

Превози на един ум разстояние

Лошата железопътна и пристанищна инфраструктура най-често спъват планове на спедитори и превозвачи



Един от изводите в края на семинара бе, че потенциалът на фериботните връзки в Черно море и тяхното съчетаване с жп транспорта изискват инициативност, много добра координация между различните участници на пазара и значителни инвестиции в инфраструктурата

Интересът към бъдещето на интермодалните контейнерни превози в България събра на едно място спедитори, превозвачи и специалисти от железопътния бранш. Поводът бе семинарът, който се проведе на 28 май в рамките на изложението „Транспорт и Логистика“. Предимствата на комбинираните превози предизвикаха любопитството и десетките въпроси на гостите. Точните анализи на лекторите и възможните решения не закъсняха.

Александра Джандева

Интермодалните превози вече са извоювали своето място сред транспортните решения, които Европейският съюз насърчава. В програмата на ЕС за товарния транспорт е въведено понятието „зелени коридори“, чийто основни компоненти са

железопътният и водният транспорт, напомни инж. Румяна Колева от БДЖ – Товарни превози. За пример тя посочи възможностите, които жп секторът може да използва активно, като поема товарите още при пристигането им в българските морски и речни пристанища.

Какво може да се направи?

„България има с всички съседни страни договори за преминаване на европейски железопътни превозвачи“, обясни изпълнителният директор на Изпълнителната агенция „Железопътна администрация“ Симеон Ананиев. Според него страната ни може да се превърне в транспортен център на Балканите, при условие че изгради интермодални терминали, осъществи повече контейнерни превози и вложи повече средства в развитието на пристанищата си.

Директорът на Центъра за съдействие на интермодалните превози Георги Петков направи подробен анализ на развитието на фериботната мрежа в Черно море и навлизането на руските железници, които активно ползват морските превози.

„Трябва да наблюдаваме внимателно това, което става в Черно море и в съседните страни“, посъветва той, след като направи обзор на възможностите, които се отварят пред България, ако си сътрудничи активно със съседите. Според Петков интермодалният терминал в София може успешно да централизира товарните потоци от Балканите, а Варна да стане отправна точка за фериботните многофункционални превози към всички черноморски страни. Той напомни, че всичко това не може да се случи без модернизирана пристанищна инфраструктура – задължително условие, за да бъде страната ни конкурентоспособна.

Статистиката

В момента в Европейски съюз има повече от 300 интермодални терминала, в Германия, например, те са 42, в Австрия – 22. На Балканите са 23, 13 от тях са в Румъния. У нас има няколко фирмени терминала, които са част от мрежата на глобалните компании. Първият специализиран интермодален терминал в България ще бъде този на Гара Яна – София. Негов оператор е компанията Екологистикс. Търговският директор на дружеството Иво Константинов обясни, че пазарите, към които са насочили вниманието си, са кавказките и южнокавказките републики – Грузия, Армения и Азербайджан.

Конкуренцията

Цената за обслужването на Интермодалния терминал Гара Яна – София и времето за пристигането на стоките бяха сред първите въпроси, поставени на

семинара от спедиторите и превозвачите. Специалистите отчитаха и ползите: избягването на сложния разрешителен режим, ако се използва комбиниран транспорт при превоз за трети страни, уикендовите забрани за движение на тежкотоварни автомобили и задължителните почивки, които трябва да спазват шофьорите. Последните условия не важат за превозите с влак. При железопътния превоз на първо място е сервизът на жп оператора – той трябва да е много добър, за да може товарите да се движат в срок и по разписание. Безопасността на влаковите композиции през Сърбия също беше обсъдена. Най-силна конкуренция на жп бранша засега отново остават директните превози с автомобилен транспорт.

„В България през последните двайсет години имаше много масивна експанзия на автомобилния транспорт – жп транспортът загуби своите пазари, клиенти и товари – коментира Люба Шойлева, директор Спедия в Транс Балкани. – Връщането на загубените позиции ще е много трудно. Резервирана съм, тъй като подвижният състав на превозвача БДЖ е много остарял. Държавата трябва да помогне – във всички страни от Западна Европа се увеличи делът на превозите с жп транспорт, а при нас се случи точно обратното.“



МЕЖДУНАРОДНА СПЕДИЦИЯ И ТРАНСПОРТ
1220 СОФИЯ
ул. „ПЪРВА БЪЛГАРСКА АРМИЯ“ 18
тел.: (02) 980 1632
факс: (02) 980 1631
www.scorpion-shipping.net



Ще улесним транзитите между Европа и Азия

Иво Константинов, търговски директор на Екологистикс

жп оператори и корабни контейнерни линии.

– С какво терминалът на Гара Яна ще улесни работата на българските спедитори и превозвачи?

– Нещо, което знаем, но като че ли не сме използвали достатъчно, е, че през България преминават пет от паневропейските коридори в ЕС, три от тях – през София. Една от най-важните ни стратегии е да улесним българските спедитори и превозвачи да реализират транзити между Европа и Азия. Особено широк е погледът ни към контейнерния трафик в Черно море, като тук не говорим само за българските пристанища в Бургас и Варна. Имате търговски връзки и контакти с по-далечните пристанища в радиус до 1000 км, които търсят бази във вътрешността на континента. Това означава, че един контейнер от Лион, например, през Гара Яна може да достигне до Казахстан благодарение на фериботните връзки, които се откриват през Черно море. За

колегите спедитори и превозвачи това открива абсолютно нови възможности – да не се избиваме на българския пазар за ниските навла, с които сега работим, а да хванем транзитите на руснаците, арменците и азербайджанците за Западна Европа и износа на потребителски стоки от Западна Европа за Грузия, Армения, Азербайджан и Казахстан. Искаме да служим и за резервен интермодален терминал на Турция – тази година турският трафик за Западна Европа значително се увеличи въпреки кризата.

– Какви услуги ще предлагате?

– Основната ни дейност е претоварване и складиране на контейнери. Ще има и много допълнителни услуги като пакетиране, дистрибуция, поддръжка, мерене, миене и т.н.

– Кога ще бъде готов терминалът?

– Трябва да започне операция до два месеца.

– Г-н Константинов, поставихте много сериозен акцент върху политиката на неутралитет спрямо всички клиенти на терминала. Защо е толкова важно това за партньорите ви?

– Налага го опитът ми в разработването на терминали. Аз съм бил търговски мениджър и търговски директор на два терминала в чужбина – единият на италианско-словенската граница, а другият в Трансилвания. Единствените проблеми идваха оттам, че собствениците бяха или контейнерни линии, или железопътни оператори и това обикновено плашеше другите клиенти. Предимството на Интермодалния терминал на Гара Яна – София е, че е частен, а проектът е гъвкав. Терминалът е отворен за всички спедитори,

Терминал Гара Яна – София 60 000 кв. м логистични площи в цифри

- ▶ Пространство за контейнери – 20 000 кв. м, капацитет – 1000 контейнера, годишен капацитет – 35 000
- ▶ Място за обработка на неконтейнеризирани товари – 40 000 кв. м
- ▶ Закрит склад с жп рампа и достъп за камиони – 3000 кв. м, 6000 палетоместа, 250-метров коловоз за 5 закрити вагона
- ▶ Закрита площ за метали и метални продукти – 2200 кв. м
- ▶ Площ за обработка на насипни товари – 10 000 кв. м

Интермодалният морски трафик в Черно море (в TEU) (2008 г.)

Констанца, Румъния	1 037 000	(49,3%)
Одеса, Украйна	350 000	(16,6%)
Иличовск, Украйна	323 000	(15,3%)
Новоросийск, Руска федерация	160 000	(7,6%)
Поти, Грузия	115 000	(5,5%)
Варна, България	94 000	(4,5%)
Бургас, България	26 000	(1,2%)
Общо Черно море	2 105 000	(100,0%)

КАМИОНА

ЗАВОДСКИ ЦЕНИ!

POWERTECH AIRSPRING

АВТОЧАСТИ НА СКЛАД
Пловдив, ул. Кукленско шосе 3
тел. 032/ 676 100; Факс: 032/ 676 104;
GSM: 088 5 948 670 e-mail: avto@abv.bg