

МЯСТОТО НА БЪЛГАРИЯ В ДУНАВСКИЯ ВЪТРЕШЕН ВОДЕН ТРАНСПОРТ

Доц. д-р Донка Желязкова

Катедра „Икономика и управление на търговията“

Икономически университет – Варна

Резюме

В разработката е проследен в сравнителен план обемът на превозените товари по р. Дунав и участието на България в общия товарооборот, с цел да бъдат систематизирани актуални проблеми пред вътрешния воден транспорт на страната. В хода на анализа е установено, че българскиятечен транспорт превозва сравнително неголеми обеми от товари, предимно продукти от група „Метални руди, торф и други рудни и изкопаеми продукти“ и продукти на селското стопанство, лова, горското стопанство и риболова.

Проблемите, които бяха разкрити са причинени от два основни фактора: природата и човекът, които водят до намаляване на трафика по реката в българския участък.

Ключови думи: вътрешен воден транспорт, р. Дунав.

THE PLACE OF BULGARIA IN DANUBE INLAND WATER TRANSPORT

Assoc. prof. Donka Zhelyazkova, PhD

Department “Economics and Management of commerce”

University of Economics – Varna

Abstract

In the present paper, the volume of goods transported on the Danube River and the participation of Bulgaria in the total freight traffic is traced in a comparative research in order to systematize current problems with the domestic water transport of the country. In the course of the analysis it was found that the Bulgarian river transport carries relatively small volumes of freight, mainly products from the group "Metal ores, peat and other ore and products" and products of agriculture, hunting, forestry and fishing.

The problems that have been discovered are caused by two main factors:

the nature and the human, which lead to a decrease in traffic on the river in the Bulgarian section.

Key words: Inland waterway transport, river Danube.

Водните басейни са естествени или създадени от човека пътища, които поемат трафик на товари, осигурявайки възможности за избор на технологична схема за осъществяване на техния превоз. Такива вариантни решения са смесените, мултимодалните, интермодалните и комбинираните системи, които изцяло кореспондират с европейската транспортна политика, насочена към свободно и бързо придвижване на стоките и разширяване на търговията.

Европейската политика в областта на вътрешния воден транспорт е ориентирана към пазарна интеграция, основана на принципите на равенство, свобода на навигацията и конкурентоспособност. Поради това хармонизирането на законодателството във всички страни-членки трябва да се основава на принципите на¹:

- Отсъствие на дискриминация между участниците в транспортните процеси.
- Свободен достъп на речните оператори до пазара на транспортни услуги.
- Свободно ценообразуване и договаряне между участниците в транспортните процеси.
- Свободно движение на хора и товари на територията, в която е локализиран пазарът на транспортни услуги, оказвани по река.

Целта на настоящата разработка е да се проследи в сравнителен план обема на превозените товари по р. Дунав и участието на България в общия товарооборот, за да се систематизират проблеми пред речния товарен транспорт на страната.

Страните, развиващи вътрешен воден транспорт по р. Дунав, са превозили 39 842 хил. тона товари през 2016 г., което е с 1,135% по-

¹ Koralova, P. Specifics of the Danube fleet management (trends and perspectives for development). // Economic Studies. Institute of Economic Studies at the Bulgarian Academy of Sciences, book 6, 2017, p. 121.

малко спрямо предходната година (вж. табл. 1 и фиг. 1).

Главният участник на този транспортен сегмент е Румъния, която е транспортирала 55,263% от общия обем товари, превозен по р. Дунав през 2016 г. В стратегически план за постигнатите резултати допринася каналът Дунав – Черно Море, който осъществява връзката река – море, заобикаляйки дунавската делта, както и броят на плавателните съдове, които по данни на Дунавската комисия са 294 бр. от общо 617 бр. Основните пристанища, които отчитат най-високи обороти в румънския участък на реката са Brăila (849 хил. тона), Tulcea (1 559 хил. тона), Giurgiu (1 012 хил. тона), Călărași (1 130 хил. тона).

Таблица 1

**Обем на товарите, транспортирани по р. Дунав
за периода 2015 – 2016 г.²**

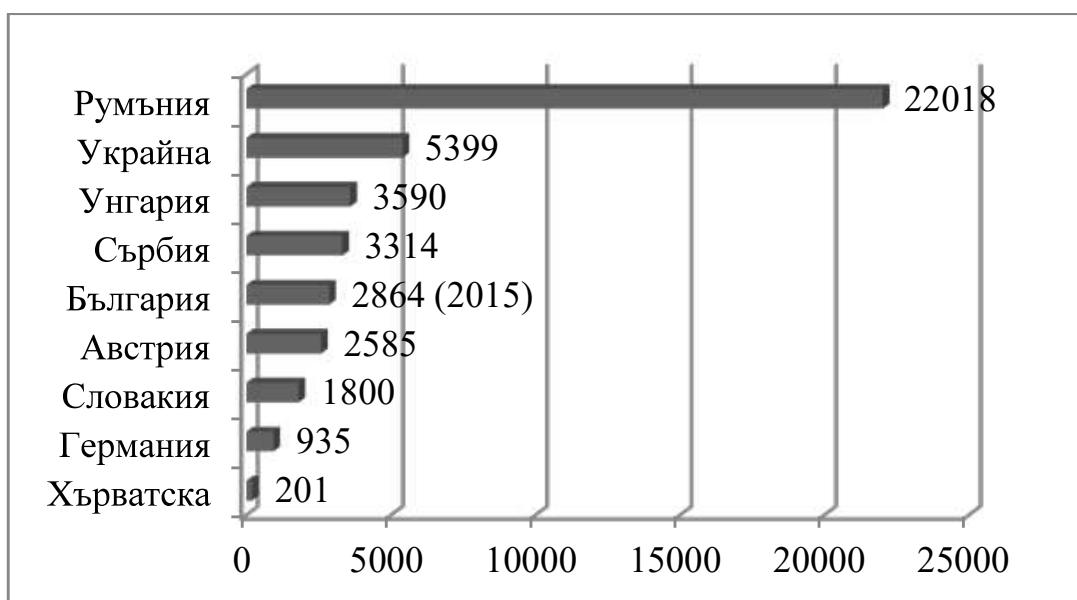
(хил. тона)

| Дър- жава | Товари, напуснали страните по р. Дунав | | | Товари, транспортира- ни по р. Дунав в грани- ците на националната територия | | | Общо | | |
|----------------|---|------|--------------------------------------|---|-------|--------------------------------------|-------|-------|--------------------------------------|
| | 2015 | 2016 | Измене- ние в % спрямо 2015 | 2015 | 2016 | Измене- ние в % спрямо 2015 | 2015 | 2016 | Измене- ние в % спрямо 2015 |
| Украина | 4426 | 5387 | 121,713 | 6 | 12 | 200,000 | 4432 | 5399 | 121,819 |
| Молдова | : | : | : | : | : | : | : | : | : |
| Румъния | 7284 | 7321 | 100,508 | 13564 | 14697 | 108,353 | 20848 | 22018 | 105,612 |
| България | 1169 | : | : | 1695 | : | : | 2864 | : | : |
| Сърбия | 1938 | 2452 | 126,522 | 406 | 862 | 212,315 | 2344 | 3314 | 141,382 |
| Хърватс- ка | 347 | 201 | 57,925 | 0 | 0 | 0 | 347 | 201 | 57,925 |
| Унгария | 3969 | 3390 | 85,412 | 220 | 200 | 90,909 | 4189 | 3590 | 85,701 |
| Словакия | 1605 | 1764 | 109,907 | 19 | 36 | 189,474 | 1624 | 1800 | 110,837 |

² Danube Commission, Danube Navigation Statistics, version - November 2017, p. 12. Available at: <http://www.danubecommission.org/uploads/doc/STATISTIC/en_stat_2015_2016.pdf> (01.07.2018).

| | | | | | | | | | |
|----------|-------|-------|---------|-------|-------|---------|-------|-------|---------|
| Австрия | 1764 | 1976 | 112,018 | 680 | 609 | 89,559 | 2444 | 2585 | 105,769 |
| Германия | 1202 | 935 | 77,787 | : | : | : | 1202 | 935 | 77,787 |
| Общо | 23704 | 23426 | 98,827 | 16584 | 18111 | 109,208 | 40294 | 39842 | 103,085 |

Забележка: „:“ – липсват данни.



Фиг. 1. Обем на товарите в хил. тона, транспортирани по р. Дунав през 2016 г.

Следва да отбележим, че Германия не заема висок относителен дял в товарооборота, преминал по река Дунав, тъй като за 2016 г. отчита едва 2,347% относителен дял от общия обем превозени товари по реката. Независимо от това тя има водеща роля в експлоатацията на вътрешните водни пътища в ЕС, тъй като е първата по значимост държава в Европа по отношение на тази транспортна алтернатива с 37% пазарен дял на база извършена работа, измерена в ткм³. По данни на националната статистика на Германия⁴ естестве-

³ Central Commission for the Navigation of the Rhine Annual Report Inland Navigation in Europe, Market Observation, 2017. Available at: <https://www.inland-navigation-market.org/wp-content/uploads/2017/09/CCNR_annual_report_EN_Q2_2017_BD_-1.pdf> (08.07.2018).

⁴ Statistisches Jahrbuch 2017. Deutschland und Internationales. Wiesbaden, Statistisches Bundesamt, 2017, p. 16. Available at: <<https://www.destatis.de/DE/Publikationen/Statistische-Schriftenreihe/Statistisches-Jahrbuch/2017/01/01-01.html>>

ните езера в страната са 29 на брой с обща водна повърхност 1266,44 кв. км, а през територията ѝ преминават едни от най-големите реки в Европа като Рейн, Дунав и Елба, но очевидно дунавският воден път не е основна артерия в германската транспортна система.

Товарите, транспортирани по Дунавския воден път, са разделени в 20 групи⁵, като за 2016 г. с най-висок относителен дял са металните руди, торфа и други рудни и изкопаеми продукти с 31,9% (42,2% през 2015 г.), следвани от продуктите на селското стопанство, лова, горското стопанство и риболова с 26,1%, коксът и рафиниранныте петролни продукти с 10%, химикалите, гумата, пластмасите и ядреното гориво с 7,4%, каменните и лигнитни въглища; сировият петрол и природен газ с 6,9% и групата на основните метали и произведените метални изделия с 6,7%, или тези шест групи продукти формират през 2016 г. точно 89% от товарооборота по реката.

За нас особен интерес представлява транспортната активност на България, която транспортира стоки от 12 от общо 20 групи. През 2015 г. страната ни е транспортирала 1 772 хил. тона метални руди, торф и други рудни и изкопаеми продукти, 1 097 хил. тона продукти на селското стопанство, лова, горското стопанство и риболова. Значително по-малко са превозените каменни и лигнитни въглища; сиров петрол и природен газ в размер на 581 хил. тона, както и продуктите, включени в групата на основните метали и произведените метални изделия с 455 хил. тона. Именно тези четири групи формират 85,9% от товарооборота на речния транспорт на България.

Основните пристанища на България, които са обработили едва 6,895% от товарите, транспортирани по реката, са Русе (3 797 хил. тона), Лом (3 216 хил. тона), както и Видин, Оряхово, Сомовит,

⁵ //www.destatis.de/DE/Publikationen/StatistischesJahrbuch/StatistischesJahrbuch2017.pdf?__blob=publicationFile> (21.08.2018).

Danube Commission, Danube Navigation Statistics, version - November 2017, p. 15-17. Available at: <http://www.danubecommission.org/uploads/doc/STATISTIC/en_stat_2015_2016.pdf> (01.07.2018).

Свищов, Тутракан и Силистра. Според Годишния доклад на Централната комисия за навигация по река Рейн⁶ през 2016 г. пазарният дял на България във вътрешно водния транспорт възлиза на 4%, което е спад спрямо предходната година.

Ниският относителен дял на товарооборота, преминал през българския участък на реката, е индикация са съществуващи проблеми, които съпътстват дейността на транспортните оператори. Това налага да бъде разгледано състоянието на водния път, за да се локализират фактори, които влияят върху интензивността на трафика на кораби в региона и респективно върху обема на товарите, транспортирани по вода.

Съгласно Конвенцията относно режима на корабоплаване по река Дунав⁷, за да се приеме съответен воден участък за плавателен е необходимо той да отговаря на определени изисквания, като дълбочина на фарватера; ширина на речното корито; брой, гъстота и просвет на мостовете; брой шлюзове и др. Именно в тази насока се локализират някои от съществените проблеми пред транспортирането на товари по реката в обсега на националната територия на България. Причините за актуалното състояние на р. Дунав при 470-тия километър свързваме с два основни фактора: човекът и природата.

В този контекст следва да отбележим, че в динамика се отчита намаляване на водния отток на р. Дунав, тоест количество вода, което преминава през територията на България се редуцира. В рамките на една година от 2016 г. до 2017 г. в емпирично изражение стойностите по този показател от 6000 куб. м в секунда се позиционират на 5800 куб. м в секунда в резултат на наблюдаваните пониски водни стоежи, което се отразяват на нивото на реката.

⁶ Central Commission for the Navigation of the Rhine Annual Report Inland Navigation in Europe, Market Observation, 2017. Available at: <https://www.inland-navigation-market.org/wp-content/uploads/2017/09/CCNR_annual_report_EN_Q2_2017_BD_-1.pdf> (08.07.2018).

⁷ Конвенция относно режима на корабоплаване по река Дунав, Дунавска Комисия, Белград, 1948 г.

В българския участък реката не е коригирана, а е в естествената си конфигурация, в резултат на което се появяват прагове, където нивото е ниско и това ограничава газенето на плавателните съдове. Това налага корабите да бъдат натоварвани с по-малък тонаж, с цел ограничаване на тяхното газене и безаварийно преминаване, но от икономическа гледна точка тези превантивни действия рефлектират върху крайните финансови резултати. Следователно, преминаването през българския участък на реката не акумулира в достатъчна степен позитиви от експлоатацията на тази транспортна алтернатива.

Съществуват реални условия, които ограничават корабоплаването по р. Дунав при преминаването й през България и тези ограничения са предизвикани от пясъка и натрупването на други седименти, които образуват наноси и създават предпоставки за локализиране на критични участъци, намаляващи нейната дълбочина. Този факт определя значимостта на коректната маркировка, която очертава фарватера. Това е особено важно през летния период, когато са на лице критични дълбочини. В дълъг времеви период островите Белене, Милка, Вардим, Батин и акваторията на с. Попина са територии, в които се наблюдават проблеми при осъществяване на плавателни дейности, предизвикани главно от активната човешка дейност, нарушила естественото движение на наносите с изграждането на шлюзови комплекси.

Следователно, към настоящия момент от особено значение за речното корабоплаване е систематизиране на информация относно водните стоежи в реално време и прогнозиране нивото на реката от страна на Изпълнителна агенция „Проучване и поддържане на река Дунав”⁸, с оглед проследяване на динамичните процеси, които са характерни за втората по дължина река в Европа. В дългосрочен времеви диапазон обаче следва да се пристъпи мерки със стратеги-

⁸ Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията, Изпълнителна агенция „Проучване и поддържане на река Дунав“. Проучвателни дейности. Достъпен на: <<http://appd-bg.org/exploration>>. (08.07.2018).

ческа значимост, които да допринесат за адекватно състояние на речния път, свързващ Европа с Черно море, което да повиши транзитните потоци през страната и да дефинира мястото на България в транспортната система на ЕС-28.

Използвана литература

1. Конвенция относно режима на корабоплаване по река Дунав, Дунавска Комисия, Белград, 1948 г.
2. Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията, Изпълнителна агенция „Проучване и поддържане на река Дунав“. Проучвателни дейности. Достъпен на: <<http://appd-bg.org/exploration>>. (08.07.2018).
3. Central Commission for the Navigation of the Rhine, Annual Report Inland Navigation in Europe, Market Observation, 2017. Available at: <https://www.inland-navigation-market.org/wp-content/uploads/2017/09/CCNR_annual_report_EN_Q2_2017_BD_-1.pdf> (08.07.2018).
4. Danube Commission, Danube Navigation Statistics, version - November 2017. Available at: <http://www.danubecommission.org/uploads/doc/STATISTIC/en_stat_2015_2016.pdf> (01.07.2018).
5. Koralova, P. Specifics of the Danube fleet management (trends and perspectives for development). // Economic Studies. Institute of Economic Studies at the Bulgarian Academy of Sciences, book 6, 2017.
6. Statistisches Jahrbuch 2017. Deutschland und Internationales. Wiesbaden, Statistisches Bundesamt, 2017. Available at: <https://www.destatis.de/DE/Publikationen/StatistischesJahrbuch/StatistischesJahrbuch2017.pdf?__blob=publicationFile> (21.08.2018).

Контакти:

Донка Димитрова Желязкова

E-mail: d_zhelyazkova@ue-varna.bg