

ПОТЕНЦИАЛ НА ПРИСТАНИЩЕН КОМПЛЕКС ВАРНА ЗА ПРИВЛИЧАНЕ НА ТРАНЗИТНИ ТОВАРОПОТОЦИ В КОНТЕКСТА НА УКРАИНСКАТА КРИЗА И В БЛИЗЪК БЪДЕЩ ПЛАН

инж. Енчо Петев Фучеджиев

Технически Университет Варна, Магистър-инженер, Кандидат докторант

***Резюме:** Украинската криза коренно измени търговските товаропотоци в черноморския басейн. В следствие на войната и на изваждането от строя на голям набор от пристанищни мощности в Украйна, пристанищната мрежа на съседните им Румъния и Молдова бе подложена на огромно натоварване и доведе до образуване на огромни „задръствания“ пред пристанище Констанца и делтата на река Дунав. Република България не се намира твърде далеч от зоната на конфликта и от търговските интереси на Украйна но товарополучателите продължават да предпочитат товарите им да изчакват на рейд понякога повече от седмица, вместо да посетят Българските търговски пристанища в пристанищен комплекс Варна. Източника на този проблем би могъл да бъде намерен в задълбочен ситуационен анализ, на състоянието на пристанищния комплекс и довеждащата до него инфраструктура, както и начина по който те са структурирани и управлявани в момента.*

***Ключови думи:** Черно Море, Търговия, Товаропотоци, Украйна, България, Варна, Пристанищна инфраструктура, Логистика*

THE POTENTIAL OF THE PORT COMPLEX OF VARNA FOR ATTRACTING TRANSIT CARGO FLOWS IN THE CONTEXT OF THE UKRAINIAN CRISIS AND IN THE NEAR FUTURE

Eng. Encho Fuchedzhiev

Technical University of Varna, Magister engineer, PHD aspirant

***Abstract:** The Ukrainian crisis changed radically the traditional trade routes in the Black Sea region. As a direct result of the war and the consequent decommissioning of a large number of port facilities in Ukraine, the port networks of neighboring Romania and Moldova are subjected to intense pressure, this led to massive backlogs of merchant vessels Infront of the port of Constanca*

and the Danube River delta. The Republic of Bulgaria is not too far from the conflict zone, and from Ukraine's commercial interests, but consignees still prefer to wait in line sometimes for more than a week instead of calling on the port of Varna. The source of this problem can be found in an in-depth situational analysis of the port complex of Varna, the transport infrastructure in its hinterland, and in the way they are currently structured and managed.

Key words: *Black Sea, Trade, Cargo flow, Ukraine, Bulgaria, Varna, Port infrastructure, Logistics*

1. Въведение:

С развитието на войната в Украйна, станаха очевидни някои недостатъци на пристанищната и на транспортната мрежа на Република България. Тези недостатъци, са се развивали (или по-точно са стагнирали) с десетилетия. С ликвидирането или значителното деградиране на пристанищни мощности и капацитет в Украйна, се наложи украинската държава да търси алтернативни входно-изходни пунктове и начини за пласмент на своята продукция, както и внос на необходимите за нейното съществуване суровини и оборудване. Това доведе до неимоверното нарастване на транзитни стоки и товари от и за Украйна през пристанищата на Румъния и в по-малка степен речните пристанища на Молдова. Географското разположение на държавите една спрямо друга предполага такъв развой на събитията, но също така предполага и значително нарастване на транзитните товари през българските черноморски пристанища и по-специално тези терминали съставляващи пристанищен комплекс Варна. Това нарастване е очаквано, поради все по-засиления натиск върху румънските пристанищни комплекси и транспортната им инфраструктура като цяло и характерната за тези случаи транслокация на някои товаропотоци към съседни пристанищни комплекси. Такъв развой на събитията обаче не се наблюдава. Точно обратното, болшинството товародатели предпочитат да изчакат на котвените стоянки пред пристанище Констанца и пред делтата на река Дунав, престой който често е повече от седмица, вместо да разтоварят стоките си в най-близкия пристанищен комплекс а именно ПК Варна. Това се дължи на равносметката, която товародателите са извършили при планирането на логистичните си вериги, която в най-честия случай гласи че дори и да разтоварят плавателните си съдове тук в България, то пласмента и доставката от тук до Украйна, ще струва повече от неустойката (демюрейджа), който ще дължат ако забавят

корабите на рейд седмица или две. Другия демотивиращ фактор за потенциалните товародатели е времето за товарообработка и доставка на стоките от България до Украйна. Поради влошеното състояние на инфраструктурата едновременно на пристанищната и на довеждащата до тях такава, не могат да бъдат постигнати високи норми на товаро-разтоварна дейност в пристанищните терминали. Същевременно с това качеството на довеждащата инфраструктура води до намаляване на експлоатационните скорости и води до удължаване времето на превоза и от тук се компенсира времето прекарано на котвена стоянка пред пристанищен комплекс Констанца или делтата на река Дунав.

От написаното до тук, можем да си направим няколко извода; Необходимо е провеждането на спешен задълбочен анализ на пристанищен комплекс Варна и довеждащата до него инфраструктура, Необходимо е да се премине към спешни дейности по разширяването и осъвременяването на пристанищните терминали част от комплекса, също така е необходимо да се предприемат мерки по възстановяване на проектните параметри и разширяването на същите, по протежение на някои от основните жп линии, както и изграждане на по-ефективни автотранспортни връзки между хинтерланда и комплекса. Тези твърдения са подкрепени от множество фактори, вариращи от ненадеждността, неадекватността или пълната липса (на места), на качествена пристанищна и довеждаща инфраструктура. Недостатъчната наситеност на модерни технологии за товарообработка по терминалите част от ПК Варна, ниската експлоатационна скорост при товарните железопътни превози, дългия престой на транзитиращите товарни железопътни композиции по граничните гари и други. Това са още фактори намаляващи привлекателността на България като дистрибуционен пункт, не само за украински товари но и за регионални такива. Както ще стане ясно, пристанищния сектор в Република България е пълен с недостатъци, но пристанищата са манифестацията на капацитета и ефикасността на транспортната мрежа в техния тил (хинтерланд). Ето защо разглеждайки въпроса, „Защо транзитни товаропотоци заобикалят пристанищата на страната ни ?“, е необходимо да обърнем внимание не само на пристанищната като такива, но и на довеждащата инфраструктура и по-специално на железопътната такава.

Въпреки всичко това обаче, пристанищните комплекси в градовете Русе и Варна, притежават огромен потенциал за привличането на транзитни товаропотоци, не само от и за Украйна, но и предназначени за други страни такива, като Сърбия, Австрия, Унгария,

Чехия и Словакия например. Въпреки наличието на този потенциал, доминантното положение на пристанищен комплекс Констанца не може да бъде пренебрегнато. В бъдещ план (с хоризонт поне 50 години) северната ни съседка, ще притежава по-голяма конкурентоспособност сравнено с българските пристанищни комплекси. Настоящия доклад не е предназначен за подхранването на илюзии че българските пристанища ще са най-успешните и най конкурентоспособните в региона, а опит за демонстриране на истинския им потенциал. Този потенциал се състои в това пристанищните комплекси Русе и Варна, макар и в средносрочен план да бъдат диверсификационни пристанищни комплекси, които да предоставят алтернатива на традиционните маршрути през северната ни съседка, като по този начин облагодетелстват както пристанищните комплекси у нас, така и тези в северната ни съседка. За реализирането на този потенциал, е необходим щателен анализ на текущото ниво на развитие, както на пристанищните комплекси, така и на довеждащата до тях и свързващата ги инфраструктура.

2. Анализ на състоянието на пристанищата за обществен транспорт и довеждащата инфраструктура към Пристанищен комплекс Варна

Анализа който ще изложи в следващите няколко страници ще бъде в две части. Първата част е анализ на пристанищния сектор на Република България а втората представлява обзор на състоянието на довеждащата инфраструктура и по-специално железопътната такава. Причината да разгледам само железопътния транспорт се състои в транспортните му характеристики при превода на големи разстояния, а именно ниска себестойност на превода и висока енергийна ефективност, сравнено с автомобилния транспорт. Тези анализи, представляват част от тригодишно изследване проведено посредством документален анализ и наблюдения, който представлява част от първата глава на дисертационния ми труд.

2.1 Анализ на мрежата от пристанищни терминали съставляващи пристанищен комплекс Варна

Ще изброя някои от основните фактори демонстриращи потенциала на пристанищния комплекс. Основни фактори, оказващи съществено влияние върху представянето на едно пристанище за обществен транспорт са; максималната теоретична пропускателна способност, дължината и дълбочината на неговия кейов фронт и обема на товарооборота. Максималната теоретична пропускателна способност, на кой да е

пристанищен терминал, се залага при неговото проектиране, като подлежи на промяна във времето поради различни причини, например поради внедряване на нови претоварни технологии. На нейна база, се избира оптималния вид конструкция на кейовата стена и нейните ключови характеристики като максимална експлоатационна дълбочина, товароносимост, вида на претоварните съоръжения и други. Товарооборотът е експлоатационен показател, тъй като той измерва общото количество товари, реално преминали през пристанището за даден период от време, ден, месец или година. Наличието или липсата на специализирани корабни места за обработката на конкретни групи товари, е друг важен показател за текущото и бъдещо развитие на даден терминал или в случая комплекс. От основно значение за капацитета на един пристанищен комплекс, са броя, вида, възрастта и товароподемността на кейовите пристанищни кранове.

Пристанищен комплекс Варна

Пристанищен комплекс Варна, е най-големия пристанищен комплекс в Република България. Той е съставен от 10 пристанищни терминала за обществен транспорт, два от тях са с общ оператор, докато останалите са със собствени пристанищни оператори. Комплекса е разположен по крайбрежието на варненския залив, Варненско и Белославско езеро и в град Балчик. Общата теоретична пропускателна способност, на комплекса е оценена на 29 074 168 тона/година и 160 359 пасажера за година [1]. Дължината на кейовия фронт, към месец Декември 2023-та година е 8 545 линейни метра, разпределени между 47 товарни, 3 служебни и 2 пътнически кейови места. Проектното газене на този кейов фронт варира в граници от 5 до 13 метра. Средното безопасно експлоатационно газене в комплекса е в размер на 9,2 метра, като основния дял товарни корабни места са обезпечени с газене от 11,5 метра [2]. Общия товарооборот на пристанищните комплекси на територията на страната за 2022-ра година е в размер на общо 41 303 901 тона. Товарооборотът на пристанищен комплекс Варна за 2022-ра година, според неофициални данни е в размер на приблизително 12 900 000 тона което е приблизително 31,2% от общия товарооборот на страната. Единствения пристанищен комплекс у нас, който реализира по-висок товарооборот е ПК Бургас, но както е упоменато в „Интегрирана Транспортна Стратегия България 2030г.“, над 50% от товарооборота на ПК Бургас се реализира, от пристанищния терминал за нефтоналивни товари „Росенец“ [1].

Най-„съвременните“ пристанищни терминали в Република България са част от ПК Варна и те са; ТЕЦ-Езерово, Варна-Запад и ФК Варна, като всички те са построени през 60-те години на миналия век. През последните няколко години се наблюдават няколко публични и частни инвестиции, за разширяване на съществуващи и строителство на изцяло нови пристанищни мощности, най значими сред тях са тези на пристанищните терминали Одесос ПБМ, Газтрейд и все още нереализирания проект за терминал за зърнени, насипни и наливни неопасни товари на „Агрия Груп Холдинг“ АД, до град Белослав. Достъпността за корабен трафик по направление море-езеро, е обезпечена от два плавателни канала, Канал-1 (осигурява достъп от Черно Море към Варненско езеро), Канал-2 (достъп от Варненско към Белославско езеро), като е наличен и трети канал, Канал-3 (т. нар. „стар канал“, дублиращ Канал-1), който не осигурява свързаност море-езеро, поради наличието на т.нар. „стар“ Аспарухов мост, който възпрепятства преминаването на търговски кораби.

Пристанищния комплекс, притежава нужните съоръжения за да обработва всички видове насипни, бройни, наливни и контейнеризирани товари. Пристанищата за обществен транспорт, част от комплекса разполагат с приблизително 63 броя портални пристанищни крана с товароподемност между 5 и 40 тона, 12 броя мобилни пристанищни крана с товароподемност от 16 до 144 тона, 3 броя Портейнерни кранове за контейнерна обработка, 5 броя корабни претоварни машини (КПМ), 2 броя подемно-преходни мостове, няколко наливни естакади, множество гумено-лентови транспортъори с различна производителност и голямо разнообразие от товарозахватни съоръжения. Средната възраст на порталните кранове е 45 години, като все по-трудно се намират резервни части за тях. Мобилните пристанищни кранове макар и по-млади също имат своите недостатъци, като основен измежду тях е голямата собствена маса на претоварните съоръжения и неспособността на кейовата настилка на дадени терминали или части от тях (особено по-старите такива) да носят теглото им. Портейнерните крановете са специализирани в обработката на контейнеризирани товари, но също както порталните кранове възрастта им е над 40 години, производителността им е ниска спрямо по-съвременна техника, а също така не разполагат с адекватен излет на товарните стрели за осигуряването на пълна обработка на обслужваните контейнеровози. Корабните претоварни машини, са налични само на пристанищни терминали Варна-Изток, Варна-Запад и Пристанище Балчик, като някои

други пристанищни терминали разполагат с машини с непрекъснат цикъл на товарене, наподобяващи дейността на КПМ. Корабните претоварни машини, представляват специализирани съоръжения с непрекъснат цикъл на товарене, средната им възраст също е над 40 години и спрямо по-съвременни аналози производителността им е ниска, за сравнение КПМ на пристанище Балчик е с капацитет 350т/час, докато съвременни машини от този тип постигат производителности надхвърлящи 2000т/час за същата група товари. Подемно-преходни мостове има само на територията на Фериботен Комплекс-Варна и са предназначени за осигуряване на бърза и безопасна връзка, между сухоземната железопътна мрежа и тази на обслужващите терминала фериботни кораби. Наливните естакади се намират на пристанищни терминали Варна-Запад, Петрол и ПЧМВ и са предназначени за обработка на нефт и нефтопродукти, хранителни масла и други опасни и неопасни наливни товари. В бъдещ план, се предвижда пускането в експлоатация на още един терминал за наливни товари, по-точно за втечен газ и течни горива до град Белослав на Газтрейд АД. Гумено-лентовите транспортъори, представляват опит за автоматизация на процеса по товарене на насипни товари (основно земеделски култури насипно), с развитието на нови технологии с непрекъснат цикъл като КПМ-и със силосни стопанства, тяхната използваемост намалява значително и по настоящем се използват рядко. Товарозахватните съоръжения на разположение на терминалите в ПК Варна са изключително разнообразни, като непрекъснато се внедряват нови разработки с цел оптимизации на претоварните процеси.

На лице е слаба спрямо съвременните стандарти, специализация на кейови места за обработка на определени групи товари. По-големия брой специализирани кейови места се намират на пристанищен терминал Варна-Запад, там се намират специализирани кейове за наливни товари, за фосфорит насипно, за сода насипно, за обработка на контейнеризирани товари. На пристанищен терминал Варна-Изток, съществува инфраструктура за обработка на зърнени храни насипно, ПЧМВ има специализиран кей за обработка на базови масла, а на терминал Петрол се обработват изключително и само наливни товари, пристанищен терминал Балчик има специализирана установка за обработката на зърнени култури насипно. Въпреки това, по-голямата част от технологиите за автоматизация са морално и физически остарели, нормите на товарообработка постигнати от съоръженията са неадекватни да отговорят на конкурентния натиск на други пристанищни комплекси, преки

конкуренти на ПК Варна. Същевременно с това, специализирани дълбоководни кейови места за обработка на зърнени култури с непрекъснат цикъл на работа, са малко на брой и в комбинация с ниската им производителност, са на практика неконкурентоспособни.

Стратегически плюс на ПК Варна, е неговата близост до река Дунав и възможността да се свържат море и река посредством железница при градовете Варна и Русе. Същевременно с това, този стратегически плюс поставя високи изисквания към довеждащата инфраструктура, тези изисквания са необходими за достигане на пълния потенциал на ПК Варна и ПК Русе. Поради незадоволителното качество на довеждащата пътна и железопътна инфраструктура до тези два пристанищни комплекса, към 2023-та година на практика не е постигнато никакво ниво на свързаност между река и море. Това е основната причина за намаляващата привлекателност на ПК Варна за транзитни товаропотоци, като същите се пренасочват в полза на северната ни съседка. В контекста на украинската криза, пристанищен комплекс Варна има потенциала да изпълнява ролята на спомагателно пристанище за вноса и износа на стоки от и за Украйна, като намали натоварването на ПК Констанца. Но за целта е необходимо провеждането на крупни мероприятия по рехабилитацията на железопътната мрежа, особено на девета жп линия.

Ограничителни фактори, възпрепятстващи развитието на ПК Варна съгласно Разпореждане №1 от 10.09.2018 година, на директора на дирекция Морска Администрация-Варна са два, безопасното газене по плавателните канали и максимално разрешения надводен борд на корабите преминаващи по тях. Обявеното безопасно експлоатационно газене за каналите е както следва, Канал-1 (12,10 метра) и Канал-2 (11,20 метра) [2]. Ограничителите на максимално разрешения надводен борд по вътрешните водни пътища в пристанищния комплекс се явяват, далекопроводите над Канал-1 (с ограничение над +5 °С- 44.14 метра, под 5 °С- 43.04 метра) и Канал-2 (с ограничение над +5 °С- 43.9 метра и под 5 °С- 41.78 метра) [3]. Друго ограничение пред развитието на ПК Варна е близостта на по-голямата част от пристанищните терминали до централната част на град Варна, поради което има недостиг на площи за разширение на мощностите. Допълнителен минус пред развитието на пристанищни мощности в централната част на град Варна са асоциираните с пристанищната дейност силен автотрафик, високо запрашване и шумово замърсяване. Всички тези фактори значително ограничават, както

размерите на посещаващите ПК Варна плавателни съдове, така и потенциала за разширение на съществуващите мощности.

Друг ограничителен фактор за бъдещото развитие на пристанищния комплекс е липсата на единен център за управление на развитието на комплекса. Този проблем е изключително сериозен, тъй като без единен център за управление на комплекса, съставляващите го терминали са склонни към изпадането в състояние на неконструктивна вътрешна конкуренция. Също така, липсата на управленски орган, който да следи развитието на комплекса, ще доведе до свръх капацитет в технологиите за обработка на едни групи товари и остър недостиг на капацитет за други групи товари. Липсата на единен управленски орган е и причината вече над 10 години, най-големия пристанищен оператор у нас Пристанище Варна ЕАД да няма приет генерален план за развитие на терминалите които същия управлява. Всеки един пристанищен оператор разработва индивидуален генерален план за развитие на поверените му пристанищни мощности. При дейност от този род, политика по развитие основаваща се на принципа „на парче“ не е подходяща, особено в отрасъл с такава икономическа важност като пристанищното дело.

2.2 Анализ на довеждащата към пристанищните комплекси транспортна инфраструктура.

Макар изброените по рано фактори да очертават възможностите на един пристанищен комплекс, същия съществува за да обслужва нуждите на товародателите в региона, за който той отговаря (неговия Хинтерланд). Тук е необходимо да добавим другия изключително важен фактор, който може както да повиши експлоатационните показатели на един пристанищен комплекс, така и да ги понижи и в крайни случаи да ликвидира пристанищни мощности. Този фактор е довеждащата инфраструктура. Довеждащата инфраструктура и нейните вид, гъстота, терминална наситеност, пропускателна способност, свободен капацитет и други, са от ключово значение за който и да е пристанищен комплекс. Наличието на модерен не твърде скъп, бърз довеждащ транспорт е формула за успеха не само на пристанищните комплекси, но и за превозвачи, спедитори и други контрагенти ангажирани с пристанищна и транспортна дейност.

Ще изброя транспортните артерии водещи до ПК Варна. По този начин ще се придобие представа за размера на обслужваната от пристанищния терминал територия (хинтерланд) и привлекателността на комплексите за транзитни товаропотоци от и за страните от Централна

Европа. Ще разгледам основно Област Варна, тъй като основната част от ПК Варна е във Варненска Област и само един пристанищен терминал е в Област Добрич.

Пристанищен комплекс Варна, е най-силно развития пристанищен комплекс у нас. Той разполага с най-голям брой корабни места и с най-голям брой претоварни съоръжения от всички пристанищни комплекси в страната. Към пристанищния комплекс, водят немалка част от пътните и железопътните артерии част от националната транспортна мрежа. От основен интерес за мен са железопътния и автомобилния транспорт и състоянието на техните инфраструктури довеждащи до ПК Варна.

2.2.1 Довеждаща Железопътна инфраструктура:

Железопътната мрежа около и в пристанищен комплекс Варна е една от най-наситените в страната. Преди демократичните промени у нас през 1989-та година, в Република България е имало четири железопътни управления София, Пловдив, Горна Оряховица и Варна. Тези управления са били разположени около и в основните железопътни възли на страната, като всеки един от тях е представлявал основен разпределителен център за товари, превозвани с железопътен транспорт. В годините на прехода от планова към пазарна икономика, без особено ясни аргументи жп управление Варна бива разформирано и същото преминава към жп управление Горна Оряховица. Въпреки това голяма част от съоръженията и от коловозното развитие са налични и до днес. Показател за това е гъстотата на жп мрежата в област Варна (52 линейни километра на 1000 км² територия [4]), която е на 4-то място в страната, и е над средното равнище за ЕС. Към пристанищния комплекс водят 2-ра (София-Варна), 3-та (София-Варна Фериботна) и 9-та (Русе-Каспичан) основни жп линии, както и 228-ма второстепенна жп линия (Разделна -Добрич-Кардам-ГКПП Йовково-Констанца Румъния).

Всички пристанищни терминали част от ПК Варна, имат връзка с железопътната мрежа на страната, като по-голямата част от корабните места имат коловозно развитие, непосредствено под порталите на порталните пристанищни кранове, за обезпечаване на директна обработка от типа Вагон-Кораб и обратно. Всеки по-голям пристанищен терминал притежава свои приемно предавателни площадки за приемане на вагони изчакващи по нататъшна обработка. По малките терминали са изградени в близост до жп гари които могат да изпълняват функциите на приемно предавателните площадки на по-големите терминали. В близост до комплекса, се намира и една от най-големите

разпределителни гари у нас гара Синдел Разпределителна, която вече не функционира и е зачеркната от списъците с гарите на Национална Компания „Железопътна Инфраструктура“ [6].

Освен липсата на работеща разпределителна гара в района на комплекса, довеждащата железопътна инфраструктура има и редица други недостатъци които значително намаляват привлекателността на жп товарния транспорт за товародателите и по този начин ограничава хинтерланда на комплекса. Девета жп линия (Русе-Каспичан-Варна) е еднопътна, експлоатационните скорости по нея са едни от най-ниските в страната, като максималната разрешена скорост за товарни композиции е 60 км/час и на някои участъци скоростта е допълнително намалена на 25 км/час. Трета жп линия е в малко по-добро техническо състояние, тя е частично сдвоена (двупътна) и също е напълно електрифицирана, като позволява по-високи скорости на товарните композиции до 80 км/час, но също както на 9-та линия има намаления на скоростта поради влошено състояние на мрежата на места до 40 км/час. Втора жп линия е напълно сдвоена и напълно електрифицирана, тя позволява скорости до 80 км/час за товарните композиции като намаления има но са до по приемливите 60 км/час [5]. Друг ограничителен фактор по довеждащата към комплекса жп инфраструктура е височинния габарит на мрежата. Железопътна линия №2, по направление Варна-София е с най-високия височинен габарит GC през по-голямата част от трасето, но на два участъка преди столицата габарита е най-ниския GA, който не позволява превоза на интермодални транспортни единици (ИТЕ). Девета жп линия е също с най-високия височинен габарит, но както вече споменахме е с най-ниски експлоатационни скорости. Трета жп линия е с височинен габарит GC, но е намален на GB на един участък което ограничава превоза на някои ИТЕ.

Липсата на модерни технологии за товарообработка по съществуващите жп гари, както и липсата на мрежа от интермодални терминали в северната половина от страната, значително намалява ползите които комплекса би могъл да извлича от железопътните превози. Като допълнителен възпиращ фактор, можем да добавим и факта че нито един от пристанищните оператори в комплекса, не разполага със собствен маневрен локомотив, в това число и държавния пристанищен оператор. Липсата на разпределителна гара в комплекса затруднява значително дейността на железопътните превозвачи и от там забавя дейността на пристанищните терминали част от комплекса.

От основен интерес за диверсификацията на товаропотоците от и за Украйна през ПК Варна са девета основна жп линия и 28-ма жп линия. В сегашния си вид жп линия №9 не може да повиши привлекателността на ПК Варна, за транзитни товаропотоци поради влошеното си техническо състояние. Но при изпълнението на дейности по рехабилитация и модернизация на линията и постигане на критериите по оперативна съвместимост, както по самата линия така и на граничния преход при град Русе, конкурентоспособността на комплекса би се повишила значително. Друга жп линия, която може успешно да задоволи диверсификационните нужди на Украйна е жп линия №28 (Разделна-Девня-Добрич-Кардам-Констанца). Тази жп линия е еднопътна, неелектрифицирана, експлоатационните скорости по нея са средно 60 км/час, височинния габарит е GB, а максималната дължина на товарните композиции е 585 метра. При изпълнение на проекти по рехабилитация и модернизация, тази жп линия би могла успешно да транзитира товари от и за Украйна, през ПК Варна посредством жп състави.

Основен фактор, възпрепятстващ развитието и популяризирането на железопътните превози не само от и до ПК Варна но и в цялата страна, е метода на тяхното управление. Маниера на управление, на железопътния транспорт у нас се доказва като слабо ефективен. Практиката показва, че също както в пристанищното дело, превозвача (в примера с пристанищата оператора), трябва да може до определена степен да притежава, разполага, поддържа и модернизира жп линиите и някои от терминалите, на които той извършва дейността си. Тази тема е изключително дълга и няма да навлизам в допълнителни детайли, на нея съм посветил научна статия, която ще бъде публикувана през месец Март 2024-та година в научно списание „Science. Business. Society.” Vol 9, Брой 1/2024г., под заглавието "Situational analysis of rail freight transport sector in the Republic of Bulgaria and the potential of implementing methods and good practices for overall operational improvement".

Въпреки всичко изписано до тук, е необходимо да отбележим че е налице огромен обем свободен капацитет на железопътната мрежа. За това сочат данните от НСИ [4] и НКЖИ [5], които показват че през 1990-та година по жп мрежата у нас са превозени приблизително 63 520 000 тона товари [7], а през 2022-ра година 19 291 100 тона товари [4]. Въпреки първоначалния извод за драстично намаление на превозените товари, можем да извлечем и че железопътната мрежа може дори и без разширение а само с модернизация, да обезпечи троен ръст в превозите на товари.

2.2.2 Довеждаща Автотранспортна инфраструктура:

Автотранспорта, притежава доминантно положение при превозите на товари по суша в Република България. Това доминантно положение, може да бъде обяснено от високите скорости поддържани от превозните средства, по-краткото време за осъществяване на доставките, както и по-голямото удобство на този вид транспорт за осъществяване на доставки от врата до врата. Тези положителни аспекти на товарния автомобилен транспорт, компенсират по-високата себестойност на превоза, ако същия бъде сравнен с товарните железопътни превози. Допълнителен фактор, способстващ доминантното положение на товарните автомобилни превози, е наситеността на републиканската пътна мрежа.

Главните автотранспортни артерии водещи към комплекса са, двете недовършени автомагистрала А2 „Хемус“ (София-Варна) и А5 „Черно Море“ (Варна-Бургас), първокласните пътища Е-70 (Русе-Варна) и Е-87 (Дуранкулак- Варна-Бургас-Малко Търново), Е-772 (Коритна-Белокопитово-Автомагистрала „Хемус“-Варна) и I-7 (ГКПП Силистра-Шумен-Ямбол-ГКПП Лесово), като към тях можем да прибавим и множество други пътища от второкласната и третокласната пътни мрежи [8]. Област Варна е на 11-то място в страната по гъстота на пътните артерии част от републиканската пътна мрежа, като общата им дължина в областта е 718 километра (през 2021-ва година). Разглеждайки по отделно гъстотата на съставните на републиканската пътна мрежа пътища, област Варна изглежда така; автомагистрала 58 км (4-то място в страната), първокласни пътища 139 км (7-мо място в страната), второкласни пътища 43 км (26-то място в страната) и третокласни пътища 478 км (10-то място в страната) [4].

Автомагистралите позволяват движение на автомобилния транспорт със скорости до 140 км/час, но и двете автомагистрала водещи към комплекса са недовършени. Автомагистрала А2 „Хемус“, е с пуснати в експлоатация 191 километра, от които 91,2 километра са от източния край на автомагистралата (към ПК Варна), Автомагистрала А5 „Черно Море“ е със пуснати в експлоатация 8 километра, които са в северния край на автомагистралата от към град Варна. След края на завършените участъци на автомагистралите, товарните автомобили се прехвърлят на други пътища част от републиканската пътна мрежа, което значително забавя пласмента и затруднява движението за всички негови участници. Състоянието на автомагистралите „Хемус“ и

„Черно Море“, значително ограничава хинтерланда на пристанищния комплекс по отношение на доставките с автотранспорта.

Товарните автомобилни превози макар и финансово по-скъпи от железопътните такива, компенсират по-високата стойност на превоза с по-кратко време за осъществяване и по-голямо удобство на доставките. Необходимостта тежкотоварните пътни превозни средства да преминават от автомагистрала (със ограничение 140 км/час), на пътища първи, втори и трети клас (с ограничение 90 и по-малко км/час), значително еродира компенсаторния ефект на по-високата експлоатационна скорост на този вид транспорт. Липсата на автомагистрала или скоростен път свързващ ПК Варна с най-големия ни пристанищен комплекс по река Дунав (ПК Русе), също намалява перспективите за адекватна намеса в диверсификацията на доставките както за Украйна, така и за страните от Югоизточна и Централна Европа.

Всички пристанищни терминали в страната, са свързани с републиканската пътна мрежа. Почти всички от тях притежават една или повече автовезни, за претегляне на товарните автомобили. Допълнителен ограничителен фактор за привлекателността и конкурентоспособността на ПК Варна са така наречените буферни паркинги за товарните автомобили или по-точно тяхната липса. Основната им функция е, при пристигане на товарния автомобил до пристанищния терминал, да предоставят свободна площ за паркиране и изчакване на същите, до наставането на реда им за влизане в терминала, без това изчакване, да създава задръствания във или вътре в терминалите част от комплекса. Такива буферни паркинги липсват не само около и в пристанищните терминали част от комплекса, но и по основните пътни трасета водещи до него. Автотранспорта е основния вид транспорт за превоз на товари във вътрешността на страната, въпреки това Европейския съюз и Република България като негов пълноправен член, обявиха желанието си да пренасочат основния дял от товарните превози на железниците, с цел по висока енергийна ефективност. Но, докато това се случи, автотранспорта ще остане основния вид транспорт за пласмент във вътрешността на страната. Като такъв в момента той е определящ за хинтерланда на ПК Варна, който поради текущото развитие на републиканската пътна мрежа, топографията на страната и нивото на привлекателност на железопътния транспорт е само около 300-350 километра навътре в тила на пристанищния комплекс.

2.3 Изводи от проведения анализ

Първичния извод, до който можем да достигнем след щателен оглед на гореописания анализ е че привлекателността на ПК Варна за привличане на транзитни товаропотоци от и за Украйна и централна Европа е слаба. От една страна, пристанищните терминали част от комплекса, притежават голяма част от необходимите мощности и съоръжения за обезпечаване на нуждите на част от номенклатурата товари, транзитирани за Украйна и централна Европа през северната ни съседка. От друга страна, технологиите за товарообработка не могат да обезпечат необходимата бързина при обработката на най-масовите товари с произход Украйна а именно зърнени култури, руди, минерали и техните концентрати насипно, както и контейнеризирани товари. Ограниченията наложени от Аспарухов мост и далекопроводите над Канал 1 и 2, върху пристигащите търговски кораби допълнително ограничава свободната търговия и намалява конкурентоспособността на комплекса. Докато мощностите необходими за обезпечаването на един потенциален скок в търсенето на претоварна услуга, могат да бъдат изградени сравнително бързо с хоризонт една, две години, то реконструкцията на плавателните канали и довеждащата инфраструктура в хинтерланда са извън компетенциите на пристанищните власти. Липсата на един ясно изразен управленски център, който да синхронизира дейностите на пристанищните терминали част от ПК Варна е друг съществен проблем пред неговото развитие.

Връзките на комплекса с хинтерланда, посредством жп транспорт, особено по най-важните направления Варна-София, Варна-Русе и Варна-Кардам са в лошо техническо и експлоатационно състояние [9]. Техническото им състояние намалява ползите от експлоатацията на железопътния транспорт при пласмента на товари във вътрешността на страната. Липсата на мрежа от интермодални и мултимодални терминали във вътрешността на страната и по поречието на река Дунав, възпрепятстват икономическото развитие не само на ПК Варна и ПК Русе но и на цяла Северна България. Основните проблеми в железопътната свързаност се състоят в качеството на инфраструктурата и занижените експлоатационни скорости. Това забавяне на превозите е недопустимо в една пазарна икономика и е пагубно за просперитета не само на ПК Варна но и за голяма част от икономическите субекти у нас. Въпреки всичко това е необходимо да отбележим че въпреки всички негативи на железопътната довеждаща инфраструктура, тя притежава огромен запас от капацитет и дори и без мащабни дейности по модернизация а само по

рехабилитация на същите, привлекателността на този вид транспорт за вътрешнодържавен пласмент ще се повиши значително.

Аналогична е ситуацията с автотранспорта и инфраструктурата част от републиканската пътна мрежа довеждаща до ПК Варна. Към комплекса водят две автомагистрала, но и двете са недоизградени и в някои участъци са в западащо техническо състояние. Област Варна в която се намира основен дял от ПК Варна, разполага с пътна мрежа с гъстота над средната за страната. Въпреки това, липсата на автомагистрала или скоростен път, който да дублира първокласен път Е-70 (Русе-Варна), значително намалява възможността тези два пристанищни комплекса да заработят в синхрон за привличане на транзитни товаропотоци. Липсата на паркинги за престояване на тежкотоварните автомобили, непосредствено до пристанищните терминали част от комплекса, както и по протежение на довеждащата пътна мрежа е предпоставка за произшествия, като отделно от това води до задръствания както в градските възли така и в пристанищните терминали така и по техните периферии. Въпреки всичко това основния метод за доставка на стоки и суровини от хинтерланда до ПК Варна в момента е автомобилния транспорт и като основен метод за транспорт той определя и дълбочината на хинтерланда който за някои видове товари е само 300-350 километра навътре в територията на страната.

3. Потенциални мерки за повишаване на конкурентоспособността на ПК Варна за привличане на транзитни товаропотоци.

Мерките които ще разгледам в следващите няколко страници са извън компетенциите на едно лице или ограничена група хора. Такъв тип реформи могат да бъдат предприети изключително и само на най-високо държавно ниво, тъй като те обхващат компетенциите на три министерства и няколко областни администрации. За нулирането на ефектите от икономическа и технологична стагнация в северната половина от страната особено в сектор транспорт и транспортна инфраструктура, е необходимо предприемането на спешни мерки. В противен случай рискуваме не само товаропотоците от и за Украйна и Централна Европа да са транзитни, но и да видим все по-голям отлив на товародатели с генезис Република България.

3.1 Пристанища:

Основните проблеми пред бъдещото развитие на пристанищните терминали част от ПК Варна, са ограниченията наложени върху посещаващите ги плавателни съдове, липсата на капиталовложения от страна както на частния така и на държавния капитал в нови и по-

съвършени технологии за товарообработка и най-вече единния управленски и координационен център за техното развитие. Историята познава много примери на подобни пристанищни организации които са родили най-крупните пристанищни комплекси които света някога е виждал като тези в Шан-Хай, Нингбо-Жаошан, Ротердам, Антверпен, Лонг Бийч и други. До реорганизацията си тези пристанищни комплекси са били в състояние на вътрешна конкуренция, по същия начин както е ПК Варна в момента. С разрешаването на този проблем и задавайки общи цели за постигане от всички терминали и синхронизирайки тяхното развитие, тези пристанищни комплекси се превърнаха в центрове на иновации растеж. Ако в региона на ПК Варна бъде направено същото ефекта ще бъде сходен, а ако към ПК Варна прибавим и ПК Русе към тази единна управленска структура то ефекта ще бъде още по отявлен. Особено богат опит в тази насока може да бъде почерпен от развитието на пристанищните комплекси в Народна Република Китай, която за няколко десетилетия успя да извърви път в пристанищното развитие който на други страни би отнел и е отнемал столетия [12].

От техническа и експлоатационна точка най-сложния за решаване проблем с ПК Варна е този с ограничения надводен борд на плавателните съдове. Към настоящия момент и както описах по-рано корабоплаването в района на ПК Варна е ограничено основно от газенето на плавателните канали и по-старите корабни места така и от ограниченията на надводния борд поради наличието както на далекопроводи над каналите така и наличието на Аспарухов мост над Канал 1. Аспарухов мост е изключително важно за град Варна пътно съоръжение, което осигурява връзката между кварталите Аспарухово и Галата с останалата част от град Варна, както и връзката с Автомагистрала А-5 „Черно Море“. Докато далекопроводите могат да бъдат повдигнати ли изцяло изместени така че да минават зад Белославско езеро в тила на Пристанище Варна-Запад, такива дейности по моста са на първо място изключително трудоемки и финансово нерентабилни понеже едни такива дейности само ще облекчат в известна степен ограниченията без да ги премахнат. Този проблем, е от особено голяма важност за превозите на контейнеризирани товари, тъй като контейнеровозите са един от класовете търговски кораби с най-висок надводен борд. Някои от най-големите пристанищни комплекси в света са били изправени пред подобни затруднения, като за преодоляването му са използвани няколко метода, като изграждането на тунели под грунда на плавателните канали, по-високи мостови съоръжения и шлюзове.

Поради топографията на град Варна в района на Аспарухов мост изграждането на тунел е нецелесъобразно поради ограничителния му ефект пред бъдещи драгажни работи по дъното на каналите. По-висок мост на теория би могъл да бъде изграден но просвета това само ще облекчи ограниченията без да ги премахва и е по-скоро временна мярка. Един мост, който да е достатъчно висок за да не представлява пречка пред корабоплаването в ПК Варна, трябва да е с височина като тези изградени от Република Турция над Босфора, които са с просвет с височина от 60 метра. Теоретично един такъв мост би могъл да бъде изграден между Бул. Левски и южния край на съществуващия Аспарухов мост, но едно такова съоръжение би било с дължина приблизително 2,6 километра. Стойността за изграждане на едно такова съоръжение би възлязла на няколко милиарда евро, сума която не е по-силите на град Варна и ако изобщо е постижима пълна възвращаемост за целта ще отнеме няколко десетилетия. За сравнение моста „Явуз Султан Селим“, намиращ се северно от Истанбул е с дължина от 2160 метра и е струвал на турската държава приблизително 2,5 милиарда щатски долара. Изграждането на шлюз или изкуствена преграда (батопорти или повдигаеми мостове или някаква комбинация от двете) на входа и на изхода на канали 1 и 2 е оптималното решение на ограничението на надводния борд, което няма да влияе на евентуални драгажни работи по удълбочаване на плавателните канали. Решения от този тип, са внедрени в някои от най-големите пристанищни терминали в Света, като например ПК Антверпен (Белгия), ПК Амстердам (Холандия), ПК Бремерхафен (Германия) и други. Предимството на тези съоръжения са че в затворено положение батопортите им позволяват да пропускат двупосочен автомобилен трафик, като някои такива съоръжения са допълнително снабдени и с повдигаеми железопътни мостове. Теоретично би било възможно изграждането на такива изкуствени заграждения в началото и в края на двата плавателни канала, които да осигуряват безпрепятственото движение на търговски кораби, жп състави, както и леки и тежкотоварни автомобили без да се прекъсва движението и работата на който и да е вид транспорт. Този проблем е особено важен за най-бързо развиващия се вид превози по море а именно линейния превоз на контейнеризирани товари. Единствения контейнерен терминал в ПК Варна е разположен в пристанищен терминал Варна-Запад. Към момента контейнерния терминал е способен да обработва ограничена номенклатура фидерни кораби, които като клас са ограничени до клас Напълно Клетъчен и в изключително редки случаи кораби доближаващи размерите на

клас Панамакс. И двата вида контейнеровози е необходимо да взимат баласт с цел да коригират надводния си борд, преди да могат безопасно да преминат под Аспарухов мост и далекопроводите простиращи се над фарватера на плавателните канали. Като пример може да бъде посочен моторен кораб „Ever Cozy“ с капацитет 1 778 TEU, който е стандартен фидерен кораб посещаващ контейнерен терминал Варна Запад. Надводния борд на гореописания кораб, при нормални условия и пълно натоварване е 49,91 метра [10]. За да може този търговски кораб да изпълнява графика на линията, по която същия оперира, е необходимо преди посещение в ПК Варна да вземе определено количество баласт, което да коригира надводния му борд. Тази процедура изисква време както и поддържането на пониска експлоатационна скорост по време на прехода към ПК Варна, което забавя цялостния преход и от там цялата корабна линия. Поръчките за контейнеровози от толкова малък тип, са все по-малко, като линейните конферанси се преориентират към експлоатацията на все по-големи контейнеровози, дори и по фидерните си линии. Всичко това, би довело до това контейнерен терминал Варна-Запад да спре да функционира след 15-20 години ако не бъде предприето нищо което да коригира тези ограничителни фактори.

Друг проблем пред корабоплаването в района на ПК Варна е безопасната експлоатационна дълбочина, както по плавателните канали така и по корабните места на различните терминали. Докато дълбочината на корабните места не би могла да се измени съществено без предприемането на мащабни укрепителни дейности, то това по каналите би могло да се увеличи без това да зависи в значителна степен от големи брегоукрепителни дейности. Единствено изключение от горното твърдение, е отново в района на Аспарухов мост, където едната от опорните колони на моста е непосредствено до Канал 1 и прекомерното удълбочаване ще доведе до подкопаване на колоната и ще създаде опасност за мостовото съоръжение.

Друг не маловажен проблем, пред който е изправен ПК Варна е липсата на терени за разширение на съществуващите пристанищни мощности. Основната част от пристанищните терминали на комплекса са в непосредствена близост до централната градска част на град Варна, което възпрепятства тяхното териториално разширение. Терени подходящи за пристанищно развитие има но те са на северния бряг на Варненско езеро и на западния и южния бряг на Белославско езеро. Но за да е перспективно развитието на тези терени е необходимо да се намери решение на изброените по-рано такива.

Останалите проблеми на терминалите от комплекса са свързани с техническата и материалната им обезпеченост. Макар този проблем да не е толкова сложен за решаване от техническа гледна точка, колкото проблемите описани по-рано, същия е свързан с крупни финансови инвестиции в ново претоварно оборудване. Инвестиции от които ще се очаква определена възвръщаемост, която е в пряка зависимост от привлекателността на комплекса и способността му да обработва голямо разнообразие от търговски кораби и превозваните от тях товари.

В контекста на привличането на транзитни товаропотоци през ПК Варна, тези реформи са силно необходими с цел повишаване на неговата конкурентоспособност. Също така е необходимо провеждането на сходни реформи в ПК Русе, със цел синхронизиране на дейностите по транзит и обезпечаване на възможно най гладък преход от море към река и обратно.

3.2 Железопътна довеждаща инфраструктура:

Довеждащата железопътна инфраструктура е от изключителна важност за един пристанищен комплекс, тъй като експлоатационните характеристики на този вид транспорт, позволяват най-енергоефективен сухоземен превоз на товари. Въпреки всичките плюсове на този вид транспорт, за работата му са необходими редица ключови атрибути като, ефективно управление, стратегия за развитие, модерна инфраструктура, обезпеченост с подвижен състав, гарови съоръжения и модерни технологии за товарообработка. Текущото състояние на довеждащата железопътна инфраструктура е незадоволително и като следствие от това железопътния транспорт не е конкурентоспособен срещу товарния автомобилен такъв.

Предложенията които мога да отправя за реформа в железопътния сектор са много и всичките са заимствани от страни безспорни лидери в притежаването, развитието и експлоатацията на товарен железопътен транспорт а именно САЩ, Народна Република Китай и Руската Федерация. Най общо тези реформи се състоят в предоставянето на възможността на превозвачите да стопанисват части от националната железопътна мрежа на наемен принцип, като дейностите по поддръжка и модернизация, да се осъществяват под стриктен държавен контрол (по пример на САЩ). Необходима е и реформа в управлението на железопътните гари като всяка от основните гари е отделно дружество оператор на такива съоръжения, които да са основани на принципите на публичното частно партньорство (по примера на Народна Република Китай). Третото и последно заимстване е

от Руската Федерация и то включва частичното сливане на Национална Компания „Железопътна Инфраструктура“ и Национална Компания „Български Държавни Железници“ ЕАД. Формираното ново дружество е държавна собственост, което да не работи на бюджетна издръжка а изцяло на пазарен принцип, също както аналога в Руската Федерация ОАО „РЖД“. Всички подобни предложения които имам за секторни реформи в сектор железопътен транспорт съм описал по подробно в научна статия, която ще бъде публикувана в научно списание „Science. Business. Society.“ Vol 9, Брой 1/2024г., под заглавието "Situational analysis of rail freight transport sector in the Republic of Bulgaria and the potential of implementing methods and good practices for overall operational improvement".

Не толкова крупни дейности, които могат да бъдат предприети от страна на държавния управител на железопътна инфраструктура са, дейности от спешен порядък по модернизация на жп линии №9 (с цел по бърз транзит на стоки до река Дунав) и №228 в синхрон с управлението в Република Румъния с цел по бърз и безпроблемен транзит на стоки от ПК Варна до Украйна. Рехабилитацията на тези жп линии е от изключителна важност за обезпечаването на нуждите от логистична диверсификация на товаропотоците и осигуряването на по-бърз и сигурен достъп до ПК Варна, ПК Русе и границата с Румъния.

От изключителна важност за бъдещото развитие на ПК Варна е възстановяването на жп гара Синдел Разпределителна. Въпреки формалното отсъствие на пълноправна разпределителна гара в комплекса, същата е все още там и не е демонтирана, като този факт създава положителна предпоставка за евентуалното възобновяване на нейната дейност, макар и след мащабни рехабилитационни мероприятия. Разпределителните гари, са изключително важни за правилната работа на железопътните товарни превози, тъй като те позволяват на железниците да превозват групажни влакове за няколко различни товарополучателя. Сортирането на вагоните и тяхното разпределение по товарополучатели е основния предмет на дейност на една разпределителна гара. Ето защо, ако желаем да развиваме пристанищен комплекс Варна и да популяризираме железопътните превози на товари, е изключително важно да се възстанови железопътна гара Синдел Разпределителна.

3.3 Автотранспортна довеждаща инфраструктура:

Довеждащата автотранспортна инфраструктура, е в по-добро състояние от тази на железопътния транспорт. Въпреки това при нея също има някои недостатъци. Основен

между тях е липсата на автомагистрала или скоростен път по направление Русе-Варна. Втори недостатък е степента на завършеност на автомагистрала А2 „Хемус“. Липсата на транзитни трасета около град Варна, водещи до пристанищните терминали в града е друг ограничаващ фактор за тяхното развитие. Липсата на буферни паркинги около и в пристанищните терминали, води до проблеми с трафика в и около тях.

За решението на първите два изброени проблема, е необходима държавна намеса в лицето на Министерство на Транспортa, Министерство на Регионалното Развитие и Благоустройството и на Агенция Пътна Инфраструктура. Макар, проекти от такъв мащаб да се нуждаят от значителен финансов ресурс и значителни периоди от време за проектиране и строителство, те със сигурност биха постигнали високо ниво на възвръщаемост от непреки ползи за държавната икономика.

Третия проблем, може да бъде разрешен от местната власт, с помощта на държавно финансиране или такова от пристанищните оператори, които ще бъдат облагодетелствани от реализацията на един такъв проект. Осигуряването на дублиращ път на булевард Девня в град Варна, би облекчило трафика в града и би съкратило в значителна степен времето необходимо на един товарен автомобил да достигне до пристанищните терминали в централната градска част.

Последния ограничаващ развитието фактор, е свързан с липсата на буферни паркинги около и в пристанищните терминали. Решението на този проблем не зависи от една институция била тя държавна или частна, а е в компетенциите и на двете страни ако съумеят да работят заедно. Терени подходящи за такива съоръжения има в близост до не малка част от пристанищните терминали, като при изпълнението на тази и предходната препоръка ще се постигне значително намаляване на трафика около и в града, като същевременно с това ще се повиши и безопасността на движението по основните маршрути.

4. Заключение

С разразяването на украинската криза, бяха извадени на показ някои значителни недостатъци, на транспортната схема на страната. Въпреки огромния брой запитвания от страна на Украйна и нейните граждани, за осигуряването на транспортни коридори за транзитни товаропотоци от и за нея, такива не бяха намерени. Това се дължи на няколко десетилетия бездействие, в развитието и прекъсването на ремонтните цикли на ключови

транспортни съоръжения и инфраструктури. Със задълбочаването на конфликта в Украйна, корабите предназначени за доставката или износа на товари от и за тази страна, бяха принуждавани да изчакват със седмици на котвените стоянки пред ПК Констанца и делтата на река Дунав, изчаквайки своя ред за обработка. Още през 2021-ва година имаше опити за пренасочване на част от тези товаропотоци към ПК Варна и ПК Бургас, които макар и със значително по-ограничен капацитет от ПК Констанца, можеха поне малко да облекчат натиска върху този толкова ключов за ЕС и Украйна транспортен възел. Такова облекчение обаче не се осъществи поради неспособността на довеждащата инфраструктура да доближи желаните от украинска страна транспортни параметри. Въпреки огромните финансови загуби за контрагентите породени от дългите престои на търговските кораби по котвените стоянки и многократните опити за диверсификация през ПК Варна, до установяването на дълготрайни транзитни коридори не се достигна. Всичко това показва че в Република България въпреки благоприятното си географско разположение, има сериозен проблем с транспортната инфраструктура.

Пристанищен комплекс Варна, притежава значителен потенциал за привличане на транзитни товаропотоци. Този потенциал, се обуславя от географското положение на комплекса спрямо територията на Украйна и руслото на река Дунав. За реализирането му обаче, е необходимо намирането на решения на голям набор от отлагани във времето сериозни проблеми, изискващи намеса на най-високо държавно равнище и на не по-малък брой, подобни проблеми от чисто технически и експлоатационен характер, касаещи на всеки един от разгледаните видове транспорт. Още от времето на Османската Империя е имало планове за свързването на река Дунав и Черно море при градовете Варна и Русе, посредством изграждането на плавателен канал. Такива планове, е имало и в не толкова далечното минало, но за разлика от тогава в момента Република България не разполага с нужния технически и икономически капацитет за реализирането на подобен проект. Макар, в момента изграждането на плавателен канал да изглежда като отдавна отминала мечта, подобна връзка може да бъде осъществена и чрез подобряване на железопътната и автотранспортната инфраструктура по същото трасе. Този ред действия, ще разшири хинтерланда на ПК Варна значително, като ще създаде почвата за привличане на транзитни товаропотоци за страните от централна Европа и западните балкани. Подобриенето на железопътната инфраструктура по направление Север-Юг, ще отвори възможността на ПК Варна да обслужва повече товаропотоци с генезис и крайна дестинация

Украйна, като по-този начин ще способства за възстановяването на украинската държава и ще облекчи макар и малко прекомерно натоварения пристанищен комплекс в румънския пристанищен град Констанца.

За постигането на тази амбициозна цел, е необходимо предприемането на спешни мерки за разрешаване на най-належащите проблеми на транспортната ни инфраструктура. Във водния транспорт, подобряването на координацията между отделните пристанищни терминали и техните управители в пристанищен комплекс Варна, ще допринесе за хомогенното развитие на целия пристанищен комплекс. Премахването на наложените ограничения над корабоплаването в района на комплекса ще бъде втори огромен стимул за неговото бъдещо развитие. С разрешаването на тези два сериозни проблема значително ще се подобри икономическия климат в региона, както и привлекателността на комплекса за инвестиции. Това ще доведе до лавинообразен ефект, който в крайна сметка ще доведе до повече инвестиции в пристанищни технологии и мощности, които допълнително ще облагодетелстват комплекса и неговите ползватели. В железопътния транспорт се цели постигане напълно или частично на условията по оперативна съвместимост, и най-вече тези касаещи средната участъкова скорост за товарните железопътни превози. Друго условие за отварянето на пътя на Украйна към ПК Варна е намаляване на времето на престой на товарните влакове по граничните преходи с Република Румъния. С цел „по-бързата дистрибуция на товарни вагони по товарополучатели и групирането им във влакове, е необходимо възстановяването на жп гара Синдел Разпределителна. Товарния автотранспорт също би могъл да изиграе своята роля като поеме част от натоварването до извършването на първоначалните рехабилитационни дейности по жп мрежата. За постигане на горното автотранспорта се нуждае от буферни паркинги и транзитни трасета които да улесняват трафика в и около пристанищните терминали.

Пристаннищните терминали част от ПК Констанца, също не бяха разрешили всички тези проблеми до началото на Украинската криза и все още част от тези проблеми не са намерили своето разрешение. Но въпреки това, целенасочените усилия на румънската държава, довеждат до това Румъния да е единствената държава в черноморския регион, която може да окаже съществена логистична подкрепа на Украйна, в този толкова труден за нея период. Макар да е късно Република България да полага усилия за предоставяне на логистична диверсификация на Украйна в сегашния момент, в бъдещ план ние можем да

положим усилия да заздравим транспортния си отрасъл, с цел предоставянето на логистична диверсификация на заключените от сушата страни от централна Европа в бъдещ план. Едно такова заздравяване на транспортния ни отрасъл би било ползотворно не само за националната икономика но и за подобряване на цялостното икономическото представяне на югоизточна Европа.

5. Използвана литература:

[1]: *Интегрирана Транспортна Стратегия България 2030г.*

[2]: *РАЗПОРЕЖДАНЕ №В-3-45 от 14.3.2023г. на Дирекция „Морска Администрация-Варна“*

[3]: *Разпореждане №1 от 10.09.2018 година, на директора на дирекция Морска Администрация-Варна*

[4]: *Национален Статистически Институт: <https://www.nsi.bg/bg>*

[5]: *Референтен документ на железопътната мрежа 2023-2024г.“, издаден от Национална Компания „Железопътна Инфраструктура“*

[6]: *Приложение 2.3.3.1. от Референтен Документ на НКЖИ за 2023-та година*

[7]: *(Пенчева, Велизара & Асенов, Асен. (2005). По някои въпроси от сегментацията на транспортния пазар за товарни превози. Conference: PУ§СУ'2005)*

[8]: *Агенция Пътна Инфраструктура*

[9]: *Приложение 2.3.3.2. от Референтен Документ на НКЖИ за 2023-та година*

[10]: *[Ship EVER COZY \(Container Ship\) Registered in Italy - Vessel details, Current position and Voyage information - IMO 9904510, MMSI 247439600, Call Sign IBFZ | AIS Marine Traffic](#)*

[11]: *Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията на Република България 2017г. „Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030г.“*

[12]: *Развиване на Китайските Пристанища; Aritua, Bernard, Hei Chiu, Lu Cheng, Sheila Farrell, and Peter de Langen. 2022. Developing China's Ports: How the Gateways to Economic Prosperity Were Revived. International Development in Focus. Washington, DC: World Bank. doi:10.1596/978-1-4648-1849-3. License: Creative Commons Attribution CC BY 3.0 IGO*

[13]: Фучеджиев Е., 2024г., "Situational analysis of rail freight transport sector in the Republic of Bulgaria and the potential of implementing methods and good practices for overall operational improvement", *Science. Business. Society. Vol 9, Брой 1/2024г.*

[14]: Министерство на транспорта и съобщенията на Република България 2022г., *Национален план за развитие на комбинирания транспорт на Република България до 2030 г.*

[15]: Министерство на регионалното развитие и благоустройството 2023г., *Морски пространствен план на Република България 2021-2035г.*

[16]: Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 година относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа и за отмяна на Решение № 661/2010/ЕС текст от значение за ЕИП

[17]: Брифинг на Европейския Парламент, относно ревизията на насоките за развитие на Транс Европейската транспортна мрежа; *European Parliament, BRIEFING, Revision of the trans-European transport network guidelines. [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2022/729314/EPRS_BRI\(2022\)729314_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2022/729314/EPRS_BRI(2022)729314_EN.pdf)*

[18]: Регламент (ЕС) № 1299/2014 на Комисията от 18 ноември 2014 година относно техническите спецификации за оперативна съвместимост по отношение на подсистемата „Инфраструктура“ на железопътната система в Европейския съюз Текст от значение за ЕИП