 „Хемус“, ще се свърже с автомагистрала „Тракия“ на две места - при Вакарел с продължение към Потоп и при пътен възел Мирово (Ихтиман); съществуват планове за строителство на тунели под Троянския и Шипченски проходи, при което могат да бъдат изградени връзки до автомагистрала „Тракия“ от Пловдив до Карлово и Кърнаре или от Стара Загора до Казанлък и Шипка; планира се изграждането на магистрален път между Пловдив и Асеновград чрез разширяването на участък от второкласен път 86 (Южен околновръстен път на Пловдив – Асеновград – Пампорово – Смолян); автомагистрала „Тракия“ ще се свързва с А4 „Марица“ при вече изградения пътен възел Оризово. Съществуват и планове за пряк магистрален път за връзка на Егнатия Одос и А5 „Черно море“ с участък между Капитан Андреево и Ямбол; с пътен възел Ветрен автомагистрала „Тракия“ ще се свърже с А5 „Черно море“ (Бургас – Варна). Път Е87 в участъка Бургас – Созопол е изграден като високоскоростен път и е вероятно да стане продължение на автомагистрала „Тракия“ или „Черно море“.

Въз основа на краткия обзор относно осигуреността на превозите, осъществявани с двете основни сухопътни алтернативи, шосеен и железопътен транспорт, можем да констатираме, че количествените характеристики, измерени с показателите за гъстота на транспортната мрежа, установяват предимство за област Варна, тъй като тя има изградена транспортни артерии с по-голяма дължина върху два пъти по-малко територия. Независимо от направени констатации не трябва да се пренебрегва фактът, че магистрала „Хемус“, която е предвидена да свързва Варна и София, все още в по-голяма си част не е реализирана. Към настоящия момент използвани са участъците София – Ябланица и Варна – Белокопитово, където и най-големият пътен възел в България. Отсъствието на действащ магистрален път намалява материалните и човешки потоци към северна България и рефлектира негативно върху развитието на региона.

Важен измерител за адекватността на транспортните мрежи в двете области, обект на настоящото изследване, са показателите за степен на задоволеност с пътна и железопътна мрежа, измерени на 1 000 жители (вж. табл. 1).

Тези измерители се открояват с известна динамика, която следва да отбележим, че се наблюдава въз основа на промените, които статистиката отчита на регионално ниво по отношение на броя на населението. През изследвания период жителите на област Бургас намаляват с приблизително 1,5%, докато тези на област Варна се увеличават с над 2,2%. Отчетените

демографски стойности рефлектират върху измерителите за степен на задоволеност с пътна и железопътна мрежа, но и в двете административни областни единици на България не се наблюдава активност по отношение изграждането на транспортна инфраструктура, което се регистрира като фактор, забавящ развитието на страната като цяло и конкретно на Черноморския регион, тъй като пътната и железопътна мрежа са интегрално обвързани и стратегически значими за експлоатацията на пристанищата и летищата и за икономиката в по-общ план.

Таблица 1

Показатели за степен на задоволеност с пътна и железопътна мрежа на териториите на областите Варна и Бургас за периода 2008 – 2013 г.

Години	Степен на задоволеност с автомагистрала (км/1 000 души)	Степен на задоволеност с първокласни пътища (км/1 000 души)	Степен на задоволеност с второкласни пътища (км/1 000 души)	Степен на задоволеност с третокласни пътища (км/1 000 души)	Степен на задоволеност с жп линии (км/1 000 души)
област Варна					
2008	0,125	0,291	0,091	1,030	0,417
2009	0,125	0,290	0,090	1,025	0,415
2010	0,125	0,290	0,090	1,026	0,415
2011	0,122	0,285	0,089	1,006	0,407
2012	0,123	0,285	0,089	1,008	0,408
2013	0,122	0,285	0,089	1,006	0,407
област Бургас					
2008	0,083	0,592	0,620	1,483	0,437
2009	0,083	0,590	0,618	1,478	0,436
2010	0,083	0,591	0,620	1,481	0,434
2011	0,084	0,600	0,629	1,504	0,427
2012	0,085	0,601	0,630	1,507	0,423
2013	0,123	0,601	0,630	1,503	0,422

Източник: На база данни от НСИ.

В контекста на транспортната проблематика не трябва да се игнорира и въпросът за развитието на поддържането на второстепенната пътната мрежа, тъй като „Стара максима е, че територията на една държава е до там, докдето достигат пътищата й“¹. В България се допуска обезлюдяване на ареали, поради тяхната обективна недостъпност, което налага държавата да подкрепи проекти, насочени към изграждане и рехабилитация на пътища, терминали, интермодални хъбове, развитието на дейностите, свързани с ремонт и поддръжка на транспортни средства (автомобили, вагони и локомотиви, самолети, кораби) и пр.

Особен приоритет в стратегически план за морските територии на България, каквито са областите Варна и Бургас, представлява експлоатацията на естествените предпоставки за развитие на водния транспорт. За целта са изградени двете най-големи морски пристанища на страната, позиционирани на външната граница на Европа, „специално устроени и съответно съоръжени

¹ Диков, П. Развитието на транспортната инфраструктура на България или как най-добре да реализираме геостратегическите си предимства. <http://www.forumti.bg/docs/dokladi/Kompleksno_razvitie_TI_arh_PDikov.pdf> (достъпен на 14.08.2015).

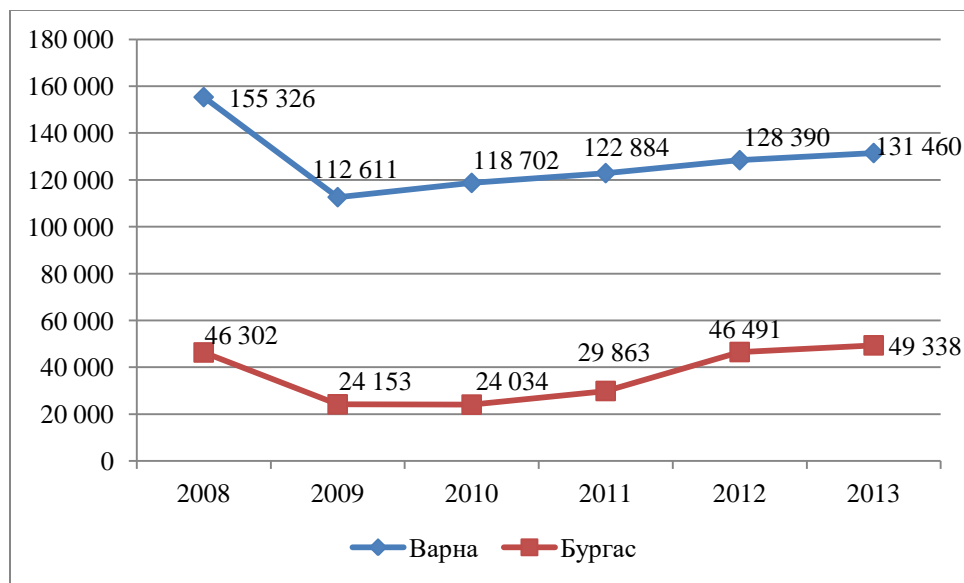
крайбрежни експлоатационни пунктове, които са свързани с железопътната и пътната мрежа на съответната страна и се използват за товарене, разтоварване и претоварване на товари, за навигационно обслужване на кораби, както и за обслужване на пътници².

Двете пристанища разполагат с необходимото оборудване, което има дава възможност да обработват генерални, насипни, наливни и ро-ро товари, контейнери и др., както имат и осигурен достъп от националната пътна и железопътна мрежа и предоставят възможности за комбиниран транспорт.

Съществено предимство на двата порта се свързва с потенциала за обработване на контейнери, които са основна транспортна единица при превоза на товари, включени в мултимодални и интермодални транспортни решения. Основният конкурент, към който се насочва сериозен поток от контейнерни единици, е пристанището в Констанца. То разполага с четири контейнерни терминала, които предлагат най-модерните съоръжения и експлоатационни условия за контейнеровозите. През 2003 г. на територията на порта започва да функционира най-големият контейнерен терминал в Черно море. Дълбочината за газене е 14,5 метра, което позволява обработването на кораби от тип Post – Panamax.

Независимо от преките конкурентни предимства на румънското пристанище българските регистрират известна динамика по отношение на контейнерния трафик през периода 2008 – 2013 г. (вж. фиг. 1).

Графиката отчита логичен спад през 2009 и 2010 г., който е характерен за всички сфери на икономиката, предвид стопанската криза в световен мащаб. През 2011 г. се забелязва постепенно възстановяване на интереса на превозвачите и към двете пристанища, но докато Бургас успява през 2013 г. да изпревари равнищата от 2008 г., то във Варна все още ръстът е със забавени темпове и нивата от 155 326 TEU не могат да бъдат достигнати.



Фиг. 1 Динамика в развитието на контейнерите, преминали през пристанища Варна и Бургас, в TEU за периода 2008 – 2013 г.³

² Коралова, П. Ролята на българските речни пристанища в логистичното обслужване. // Логистиката Настояще и Бъдеще, София: Издателство ИБИС, 2011, с. 286.

³ На база данни от Пристанище Варна <<http://www.port-varna.bg/index.php?l=2&m=1&p=6>> (достъпен на 14.08.2015) и ИА Морска администрация <<http://www.marad.bg/page.php?category=97&id=416>> (достъпен на 14.08.2015).

Позициите на пристанище Варна ще се утвърдят и ще превърнат порта в реален конкурент на румънския при условие, че бъде изграден нов контейнерен терминал, който да позволи акостирането на кораби с газене над 14 м, както и обработването на по-сериозни обеми контейнери, съпоставими с капацитета на Констанца, която през 2008 г. достига рекордни нива 1 380 935 TEU⁴ или приблизително седем пъти повече обработени контейнери, измерени в абсолютна сума в TEU, спрямо българските пристанища през същата година.

Следователно, в инфраструктурата на морските пристанища следва да се инвестира, с оглед максимална експлоатация на стратегическото им местоположение в европейската транспортна система, свързваща страните от Централна Европа със страните от Закавказието, Средна Азия и Китай.

Не на последно място в транспортните сектори на областите Варна и Бургас позиционираме въздушните превози. Все още обаче техният товарооборот има незначителен относителен дял, предвид високите нива на транспортните разходи в общите логистични разходи, поради което интересът към тази транспортна алтернатива произтича главно от страна на пътниците. Предвид особеностите на въздухоплаването фокусът на разработката ще бъде насочен към изследване динамиката в развитието на пътническия трафик на летищата във Варна и в Бургас, които са отдадени на концесия на немско-българското дружество „Фрапорт Туин Стар Еърпорт Мениджмънт“ АД за срок от 35 години (вж. табл. 2).

Таблица 2

Динамика в развитието на пътническия трафик на летища Варна и Бургас за периода 2008 – 2013 г.⁵

Година	Вътрешен трафик (бр. пътници)	Верижни изменения в %	Международен трафик (бр. пътници)	Верижни изменения в %	Общо (бр. пътници)	Верижни изменения в %
Трафик на летище Бургас						
2008	15 061	132,743	1 905 562	98,925	1 920 623	98,534
2009	12 450	82,664	1 671 336	87,708	1 683 786	87,669
2010	14 273	114,643	1 858 345	111,189	1 872 618	111,215
2011	77 789	545,008	2 151 256	115,762	2 229 045	119,034
2012	69 641	89,526	2 288 518	106,381	2 358 159	105,792
2013	45 046	64,683	2 417 575	105,639	2 462 621	104,430
Трафик на летище Варна						
2008	119 459	151,103	1 313 244	93,868	1 432 703	96,929
2009	155 734	130,366	1 050 801	80,016	1 206 535	84,214
2010	154 974	99,512	1 043 982	99,351	1 198 956	99,372
2011	117 431	75,775	1 046 453	100,237	1 163 884	97,075
2012	127 364	108,459	1 083 851	103,574	1 211 215	104,067
2013	131 183	102,998	1 172 682	108,196	1 303 865	107,649

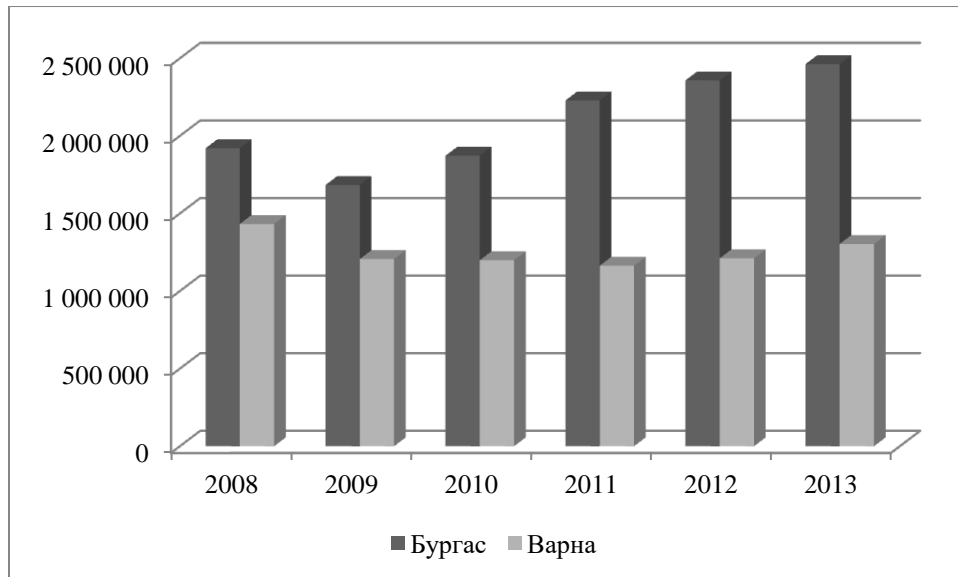
Систематизираната информация откроява висока степен на специализация на летищата в

⁴ Annual Report 2013 – Port of Constanza, p. 16.

http://www.portofconstantza.com/apmc/portal/static.do?package_id=st_rap_anual&x=load (достъпен на 13.08.2015).

⁵ На база данни от летища Варна и Бургас.

две основни направления, в които те отчитат стабилни позиции: летище Бургас е лидер по отношение на международния трафик на пътници, а варненското летище регистрира категоричен превес в превоза на пътници в рамките на страната.



Фиг. 2 Динамика в развитието на пътническия трафик общо в бр. пътници на летища Варна и Бургас за периода 2008 – 2013 г.

Определено трябва да се открие летището в Сарафово, тъй като по показателите, отчитащи общия брой на пътниците, сериозно изпреварва конкурента във Варна, като запазва една стабилна тенденция на ръст през годините, която достига през 2013 г. изпреварване в размер на 1,889 или почти два пъти повече пътници преминават през бургаските терминали спрямо тези във Варна (вж. фиг. 2). Респективно и проектният капацитет на новите терминали е съобразен с натоварването на летищата като за терминала в Бургас той е 2 700 000 пътници, а за варненския – 1 800 000, гишетата за регистрация на пътници в Бургас са 31, а във Варна 25. Проектите изцяло съответстват на изискванията, свързани с присъединяването на България към шенгенското пространство. Терминалът във Варна се простира на площ от 18 000 кв. м, а бургаският на около 20 000 кв.м.

Причините за наблюдаваните тенденции могат да бъдат свързани както с капацитетните възможности на съоръженията, така и с факта, че летището във Варна е с подчертан сезонен характер, обслужва предимно туристи през летния сезон. Летните чартърни програми започват в средата на март и приключват в края на октомври, като максимумът е през месеците юли и август, а през останалата част от годината аеропортът обслужва предимно вътрешни линии.

Въз основа на направения обзор за състоянието на транспорта могат да бъдат локализирани някои перспективи за неговото развитие в областите Варна и Бургас, които се свеждат до следните по-важни:

- Изграждане на автомагистрала „Черно море“, като част от Източнобалканския транспортен коридор и свързване на изградените участъци от автомагистрала „Хемус“. Рехабилитация на второстепенната транспортна мрежа, с цел интегриране на селските райони.
- Възобновяване на строителството на железопътната линия между двата града, която ще допринесе до редуциране на потоците от пътници и товари по пътните артерии.

- Развиване на алтернативната отсечка Варна – Русе от VII транспортен коридор (Рейн – Майн – Дунав), с оглед организиране на блок влакове и др.
- Реализиране на проекта за нов интермодален терминал Варна като сложен комплексен инфраструктурен транспортен обект, където ще се осъществява претоварване на товари между три вида транспорт: морски, автомобилен и железопътен с възможности за комбинации между тях. Новият терминал във Варна ще представлява модерен логистичен център, който със своите параметри, технологични възможности и експлоатационни предимства ще повиши транспортната конкурентоспособност на област Варна и на Р България.
- С приетия Регламент № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 г. се преразглежда Трансевропейската транспортна мрежа и се определят новите транспортни коридори в Европейския съюз. Пристанище Бургас е отбелязано като едно от най-важните на европейската карта и приоритетно за развитие, което означава, че държавата следва да фокусира инвестиции в този инфраструктурен пункт.

Очертаните перспективи за разширяване на транспортния потенциал на двете области, обект на изследване в настоящата разработка, подчертано насочват вниманието към проекти, които изискват сериозен инвестиционни фондове, но и предполагат адекватно интегриране към европейската транспортна система и поемане на интензивен транзитен поток от Европа към Русия, Азия и Китай, което ще гарантира възвръщаемост на вложените средства и акумулиране на печалби в бъдещ период. Разбира се, тези резултати могат да се очакват единствено при възприемане в последствие на правилна стратегия за експлоатация и рехабилитация на изградената транспортна инфраструктура.

Адекватната политика в сектора на транспорта е необходимо, но не и достатъчно условие за икономически растеж не само на регионално, но и на национално равнище, която следва да се вписва в общата визия за развитие на страната.

Използвана литература:

1. Диков, П. Развитие на транспортната инфраструктура на България или как най-добре да реализираме геостратегическите си предимства http://www.forumti.bg/docs/dokladi/Kompleksno_razvitie_TI_arh_PDikov.pdf (достъпен на 14.08.2015)
2. ИА Морска администрация <<http://www.marad.bg/page.php?category=97&id=416>> (достъпен на 14.08.2015)
3. Коралова, П. Ролята на българските речни пристанища в логистичното обслужване. // Логистиката Настояще и Бъдеще, София: Издателство ИБИС, 2011
4. Пристанище Варна <<http://www.port-varna.bg/index.php?l=2&m=1&p=6>> (достъпен на 14.08.2015)
5. Annual Report 2013 – Port of Constanza <http://www.portofconstantza.com/apmc/portal/static.do?package_id=st_rap_anual&x=load> (достъпен на 13.08.2015).

За контакти:

Доц. д-р Донка Желязкова
Икономически университет – Варна
E-mail: d_zhelyazkova@ue-varna.bg