

## Насоки за развитие на Пристанищен комплекс Русе в условията на европейска интеграция

Виолета Мутафчиева-Бакалова

*Guidelines for development of port complex Ruse in the conditions of European integration: The report focuses on the development of the river port complex Ruse, taking into account the importance attached during transport in the directions of two main European transport corridors - TC №: 7 and TC № 9. Have been characterized on the activity and performance of the main divisions of the port complex, as are also the guidelines for their development that is directly related to increasing their competitiveness, which in turn will lead to more efficient functioning of the national transport system.*

**Key words:** development, port complex, transport policy, transport activity, competitiveness.

### ВЪВЕДЕНИЕ

Развитието на речния транспорт при настоящите условия у нас има особено важно значение във връзка с интегрирането на националната с европейската транспортна система. Това се обуславя от факта, че пристанищата по река Дунав осигуряват конкретни връзки относно функционирането на редица европейски транспортни коридори, като особено важно значение има дейността им по отношение извършването на превозна дейност по коридор № 7, включващ направлението на реките Рейн-Майн-Дунав. Важно значение в тази насока има и извършването на превози по транспортен коридор № 9, който осъществява връзка между Северна и Южна Европа, като преминава през пристанище Русе. Това е най-късият път от Балтийско до Бяло море, което подчертава важната му роля за развитието на икономиките на страните от Европейския съюз.

Във връзка с това е необходимо да се определят насоките за развитие на пристанищен комплекс Русе, който осигурява важни транспортни комуникации по посочените транспортни коридори.

### ИЗЛОЖЕНИЕ

#### Европейска транспортна политика в областта на развитието на водния транспорт

През 1997 г. Европейският парламент чрез издаване на т. нар. Зелена книга насочва транспортната си политика към либерализация и комерсиализация в областта на дейността на пристанищата. Реформата на пристанищната дейност има особено важно значение за повечето европейски държави, преди всичко за Италия, Испания, Полша, Литва, Латвия, Естония, Румъния и др., като приключва през 1998 г. У нас конкретно основите на реформирането на българските пристанища започва през 2000 г., след създаването на ИА „Пристанищна администрация“. През 2006 г. е приета Националната програма за развитие на пристанищата за обществен транспорт със срок на изпълнение до 2015 г. Осъществяването на тази програма е свързано с усъвършенстване и модернизиране на националните пристанища с оглед извършването на качествени транспортни услуги, нарастването на транзитните превози през нашата територия и др. Това е пряко свързано с повишаване конкурентоспособността на пристанищните ни комплекси в условията на евроинтеграция.

Основните цели на посочената програма се свеждат до следното:

- Окончателно приключване на реформирането и реструктурирането на националните пристанищни оператори.
- Нарастване на пропускателната способност на пристанищата по пътя на модернизирането и реконструирането на наличната транспортна инфраструктура, както и чрез изграждането на нови производствени мощности.

- Стимулиране развитието на интермодалните превози чрез създаване на подходящи условия за оптимизиране дейността на националната пристанищна инфраструктура.
- Либерализиране дейността на пристанищата с оглед предлагането на конкурентни транспортни услуги.
- Специализиране дейността на пристанищните терминали във връзка с обработката на конкретни групи товари. Това се отнася до дейността на всичките речни пристанищни комплекси.
- Повишаване ефективността на управление на речния транспорт и повишаване на неговата конкурентоспособност;
- Спазване на условията, посочени в съответните Директиви на ЕС относно осигуряването на безопасни и екологично превози и др.

Една от конкретните и актуални насоки на европейската транспортна политика е развитието и усъвършенстването на транспортната инфраструктура – категорично условие за устойчиво и ефективно функциониране на транспортните системи в страните от ЕС. Това е особено важно за устойчивата мобилност при транспортна дейност, предвид балансирането между растежа на икономиките, безопасността и минималните вреди върху околната среда. Важно значение в тази връзка има развитието на националните речни пристанища, сред които на първо място е дейността на пристанищен комплекс Русе.

### 1. Състояние и развитие на пристанищен комплекс Русе

Русе разполага с най-голямото пристанище в българския участък на р. Дунав. То съществува от 1866 г. – от построяването на първата жп линия у нас – Русе-Варна. Понастоящем то функционира като „Пристанищен комплекс Русе“ ЕАД чрез следните структурни единици: Русе - запад, Русе - изток, Свищов, Сомовит, Тутракан и Силистра. Пристанищният комплекс има важна роля при осъществяването на превози по основните направления на европейските транспортни коридори, а именно:

- **Коридор VII** – Рейн-Майн-Дунав.
- **Коридор IX** – Хелзинки-Санкт Петербург-Москва-Киев-Букурещ-Русе-Александруполис.
- **ТРАСЕКА** (Транспортен Коридор Европа-Кавказ-Азия) преминава през територията на 13 държави и свързва Западна и Източна Европа със страните от Кавказ и Централна Азия (Армения, Азербайджан, Грузия, Узбекистан и др.).
- Основните пристанищни терминали, управлявани от ПК-Русе ЕАД, са пряко свързани с националната пътно-шосейната мрежа, а пристанищните терминали в Русе (Русе-запад и Русе-изток) взаимодействат и с железопътната мрежа на страната.

На пристанищния комплекс се обработват транзитни товари от Средна и Западна Европа по река Дунав в следните направления:

- морските пристанища Варна и Бургас – чрез използването на жп и пътно-шосейна връзка;
- пристанища, разположени на Средиземно море, чрез претоварване в Русе от смесени (речно-морски) и речни кораби;
- Близкия и Средния изток – чрез използване на автомобилен транспорт при условията на карнет ТИР;
- каналът Волга-Дон – чрез използването на речно-морски кораби и осигуряване на връзка с Русия, Казахстан и други страни през Каспийско море;
- осигуряване на транспортна връзка по канала Дунав-Днепър и др.

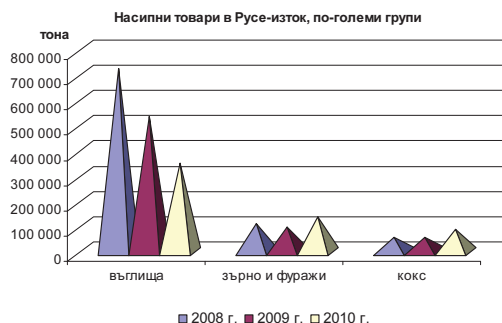
В пристанищния комплекс се осъществява и обработка на вносни и износни товари от и за България, както и на стоки, превозвани с комбиниран транспорт.

<b>SWOT анализ на дружеството</b>	
<b>Силни страни</b>	<b>Слаби страни</b>
<p>Налице е благоприятно географско положение на пристанището, което има възлово значение между 3 паневропейски коридора (VII, IX, X).</p> <p>Разполага със стабилен имидж, както и с изгодни позиции.</p> <p>Налице е голям капацитет – над 230 хил. кв.м. тощи, 25 корабни места, ро-ро и фериботни и др.</p> <p>Има сертифицирана Система за управление по стандарта ISO 9001:2008.</p> <p>Традиционните клиенти използват голямата капацитет на ПК и осигуряват високо качество на му функциониране.</p> <p>Осигурена е мултиmodalна връзка на ПК с жп линията транспорт.</p> <p>Пристанищните услуги са с високо качество, осигурява тяхното търсене в определени ниши на пазара.</p>	<p>Използваните технически средства във водния транспорт са значително амортизирани и не могат да бъдат ефективно използвани при настоящите условия на стокообмен.</p> <p>Съществува определена зависимост на борсата от търсенето и предлагането на обекта на претоварни дейности по ищтата, което се обуславя преди всичко от цената на транспортния пазар.</p> <p>Персоналът, който участва в дейността на пристанищния комплекс, надвишава съответната норма, в която би могъл да даде по-ефективен резултат от дейността си.</p> <p>Налице е определена зависимост на ищтата дейност от метеорологичните условия при осъществяването на превозна дейност.</p>
<b>Възможности</b>	<b>Опасности</b>
<p>Предлагане на висококачествени услуги на клиентите чрез използване на терминала по ISO.</p> <p>Налице е свободен капацитет във връзката на пристанището на транспортни услуги.</p> <p>Някои възлови пристанища, включени в пристанищния комплекс, се явяват мултиmodalни пристанища, което обуславя възможностите за рационално използване на връзките им с националната железопътна и морската инфраструктура.</p> <p>Благприятна възможност за развитие на пристанищния комплекс е членството в EFIP, осигуряващо добри контакти, добър маркетинг и т.н.</p>	<p>Световната икономическа криза намалява търсенето на клиентите, обусловена от редица политически и социални фактори.</p> <p>Засилената конкуренция и ценовият натиск на частните речни пристанища намаляват търсенето на транспортните услуги.</p> <p>Увеличаване се задължнялостта на пристанищния комплекс.</p> <p>Липсват квалифицирани кадри.</p>

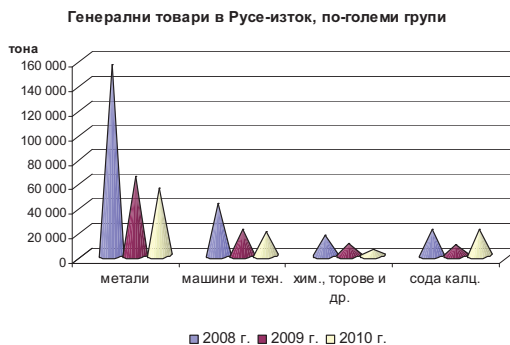
В условията на икономическа криза намалява товарооборотът на пристанищния комплекс Русе. Влияние в тази насока оказва реструктурирането на товаропотоците, както и въздействието на международната пазарна конюнктура. По-конкретно през 2010 г. в Русе-изток са били обработени 734 хил. т, а в Русе-запад – 64 хил. т, като общият размер на обработените товари възлиза на 798 хил. т. Това показва, че намалява общият товарооборот на двете пристанища – спрямо 2008 г. – с 48 %, а спрямо 2009 г. – с 14 %. Но все пак в условията на икономическа криза пристанище Русе успява да обслужва основните си клиенти и така запазва своите пазарни позиции при транспортирането на товари.

## **2. Пристанище Русе-изток**

Важно значение има осигуряването на възможност за обработване на масови товари. Може да се подчертае, че в него се осъществява над 90 % от общия товарооборот на пристанищния комплекс. Отбелязваме, че пристанище Русе-изток изпълнява Ро-Ро превози, както и обработване на насипни, наливни, общи и контейнерни товари. Това може да се илюстрира с данните от съответните фигури.



Фиг. 1



Фиг. 2

Може да се определи, че пристанище Русе-изток разполага с подходящия капацитет относно обработката на насипни товари.

Конкретният анализ определя следните насоки за развитие на пристанище Русе-изток:

- Изграждане на терминал за обработка на зърнени храни – особено необходимо поради увеличаване на превозите на този вид товари през последните години.
- Развитие на базата за обработка на контейнерни товари, свързано с изграждането на нов контейнерен терминал; обновяване на ремонтните съоръжения и оборудване, необходими за поддържане на съответните технически средства.
- Модернизирани и реконструкция на обслужващата железопътна и пътно-шосейна инфраструктура, както и на складовата база в района на пристанището и др.

### 3. Пристанище Русе-запад

Пристанище Русе-запад е специализирано преди всичко в обработката на генерални товари. В него също така се обработват насипни и наливни товари.

Преди 2007 г. най-голям относителен дял в структурата на товарооборота са имали металите, а през последните години в него се обработват редица насипни товари, като зърнени храни, руди и др. За разлика обаче от Русе-изток тук са налице неблагоприятни фактори за дейността на пристанището. Понастоящем в него се обработват предимно насипни товари – зърнени храни, дървен материал, както и химически продукти. Увеличава се и относителният дял на палетизираните товари.

Наблюдава се известен отлив на клиенти на пристанището, което се отразява неблагоприятно върху резултатите. Това се вижда от данните от фиг. 3.



**Фиг. 3**

Основните фактори, оказващи отрицателно влияние върху дейността на пристанище Русе-запад, са следните:

- Налице е усъвършенстване дейността на източната промишлена зона; това осигурява по-добър достъп до складовете и офисите, води до намаляване на основните клиенти и пренасочването им към Русе-изток и Булмаркет.

- През 2009 г. започна митническа реформа, довела до закриване на най-близко разположения до пристанището пункт. Това също предизвика пренасочване на търсенето към услугите, предлагани от пристанище Русе-изток.

- След 2007 г. значително намаля количеството обработени метали в пристанището вследствие на неблагоприятната пазарна конюнктура и др. фактори.

- Заради посочените фактори намаляха приходите от складова дейност.

- Освен изтъкнатите дотук проблеми може да се подчертае, че пристанището няма възможности за усъвършенстване на териториалното си развитие; това допълнително пренасочва товари към пристанище Русе-изток.

Предвид действието на така посочените фактори стигаме до основния извод, че при настоящите условия пристанище Русе-запад няма нужната конкурентоспособност за рационална превозна дейност.

Въз основа на конкретния анализ, осъществен при използването на информационни източници, може да се определи, че пристанищният комплекс Русе ЕАД има следните проблеми относно осъществяването на дейността си:

- Належащо е спешно модернизиране на организацията на товаро-разтоварната дейност преди всичко във връзка с обработката на зърнени храни.

- Особено важен проблем е осигуряването на връзки с наличната жп и пътно-шосейна инфраструктура, за да функционира пристанището по-добре

- Механизацията на товаро-разтоварната дейност в пристанището не е добра и това ограничава преработвателната му способност особено при генерални товари.

- По отношение използването на офис оборудването и прилагането на IT технологии за оптимално използване капацитета на ПК трябва да се подчертае тяхното специално значение за пристанищната дейност.

- Нужен е ремонт на кейовите стени, откритите складови площи и т. н.

- Особено важно за функционирането на пристанищния комплекс е развитието на железопътните коловози, пристанищните кранове и др. технологични фактори.

- Необходимо е увеличаване на пропускателната способност на пристанищата с цел повишаване на капацитета и производителността им.

- Прогнозите са оптимистични относно функционирането на ПК, но следва да се отбележат някои съществени рискове за дейността му, а именно:

- случващи се аварии поради остаряла техника и инфраструктура;

- загуба на клиенти и товари поради липса на подходящи закрити и открити складове и обслужваща техника;
- намаляване на товароборота поради неблагоприятната пазарна конюнктура;
- междуфирмена задлъжнялост във връзка с пристанищните услуги;
- работата на ПК в условията на икономическа криза е силно затруднено и това изисква конкретни усилия за повишаване на конкурентоспособността му.

Освен посочените основни подразделения на пристанищния комплекс, в неговата организационна структура са включени и следните:

- **Ро-Ро терминал Русе**, който осигурява възможност за хоризонтално обработване на товари и добра връзка с пътно-шосейната инфраструктура. Притежава съоръжение за едновременно обработване на два кораба (Ро-Ро рампа), усвояването на 160 товарни автомобила тип седлови влекачи с полумаркета, работещи по системата карнет ТИР и др.

- **Пристанище Тутракан** – специализирано за обработка на генерални и насипни товари в сравнително малък обем поради локалното му значение от гледна точка на местоположението му и наличието на по-малък капацитет. В него се обработват инертни материали, зърнени храни, въглища и др.

- **Пристанище Свищов** – има важни транспортни връзки при извършването на товарни превози между страните от Западна Европа, Балканския полуостров и Близкия Изток; то е в близост до основни пунктове по пътя на транспортни коридори № 7 и № 8. Освен това изпълнява важни функции по разпределението на товарите, пристигащи от Централна и Западна Европа, както и от Русия и Украйна, към вътрешността на нашата територия. Важно е наличието на контейнерен терминал в пристанището, чрез който се осъществяват рационални транспортни връзки със София, Пловдив, Ловеч, Стара Загора, Габрово. Пристанището играе важна роля във връзка с организирането на превози по контейнерната линия Констанца Белград, която осигурява транспорт от България до Сърбия.

Основните видове товари, обработвани в пристанище Свищов, са въглища, химикали, дървени трупи, минерални торове, метали, инертни материали и др.

- **Пристанище Силистра** преди всичко осъществява пътнически превози. Работи редовна линия по направлението Силистра-Рени-Измаил. Съществува и фериботен терминал, предназначен за обработка на Ро-Ро товари и за превоз на пътници.

- **Пристанище Сомовит** – специализирано е в обработката на генерални и насипни товари, а именно: метали, зърнени храни, въглища, кокс.

- **Фериботен терминал „Никопол“** обработва Ро-Ро товари, извършва пътнически превози и услуги по бункироване и снабдяване на корабите.

#### **4. Насоки за развитие на пристанищен комплекс Русе**

- Необходими са значителни инвестиции в пристанищната инфраструктура. Трябва максимално да се използва капацитета ѝ чрез прилагане на рационални методи и средства. Важно значение има оборудването с кранове, притежаващи висока товароподемност, както и с механични средства за обработка на извънгабаритни и тежки товари. Трябва рационално да се инвестира в развитие на контейнерни терминали.

- Формиране на благоприятни навигационни условия във връзка с осигуряването на оптимален достъп до българските речни пристанища.

- Повишаване на нормите за обработка на речните кораби, въвеждане на денонощен режим на работа за преработване на насипни и генерални товари.

- Осигуряване на рационална връзка между пристанищата Русе и Варна с цел осъществяването на транзитен товарен трафик от и за страните от Централна Европа до Черно море;
- Осъществяване на ефективни товарни превози по направление Русе-Горна Оряховица и др.
- Специализиране на пристанищните терминали с оглед предлагането на конкурентоспособни услуги при осъществяването на превози по речния транспорт. Това е пряко свързано с усъвършенстване работата на операторите, извършващи пряко или косвено свързани дейности с пристанищната обработка.

### **ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

Пристанищен комплекс Русе осъществява своята дейност в условията на неблагоприятна пазарна конюнктура. Поради необходимостта от осъществяването на стратегически транспортни комуникации този комплекс има важно значение при извършването на превози по направленията на транспортните коридори ТК № 7 и ТК № 8. Това налага спешни мерки във връзка с повишаването на неговата конкурентоспособност в условията на интеграция на националната с европейската транспортна система.

### **ЛИТЕРАТУРА**

[1] Бакалова, В., Икономически анализ на транспортната фирма, УИ „Стопанство“, С. 2007.

[2] Мутафчиев, Л., Хр. Първанов, А. Кирова, В. Бакалова, Транспорт и застраховане, УИ „Стопанство“, 2007.

[3] Стратегия за развитие на морския и речния транспорт и пристанищата на Р България до 2015 г. – МТИТС.

[4] European Commission, Danube Strategy: Transport ministers to cooperate on navigability, [http://europa.eu/rapid/press-release\\_IP-12-579\\_en.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_IP-12-579_en.htm).

[5] Quinet, E. & R. Vickerman, Principles of Transport Economics, Edward Edgar, Chentlenham, UK, 2004.

[6] Danube strategy to focus on transport and environment, <http://euobserver.com/transport/28387>

### **За контакти:**

доц. д-р Виолета Мутафчиева-Бакалова, катедра „Икономика на транспорта“, Университет за национално и световно стопанство, 0898 541 588, [violeta\\_ani@abv.bg](mailto:violeta_ani@abv.bg).

**Докладът е рецензиран.**