

УКРАИНО-БЪЛГАРСКИ ТЪРГОВСКИ ВРЪЗКИ ПО
РЕКА ДУНАВ
(1944 – 1980 г.)

Андрей Картелян

Река Дунав, най-голямата водна артерия на европейския континент, играе важна роля в укрепването на икономическите връзки на България с крайдунавските страни – в това число и Украйна. Съществена роля в тези икономически връзки играят параходствата Българско речно плаване (БРП) – Русе и Советское Дунайское параходство (СДП) – Измаил, тъй като те са основни превозвачи на вносно-износните стоки между двете страни.

Икономическите връзки по река Дунав между Народна Република България и Украинската съветска социалистическа република в периода 1945 – 1980 г. трябва да се разглеждат като неделима част от съветско-българските икономически връзки. Защо тогава изобщо да се говори за украино-български, а не за съветско-български икономически връзки по река Дунав? Защото основните артикули на съветския износ по Дунава, а това са преди всичко въглища и метали, идват от Украйна, както и основните съветски пристанища на река Измаил и Рени са на територията на Украинската ССР.

Темата за съветско-българските, респективно за украино-българските икономически връзки по Дунава, никога не е била разглеждана отделно, а като част от икономическите връзки между УССР и НРБ. Повечето украински изследвачи като П. С. Сохан, В. В. Павленко, Д. В. Степовик и др., разглеждат преди всичко научните, културните и промишлените връзки между Украйна и България. Българските изследвачи Гр. Пописков, З. Златев, Цв. Божков, А. Наков и др. разглеждат преди всичко помощта на СССР при възстановяване на българското стопанство след войната и по-

мощта в индустриализацията на България. Връзките по Дунава отново остават на заден план. Донякъде тази тематика докосва В. Дойков в своите изследвания за Дунава¹.

Тъй като развитието на икономическите връзки по река Дунав пряко се отразява върху развитието и взаимодействието на СПД – Измаил и БРП – Русе, периодизацията на темата ще бъде свързана с развитието на взаимовръзките на двете параходства. Така първият етап от украино-българските връзки по Дунава обхваща периода 1944 – 1949 г. – годините, през които се създава Съветското дунавско параходство и се възстановява Българското речно плаване, започват първите контакти между двете параходства, свързани с превоза на стоките за двете страни, постепенно се увеличава стокообменът по Дунава и се стига до създаване на СИВ като стимулатор и координатор на икономиките на социалистическите страни и на Дунавската комисия като координатор на режима за корабоплаване по реката.

Вторият етап обхваща 1950 – 1955 г. През тези години продължава развитието на водния транспорт и икономическите връзки, като се стига до Братиславските съглашения (1955) – унификация на договорните условия за превоза на външнотърговските стоки по Дунава и условия за сътрудничество на дунавските параходства на социалистическите страни (освен Югославия).

Третият етап включва 1956 – 1968 – годините на все по-задълбочено сътрудничество между двете страни.

Четвъртият етап обхваща годините от 1969 до началото на 80-те години – периода, през който интеграцията на двете икономики намира своето отражение и във връзките по Дунава.

* * *

През първия етап, когато и двете страни участват в последната фаза на Втората световна война, икономическите връзки са насочени преди всичко за задоволяване на първостепенни нужди и липсващи стоки. По заповед на народния комисар на морския флот на СССР от 14 октомври 1944 г. в гр. Измаил е било създадено Дунавско държавно морско параходство (от 1945 г. наричано Съветско Дунавско държавно параходство (СДГП), основната задача

на което била организацията на превоз по Дунава и между пристанищата на Дунава и Черно море на народностопански стоки. Параходството започва да работи с три товарни и пет пътнически самоходни кораба, 18 влекача, 110 шлепа и 4 моторни кораба, като персоналът наброявал 553 души².

Към 9 септември 1944 г. параходство Българско речно плаване – Русе, разполага общо с 16 плавателни съда, както следва: два първокласни моторни товаро-пътнически кораба с 2000 пътнически места и 140 тона товар общо, три второкласни кораба с 1200 пътнически места и 60 тона товар, три влекача с обща мощност 3000 к. с.; 8 шлепа с товароподемност от 5 147 тона общо³.

В периода 1944 – 1945 г. от Измаил до Русе, Лом, Силистра се превозват военни товари и техника, войници, а също и зърно. Така към 3 ноември 1944 г. са превозени 40 хиляди тона военни товари, от които 13 885 тона пшеница, а към 2 януари 1945 г. в Русе са докарани 4,9 хиляди тона суров петрол за нуждите на Трети украински фронт и са превозени 6,3 хиляди тона стопански товари за бункеровката на флота⁴. Връзките по Дунав са намалени поради това, че все още има бойни действия, че фарватерът на реката е миниран или задръстен от потопени кораби и взривени мостове.

За да се осъществява търговско корабоплаване по една река, трябва да се осигурят подходящи навигационни търговски условия, да има пристанища и подходи към тях. За това още тогава въпросът за търговско-правните отношения излиза на дневен ред. За такова начало на икономическите връзки по Дунав между България и Украйна (респективно СССР) може да се смята подписаната на 14 март 1945 г. в Москва едногодишна търговска спогодба между СССР и България⁵. Тази спогодба отваря вратата на българската външна търговия, тъй като останалите държави от антихитлеристката коалиция не бързат да подновяват своите търговски връзки с България.

Според спогодбата съветското правителство осигурява плавателни съдове за превозване на стоките, доставени от СССР за България, като стойността на транспортните услуги се смята за част от съветските доставки. Спогодбата подчертава, че правителствата на двете страни гледат на нея като на първи етап в развитие-

то на икономическите отношения между двете страни и в бъдеще ще разработят програма за по-пълно сътрудничество в областта на стопанството. А това значи, че и взаимодействието по Дунава ще се развива с пълна сила. Наистина по това време в пристанище Русе са доставени за нуждите на българския търговски флот 1600 тона газолин, 300 тона мазут, 100 тона бензин, 24 тона нефт, различни смазочни масла. За задоволяване на индустриалните нужди и възстановяване на обществените сгради в София в пристанище Свищов са доставени 250 502 кг дървен материал и 252 635 кг различни метални изделия⁶.

Спогодбите за стокообмен между СССР и България за 1946 г. и 1947 г. съдържат специфични приложения за предоставяне на съветските плавателни съдове за превоз на стоките.

През 1948 г. се открояват няколко факта, които допълнително стимулират връзките по Дунава. Така в Москва на 1 април 1948 г. е сключен договор за търговия и корабоплаване между българския министър на търговията и министъра на външната търговия на СССР А. Микоян. За пръв път според протокола се включват в превоз на стоки от СССР за България и българските морски и речни плавателни съдове⁷. Стимулиращо действие оказва и изработването на Дунавската конвенция през август 1948 г. в Белград с участието на всички дунавски държави (в това число и на УССР, но без Германия). Тази конвенция регулира корабоплаването по реката при зачитането на правата на крайдунавските държави. На 11 ноември 1949 г. започва своята дейност Дунавската комисия. Основна цел на тази комисия е наблюдението за изпълнение на Конвенцията и решаването на възникналите проблеми. С това, може да се каже, приключва първият етап от взаимодействието между УССР (респективно СССР) и НРБ по Дунава.

Първата половина на 50-те години – вторият етап – се характеризира с обмяна на производствен опит и изпращане на специалисти. Наред с все по-големия обем на стокообмена за развитието на икономическите връзки по Дунав допринася и използването на постиженията и рационализаторските предложения на моряците от СДГП – Измаил. Така през 1950 г. в пристанище Рени българската делегация се запознава с начинанието на механика Бурла-

ков – беззаводски ремонт на корабите. По такъв начин се постига по-добра експлоатация на флота – удължава се времето за рационално използване на корабите, намаляват се средствата за текущ ремонт⁸. Голям интерес са предизвикали и други рационализации. През 1951 г. голям брой кораби-влекачи на СДГП са започнали да използват скоростни рейсове в съчетание с почасов работен график. Това дава икономия от 11 283 корабочаса⁹. Но най-голям интерес през този етап предизвика съобщението за използване на моряците от СДГП на новаторския метод тласкане на шлепове, който е по-ефективен от практикувания дотогава класически метод на влачене, използван от останалите дунавски параходства (в това число и БРП – Русе). Началото на използване на този метод е положено през 1953 г. от екипажа на влекача ”Иркутск”. Отбелязано е, че този метод дава големи предимства: увеличаване скоростта на движението с около 25 % поради намалена съпротива на тласкания състав, по-голямо натоварване на тонокилометрите, възможност за икономии на гориво и масла¹⁰. След опита на ”Иркутск” този способ започва масово да се използва и при останалите кораби на измаилското параходство. В България пробно този метод започва да прилага екипажът на влекача ”Русе”. Помощ в това начинание, както и внедряването на почасовия график, екипажът на ”Русе” получава от съветски моряци на ”Красноводск”¹¹. Такова взаимодействие между двете параходства също стимулира икономическите връзки по Дунав посредством икономии на дизелово гориво, машинни масла, средства за ремонт, а също и намаляване на непроизводителното чакане на корабите в пристанищата.

Още през 1953 г. става въпрос за общи условия за сътрудничество при превоз на външнотърговски стоки по реката между петте крайдунавски държави, сред които СССР (респ. УССР) и НРБ. Унификация на тези условия е постигната на 26 септември 1955 г. в гр. Братислава чрез съглашения.

Следващият етап дава възможност да се види развитието на украинно-българските връзки в епохата на започналата се интеграция и координация на икономиките на двете страни в рамките на СИВ. Като косвен факт на интеграционния процес се явяват фак-

тите на социалистическото съревнование на екипажите на корабите, колективите на съдоремонтните заводи и пристанищата.

В началото на март 1957 г. младежката организация при русенската корабостроителница обяви съревнование на комсомолската организация на съдоремонтния завод в гр. Измаил, като в хода на съревнованието и двете организации са си правили взаимни посещения с обмяна на опит. През май с. г. пристанищата Измаил и Рени са били посетени от ръководството на Българско речно плаване – Русе, и голяма група моряци и пристанищни работници. Тази делегация била детайлно запозната с организацията на механизацията на пристанищните служби. В Измаил българските моряци-речнофлотци били запознати и с дейността на съдоремонтния завод, а ръководството на делегацията обсъжда с ръководството на СДГП редица въпроси, свързани с разширяването на превозите на народностопанските товари¹².

Сътрудничеството на екипажите на влекачите “Капитан Антипов” и “Днепър” от измаилското параходство и “Русе”, “Христо Ботев” и “Лом” от русенското параходство още от началото на 50-те години дава възможност всяка година да се обменя производствен опит, да се сравняват резултатите от планираните задания между екипажите, по такъв начин се стимулира производителността на труда и се увеличава рентабилността. Пример за това е обръщението на екипажа на влекача “Лом” към екипажа на “Днепър” и “Онега” от СДГП. В това обръщение се обещава през 1960 г. да се увеличат корабоприходите на 101 %, рейсовите заповеди на 105 %, да се увеличи максимално числото на провлачените тонокилометри¹³.

60-те години показват още по-голямо взаимодействие между СДГП и БРП. Ролята на Дунав, особено за България, като вносно-износен път нараства (виж прил. № 1). Така през 1964 г. от общия внос и износ на България по воден път са преминали 69,6 %, от които по Дунав 22,5 %, а през 1965 г. от общо 76,8 % по реката са минали 26,6 %¹⁴. От България за украинските пристанища Измаил и Рени пътуват най-различни пресни и консервирани плодове и зеленчуци, селскостопански машини, ел. телфери, изолатори и др. Украинската ССР осигурява на България почти 100 % от съветските

доставки на каменни въглища и чугун, 2/5 от кокса, 3/5 от желязната руда, около половината от проката на черни метали и др.¹⁵ За характера на стокообмена говори и цитатът от украинския вестник “Дунайский водник” от 1 декември 1956 г.: “ ... българският самоходен кораб “Шипка” докара за трудещите се на Украйна зеленчукови консерви, всякакви плодови компоти, мармалад. В Ренийското пристанище той ще бъде натоварен с метал за металургичната промишленост на България.”

През пристанище Русе, а то поема около 35 % от българския внос по Дунав, минават въглища за Габрово и за ТЕЦ “Русе”, кокс за девненските заводи, а също фосфати, дървен материал, различни метали, селскостопански машини и леки коли. За по-бърза обработка на товарите е въведена международна палетизация с обменен фонд на палети между пристанищата Русе, Измаил и Рени¹⁶. През пристанище Свищов (1965 г.) минават 22 % от товарите на българските дунавски пристанища. Основен дял във вноския баланс през втората половина на 60-те години заемат рудите, металите и металните изделия, каменните въглища и коксът – тези стоки са предимно от УССР и Югославия. В износа най-голям дял има баритният концентрат, следван от преработени плодове и зеленчуци¹⁷.

След откриване на редовна пътническа линия Русе – Измаил през 1966 г. голям интерес предизвиква в БРП опитът на СДП (през 1965 г. СДГП е било преименувано в СДП) за международни екскурзии до Виена с първокласни пътнически кораби “Дунай” и “Амур”. БРП използва опита на измаилското параходство и при експлоатация на вътрешни пътнически линии. Така през 1962 експериментално, а след това редовно русенското параходство започва да използва по вътрешните си линии пътнически кораби на подводни криле тип “Ракета” и тип “Метеор-1”.

За задоволяване на нуждите от превози от украинските пристанища през 1965 г. русенският корабостроителен завод “Иван Димитров” започва строеж на серия съдове, предназначени за открит превоз на бройни и други товари тип въглевоз 915001 товароподемност 1500 тона с възможност да бъдат тласкани и влачени¹⁸. По-късно, през 1967 г., е създадена постоянна българо-съветска

група за икономическо и научно-техническо сътрудничество в областта на корабостроенето¹⁹.

Този етап на икономическо взаимодействие може да се смята за приключен с провеждането на юбилейната сесия на Дунавската комисия през март 1968 г.

Най-голямата интеграция в икономическите връзки по Дунава се постига чрез етапа, на който се създава съвместно дружество за превоз на външнотърговски стоки. На този етап (от 1969 до началото на 80-те години) СДП – Измаил и БРП – Русе са едни от най-модерните и координирани параходства на Дунава (виж прил. №2), а Украинската ССР и България са притежателки на пристанища с най-големи товарообороты на реката – Рени и Измаил (Украинска ССР) и Русе (НРБ).

Така през 1975 г. СДП превозва общо 16 256 000 тона, а БРП превозва общо 11 582 000 тона товари, като българските дунавски параходства обработват 20 380 000 тона²⁰.

Структуроопределящи товари във вноса на НРБ от Украинската ССР са въглищата, коксът, рудите, металите и стоманените блокове, машините и съоръженията, леките коли, дървеният материал, апатитът и фосфорът, хартията и целулозата, асфалтът, суровата захар и меласата. Износът е представен от калцинираната сода, карбонидата, силитрата и натриевия сулфат, авто- и мотокарите, селскостопанските машини, консервите и пресните плодове и зеленчуци, цимента и мрамора, комплектуващите съоръжения, различните вина и нектари, текстила, цигарите и тютюна²¹ (виж прил. №3).

Поради интензивния стокообмен (виж прил. №4) и желанието на двете страни да използват максимално водния транспорт, през 1975 г. от Министерството на транспорта на НРБ и Министерството на морския флот на СССР (към министерството се числи и СДП – Измаил) била подписана “Програма за задълбочаване и разширяване на интеграцията в областта на водния транспорт за периода 1976 – 1980г.” Тази програма предвиждаше разработване на технически мероприятия за подобряване на пропускателните и преработвателните способности на пристанищата и подходите към тях, внедряване на прогресивни технологии и превоза по воден път, създаване на съвместни предприятия и др.²²

Като един от резултатите на програмата през април 1976 г. започва да функционира съвместна линия за товарни превози в контейнери между дунавските пристанища УССР и България. На 16 декември 1976 г. между Министерството на транспорта на НРБ и Министерството на морския флот на СССР било подписано съглашение за създаване на съветско-българско дружество “Дунай-транс”²³. Създаденото дружество стана реален показател за развитието на интеграционния процес. От началото на неговата дейност всички товари между българските и съветските (респ. украинските) пристанища се превозват със зададена за целта тяга на двете параходства по съвместен координиран график, като всяко параходство извършва работа, пропорционална на превозените за своята страна товари. По такъв начин се постига определено движение и обработка на тягата и тонажа на корабите. Интересното в случая е, че координацията се постига посредством смесените състави – тези, които наброяват поне един несамоходен шлеп и от двете параходства или шлеповете са от едното, а тласкачите или влекачите са от другото параходство.

За развитието на интеграцията говори и традиционният вече фактор на социалистическото съревнование, който през 1976 г. от междукорабни съревнования прерасна в състезание между двете параходства. Всичко това води до нов протокол, подписан в София на 26 юли 1982 г. от Министерството на транспорта на НРБ В. Цанков и началника на Главно управление на речния флот при Министерския съвет на УССР Николай Славов. Основна цел на протокола е увеличаване на превозите на стоки между двете страни с още по-интензивно използване на река Дунав²⁴.

Всички гореспоменати документи свидетелстват за големия интерес към взаимодействието по Дунав, а създаването на “Дунай-транс” става реализация на една от най-важните цели в интеграционния процес в икономическите връзки по реката между УССР (респ. СССР) и НРБ. Взаимодействието между двете параходства преминава етапите от обикновеното разбирателство до съгласуването и координацията на плановете и действията. То се превръща в основен фактор на украинско-българските икономически връзки по Дунав.

БЕЛЕЖКИ

¹ **Сохан, П. С.** Очерци по история на украино-българските връзки. София, 1979; **Павленко, В. В.** Участъе УРСР у радянсько-българскому співробітництві. Киев, 1985; **Степовик, Д. В.** Українсько-българські мистецькі зв'язки. Киев, 1975; **Пописаков, Гр.** Економическіе отношенія между НРБ и СССР. Москва, 1970; **Златев, Зл.** Българо-съветски икономически отношенія (1944 – 1958). София, 1986; **Божков, Цв.** Икономическата интеграція на България със СССР. София, 1973; **Наков, Ан.** Българо-съветски отношенія (1944 – 1948). София, 1978; **Дойков, В.** Български трицвет по Дунав. Варна, 1985; Дунав и Дунавският воден път. София, 1980.

² Филиал гос. Архива Одесской области г. Измаила (ФГАОО), фонд Р-751 опись I, дело 5, лист 47.

³ **Минчев, Св.** 25 години Българско речно плаване. Варна, 1960, с. 51.

⁴ ФГАОО ф. Р-751 оп. 2 д. 5 л. 13 и л. 63–65.

⁵ **Златев, Зл.** Българо-съветски ..., с. 27.

⁶ Пак там, с. 40–42.

⁷ Пак там, с. 62–65.

⁸ “Дунаец” от 19 март 1967.

⁹ Советское Дунайское пароходство (1944 – 1969). Одеса, 1970, с. 64.

¹⁰ “Дунайский водник” от 2 юли 1953.

¹¹ “Дунайский водник” от 1 януари 1955.

¹² “Советское Дунайское ...” с. 106–107.

¹³ ФГАОО, ф. Р- 2030, оп. I, д. 294, л. 9.

¹⁴ Корабостроене, корабоплаване, № 11, 1965 г., с. 1

¹⁵ **Сохан, П. С.** Очерци ..., с. 235.

¹⁶ “Корабостроене ...” № 9–10, 1969 г.

¹⁷ “Корабостроене ...” № 12, 1971 г.

¹⁸ **Дойков, В.** Български трицвет ..., с. 59.

¹⁹ “Корабостроене ...” № 9, 1977 г., с. 2.

²⁰ **Дойков, В.** Дунав и ..., с. 268 и с. 224.

²¹ “Корабостроене ...”, № 9, 1979 г., с. 28

²² “Корабостроене ...”, № 5, 1979 с. 5–6.

²³ ФГАОО, ф. Р- 2030, оп. I, д. 693, л. 12–15.

²⁴ “Работническо дело” от 27 юли 1982 г.

Приложения

Приложение 1. Превозени товари и извършена работа от БРП

Години	Изминат път хил. км		Превозени товари хил. тонове		Извършена работа мил. т. км	
	Общо	Международ.	Общо	Международ.	Общо	Международ.
1956	908	838	991	671	395	362
1960	1475	1285	1556	1128	615	577
1965	2241	2131	2316	2140	1062	1039
1970	4008	3966	3692	3602	1832	1822

Приложение 3. Участие на речния транспорт във вноса и износа на НРБ, хиляди тона

Години	Износ		Внос	
	Общо	С речен транспорт	Общо	С речен транспорт
1965	3 886	449	12 342	2786
1970	5 895	616	20 451	4411
1975	7 690	1006	31 956	5688
1980	12 986	951	37 884	4774

Приложение 2. Състав и динамика на ръста на СДП и БРП

Параход- ства	Години	Влекачи и тласкачи		Самоходни кораби			Несамоходни			Общо		
		Коли- чество	Мощност хиляди кЛВ	Коли- чество	Мощност хиляди кЛВ	Товаро- подем- ност хил. т	Коли- чество	Товаро- подем- ност хил. т	Коли- чество	Мощност хиляди кЛВ	Товаро- подем- ност хил. т	
												Коли- чество
СДП	1962	54	36,1	25	24,8	18,2	357	368,3	436	60,9	386,5	
	1970	80	102,2	45	54,4	115,4	516	649,5	641	156,6	764,9	
	1980	78	113,4	70	139,7	258,9	505	673,4	653	273,1	932,3	
	1962	16	7,0	2	0,3	0,5	82	68,3	100	7,3	68,8	
	1970	40	19,7	-	-	-	225	227,5	265	19,7	227,5	
	1980							323,9				323,9

Приложение 4. Превозни товари хиляди тонове

Параходства	1962	1970	1980
СДП			
Общо	4 040	10 337	14 177
Международно	1 797	5 626	6 699
БРП			
Общо	2 335	8 352	13 316
Международно	1 286	3 602	4 927