

**ТОВАРНА СПЕЦИАЛИЗАЦИЯ
И ТЕРИТОРИАЛЕН ОБХВАТ НА ВЛИЯНИЕ
НА АВСТРИЙСКИТЕ ДУНАВСКИ ПРИСТАНИЩА**

Петър Стоянов

Пристанищата на една страна представляват важен елемент от транспортната инфраструктура и играят съществена роля в осъществяването на външнотърговските ѝ връзки предвид на високата конкурентоспособност на водния транспорт. В настоящото изследване се прави опит да се изясни специализацията на отделните австрийски пристанища в обработката на определени товари и тяхната връзка с прилежащата им територия, да се анализират географските им проблеми.

Австрия като вътрешноконтинентална страна разчита в значителна степен на р. Дунав, най-вече при превоза на масови товари до и от своите партньори на среднодълги разстояния. През последните години обаче конкуренцията на другите видове транспорт и най-вече на жп и тръбопроводния се отразява неблагоприятно върху използването на р. Дунав за превоза на масови товари, което внася значителни промени в структурата на товарооборота на австрийските пристанища. С пускането на нефтопровода АWP (Адриатика—Виена) през 1968 г. намалява превозът на нефт, на продуктопровода „Вест“ успоредно на р. Дунав (Виена — Санкт Валентин) — вътрешните превози на нефтопродукти, а ориентацията на Австрия към внос на желязна руда от отвъдморски производители довежда до използването на жп транспорт при доставянето ѝ от транзитните европейски пристанища (най-вече Триест, Хамбург, Бремен). Осъществяването на проекта за въглепровод от Горен Шльонск (ПНР) до Линц несъмнено ще се отрази върху вноса на въглища чрез р. Дунав.

Дунавските пристанища на Австрия имат изключително благоприятно икономическо-географско положение. Столицата Виена е разположена в източната половина на страната, където е главният икономически потенциал. Тя е най-важният промишлен център, като относителният дял на града в brutния национален продукт на Австрия е много по-голям, отколкото този на населението му. Тук работят през 1982 г. 22,2% от заетите в промишлеността на страната (Wirtschafts- und sozialstatistisches Handbuch, 1984, S. 141). Във Виена са съсредоточени 2/3 от всички предприятия на машиностроенето, които преработват почти половината от произведената в страната стомана (Sailer, M., 1975, S. 76). Селскостро-

панският хинтерланд на града далеч надхвърля територията на федералните провинции Виена и Долна Австрия, като включва и Бургенланд. Многобройните дребни предприятия на машиностроението, текстилната, шивашката, обувната и хранително-вкусовата промишленост са в силни кооперационни връзки със сродни предприятия не само от тези провинции, но и от южните — Щирия и Каринтия, и особено от промишлените групировки на Мур — Мюрц, около Грац и Клагенфурт — Филах.

Пристанището Линц обслужва промишлеността на едноименния град, който е част от промишления триъгълник Линц — Велс — Щайер, но неговото влияние се простира практически и върху промишления възел Залцбург — Халайн и промишлените групировки в долините Траунтал и Фьоклазенке. Разположено почти на половината разстояние между Линц и Виена, пристанището Кремс има по-тесен териториален обхват, силно деформиран от другите две пристанища гиганти. Затова то обслужва главно местния металургичен завод ФЪОСТ—Алпине Кремс ГмБХ, клон на едноименния държавен концерн. Общо в промишлеността на провинциите Виена, Долна и Горна Австрия, в които е непосредственият хинтерланд на австрийските пристанища, са заети 368 000 д. (1982 г.), което е 62% от тези за страната (Wirtschafts- und sozialstatistisches Handbuch, 1984, S. 142).

Нарастващите потребности на австрийската промишленост от суровини непрекъснато налагат разширяването на пристанищната инфраструктура — най-вече на промишлените пристанища Линц и Кремс, чийто товарооборот непрекъснато се увеличава вследствие обслужването на суровиноемки предприятия. Това добре се вижда от табл. 1, където ако през 30-те години товарооборотът на пристанище Виена надхвърля 3 пъти този на Линц, а през 50-те години те се изравняват, то през 70-те и 80-те г. разликата е в полза на пристанище Линц. Тези различия се дължат на промяната в структурата на товарооборота, предизвикана съответно от промените в структурата на стопанството в хинтерланда на пристанищата. Ако в началото на 70-те години 90% от товарооборота на пристанище Виена са били нефт и нефтопродукти, то в началото на 80-те години този относителен дял е паднал на около 52% (тук и по-нататък структурата на товарооборота на пристанищата е изчислявана по Statistische Nachrichten, 1985, S. 668). При Линц относителният дял на желязната руда и твърдите горива и през двата периода се запазва близо 60% при абсолютно увеличение на товарите, а при Кремс металите заемат близо 80%.

През 80-те години различията в структурата на товарооборота на отделните пристанища са вече ярко изразени, което говори за специфично обособена товарна структура и присвоени обслужващи функции на всяко едно от тях. Това се потвърждава от съпоставянето на структурата им по 20 групи товари за 1984 г. чрез мащаба на различията в структурата с помощта на метода

Таблица 1

Товарооборот на австрийските дунавски пристанища за периода 1935—1984 г. (в т)

Година	Виена	Линц	Кремс	Останалите	Общо
1935	894 000	242 000	—	—	—
1959	2 067 000	2 501 000	—	—	—
1964	1 953 000	3 048 000	—	740 000	5 736 000
1974	1 414 000	5 238 000	193 000	373 000	7 218 000
1980	1 154 000	5 610 300	191 100	461 800	7 417 600
1981	1 066 633	5 217 246	166 819	479 636	6 930 344
1982	750 672	4 703 766	205 873	402 035	6 062 346
1983	1 287 771	4 277 336	268 672	315 094	6 148 873
1984	1 630 622	5 176 871	238 485	344 155	7 390 133

Съставена по: 1. Статистический ежегодник Дунайской комиссии за 1982 г., Будапешт. 2. Statistische Nachrichten, 1985, Heft 9, S. 668.

за изчисляване на разстоянията между структурни вектори, т. е.

$$a, b) = \sqrt{\left(\frac{a_1 - b_1}{n}\right)^2 + \left(\frac{a_2 - b_2}{n}\right)^2 + \dots + \left(\frac{a_n - b_n}{n}\right)^2}$$
 където a и b са сравняваните двойки пристанища, $a_1, 2, \dots, n$ — групите стоки. Резултатите в табл. 2 показват, че при всички пристанища мащабните числа на структурните различия са достатъчно големи и сходства в структурата им едва ли има.

Таблица 2

Мащаб на различията в структурата на товарооборота (по 20 групи) между Виена и австрийските дунавски пристанища

	Виена	Линц	Кремс	Останалите	Австрия
Виена	—	64,95	79,18	56,17	47,82
Линц	—	—	69,62	71,81	17,61
Кремс	—	—	—	84,65	81,91
Останалите	—	—	—	—	59,34
Австрия	—	—	—	—	—

Изчислено по: Statistische Nachrichten, 1985, Heft 9, S. 668.

В пристанище Виена за разлика от Линц и Кремс пристанищната промишленост засега не играе особена роля. То се развива по-скоро като търговско пристанище, съчетаващо четири вида транспорт — воден, железопътен, автомобилен и тръбопроводен. Освен това промишлеността на самия град се ориентира към нематериалоемки производства с висока степен на преработка, изискваща висококвалифицирана работна ръка. Като се изключи нефтъл, то преработва в по-голяма степен австрийски суровини и полуфабрикати. Известно изключение правят частите и детайлите, пристигащи от различни страни на Западна Европа и пред-

назначени за сглобяващите предприятия на главно чужди фирми във Виена и околностите, както и строителните материали и твърдите горива. Обратно, в натоварените стоки (1984 г.) преобладават полуфабрикатите и готовите изделия — нефтопродукти (45%), метали и метални изделия (30%) — благодарение на откритите в столицата филиали на ФБОСТ—Алпине и Хеми—Линц АГ. Тежестта на готовите изделия би била още по-чувствителна, ако структурата се разгледа в стойностно изражение, но за това има само частична информация.

Противоположно е положението при пристанищата Линц и Кремс, при които ярко е изразено влиянието на пристанищната промишленост върху структурата на товарооборота. При Линц основните доставени товари са желязната руда (51%), твърдите горива (39%) и нефтопродуктите (8,5%), които са предназначени за главния металургичен комбинат на държавния концерн ФБОСТ—Алпине и химическите заводи Хеми—Линц АГ. В изнасяните продукти основно място се пада на металите (73%) и строителните материали (12%). При Кремс сред доставените товари главно място заема металите (84%), предназначени за преработка в местния филиал ФБОСТ—Алпине Кремс ГмбХ, а в износа равномерно с 1/3 участвуват зърното, дървесината и металите. Останалите дунавски пристанища на Австрия играят по-слаба роля, като повечето от тях са малки пристани на отделни фирми, а общият им товарооборот е с тенденция към намаляване (вж. табл. 1).

Значително ясно е формирана специализацията на отделните пристанища и в рамките на австрийския Дунав по групи товари. Пристанище Виена има само 22% от товарооборота на всички австрийски пристанища, но притежава широк профил на обработка на отделни групи товари при значителен относителен дял като например: 100% от синтетичните смоли (вкл. 100% от натоварените и разтоварените), 67% от нефта и нефтопродуктите (91% от натоварените и 60% от разтоварените), 64% от специалните товари (78% от натоварените), 59% от химическите продукти (56% от натоварените и 84% от разтоварените). Освен това пристанище Виена приема целия внос на цимент по Дунав и близо 2/3 от неметалните минерални суровини.

Линц, пристанището с най-голям товарооборот (70% от общия), има стеснена специализация най-вече в обработката на руди и твърди горива — близо 100% от желязната руда (почти изцяло от разтоварената) и твърдите горива (вкл. 92% от разтоварените). В Линц се товарят и 100% от минералните торове, 90% от транспортните средства, напитките и тютюневите изделия, 82% от металите. Осъществена е специализацията на пристанище Кремс (при 3,1% от общия товарооборот) — то обработва 66% от рудите на цветните метали (100% от разтоварените) и 70% от разтоварените метали.

В рамките на цялата речна система на Дунав трите основни пристанища на Австрия се явяват с определена специализация и в товаро-разтоварните операции. При направената от нас типизация на всички пристанища по р. Дунав съобразно структурата на товаро-разтоварване на трите основни вида товари — генерални, насипни и течни (средно за всички пристанища на Дунав съотношението за (1980 г. е 35,7 — 56,7 — 7,6), при което са възможни 3 основни (А, В и С) и 3 смесени типа (АВ, ВС и АС), се установи, че пристанище Виена попада в тип С, Линц — в тип В, а Кремс — в тип А. II трите пристанища имат контейнерни терминали, като най-рано започва да действа такъв в Кремс (1969 г.), следван от Линц (1979 г.) и Виена — Фройденау (1983 г.).

Австрийските дунавски пристанища освен определена специализация имат и специфични географски проблеми, породени както от развитието на пристанищната им инфраструктура, така и на хинтерланда.

Пристанище Виена. По величина на товарооборота стои на второ място след Линц, но по специализация в рамките на австрийския Дунав, стойност на един тон обработен товар и размер на хинтерланда има много по-важно значение. Пристанището се състои от две териториално разделени зони: Придунавска (Донауленде) и зона в устието на вътрешния канал на Дунав.

Придунавската (приречна) зона е разположена на десния бряг на реката на протежение от 3 km. Северно от моста Райхсбрюке е пътническото пристанище, а южно — преобладаващата част от чуждите корабни представителства във Виена и градските складове. Товаро-разтоварващите съоръжения са остарели и не се предвижда тяхната подмяна. Пристанищната площ не може да се разшири и тази зона се предвижда да остане на разположение само на пътническото пристанище. Поради слабото си разпространение в дълбочина (пристанището е непосредствено заобиколено от жилищни сгради) зоната, не е била в състояние да поеме разполагането на пристанищната промишленост, освен това товаро-разтоварването непосредствено край откритата река е свързано с редица трудности, които би могло да се премахнат само чрез изграждането на изкуствен пристанищен басейн, за което не достига площ.

Зоната в устието на вътрешния канал на Дунав включва пристанищните съоръжения на пристаните Фройденау, Алберн и Лобау. Пристанът Фройденау е разположен в югоизточната част на града, на десния бряг на реката в непосредствена близост до устието на вътрешния канал на р. Дунав. Той има аванпорт и два свързани помежду си пристанищни басейна с водна площ 43,5 ха и жп инфраструктура с обща дължина 13 km, чрез която се свързва с държавната жп мрежа (Sailer, M., 1975, S. 81). Пристанът е построен през 1902 г. като зимно защитно

пристанище, каквото остава до Първата световна война. След това то се доизгражда за приемане на генерални товари, като постепенно трябва да поеме и тези от приречната пристанищна зона. Пристанът Фройденау разполага с мостови кран и контейнерен терминал, чийто оборот се разширява: 1984 г. — 30 725 контейнерни единици, 1985 г. — 43 266 (Hafen Wien, 1986, S. 7).

През 1965 г. в района на Фройденау е създадена безмитна зона с обща площ 140 000 km², която позволява големи количества товари, доставени от чужбина, да се съхраняват или обработват, а впоследствие да се реекспортират без налагане на мито. От 1972 г. обаче с въвеждането на данък върху товарооборота интересът към безмитната зона започва да намалява. От 1983 г. отново се възстановява вносът на автомобили чрез Фройденау и тяхното складиране в безмитната зона.

Пристанът Алберн се намира също на десния бряг на реката, по-надолу от Фройденау. Изграждането му започва през 1939 г. и започва да работи от 1942 г. Неговите функции са предимно обработката и съхраняването на масови товари, най-вече зърно. Пристанът разполага с изкуствен пристанищен басейн, 4 склада (силози) и пневматични товаро-разтоварителни съоръжения, жп линии с дължина 15 km (Sailer, M., 1975, S. 83).

Пристанът Лобау е на левия бряг на реката — срещу пристана Алберн, при началото на започнатия канал Дунав — Морава — Одер. Това е нефтеното пристанище на Виена. То разполага с вътрешен басейн, изпомпващи съоръжения за разтоварване на нефт, складови цистерни и жп връзка с държавната жп мрежа. Резервоарите на пристанището са свързани чрез тръбопровод с нефтените полета на Долна Австрия (Мархфелд). В района на пристанището се намират централните складове на държавното нефтохимично предприятие ОЕМВ АГ и едно складово смесително съоръжение на „Шел“. Рафинерията на Лобау се закриват след пускането на модерния нефтохимичен комбинат „Швехат“ край Виена. Намаляването на товарооборота продължава и през 80-те години (1984 г. — 1 003 000 т, 1985 г. — 843 000 т) (Hafen, Wien 1986, S. 8).

Освен тези пристани във Виена функционира и пристанът Кухелау, който се намира в северозападната част на града на входа на вътрешния канал. Той не е предназначен за товаро-разтоварване, а за гариране на спортни и други плавателни съдове. Дългият 17,3 km и широк до 52 m вътрешен канал, който в горния си край има шлюзи, служи само на местния пътнически воден транспорт и за зимно пристанище на около 400 малки плавателни съда. Удобен е за товаро-разтоварителни операции, но с малки размери.

От края на 70-те години за развитието на пристанище Виена са разработени две концепции (Priftl, H., 1984, S. 15). Първата обхваща периода 1978 — 1981 г. и засяга главно пристаните

Фройденау и Алберн, като предвижда освобождаване на площи за разполагане на пристанищна промишленост, разширяване на водната площ, за да може да се поеме разтоварване на въглицата от зоната Донауленде, разширяване на складовата площ с още 18 000 m². Изградено е и покрито съоръжение за разтоварване, което ще позволи обработката на чувствителни към влага товари по време на дъжд (Priftl, H., 1984, S. 15).

Втората концепция обхваща периода 1982 — 1985 г. и е насочена към решаване проблемите за оптимално използване на пристанищните съоръжения, подготовката на ро-ро терминал, подобен на този в Линц, и разширение на транспортната инфраструктура (Priftl, H., S. 17).

Пристанище Линц. Това е най-голямото по товарооборот пристанище на Австрия. Разположено е на десния бряг на реката и има няколко пристана, които за разлика от тези на Виена са компактно разположени един до друг: градско (търговско) пристанище, нефтено пристанище, вътрешно промишлено пристанище и тогарно пристанище на ФьОСТ—Алпине.

Въпреки големия си товарооборот Линц има много ограничена товарна структура (2 — 3 продукта доминират) поради това, че обслужва суровиноемки предприятия. На търговското и нефтеното пристанище се пада близо 1/3 от товарооборота, останалите 2/3 — на промишленото пристанище ФьОСТ—Алпине (Riedl, P., 1984, S. 20).

От няколко години пристанището се намира в процес на преустройство. От 1979 г. се въвежда в действие контейнерен мостови терминал. През 1985 г. чрез него са обработени 10 450 контейнерни единици (Statistische Nachrichten, 1985, S. 671). От 1983 г. влизат в действие ро-ро терминал (вторият по р. Дунав след линията Пасау — Видин), който има задачата да намали натовареността на движението от товарни автомобили, вървящи успоредно на реката. Досега средногодишно се извършват 30 — 35 товаро-разтоварвания (1983 г. за Видин са отправени 37 000 т австрийски товари; Statistische Nachrichten, 1985, S. 669), преобладаващата част от товарните автомобили обаче са били празни, което говори за недобра координация в използването на наличния автомобилен парк.

Пристанището благодарение на много доброто транспортно-географско положение има удобна жп и автомобилна връзка с вътрешността на страната. Товарната жп гара на Линц е свързана с пристанището чрез 2 линии, а от 1985 г. се строи трета (Riedl, P., 1984, S. 21).

Пристанището Кремс е построено през 1939 г. Разположено е на левия бряг на реката, източно от града. Има сравнително благоприятно транспортно-географско положение — на пътя на авто- и жп магистралата „Вест“, аутобана за Санкт Пьолтен и на север — към Валдфиртел. Отчасти поради ограничената промишленост в хинтерланда му, отчасти поради силната конкуренция

ция на Виена и Линц пристанището Кремс има извънредно ограничена структура на товарооборота — метали, кокс, дървесина, едва напоследък — минерални торове (от 1985 г. започва изграждането на специализиран терминал за обработка на минерални торове; Mierka, H., 1984, S. 23). За разлика от другите две основни пристанища, които се управляват от местните градски общини, то пристанището Кремс се управлява от частната фирма „К. Мирка ГмбХ“.

От 1976 г. започва модернизацията на пристанищната инфраструктура чрез изграждането на нов кей, промишлена зона с площ 20 ha, допълнителни жп линии. Освен обработката на контейнери мостовият кран тук може да товари и вагони върху шлепови платформи. Предвижда се изграждането на ро-ро терминал (Mierka, H., 1984, S. 23).

Общото развитие на австрийските дунавски пристанища може в значителна степен да се измени вследствие на редица предстоящи промени в транспортно-географското им положение, предизвикани най-вече от: пускането в действие на канала Рейн — Майн — Дунав през началото на 90-те години, същественото подобряване на плавателните условия по р. Дунав от устието му до Виена и свързването на Дунав с Одер и Елба. Очакваното активизиране на търговските връзки на Австрия със социалистическите страни също ще повлияе положително за използването на Дунав и може да внесе структурни промени в пристанищата.

ЛИТЕРАТУРА

1. Статистический ежегодник Дунайской комиссии за 1964, 1974, 1980 и 1982 г. Будапешт.
2. Hafen Wien: Die Saat., Verkehr 1986/4, S. 7.
3. Mierka, H., Donauhafen Krems mit neuen Aufgaben. Verkehr 1984/43.
4. Priftl, H., Wiener Hafen — Schritte in die Zukunft. Verkehr 1984/43.
5. Riedl, P., Kombi-Terminal Hafen Linz — eine inovative Idee. Verkehr, 1984/43.
6. Sailer, M., Der Hafen Wien. Wiener Geographische Schriften, Beiträge zur Wirtschaftsgeographie, Teil 1, Wien 1975, S. 75—92.
7. Statistische Nachrichten, 1985, Heft 9, S. 668—671.
8. Wirtschafts- und sozialstatistisches Handbuch 1982. Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien, Wien 1984.

CARGO SPECIALIZATION AND COMMERCIAL AREAS COVERED BY THE AUSTRIAN DANUBIAN PORTS

Peter Stoyanov

Summary

The total amount of cargo through Austrian Danubian ports has been highly effected by other means of transportation during the last ten years. The article analyses the cargo specialization of Austrian ports according to a list of 20 cargo types and on this base the ports are divided into types. Port Vienna is related to type C (liquid cargos dominating); Linz — to type B (bulk cargos dominating); Krems — to type A (general cargos dominating). The significance and the geographic problems of the Danube ports are analysed.