

Транспортният сектор отчита ръст, но се нуждае от инвестиции в инфраструктура

от [Надежда Бочева](#) | 27.10.2010 09:26 | [препоръчай](#) (0)

Засега България разполага само с един съвременен терминал за претоварване на морския контейнерен трафик към вътрешността на страната

[Статия](#)

Превозените товари от и за България са се увеличили с 15% от началото на годината, което е сериозен ръст основно в износа на фона на тоталния срив през 2009 г. Това обобщил Георги Минчев, председател на Българската асоциация за спедиция, транспорт и логистика на конференция за интермодалния транспорт.

До края на 2010 г. се очаква през българските морски пристанища да преминат до 150 000 TEU* (контейнерни единици товари), стана ясно на конференцията.

По данни на пристанище Варна товарооборотът за първите девет месеца на 2010 г. е увеличен и прогнозата е за ръст от 15% до края на годината. От пристанище Бургас съобщиха, че очакват товарите да се задържат на миналогодишните нива от 3,5 млн. т.

Но проблемът е, че инфраструктурата в морските ни портове изостава.

Нужни са инвестиции в модерни портове

България е единствената страна в ЕС без модерен пристанищен контейнерен терминал. Наличието на специализирани терминали в Солун и Констанца ще продължава да отклонява товаропоток от българските пристанища, предупреди Огнян Костов от логистичната компания „Юнимастърс Лоджистикс“.

„Към момента в ЕС има над 300 интермодални терминала. В Германия те са 42, в Австрия – 22, а в Румъния – 13. В България има само няколко архаични терминала от времето на социализма“, припомни Костов.

По думите му в Европейския съюз 15 на сто от транспорта е интермодален, а през 2020 г. по този начин ще се придвижват 40% от всички товари.

Огнян Костов допълни, че автомобилният транспорт има ключова роля за превоза на морски контейнери във вътрешността на страната. През 2009 г. 92% от товарите в България са превозени с автомобилен транспорт и 8% - по жп мрежата.

Перспективите

България има възможности да развие интермодалните превози, при които се комбинират два или повече вида транспорт - железопътен, морски/речен и автомобилен, заявиха участниците в конференцията.

Това може да стане чрез разработване на интермодални терминали и чрез инвестиции в двете ни морски пристанища. Защото сериозни инвестиции се правят в момента от конкуренти като грузинските, украинските и турските портове, предупредиха участниците в дебатите.

Първото „сухоземно пристанище“

Засега България разполага само с един модерен терминал за претоварване на морския контейнерен трафик от влакове на камиони и обратно. Това е така нареченото „сухоземно пристанище“ - терминалът за интермодален транспорт София – Яна.

Модерните съоръжения са построени, но все още се очакват първите клиенти, които да ползват тези услуги, съобщи Иво Константинов, търговски директор на компанията за интермодални услуги „Екологистикс“.

Според него терминалът ще осигури най-прекия път за пренос на товари между Югоизточна Европа и Централна Азия. В момента това трасе се заобикаля от север и юг и голяма част от товарите не минават през България, въпреки че имаме развити фериботни линии от Варна и Бургас към пристанищата на Русия и Украйна.

Иво Константинов посочи, че ръстът на товарите естествено повишава изискванията към логистиката, особено в пристанищата. Според него много е важно товарите да се придвижват бързо от пристанището към вътрешността на страната.

„Едно пристанище може да загуби клиентите си, ако не организира бързо извозване на товарите към вътрешността. А товарите могат да се претоварят бързо само на блок-влакове (композиции от платформени вагони). Това не се прави от пристанищата във Варна и Бургас и затова те рискуват да изгубят пазарен дял“, предупреди Константинов.

Един блок-вак превозва от 50 до 70 контейнера, а 50 камиона се товарят много по-бавно и возят по-скъпо, уточни експертът. Той е изчислил, че блок-влаковете увеличават четири пъти капацитета на едно пристанище.

Ако нашите морски пристанища не инвестират ресурси, за да развият капацитета си, то товарите им ще бъдат иззети от преките им конкуренти в Солун, Копер и Констанца, каза Константинов.

И Копер, и Констанца вече са се позиционирали като хъбове, където товарите се преразпределят към различни европейски държави.

Без съвременни портове няма да имаме добре работеща икономика и съвременен транспорт. За да се промени ситуацията в сектора е необходимо първо да се вземе политическо решение без да се бавят проектите за модернизация на пристанищата, заключиха участниците в конференцията.

**TEU - единица за малък, стандартен 20-футов контейнер*

<http://www.investor.bg/news/article/107498/332.html>