




PROSPECTS FOR THE DEVELOPMENT OF LOGISTICS TRANSPORT CORRIDORS IN EURASIA

Abstract: The growing globalization of industry and trade, characterized by a global territorial distribution of supply chains, sets ever higher demands on transport as part of integrated logistics systems. Integration as a logistics tool in the field of combined transport in a common transport process.

Author information:

Mariyan Rahnev

eng.

 Bulgaria

Keywords:

combined transport, short sea shipping,
multimodal transportation

В обсега на транспортната логистика са комплексното планиране и организация на всички операции по товарене на стоково-материалните ценности, тяхното преместване, разтоварване, временно съхранение, чрез използване на различни видове транспортни средства и техника. Този дял на логистиката има за цел да осигурява физическото придвижване на материалните потоци до получателя (качествено, на време и при минимални разходи), както между организациите, така и между звената в тях, така че да се създаде надеждна, устойчива и оптимално функционираща система за снабдяване, производство, разпределение и потребление. Постигането на тази цел е свързано с решаването на редица задачи като:

- Избор на вида и типа на транспортните средства;
- Съчетаване елементите на различни транспортни системи;
- Интегрирано планиране и организиране на транспортно-складовите и производствени процеси;
- Рационализация на маршрутите на придвижване на материалните потоци и др.

Успешната реализация на горепосочената цел на транспортната логистика е свързано и с много професионални знания, умения, прилагане на научни методи на управление и вземане на решения, както в условията на определеност, така и при наличието на случайни фактори и нестандартни ситуации. Транспортирането е една от ключовите логистични функции, свързана с преместване на продукция с транспортно средство по определена технология във веригата на доставките и състояща се от логистични операции и функции, включваща експедиране, товаропреработване, опаковане, предаване правата на собствеността на товара и т.н. Значението на транспорта в рамките на логистичната система се определя от следните му по-важни особености:

- Транспортът реализира основната идея на логистиката-създаването на надеждна, устойчива и оптимално функционираща система за снабдяване, производство, разпределение и потребление;

- Значимостта на решенията, свързани с транспорта при избора на дистрибуционни канали за суровини, полуфабрикати и готова продукция в рамките на логистичната система;
- Високия дял на транспорта в състава на външноотърговските цени на товарите, особено за страни, които са отдалечени на значителни разстояния;
- Наличие на значителен брой транспортно-спедиторски предприятия, играещи важна роля в организацията на оптималните доставки на товари, както при вътрешните, така и при международни превози;
- Високия дял на транспортните разходи-основният принцип на логистиката, свързан с оптимизация на разходите е в сила и за транспортната логистика.

В тази връзка основен принцип на транспортната логистика е оптимизирането на разходите, който тук се реализира за сметка на икономии от мащаба на превозите на товари и дължината на маршрутите. Икономии от мащаба се свързват с това, че колкото е по-голям товар, толкова по-малки си транспортните разходи на единица. По същия начин по-мощните видове транспорт /жп и воден/ са по-евтини на единица товар. За икономии от мащаба съдейства преди всичко постоянната част на транспортните разходи, които не се влияят от размера на товарните пратки и в състава, на която се включват: разходите за управление и преди всичко свързаните с обработката на заявки за транспортиране; разходите за престой на транспортните средства; разходи за оформяне на платежни документи; експлоатационните разходи и др. Икономии за сметка на дължината на маршрута се свързват с факта, че колкото е по-дълъг той, толкова по-малко транспортни разходи се падат на единица разстояние. Качеството на транспортното обслужване на материалните потоци в снабдяването, производството и разпределението е определящо за ефективното функциониране на логистичната система. От друга страна изборът на рационален вид транспорт и транспортни средства е определящ за ефективното функциониране на логистичната система. В този аспект мениджърите по логистика често се изправят пред редица предизвикателства, едно от които е транспортното решение, което е свързано с избора на превозвач, респективно на транспортно средство и сключване на превозен договор. Един нерационален избор в тази насока неминуемо рефлектира върху нивото на логистичните разходи, като ги завишава и върху нивото на обслужване на клиентите, като го занижава.[10]

От няколко години е в ход мащабен геоекономически проект, който има за цел да възстанови стария „Път на коприната” и да свърже китайските товарни потоци с пазарите в Европа. Това е програмата TRACECA (**T**ransport **C**orridor **E**urope–**C**aucasus–**A**sia) - транспортен коридор Европа–Кавказ–Азия.

Международният транспортен коридор Европа –Кавказ–Азия трябва да се разглежда като сложна транспортна логистична система, чиито важни подсистеми са транспортните средства, инфраструктура, транспортни възли, складова база и други, създаваща благоприятен инвестиционен климат и оказваща положително влияние върху процесите на регионална и междурегионална интеграция.

Транспортната логистична система представлява рационално организирана съвкупност от два или повече видове транспорт, осъществяващи превозна дейност на основата на конкуренцията и взаимодействието между тях. По своята същност тя представлява подходи, принципи и методики за планиране, контрол и управление на транспорта. Именно тя е основното средство за задоволяване на сложните изисквания на клиентите. Така се постигат редица цели и се решават проблеми, които винаги са стояли пред транспорта: повишаване производителността на труда в транспорта; опростяване и ускоряване на претоварните операции; възможност за разширяване на транспортните услуги до варианта „от врата до врата”; ускоряване на товарния оборот чрез намаляване времето на транспортния процес; намаляване на транспортните разходи; подобряване непрекъснатостта на транспортния процес. Процесите

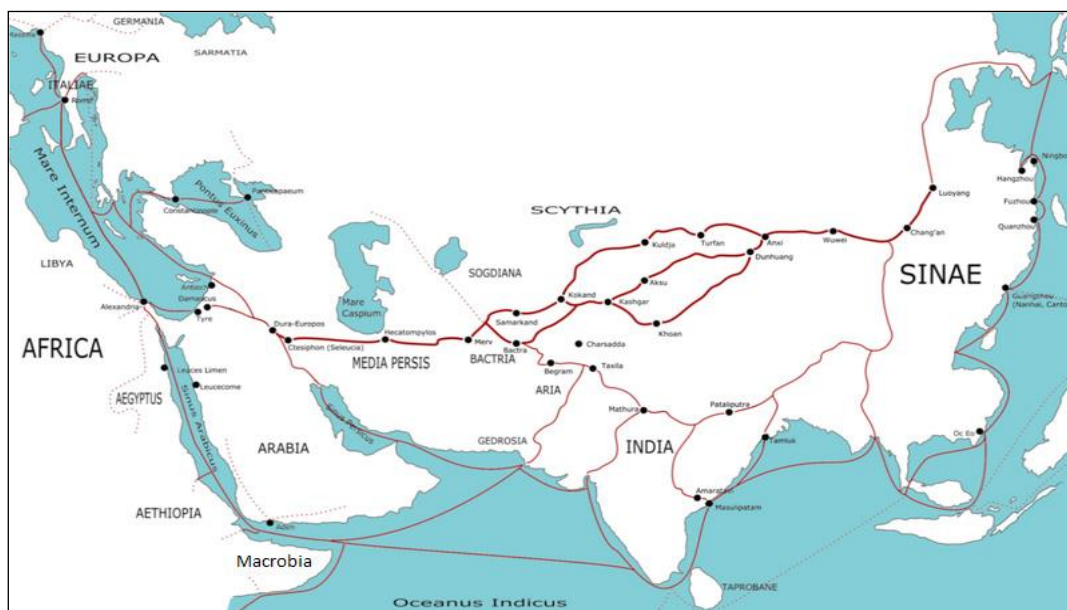
на интеграция имат всеобщ характер и обхващат всички видове и форми на комбинираните превози.

Различните транспортни средства, както и транспортната инфраструктура е необходимо да се развиват непрекъснато за да могат да отговорят на високите изисквания с цел изграждане на ефективна и интегрирана логистична система за постигане на устойчива конкурентоспособност. Интеграцията като инструмент на логистиката в областта на комбинираният транспорт – комплекс от мерки, имащи за цел свързването на отделните звена на сложният комбиниран транспорт в един общ транспортен процес.

За постигане на по-висока ефективност на транспортните и логистични услуги е необходимо цялостно развитие на мултимодалната транспортна система и осъществяване на сътрудничество между различните видове транспорт, пристанищата и превозвачите.

Основните цели на TRACECA са да улесни достъпа до международната мрежа на пътната, въздушната, морската и железопътната транспортна инфраструктура и да подобри условията за международния превоз, като се гарантира безопасност на транспорта, сигурност на стоките и опазване на околната среда. Целите ще доведат до стабилност и икономически растеж в регионите и ще осигурят портал на международния пазар за страните от Централна Азия и Европа.

Днес международния транспортен коридор Европа – Кавказ – Азия активно участва в тенденциите за развитие на търговските връзки, тъй като той е част от свързващите връзки в международната транспортна комуникация, като комплекс от мултимодална система на няколко ефективни, алтернативни и конкуриращи се маршрути (железопътни, автомобилни, морски и въздушни), осигуряващи пряка връзка между Европа и Азия.



Фиг.1. (Карта): Класическият „Път на коприната”

Източник:

http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/e/ed/Transasia_trade_routes_1stC_CE_gr2.png

Морските превози на къси разстояния (Shortsea Shipping – SSS) са приоритет в транспортната политика на ЕС, като ефикасна европейска транспортна система и Българската транспортна система е част от нея.

Управлението на веригата за доставки (Supply chain management), включва контрол на доставките, като осигурява на крайният потребител правилният продукт, в подходящото състояние и количество, в точното време и на правилната цена. От гледна точка на тази

концепция, морските превози на къси разстояния са сегмент от транспортирането на стоки „от врата до врата”, извършвани по водни пътища между пристанища, които в общия случай не са началните или крайните дестинации на товара. ООН (Economic Commission for Europe), Европейския съвет на министрите на транспорта и Европейската комисия дефинират морските превози на къси разстояния, като: “транспорт на товари и пътници по море, извършвани по маршрути, свързващи европейските пристанища, както и тези до държави в непосредствена близост, имащи брегова линия до граничещите с Европа морета”. Видовете морски превози на къси разстояния са :

1. Превоз на контейнери

Товарите, превозвани по морските пътища са основно палетизирани и се транспортират с контейнери.

2. Ro-Ro

Фериботни превози с Ro-Ro технология – превозно средство или част от него, предназначено за превоз на товар (вагон, камион, ремарке или полуремарке), което може да се предвижда или изтегля до плавателният съд. По своята същност съвместява различните видове транспорт, като включва сухопътен участък и морски транспорт.

3. Превоз по вътрешни водни пътища

Специфичен вид превоз на къси разстояния, вид „река – море”. Основно направление за България е река Дунав.

Перспективи за развитие на концепцията Морските превози на къси разстояния в Черно море

Стратегическото географско положение на България определя страната ни като важен партньор при осъществяване на международния търговски обмен. България е своеобразен транспортен и икономически кръстопът между Европа и Азия. Широкият излаз на Черно море свързва България с всички черноморски страни чрез пристанища Варна и Бургас което предлага големи възможности за развитие на морски превози на къси разстояния. Реалистичните перспективи пред България се свеждат преди всичко до взаимосвързаността на Евразийските транспортни коридори по направление Каспийско море – Черно море и Паневропейски транспортни коридори в Централна и Югоизточна Европа.

Поради факта, че България е разположена между Европа и Азия през територията на страната ни преминават и се пресичат 5 от 10-те Паневропейски транспортни коридори в Централна и Югоизточна Европа.



Фиг. 2 Паневропейски транспортни коридори пресичащи България

<http://otempora.blog.bg/biznes/2012/01/26/nakratko-za-transportnite-koridori.890214>

За да се проектират и оптимизират мултимодални транспортни връзки, както и осигуряването на стоки „от врата до врата” е необходима транспортна инфраструктура. Необходими са изграждане и модернизация на инфраструктурата на железопътните и шосейни връзки към пристанищните терминали.

Ефективността на водният транспорт зависи от пропускателните възможности на пристанищата и тяхното техническо оборудване. Необходими са интермодални пристанищни терминали с ефективно оборудване за претоварване. По-кратки товаро-разтоварни операции дават възможност за намаление на транзитната скорост на кораба и води до повишение на ефективността.

Концепцията поставя специални изисквания за бързо и ефективно претоварване между морски и автомобилен или железопътен транспорт, поради което инфраструктурата в различните пристанища трябва да има необходимият капацитет за да не доведе до риск от забавяне или увеличаване на времето на транспортиране. Проблемите с разликите в скоростта на натоварване и капацитета също влияят върху интеграцията на цялата транспортна система.

Пристанищата представляват сложни транспортни възли, от които могат да бъдат организирани мултимодалните логистични потоци по Паневропейската и Евразийската транспортна мрежа, като се използват връзки чрез морски превози на къси разстояния, железопътни линии, автомобили и вътрешни водни пътища за свеждане до минимум на натоварването на пътната инфраструктура. Пристанищата трябва да функционират като дистрибуционни центрове, предлагащи услуги с добавена стойност по привличане и разпределение на товари. [8]

Основните предимства на концепцията Морските превози на къси разстояния са ниските цени, по-ниските емисии на въглероден диоксид (CO₂), наличната инфраструктура и капацитет на кораба.

TRACECA пристанища и маршрути

На фиг. 3 са показани TRACECA портовете и маршрути, както и връзката им с Паневропейски транспортни коридори. Общо дванадесет пристанища в Черно море и Каспийско море принадлежат на TRACECA. Маршрутите са както шосейни, така и железопътни.

Днес международният транспортен коридор TRACECA е официално признат от водещите международни организации, като един от естествените транзитни мостове свързващи Европа с Азия, т.н. възроденият Път на коприната.



Фиг. 3. TRACECA пристанища и маршрути

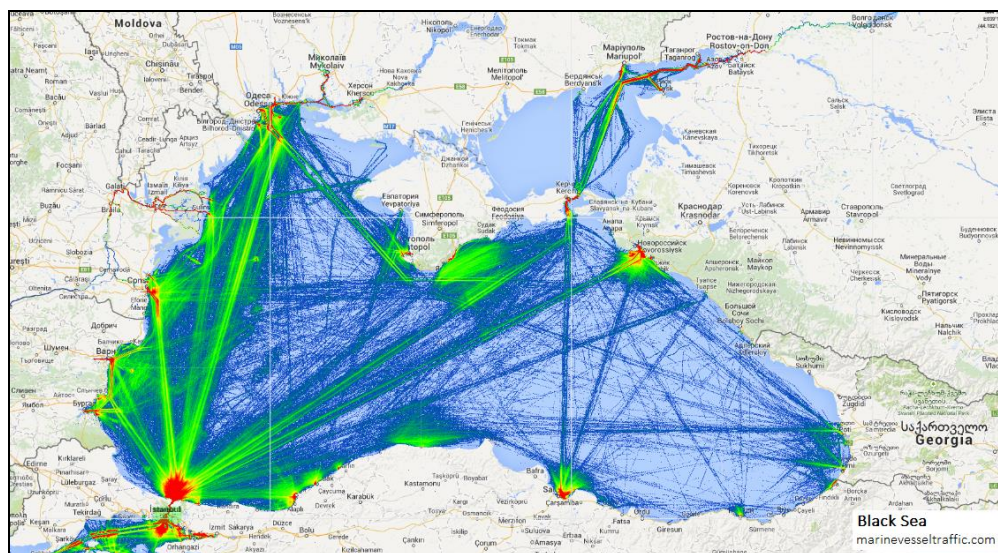
източник:TRACECA Transport and Trade Atlas/ТРАСЕКА Атлас Транспорта и Торговли

Коридорът води началото си от страните от Източна Европа (България, Молдова, Румъния, Украйна), а също така пресича Турция. След това маршрутът минава през Черно море до пристанищата Потти и Батуми в Грузия, след това той ангажира транспортната мрежа на страните от Южен Кавказ, както и Ислямска република Иран, използвайки сухопътна комуникация с този регион от Турция.

От Азербайджан, през каспийските фериботни преходи (Баку - Туркменбаши, Баку - Актау), маршрутът TRACECA преминава към железопътните мрежи на централноазиатските държави на Туркменистан и Казахстан, транспортните мрежи на които са свързани с дестинации в Узбекистан, Киргизстан и др.

Транспортни възли в Черноморския регион

От гледна точка на интеграцията в транспортната система, съществуващата инфраструктура и трафик се приема, че пристанища Бургас, Варна и Констанца могат да бъдат разглеждани, като регионални транспортни възли в концепцията за МПКР в Черно море но също така и в Каспийско море.



Фиг.4. Карта на плътността на морския трафик в Черно море
<https://www.marinevesseltraffic.com/BLACK-SEA/ship-traffic-tracker>

В дългосрочна перспектива тенденцията за глобализация на световната икономика се очаква да продължи и транспортният сектор, като част от националната икономика трябва да се подготви да посрещне това предизвикателство и да се възползва от нарастващите възможности. Транзитните превози между ЕС и Азия ще се развиват при всички случаи и България следва да привлече значителен дял от тях.[11]

References:

1. **Linda Styhre, Violeta Roso, Richard Bergqvist, Johan Woxenius, Kent Lumsden.** *Development of the Short Sea Shuttle Concept.* IVL Swedish Environmental Research Institute Ltd. IVL Report B2157.
2. http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/e/ed/Transasia_trade_routes_1stC_CE_gr2.png
3. <http://otempora.blog.bg/biznes/2012/01/26/nakratko-za-transportnite-koridori.890214>
4. <http://www.traceca-org.org/bg/home/>
5. <https://www.marinevesseltraffic.com/BLACK-SEA/ship-traffic-tracker>
6. **Antti Permala, Jarkko Lehtinen, Jenni Eckhard.** *Promoting Innovative Intermodal Freight Transport.* s.l. : PROMIT European Coordination Action, 2009. p. 110.
7. <https://www.marinevesseltraffic.com>
8. **Bogdanov A.,** The Shortest Path Problem in Logistics, Scientific and Applied Research International Journal vol. 11, 2017, ISSN 1314-6289 pp 68-72
9. **Dyankov, P.** Decomposition of logistics networks, International scientific refereed online journal with impact factor, ISSUE 40, December 2017, ISSN 2367-5721, c.136-139
10. **Dyankov, P.** Teoretichen model na organizatsiyata i upravlenieto na transportni logistichni sistemi, Universitetsko izdatelstvo "Episkop Konstantin Preslavski", 2017 g., ISBN 978-619-201-166-6, s.7-9
11. **Dyankov, P., Stoyanov, Sv.** Trends for the future development of the transport in Bulgaria, International scientific refereed online journal with impact factor, ISSUE 41, January 2018, ISSN 2367-5721, c. 368-378