

Мартин Дойков / Martin Doikov

## ТЕНДЕНЦИИ В РАЗВИТИЕТО НА БЪЛГАРСКОТО ДУНАВСКО КОРАБОПЛАВАНЕ

### *Trends of Development of the Bulgarian Danube Shipping*

**Summary:** *The significance of the Danube River was evaluated in ancient times. Today it is very important as an internal waterway for Europe. However, it is not used effectively by the Bulgarian business. Bulgarian river ports are losing their cargo and their turnover is decreasing. The article tries to find what are the trends of the development of these ports, and what are the reasons for them. It discusses the problems of the Bulgarian Danube shipping and its place in the European transport system.*

**Key words:** *Danube river shipping, turnover, ports, economics, concessions, TEN-T.*

Значението на река Дунав е било оценено още в древността, когато по тази естествена граница са били разполагани отбранителни съоръжения, а водите са служили за транспорт. Днес ролята ѝ като граница намалява, но транспортното ѝ значение значително нараства в ерата на постиндустриалното общество, стремящо се към по-евтин и екологичен превоз. По реката има 37 основни пристанища, като от тях България притежава 8, Румъния – 7, Сърбия – 5, Унгария – 5, Украйна – 3, Германия – 3, Словакия – 2, Австрия – 2, Хърватия – 1, Молдова – 1. От данните става ясно, че България разполага с най-много дунавски пристанища, но по товарооборота те изостават. Това добре описва ситуацията на непълноценно използване на реката, която обединява Европа и провокира множество въпроси, основният от които е защо подобен огромен ресурс остава безинтересен за бизнес средите в страната ни.

Българските дунавски пристанища спадат към два пристанищни комплекса – Русенски, включващ Русе-Изток, Русе-Запад, Свищов, Сомовит, Тутракан и Силистра, и Ломски комплекс, включващ Лом, Видин и Оряхово. Историческото им развитие е обвързано с икономиката на страната и отрасловата териториална специализация, както и с различните политически влияния. В периода 1890–1905 г. една трета от българския внос се извършва чрез пристанище Русе, което се налага още през първата половина на XIX век като проводник на австрийските интереси в Османската империя [1]. Това се случва при една различна геополитическа ситуация на Балканите и изобщо в Европа.

Развитието на българските пристанища след Втората световна война е продиктувано от стопанския подем на страната. Необходимостта от суровини

за енергетиката, металургията, химическата промишленост, свързани с мащабните планове за развитие на индустрията, води до естествено разрастване на главните пристанища. Постепенно нараства товарооборотът и през 1985 г. той достига най-високите си стойности. През периода 1970–90 г. пристанищата в Русе, Лом и Свищов имат товарооборот над 1 млн. т, но впоследствие те губят позиции. През следващите години в световен мащаб се извършва реструктуриране на транспортната дейност, следваща последните тенденции и изискванията на бизнеса. В България подобна модернизация не е извършена и портовете изгубват конкурентоспособността си. Плановата икономика и зависимостта от търговията, извършвана със СССР (сигурните пазари, липсата на конкуренция и следователно на изисквания към транспортната дейност), обвързват развитието на българските пристанища със стабилността на политическата система. Това залага много “подводни камъни” за времената, когато те ще попаднат в условията на пазарна икономика. Докато в по-големите световни пристанища контейнерните превози съставят повече от 50% от товарооборота, то процеса на контейнеризация в българските пристанища се бави. Товарооборотът на българските пристанища намалява поради затрудненията в икономиката на страната в годините на прехода от планова към пазарна икономика. Пагубно влияние оказват и военните действия в бивша Югославия, наложеното ѝ ембарго, както и разрушаването на мостовете при Нови Сад през 1999 г., което довежда до временно прекъсване на корабоплаването.

Днес част от проблемите, възпрепятстващи речното ни плаване, са неэффективна организация на товаро-разтоварните дейности, остаряла материално-техническа база, намалена ефективност поради недостиг на необходимата техника, условия подходящи повече за транспортиране на генерални и контейнерни товари. Информационният поток между пристанищата, флота, фирмите клиенти, складовите бази и свободните безмитни зони все още не е достигнал желаното ниво на ефективност. Нормативната уредба също представлява значителен проблем. Честата смяна на митническите тарифи и липсата на гъвкавост говорят за нестабилност и несигурност, които възпрепятстват дългосрочните начинания. Голям проблем представлява и състоянието на флота – стари и амортизирани съдове, изискващи големи разходи за поддръжка, нещадящи природата, с голям разход на гориво, неподходящи за плаване в Горния Дунав. Непълноценно се използва крайбрежния транспорт между българските пристанища, който е подходящ за масови товари. Пътническо каботажно плаване между Видин и Силистра на практика няма. То е прекратено през 1992 г. За международен туризъм се използват 7 пътнически кораба, превозващи предимно западни туристи. Дори се повдигна въпросът за възобновяване на бързоходните пътнически кораби тип “Комета” и “Метеор”.

Препятствия са появяващите се при маловодие прагове около Никопол, Свищов и Силистра, което налага постоянно драгиране. Това може да бъде избегнато чрез изграждане на шлюзове, което струва скъпо и би забавило пътуването.

Флотът трябва да бъде обновен с нови самоходни товарни кораби, гласкачи, шлепове, фериботи, катамарани, лихтери и др., които да са подходящи за плаване по “Европа канал” и да отговарят на екологичните норми. Дълги години управлението на речния ни флот изпитва необходимостта от въвеждане на подходяща географска информационна система, която скоро трябва да бъде готова.

Освен това главните ни речни пристанища използват остарели съоръжения, които в някои западноевропейски държави могат да бъдат видени в музеите. Те все още нямат специализирани контейнерни терминали. Интермодалните превози съществуват само във виртуалното пространство. Възможност за осъществяване на комбинирани превози има между Русе и Варна чрез жп линията, тъй като морското ни пристанище оперира с контейнери на световни компании.

Има необходимост от създаване на кораборемонтен завод, тъй като десетилетия наред речните ни кораби се ремонтират в румънски, сръбски, унгарски и австрийски корабостроителници. Строежът на такъв завод в Тутракан бе предвиден, но пропадна. Корабостроителницата в Русе през последните две години не е изпълнила нито една поръчка, заради проблеми, свързани с мениджмънта и неблагоприятния имидж, който придоби компанията след смяната на собствеността ѝ.

Всички тези обстоятелства, затрудняващи в една или друга степен транспортната дейност, осъществявана от нашите дунавски пристанища, се отразяват и върху намаляването на общия товарооборот от 2007 г. насам (табл. 1 и фиг. 1).

Транспортът е един от най-чувствителните сектори към икономическите кризи, които се отразяват значително върху неговата дейност. Ефективното функциониране на транспортния пазар без регулиращата роля на държавата е невъзможно. Различните средства за регулиране на транспортната дейност чрез стимули и ограничения трябва да бъде насочено към оптимизиране на икономическото състояние и дела на отделните видове транспорт. Разбира се, всичко трябва да се базира на пазарния принцип.

**Табл. 1**

НАТОВАРЕНИ И РАЗТОВАРЕНИ ТОВАРИ В РЕЧНИТЕ ПРИСТАНИЩА ПО НАПРАВЛЕНИЯ В ХИЛ. ТОНА									
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Общо	5270	5947	6622	6351	4830	4524	4230	3894	3831
Внос - разтоварени	3011	3265	3580	3054	2258	1974	1832	1682	1529
Износ - натоварени	384	682	839	934	708	1116	835	805	1112
Крайбрежни	1875	2000	2203	2543	1864	1434	1563	1407	1190

Източник: НСИ



В наши дни развитието на водните пътища се определя от действителните товаропотоци, източниците на енергоносителите и държавите, които участват в транспортната дейност. С настъпването на световната икономическа криза, негативното влияние се наблюдава и при товарооборота на нашите речни и морски пристанища. При тях се забелязва ефектът на скачените съдове. Докато товарооборотът на морските ни пристанища постепенно нараства през последвалите години, то при дунавските съвсем не е така. Те продължават да губят позиции, а причините са разнородни.

Част от товарите се пренасочват от речния към морския транспорт, като според анализатори това се дължи основно на зърнените товари, които през летните месеци заради засушавания и маловодие не могат да бъдат транспортирани по реката. Същото се забелязва и при други видове товари, което е свързано по-скоро с по-голямата конкурентоспособност на чужди пристанища.

Промяната на вида и обемите на транспортните услуги е резултат от реструктурирането на икономиката. Значително намаля производството в големите промишлени предприятия, в които се формираха масови специализирани товари. Над 93% са микропредприятията, което промени структурата на товарните превози [2].

Нефтопреработвателната и химическата промишленост, черната и цветната металургия, строителството постепенно губят позиции, което осезаемо се отразява и върху товарооборота. По данни на Дунавската комисия за 2006 г. в номенклатурата на товарооборота на българските пристанища преобладават твърдото минерално гориво (23,6% от общите товари), необработените и обра-

ботените минерални суровини (21%), метални изделия (10,3%), желязна руда и метали (10,2%). Зърното представлява 4,9% [3]. По данни на комисията през 2010 г. половината от товарите са въглища, петрол и земен газ, кокс и рафинирани петролни продукти, 15% са земеделски продукти и риба, докато металната руда и другите минерални суровини и метали съставляват едва 9,9% [4].

Хранително-вкусовата и леката промишленост също са засегнати от икономическата криза и спада в потреблението. Единствено селското стопанство влияе положително върху превозваните обеми. Това става ясно от данните за увеличение на товарооборота на морските ни пристанища, което се дължи основно на обработените повече от 1 800 000 т зърно [5].

След загубата на голяма част от товарите необходими за работата на „Кремиковци“, зърнопроизводството е значителен фактор при концесионирането на дунавските пристанища в България. Пристанище „Оряхово“ е отдадено на концесия за 25 години с пристанищен оператор „Слънчев дар“ АД, част от „Октопод инвест холдинг“ (която обработва близо 2,5 млн. декара земя в Северна България). Концесията на пристанище „Сомовит“ е спечелена от „Октопод-С“ ООД, част от същия холдинг.

Терминал „Видин-Север“ и фериботният терминал се управляват от паракходство БРП, част от групата „Химимпорт“ (в широкоспектърния бизнес на организацията влиза и зърнопроизводството). БРП печели концесията и на пристанище Никопол, докато същата група става концесионер на пристанището в Лом през 2013 г.

Част от останалите български пристанища също са свързани с обслужването на местния бизнес, което не показва амбиции за по-мощно развитие. Терминал „Видин-Юг“ е отдаден на концесия в края на 2012 г. на ТЕЦ „Свилоса“. Пристанището в Свищов е отдадено на концесия на „Драгажен флот-Истор“ АД, а пристанище „Русе-Запад“ е дадено на концесия на фирми, свързани с печално известна напоследък българска банка.

Отношението на държавата към този вид транспорт много добре проличава в политиката ѝ спрямо пристанищата във Видин и Русе. Въпреки множеството им предимства тя цели да се отърве от управлението им отдавайки ги на концесия, като същевременно счита, че това е напълно достатъчно за тяхното развитие. Частните инвестиции в тези портове не могат да бъдат достатъчни, за да ги издигнат на едно по-високо ниво в транспортната схема на Европа.

В напредналите държави пристанищата са част от цялостната транспортна система и развитието на двете е обвързано. Това фигурира и в пристанищната политика регламентирана от ЕС, като се набляга на осигуряването на връзката между водния и другите видове транспорт. До 2020 г. голямо внимание ще бъде обърнато на свързаността на пристанищата с железопътната и пътната мрежи в страната и развитието на интермодалния транспорт. За включване в трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T) са одобрени интермодалните терминали в София, Пловдив, Варна, Бургас, Русе, Лом, Видин, Драгоман,

Свиленград и Горна Оряховица. Идеята на подобни терминали е осъществяването на връзка между железопътния, автомобилния и водния транспорт.

Заедно с пристанище „Бургас“, „Видин“ и „Русе“ също са включени в проекта за опорна транспортна мрежа на Европа. Това означава, че при изграждането на транспортната система в Европа приоритетно ще бъдат финансирани проекти осигуряващи достъпа до опорните точки. Все пак политиката на ЕС е пари за пристанищата да не се отпускат директно от еврофондовете, а само за пътни и жп проекти. Осигуряват се огромни възможности, но въпросът е те да бъдат използвани. Целта на подобни проекти е оптимално използване на водните пътища, за сметка на автомобилния транспорт.

Важно е и информационното обезпечаване, както и самото ръководене на движението по този международен коридор, което се извършва от различни организации. Акционерно дружество “Рейн – Майн – Дунав” със седалище Мюнхен управлява транспорта в Горен Дунав. Международното сдружение “Интерлихтер” със седалище Галац осигурява комбиниран речно-морски транспорт между дунавските и морските пристанища. Важно място заема Комисията за регулиране на корабоплаването по р. Дунав със седалище Будапеща, основана през 1856 г. В България ръководенето на дунавското корабоплаване дълго време се извършва от Българско речно плаване със седалище Русе до неговото приватизиране. С българския участък от речния път се занимава и Изпълнителната агенция „Проучване и поддържане на река Дунав“.

Увеличаващите се цени на горивата, нарастващата конкуренция и политиката на ЕС в тази сфера скоро ще доведат до ново отношение към комбинираните превози и към речното корабоплаване като цяло и пренасочване на товари от автомобилния транспорт. Но за да не бъдем изненадани, трябва да бъдат предприети всички необходими мерки за модернизирание на речното ни корабоплаване и изваждането му на прилични позиции.

## ЛИТЕРАТУРА

1. **Станев, Ж.** Пристанищата на геополитическата карта на България. – В: Геополитика, 2013, № 4.
2. **Радков, Й.** Стратегическите приоритети за развитие на транспорта при икономически растеж и интеграция в единната транспортна система на Европа. – В: Икономически изследвания, БАН, г. 14, кн. 2, 2005.
3. Статистический ежегодник Дунайской комиссии. Будапешт, 2008.
4. Danube Navigation Statistics for 2011/2012, Danube Commission. (<http://www.danubecommission.org/uploads/doc/STATISTIC/Statistics%202011-2012%20EN.pdf> – 27.01.2015).
5. **Дойков, М.** Българските морски пристанища и развитието им в съвременните условия на пазарна икономика. – В: Сборник с доклади: „30 години катедра География във Великотърновски университет „Св. св. Кирил и Методий“. В. Търново: Ивис, 2014.
6. НСИ ([http://www.nsi.bg/sites/default/files/files/data/timeseries/Transport\\_2.1.5.xls](http://www.nsi.bg/sites/default/files/files/data/timeseries/Transport_2.1.5.xls) -07.02.2015)