

Исторически аспект

Забележителното географско положение на град Русе, традициите му през вековете в използването на Дунавския воден път намират израз в обстоятелството, че през изминалите 20 века е пристанище и седалище на дунавски флот.

Великите реки са свързани с една нация, с една държава: Мисисипи със САЩ, Нил с Египет, Волга с Русия, Хуанхъ с Китай, Амазонка с Бразилия... Река Дунав, като никоя друга в света, принадлежи на 10 държави от стария континент Европа, разположени от Шварцвалд до Черно море, от Германия до Украйна. По бреговете на великата река са израстнали много градове и четири европейски столици – Виена, Братислава, Будапеща и Белград.

През вековете Дунав е изтъкал същинска енциклопедия. На нейните страници са писали още Аристотел, Страбон, Плиний Стари, Цицерон, Вергилий, поетът на нежните страсти Овидий...

Край Дунав легендите и историческите анали се сливат – от дунавските походи на персийския цар Дарий, от битката на римския император Траян с даките, до подвизите на Зигфрид, възпяти в „Песен на Нибелунгите“. Според митологията дунавското дъно е обитавано от речния бог Еагра. Негов син е родопският чародей Орфей, а музата Калиопа е неговата майка.

Херодот нарича Дунав „най-голям между реките“, Хесоид уточнява, че е „брат на Нил, син на Океана и на богинята на морето Тетида“.

* Великотърновски университет „Св. св. Кирил и Методий“.

Дунав е вечен като Тибър, плодоносен като Нил, величествен като Мисисипи, обичан като Волга, оживен като Рейн, обожаван като Ганг...

Във вечния град Рим, на площа „Навона“ ваятелят Лоренцо Бернини през 1648 г. изградил Фонтано дей Фиуми (Фонтанът на реките), който символизира четирите основни части на Земята. Река Нил представя континента Африка, река Ганг – Азия, Рио де ла Плата – Америка, а река Дунав олицетворява Европа. Според римската митология Данубиус е богът на реките. В картината на Рубенс „Четирите континента“, изложена в Музея на историята на изкуствата във Виена, река Дунав също представлява стария континент.

Няма друга река в света с толкова много имена. Траките са я наричали Истрос, скитите Матаос, келтите Донаф, римляните Данистър и Данубиус, елините Дунавис, прабългарите Сула, славяните Истър, немците Донау, унгарците Дуна, турците Туна, руснаците Дунай, румънците Дунаря, българите и сърбите Дунав. Това е израз на любов и щедрост към реката, която Наполеон нарича „Цар на реките“.

Многовековната енциклопедия, наречена Дунав, е извор на знания, вдъхновение и мъдрост – енциклопедия на много генерации. По израза на Жак Ив Кусто – това е истинска Дунавиада.

На римската дунавска укрепителна граница – Данубиус лимес Романа, възниква кастелът Сексагинта Пристис през Първи век, по времето на император Веспасиан. Неговото име, състоящо се от думите: числителното сексагинта (шестдесет) и пристис (вид речен кораб) или 60 кораби, показва по недвусмислен начин флотските функции на града, предшественик на днешния Русе.

Пристис фигурира в античната римска карта Табула Пойтингериана, в която фигурират всички градове и кастели. Може да се каже, че всички сегашни селища са наследници на римските от Кастра Регина (Регенсбург), Виндобона (Виена), Посониум (Братислава), Аквинкум (Будапеща), Сингедунум (Белград), Бонония (Видин), Алмус (Лом), Валерия (Оряхово), Никополис (Никопол), Луциарнабург (Сомовит), Димум (Белене), Нове (Свищов), Пристис (Русе), Трансмариска (Тутракан), Дуросторум (Силистра)... Речни функции – Корпорация Корпус Сплендидисиум имат Улпия Рациария (Арчар), Нове (Свищов) и Пристис (Русе).

Основната част от римския флот била съставена от кораби лузории. През 412 г. излязъл специален закон за опазване тайната за начина на строежа на дунавските лузории и пристиси, за да не станат достояние на варварите.

Фигуриращият в географията на Клавдий Птолемей Пристаполис бил унищожен в бурята на варварските нашествия през Шести век.

През 1595 г. Русе бил опожарен от влашкия войвода Михай Витязул. За това със султански ферман от 1603 г. на Шех Шами паша била дадена титлата Капудан и Туна (адмирал на Дунва), един чифлик в Пиргос и му било възложено да командва флот от 50 фрегати с база Русчук (Мальк Русе). Той трябвало да охранява дунавските брегове от Будин (Видин) до делтата.

Река Дунав внушава респект, защото е река на 10 държави – най-интернационалната река в света. След влизане в навигация на „Европа канал“ през 1992 г., съединените реки Рейн, Майн и Дунав, образуваха главната ос на европейските вътрешни водни пътища от Ротердам до Сулина. С това се увеличи още повече значението на Дунавския воден път за транспорт и туризъм.

Между двата бряга на река Дунав в миналото е имало няколко брода за преминаване – Силистра, Никопол, Русе, Свищов и пр. Те са продължение на една многовековна традиция. Близко до Дръстър по времето на хан Омуртаг е било главното българско дунавско пристанище Вичина, на остров източно от Силистра, сега на румънска територия. Островът е отбелязан на старите карти с имената Плоска и Адакьой, а на новите като Пъкулуй луй Соаре. При Никопол пък бил главният брод на реката през време на Второто българско царство. На това място цар Иван Шишман брани последната българска твърдина срещу турците. Тук бил неговият дунавски флот.

На отсрещния бряг е бил малък Никопол, възникнал на мястото на римо-византийската крепост Туриса, разширена от българите с името Холавник (наречена така, защото крепостта имала конфигурация на гащи с два дълги крачола).

Най-важен брод през миналото столетие е този между Русе и Гюргево, поради вилаетските функции на Русчук и близостта на

румънската столица Букурещ, в която се събират не само главните пътища на страната, но и тези от Русия, Украйна, Белорусия, Полша, Словакия, скандинавските и прибалтийски страни.

През 1864 г. Русчук станал център на реформите на Мидхат паша (Мехмед Шефик), които включвали първата в нашите земи жп линия Русчук – Варна, реализирана с концесия на лондончаните братя Бъркли и Уйлям Гладстон. Чрез нея се осъществява връзката Виена – Цариград по Дунав и Черно море.

Кораби на ДДСГ (Ди ерсте донау дамшифт гезелшафт) получавали дотации от турското правителство, за да свързват Виена и Пеща с нашите пристанища: Видин, Лом, Никопол, Свищов, Русе, Силистра и Тулча. Това са корабите „Мария Терезия“, „Фридрих“, „Франц“, „Германия“, „Радецки“... Доктор Иван Богоров в книгата си „Няколко дена разходка по българските места“ пише: „Виена не е веке далеч от Русчук“. После отбелязва, че чужденци вземат всичкото злато за навлото на товарите, а за българите остават мътните води на Дунава и препоръчва да се купят вапори (параходи) и да се заложи на индустрията, което ще направи Русчук като най-напредналите рейнски градове.

В пределите на Туна вилает (Дунавската област) със санджаки от Ниш, София, Видин, чак до Кюстенджа и Тулча, с център Русчук било създадено Идарие и Нахрие (Речно корабно управление). По инициативата на валията на големите панаири в Ески Джумая (Търговище) и Черна вода, на търговците били предоставени удобства срещу определени такси. Със събраните пари били закупени първите параходи и шлепове за дунавското корабоплаване и била направена кораборемонтна работилница.

През средата на миналия век дунавско-черноморският воден път от Виена и Будапеща към Истанбул бе сполучливо съчетан с първата в нашите земи железопътна линия Русчук – Варна и първата във Влашкото княжество Букурещ (гара Филарет) – Гюргево.

Транспортно-географски аспекти

В Долния Дунав, в участъка на Румъния, България и Украйна има само 4 моста от общо 104-те моста на реката. Два от четирите

моста са в района Черна вода и само един между България и Румъния.

С влизане в експлоатация на моста Русе-Гюргево фериботът спира плаванията си. Втора двойна връзка за автомобили и вагони е открита между Видин и Калафат, а от 1994 г. започнаха навигацията фериботите Оряхово-Бекет и Русе-Гюргево. Има идеи за фериботни връзки в няколко пункта – Никопол, Свищов, Тутракан, Силистра и други.

От много години се обсъждат на различни нива няколко пункта за нови мостове на река Дунав между България и Румъния. Между тях са: втори мост между Русе и Гюргево, Видин – Калафат, Лом – Расту, Оряхово – Бекет, Гиген – Корабия, Никопол – Турну Мъгуреле, Белене – Чоара, Свищов – Зимнич, Тутракан – Олтеница, Силистра – Кълраш и др. Пътни връзки се обсъждаха и по евентуалните баражи Никопол – Турну Мъгуреле (района Белене – Чоара) и Силистра – Кълраш – целящи подобряването на навигацията в Долния Дунав. Тези пунктове имат своите предимства и недостатъци и трябва да се оценяват комплексно, да се степенуват, да се търсят предимства във връзката Дунав – Егейско море, без да се изпада в политически и местни пристрастия, конюктурни увлечения, а да се отчитат обективно съществуващите комуникации.

Идеята за изграждане на мост в района Свищов – Зимнич се свързва с възможността да се използват съоръженията на спрения строеж на атомната електроцентрала при Белене. Тази реализация се свързва с проект за жп тунел под Стара планина между Троян и село Христо Даново за пряка връзка между Свищов и Пловдив и от там с жп и шосеен път през Смолян до Бяло море. Този проект изисква големи инвестиции и време.

В труда си „Модулно развитие на железопътната мрежа“ М. Деведжиев наред с анализа на различни идейни проекти за мостови връзки включва и мост на мястото на античния римски мост, от времето на император Константин Велики (328 г.), при устието на река Искър при античния град Улпия Ескос (до село Гиген). Пунктът Лом – Расту не бе приемлив за румънската страна, защото срещу Лом няма град и железен път. Английската консултантска фирма „Сър Александър Гиб“ не е отчела свлачищния район при Лом, а само

предимството – най-близко пристанище до София. Фирмата „Ен Би Си – Нова компания България“ на бившия началник на строителни войски генерал Радослав Пешелеевски е решила да строи мост на р. Дунав при Оряхово-Бекет, за което Румъния е дала съгласие.

Румъния предлага да се изгради трети мост между Силистра и Кълъраш (много стара идея). Този проект можем да свържем с жп връзка Силистра – Горна Оряховица по ново трасе гара Разград – град Разград – Попово (стар проект). Твърде много се лансира идеята за втори мост при Русе и Гюргево, дори тунел под реката (по-евтин вариант), като се отчитат комплексно икономикогеографските предимства, изградени комуникации, геополитически тенденции и прочие.

Ферибот между Силистра и Кълъраш няма, макар че фигурира в много учебници и трудове по география. Ферибот има между двата румънски бряга Кълъраш-Остров. Автомобилите от Остров влизат в Силистра през сухоземния ГККП.

В процес на изграждане е ферибот между Тутракан и Олтевица.

След дълги спорове Румъния се съгласи за изграждане на мост при Калафат щом България ще осигурява средствата. Близко до Видин по стените на баражите Портиле де Фиер (Железни врата) Румъния има две автомобилни пътни връзки със Сърбия, една причина да не държат на моста при Калафат.

Румъния освен моста на Дунава при Гюргево има два моста при Черна вода – стар и нов, четвърти при Джурджени – Вадул Ой и започва строеж на пети Браила – Мачин. Така ще се отклонят товари от Северна Европа от еврокоридор 9.

Най-критичните при маловодие места по целия дунавски воден път са в българо-румънския участък между Свищов и Русе. Задачата за подобряване на навигационните условия в Долния Дунав е задача не само на България и Румъния, но и на Дунавската комисия, на всички дунавски страни.

Петролопроводната, фериботната и електрокабелната връзки между Русе и Гюргево бяха прелюдия към осъществената идея за мост над великата река. Мостът Русе – Гюргево, пуснат в експлоатация през 1954 година, стана фокус на много шосейни и железно-

пътни маршрути – български, румънски, международни. Мостът съществува вече 50 години, без да е реализирана до сега естествената директна двойна връзка между Дунав и Бяло море: Русе – Подкова – Комотини (Гюмюрджина) с железен път и до Портолагос и Александрополус (Дедеагач) по шосе. Този транспортен коридор може да се осъществи с най-малко инвестиции, в най-кратък срок и най-бързо може да възвърне капиталовложенията. Строежът на моста Видин – Калафат не е пречка да се реализира този също така важен транспортен коридор, който не конкурира коридор 4.

Дунавският воден път с неговото продължение чрез „Европа канал“ към Рейн спомага за интегриране икономиките на страните от Долния Дунав към Западна Европа, към страните от Европейския съюз, както и на транзитните товари от Западна и Централна Европа към Близкия и Среден Изток. Дунавският воден път се очертава и като важна трансмисия на формиращата се икономическа Черноморска зона с участието на Русия, Турция, Украйна, България, Румъния, Грузия, Гърция, Молдова, Македония, Албания, Армения и др.

Всичко това рефлектира върху необходимостта от изграждането на директна шосейна и жп връзка между Дунав и Егейско (Бяло) море, в изграждане на нови фериботни и мостови връзки между България и Румъния, но най-малко се прави за реализиране на връзката Русе – Комотини – Портолагос.

Неправилно изграждането на коридор 9 се отлага на практика във времето, като се залага на коридор 4 за връзката Дунав – Бяло море, с изграждане на нов мост Дунав 2 при Видин. Прокарването на пряка шосейна и жп връзка с тунели под Петрохан е свързано с много пари и време. Направеното досега по този коридор бе електрифицирането на жп линията София-Дупница в първия етап и до Кулата във втория. Трябва да се има предвид, че коридор 4 бе актуален по време на войната в Югославия и че той има алтернативно трасе: Виена – Будапеща – Белград – Ниш – Скопие – Солун по изграден аутобан, много по-пряк път, без труден участък като този през румънските Карпати.

Наред с изграждането на новия мост на Дунав при Видин – Калафат не бива да се забравя, че най-изгодната, евтина и най-бързо реализирана връзка между Дунав и Бяло море за жп и шосеен

транспорт може да бъде от Русе през Момчилград и Подкова, през границата до Комотини (Гюмюрджина). От този град вече има жп линия на югоизток към пристанището Александруполос (Дедеагач) и на запад към Кавала и Солун. Също от Комотини на юг има пряк шосеен път към пристанището Портолагос (Лагос), в едноименния залив на Бяло море, по-точно езерото Вистонида. Така шосето Русе – Комотини – Портолагос и жп линията Русе – Комотини – Александруполос ще пресекат изграждащата се в Северна Гърция пътна магистрала по трасето на античната Виа Егнация от Рим по море през Албания, Македония към Солун и Цариград. Проектът за тунел под Стара планина под връх Шипка, между Габрово и Казанлък е част от реализацията на коридор 9 между Дунав и Бяло море.

Това, което се прави по еврокоридор 9 е реконструкция на автомобилния път през Прохода на Републиката (Хаинбоаз).

Според М. Деведжиев още през 1913 г. експерти са преценили, че теренът в южния превал на прохода Маказа е много стръмен и труден в транспортно отношение и затова трябва да се потърси алтернативно трасе през Фотиново – Бенковски – „Трите камъка“ – Кушла до Полиарнон на гръцка територия.

Появиха се неверни прогнози, че бъдещият мост Видин – Калафат ще превърне моста Русе – Гюргево само в локална връзка със замрял трафик. Това не е вярно, защото двата моста имат трафик, който не се конкурира. Това е толкова пресилено, колкото и публикации в румънския печат, според които българите обслужват конюнктурни гръцки интереси, че щом се възстановят пътуванията през Югославия ще се предпочита направлението Будапеща – Белград – Скопие – Солун, път по-къс със стотици километри, при това много по-хубав. Тук трябва да се добави, че Румъния е избрала твърде обходен път през Карпатите по направлението към Калафат. В румънския печат се изтъква, че средствата за моста при Калафат ще се осигуряват от България, и че в близост само на 64 км западно има две автомобилни връзки между Румъния и Сърбия по двата баража на хидровъзлите „Железни врата“. Българската страна според тях не ги взема под внимание.

Строежът на моста Видин – Калафат се свързва и с проект на жп линия Бойчиновци – Храбърско с тунел под Петрохан, за да се съкрати сегашният обходен път през Мездра и Искърския пролом.

На международните конференции на министрите на транспорта от европейските страни на 14 – 16 март 1994 г. на остров Крит (Гърция) и през 1997 г. в Хелзинки (Финландия) са обсъдени и приети документи за европейските транспортни коридори. От т. нар. критски еврокоридори 5 преминават през българска територия, през този забележителен кръстопът между Европа и Азия. Важен документ е Декларацията на представители на правителствата на европейските страни от 5-6 септември 2001 г. приета в Ротердам, относно ускоряването на общоевропейското сътрудничество за облекчаване и стимулиране на вътрешния воден транспорт и подписания Меморандум за разбирателство за развитието на паневропейския транспортен коридор № 7, по река Дунав. През 2002 г. на конференцията на министрите на транспорта в Неапол бе разгледан коридор № 9.

Еврокоридор 7 свързва 6 рейнски и 10 дунавски страни. Две от дунавските страни са нови – Хърватска и Молдова. Отделилата се от СССР Молдова излиза на река Дунав с устието на река Прут, където на левия бряг, на 1,5 км от река Дунав се изгражда молдовското пристанище Джурджулеци. По река Прут минава румъно-молдовската граница. Дунавският излаз на Молдова е между 134,144 и 130,844-я километър – обща дължина – 3.3 километра. По данни на „Статистической ежегодник дунайской комиссии“, Будапешт, 2001 г., Молдова притежава вече дунавски флот от един влекач, 3 самоходни кораба и 11 шлепа с товароподемност 17424 тона.

България и Румъния имат най-голям брой дунавски пристанища – по 8, Унгария притежава 5, Сърбия и Украйна по 4, Германия и Австрия по 3, Словакия и Хърватия по 2 и Молдова 1. Общо дунавските пристанища са 40.

От българските дунавски пристанища Русе, Лом и Свищов много години наред влизаха в листата на пристанищата с товароборот над 1 млн. т. През известен период Русе е заемал челно място между всички дунавски пристанища. През 1972 пристанище Русе е било на трето място, през периода 1974 – 1980 – шесто място, през 1982 г. – девето място. През 2001 г. между „милионерите“ е само Лом на десето място след Галац, Линц, Измаил, Братислава, Регенсбург, Виена, Будапеща и Уст-Дунайск. Извън „милионерите“ са Русе, Свищов, Сомовит, Видин, Тутракан и Силистра.

Тези факти изразяват големия спад, който се дължи на икономическата криза в България в прехода от планова към пазарна икономика, загубване на пазарите в Русия и Украйна, на продължилите цяло десетилетие войни в бивша Югославия, финализирани с американските бомбардировки и срутването на дунавски мостове при Нови Сад, което задръсти за дълго реката и спря корабоплаването и от това България претърпя големи загуби. Такава криза нашето дунавско корабоплаване не е изживявало до сега.

Наследените проблеми се проявиха с още по-голяма сила, като неефективната организация на товаро-разтоварните работи, остарялата материално-техническата база. Българските дунавски пристанища, макар и най-много на брой, макар и изградени по модела на европейските речни пристанища, със специфична композиция на корабните места, са слабо ефективни. При приет норматив за обработване на 4 млн. т на 1 км кей, българските пристанища обработват почти двойно по-малко – 2,4 млн. т., защото нямат необходимия брой кранове и друга товаро-разтоварна техника, а при това по-голямата част от товарите са насипни. Условията подхождат повече за генерални и контейнерни товари. Твърде недостатъчна е складовата площ. Съотношението е едно към осем. Покритата складова площ е главно в Русе и Лом. Оскъдната покрита складова площ е причина за бавната обработка и доставка на товарите. Бавно навлиза обмяната на информация между пристанищата, флотата, клиентните фирми, товародатели и получатели, складовите бази и свободните безмитни зони.

Връзката с другите видове транспорт – автомобилен, железопътен, въздушен и тръбопроводен е остаряла, примитивна, неефикасна, неорганизирана, слаба. Голяма пречка са закостенелите законови норми, честата смяна на митническите тарифи, липсата на гъвкавост, съобразена с конюнктурата и изобщо единна последователна държавна политика за развитие на речния транспорт, често в близкото минало ръководен между другото от институции далеч от реката – във Варна, в София. Затова и често товари, най-подходящи за речния транспорт, се пренасочват към други транспортни средства, от което губи държавата.

Голям проблем е състоянието на флота – стари, амортизирани плавателни съдове с рекордни години по навигация, изискващи мно-

го средства за поддържане, с голям разход на гориво – неща неотговарящи на съвременните европейски технически и екологични норми.

Ново положително явление в българското речно корабоплаване е увеличението на корабособствениците. През 1996 г. те са вече 24, а през 2004 – са двойно повече.

Неправилно е игнориран крайбрежният превоз между българските пристанища, макар че е много по-изгодно да се превозват стоки по Дунав до пристанищата между Видин и Силистра. Предпочита се автомобилният превоз. Вярно е, че той е по-удобен, защото дава възможност за превоз „от врата до врата“, но той не е ефективен за масови товари.

Не бива да се забравя, че Дунавският воден път е свободен, най-прекият, най-евтиният, традиционният път между България и страните от Централна и Западна Европа, както и на изток към Молдова, Украйна, Русия, път за нашия износ и внос. Още по-голяма стойност този път придобива при нашата атлантическа и европейска ориентация.

Търговският ни флот на река Дунав включва влекачи, тласкачи, шлепове, фериботи-катамарани от ханската четворка по релациите Видин – Линц – Видин и Видин – Пасау – Видин, както и фериботните превози Русе-Рени-Русе.

Общо взето нашият дунавски флот е стар и не напълно съобразен с възможности за плаване по каналната връзка Дунав-Рейн, а така също и с другите вътрешни водни пътища на Европа. Ако не настъпи скоро обновяване и попълване на флота, което би трябвало да бъде национална задача, ще се наложи нашият експорт и импорт да се извършва от чуждестранни превозвачи. Това ще бъде отстъпление от стремленията и постиженията на българските речнофлотци.

С осъществяване на ро-ро превози до Австрия и Германия и обратно, България бе пионер на Дунава и първа осъществи комбинирани транспортни превози, които сега времето ще налага като основна транспортна стратегия през третия милениум. Особено ценна в това отношение е разработката на инж. Йордан Казаков „Комбинираните превози – възможности за развитие на дунавското коробаплаване“. Той изтъква, че за 35 години от първата контейнерна

линия Ню Йорк – Ротердам през 1966 г., от нейния първи рейс, има 5 генерации контейнери с линии между всички континенти.

Пристанище Варна е пункт на контейнерни превози на световни компании като Евъргрийн, Меркс, Сии Ленд, Коско, Норазия, Неддойд, МСК и българската Булкон. Това усилва възможностите за комбинирани превози между Дунав и Черно море посредством най-старата жп линия Русе-Варна. Големи са възможностите за комбинирани превози по релацията река Дунав – Русе – Варна – Черно море, по коридора TRANSECA. Конкуренти са релацията Констанца с фериботи до турските черноморски пристанища и Украйна с фериботи от Иличевск до Поти в Грузия.

България би могла чрез дунавските пристанища и транспортните еврокоридори север-юг и изток-запад да привлече големи транспортни товаропотоци. Необходими са внимание и средства за модернизирани на основните български дунавски пристанища Русе, Лом, Свищов, Видин, Сомовит, с кейови стени, корабни места, с релсови кранове за успоредно товарене и разтоварване, подходящи складови сгради, плацове за контейнерни и насипни товари, уедряване на товарните единици чрез контейнеризация, палетизация, използване на амбалаж за еднократна употреба, безамбалани превози на товари, меки контейнери за насипни товари и пр. В пристанище Русе-Изток се изгражда контейнерен терминал, зимовник за кораби и зърнен терминал.

Необходими са сериозни маркетингови проучвания за привличане на нови товаропотоци с предлагане на транспортни услуги с най-високо качество.

Светът отива към изчерпване на петрола, но автомобилните превози продължават да нарастват. Комбинираните превози, тяхното разширяване може да помогне срещу дисбаланса между автомобилния и другите видове транспорт. Така има възможност разходите на гориво да се намалят два пъти.

В Морския Дунав Браила-Сулина български кораби преминават епизодично. През 1999 година например през Сулинския канал са преминали 891 съда от 42 страни – Малта, Турция, Украйна, Русия, Сирия, Кипър, Ливан, Румъния, Камбоджа, Азербайджан, Сент Винсент, Белиз, Панама, Португалия...

Българският речен транспорт – флот и пристанища, се нуждаят от ефективно, гъвкаво управление, въвеждане на съвременни информационни технологии, за достигане на европейските стандарти за ефективност, чрез разработване и приложение на единна географска система (ГИС), с каквито разполагат страните с развит речен флот.

Един стар проблем на българското речно корабоплаване е корабостроенето и особено кораборемонтът. Основната част от българските речни кораби се строяха в бургаската корабостроителница и отчасти в русенската, която строи главно морски и речно-морски кораби.

От няколко десетилетия ремонтите на нашите речни кораби става в сръбски, румънски, унгарски и австрийски корабостроителници – Кладово, Оршо̀ва, Будапеща, Линц и Галац. Проектите за строителство на кораборемонтен завод в Тутракан не бяха реализирани.

От няколко години фирмата „Дубъл Ве ко“ на Димитър Игнатов и Венцеслав Даскалов запълва сполучливо част от нишата в българския речен кораборемонт.

Трябва да се отчете усилената дейност на Румъния по трасета, които се отклоняват в нейна територия и заобикалят България. Това става на фона на българската пасивност, инертност и бездействие. България от кръстопът се превръща в транспортен остров, заобиколен от коридори, отклонени от преките им направления. Така е с коридора Будапеща – Констанца и коридора Балтийско – Черно море, по-точно: Малмьо – Гданск – Варшава – Лвов – Черновци – Сучава – Браила – Констанца, включващ и мост над Дунав – Браила – Мачин (с амбиция той да изпревари моста Видин – Калафат). До Констанца, където има свободна зона и фериботна връзка с Турция достигат товари по Дунавския воден път (коридор 7) предназначени към Ирак, Иран, Кувейт, емирствата в Персийския залив и други. Предвидени са товари от Европа чрез дунавския канал Черна вода – Констанца в посока през Грузия към Азия по Пътя на коприната.

Румъния възнамерява да завърши строежа на канала Дунав – Букурещ, дълъг 83 км по река Арджеш от град Олтеница срещу Тутракан. Така кораби ще плават от Букурещ до Констанца.

Коридор 7 – Дунавският воден път, който по преценка на експертите България използва само едва 5-10%, представлява златна неизползвана даденост. Товари от Западна Европа по канала Рейн – Майн – Дунав биха могли да се транспортират до Черно море по жп линията Русе – Варна и от там към Украйна, Русия, Грузия и Централноазиатските страни. За жалост България е единствена от дунавските страни, която няма подходящи кораби за плаване по европейските канали. Плаването на кораб „Хохрайн“ на Йола Шипинг през 1999 г. и на „Тайфун“ на параходство БРП до Майнц на Рейн през януари 2000 г. са първите лястовици. Географското определение остров „България“ се дава, защото просръбското отношение на Македония още продължава. За коридор 8 от 13 години само се говори. Жп връзката Богдановци – Гюешево е в точката на замръзването от времето, когато Македония бе част от България през Втората световна война. В същото време се отделят много средства за модернизиране на пътищата през Македония в посока север – юг от Сърбия към Гърция. Гърция от своя страна възстановява античния път Виа Егнация, но на юг от Албания, Македония и България, с фериботи от Бари до Игуменица и от там през Солун до Истанбул. Така България се заобикаля от север, запад и юг. Кръстопътното географско положение на България между три континента – Европа, Азия и Африка си остава още неизползвана даденост.

При Русе еврокоридор 7 се пресича с еврокоридор 9. Последният започва от Скандинавските страни, Прибалтийските държави, Полша, Русия, Украйна. Коридорът на наша територия започва от Дунав мост Русе – Гюргево и продължава с презбалканската жп линия през гръцката граница до Подкова и успоредния на нея автомобилен път. Пълното изграждане на жп линията до Комотини (Гюмюрджина) и пристанището Порто Лагос, както и шосето от Момчилград през прохода Маказа може да стане бързо с не много средства.

Необходима е икономическа стратегия, която да не загърбва отделни транспортни коридори, а да развива и утвърждава тяхната стойност на територията на страната. Да се привлекат например товари по релацията Русе-Варна с конкурентна политика, защото несъобразените такси и слабости отблъскват фирмите, какъвто е

случаят с превоза на строителни материали по релацията Варна-Русе-Смедерево (Сърбия).

Професор Иван Батаклиев с право нарече България – „мост“ между река Дунав и Бяло море“. Ако ние се задоволяваме само с обстоятелството, че България е кръстопът между Европа и Азия, че през страната преминават 5 евротранспортни коридори и се бавим с тяхното формиране, при активността на нашите съседи да правят алтернативни отклонения, България от кръстопът ще стане остров.

В миналото се казваше, че Рейн е недоволен от Дунав, който за разлика от всички реки в Западна Европа, единствен тръгва на Изток, затова чрез Донауферзикерунг, Донауквеле и Бодензее краде от дунавските води... Сега има нова интерпретация за дунавското поведение. Казва се, че Дунав се е нагърбил с мисията да свързва Запада с Изтока на стария континент, да съдейства за интеграцията на обединена Европа.

ИЗВОДИ: НЕОБХОДИМА Е НАЦИОНАЛНА СТРАТЕГИЯ ЗА ЕТАПИТЕ В ИЗГРАЖДАНЕ НА ТРАНСПОРТНИТЕ КОРИДОРИ НА ТЕРИТОРИЯТА НА БЪЛГАРИЯ, КАТО СЕ ОЦЕНЯВА ТЯХНОТО ВРЕМЕ И СРЕДСТВА ЗА РЕАЛИЗАЦИЯ, ВЪЗВРЪЩАЕМОСТ И ПРОЧИЕ. В ТОВА ОТНОШЕНИЕ КОРИДОР № 9 ИМА ПРЕДИМСТВА, НО НЕПРАВИЛНО СЕ ЗАГЪРБВА. НА ФОНА НА БЪЛГАРСКАТА ПАСИВНОСТ, ИНЕРТНОСТ И БЕЗДЕЙСТВИЕ СЪСЕДНИТЕ СТРАНИ ДЕЙСТВАТ И ПРАВЯТ АЛТЕРНАТИВНИ КОРИДОРИ НА НАШИТЕ. ТАКА БЪЛГАРИЯ ОТ КРЪСТОПЪТ СЕ ПРЕВРЪЩА В ТРАНСПОРТЕН ОСТРОВ, ЗАОБИКОЛЕН ОТ КОРИДОРИ, ОТКЛОНЕНИ ОТ ПРЕКИТЕ ИМ НАПРАВЛЕНИЯ.

ЛИТЕРАТУРА

1. **Дойков, В.** Мястото на България в Дунавското корабоплаване, сп. "Проблеми на географията", кн. 3, 1990.
2. **Дойков, В.** Българско дунавско корабоплаване, В. Търново, 2002.
3. **Дойков, В.** Полифункционална роля на дунавския воден път от античността до наши дни. – В: Русенски университет, Научни трудове, Том 38, серия 1 Европеистика, 79–89, Русе, 2002.
4. **Дойков, В.** Дунавският воден път в системата на международните транспортни коридори и аспекти на българското дунавско корабоплаване. – В: Черно море между изтока и запада. Река Дунав мост между народи и култури, ВСУ „Черноризец Храбър“, Варна, 2004, 16–26.
5. Статистическия ежегодник дунайской комиссии, Будапешт, 2003.