



**НОВ БЪЛГАРСКИ
УНИВЕРСИТЕТ**

КУРСОВА РАБОТА

по Организация на транспорта
на тема:

Развитие на водния транспорт по Средиземноморието

Изготвил:

Проверил:

2014

УВОД

През последните няколко години все по-широко се признава, че моретата, които заобикалят Европа предлагат значителни възможности за развитие и потенциалните рискове за териториите. Морето дава ресурси, които могат да бъдат използвани като основа за териториално развитие; то дава възможност за поток от стоки, услуги и хора, свързващ различни части на Европа и съдействащ за по-широката глобална общност; както е и важен актив за околната среда, който се нуждае от внимателно управление не само, защото здравето на морето е от решаващо значение за борбата с изменението на климата. Въпреки това, различните заинтересовани страни имат различни приоритети от гледна точка на това кои употреби и приоритетите трябва да имат привилегия в различни области на морската среда.

В настоящата разработка основната цел е да анализираме Средиземноморския транспорт – фериботен и круизен – от гл.т. на развитието на туристическата индустрия в региона. Като за целта ще използвам доклади и отчети на Европейската Комисия и други браншови организации в Европа.

Средиземно море е основната туристическа дестинация в света. Всяка година милиони хората се стичат към средиземноморските брегове, като техният брой вероятно ще достигне между 235 и 355 милиона души годишно до 2025г.

През 2010 г. туристическата индустрия в Средиземноморските страни формира пряко и непряко 10.9% от БВП на средногодишна база, което потвърждава ключово икономическо значение на индустрията. Пряката и непряка заетост в туризма, включително работни места индиректно създадено от индустрията, значително допринася за цялостната заетост в Средиземноморието (13.58% от всички през 2010г.). Въпреки това, ръстът на заетостта в туризма е по-бавен от нарастването на международните туристически пристигания.

Капиталовите инвестиции, особено в областта на транспорта ще се отразят на бъдещето на туризма в региона. Нивото на инвестициите, например, се отразява в броя на легловата база на хотелите. Всички Средиземноморски страни инициират амбициозни програми за развитие след 1995г.; и правителствените разходи в туризъм нарастват четирикратно в периода между 1990 и 2010 година. Въпреки това, нивото на капиталови инвестиции се налага да се увеличи още повече, за да се осигури конкурентоспособно и устойчиво развитие на този сектор.

1. Обща характеристика на развитието на транспорта в Средиземноморския регион.

Като транзитна зона между Европа и Азия, през последните 15 години Средиземноморието е обект на интензивен поток от стоки, който е съпроводен с комбинация от последици като демографския натиск, икономически растеж и либерализация на търговията. В отговор на раста на обемна на дълги разстояния, големината на корабите значително се увеличава, което кара страните да изградят подходяща пристанищна инфраструктура.

Интензитетът на движение в средиземноморието обхваща 30% от общия световен морски трафик, с повече от 200 000 кораби с дължина над 100 тона, които преминават през морето на годишна база. Общият обем на обработваните товари в средиземноморските пристанища е показано на Схема 1, което е признак за голям брой пристанища обработващи относително малък тонаж (1-25000000 тона), с много по-малък брой пристанища работещи с между 25 и 100 милиона тона.

По-голямата част от трафика в Средиземноморието е преминаващ, тъй като само 25% от азиатския трафик, произтичащ от глобализацията, навлиза в Европа през средиземноморските пристанища след преминаване през Суецкия канал, докато 75% от товарния продължава през Гибралтар до пристанищата в Северна Европа. Повечето от най-големите Средиземноморските пристанища са обект на пренасочване на товарите, особено Алхерис (93% през 2010г., Испания), Джиао Тауро (80,4 % през 2004г., Италия) , Марсакслор (95 % през 2008г., Малта), а също така от по-скоро и Валенсия (51% през 2010г., Испания).

Въпреки, че е налице липса на данни и показатели, проучванията показват, че индивидуалната мобилност бързо се увеличава на регионално, особено чрез въздушен транспорт относно международни пътувания, пътния транспорт в страната както и при морският транспорт се наблюдава значителен ръст за международният превоз на товари.

Твърди се, че е има 50 % ръст на морския транспорт между 1997г. и 2010г., 6% при превоза на петрол, 7.8 % за транспорт на ВПГ и 10% за превоза на контейнери (поради развитието на търговията с Азия) и 5% за Ro-Ro¹.

¹ Grosso, M. et al. 2009