

К 65/Н 32



120000867954

ПАРТИЕН КОМИТЕТ – РУСЕ
– ОТРАСЪЛ »ТРАНСПОРТ«
СТАНИЩЕН КОМПЛЕКС – РУСЕ

Научно-практическа конференция на тема:

**„Развитие на Пристанищен комплекс
Русе до 2000-та година“**

(Русе, 9 октомври 1986 г.)

Научно-практическа конференция на тема:

**„Транспортен възел Русе – център
на комбинирани транспортни
технологии“**

(Русе, 9 април 1987 г.)

гр. РУСЕ, 1987 г.

$$\begin{array}{r} K \quad 1987 \\ \hline 156 \\ K 154.112 \end{array}$$

$$\begin{array}{r} Y \quad 65 \\ \hline Y 32 \end{array}$$

ПРИСТАНИЩЕН ПАРТИЕН КОМИТЕТ - РУСЕ
ОС НА НТС РУСЕ - ОТРАСЪЛ "ТРАНСПОРТ"
ПРИСТАНИЩЕН КОМПЛЕКС - РУСЕ

НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКА КОНФЕРЕНЦИЯ НА ТЕМА:
"РАЗВИТИЕ НА ПРИСТАНИЩЕН КОМПЛЕКС РУСЕ
до 2000-та ГОДИНА"
(Русе, 9 октомври 1986 г.)

НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКА КОНФЕРЕНЦИЯ НА ТЕМА:
"ТРАНСПОРТЕН ВЪЗЕЛ РУСЕ - ЦЕНТЪР НА
КОМБИНИРАНИ ТРАНСПОРТНИ ТЕХНОЛОГИИ"
(Русе, 9 април 1987 год.)

**Регионална библиотека
"Любен Каравелов"**



120000867954

гр. Русе, 1 9 8 7 г.

447400

$$\begin{array}{r} 4 \overline{) 65} \\ 832 \end{array}$$

С Ъ Д Ъ Р Ж А Н И Е :

НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКА КОНФЕРЕНЦИЯ НА ТЕМА:

"РАЗВИТИЕ НА ПРИСТАНИЩЕН КОМПЛЕКС - РУСЕ

ДО 2000-ТА ГОДИНА" /Русе, 9 октомври 1986 г./

стр.

1. Хр. Градинаров - Увод
2. А. Златанов - Пристанищата, важен елемент в транспортната инфраструктура /някои въпроси по концепцията за развитие на пристанище Русе/ 4
3. к.т.н.ст.н.с К.Донев - Някои принципи при изграждане методологията и разработване концепцията за развитие на ПК - Русе 14
4. И. Иванов - Тенденции в развитието на дунавските пристанища 19
5. В. Иванов - Бригадната организация на труда 22
6. Л. Панев - Насоки за подготовката и повишаване квалификацията на кадрите в пристанищен комплекс - Русе съобразно изискванията на научно-техническия прогрес и интензификацията на претоварната дейност 25
7. проф. В. Андрюшевич /ПНР/ - Резюме от изказването на конференцията 25^a
8. Препоръки на конференцията 30

НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКА КОНФЕРЕНЦИЯ НА ТЕМА:

"ТРАНСПОРТЕН ВЪЗЕЛ РУСЕ-ЦЕНТЪР НА КОМБИНИРАНИ ТРАНСПОРТНИ ТЕХНОЛОГИИ"

/Русе, 9 април 1987 г./

1. Ал.Димитров, Хр.Ежов - Комбинираните превози "Река-автомобил" - перспективна форма на транспортната дейност 34

2. А. Казаков - Нови моменти в развитието на речните пристанища 39
3. Ан. Михайлов - Комбиниран терминал в пристанище Русе - фактор за усъвършенствуване на претоварните процеси 45
4. Л. Ботев - Свободни митнически зони - състояние, предпоставка за създаване и развитие 53
5. Б. Халачев - Нови изисквания към спеди ора в условията на комбинираните превози 61
6. К. Садонков, И. Тумбев, Д. Георгиев, Л. Стаматов - Възможности за повишаване на ефективността на основните фондове на Пристанищен Комплекс - Русе 65
7. Г. Зейнов - АСУ на транспортен възел Русе /предварителна концепция/ 68
8. Препоръки на конференцията 75

инж. Христо Градинаров

У В О Д

На проведеното през месец октомври 1987 г. 43-то извънредно заседание на сесията на СИБ бяха обсъдени назрелите проблеми, свързани с преустройството на механизма на многостранно сътрудничество, социалистическа икономическа интеграция и дейността на СИБ за насочване творческата активност и енергия на научния и производствен потенциал в страните членки на организацията към по-нататъшно ускорено икономическо развитие. В условията на разширяващо се взаимодействие и все по-дълбоко разделение на труда се осигурява значително ускорение на икономическото развитие на страните членки на СИБ, по-бърз растеж на благосъстоянието на техните народи, укрепване на позициите им в световната икономическа система, на международния пазар.

Предвидената подготовка на колективна концепция за международно социалистическо разделение на труда в периода до 2005 година и новата насоченост в икономическото и научно-техническото сътрудничество дават основание за прогнозиране на по-нататъшното развитие на товарообмена между страните членки на СИБ, в т.ч. разширяване на превозите по воден път и структурни изменения и увеличение на товарооборота през морските и речни пристанища. Естествено е нарастващото внимание към използване транспортните възможности на водната артерия на Европа река Дунав, както и прилежащите речни пристанища.

В тази светлина материалите от проведените научни-практически конференции "Развитие на Пристанищен комплекс - Русе до 2000 г." и "Транспортез възел Русе - център на комбинирани транспортни технологии" придобиват стойността на методологическа

база за разработка на дългосрочна концепция за развитие на Пристанищен комплекс - Русе.

В материалите авторите предлагат рационален подход при прогнозиране на товаропотоците към пристанищата на ПК - Русе, което е несъмнен принос към изграждане на неговия икономико-математически модел.

В докладите на конференциите пристанищната дейност намира изясняване по нов начин на традиционните и функции. Успоредно с комбинираните превози, комбинирания терминал в пристанище, свободните митнически зони, АСУ на транспортен възел Русе и други, са посочени нови елементи изискващи последващо доизясняне и развитие при осъществяване на съвременна дейност в пристанищата.

В направените изводи и препоръки е подчертана значителната роля на пристанищата на ПК-Русе, като важен елемент в транспортния конвейър за реализиране плановите задачи на икономиката ни. От разработените материали е видно, че при осъществяване на предложените нови моменти в перспектива ще нараства значението на ПК - Русе не само в Североизточния регион и националната транспортна система, но и в цялостния икономически живот на страната.

В материалите е акцентувано към внедряване и разширение на прогресивните транспортни технологически системи, свързани с дейността на ПК - Русе, ориентирани към високопроизводителни претоварни комплекси, провеждане на системна работа по подготовка и квалификацията на кадри за обслужване на пристанищната дейност, както и за нейното управление и организация.

Похвална е инициативата на ръководството на ПК - Русе за провеждане на конференциите, както и участието на широк кръг от специалисти в тях. Допълнителното изследване на изводите и

3.

препоръките от конференциите, ще даде отговор на редица научно-приложни въпроси, свързани с развитието на Пристанищен комплекс - Русе.

инж. А. Златанов
ИНСТИТУТ ВОДЕН ТРАНСПОРТ

ПРИСТАНИЩАТА - ВАЖЕН ЕЛЕМЕНТ В ТРАНСПОРТНАТА
ИНФРАСТРУКТУРА (НЯКОИ ВЪПРОСИ ПО КОНЦЕПЦИЯТА
ЗА РАЗВИТИЕ НА ПРИСТАНИЩЕ РУСЕ)

Реализацията на решенията на XIII Конгрес на БКП /1986 г./ за качествен растеж в социално-икономическото развитие на страната и ускорено внедряване на постиженията на научно-техническия прогрес е тясно свързана с развитието и усъвършенствването на производствената инфраструктура.

1. ПРИСТАНИЩАТА КАТО ЕЛЕМЕНТ НА ТРАНСПОРТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА

Производствената инфраструктура, в това число и транспортната инфраструктура, обслужваща икономиката на народното стопанство, се явява важен фактор и условие за интензификация на възпроизводствения процес.

Проблемът за производствената инфраструктура възниква като потребност на определен етап от социално-икономическото развитие, когато развитието на производителните сили доведе до задълбочаване на общественото разделение на труда и усиливане процесите на концентрация в производството. Това са обективни условия, които съзряват до определена степен и стават предпоставка да се "зароди" в икономическата система проблема за инфраструктурата.

Важно методологическо значение на изследване социално-икономическата природа на производствената инфраструктура има

изясняването не само на нейното съдържание, но и анализа на нейната "обществена форма". Последната се определя от производствените отношения, господстващи в обществото. К. Маркс посочва: "Средствата на труда са не само мярка за развитието на човешката работна сила, но и показател за тези обществени отношения, при които се извършва труда". Поради това "обществената форма" на инфраструктурата се изменя в зависимост от господстващата система на производствени отношения и е необходимо да се разграничи производствената инфраструктура в условията на капитализма от социалистическата производствена инфраструктура както в национално, така и на международно ниво.

В капиталистическото общество развитието на производствената инфраструктура е подчинено на основния икономически закон на капитализма, при който целта е принадената стойност. Преследвайки целта - увеличаване на масата и нормата на печалбата, капиталът концентрира дейността си в сферата на изгодното вложение на капитала, а другата сфера, където се създават общите условия на производството, като правило е задължение на държавата. В това разделение на труда капиталистът вижда допълнителен източник за натрупване на капитал и увеличаване на печалбата.

При социализма в условията на обществена собственост върху средствата за производство формирането на производствената инфраструктура /в това число и транспортната/ се проявява като органическа част на общественото производство под действието на цялата система от икономически закони на социализма. развитието на инфраструктурата е насочено към повишаване на ефективността на цялото производство и в същото време към достигане на висшата цел при социализма - все по-пълно задоволяване потребностите

на трудещите в социалистическото общество.

Високоразвитата инфраструктура - това е едно от решаващите звена в народното стопанство и важна част от материалното богатство на обществото. Практиката показва, че при равни други условия по-високата степен на развитие на транспортната инфраструктура оказва съществено положително влияние на ефективността на народното стопанство. От друга страна - високите темпове на развитие на социалистическата икономика създават условия и възможности за увеличаване на националния доход и от тук за ускорено развитие и усъвършенствуване на материално-техническата база на транспортната инфраструктура.

Тук е необходимо да се подчертае необходимостта от изпреварващо развитие на транспортната инфраструктура спрямо другите отрасли от народното стопанство, с оглед на по-голямата капиталоемкост и продължителни срокове за строителство и изграждане на транспортните обекти.

Морските и речни пристанища са важен елемент на подотрасъла воден транспорт, чрез тях се обработват над 80% от външотърговските товари на НРБ и в голяма степен се осигурява съществуването на външноекономическите връзки на страната.

Ускореното развитие на икономиката на страната, разширяването на участието в международното разделение на труда и външно-икономическите връзки - преди всичко със СССР и страните-членки на СИВ, се явяват като обективна предпоставка за ускореното развитие на нашия речен транспорт.

Речният транспорт оказва определено влияние върху резултатите в икономиката на страната чрез следните свои качества: скорост, редовност, степен на запазване на потребителната стой-

ност на превозваните товари, както и с нивото на транспортните разходи. Чрез оценката на транспорта по посочените качества съществено се определя и степента на приноса на транспорта /в това число и пристанищата/ в народостопанската ефективност.

При прогнозиране на развитието на материално-техническата база на речните пристанища е необходимо преди всичко да се анализира и отговори на два основни въпроса:

- Как ще се развиват външноикономическите връзки на НРБ;
- Как ще се развива корабоплаването и усъвършенствването на технологиите на международните превози по р. Дунав?

Динамиката на развитието в народното стопанство поставя пред всички видове транспорт /в това число речния транспорт/ задачата за обезпечаване на сигурни, устойчиви и своевременни транспортни връзки при минимални разходи на доставка на товарите от производителите да получателите. Именно тази главна цел преследват специализираните транспортно-технологически системи /ТТС/, като контейнерната система, Ро-Ро, лихтеровозната, фериботната и други.

В системата на речния транспорт флота и пристанищата са най-важните производствени звена. От нивото на материално-техническата база на пристанищата и от организацията на тяхната работа в голяма степен зависят резултатите в дейността на флота. Рейсът на всеки кораб започва и завършва в пристанището, където се извършват както основните претоварни операции, така и спомагателни /бункерование, снабдяване с вода, продукти, различни материали, междуреисов ремонт и други дейности по бреговото обслужване/. В пристанищата се осъществява корабоплавателния надзор, а така също разнообразни търговски операции по складирането и пре-

даването на стоките. Като цялост, това предопределя значението на пристанищата за комплексното брегово обслужване на флота.

Отчитайки тясната връзка между корабоплаването и пристанищата, може да се прогнозира развитието на пристанищните мощности с оглед достигането на главната цел - чрез развитие на пристанищата максимално да се съкрати престоя на транспортните средства /и преди всичко на корабите/, да се намалят разходите на жив и овеществен труд за товаро-разтоварни операции.

Новите транспортно-технологически системи изискват съответната координация за всички участници, коопериране в рамките на един подотрасъл /съвместни линии, конферанси и др./ и между различните видове транспорт /регионалните транспортни възли, при комбинираните превози и др./.

Създаването на единна система за информация се явява като важен инструмент за интегриране на всички звена от сложните междустролови транспортни системи.

Внедряването на АСУ в пристанищата /като подсистема от системата АСУ на водния транспорт/ дава възможност да се използва машина обработка на информацията и прилагат икономично-математически методи за решаване на управленчески задачи за избор на рационални решения, осигуряващи оптимално функциониране на цялата система на управление и повишаване на ефективността в пристанищната дейност.

Оценката на приноса на речните пристанища /като важен елемент на транспортната инфраструктура/ към народостопанската ефективност би следвало да се разглежда само комплексно и въз основа преди всичко на:

- степента на осигуряване външноикономическите връзки на страната

- степен на участие и ефективност в транспортно-технологическите системи /ТТС/;
- ефективност в системата "флот-пристанища";
- ефективност от дейността на пристанищата като обособено стопанско звено.

2. ПРИСТАНИЩАТА КАТО ТЕРИТОРИАЛНА ЕДИНИЦА В ИКОНОМИЧЕСКИЯ РАЙОН

Разглеждайки пристанищата като важен елемент в транспортната инфраструктура, едновременно с това е необходимо да се изследва значението и връзките на пристанищата като териториална единица в икономическия район.

Големите пристанища като правило са възникнали и се развиват в градове с високо развита промишленост /индустриално промишлена зона/. Но колкото и да е мощна пристанищната промишлена зона, по-голямата част от товарите се приемат и изпращат за предприятия, които не влизат непосредствено в тази пристанищна зона.

Гравитиращата към пристанището и свързана с него чрез здрави транспортни връзки индустриално-икономическа зона е получила общоприетото название "хинтерланд".

Границите на тази зона в географски аспект не следва да се разглеждат като статична даденост, те се променят доста интензивно в зависимост от такива фактори, като нарастване на промишленото и селскостопанското производство, строителството на железопътни и шосейни пътища, инициативата на пристанищните администрации в развитието на специализираните претоварни комплекси и новите прогресивни технологии. По-рано основното при определяне на границите на "хинтерланда" е било разстоянието до най-

близкото съседно пристанище. Днес, обаче, картината е коренно различна: съвременните електрифицирани ж.п. връзки и скоростни шосейни връзки /автомагистрали/ позволяват доставката на стоки при висока скорост, в строго договорирани срокове, затова сега предприятията се ориентират не само към най-близкото пристанище, но и към такова, от където има постоянни и бързи речни корабоплавателни линии, т.е. пристанище, с развити специализирани претоварни комплекси.

Втори, много важен въпрос при разглеждане ролята на пристанището в териториален аспект, са отношенията между пристанището и пристанищния град.

От древни времена и до наши дни пристанищата се явяват като активен градообразуващ фактор. Това проличава и от историята на град Русе, още по времето на Римската империя селището и крепостта са носили названието "Сексагинта пристис" /"60-те кораба"/, през 1866 г. се пускат в експлоатация първата българска ж.п. линия Русе-Варна и първата пристанищна /с каменна облицовка/ кейова стена на пристанище Русе. Но истинско развитие на града и пристанище Русе настъпи в годините на народната власт след 1944 година.

В литературата се посочват четири основни варианта /схеми/ на взаимно разположение на пристанище и град:

I-ви вариант - пристанището е напълно в чертите на градската жилищна зона. Тази схема има редица недостатъци. Шумът и замърсяването от работата в пристанището /и през нощните часове/, интензивното движение на товарни автомобили и ж.п. мащеври се отразяват върху хигиенното състояние на града. От друга страна градът ограничава всякакви възможности за разширяване на територията /складовите площи/ на пристанището.

II-ри вариант - пристанището е близо до града, но остава извън чертите на жилищната застройка. При тази схема има положителни страни за пристанището, като възможността за използване градски транспорт за работниците, строителството и експлоатация на общи комуникационни системи /електроенергия, водопровод, пощенски връзки и др./. Има, обаче, и недостатък - потенциалната опасност, ако не се резервират терени за бъдещо развитие на пристанището, то схема II в перспектива ще се доближи до схема I.

III-ти вариант - смесена схема на изграждане, при която по-старите пристанищни съоръжения са в чертите на града, а новите пристанищни райони са извън границата на градската жилищна зона. В процеса на модернизация в старите пристанищни райони се изграждат обекти за обслужване на пътническото корабоплаване, ремонтно-сервизна дейност, или корабните места се специализират за обработка на генерални товари, изискващи по-висока квалификация на пристанищните работници и инженерно-техническия персонал.

IV-вариант - сравнително нова и перспективна схема за изграждане на пристанищните съоръжения на изкуствени острови чрез навлизане във водното пространство на реката.

Разглеждайки развитието на пристанище Русе може да се отбележи, че то съответствува на разположението спрямо град Русе по схема III с възможности в перспектива до се използва и схема IV.

Основно изискване при перспективното изграждане /разширение, модернизация, реконструкция на Пристанище Русе, е изискването за комплексност

Комплексността се свежда главно към:

- съответствие с развитието на единната транспортна

система /с пропускателната способност на ж.п. връзките, шосейните автомобилни връзки, специализирания заводски транспорт и др./

- съответствие с развитието на основните дейности на речния транспорт /комплекса флот, пристанища, кораборемонтна и други дейности от бреговото комплексно обслужване/;

- съответствие с развитието на икономиката на град Русе, на икономическия район /окръга/ и "хинтерланда" на пристанище Русе.

Във връзка с горното, както и с оглед на новите задачи за качествен растеж в социално-икономическото развитие в перспективния период, възниква необходимостта за разработка на Концепцията за перспективно развитие и актуализация на Генплана за развитие на пристанище Русе.

В указаните две разработки е необходимо да се проучи развитието на четирите основни пристанищни района:

- пристанищен район "Русе-изток";
- пристанищен район "Русе-запад";
- пътнически пристанищен район;
- акваториите на пристанище Русе /включително лимани, възломои, котвени стоянки, навигационно означаване и други/.

Настоящият доклад няма за цел да обхване цялостното съоръжение на разработките по "Концепцията" и актуализацията на Генплана на Пристанище Русе, в тази връзка би могло само да се изтъкнат някои съображения:

- необходимостта от запазване на отредените терени в пристанищен район "Изток";

- запазване възможностите за комуникации /ж.п., шосейни, водопроводни и съобщителни/ за бъдещето изграждане на лиман № 2 и мола върху островите в район "Изток";

- изясняване перспективите и взаимоотношенията с дейностите по корабостроенето, кораборемонта, дейността на ДДФ-Русе, ТЕЦ-Русе и други;

- изясняване перспективните потребности за изграждане на складови бази за транзитни товари, за нуждите на отделни ВТО;

- резервиране корабни места за бъдещо изграждане на специализирани претоварни комплекси за прогресивни технологии /като Ро-Ро, контейнерен терминал, безграйферни технологии и др./;

- съгласуване Генплана на Пристанище Русе с Генплана на град Русе.

От съществено значение при разработване на концепция за развитие на пристанищата в перспектива е изискването за комплексност в изграждането им, като се взема в предвид както мястото и ролята на пристанищата в транспортната инфраструктура, така също и взаимоотношенията на дадено пристанище със съответния град, икономически район и неговия "хинтерланд".

ст.н.с. к.т.н. К. Донев

НЯКОИ ПРИНЦИПИ ПРИ ИЗГРАЖДАНЕ МЕТОДОЛОГИЯТА
И РАЗРАБОТВАНЕ КОНЦЕПЦИЯТА ЗА РАЗВИТИЕ НА
ПК - Р У С В

Как да се развива едно пристанище е особено отговорен и стратегически важен въпрос. Нашето убеждение е, че развитието на пристанищата е израз на държавна политика и по този начин надхвърля само чисто ведомствените и регионални интереси. В своята съвкупност пристанището изпълнява освен транспортни функции и още редица други като търговска, промишлена, туристическа, пряко влияе на развитието на прилежащите селищни системи и създава проблеми с опазване на околната среда. От наша транспортна гледна точка, главната задача на пристанището е да обслужва бързо и качествено водния транспорт и да пропуска бързо товаропотоците, както пазазва търговския им вид и потребителската им стойност. Пропускателната способност на пристанищата трябва да бъде такава, че и през върховите периоди породени от обективната неритмичност на товаропотоците или други екстремални ситуации, пристанищата не трябва да спъват нормалното протичане на транспортната дейност. Само така народното стопанство и външната търговия могат да функционират оптимално. Допълнителната пристанищна пропускателна способност може да се използва за привличане на транзитни товаропотоци.

Трябва да се подчертае, че пристанището изпълнява и проявява своите многобройни и отговорни задачи, представлявайки по същество подсистема с ограничена самостоятелност. Пристанището може активно да стимулира икономическия живот на своя регион

и по този начин да привлича към себе си товаропотоци, включително и транзитни.

Всa пак ще признаем, че конкретната "производствена програма" на едно пристанище се формира и планира основно като национална потребност и възможност от превоз по воден път, респективно обработка на товари в пристанището.

Изложените наши мисли трябва да се разглеждат като методологическа основа върху която се крепи разработването на концепция за развитие на едно пристанище.

Тази философия в пълна сила важи и се прилага при разработване на концепция за развитие на ПК - Русе. По така поставения проблем в ИВТ се работи за първи път.

Ще се спрем на някои принципи постановки и съображения свързани с работата по проблема. В дадения случай предмет на изследване е най-интегрирания пристанищен показател - пропускателна способност. Това е удобна обобщаваща величина с която може да се извършват редица икономико-математически изследвания и моделиране. Във всеки един момент се знае, че задконкретно значение на производителността се крие точно техническо и организационно решение. Така например производителност на кей - P_k може да се постигне чрез комбинации на различни по тонаж и брой портални кранове, технологии, работни смени и т.н. Ако при икономико-математическо моделиране на дадена ситуация се оказва, че пропускателната способност трябва да бъде увеличена, практически това може да бъде постигнато по много варианти. Екстензивни, чрез добавяне на технологически линии от стария тип, или интензивни чрез въвеждане на принципно нови технологически линии базиращи се на нов тип машини. Например преминаване от малпини с цикличен метод на действие към машини с непрекъснат метод на действие. Промяна на

организацията на работа и т.н.

Основен въпрос свързан с определянето на развитието на едно пристанище, безспорно е прогнозирането на неговите товаропотоци. Известно е, че този въпрос е комплициран и труден. Едновременно с работата по разработване на оптимистични и песимистични прогнози варианти на товаропотоци до края на века и началото на XXI век за всички пристанища на ПК - Русе, ние обмисляме и нов подход за работа на самия модел. Традиционният подход се опира на сравняване на обема на прогнозиране с пропускателната способност на съответния кей, район и пристанище. В този случай евентуалните неточности на товаропотоците могат да доведат до погрешни изводи. Ние възприемаме подход при който при конкретни входни данни включително структура на товарооборота и зададен режим на работа на пристанището се определя икономически оптималния обем на товарооборота. Така много по нагледно може да се види количествената граница на товарооборота над която системата "флот-пристанище" ще работи при неоптимални икономически резултати. Под тази граница очевидно пристанището разполага със съответен резерв от пропускателна способност. Нещо повече, при този товарооборот също не може да се постигнат оптималните икономически резултати за системата. При този подход при едно пресмятане на икономически оптималния товарооборот може да се проверят безброй варианти на товаропотоци, като за всеки конкретен случай се отчитат и икономическите резултати.

Разработвания модел има ограничения, към които се отнасят: структурата на товарооборота, минималния и оптималния коефициент на заетост, съотношението между директен и индиректен вариант на работа, характеристиката на корабопотока, среднодневния престой на товарите в склада.

Пристанището се разглежда като система за масово обслужване. Предварително е необходимо обаче, то да бъде изследвано и да се определят взаимозаменяемите корабни места, които да се обособят като самостоятелни райони. Именно те се разглеждат като системи за масово обслужване. За тях се изчисляват и съответните параметри. Определя се годишната пропускателна способност, експлоатационните разходи, активните основни фондове, разходите на корабите които се получават, ефектите в районите, корабособственика, товародателя и народо стопанския ефект.

В следващия етап се извършва много критериална оптимизация на следните параметри:

- среден престой на товарите в склада;
- коефициент на заетост на кея;
- работен режим;
- брой на технологичните линии;
- съотношение между директния и индиректния вариант

на работа.

В резултат на извършените вече изследвания ПК - Русе е разделено от нас на следните райони:

I. Русе

I.1 Русе - запад - генерални товари

I.2 Русе - запад - въглища и кокс

I.3 Русе - изток - генерални товари /без ГТК/

I.3 Русе - изток - въглища

I.5 Русе - изток - руда и инертни материали

I.6 Русе - изток - ГТК

II. Свищов

II.1 Свищов - метали и тел

II.2 Свищов - инертни материали и руда

II.3 Свищов - въглища и кокс

II.4 Свищов - генерални товари

III. Силистра - един район

IV. Тутракан - един район

V. Сомовит -

V.1 Сомовит - разнo

V.2 Сомовит - инертни материали

Така ПК - Русе може да се разглежда като състоящо се от 14 основни района, кейовите на всеки от които може да се разглеждат като взаимозаменяеми.

В по-нататъшния ход на работа по темата се предвижда всеки от тези райони да бъде изследван при различни режими на работа. Ще се моделира и различна концентрация на пристанищата и промяна на структурата на товаропотоците.

Допълнителните изследвания и моделирания които ще извършим ще позволят да се даде отговор на редица научно-приложни въпроси за верността на методологическия подход, и в крайна сметка за бъдещето на ПК - Р У С Б.

И. Иванов

Пристанищен Комплекс - Русе

ТЕНДЕНЦИИ В РАЗВИТИЕТО НА ДУНАВСКИТЕ ПРИСТАНИЩА

За България река Дунав винаги е била и ще си остане изключително важна транспортна артерия, свързваща ни със СССР и страните от Централна Европа. Известно е, че по Дунав преминава 18-20 на сто от външно-търговския стокообмен на страната и значителен дял от тези проценти се падат на Пристанищен комплекс - Русе. Проучванията на съответните институти и техните прогнози показват, че обемът на товарооборота, преминал по реката, постепенно ще се увеличава, като предпоставка са:

1. Разширяването на дейността на "Интерлихтер", което дава възможност да достигаме пазарите на Близкия изток и Азия.
2. Построяването на каналите Дунав - Майн, Дунав - Одер, Дунав - Елба и др.
3. Изграждането на крупни промишлени предприятия от нашата страна в близост до река Дунав, чиято продукция ще бъде в значителна част за износ, а е възможно и внос на суровини и полуфабрикати за самите предприятия.
4. Възможност за извършването на превози от НРБ до СССР и обратно, посредством лихтери, които да пътуват и по вътрешните реки на СССР.
5. Извършването на превози с Ро-Ро /катамарани/ кораби до Съветския съюз и други страни.
6. Възможност за разширяването на транзитните и реекспортни превози.
7. Построяването наблизо до р. Дунав на складови бази

също да спомогне за увеличаване на товарите за обработка в пристанищата.

В съответствие с очертаващите се тенденции на развитие ще се модернизира и флотът. Какво е състоянието на нашите пристанища сега и как ще можем да посрещнем новите изисквания към нас.

До настоящия момент ние имаме създадени всички необходими условия за обработка на вносно-износните товари и обслужването на флота. Днешните изисквания, обаче, ще са недостатъчни за утре.

Имаме кранове с изтекъл амортизационен срок и с малък излет на стрелата, което затруднява тяхната експлоатация при ниски води на реката, както е в момента. Макар, че структурата на товарооборота се измени и част от товарите са контейнеризирани, необходимите ни са още закрити складови площи. Някои от пристанищата на комплекса са с ограничени до минимум възможности за разширения, а едно от тях е без възможност за развитие на колотовозите. Необходим е ремонт на част от кейовите стени. От подмяна се нуждае вътрешноманевреният флот, като особено се затруднява маневрената дейност в Русе, където пристанищата и корабните стоянки са на значително разстояние.

Предвид на очертаващото се развитие на товаропотоците по река Дунав, научно-техническият прогрес и изискванията, които ще бъдат предявявани, виждаме развитието на Пристанищен комплекс - Русе в следните направления:

1. Разширение на пристанище Русе - изток чрез изграждането на втори лиман с отвесни кейови стени.

2. Модернизация на кен за въглища и усъвършенствуване на технологията за обработка на насипни товари, като черпим опита на напредналите в това отношение страни и особено на СССР.

3. Изграждане на контейнерен терминал и усъвършенстване технологията за действие на терминала и използването на електронно-изчислителна техника.

4. Изграждане на закрыта модерна складова база в пристанище Русе - изток.

5. Доставка на 40-тонни кранове за обработка на тежки колет.

6. Внедряването на електронно-изчислителни машини за извършване на бързи планови, икономически и търговски операции.

7. Модернизация и реконструкция на пристанище - Свищов.

8. Възможно специализиране на пристанищата в комплекса, съобразно със зареждането и затиждането на товаропотоците и в зависимост от това дали ще се строят хидротехнически съоръжения на определени участъци от реката.

9. Внедряването на нови технологии в основната пристанищна дейност.

10. Преминаване към комплексно обслужване на флота, което да удовлетвори нуждите на клиента по-пълно, отколкото само изпълнението на сегашните основни функции - претоварване и складиране.

В това главно виждаме развитието на Пристанищен комплекс - Русе, което може да се осъществи, разбира се с постоянната помощ на СО "Воден транспорт" и Института по воден транспорт.

В. Иванов

Пристанищен комплекс - Русе

БРИГАДНАТА ОРГАНИЗАЦИЯ НА ТРУДА

През 1977-78 г. в Пристанищен комплекс - Русе, започна внедряването на бригадната организация на труда по почина на изтъкнатия съветски бригадир от пристанище Иличовск - Анатолий Барановски. Изградени бяха уедрени комплексно-технологични бригади на принципа овладяване от един работник на две, три и повече професии и пълна взаимозаменяемост на работните места. Резултатите не закъсняха. Оптимизира се числеността на бригадите и се създадоха условия за добър ред, за по-висока ефективност на труда. Работата, която порано се извършваше от 520 пристанищни работници, вече се извършва от 380-390. Постигнато беше увеличение на производителността на труда средно с 35-38 на сто, в някои бригади и участъци - с 45-50 на сто. Постига се и по-пълно обвързване между резултатите от труда и заплащането. Средната работна заплата нарасна с 20-25 на сто за период от 2-3 години.

На XIII конгрес на БКП беше поставена нова социално-политическа задача: да се повиси ролята на трудовите колективи като стопани на социалистическата собственост, работещи по принципа пълна самоиздръжка и стопанска сметка. Изградените през 1984г. в системата на Пристанищния комплекс бригади от нов тип - на завършен технологичен цикъл, вече съответствуват на условията за внедряване на стопанска сметка. В същност правилното стопанисване на основните фондове и работата на стопанска сметка са функции на самоуправлението на трудовия колектив.

В новия кодекс на труда е отделено значително място за разширяването на тези функции в разделите за правата и задълженията на първичните и основните трудови колективи.

Основен момент в работата за усъвършенствуване на бригадната организация на труда през IX петилетка и до 2000 година е свързването и с организацията на работата на колективните органи за самоуправление: бригадните съвети и общите събрания в първичните трудови колективи в пристанищата Русе – изток, Русе – запад, Свищов, Сомовит, Силистра и Тутракан, стопанския съвет и съборието на пълномощниците в основния трудов колектив – Пристанищен комплекс – Русе. Тук съществена роля и значение се отдава на колективните трудови договори, които ще се сключват между първичния и основния трудов колектив.

Особено внимание и ролята, които се отделят на усъвършенствуването на бригадната организация на труда, се определят от няколко фактора.

Първо: в бригадите от нов тип ще се прилагат с пълна сила изискванията на Правилника за стопанска дейност за рязко повишаване на ефективността и качествено нов растеж на икономиката.

Второ: Бригадата от нов тип е място и фактор за бързо внедряване на научно-техническите постижения и челния производствен опит.

Трето: бригадната организация на труда е важен фактор за формиране на социалистическо отношение към труда, за комунистическо възпитание на труженика от социалистическото общество.

Четвърто: само чрез бригадната организация може да се задълбочава и развива социалистическата демокрация.

Л. Панев

Пристанищен комплекс – Русе

ПО НЯКОИ НАСОКИ ЗА ПОДГОТОВКАТА И ПОВИШАВАНЕ
КВАЛИФИКАЦИЯТА НА КАДРИТЕ В ПРИСТАНИЩЕН КОМПЛЕКС
– РУСЕ ДО 2005 ГОДИНА СЪОБРАЗНО ИЗИСКВАНИЯТА НА
НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКИЯ ПРОГРЕС И ИНТЕНЗИФИКАЦИЯТА НА
ПРЕТОВАРНАТА ДЕЙНОСТ

В условията на все по-широкото прилагане в практиката на постиженията на научно-техническата революция, при успоредното осъществяване на техническото превъоръжаване и тенденциите за използване на съвременни унифицирани технологии в претоварните процеси, при силно ограничените възможности за увеличаване на трудовите ресурси сега и в близките 20 години, както при тенденциите за тяхното количествено намаляване в нашата страна, и окръга основен атрибут за осъществяване на интензификация и икономически растеж е повишаване качеството на работната сила.

В настоящия етап научните знания се удвояват на 3-5 години, а оптималната граница за подмяна на техническата въоръженост в мат. сфера при развитите държави е в порядъка на 9-10 години. Като имаме предвид, че около 50% от нашите производствени фондове са морално остарели и физически износени, а над 75% подлежат на подмяна до 2000 година, явна е необходимостта от бързото и навременно подобряване качеството на работната сила съобразно изискването за съответствие и с нивото на последващото усъвършенстване на средствата за производство. Основен критерий за качеството на работната сила е нейното образование и професионал-

на квалификация. Следователно в потесен аспект, за постигане на необходимото равновесие между въвежданата нова техника и удачната стиковка с работната сила е необходимо перманентно повишаване на образованието и квалификацията на кадрите.

През 1987 г. фондовъоръжеността на едно лице работещо в Пристанищен комплекс - Русе надмина 40000 лв. Без излишен коментар цифрата показва, колко важен е въпросът за правилната експлоатация и съответно непрекъснатото увеличаване на фондостдаването. За да се реши този проблем, освен останалите условия, е необходима не само професионална квалификация, но наличие и необходим задел от изпреварваща квалификация. Така например при въвеждането на нови машини от типа на "Калмар", "Бокет" или компютърната и изчислителна техника, чиято стойност е десетки хиляди лева, не е достатъчен професионален опит за работа с тези машини. Необходими са предварителни познания за тяхната правилна експлоатация, настройка и ремонт, с цел постигане на икономическа ефективност от работата с тях. В противен случай тяхното използване ще бъде неоправдано икономически, ще има и отрицателен социален ефект. Проблем, който съществува на настоящия етап и който ще се задълбочава в бъдеще, е за съотносителността между номиналната и реална квалификация. Едната се изразява с количественото нарастване в разряд, а другата с практическата и стойност и реализация. За да не допуснем по-нататъшно задълбочаване на тази диспропорция, необходимо е не само повишаване качеството на обучението, но и създаване на мотивация и резултатни стимули за растеж на място.

Въпросът за фундаментална подготовка на постъпващите кадри е решен с действащата паралелка пристанищен механизатор към СПТУ по транспорт и Професионално учебния център. Ако се

набележат мерки и ограничи текучеството до 8% годишно, въпросът за постоянен квалифициран приток на кадри, през следващите години за комплекса ще бъде решен. Необходимо е обаче да се отчетат и обстоятелствата за остаряване на знанията, рутинност в уменията, навиките и производствения опит, които пречат при въвеждането на нови методи, организация и начин на труд. Следователно периодичното обучение в Професионално учебните центрове и Вedomствените учебни центрове, след завършване на фундаменталната подготовка, е абсолютно необходимо, дори без да отчитаме дела на новопоявилите се научно-технически постижения.

С нарастване делът на механизирания и автоматизиран труд, както и с използване на унифицираните технологии и опаковка на товарите трудът на основните работници в пристанището – докери и крановици – загубва част от своята интелектуална съдържателност. За поддържане интересът към професията и усъвършенствуване на квалификацията, знанията и уменията у основните работници трябва те да развиват в посока на тези които притежават сега спомагателните работници, извършващи ремонтната дейност /наладчиците/. Като отчетем и факта споменат по горе за постоянно нарастване на основните фондове, а от тук значението от тяхната правилна експлоатация поддръжка, с цел постигане икономическа ефективност, тенденцията е: водещо значение в бъдеще да имат работниците по настрояването и поддръжката, отколкото занимаващите се с пряката им експлоатация. Следователно и обучението и повишаване на квалификацията трябва да се извършва акцентуващо в тази насока, подкрепено със съответни стимули и мотиви.

На база цялостен анализ проведен от Световната банка за повишаване интензивността при обработката на кораби и товари в английски и други пристанища, за периода 1975-1980 г. са зави-

пени 6 пъти средствата заделени за обучение на специалисти и ръководни кадри. Доказано е, че при повишаване на тяхната квалификация и на тази база подобряване организацията на труда, интензивността нараства по-бързо, отколкото ако същите средства се вложат за закупуване на нова техника и технологии. Следователно за периода до 2000 година, а и след това задача на ръководството на Пристанищен комплекс - Русе е не само да увеличи механически дела на специалистите със висше и средно специално образование, но и да създаде такава система на обучение за всеки от тях, при която през всеки 5-8 години те да опресняват усъвършенствуват знанията си и преквалифицират. Особено важна задача осъществяване обучение свързано с повишаване на тяхната управленческа, поведенческа и ръководна квалификация. В тази връзка е необходимо да продължи и усъвършенствуването на организацията и провеждане на конкурсното начало при издигане на специалисти и ръководни кадри в комплекса. Трябва да се обърне внимание, както на процеса на самоподготовката на участниците, снабдяването им с необходимите пособия и насочване към помощна литература, така и предварителната подготовка при провеждане на конкурсите и екзаменаторската дейност. За целта необходимо е да се подработят нови конспекти със съответните акценти, учебни помагала и т.н. Въвеждането на нови методи и активизиращи форми на обучение от типа на модулно обучение, ситуационни и симулационни методи ще допринесе за ефективността при обучението, както на ръководните кадри и специалисти, така и при изпълнителските кадри.

Съобразявайки се с общата концепция за развитие на Пристанищен комплекс - Русе в заключение можем да обобщим следните реални мерки по отношение кадровото осигуряване:

- Да се състави дългосрочен план за обучение с продължителност 20-30 години. В него да бъде предвидено обучението на ръководители, специалисти и изпълнителски кадри в съответна продължителност и форми.

- Да се извършат организационно-структурни промени в системата на квалификацията на кадрите с насока извеждането и на преден план при осигуряване развитието на пристанищния комплекс

- В обучението да се заложи комплексно начало. То да обхване обогатяване и акумулиране на професионални и специални знания, интердисциплинарни, управленски и идейно-политически знания, знания по педагогика, психология, социология и т.н.

- Да се овладеят, управляват и координират всички форми и степени на обучение, като се осигури системност, комплексност и периодичност на обучението.

РЕЗЮМЕ

ОТ ИЗКАЗВАНЕТО НА ПРОФ. БИТОЛД АНДРИКШЕВИЧ (ПНР)

Пристанищата са важни звена на транспортната система, а тези с международен товарооборот – за осъществяване външноикономическите връзки на страната.

Не само в пристанищното строителство важи безусловното правило, че "това, което строим днес е в бъдещето паметник на нашето мислене". Но освен историческо оправдание, пристанищното строителство има и своята икономическа обосновка. Във всички пристанища по света стои въпроса: кой е длъжен да създава инфраструктурата, и кой супраструктурата.

Големите капитални вложения в пристанищното строителство, дадени от пристанищната администрация, водят до заплащането на големи амортизационни отчисления, водят до влошаване на качествените показатели като фондоотдаване, фондоотнемане и т.н., а оттам и на крайните икономически резултати. Ето защо се препоръчва да строи и развива пристанищата не само тяхната администрация, но и всяка фирма, която е заинтересована от експлоатацията им, от получаването на печалба в или чрез пристанището. Всяко строителство или модернизация на пристанището е свързано с риск – ще го има или не този или онзи товар?... Този риск може да бъде намален ако е здрава връзката пристанищна администрация – товародател.

Относно развитието на Пристанище Русе-изток: предлагам да проучите възможностите, щото проектираният лиман № 2 да бъде изместен в западна посока, тъй като едно съвременно пристанище се нуждае преди всичко от големи складови площи. Има се предвид раз-

витнето на контейнерните превози, на Ро-Ро и други подобни технологии, които се нуждаят от голяма площ в тил, много по-голяма от досегашните представи за складови площи непосредствено към кейовете.

П Р Е П О Р Ъ К И

НА НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКАТА КОНФЕРЕНЦИЯ
НА ТЕМА: "РАЗВИТИЕ НА ПРИСТАНИЩЕН КОМПЛЕКС
- РУСЕ ДО 2000-ТА ГОДИНА"
(РУСЕ, 9 ОКТОМВРИ 1986 Г.)

Известна е ролята на пристанищата като обособена част от цялостния транспортен конвейер за реализиране на държавните стопански планове.

В изпълнение на Общата и Частните стратегии за развитие на водния транспорт и други Програми, касаещи пристанищата и тяхното развитие, за усъвършенствуване на претоварните процеси чрез приложение на прогресивни и авангардни технологии, използването на комплексна механизация и автоматизация, както и за по-пълно изучаване и използване на икономико-експлоатационните закономерности на пристанищната дейност, се проведе научно-практическа конференция на тема "Развитие на Пристанищен комплекс - Русе до 2000-та година".

В работата на конференцията взеха участие: ръководители от водния транспорт, научни работници и специалисти в областта на водния транспорт, специалисти от ПК - Русе и заинтересовани от дейността му ведомства.

В резултат на изнесените доклади и станалите разисквания, участниците в конференцията приеха следните

П Р Е П О Р Ъ К И :

1. Да се продължи работата по тема "Разработване на концепция и модел за развитие на ПК - Русе до 2000-та година" с

участието и на пристанищни специалисти на всички нива.

Срок: съгласно работната програма

Отг.: ИВТ, СО "ВТ"

2. Да се започне работа в ИВТ по тема "Предлагане решения за подобряване на маневрената дейност, подмяната на екипажите, талиманенето и стифадорската дейност".

Срок: началото на 1987 г.

Отг.: ИВТ, СО "ВТ", ПК-Русе

3. Да продължи процеса на задълбочаване интеграцията между ПК - Русе, и ИВТ за ускорено внедряване на научно-техническите постижения в пристанищата на комплекса.

Срок: постоянен

Отг.: ИВТ, ПК-Русе

4. Да се подобри и обобщи опита по създаването и използването на товаро-захватните устройства в нашата страна, като се подберат най-добрите и подходящи образци за претоварните технологии в ПК - Русе.

Срок: постоянен

Отг.: СО "ВТ"

5. В ПК-Русе ускорено да се внедрява прогресивната система за непрекъснато техническо обслужване на пристанищните подемно-транспортни машини с използване на съвременна диагностична техника.

Срок: в съответствие с програмата
за внедряване

Отг.: СО "ВТ", ИВТ, ПК-Русе

6. Да сепродължат изследванията в областта на основните проблеми в икономиката на ПК-Русе с оглед правилно формиране на критериите за оценка на ефективността на тяхната дейност и

усъвършенствуване на научния подход при планирането и ценообразуването.

Срок: постоянен

Отг.: СО "ВТ", ИВТ

7. Да продължи да се търсят по-ефективни форми за повишаване квалификацията на кадрите и обмяна на опит с другите транспортни възли и пристанища в страната и чужбина, предимно в СССР.

Срок: постоянен - по отделна програма

Отг.: СО "ВТ", ПК-Русе

8. Да се разработи темата: "Приложение за модернизация и реконструкция на южен кей на пристанище "Русе-запад".

Срок: края на 1987 г.

Отг.: ИВТ, ПК-Русе

9. За реализиране на внедряването на научните разработки по технологичен растеж на ПК-Русе, СО "Воден транспорт" да осигури необходимите условия и съдействия.

Срок: при внедряване

Отг.: СО "ВТ"

10. Да се проучи възможността за внедряване в ПК-Русе приложенията на безграфферни технологии при обработка на големите товаропотоци от насипни товари.

Срок: 1987 г.

Отг.: СО "ВТ", ИВТ, ПК-Русе

11. За усъвършенствуване на системата за управление, отчет и контрол на експлоатационната дейност да бъде въведена електронна обработка на оперативната, складова и икономическа информация.

Срок: съгл. прогр. за изграждане АСУ

Отг.: СО "ВТ", ИВТ, ПК-Русе, ЦТКА

12. Да продължи по-нататъшното развитие и задълбочаване на социалистическата демокрация и самоуправлението в условията на бригадната организация на труда с повишаване отговорността на колективите за крайните икономически резултати на предприятието.

Срок: постоянен

Отг.: ПК - Русе

13. Да се организира среща между ръководствата на ПК-Русе и Параходство БРП по проблемите на перспективите на съвместната стопанска дейност до 2000-та година и след нея. Резултатите да се отразят в темата "Концепция и модел за развитие на ПК-Русе до 2000-та година".

Срок: 31.03.1987 г.

Отг.: ПК-Русе, БРП.

н.с кин Ал. Димитров

н.с Хр. Ежов

Институт Воден транспорт

КОМБИНИРАНИТЕ ПРЕВОЗИ "РЕКА-АВТОМОБИЛ" - ПЕРСПЕКТИВНА ФОРМА НА ТРАНСПОРТНАТА ДЕЙНОСТ

Историческото и географско положение на Ресенски окръг са много добри предпоставки за създаване на база на транспортния възел Русе като център за комбинирани транспортно-претоварни технологии, чрез който да се извършват комбинирани превози на товари, в това число и транзитни с участието на речния, автомобилния и железопътния транспорт.

Основните възможности и перспективи за развитие на комбинирани превози на товари в уедрените товарни единици /УТЕ/ са следните:

I. Превоз на вносно-износните товари по река Дунав.

1. В източно направление /за и от СССР/.

Очаква се годишният обем на превози на товари в голямотонажни контейнери /внос на автомобили в разглобен вид, химикали, резервни части, целулоза и други товари, износ на консерви, подови настилки, мебели, парфюмерия, конфекция, резервни части и др. товари/ да достигне около 20-25 хил. броя контейнери към 1990 г. и 30 хил. броя към 2000 година.

Съществуват предпоставки за организиране на Ро-Ро превози на леки коли, селско стопански машини и др. товари, както и на лесно разваляеми товари в хладилни трейлери за районите на

Молдавия и Украйна, превозвани понастоящем с камионите на СО "МАТ" и СО "Автотранспорт" през територията на Румъния. Обемът на Ро-Ро превозите за и от СССР може да се очаква да достигне, около 20 хил. трейлера към 1995 г. и 25 хил. трейлера към 2000 година.

2. В западно направление:

Тук основният обем от товари в голямотонажни контейнери се очаква за и от ЧССР /внос, на шпомент, резервни части и др. товари, износ на калцинирана сода и др. товари/, а също така и за и от ПНР и ГДР през ЧССР /машини, резервни части, конфекция, парфюмерия, консерви и др. товари/. Известни количества товари в контейнери могат да се придвижват от и за Австрия и ФРГ.

За 1990 г. могат да се очакват превози на около 3-5 хил. броя контейнери, за 1995 г. 5-8 хил. броя с нарастване до 8-12хил. броя контейнери до 2000 година.

Много благоприятни условия съществуват за превоз на товари между НРБ и ЧССР. Това са предимно кооперирани доставки на автомобилните заводи "Мадара" - Шумен, и ЛИАЗ - ЧССР. По тази система могат също да се превозват калцинирана сода, цимент и други товари. На първия етап към 1990 г. обемът на такива товари може да стигне около 1500-2000 трейлера годишно.

II. Превоз на транзитни товари.

Превозът на транзитни товари в УТЕ в комбинирано съобщение по река Дунав чрез Русенския център има най-добри перспективи от и за Централна и Западна Европа за и от Близкия, Средния и Далечния Изток.

Транспортните връзки между посочените региони понастоящем се осъществяват от всички видове транспорт - морски, авто-

мобилен, железопътен и речен. Морският транспорт заема централно място в тези превози, които се извършват през морските пристанища на двата региона – Северна Европа и Адриатическо море.

От и за споменатите пристанища действуват много конвенционални контейнери и ро-ро /автофериботни/ линии с честота на отплавания 1–2 седмици.

Новата модерна комбинирана транспортна технология с използването на река Дунав се прилага от НР Бъл ария. От 5 години се извършват ро-ро превози по комбинираната система "суша-река-суша" по две линии: Пасау /ФРГ/ – Видин /НРБ/ и Линц /Австрия/ – Видин /НРБ/. Сега тези линии се обслужват от 4 речни кораба-катамарани с вместимост до 49 трейлера всеки. Годишно те могат да превозват до 5000 трейлера със 100–120 хил. тона товари в тях за и от Близкия и Средния изток.

Както се вижда, съществува богато разнообразие на транспортни схеми за превоз на товари от и Централна и Западна Европа по отношение на предлаганите възможности и условия.

При това всеки вид транспорт притежава определени предимства и недостатъци. В един или друг период, едни или други преобладават, което усилва конкуренцията и дава временни предимства за някои видове транспорт и на някои транспортни схеми.

Основните недостатъци и затруднения в използването на един или друг вид транспорт са следните:

- за морския транспорт: големите престои в пристанищата от Близкия и Средния Изток, поради недостатъчно развитата инфраструктура, недостатъчен брой корабни места, складови площи, механизация и квалифицирани работна ръка и други;

- за железопътния транспорт: значително натоварване и недостатъчна пропускателна способност на отделните ж.п. участъци, на фериботните връзки в Босфора и на езерото Ван /при превоз-

за на товари за Ирак/, което води до голямо задръстване на гарите;

- за автомобилния транспорт: прекалено дългите разстояния, при които ефективността на превозите намалява, лоши и натоварени пътища, големи ограничения за преминаване в много страни, престои по границите, аварийност, отсъствие на надлежна сервизна база и други.

Речният транспорт също така притежава редица сериозни недостатъци: голяма зависимост от природно-навигационните условия /ниски води, високи води, мъгли, замръзване и др./, сравнително бавен превоз, много претоварвания, невъзможност за директна доставка на товарите "от врата до врата" и други.

Разбира се, всеки вид транспорт се стреми да отстрани или в значителна степен да намали влиянието на много от посочените пречки: договарят се гранични, митнически и финансови облекчения, модернизират се и се реконструират ж.п. линии и автомагистрала, доставят се по-големи и по-мощни фериботи, внедряват се автоматизирани системи за управление на превозите и други.

В тази връзка от извършеното в речния транспорт по Дунава може да се спомене за почти повсеместното внедряване на тласкаема експлоатация на флота, увеличаване размерите на речните съдове, техническо въоръжаване на корабите с оглед осигуряване на непрекъснато плаване, регулиране на нивото на река Дунав чрез строителство на шлюзове, изграждане на високопроизводителни претоварни мощности в речните пристанища и др. По наше мнение, обаче, съществуват още редица неизползувани резерви по отношение на река Дунав, особено в превозите на генерални товари от и за Близкия и Средния Изток.

За развитието на комбинираните превози с участието на речния транспорт по река Дунав са необходими редица условия -

специализиран флот, контейнерни и ро-ро терминали, които все още не са построени в много дунавски пристанища и други. Не на последно място са и нерешените въпроси от търговско-правен характер, които се пораждат във връзка със значителните различия в многобройните нормативни актове "реграментиращи дейността на отделните видове транспорт. Тенденцията на развитие на превозите, обаче, налага да бъдат преодолен съществуващите търговско-правни преграни и да се създаде система за интегрирани превози, отговаряща напълно на потребностите на международната търговия. Всичко това ще способствува за развитие на превозите по р. Дунав през Русенския център за комбинирани технологии и за решаване на важната и отговорна задача - превръщането на България в истински Мост на три континента.

инж. Й. Казаков

ОК на БКП - Русе

НОВИ МОМЕНТИ В РАЗВИТИЕТО НА РЕЧНИТЕ ПРИСТАНИЩА

Пристанищата са важни звена на транспортната система, а тези с международен товарооборот и на външната търговия. Като такива играят важна роля за икономическия ръст на всяка страна. В тях се кръстосват интересите на търговци, корабособственици, спедитори, товародатели, товарополучатели, на сухопътния транспорт, на редица други организации /митнически, агенцийски, талимански, санитарни и др./Разширяването на международното разделение, промишленото коопериране и специализация между страните доведе до увеличаване на транспортните потребности. Настъпиха промени в структурата на товаропотоците и изискванията към транспорта и неговата организация. Това породя необходимостта от качествени изменения на транспортния процес насочени към ускоряване на превозите и претоварването чрез усъвършенстване на организацията за доставка на товарите от товародател до товарополучател.

Най-бавно към тези промени и изисквания се настройва речният транспорт, което до известна степен може да се оправдае с големите и дълготрайни инвестиционни разходи, които е необходимо да се правят. Решения за такива разходи се вземат във всички случаи и почти ежедневно. Тези решения трябва да се вземат съгласувано и последователно. Те трябва да изпреварват настоящите нужди, за да не се забавя строителството и пускането на обектите в експлоатация поради технически, административни и други препятствия. Инвестициите трябва да се предприемат на базата на

разумни, ясни и точни допускания. Прогнозите и предвижданията във всеки случай трябва да бъдат вероятностни, т.е. в даден обхват с долни и горни граници. Инвестициите трябва да се базират на съществуващите най-добри технически и технологически достижения и на тенденциите в тяхното развитие.

Тези съображения са особено важни при планиране на развитието на пристанищата, тъй като за всичко което ще се случва в тях в бъдещето решение се взема днес.

Развитието на пристанищата се осъществява за удовлетворяване нуждите на клиентелата от пристанищни услуги осъществявани чрез техните основни функции:

1. Претоварване.

Най-важната функция на пристанището е преместване на товарите от един вид транспорт на друг. Тази функция осигурява връзката на флота с останалите видове транспорт.

2. Складово-търговска функция.

Нарастване на размерите и цените на корабите изисква тяхната бърза и ритмична обработка. Това е възможно чрез складирането на товарите за по-къс или по-дълъг период от време. Складирането създава условия за ритъм в целия транспортен процес. Най-новите схващания са, че пристанището трябва да служи като склад на производствените и търговски предприятия. Общите складови разходи в този случай ще бъдат по-ниски от складовите разходи на всяко предприятие при разделно складиране. Складирането е тясно свързано с търговията и разпределението. Този елемент на складова търговска функция в нашите речни пристанища да се преосмисли и развие.

3. Индустриализираща функция.

Пристанищата, като задължително място за прекъсване

на транспортния процес заемат привилегировано място за кратко или по-продължително складиране на товарите и може да се развие като идеално място за преработка на товарите между производител и консуматор. Тази преработка може да се осъществи в следните рамки:

а/ междинна преработка преди натоварване на кораба

б/ междинна преработка на суровинили полуфабрикати след разтоварване

в/ крайна преработка на суровини или полуфабриката непосредствено преди предоставянето им в търговията:

– на място, ако пристанището е голям консумативен център

– във вътрешността на страната

– за износ.

Тази функция също е недостатъчно развита в нашите пристанища.

4. Спомагателни функции.

Независимо от трите основни функции в него или в негова близост се осъществяват редица обслужващи функции свързани с корабите, с товарите, с изградената индустрия в пристанищната зона /разпределение, поддържане, производство на амбалаж и др./.

Тези функции, макар и неизбежни за правилното функциониране на едно пристанище не могат да съществуват, ако не са достатъчно осигурени първите три функции.

Ако по-подробно разгледаме първата основна функция ще видим, че става въпрос преди всичко за механизирания обработка.

Могат да се различат три етапа на механизирания обработка на товарите в развитието на речните пристанища:

I ЕТАП: Характеризира се с механично пренасяне на опита от механизиранията обработка на товарите в морските пристанища технология, оборудване, композиции на елементите на претоварения комплекс /едно или повече корабни места/.

За обработка на товарите, като правило се използва универсалния електрически портален стрелови кран с товароподемност в началния стадий 3 – 3 – 5 т., а с нарастването на товаропотоците единичната товароподемност нараства на 10-15-20-25 т.

Складовете по принцип са разположени извън обсега на крана. Преместването на товарите до склада се осъществява от платформени ремаркета и влекачи /в ранния стадий от каруци или ръчни колички/.

II ЕТАП:Началото на шестдесетте години е един достоверен период на формиране нови концепции за механизирания обработка на товарите в речните пристанища, средата – началото на проектиране, а реализацията преди края на шестдесетте години.

В основата на концепцията е заложено алтернативно използване на мостови кранове за генерални товари и коловози за насипни, като се отчитат всички недостатъци на универсалните стрелови кранове в условията на речните пристанища.

Общите инвестиционни разходи за корабно място и обработеното количество товари в сравнение с конвенционалното оборудване и складово-претоварни технологии са по-ниски благодарение на усъвършенствуванияте технологии, високата интензивност на обработката и по-ниската доставна цена на оборудването.

III ЕТАП: През този период продължава разкриването на спецификата на речните пристанища. При същество този етап е продължение на усъвършенствуването на претоварните технологии от втория етап.

Характеризира се с въвеждането на роторно-конвейрни средства за претоварване на насипните товари и на напълно затворени покрити корабни места за обработка на генерални товари. Условията на работа се изравняват с условията на работа в цеховете на промишлените предприятия. Постига се изключително висока интензивност на обработка на товарите и висока производителност, която се измерва в пъти повече.

Към този етап на механизирана обработка на товарите могат да се причислят и изградените претоварни комплекси за комбинирани превози. Става въпрос за претоварни комплекси по хоризонталния метод на обработка. Тласък на този метод на транспорт и претоварване създаде необходимостта от превозване на голямо-габаритни и тежки товари. Във връзка с това в повече от 20 европейски речни пристанища са изградени корабни места за хоризонтална обработка на р. Дунав, такива терминали са изградени в Пасау - ГФР, Линц и Виена - Австрия. Предстои изграждането на такива в пристанищата Братислава - ЧССР и Измаил - СССР.

Тези терминали създават възможности за разширяване на изградените трейлеровозни системи на р. Дунав и р. Рейн.

Интензивността на претоварния процес в тях се ускорява от 10 до 15 пъти в сравнение със конвенционните претоварни методи с всички произтичащи от това предимства.

Предимствата на изложените нови моменти в развитието на европейските речни пристанища доведоха до обработка на основната част от техния товарооборот да се осъществява от такива модерни складовопретоварни комплекси.

Универсалното оборудване е оставено на изживяване или се монтира в по-малки пристанища и претоварни пунктове, където товарооборотът не изисква изграждане на специализирани претоварни комплек-

си.

Бързото развитие на пристанищата трябва да се основава на задълбочени проучвания и пресмятания, като се изхожда от перспективите за развитието на товаропотоците. При доказана ефективност един модерен претоварен комплекс трябва да се изгражда в съкратени срокове. Между възложените технически решения трябва да се приемат тези, които са широки и смели, но остават прости и гъвкави.

От направения преглед на развитието на европейските речни пристанища може да се направи извода, че те своевременно са оценили спецификата на претоварните процеси в речни условия и са реализирали технологически решения, които най-пълноценно съответствуват на тази специфика. Технологичното оборудване съответствува и на икономическите изисквания за значително нарастване на производителността на труда, намаляване на фондоемкостта, подобряване на трудовите условия, създаване на условия за осъществяване на комбинирани превози. Задвижванията се осъществяват от модерни енергопестеливи силови уредби, а управлението им се осъществява от съвременни микропроцесорни системи. Като цяло това създава условия за реализиране на основните цели и функции на речните пристанища: бърза и евтина обработка на флота и благоприятни условия за съхраняване на товарите.

За съжаление в нашите речни пристанища не съществува нито един от разглежданите елементи на модерното развитие. Основното оборудване е само универсално, технологиите с неколкостранно прекъсване на претоварния процес, със значително насищане с непроизводителни тилова техника. Надявам се, че тази конференция ще даде първия тласък за преобразяване на пристанище Русе и на всички български дунавски пристанища.

инж. Ан. Михайлов

Директор Пристанищен комплекс - Русе

КОМБИНИРАН ТЕРМИНАЛ В ПРИСТАНИЩЕ - РУСЕ -
ФАКТОР ЗА УСЪВЪРШЕНСТВУВАНЕ НА ПРЕТОВАРНИТЕ
ПРОЦЕСИ

Стратегическият курс, начертан от XIII-ия конгрес на БКП постави за решаване качествено нови проблеми и задачи и за развитието на водния транспорт. Особено важно значение сега придобива уменieto ни да предвиждаме, разработваме и провеждаме правилна стратегия на научно-техническото и технологично обновление, тъй като мащабите и темповете на научно-техническия прогрес в целия свят са изключително високи.

Речният транспорт оказва определено влияние върху резултатите в икономиката на страната чрез следните свои качества: скорост, редовност, степен на запазване на потребителната стойност на превозваните товари, както и с нивото на транспортните разходи. Заедно с осигуряване на външно-търговския обмен на страната той може да бъде и сериозен източник на валута, чрез извършването на транзитни превози. Ползването на ефикасни пристанищни услуги за претоварни и складови операции би имало решително значение за привличане на транзит през страната, но това предполага конкурентна борба с много развити страни, следене и анализиране на тяхното развитие и адаптиране на собствените ни програми към непрекъснато изменящите се условия на пазара, утвърждаване и разширяване на своите пазарни позиции.

През последните години в превозите на генерални товари по р. Дунав и по другите европейски вътрешни /речни/ водни пътища се наблюдават редица технологични изменения, които налагат промяна и усъвършенствуване на пристанищните технологии.

Технологиите за превоз се развиват главно в следните направления:

- развитие на контейнерните превози със специализиран тонаж;
- развитие на Ро-Ро превози /трейлери и самоходна и несамостоятелна колесна техника/.

При проучването на перспективите за развитие на товаропотоците от генерални товари през Пристанище Русе, пригодни за контейнерни и Ро-Ро превози, което проучване беше извършено за един продължителен период на прогнозиране, бяха разкрити значителни обеми товари в две основни направления - Източно /НРБ - СССР/ и Западно /НРБ - ЧССР/. Базиращи на последните междуправителствени споразумения, проучванията доказаха, че до 1990 г. генералните товари, превозвани по новите технологии ще достигнат 700 хил. тона, а до 2000 год. - $819 \div 981$ хил. тона.

По-точно в двете превозни направления товарите се очертават както следва:

ПРЕВОЗНО НАПРАВЛЕНИЕ "НРБ - СССР"

Освен "Генерална схема за превозите на товари между НРБ и СССР и разпределението им по видове транспорт до 1990 г." като източник на информация бяха ползувани и последните решения на съвместните заседания на колегите на М-во на транспорта на НРБ и М-вото на морския флот на СССР за рязко увеличаване ефективността на превозите по р. Дунав.

Очертаха се следните товари:

а/ Внос

- автомобили в разглобен вид, превозвани до сега в скъпи дървени каси. Към 1990 г. техният обем ще достигне 20 000 т. превозвани в толкова контейнери;

- химикали 10 000 т., с многопартидност на отделните пратки, подходящи за контейнери;

- резервни части, целулоза и др. необхванати до сега в контейнери. Количество 14 - 17 хил. тона;

- контейнери, обемът на товарите превозван по настоящем в тях показва стабилност, в перспектива предстои увеличаването му с 5000 контейнера годишно.

б/ Износ

- консерви, СССР е основен потребител на продукцията на нашата консервна промишленост, значителна част от която се превозва по речен път. Целесъобразно е цялостното превозване да се извършва в контейнери. Предвижда се през 1990 г. този обем да бъде 120 х. тона, поместен в 7500 бр. голямотонажни контейнери;

- подови настилки и друг вид продукция на Химкомбината "П.Караминчев" - Русе в обем от 50000 тона със стабилно равнище до 2000 година;

- други товари: мебели, стоки широко потребление, парфюмерия, конфекция, резервни части и др. необхванати понастоящем в контейнерни превози в обем около 17 хил. тона годишно;

- контейнери, превозите в тях сега включват консерви, метали, козметика, галантерия, конфекция с непрекъсната тенденция за разширяване обема и номенклатурата на товарите с използване изключително на 20 тонни контейнери.

Анализът на горните данни показва, че по превозното направление НРБ-СССР товарите, които е целесъобразно да се превозват в контейнери представляват значителен обем - 292 хил. тона през 1990 г. респ. 321 хил. тона през 2000 г. За тяхното превозване през 1990 г. ще са необходими около 38000 голямотонажни контейнери, а в 2000-та година около 40000 бр.

ПРЕВОЗНО НАПРАВЛЕНИЕ "НРБ-ЧССР"

В края на 1986 г. /29 октомври 1986 г./ беше подписана спогодба между министрите на транспорта на НРБ и ЧССР, за разширяване на превозите по взаимния стокообмен, а също и по транзитните превози, която включва значително увеличаване използването на р. Дунав.

Обемите на товарите, превозвани в контейнери, а също и тия, подходящи за превозване в контейнери ще нарастват непрекъснато.

а/ Внос

- цимент в торби;
- резервни части;
- химикали.

Общо 30 хил. тона

б/ Износ

- калцинирана сода;
- конфекция, парфюмерия.

Общо 40 хил. тона

Значителен е дялът на транзитните товари предимно от и за Полша и ГДР. Те включват машини, рез. части, консерви, конфекция, парфюмерия и др. - всички поддаващи се на контейнеризация.

Особен дял в двете превозни направления заемат товарите, които могат да бъдат превозвани в трейлери и в автомобили на Ро-Ро кораби.

В направление НРБ - СССР това са леки коли, селско-стопански машини и други товари, превозвани сега с автомобили от вътрешността на страната за СССР.

В направление НРБ-ЧССР е постигната договореност за превоз на товари в трейлери за и от завода за производство на автомобили "Мадара" в Шумен, ка: цинирана сода, цимент и др.

Към 1990 г. общият обем на товарите, пригодени за такъв специализиран вид превози се очаква да бъде 243 хил. тона /39200 бр. трейлери и 9000 автомобили, респ. през 2000 г. - около 320 х. тона и 10000 автомобили/.

Към значителните товаропотоци, констатирани по-горе могат да се прибавят и възможностите, които се предлагат за значително разширяване на транзитните превози по р. Дунав. Товари, предлагани за такива превози има и сега, но не можем да ги усвоим, тъй като в съответствие с използваните претоварни и превозни технологии, използвани в европейските речни пристанища да предоставим съответни конкурентни условия:

- качество на транспортната услуга;
- срок на обработка;
- цена на транспортната услуга.

Пресен пример е случаят с фирмата "Везелс" от ФРГ, която наскоро предложи значителен и стабилен транзитен товар, на което изгодно предложение нemoжахме да отговорим със съответните условия. По този начин сме пропускали и други още по-изгодни за нас и за народното стопанство предложения.

Географското разположение на пристанище Русе дава редица предимства за развитието на двустранни и транзитни превози на генерални товари в контейнери и Ро-Ро кораби, поради следните дадености:

- Пристанище Русе е основно пристанище за товаропотоци по източно направление;

- близост до морските пристанища и лъната граница, което улеснява транзитните превози;

- гр. Русе е голям промишлен център и продукцията за износ на заводите минава през пристанището, през него преминава и голяма част от вноса им на суровини.

Този географски аспект не бива обаче да се разглежда като статична даденост, той се променя доста интензивно в зависимост от такива фактори, като нарастване на промишленото и селскостопанско производство, строителството на железопътни и шосейни пътища и в не малка степен и от активността и инициативата на пристанищната администрация в развитието на специализираните претоварни комплекси и новите прогресивни технологии. Развиващите се непрекъснато електрофицирани ж.п. връзки, скоростни автомагистрали и др. позволяват доставката на стоки при висока скорост, в строго договорен срок. Ето защо сега товародателите се ориентират не само към най-близкото /географски/ пристанище, а и към такова, от където има постоянни и бързи речни корабоплавателни линии, с развити претоварни комплекси.

Всичко гореизложено води до извода, че е необходимо да осигурим конкретна способност на предлаганите пристанищни условия и услуги и да внедрим най-съвременни товаро-разтоварни технологии при намалена себестойност на обработката на корабите. В съответствие с тези тенденции в Пристанищен комплекс - Русе се проектира да бъде изградено едно универсално многоцелево корабно място, обезпечаващо условия за обработка на контейнери, генерални товари и на Ро-Ро кораби. Това е едно нестандартно за нашата практика решение, продиктувано и от факта, че в настоящия момент в българските речни приста-

нища няма условия и технологични възможности за обработка на новите товаропотоци, превозвани в контейнерни и Ро-Ро кораби.

Това усъвършенстване на пристанищните технологии се базира на коренна промяна на използваните претоварни механични средства. На мястото на порталните кранове като основни механични средства ще се използват мостови кранове за обработка на пловачелните съдове. Тази смяна на механизацията, при съответно преустроена акватория и складова площ, дава следните предимства:

- намаляване на капиталните вложения;
- ниски експлоатационни разходи;
- голяма производителност на претоварния процес;
- възможност за пълно покриване на претоварните комплек-

си заедно с акваторията.

Целесъобразността и ефективността от изграждането на комбиниран контейнерен и Ро-Ро терминал се изразява в следното:

1. Оптимизиране разпределението на превозите с отчитане икономическите райони на притегляне по отделните видове товари.
 2. Приоритетно внедряване на прогресивни транспортно-технологични системи, осигуряващи понататъшното развитие на безпретоварните превози /контейнерна, трейлерна, пакетна и др. специализирани технологии/.
 3. Намаляване на съвкупните транспортни разходи по осъществяване на стокообмена от пункт на производство до пункт на реализация.
 4. Повишаване на качествените и ценови параметри на транспортния процес, на неговата конкурентоспособност, позволяваща привличането на транзитни товари.
- Съществуването на такъв комбиниран многоцелеви контейне-

рен и Ро-Ро терминал ще увеличи и разшири и възможностите на целня
транспортен възел в Русе.

Л. Ботев

ЦОКТ - Русе към МТ

СВОБОДНИ МИТНИЧЕСКИ ЗОНИ - СЪСТОЯНИЕ, ПРЕДПОСТАВКИ ЗА СЪЗДАВАНЕ И ЗНАЧЕНИЕ

Свободните митнически зони /СМЗ/ са се появили на определен етап от развитието на международната търговия като елемент от веригата продавач.купувач. В ограничени размери и различни организационни форми те съществуват повече от 100 години. Успоредно с развитието на световната търговия се е изменял и характера на дейността в СМЗ. От места за лагеруване и дребни складови операции в днешния си вид те са се превърнали в средища на разнообразна търговска, промишлена и валутна дейност.

Основна предпоставка днес за създаването и развитието на СМЗ в света е стремежът за максимално приближаване на продавача до пазара, чрез което може да се постигне:

- най-бърза доставка на стоката до купувача;
- своевременно и по-тясно взаимодействие с изискванията и конектурата на пазара;
- използване на възможностите за валутна изгода от покупко-продажбата;
- елиминиране влиянието на случайните фактори от транспортен, търговски, валутен, политически и друг характер.

СМЗ са част от територията на дадена страна, върху която се прилагат особени мерки на митнически контрол и в които се предпоставят определени облекчения по отношение митническите формалности. Внесените и изнесените от СМЗ стоки от и за други страни не подлежат на облагане с мито и от гледище на митническите и ва-

лутните изисквания СМЗ се считат за самостоятелни територии.

Световната практика съобразно конкретните условия и цели подсказва три основни варианта СМЗ – търговски, промишлени и смесен тип.

В СМЗ от търговски тип се извършват операции по:

- разтоварване, натоварване
- складиране и съхраняване
- подготовка на стоките за пазара – сортиране, разфасовка, претегляне, опаковка, маркировка, комплектовка, изготвяне на моетри и др.

- експедиция на стоките

- предоставяне или осигуряване на транспортни услуги.

В СМЗ от промишлен тип се организира производството, монтаж, ремонт и всички елементи необходими за даване на стоките определен търговски вид.

В СМЗ от смесен тип се извършват в една или друга степен операции от търговския или промишления тип.

Във всички случаи дейността на зоната се определя в учредителния документ за създаване на зоната.

Свободните митнически зони могат да се използват, по предвидително обявен и установен ред, от местни и чуждестранни юридически лица, а така също и чуждестранни физически лица.

Приходите за страната домакин от дейността на СМЗ се формират основно в конвертируема валута от производството и реализацията на продукцията и от извършените търговско-транспортни операции.

Теоретически е обосновано и практически е потвърдено, че най-ефективни са безмитните зони изградени в пунктове с изградени транспортна инфраструктура, предимно в морски или речни пристанища. Необходимо изискване е тези пунктове да се намират в благоприятно

географско положение по традиционните транспортни направления на стоките.

Сега в света съществуват около 400 СМЗ като най-големите са намерили място в морските пристанища Хамбург, Анверс, Ротердам, Лондон, Хонг-конг, Миями и др.

През 1986 г. в Турция беше обявено строителството на 4 зони за свободна търговия – в Кмуртал, Нермут, Антолия и Мерсин по своя характер те целят привличане на чужди капитали и създаване на работни места за населението.

Забелязва се и откриване на свободни митнически зони в Египет, Йордания, Ливан, Сирия и др. страни от Близкия изток. По публикувани данни създадената през 1952 г. СМЗ в Дамаск реализира годишен приход в размер на 70–80 млн. сирийски лири.

За да дагони изоставането и привлече част от транзита, който се очаква да премине през СМЗ на Турция, в 1986 г. Гърция реши да изгради с ускорени темпове голяма СМЗ /промишлена и търговска/ в пристанище Пирей. Успоредно с изграждането и се разработва нормативната и уредба.

Редица социалистически страни също така се ориентират към разкриване на СМЗ както от търговски, така и от промишлен тип. Така в УНР вече са разкрити 17 свободни зони от двата типа. Първата в пристанище Чепел датира от 1953 г. За икономическата изгода от СМЗ можем да посочем смесеното предприятие, изградено между Унгария и Дания за производство на дървени къщи с дански материал и технология. Същите са предназначени за износ в Швейцария, ФРГ и Италия. От това предприятието реализира годишен приход в размер на 6–7 млн. щ.д.

В СРР са изградени две свободни митнически зони в пристанище Сулина на р. Дунав и Костанца на Черно море. Условиата за

ползуване на тези зони са широко рекламирани в чужбина. Освен характерните за СМЗ операции се предлагат концесии за период от 20 години за изграждане от чужди фирми на икономически обекти. Изграждат се складови площи за съхраняване на суровини или полуготови изделия търсени на пазарите в Европа или Близкия изток с оглед съкращаване срока за тяхната доставка в тези пазари.

СФРЮ провежда също така активна политика в тази област. Първата СМЗ е създадена през 1946 г. в пристанище Белград, която след реконструкцията и модернизацията през 1976 г. разполага с 16 хил. м² закрита и 80 хил.м² открита складова площ. Има и контейнерен терминал от 9 хил.м². Годишно се обработват около 1,5 мил. тона товари с общ годишен ефект около 5 мил. щ.д.

Дадената до тук обзорна информация ни дава основание да направим основния за нас извод, че ние изоставаме в изграждането на СМЗ сравнявайки се със съседните нам страни и другите крайдунавски държави.

Вярно е, че в определени среди въпросът със създаване на СМЗ е третиран и никой до сега не е отрекъл тяхната икономическа целесъобразност, но вярно е също така, че и никога да сега този въпрос официално, организирано не го е поставял и разглеждал. В това отношение ръководството на Пристанищен комплекс – Русе заключаваше нашите поздравления, че е организиран тук в Русе настоящето разглеждане на този въпрос.

Определено можем да твърдим, че географското положение и икономическото развитие на нашата страна са благоприятни предпоставки за изграждането на СМЗ от търговски и промишлен тип.

Черпейки опити от развитието на СМЗ в другите страни, където СМЗ са вече факт с многогодишна практика, могат да се направят следните изводи:

1. СМЗ се изграждат в пунктове с развита транспортна инфраструктура - главно в речни и морски пристанища;

2. СМЗ се изграждат в пунктове разположени в зони, през които географски е целесъобразно преминаване на транзитен товаропоток.

3. При подбора на пункта за изграждане на СМЗ се отчита и възможността за перспективното и развитие.

4. Отчита се възможността за участие на националния транспорт в превозите от и за СМЗ.

Експертният анализ на посочените по-горе основни изводи ни дават основание да твърдим, а то не е нова, че:

- България е важен кръстопът на търговските отношения между "Изока" и Европа.

- Русе е пункт с развита транспортна инфраструктура.

- Русе в географски аспект, заедно с Варна, е едно стратегическо звено в агломерацията "Европа-Рейн-Майн-Дунав-Изток" с важно международно търговско значение.

- съвременните виждания ни задължават при създаването на СМЗ да не се отчитат само транспортните интереси на нашата страна, с което ще се ограничи икономическата заинтересованост от тяхното съществуване.

Отчитайки конкретните условия, които съществуват или ще бъдат реализирани през тази и следващата година, ни дава основание да твърдим, че съществува възможност с малки допълнителни инвестиции да се създаде СМЗ в пристанище Русе-изток, която по първоначално виждане ще има:

- около 10000 кв.м. открити складови площи

- около 4000 кв. м. закрити складови площи /част от новостроящата се магистрала/

- малка административна сграда от лек склобиен тип
 - необходимата механизация за обработка на товарите ще се наема от ПК-Русе
 - близостта на контейнерният терминал дава основание и възможност част от него да се включи в СМЗ.
 - всичко споменато до тук отделено с подходяща ограда осигуряваща изискванията на митническите власти за контрол над СМЗ.
- Най-подходяща организационна форма на СМЗ според сегашната икономическа насоченост е "Сдружение" на доброволно участващи с делово участие:

- Пристанищен комплекс - Русе
- Параходство БРП-Русе
- СО "МАГ"-ЕП - Русе
- Ж.п. възел - Русе
- СП "Деспред" - Русе

Може определено да се твърди, че "Сдружението" е организация, която:

- обединява интересите на своите членове
- осигурява материалната база - сервиз за претоварни операции и манипулиране на товари
- менажиране на дейността
- определя финансовата политика съобразно нормативната система
- поддържа нормативната си система на ниво конюнктурната обстановка.

СМЗ е важен елемент, който наред с осигуряване търговските интереси на чужди търговски фирми и лица може да играе определена положителна роля и за външната ни търговия. За нашата страна при действащия икономически механизъм по-точно в частта му "Ре-

ализация". В нея могат да се съхраняват стоки от внос до тяхното разпределение и експедиция както и товари от износа, очакващи подобри пазарни условия и др.

Влезналите в СМЗ износни товари за производственото предприятие се считат за реализирани, а влезналите вносни товари – за приключена външно-търговска сделка.

Икономическите резултати от дейността на СМЗ е в тясна зависимост от обема на преминалите през нея товари, обема и вида на извършените операции, както и от степента на участие на българския транспорт в превоза до и от зоната.

От данни, посочени в чужда специализирана литература може да се направи извода, че приходите за преминал тон товар през СМЗ от търговски тип се движат в диапазона 35-75 вал. лева.

Освен икономическата заинтересованост на страната от създаването на СМЗ могат да се очакват и следните положителни резултати:

а/ за предприятията производители: своевременна реализация на продукцията независимо от моментните конектурни условия на международния пазар.

б/ за външно-търговските организации: възможност за изчакване на благоприятни условия за реализация на международния пазар.

в/ за транспорта: разширяване участието на българския транспорт в транзита, т.е. износ на транспортни услуги

г/ за страната: възможност за реализиране на валутни приходи без разход на чужда валута и с минимални капитални вложения

Освен посочените благоприятни резултати от не по-малко значение е и фактът, че както в много страни, така за първи път в нашата страна ще се промени схващанията и съдържанието на приста-

нищата, които от пунктове само за физическа смяна вида на транспорта за превозваните товари ще се превърнат в място с възможност за смяна собствеността на товара, т.е. ще се извършват и търговски операции.

На основание казаното до тук

ПРЕДЛАГАМ :

1. Да се разработи проект за създаване на СМЗ.
2. Да се разработи статут на "Сдружение" за организация и експлоатация на СМЗ.
3. Да се разработят нормативни документи и тарифи за функционирането на СМЗ.

инж. Б. Халачев

ВТО "Трансимпекс" - София

НОВИ ИЗИСКВАНИЯ КЪМ СПЕДИТОРА В УСЛОВИЯТА НА КОМБИНИРАНИТЕ ПРЕВОЗИ

Динамичното развитие на икономиката и на външнотърговския стокообмен на нашата страна доведоха до издигането и като солиден партньор на индустриално-развитите държави.

Тринадесетият конгрес на БКП подчерта, че сега е необходимо решително понататъшно усъвършенстване на икономическите отношения в народното стопанство.

Ускореното осъществяване на стратегията на партията за качествено нов растеж в икономиката, на базата на достигнатата голяма за мащабите на страната ни материално-техническа база и на качествено новата правно-нормативна уредба на функционирането и взаимоотношенията между самоуправляващите се стопански организации, разкриват широки перспективи и пред националната транспортна система и в частност пред спедиторската дейност.

Установената основна формула на спедиторска работа "от име и за сметка на клиента", макар и все още широко разпространена отдавна вече не задоволява напълно нарастналите изисквания на времето.

В края на петдесетте и началото на шестдесетте години предвидливи спедитори започнаха да предлагат модифициран вариант на посочената схема, а именно: "от свое име и за сметка на клиента". По такъв начин те успяваха да постигнат по-тясна обвързаност на интересите на различните видове транспорт, а от там и по-добър сер-

виз. Обвързването на отделните видове транспорт доведе до прилагане на различни схеми за реализиране на превозите с използването на повече от един вид транспорт, но по един единен транспортен документ.

С оглед предоставяне на нужните на клиентите транзитно време, цени и условия, успоредно със задължителното високо качество на транспортната услуга, на преден план излезе тясното коопериране между участниците и добрата организация на сътрудничеството между тях. Постепенно спедиторите започнаха да организират цели транспортни вериги. Тези вериги наред с традиционните различни превозвачи съществена роля започнаха да играят и пристанищните и терминални оператори, контейнерни депа и свободни зони, съвременната електронно-изчислителна и телекомуникационна техника. Много примери от съвместната работа на спедитори и превозвачи по тези схеми напоследък показват, че при наличието на добре желание и правилно разбиране на проблемите е възможно успешно да се работи като се използват комбинирано, както предимствата на различните видове транспорт в т.ч.: железница, речно корабоплаване, автомобилен и морски транспорти, така и тези на депата, терминалите и пристанищата.

В хода на усилената борба за привличане на товари започна повсеместно въвежданена нови технологии и технологични схеми. Превозите в уедрени товарни единици /УТЕ/, както и трейлерните, ролтрейлерните, контрейлерните, лихтеровозните, "пиги-бек" и т.н. превози вече се прилагат масово.

Навлизането на тези принципно нови технологии доведе и до принципно нови решения в тяхното реализиране. В условията на спедиторските услуги в ЕИО се осъществиха качествени промени.

На първо място продължи пресмислянето на същността и съдържанието на спедицията. Формулата на спедиторската работа "от

свое име и за сметка на клиента" получи нова модификация – "от свое име и за своя сметка". Спедиторите, работещи по тази най-нова формула, вече все по-често се обръщат с лице към товародателите. Те се стремят най-напред да получат товара, а след това да организират доставката, решавайки кому да я възложат. При това, в спедиторската услуга, доминира максималното задоволяване условията на клиента по качество на превозите, цени и не на последно място – транзитно време. Спедиторите вече сестреят да организират веригата "от работно място до работно място", изцяло освобождавайки клиентите си от проблемите на складирането, претоварването, транспортирането и крайната доставка. За целта те развиват свои собствени складови терминални и дистрибуторски центрове, в които при необходимост, стоката изчаква, преупакова се или се преетиктира, палетизира и т.н.

На второ място, в международните комбинирани превози вече ясно се забелязва едно ново явление – конкуренцията между отделните видове транспорт и между отделните превозвачи да отстъпва на заден план и все по-често да се превръща в конкуренция между цели транспортни системи. В светлината на тази съществена новост се счита, че за спедиторите, поели функциите на оператори, вече няма да е достатъчно да бъдат само организатори на транспортната верига, каквато е най-съвременната практика понастоящем. Те трябва да се превърнат в създатели на транспортни системи като да бъдат водещи фигури. Именно в тази връзка спедиторът трябва да се превърне в транспортен оператор със съответно увеличена отговорност. Този нов тип спедитор вече трябва да действа не само от свое име, но и за своя сметка за целия цикъл на доставката от врата до врата. Друг е въпросът, кой ще извърши всички услуги по тази верига – спедиторът самостоятелно или чрез подконтрактори. Във всички случаи обаче, новият тип спедитор трябва да е в състояние да поеме цялата отго-

ворност пред товародателите. Трябва максимално да ги освободи от всички транспортни проблеми, като им предостави възможност сполучливо да се грижат за производството, да увеличават асортимента и качеството на продукцията си.

В тази връзка, в условията на комбинираните превози и особено в светлината на новите изисквания за преустройство в съответствие с обективните закономерности е наложително преосмисляне и на работата на българските спедитори.

Следва да се излезе от традиционно-установилите се схеми и да се развие спедиторската работа, като се започне с предлагането на нови комплексни транспортни решения. Сроковете за приспособяване към условията на новосъздаващата се конюнктура на международния транспортен пазар ще бъдат кратки.

Бързо и качествено следва да бъде и пренастройването в спедиторската работа. Правно-нормативна база за такова пренастройване вече има. Приет е Правилник за стопанската дейност, както и Наредби за стопанските договори и сдружения. Нужни са бързо мислене и решителни действия за обединяване транспортния потенциал на НРБ и за организиране на наши единни транспортни системи, способни успешно да удовлетворят нарастналите изисквания на клиентите и да отстояват интересите на народното стопанство в условията на съществуващата тежка конюнктура на международния пазар.

К.Садонков, И. Тумбев,
Д.Георгиев, Л.Стаматов
ИИП "Транспроект" - София

ВЪЗМОЖНОСТИ ЗА ПОВИШАВАНЕ НА ЕФЕКТИВНОСТТА НА ОСНОВНИТЕ ФОНДОВЕ НА ПРИСТАНИЩЕН КОМПЛЕКС - РУСЕ

Максималното използване на съществуващите основни фондове в пристанищата и тяхната ефективност е основна задача, която стои пред стопанските ръководства на всички организации, свързани с инвестирането, проектирането, строителството и експлоатацията им.

Проблемите, свързани с технологичното и общото оразмеряване на пристанищата, определяне на оптималния им режим на функциониране и цялостната оптимизация на транспортния възел "пристанище-флот, сухопътен транспорт" дават най-големи възможности за разрешаване на горните проблеми.

В ИИП "Транспроект" преди няколко години бе разработен и се използва цялостен модел за технологично оразмеряване на пристанища или обособени зони и определяне на оптималния им капацитет. С помощта на модела през миналата /1986/ година специалисти от направление "Пристанища" съвместно с ИВТ извършиха критичен анализ на пристанище Русе. В него бе включено технико-икономическо обследване на дейността на пристанищата от целия комплекс и обследване на състоянието и годността на механизацията и съоръженията, използвани в отделните пристанища. В рамките на технико-икономическия анализ бяха изследвани:

- товарооборота - обем и структура;
- закономерността на подхода на шлеповете - общо и към

обособени кейови места;

- партидност на товарите;
- разходи и приходи по елементи и пристанища;
- основни фондове по отделни пристанищни зони;
- налична складова база и обща пропускателна способност

на пристанищния тил - пътни подходи, жп линии и др.

Обследването на състоянието на механизацията включва наличното и по видове претоварна техника и бройки, производителност, стойност и разпределение по кейови места.

Анализът на годността на съоръженията представлява отчитане на съществуващия брой корабни места, разположението и специализацията им, както и някои допълнителни технически характеристики - дължина, дълбочина пред кея и други.

За анализа бяха използвани данни от Пристанищен комплекс Русе за предхождащ период от три до пет години. След обобщаването им те бяха обработени с помощта на ЕИМ. Общата оценка включва неколко аспекта:

- генерално съотношение между количествата товари, обработени по директен и индиректен способ;
- експлоатационен период на пристанището и коефициент на сменност
- среден брой технологични линии, работещи на едно корабно място;
- среден престой на товарите в закрити и открити складови площи;
- сменна производителност на претоварната дейност към сухопътния транспорт и други.

Анализът бе извършен многовариантно чрез прилагане на теорията на масовото обслужване.

Резултатите от критичния анализ в момента са в процес на обобщение, като в зависимост от крайните резултати с помощта на същия модел ще се извърши и критичен анализ по отношение на бъдещото развитие на пристанищния комплекс.

По-важните изводи, които могат да се направят на този етап са в няколко направления:

1. При сега съществуващата структура на товарооборота е необходимо известно преразпределение на наличната механизация - прехвърляне към кейовите места за насипни товари. Последните работят с коефициент на заетост по-висок от оптималния. Зарешаване на този въпрос е целесъобразно също увеличаване на кейовите места за въглища, както и по-нататъшното обособяване на специализирани зони за обработка на взаимозаменяеми товари.

2. Като цяло пристанището работи с коефициент на заетост по-нисък от оптималния. При решаването на този въпрос е необходим по-внимателен подход, тъй като трябва да се отчита и прогнозата за развитие на товарооборота през следващите години.

3. Необходимо е прецизиране на използваните технологии на база перспективен товарооборот, обособяване на зони за обработка на взаимозаменяеми товари, развитие на механизацията и други.

4. Желателно е въвеждане на диференцирани норми за часова производителност на технологична линия при ниски и нормални води.

Г. Хейнов

ЦТКА - Базисен пункт - Русе

АСУ НА ТРАНСПОРТЕН ВЪЗЕЛ РУСЕ

/ПРЕДВАРИТЕЛНА КОНЦЕПЦИЯ/

I. Структура и перспективи на транспортен възел - Русе.

Град Русе и окръга чрез река Дунав и Мостана дружбата имат непосредствена връзка със СССР, Средна Европа и други неевропейски страни. Това оказва пряко влияние за развитието на град Русе, като един от големите транспортни възли в страната.

В хода на социалистическото строителство и с развитието на производителните сели в окръга се оформиха комплекс от транспортни звена, които имат важно значение за зареждането, обслужването и експедирането на товарите.

В момента транспортният производствен процес в окръга е обхванат от следните транспортни организации и звена:

1. ЦОКТД
2. Параходство БРП
3. Пристанищен комплекс
4. Инфлот
5. Дунайтранс
6. Интерлихтер
7. СЕПРД с клонове в Силистра, Алфатар, Дулово, Тодорово, Разград, Исперих, Самуил, Богданци, Просторно, Сеново.
8. III възел със следните гари: Товарна гара, Гара Запад, Разпределителна, Гара Изток, Пътническа гара, Гара Север, Бяла, Моруняца, Борово, Две могили, Табачка, Иваново, Доланите, Образцов чифлик, Червена вода, Ястребово и Вятково.

9. ДЕСПРЕД със следните кантори за международна спедиция: Реекспорт и комбинирани превози, III транспорт, Дунавски транспорт, кантора Свищов, кантора Сомовит. За вътрешна спедиция: Агенция 1 - товарна гара Русе, Агенция 2 - гара Запад - Русе, Агенция 3 - автоспедиция, филиал Разград, филиал Силистра.

10. Автокомбинат със седем автостопанства.

11. ЕП "МАТ"

12. БГА - летище

13. Митница

Медю тези звена съществува тясно взаимодействие, което се проявява в следните форми: икономическа, експлоатационно-техническа и правна.

Основните елементи на икономическото взаимодействие се явяват: перспективно, текущо и оперативно планиране на товарните превози. От своя страна тези планирания са основа на разчетите на вагонния парк, съдевете и автомобилите, разработване на графици и разписания за движение на влаковете, съдовете и автомобилите. Елементи на Икономическото взаимодействие са установяването на съгласувани тарифи за превозване на товари с различните видове транспорт, унификацията на плановете и отчетни показатели за работата на транспорта, внедряване на единни номенклатури на товарите и икономически съпоставими показатели, характеризиращи ефективността на превозите /себестойност напревоза, производителност на труда, срок на доставка на товара и др./.

Експлоатационно - технологическото взаимодействие /координация на транспортния процес/ включва: организация на непрекъснат маршрут на транспорта, съставяне на общи графици за движението, разработка на единна технология за работа в претоварващите пунктове; концентрация на товарните работи на малък брой опорни товаро-разто-

варни пунктове, широко развитие на контейнерните превози и др.

Взаимодействието между звената в голяма степен зависи от правилно разработените правни положения за взаимоотношенията между транспортните предприятия и клиентите, от усъвършенствването на системите на тарифите и редица други фактори.

Значително влияние за оптимизацията и ускоряването на превозите оказва развитието на техническите и програмни средства на АСУ, усъвършенствването на структурата и методите на управление за доставка на товарите при взаимодействието на различните видове транспорт, отстраняването на загубите в резултат на ведомствената разпокъсаност на транспортните предприятия.

II. Предварителна концепция за изграждане на АСУ на транспортен възел – Русе.

Под автоматизирана система за управление на транспортен възел следва да се разбира междуведомствена АСУ, организирана по териториално-регионален принцип, в която се решават комплекс от задачи, разработвани в състава на АСУ на предприятието, влизащо в транспортния възел и обезпечаващи на базата на изчислителен център автоматизиран обмен на информация за подаването и обработката на транспортните средства и претоварването на товарите, съгласувано водене на непрекъснат план-график за работата на транспортния възел, контрол и анализ на обработката на транспортните средства и промишляването на товарите през транспортния възел.

Тук трябва да се обърне внимание на това, че в отделните звена, влизащи в транспортния възел, съществуват технически средства за автоматизация, на които се решават определени задачи за даденото звено и служат за предаване на информацията, необходима за решаване на общите задачи на транспортния възел в единния комплекс на изчислителния център.

Целта на създаването на АСУ на транспортния възел е повишаване нивото на координация, качеството на планирането и управлението на взаимодействието между предприятията на транспортния възел на основа на автоматизирания обмен на информация и като следствие от всичко това съкращаване на времето за преминаване на товарите през транспортния възел, снижение на себестойността на доставките на товарите, повишаване производителността и икономическата ефективност от използването на производствените фондове на предприятията на транспортния възел.

Изхождайки от горните постановки, предварителната концепция за изграждане на АСУ на транспортния възел - Русе може да има следния вид: /виж схемата/

А. СТРУКТУРА НА СИСТЕМАТА

Предвижда се АСУ да бъде изградена на две нива: Първо ниво - ЦОКТД с допълнителни функции, които ще реализира координирането и регулирането на отделните звена и дейности на транспортния възел /ТВ/. Второ ниво - предприятията и звената влизащи в ТВ.

Към всяко предприятие или звено, в зависимост от задачите, които ще се решават в него ще бъде инсталирана периферна изчислителна техника, включваща терминали с печатащи устройства и персонални компютри, свързани с единния изчислителен комплекс, обслужващ ТВ.

Към ЦТКА - б.п. Русе ще се достави мощна ЕИМ от четвърто поколение със средства за телекомуникация на връзка с изчислителните ресурси.

Връзката между нивата ще се осъществява с телефонните линии на градската телефонна мрежа и модели в двата края на всяка връзка. Тук трябва да се проучат възможностите на мрежата на Министерство на транспорта, респ. СО БД.

Б. СТРУКТУРА НА ИНФОРМАЦИОННАТА БАЗА.

Предвижда се информационната база да бъде изградена на две нива:

Първо ниво – единна база данни на ЕИМ в ЦТКА – Русе.

Второ ниво – локални бази данни в отделните предприятия към ТВ.

На голяма ЕИМ в ЦТКА б.п. Русе ще бъде изградена единна база данни /БД/, която да включва информацията, касаеща повече от един потребител /предприятие/. Това са различните видове номенклатури – на клиенти, търговски организации, държави – вносителки, технически средства, видове работи, тарифи и др.

Освен тази условно + постоянна информация в БД ще съществува и променлива информация, която служи за управлението и диспечерирането на целия ТВ. Тази информация ще се поддържа от всяко предприятие към ТВ, което текущо ще подава данни, необходими за останалите предприятия, или ще ползува данни, въведени от другите предприятия.

На второто ниво /предприятие, звено/ ще се поддържа информационна база за решаваните локални задачи на даденото предприятие или звено.

Базите данни ще се изграждат въз основа на съвременни програми средства, осигуряващи висока гъвкавост и надеждност.

В. ФУНКЦИОНИРАНЕ НА СИСТЕМАТА.

Информацията, която ще се обработва в предприятията на второ ниво може да се раздели на три категории:

1. Информация за собствени нужди.

2. Информация, която трябва да се подава към единната БД и която ще се ползува от други предприятия на ТВ.

3. Информация, която трябва да се вземе от единната БД за нуждите на даденото предприятие и която ще бъде подавана от други предприятия на ТВ.

4. Информация за висшестоящи организации.

Следователно на второ ниво за всяко предприятие се оформят 3 комплекса от задачи: вътрешни, задачи по предаване и задачи по приемане на информацията.

На голяма ЕИМ в ЦТКА на база на подаваната информация от второ ниво ще се извършат обобщени разчети, съставяне на непрекъснатите план - графици, актуализация на БД и др.

III. Предварителна рекапитулация на необходимите технически средства.

По-точни разчети за необходимите технически средства е възможно да се направят на етап "Проучване". В предварителната концепция за АСУ на ТВ е даден следният приблизителен комплекс на техническите средства.

1. ЕИМ от IV-то поколение с минимум 2 МБ оперативна памет и 10 бр. МДУ с над 100 МБ памет.

2. Телекомуникационен процесор - 1 бр.

3. Персонален компютър /IBM PC/ - 50 бр.

4. Терминали с печатащи устройства - 20 бр.

5. Модели, линейна апаратура и др.

IV. Някои организационни мероприятия за изграждане на АСУ на ТВ - Русе.

За реализирането на АСУ на ТВ - Русе е необходимо да се осъществят следните организационни мероприятия:

1. За ръководство на разработката на АСУ на ТВ следва да се създаде координационен съвет с отговорни представители на всички транспортни предприятия, ОНС, ЦТКА - София и ЦТКА - Русе.

На този координационен съвет следва да се даде специален статут. Финансирането и доставката на необходимите капитални вложения за технически средства е предмет на съгласуване в координационния съвет.

2. Разработването на задачите на АСУ на ТВ да се извърши на принципа на йерархията "отдолу – нагоре", т.е. първо да се уточнят и разработят задачите на отделните предприятия и звена на ТВ, а след това задачите на единната база данни и обмена на информацията между предприятията. Това ще спомогне при разработването на системата дадено предприятие да бъде уточнена вътрешно – консумативната информация, информацията, която то трябва да предава и която трябва да получава от единната БД. Освен това ще се облекчи финансирането на цялата разработка, тъй като то ще се разпредели между отделните предприятия, влизащи в ТВ.

3. Създаването на АСУ на ТВ – Русе като един по-ефективен метод на управление ще изисква съответно усъвършенстване на технологията и документооборота в предприятията влизащи в него.

4. За да бъде реално осъществяването на разработката от гледна точка на обезпеченост с финансови и технически средства, с проектантски и програмистки ресурси е необходимо тя да се осъществи на етапи след уточнението им на етап "Прочуване".

ПРЕПОРЪКИ

НА НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКАТА КОНФЕРЕНЦИЯ НА ТЕМА:
 "ТРАНСПОРТЕН ВЪЗЕЛ РУСЕ - ЦЕНТЪР НА КОМБИНИРАНИ
 ТРАНСПОРТНИ ТЕХНОЛОГИИ"
 (Русе, 9 април 1987 г.)

Научно-практическата конференция се проведе по инициатива на Пристанищния партен комитет - Русе в изпълнение решенията на Декемврийския пленум на ЦК на БКП, словото на др. Т. Яивков пред пленума на ОК на БКП - Русе /м. декември 1986 г./ и в светлината на предстоящите задачи, произтичащи от пленума на ОК на БКП - Русе "За приложение на новия териториален подход за постигане ускорено развитие на водещите промишлено-технологични комплекси и направления в Русе и Русенски окръг през IX петилетка и до 2000 година.

Конференцията отбелязва, че основните предпоставки и насоки в достигането на качествено нов растеж в транспорта на окръга, свързани с превръщане на транспортен възел Русе в център за комбинирани транспортни технологии, са следните:

- използване географското положение на България за развитие на транзитните превози на товари по река Дунав за и от Централна и Западна Европа за и от Близкия, Средния и Далечния Изток;

- изграждането на комбиниран терминал в Пристанище Русе като фактор за усъвършенстване на претоварните процеси;

- обновяване материално-техническата база на нова технологична основа на всички видове транспорт, участващи в транзитните и комбинирани превози /речен, морски, автомобилен и ж. п. транспорт/;

- внедряване на съвременни форми за управление на транспортния процес, координация на дейността на транспортните и спедиторските организации, включително и чрез кибернетична система за управление на комбинираните превози в транспортен възел Русе.

В работата на конференцията взеха участие: ръководители от Министерството на транспорта, ОК на БКП, ОбК на БКП и ОНС - Русе, ССО "Воден транспорт", ръководни специалисти от транспортни, внешне-търговски и проектни организации, научни работници и специалисти в областта на водния транспорт.

В резултат на изнесените доклади и станалите разговори, участниците в конференцията приеха следните

ПРЕПОРЪКИ:

1. Да се подготви проект и предложи на съответните компетентни органи "Координационна програма за комплексно изграждане на транспортен възел Русе като център на комбинирани транспортни технологии".

Срок: 30 юни 1987 г.

Отг: ИК на ОНС - Русе

ССО "Воден транспорт"

2. Да се предложи на ССО "Воден транспорт" и ССО "Транспортно строителство" възлагането на проектните разработки и изграждането на комбиниран терминал в Пристанище "Русе-Изток". Да се актуализира генералния план на Пристанище "Русе-Изток" в съответствие с измененията в генплана на град Русе.

Срок: 30 юни 1987 г.

Отг.: ИК - Русе и ИВТ

3. Да се предложи на Министерството на транспорта и самоуправляващите стопански транспортни организации да се актуализират програмите им за перспективно развитие на материално-техническата база на речния флот, автомобилния и ж.п. транспорт в часта,

свързана с новите транспортни технологии и привличане транзитни товари за превоз по река Дунав /за IX петилетка и до 2000 год./

Срок: 30 юни 1987 г.

Отг.: ИК на ОНС - Русе, ССО "МАТ",
ССО "Воден транспорт",
ССО "БДМ".

4. Дасе направи предложение пред компетентните органи за разрешаване обособяването на свободна митническа зона в Пристанище "Русе-Изток". Да се подготви проект за сдружение на заинтересованите стопански организации, като организационна основа за дейността.

Срок: 30 юни 1987 г.

Отг.: ИК на ОНС-Русе, ПК-Русе

5. Да се предложи изготвянето на съвместна програма за усъвършенствувана управлението на комбинирани превози в транспортен възел Русе чрез използване на кибернетична система /с участието на транспортните, опедиторските и външно-търговски организации/.

Срок: 30 юни 1987 г.

Отг.: ЦТКТ - София

6. Да се проучат възможностите за създаване на съвместни оперативни органи за осъществяване и управление на комбинирани превози между дунавските пристанища на НРБ, ЧССР, СССР и други.

Срок: 31 март 1988 г.

Отг.: ДСП "Деспред" и Параходство
БРП

7. С цел преодоляване на ведомствените и териториални интереси да се предложи създаването на нови тарифни и други условия за привличане на допълнителни количества вносни, износни и транзитни товари.

Срок: 30 юни 1988 г.
Отг.: ДСП "Деспред"

8. Да се разработят решения и предложат нови форми на организация за усъвършенствуване на комплексното обслужване на корабите в ШГ-Гусе, като приоритетно се внедрят ефективни технологии за обработка на контейнери и Ро-Ро единици, усъвършенствуване на маневрената дейност и стийфсдоринга.

Срок: 30 юни 1989 г.

Отг.: ССО "Боден транспорт", ИЕТ,

ШГ - Гусе, ИРГ.

9. Препоръчва на организационния комитет да издаде материалите на конференцията.

РЕДАКТОРИ: А.ЗЛАТАНОВ, Л.ЦАНЕВ, П.ПАЧЕВ

ТИРАЖ 200

1987 година









