

ТЕРИТОРИАЛНА СТРУКТУРА И ТЕНДЕНЦИИ В РАЗВИТИЕТО НА БЪЛГАРСКИЯ ДУНАВСКИ ТРАНСПОРТ

Игнат Пенков, Васил Дойков

На река Дунав с право се гледа като на важна артерия на за-силващата се интеграция между страните — членки на Съвета за икономическа взаимопомощ, и в частност между България и СССР. Водният път обединява и дейността на флотите на осемте дунавски страни: СССР, България, Румъния, Югославия, Унгария, Чехо-словакия, Австрия и ФРГ. Сътрудничеството между дунавските страни в рамките на Дунавската комисия е пример за мирно съвместно съществуване и икономическо сътрудничество между страни с различни обществено-политически системи.

Дунавският воден път е в процес на голямо преустройство. Научно-техническият прогрес и социалистическата икономическа интеграция стимулират изменението му чрез строителството на крупни язовири както за ВЕЦ, така и за напояване и увеличаване на рибното богатство. Водният път се удълбочава и разширява и позволява плаването на по-големи речни, а и на речно-морски кораби. Досега по р. Дунав са изградени 8 хидровъзела, като най-монументалният е при Железни врата. Освен това в строеж са още 4, а е проектирано изграждането на 17. Само на нашия дунавски бряг могат да се построят според едни специалисти 2, а според други 4, дори 6 язовира и водни електроцентрали. Строежът на хидровъзела при Никопол — Турну Мъгуреле ще превърне р. Дунав чак до юго-славската ни граница в още по-удобна водна магистрала и приятен обект за туризъм.

До 1944 г. България бе на последно място по използване на р. Дунав за речен транспорт. През 1924 г. от 15 страни, притежаващи съдове на р. Дунав, България заемаше последното място. Тя отстъпваше и на такива „дунавски страни“ като Великобритания, Франция, Италия, Белгия, Холандия, Гърция, които се ползуваха от статута, третиращ река Дунав като международна река, и поддържаха дунавски флот.

След 1944 г. за кратък срок от време България се утвърди като страна с бързо развиващ се флот както по тонаж, така и по обем на действие. Особени грижи и внимание към Българския речен флот,

към речния транспорт изобщо, бяха отделени след историческия Априлски пленум на ЦК на БКП от 1956 г., когато бе трасиран пътят на страната към бързо икономическо развитие.

Икономиката на социалистическа България е немислима без огромното количество превози на суровини и материали — въглища, кокс, руди, дървен материал, хартия, целулоза, нефт, машини, съоръжения, химикали, автомобили и трактори от СССР, на различни стоки от другите страни — членки на СИВ, в Дунавския басейн, което става посредством евтиния и удобен воден път.

Във все по-цялостното използване на дунавския път между осемте дунавски страни България сравнително бързо се придвижи напред. По тотални превози през 1975 г. тя заема четвърто място след Унгария, СССР, Югославия, като изпреварва Румъния, Чехословакия, Австрия и ФРГ, а по реализирани тонкилометри е трета след СССР, Румъния и Унгария. Това проличава от следните таблици:

Флот на Дунавските страни за 1975 г.

Държава	Тонаж	Мощност в конски сили
СССР	896 338	282 260
РУМЪНИ Я	707 337	120 397
ЮГОСЛАВИЯ	703 694	117 798
УНГАРИЯ	283 725	63 033
БЪЛГАРИЯ	260 453	39 937
ЧЕХОСЛОВАКИЯ	201 254	46 270
АВСТРИЯ	208 850	61 675
ФРГ	89 112	34 601

Нарастване на флота на дунавските страни
(брой на съдовете)

Държава	1962 г.	1975 г.
РУМЪНИ Я	353	1269
ЮГОСЛАВИЯ	1188	1228
СССР	436	686
УНГАРИЯ	429	476
БЪЛГАРИЯ	100	257
ЧЕХОСЛОВАКИЯ	167	225
АВСТРИЯ	298	217
ФРГ	171	129

Понастоящем по р. Дунав пътуват кораби на 25 държави, като навигацията продължава средно 344 дни. През последните 25 години

общият оборот на пристанищата по р. Дунав се е увеличил 7 пъти и през 1976 г. е достигнал 127 млн. т. Най-голям дял се пада на съветското пристанище Рени, което има 13,4 млн. т стокооборот.

Между 34-те големи речни пристанища по р. Дунав с тотален товарооборот (внос, износ и каботаж), отразен в Статистически ежегодник на Дунавската комисия в Будапеща от 1976 г. (последни публикувани данни), 21 пристанища имат товарооборот над 1 млн. т. На първо и второ място са съветските пристанища Рени с 13 419 600 т и Измаил с 9 558 100 т, на трето е Будапеща със 7 060 900, на четвърто Белград с 5 117 000, на пето Линц с 4 934 300, на шесто Братислава с 4 871 000 и на седмо място Русе с 4 606 000 т. През последните десет години Русе заема от трето до седмо място. Галац е на осмо място, Комарно на девето, Лом на десето с 3 264 000 т. Следват Дунауйварош, Регенсбург, Свищов (с 2 008 000 т — тринадесето място), Виена, Нови сад, Мохач — Бая, Бръила и Джурджу (Гюргево). Видин е на 19-о място с 1 144 000 т. След Алмашфизьоте — Съон на 21-во място е Силистра (1 001 000 т товарооборот).

В сравнение с 1962 г., когато дунавският флот на България е имал товароподемност 68 822 т, през 1975 г. той вече е нараснал над три и половина пъти.

Модернизираният речен флот на параходство „Българско речно плаване“ със седалище Русе само за един ден на 1977 г. превозва толкова товари, колкото са били превозени през цялата навигационна 1945 г.

Относителното изменение на товарооборота в големите наши пристанища се вижда от следната таблица:

Товарооборот на българските дунавски пристанища

Пристанище	Товарооборот за 1975 г. в (тонове)	Изменение спрямо 1974 г. (%)
1. Пристанищен комплекс Русе		
СИЛИСТРА	1 001 000	120,9
ТУТРАКАН	28 000	121,7
РУСЕ	4 606 000	103,8
СВИЩОВ	2 008 000	98,2
СОМОВИТ	631 000	95,9
2. Пристанищен комплекс Лом		
ОРЯХОВО	195 000	81,3
ЛОМ	3 264 000	97,2
ВИДИН	1 144 000	120,4

Концентрацията и специализацията, модернизацията и реконструкцията, както и мултипликативният подход намират прило-

жение и в областта на българското дунавско корабоплаване. Според класификацията на Дунавската комисия основни пристанища на р. Дунав са ония, които имат определен товарооборот, портални кракове и други механични средства. Според това определение България е на първо място с 8 пристанища — Силистра, Тутракан, Русе, Свищов, Сомовит, Оряхово, Лом и Видин. СССР има три основни пристанища на р. Дунав, Румъния шест, Югославия и Унгария по пет, Австрия три и Чехословакия и ФРГ по две.

Васил Даков във „Вътрешнотърговско значение и проблеми на българските дунавски пристанища“ (1961 г.) поделва нашите пристанища на първостепенни — Русе, Лом, Свищов и Сомовит, второстепенни — Видин, Силистра, Оряхово, Тутракан, Никопол, и третостепенни — всички останали. Инженер Т. Белмустанов в доклада си „Оптимална концентрация на речните пристанища“ счита, че основните български пристанища на река Дунав трябва да бъдат две — Русе и Лом.

Според главните показатели — товарооборот, периметър на обслужваната територия, портална и тилова механизация, основните ни пристанища са Русе, Лом и Свищов. Те имат своето място при социалистическата интеграция на България със СССР и с другите социалистически страни.

На основните пристанища по р. Дунав се падат над три четвърти от товарооборота на съответните страни. Разполагаме с данни за четири дунавски държави (1976), а именно:

Държава	Брой на дунавските пристанища	От тях основни	Процент на товарооборота на основните пристанища от общия товарооборот
СССР	3	2	97,8
АВСТРИЯ	3	2	97,2
РУМЪНИЯ	6	3	76,4
БЪЛГАРИЯ	8	3	72,4

У нас се извършва оптимална концентрация и специализация на речните пристанища в малко на брой, но мощни пристанищни комплекси за обработване на основния товарооборот: 1) Русенски (Силистра, Тутракан, Русе, Свищов и Сомовит) и 2) Ломски (Оряхово, Козлодуй, Лом и Видин). Малките пристанища в комплексите се специализират за един или най-малко за два вида товари или като заводски пристанища за обработка на товари, характерни за производството и снабдяването на заводите, които обслужват.

Бързото развитие на силистренското пристанище се обуславя от засилващите се интеграционни връзки между СССР и България. Предимствата на това пристанище са близостта му до СССР и най-малкият брой мъгливи дни през годината в сравнение с другите

наши пристанища (Видин — 42 дни, Лом — 55, Свищов — 42, Русе — 49, а Силистра — 26).

Заслужава внимание разширяването на износа на продукцията от Девненските заводи през Силистра по река Дунав към Средна и Западна Европа. Благоприятни перспективи се откриват пред пристанището на Силистра и във връзка с изграждането на големия дървопреработвателен комбинат (заводи за целулоза, дървесина маса, дъски, греди, плоскости, мебели и други), който се базира предимно на удобствата на дунавския воден път за транспортиране на суровината с речно-морски шлепове „лесовози“ по линията Белгород — Днестровски — Силистра.

Значението на силистренското пристанище нарасна бързо след включването на града в железопътната мрежа на страната през 1975 г., което ще стимулира евентуално изграждането на нова жп. връзка Разград — Попово. Чрез нея ще се осигури директна връзка на Силистра с първокласния жп. възел на Горна Оряховица.

Граничните контролни пунктове (воден и сухоземен) при Силистра и използването от наши автомобили на ферибота между Остров (Нова Силистра) и Кълъраш по трасето Букурещ — Констанца са крачка към реализиране на идеята и за директен железопътен ферибот между Силистра и Кълъраш. По този начин ще се облекчи пренатовареният сектор на жп. линия Букурещ — Джурджу—Русе. В по-далечно време тук може да се изгради и мостово съоръжение (един много стар проект — още от последната четвърт на миналия век). Румъно-българска правителствена делегация през 1977 г. разгледа и идеята за строеж на бараж на река Дунав при Силистра.

Пристанницата Русе, Свищов и Лом имат най-голям товарооборот и пристанищна механизация, стимулирани от засилващите се интеграционни връзки със СССР и другите дунавски социалистически страни.

Товарооборот на основните пристанища (в хил. т)

Пристанище	1950 г.	1958 г.	1975 г.
Русе	368	982	4606
Свищов	227	486	2008
Лом	77	409	3264

В голямата орбита на интеграционните връзки по река Дунав попада и Видинското пристанище, което вече представлява важен пункт на връзки между България, Румъния и другите европейски страни чрез самоходната фериботна платформа за жп. транспорт

Видин — Калафат. Между тези два града влезе в редовна експлоатация през 1974 г. нов ферибот „Бдин“ за превоз на леки и товарни автомобили, който се използва и за целите на туризма и външната търговия.

Пристанище Козлодуй (към атомната електроцентрала) и АЕЦ са рождба на социалистическата интеграция — изградени със съоръжения от СССР и с помощта на съветски специалисти.

Върху бъдещите пристанищни функции на Никопол и Белене благотворно ще се отрази строежът на българо-румънския хидровъзел Никопол — Турну Мъгуреле в района на Белене — Чоара. Чрез този комплекс ще се осъществят още една директна връзка за железопътен и автомобилен транспорт.

България има най-голям брой и най-правилно разпределени по територия големи пристанища (с товарооборот над 1 млн. т), а именно: Русе, Лом, Свищов, Видин и Силистра (5 пристанища), или средно на едно пристанище се падат по 94 км дунавски бряг. Това предимство не е лишено и от някои недостатъци. България е на първо място по брой на пристанищата с техническо оборудване, с вътрешни връзки, но 75% от непроизводителните престои на речните съдове се дължат на ненавременното осигуряване на сухопътни превозни средства. Прието е на един километър кейов фронт да се обработват 4 млн. т, а за нашите пристанища този вид натовареност е само 2,4 млн. т. Непълно се използват и порталните универсални кранове, които са от няколко типа и с различна товароподемност.

Унгария има 4 големи пристанища — Будапеща, Дунауйварош, Мохач-Бая и Алмашфьозите, което е средно по едно пристанище на 104 км дунавски бряг.

Румъния разполага с 3 основни пристанища — Галац, Браила и Джурджу, средно по едно пристанище на 313 км.

Югославия има 2 главни пристанища — Белград и Нови Сад, средно по едно на 293 км.

Съветският съюз поддържа 2 основни пристанища — Рени и Измаил, средно по едно на 62 км.

Австрия има 2 важни пристанища — Линц и Виена, средно по едно на 175 км.

Чехословакия разполага с две големи пристанища — Братислава и Комарно, средно по едно на 86 км.

ФРГ има едно по-голямо пристанище в Регенсбург — на 642 км от дунавския ѝ бряг.

Създаването на големи пристанища за генерални товари не означава ликвидиране на малките пристанища. В наше време, когато трябва да се мисли за икономия на гориво, заслужават внимание и редица други по-малки пристанища по нашия удобен дунавски бряг (Тутракан, Сомовит, Оряхово, Козлодуй, Д. Цибър), които могат много по-рационално да служат за каботажните превози на

масови и евтини товари. Някои от тези пристанища в близкото минало (1956—1965 г.) имаха по-голяма дейност, но техните функции бяха поети от автомобилния транспорт — нещо, което днес не е много оправдано от икономическа гледна точка.

В някои дунавски страни, като най-близките до нас СССР и Румъния, се извършват товарни операции дори на избрани места по реката, където няма пристанище. Така се зараждат и новите пристанища. Още по-голямото механизизиране на нашите дунавски пристанища, тяхното разширяване и увеличаване капацитета им е навярала необходимост, диктувана от силните интеграционни процеси. Налице е известна диспропорция в товароподемността на нашия речен флот и пропускателните възможности на пристанищата. През периода 1972—1977 г. производителността на българския флот, приведена към един плавателен съд, нарасна с около 75%, а производителността на пристанищната претоварна техника — едва с 25%. Това несъответствие изисква по-интензивно внедряване на техническия прогрес в речните пристанища с изграждане на нови, по-високопроизводителни съоръжения и създаване на оптимални организационни форми на претоварните процеси чрез планиране на ефективно взаимодействие между товародатели и транспортни организации.

Положително явление е разширението на съществуващите пристанища в Лом и Русе и изграждането на новото голямо и модерно пристанище Русе - Изток в района на Моста на дружбата. Взаимобразни функции придобиват Русенското и Гюргевското пристанище с построяването на новия българо-румънски машиностроителен завод.

В Русе функционира единна българо-румънска гара. Непрекъснатият процес на обработка на товарите в нея осигурява подготовката на максимален брой влакове при най-рационалното използване мощността на локомотивите и пропускателната способност на моста. Подобна обвързаност следва да има и между пристанищата Русе — Джурджу по примера на Комарно (ЧССР) и Комаром (Унгария). Комарно е голямо товарно-разтоварно пристанище, а Комаром — само гранично, без нито един кран за обработка на товари, но с голяма триажна гара, която поема по мостовете на Дунав от Комарно контейнерни и други стоки, които се товарят там, включително и такива, дошли по вода.

През 1977 г. паракорство БРП превози повече товари в сравнение с 1976 г., което се реализира чрез повишаване производителността на флота, увеличаване на тонажа и, разбира се, чрез по-нататъшната ускорена механизация на пристанищата.

През близките години значението на нашия речен флот и на пристанищата ще нараства още по-бързо във връзка със засилващата се интеграция между страните от СИВ и особено поради поетия курс на ускорено сближаване на икономиките на България и СССР,

конкретен израз на което е изграденото през 1977 г. дружество „Дунайтранс“.

Българските кораби пътуват до всички дунавски пристанища, но най-голям дял от превозените товари се пада на пристанищата на СССР. За периода 1944—1977 г. са превозени общо 60 млн. т, като ежегодно с нарастване нуждите на народното стопанство от суровини и материали расте и стокотопотокът от СССР за НР България.

Възможностите на дунавския воден път ще нараснат неколккратно след завършването на каналното съединение Рейн — Майн — Дунав и проектираните канални връзки „Дунав — Одер — Елба“, които ще превърнат трансевропейската водна магистрала от Ротердам до Сулина в „главна улица на Европа“, ос на цялата система на европейските водни пътища. Български стоки, натоварени от Русе, Лом, Видин, ще се отправят до най-големите пристанища на континента — Ротердам, Антверпен, Хамбург, Бремен, Рощок, Дуйсбург, Базел, по вътрешните речни пътища.

Реализацията на хидровъзела „Железни врата“ улесни многократно използването на р. Дунав, а осъществяването на проектите за хидровъзлите Габчиово — Братислава (между Чехословакия и Австрия), Надьмарош — Вишеград (между Чехословакия и Унгария), Никопол — Турну Мъгуреле (между България и Румъния), при Черна вода (Румъния) и Измаил (СССР) ще позволи регулиране и поддържане на ниво, улесняващо плаването по реката и на речно-морски съдове.

Пред българския речен транспорт стоят за разрешаване важни проблеми — модернизация на пристанищата и флота в насока, съобразена с тенденциите на бъдещето, създаване на кораби тип „Европа“, нагодени за отсечката Регенсбург — Нюрнберг (съединително трасе между Майн и Дунав, както и за Дунав — Морава — Одра (или Елба), създаване на нови типове секции, контейнеризация и палетизация на товарите и пр.

Речният флот на България непрекъснато нараства с нови модерни тласкачи и шлепсекции. Старите, тромави съдове се заменят с нови плиткогазещи влекачи и шлепове. Народна република България има 44 влекачи и тласкачи. Мощността на влекачите се е увеличила от 33 700 к. с. през 1971 г. на 39 937 к. с. през 1975 г. Броят на шлеповете през 1971 г. е бил 236 с тонаж 243 535, а през 1975 г. — 257 с 260 453 т.

Пристанищата живеят не само с голямата река, но и със своите задземия, които обслужват, затова и извършваните превози зависят от социално-икономическите и интеграционните процеси на нашата страна със СССР и другите социалистически страни.

Превръщането на дунавското крайбрежие в един териториален комплекс в рамките на СИБ донесе голямо оживление не само в

основните пристанища Русе, Лом и Свищов, но и в по-малките — Видин, Сомовит, Оряхово, Тутракан и др.

Поради това, че водният път се използва за масови превози, на товари, които не подлежат на разваляне, най-голям дял в товарооборота на нашите пристанища се пада на минералните суровини (Силистра — близо 90% от товарооборота му, Русе над 60%, Свищов над 74, Сомовит 55, Оряхово 61, Видин 68%), на въглищата (Тутракан — близо 40%, Русе 30, Оряхово 20, Лом 17, Видин 26%), на железните руди (Лом 40%, Свищов 9%), дървения материал (Тутракан, Оряхово, Лом), металите (Лом, Русе, Сомовит) и т. н.

В секция „Речен транспорт“ към Института по воден транспорт в Русе се разработват редица въпроси, свързани с експлоатацията на флота и дунавските пристанища, с оглед параходното БРП да повиши ефективността на флота в духа на задачите, поставени от XI конгрес на БКП и Юлският пленум на ЦК на БКП от 1976 г. Необходимо е да се разшири ремонтната база на съдовете, да се построи хангар за корабите на подводни криле, складове за гориво, масла и др., да се създадат условия за текущо преглеждане и профилактично поддържане на съдовете.

Особено внимание заслужава и пътническият речен транспорт. По брой на пътнически кораби (12) България заема пето място между дунавските страни, отстъпвайки на Румъния (42), Унгария (34), ФРГ (16) и СССР (13). Пето място тя заема и по броя на местата в тези кораби — 2463 (Унгария — 10 574, Австрия — 6075, Румъния — 5971, ФРГ — 3568). Четвърто място заема нашата страна по броя на превозените пътници — 387 000, а трето по реализираните пътникокилометри — 54 620 000.

Корабът „Георги Димитров“, корабите на подводни криле тип „Метеор“ и „Ракета“ — 9 на брой, и хидробусите „Матей“ и „Люляк“ поддържат вътрешните пътнически линии. България разполага с най-голям хидроглисерен флот между дунавските страни. Корабите „Димитър Благоев“ и „Александър Стамболийски“ извършват туристически рейсове по маршрута Русе — Видин — Русе. Корабът „Радецки“ преустанови своите пътувания.

Назряла е необходимостта от закупуване на нови и модерни пътнически кораби за нуждите на международния и вътрешния ни туризъм. Наложително е да се проучи въпросът за разкриване в Тутракан или в Оряхово на корабостроене за модерни пътнически кораби. Това се налага и от развитието на международния туризъм по река Дунав. За неговото развиване има всички изгодни условия — поредица от туристически градове — Регенсбург, Пасау, Линц, Кремс, Виена, Братислава, Будапеща, Нови Сад, Белград, Видин, Русе, Браила, Галац, Рени, Измаил и т. н.

Развитието на българския речен транспорт, на дунавския флот и пристанища се обуславя от големите икономически задачи, които

стоят за разрешаване пред социалистическа България във връзка с нейното важно място в икономическата интеграция на страните от СИВ.

ЛИТЕРАТУРА

1. Даков, В., Вътрешнотърговско значение и проблеми на българските дунавски пристанища, Годишник на СУ, кн. 3, С., 1961.
2. Даков, В., Река Дунав и нейното стопанско значение за България, С., 1964.
3. Дойков, В., От Регенсбург до Сулина, С., 1971.
4. Дукич, Душан, Дунав, хигрографски особие и сообрачки значай, Научни преглед, СР Србие, Београд, 1976.
5. Маринов, Хр. и Сл. Славев, Икономическо сътрудничество между НРБ и СССР и отражението му върху развитието на българските причерноморски и придунавски микрорайони, Варна, 1970.
6. Пенков, И., Дунав и българското крайбрежие, С., 1946.
7. Краткие сведения по морским портам СССР, М., 1968.
8. *** Статистический ежегодник Дунавской комиссии, Будапест, 1976.
9. Белмустанов, Б., Оптимална концентрация на речните пристанища (Доклад, машинопис).

TERRITORIAL STRUCTURE AND TRENDS IN THE DEVELOPMENT OF THE DANUBE TRANSPORT IN BULGARIA

I. Penkov, V. Doikov

Summary

The Danube becomes a significant water way under the circumstances of increasing integration between the country-members of the Council for Mutual Economic Assistance and between Bulgaria and the Soviet Union in particular.

The authors stress the necessity to use the Danube river as efficient water power, to increase its navigable depth, to enrich fish diversity and to raise the water level for irrigation.

Having compared Bulgaria with the other states, where the Danube runs through, they fix her place on the basis of various data in respect of number, size and traffic intensity of the most important harbours.