

## What is Happening to Bulgaria's Maritime Transport?

Assoc. Prof. PhD Donka Zhelyazkova  
University of Economics - Varna, Varna, Bulgaria  
d\_zhelyazkova@ue-varna.bg

### Abstract

*This article examines the current state of maritime transport in Bulgaria with the idea of finding out what is happening in this segment of the transport market, given the serious impact on the dynamics of its development that environmental factors have had in recent years. The aim of the author is to trace the cargo turnover that passed through the Bulgarian seaports and to identify the changes occurring as a result of the pandemic and the subsequent military actions on the territory of Ukraine. The development of Bulgaria's maritime transport is associated with decision-making to cover the restoration of the fleet under the Bulgarian flag, the investment activity in the national port infrastructure and the stabilization of the geopolitical situation in the Black Sea region.*

*Keywords: maritime transport, ports, goods, Bulgaria.*

*JEL Code: L90, N70, O18*

*DOI: 10.56065/IJUSV-ESS/2023.12.3.26*

### Въведение

По своята същност морският транспорт се отличава с особености и предимства, които го правят особено популярен при превозите на тежки и обемни товари на дълги разстояния, предвид оптималните транспортни разходи на единица извършена работа. Разбира се, не трябва да се абсолютизират предимствата на морския транспорт, тъй като трябва да се има предвид, че: международният морски транспорт отделя около 940 милиона тона CO<sub>2</sub> годишно и че на него се дължат приблизително 2,5% от емисиите на парникови газове в света; морският транспорт оказва въздействие и върху околната среда, като допринася за изменението на климата и чрез различни източници на замърсяване, по-специално освобождаване от газове, оставяне на двигателите да работят в пристанищата, изхвърляне на баластна вода, въгледороди, тежки метали и химикали и загубени в морето контейнери, които от своя страна засягат биологичното разнообразие и екосистемите (Европейски парламент, 2021).

България има привилегията да разполага с излаз на Черно море, което разширява транспортните възможности пред страната и я прави стратегически значима за целия Европейския съюз. Традициите в морските превози се добра основа, но не са достатъчно условие за отстояване на конкурентни позиции в условията на модерното корабоплаване, което изправя всички пристанищни оператори пред непрекъснати предизвикателства.

Целта на настоящата разработка е да се проследи динамиката в развитието на морския транспорт на България и да се очертаят както проблеми, така и насоки за неговото развитие в условията на непрекъснато променяща се среда.

За постигане на целта следва да бъдат решени задачи, свързани с:

1. Анализ на динамиката в развитието на морския транспорт на България за периода 2014 – 2022 г.
2. Очертаване на проблеми и перспективи за развитие пред морския транспорт на България.

Периодът на настоящото изследване е ограничен между 2014 г. и 2022 г. и включва редица събития, засягащи директно и индиректно морския транспорт на страната. През този

период Крим бе анексиран от Русия (2014), разрази се световна здравна криза (2020 – 2021), осъществи се инвазия от страна на Русия в Украйна (2022), повиши се инфлацията (2022) и пр., което рефлектира в редица сериозни икономически последици, довели до промени във всички сектори на икономиката, в това число и в транспортния.

Ограничението, което съпътства разработката, е свързано с информационното осигуряване от страна на Националния статистически институт и на „Пристанище Варна“ ЕАД, които не публикуват своевременно актуална информация относно развитието на основни показатели, характеризиращи състоянието на морския транспорт, но това не намалява значимостта на изследователските процеси и качеството на разработката.

### **1. Анализ на динамиката в развитието на морския транспорт на България за периода 2014 – 2022 г.**

Пред множество провокации се изправя и морското дело в България, тъй като не само форсмажорните обстоятелства, които превзеха света през последните години, пораждаат необходимост от адаптивни промени, но и непрестанните иновации и нарастващи мащаби на плавателните съдове, поставят изисквания пред модерните инфраструктурни пунктове. Проблемите на българските пристанища са сериозни и изискват големи инвестиции, за да се отговори на основните конкуренти в лицето на пристанищата в Констанца (Румъния) и на Солун (Гърция), както и да се влезе в ритъма на общото корабоплаване, осъществявано в Черно море от останалите страни Русия, Украйна, Грузия, Румъния и Турция.

Проблемите в морския транспорт на България са сериозни във връзка и със състоянието на морския флот, за което съдим от данните на Изпълнителна агенция „Морска администрация“, според които от Регистъра на корабите в Република България през 2022 г. са заличени 133 кораба от Бургас и 18 от Варна. Основните причини за предприемане на тези действия по служебно отписване на кораби от регистъра са: смяна на флага при покупко-продажба; лошо техническо състояние, поради многогодишна експлоатация и нерентабилни ремонти, което възпрепятства поддържането им в съответствие с изискванията на международните документи; предадени за скрап (ИАМА, 2022).

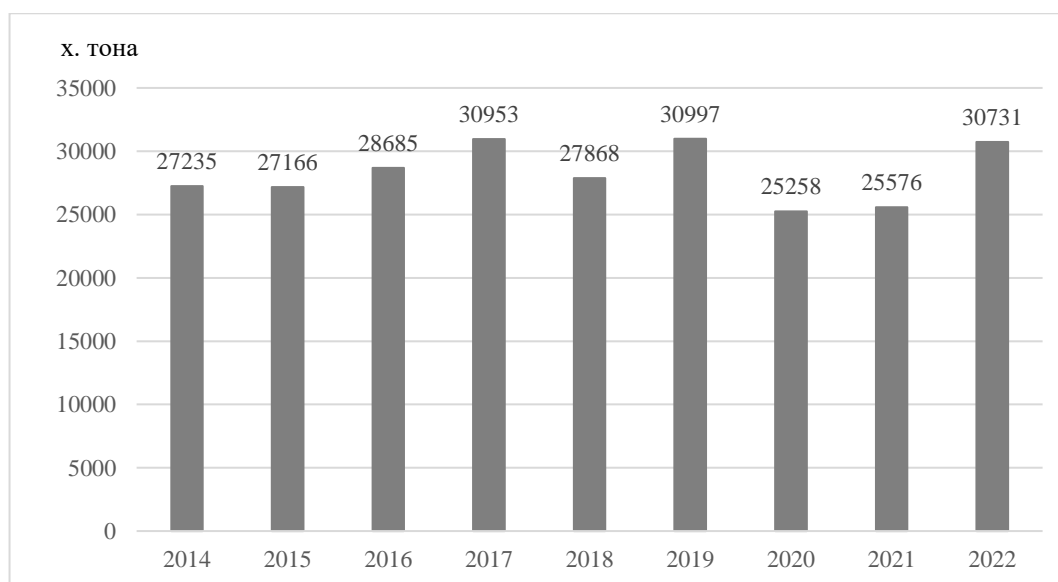
В рамките на изследвания период от 2014 г. до 2022 г. забелязваме, че динамиката в развитието на товарите, преминали през морските пристанища на България, е с променлив ритъм. До 2019 г. тенденцията е растяща, като само през 2018 г. е на лице спад, след което са регистрирани най-ниските нива на превозените товари за периода през 2020 – 2021 г., като през следващата 2022 г. е на лице възстановяване на превозените обеми до тези, отчетени преди пандемията през 2019 г. (вж. табл. 1 и фиг. 1).

Причините за отчетената динамика след 2019 г. свързваме с последиците от световната пандемия, които доведоха до недостиг на оборудване и контейнери, намалена надеждност на услугите, задръствания на пристанищата и продължителни закъснения. Всички тези причинно-следствени връзки понижиха сигурността на доставките и се отразиха върху резултатите на този пазарен сегмент, който бавно се възстановява, за което съдим от нивата на Глобалния индекс за контейнерни превози на Freightos Baltic, които показват, че пазарът е на нивото от началото на 2020 г., тъй като към месец май средната стойност на индекса е 1400-1500 долара за 40-футов контейнер (Freightos Data, 2023). Това се доказва и от резултатите, регистрирани през 2022 г., когато общият обем на товарите, преминали през морските пристанища на България, възлиза на 30731 хил. тона.

Таблица 1. Динамика в развитието на товарите, преминали през морските пристанища на България за периода 2014 – 2022 г.

Година	Превозени товари	Абс. прираст на превозените товари в хил. тона		Темп на снижение/увеличение на превозените товари в %		Индекси в %	
	1	2	3	4	5	6	7
	хил. тона	баз. = 2014	вер.	баз. = 2014	вер.	баз. = 2014	вер.
2014	27235	0	0	0	0	0	0
2015	27166	-69	-69	-0,253	-0,253	99,747	99,747
2016	28685	1 450	1 519	5,324	5,592	105,324	105,592
2017	30953	3 718	2 268	13,652	7,907	113,652	107,907
2018	27868	633	-3 085	2,324	-9,967	102,324	90,033
2019	30997	3 762	3 129	13,813	11,228	113,813	111,228
2020	25258	-1 977	-5 739	-7,259	-18,515	92,741	81,485
2021	25576	-1 659	318	-6,091	1,259	93,909	101,259
2022	30731	3496	5155	12,836	20,156	112836	120,156

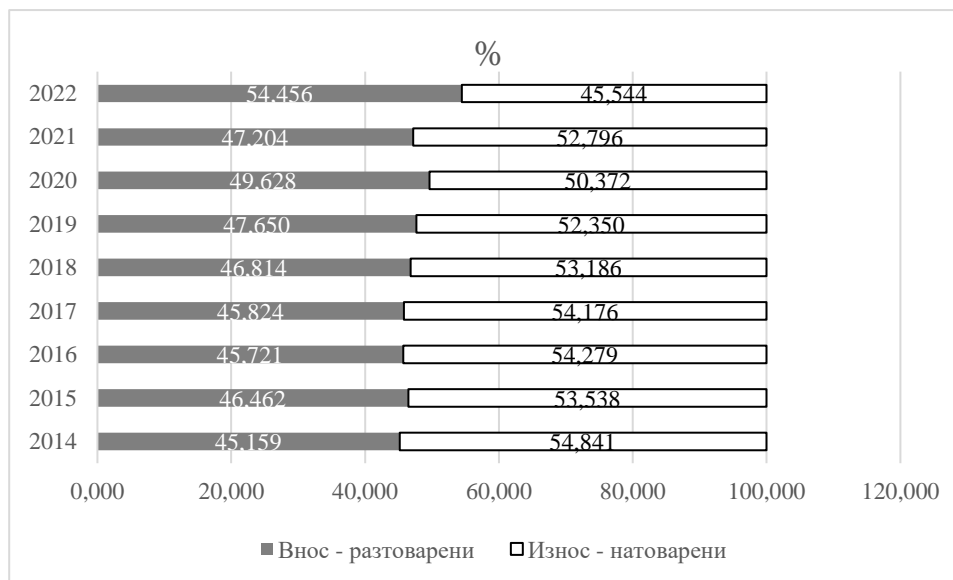
*Източник: Национален статистически институт (2023).*



Фиг. 1 Динамика в развитието на товарите, преминали през морските пристанища на България за периода 2014 – 2022 г.

Важен фактор за развитието на морския транспорт на страната са българските пристанища на Черно море, които могат да бъдат класифицирани като предимно износни, предвид съотношението между „Внос - разтоварени“ и „Износ - натоварени“ стоки. Забелязваме, че по данни на Националния статистически институт за периода 2014 – 2022

г. това съотношение е между 50,272% (2020) и 54,841% (2014) за изнесените товари и между 45,159% (2014) и 49,628% (2020) за внесените товари, като единствено през 2022 г. относителният дял на внос - разтоварени превишава с 8,912% този на износ - натоварени (вж. фиг. 2).



*Източник: Изчисления на автора на база данни на Национален статистически институт.*

**Фиг. 2** Съотношение между „Внос - разтоварени“ и „Износ - натоварени“ товари в морските пристанища на България за периода 2014 – 2022 г.

Известен факт е, че най-големите пристанища на България са позиционирани в Бургас и във Варна. Според информацията, публикувана в програмата „Транспортна свързаност“ 2021 – 2027 г. „С най-голяма обща пропускателна способност са пристанищните терминали за обществен транспорт в Бургас, като тя е с около 5% по-голяма от тази на пристанищните терминали за обществен транспорт във Варна (около 50% от пропускателните възможности на пристанище Бургас се осигуряват от специализирания терминал за наливни товари Росенец) (ПТС 2021-2027).

По данните, публикувани от „Пристанище Варна“ ЕАД, наблюдаваме, че през периода 2014 – 2022 г. общият обем товари, които са обработени, се колебаят в тесни граници и достигат максимални стойности през 2022 г. (вж. табл. 2).

През 2018 – 2021 г. се отчитат най-ниските нива на товарооборот, а по отношение на контейнерите, обработени във Варна, се откроява първоначално тенденция на ръст, която след 2018 г. обръща посоката на своето развитие. Този обрат е неблагоприятен за българското пристанище, защото световните тенденции в морските превози са пряко свързани с контейнеризираните товари предвид предимствата на контейнерите като товароносители. Спадът през 2020 и 2021 г. логично свързваме с пандемичните условия, в които бизнесът се наложи да оперира. Характерни през тези месеци бяха забавянния при обработката на контейнери, което доведе до нарушаване на работния ритъм по придвижването на товарите. Това рефлектира мигновено върху времето за превоз и повишаване на транспортните разходи, два фактора пряко корелирани с нивата на удовлетвореност на клиентите от предоставеното им равнище на обслужване и логично клиентите бяха недоволни от скоростта и финансовите параметри, при които се осъществяваха транспортните процеси.

Таблица 2. Обработен товарооборот от „Пристанище Варна“ ЕАД  
за периода 2014 – 2022 г.

Година	Товарооборот	Контейнери	Зърно
	тона	TEU	тона
2022	12 900 000	*	*
2021	8 270 000	142 231	*
2020	7 162 000	148 607	*
2019	8 452 000	158 744	*
2018	10 000 000	160 355	*
2017	9 900 000	151 972	2 600 000
2016	9 542 000	140 133	2 900 000
2015	9 575 000	139 140	2 632 310
2014	10 010 000	132 808	2 884 869

Легенда: „\*“ липсва информация

Източник: „Пристанище Варна“ ЕАД (2022).

По информация на „Пристанище Варна“ ЕАД ръстът на товарооборота през 2021 г. спрямо предходната година е резултат главно от позитивния тренд в развитието, който се отчита по отношение на обема на обработените насипни товари общо от дружеството. В рамките на една година насипните товари, преминали през варненския порт бележат ръст с над 25%. Това се дължи основно на увеличаване на обработените количества въглища и петрококс (285 хил. тона), торове (230 хил. тона), зърнени храни насипно (126 хил. тона), сода калцинирана биг бегси и палети (94 хил. тона), клинкер (102 хил. тона) и др. („Пристанище Варна“ ЕАД, 2022). Стабилният ръст, който се наблюдава и през 2022 г. по отношение на товарооборота, е доказателство, че пристанището следва правилна посока на развитие и очакванията са този тренд да се запази, тъй като независимо, че липсва официална информация за количеството зърно, преминало през варненския порт, пристанището ще се утвърди в обработката на тези товари, в резултат и на пуснатия в експлоатация през 2023 г. нов зърнен терминал, който разполага със специализирана обработваща система. Общите възможности на терминала ще позволяват паралелна специализирана обработка на няколко кораба със зърно, за да се осигури общ износ през кейовете от над 35 000 тона в денонощие. Изграденият капацитет за съхранение на зърно до този момент е 100 000 тона. Финализиране на инвестиционните процеси ще гарантира и пълно натоварване на капацитета на складовата и пристанищна инфраструктура, така че да позволява обработка на над 2 милиона тона зърно годишно само през терминал Варна-запад („Пристанище Варна“ ЕАД, 2023).

За 2023 – 2024 г. очакванията са военните действия между Русия и Украйна да окажат влияние върху дейността на дружеството, предвид факта, че и двете държави имат излаз на Черно море, нарушените нормални търговски отношения, предприетите икономически и финансови ограничения и пр.

В обобщение на направения анализ можем да открием три основни момента:

1. По данни на Изпълнителна агенция „Морска администрация“ корабите, включени в състава на българския морски флот намаляват.
2. През изследвания период 2014 – 2022 г. динамиката в развитието на товарите, преминали през морските пристанища на България, е нестабилна и отчитаща спад спрямо пред епидемиологичната 2019 г., но тенденцията на развитие е благоприятна и през 2022 г. се достигат почти изцяло нивата от периода преди здравната криза.
3. Едно от най-големите пристанища на страната, това във Варна, през 2022 г. достигна най-високите нива в рамките на изследвания период, отчетени по показателя товарооборот.

## **2. Проблеми и перспективи за развитие пред морския транспорт на България**

Развитието на морския транспорт на България изисква вземане на решения, които да обхванат възстановяването на плавателния състав под български флаг, инвестиционната активност в прилежащата пристанищна инфраструктура и стабилизирането на геополитическата обстановка в Черноморския регион.

Трудно ще бъде на България, като един традиционен корабен регистър, да привлече кораби под националния си флаг предвид строгите изисквания по отношение на екипажа, безопасността, сигурността и данъчната облагаемост, в сравнение с т. нар. отворени международни регистри. Страната би могла да вземе под внимание опита на Малта, която също е член на ЕС, но е и един от най-големите отворени регистри в света, където са регистрирани и повечето кораби на „Параходство Български Морски Флот“ АД („Параходство Български Морски Флот“ АД, 2023). Някои от причините за размисъл в тази посока, които могат да бъдат посочени, са: Малта е включена в белия списък на Парижкия меморандум (Paris MoU, 2023); корабите могат да бъдат регистрирани на името на законно учредени корпоративни органи или юридически лица, независимо от националността им, или от граждани на Европейския съюз; ниски са разходите за създаване на компания, регистрация на кораби и данък върху тонажа; намаляването на разходите за регистрация и данък върху тонажа за по-младите кораби е прогресивно; няма ограничения за националността на капитана, офицерите и екипажа; няма ограничения върху продажбата или прехвърлянето на акции на компания, притежаваща малтийски кораби; няма ограничения върху продажбата и ипотечирането на малтийски кораби; липсват търговски ограничения; третирането на малтийски кораби в определени пристанища е преференциално; осигурено е двадесет и четири часа, седем дни в седмицата обслужване по отношение на спешни въпроси; Малта е международен морски център, предоставящ цялата гама от морски услуги (Transport Malta Maritime (2023).

Неоспорим факт е, че България е заобиколена от алтернативните маршрути за превоз на товари от Азия към Европа. В условията на нестабилност и риск в региона много от транспортните оператори търсят нови маршрути, различни от стандартните, които да изключват експлоатация на руски транспортни съоръжения. Един такъв маршрут е известният Среден коридор, който има основното предимство, че заобикаля Русия и преминава през територията на Казахстан, Грузия, Турция и влиза в Европа. Нашата страна трябва да търси опции да се интегрира именно в някои от вариантите за стъпване на европейския континент. Опората на Средния коридор е Турция, която обаче разполага само с 800 км двупосочни коловози, докато останалите от нейните 13 000 км железопътни линии са единични линии (Investitor.bg, 2022). Поради този факт, транспортните оператори се насочват към преориентиране на товаропотоците през пристанище Батуми в Грузия до Констанца в Румъния. Именно в тази посока може българските пристанища да се включат

във веригата на доставки, но за целта те трябва да отговарят на съвременните изисквания и да се повишат нивата на сигурност на водните пътища.

Съгласно Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ „Гъстотата на съществуващата пристанищна инфраструктура е висока и е наличен свободен пристанищен капацитет. Повечето от българските пристанища обаче са построени в началото на миналия век, което влияе отрицателно върху тяхното техническо състояние. Основните проблеми за развитието на пристанища са свързани с липсата на достатъчно инвестиции за поддържане и развитие на пристанищната инфраструктура в предходните години, остарели основни механични съоръжения и съоръжения за трансбордиране, лошо състояние на кейовете“ (ЕС, 2017). Логично бъдещето развитие на тези инфраструктурни пунктове свързваме с влагане на значителни средства с оглед тяхното обновяване и приваждане в състояние, отговарящо на изискванията за приемане, престой и обработване на плавателни съдове от по-нова генерация. Във Варна се предвижда да бъдат изградени пет кейови места, две от тях да бъдат предназначени за обработката на контейнери, две за зърно и едно за генерални товари. Планираната разгърната площ е върху 650 дка, а железопътната и автомобилната инфраструктура е изградена и налична.

Обновяване и развитие на пристанищната инфраструктура на България може да се очаква, ако се форсира инициативата „Три морета“, която има за цел да стимулира по-бързото развитие на региона, простиращ се между Балтийско, Черно и Адриатическо море, чрез ангажираност на множество заинтересовани страни за засилване на свързаността между държавите членки, със специален акцент върху инфраструктурата, енергетиката и цифровата взаимосвързаност (3 Seas Initiative Summit, 2020).

### **Заклучение**

Българският морски транспорт забави темповете на своето развитие в периода на световната здравна криза, поради нарушения в организацията на движението на товарите по веригите на доставки, но постепенно транспортните процеси преодоляват стреса и влизат в своя обичаен работен ритъм. Предизвикателствата продължават да съпътстват превозите по море, предвид неблагоприятната геополитическа обстановка в Черноморския регион, която продължава вече втора година и не се наблюдават индикации за разрешаване на проблема от страна на заинтересованите държави. На фона на подчертано неблагоприятните условия на външната среда България трябва да следва строго своите приоритети, свързани с обновяване и развитие на българските пристанища, както и да се фокусира върху възможността да стане част от Среден коридор за осигуряване на движението на товари от и към Азия и Европа.

### **References**

1. Evropeiski parlament. (2021). *Doklad otnosno tehnikeskite i operativnite merki za po-efikasen i po-chist morski transport*. [Online] Available from: [https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-9-2021-0029\\_BG.html](https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-9-2021-0029_BG.html) [Accessed 21/07/2023].
2. ES. (2017). *Operativna programa „Transport i transportna infrastruktura“ 2014 – 2020, versiya 3.1*. [Online] Available from:

- [http://www.optransport.bg/upload/docs/Programme\\_2014BG16M1OP001\\_3\\_1\\_bg.pdf](http://www.optransport.bg/upload/docs/Programme_2014BG16M1OP001_3_1_bg.pdf)  
Accessed 21/07/2023].
3. ES. (2021). *Programa „Transportna svurzanost“ 2021 – 2027 g.* [Online] Available from: <https://www.eufunds.bg/bg/optti/node/10926> [Accessed 21/07/2023].
  4. ES. (2021) *Dopulneniya kum Programa „Transportna svurzanost“ 2021 g.* [Online] Available from: <https://www.eufunds.bg/bg/optti/node/10926> [Accessed 21/07/2023].
  5. IAMA. (2022). *Otchet za deinostta na IA „Morska administratsiya“ za 2022 g.* [Online] Available from: [https://www.marad.bg/sites/default/files/upload/documents/2023-02/Otchet%20IAMA\\_2022.pdf](https://www.marad.bg/sites/default/files/upload/documents/2023-02/Otchet%20IAMA_2022.pdf) [Accessed 21/07/2023].
  6. Natsionalen statisticheski institut. (2023). *Natovareni i raztovareni tovari v morskite pristanishta po napravleniya.* [Online] Available from: <https://www.nsi.bg/bg/content/1755/морски-транспорт> [Accessed 31/07/2023].
  7. „Parakhodstvo Bulgarski Morski Flot“ AD. (2023). *Korabi.* [Online] Available from: <https://www.navbul.com/bg/fleet/> [Accessed 31/07/2023].
  8. „Pristanishte Varna“ EAD. (2022). *Informatsiya za tekushoto sustoyanie na „Pristanishte Varna“ EAD.* [Online] Available from: [file:///D:/Downloads/Информация%20за%20текущото%20състояние%20на%20Пристианисhte%20Варна%20ЕАД%20към%2028\\_02\\_2022%20\(3\).pdf](file:///D:/Downloads/Информация%20за%20текущото%20състояние%20на%20Пристианисhte%20Варна%20ЕАД%20към%2028_02_2022%20(3).pdf) [Accessed 21/07/2023].
  9. „Pristanishte Varna“ EAD. (2023) *„Pristanishte Varna“ EAD.* [Online] Available from: <https://www.port-varna.bg/> [Accessed 19/10/2023].
  10. Freightos Data. (2023). *Freightos Baltic Index (FBX): Global Container Freight Index.* [Online] Available from: <https://fbx.freightos.com/> [Accessed 20/08/2023].
  11. Investor.bg. (2022). *Voinata v Ukraina sbluskva Evropa s dilema za prenosa na stoki kum Kitai.* [Online] Available from: <https://www.investor.bg/a/523-transport-i-infrastruktura/358516-voynata-v-ukrayna-sblaskva-evropa-s-dilemata-otnosno-prenosa-na-stoki-za-kitay> [Accessed 21/07/2023].
  12. Transport Malta Maritime. (2023). *Malta Ship Registry.* [Online] Available from: <https://www.transport.gov.mt/malta-ship-registry-2011> [Accessed 05/09/2023].
  13. Paris MoU. (2023). *White, Grey and Black List.* [Online] Available from: <https://www.parismou.org/detentions-banning/white-grey-and-black-list> [Accessed 21/07/2023].
  14. 3 Seas Initiative Summit. (2020). *Overarching goals.* [Online] Available from: <http://three-seas.eu/about/> [Accessed 20/08/2023].