

REGIONAL DEVELOPMENT OF THE DANUBE SETTLEMENTS AND PORTS IN THE NORTH CENTRAL PLANNING REGION

Abstract: This report is dedicated to the strategic importance of the Danube riparian ports and towns, especially those that are located in the North Central Planning Region. The report is an attempt to systematize the problems of regional development in the area, on overview of all key ports derived proposals for regional development as outlined respective views on socio-economic development of the planning area and its regional development.

Author information:

Kamen Petrov

Assoc.prof., PhD

University of National and World Economy, Sofia

✉ petrovk@abv.bg

🌐 Bulgaria

Keywords:

Regional, district, port, growth, economy development.

Увод

Очертаването за насоките по развитието на българските региони не може да се откъсва от реалностите. Това налага в периода 2014-2020 г. да се подхожда към районите за планиране като се разглеждат функционалните възможности за тяхното развитие при съчетанието на теорията и практиката като се извеждат проблемите и се подлагат на анализ. В подхода към Северния централен район за планиране можем да приемем, че стратегическо значение има река Дунав. Същевременно очевиден е дефицитът на националното ни развитие в това пространство, което показва, че икономиката в Северна България почти не е обърната към реката и речните пристанища, а селищата по реката нямат необходимото значение за икономическото развитие на региона. В резултат на членство на България в ЕС, наложената визия за регионална интеграция и политиката за свързаност в Европа от стратегическо значение за развитието на района за планиране може да има река Дунав, която да насърчи социално-икономическото развитие на пристанищата и селщата по реката, с цел да се превърнат в градски съсредоточия на регионалното развитие и възможност за икономическо оживление в българското дунавско пространство, както и развитие на трансграничното сътрудничество и туризма. Така в настоящия доклад ще направим опит да направим анализ, оценка и начертаем възможностите за социално-икономическо развитие на района за планиране в контекста на неговото стратегическо място и естествена граница с река Дунав.

1. Кратка характеристика на Северен централен район за планиране.

Северен централен район (СЦР) обхваща пет области в територията между Стара планина и река Дунав – Велико Търново, Габрово, Разград, Русе и Силистра. Районът граничи на изток със Североизточния, на запад със Северозападния, а на юг с Югоизточния райони. В състава на СЦР влизат 36 общини, неговата площ е 14974.0 км², а населението му, според данните от преброяването през 2011 г. е 861 112 жители. Районът граничи с Румъния, като четири от петте области попадат в обхвата на Дунавския трансграничен регион – Силистра, Разград, Русе и Велико Търново. Основните оси на урбанизация са паралелните Плевен – Русе и Плевен – Велико Търново и меридионалната Русе – Велико Търново – Габрово – Казанлък – Стара Загора – Хасково – Кърджали – Маказа. Тази ос продължава на север по направление Русе – Гюргево – Букурещ и се очаква нейното транснационално значение непрекъснато да расте. В района са развитивсички видове транспорт – автомобилен, железопътен, воден и въздушен. През територията на района преминават коридор № 7 – трансевропейският воден път Рейн –

Майн – Дунав от Ротердам до Сулина и коридор № 9, който свързва северна, средна и източна Европа с Егейско море. Районът разполага с 5 университета и специализирани висши училища. В района много добре е развита мрежата от професионални училища след 8 клас и професионални колежи, което е предпоставка за повишаване на квалификацията на работната сила в производствените сектори на индустрията и услугите и за модерно развитие на аграрния сектор.

2. Оценка на възможностите на района за планиране с река Дунав.

През последните години българската държава постоянно отстъпва от отговорностите свързани с развитието на дунавското крайбрежие. Съществуват благоприятни възможности за развитие на пътническия речен транспорт по р. Дунав между България, Румъния и страните от Западна Европа, но от българската страна почти липсват инициативи. На този етап по р. Дунав се извършват значителни по размери и ежегодно увеличаващи се круизни плавания, като по-голямата част от тях спират в пристанище Русе¹. Това предполага да се мисли в стратегическо отношение за развитието на дунавския регион по-специално дунавското крайбрежие поне в три посоки. На първо място предприемане на действия за създаване на Държавна агенция „Дунавски флот“, която да наследни да възстанови дейността на ликвидираната през 1961 г. Дунавската флотилия, а с това и да се оптимизира сигурността на речната граница, което се осъществява сега единствено от гранична полиция. На практика възстановяването на дунавската флота, ще спомогне за по-фективен и навременен контрол върху границата и управлението на плаването по реката. Държавата може да възложи и допълнителни компетенции на агенцията относно опазването на акваторията, осъществяването на регистрационен режим свързан с риболова и корабоплаването, управлението на кризи, следене на нивото на реката, контрол на драгажната дейности и каботажните плавания. В нашата държава е редно да се изработи нова стратегия за самостоятелна военноморска доктрина, концепция или програма за строителство и развитие на речния флот в условията на членство на България в ЕС и новите реалности през XXI век. От друга страна България трябва да създава сигурност в региона като насърчи доверието със съседите си. Това предполага да се търсят възможности за създаване на съвместни дружества между България и Румъния за насърчаването на каботажни плавания и развитието на драгажните дейности по реката, както и съвместни военни учения по река Дунав, а защо не и създаването на съвместни военни сили и формирования. В тази посока на регионалната интеграция е добре между България, Румъния и Германия да се изгради каботажно безименно акционерно дружество с цел развитието на улесни търговските и пътническите и речни връзки между градовете и индустриалните заведения, разположени на крайбрежието, предимно в Румъния и България, в частност и дунавския бряг, и да способства за развитието на търговията, индустрията, промишлеността и земеделието в региона на „Долен Дунав.“ Това предполага на второ място за развитието на река Дунав да се обърне специално внимание за инвестиции в яхтените и рибарски пристанища, които имат общинско или локално значение и се използват за стопански и спортен риболов и отдих, както и в наличните две пристанища със специално предназначение: пристанище Агенция „Проучване и поддържане на река Дунав“ (АППРД), което се използва за местодомуване и ремонт на кораби за осигуряване на навигационна обстановка и за поддържане на плавателния път по р. Дунав, и пристанище „Русенска корабостроителница“, което се използва за строителство и ремонт на кораби. На трето място в стратегически план икономическата дейност в река Дунав може да има и друг фокус. Това е възможността за развитие на драгажните дейности, които на практика подпомагат корабоплаването по реката. В исторически план драгажно дружество е създадено на 1 март 1963 година за добив и преработка на инертни материали по цялото българско поречие на Дунав, като управлението е в Русе. В това дружество са влизали състави от Видин, Лом, Козлодуй, Никопол, Свищов и Силистра. В годините дружеството развива една мощна флотилия, която в края на 80-те години на XX век я прави стабилна държавна фирма не само за добив и преработка на инертни материали, а и за

¹ Въпреки че Русе е най-големият дунавски град в България, пристанището му има сравнително скромни позиции от гледна точка на товарооборота (17-то място сред основните 30 дунавски пристанища; Лом е на 10-то място)

транспортирането им по Дунав от Видин до Силистра. Тогава в Драгажния флот има над 100 плавателни съда - 9 дълбачки, шлепове, несамходни секции, кораби, четири пристанища със съответните инсталации за преработка на суровата баластра във фракциониран пясък за бетон и за други фракции на бетонови изделия². След промените от 1989 г. Дунавски драгажен флот се срива като през 1991 година е обявена в несъстоятелност и започна първото реструктуриране. От 100-процентова държавна фирма тя бе разделена на шест фирми „Бъдин“-Видин, „Алмус“-Лом, „Доним“-Козлодуй, „Истър“-Свищов, „Сексагинта Приста“ в Русе и „Поларис“-Силистра. Тези дружества се приватизират, но тяхната гежест намалява в новите условия немогат да устоят на конкуренцията и постепенно западат. Стъпка в правилната посока е да се търсят и възможности по европейските фондове да се насърчи тяхното развитие или да се изгради едно общо акционерно дружество, което да може да бъде конкурентноспособно на пазара на европейското икономическо пространство. Изключителен потенциал от гледна точка на ресурса за производство на електроенергия от водни източници представлява течението на река Дунав. Въпреки мащабните планове за развитие на хидроенергиен възел в близост до Свищов, до момента този проект не е намерил своята реализация. Развитието на този вид производство на енергия в СЦР е изключителна възможност, която следва да бъде внимателно разгледана. Не на последно място е необходимостта от изработване на стратегия за развитието на туризма и съхранението на културно-историческото наследство, както и екологията в региона на Дунав. На практика в стратегическо отношение Северния район за планиране има изключителни възможности да се развие, защото съчетава в себе си два европейски коридори №7 и №9, все още има голям демографски потенциал и най-вече населението в сравнение с другите региони е с по-ниска средна възраст. Така усилията през следващите 10 години трябва да са носочени към обръщането на икономиката и към реката, както и създаване на устойчиви практика за социално-икономическо развитие на дунавското крайбрежие.

3. Основни и по-малки пристанища на Дунав в Северен централен район

Дунавското крайбрежие в Северен централен район включва три области, Великотърновска, Русенска и Силистренска области. При пространствения поглед към Великотърновска област се вижда стабилен излаз на река Дунав посредством община Свищов, която заема най-северната част на нейната територия. В северната посока община Свищов е свързана с река Дунав, като тук се намира най-южната точка на реката. Град Свищов, административен център на общината, отстои на 2295 км от нейните извори и на 555 км от плавателното ѝ устие. Свищов е един от големите дунавски градове на България и се намира на около 230 км от столицата, на 70 км от Русе и на 270 км от Пловдив. Международно пристанище Свищов е разположено на километър 554 от устието на река Дунав и на 1825 километра от пристанище Регенсбург. Това е най-южната точка от българския участък на р. Дунав. От тук се простира най-краткият път до проходите на Стара планина, а оттам до Турция, Гърция и Близкия изток. Пристанището извършва натоварване, разтоварване, съхраняване, препращане и ремонтни дейности. То разполага със съвременно пристанищно и помощно оборудване и може да обработва всички видове сухи стоки и неопасни течни стоки. Като приоритетна публична намеса е изведена специфична препоръка към транспортната инфраструктура на Свищов по отношение на подобряване на пристанищната инфраструктура и предприемане на мерки за развитие на културно-историческото наследство и туризма. Важно значение за развитие на туризма има остров Вардим, който е разположен източно от град Свищов, северно от едноименното село. Той е трети по големина сред българските дунавски острови след Белене и Козлодуй. На острова има уникална растителност – наред с влаголюбивите бяла върба, черна и бяла топола, тук е царството на вардимския дъб. Остров Вардим, заедно с остров Белене и още 17 дунавски острова образуват т. нар. Беленски дунавски архипелаг. Той е включен в Националния план за опазване на най-значимите влажни зони и в Световния план на влажните зони. Същевременно особено подходящо е село Вардим (1108

² От 1963 до 1988 година предприятието е издрагирало от недрата на българския участък на реката около 90 млн. кубични метра инертни материали, което прави близо 140 млн. тона. Това количество представляваше една четвърт от инертните материали, необходими за строежите в цялата страна.

жители) за развитие на туризма. подходящ за отход и отмора. Може да се мисли, както за изграждане на нови туристически обекти, така за създаване на възможности за екологичен туризъм и най-вече за модернизиранието на пристанището на реката за да може на него да слизат круизни кораби с цел туристическа обиколка на района на селото. След Великотърновска област навлизаме в широкият излаз на Русенска област към река Дунав, което е добра предпоставка за цялостното ѝ развитие град Русе и населените места около реката предвид транспортната функция на реката и потенциала, който тя предоставя за развитие на индустрията, земеделието, транспорта и транснационалното сътрудничество. областта започва със село Батин (589 жители) за него също се вписва концепцията за модернизацията на неговото пристанище и развитието на екологичния и исторически туризъм особено при наличието на остров Батин, Островът е част от територията на Държавно дивечовъдно стопанство „Дунав“, Русе, като тук е изграден един от най-люксовите ловни домове в Североизточна България. Северозападно от Батин е малкият Дойчов остров, който е обявен за защитена местност "Дойчов остров". Фокусът на дунавско пространство трябва обаче да бъде към град Русе като перлата на дунавското крайбрежие. Той е сравнително отдалечен от другите големи градове в България (София - 324 км, Пловдив - 300 км, Варна - 200 км, Бургас - 294 км, Плевен - 148 км), което го прави важно урбанистично съсредоточие в Северна България. Същевременно той се намира на около 70 километра от Букурещ, чиято близост, създава условия за демографски и икономически потенциал и възможности за икономически връзки между двата града. Бизнесът и администрацията със сигурност съзнават тази възможност, но взаимодействието между Букурещи и Русе трябва да има своята транспортна, комуникационна и социално-икономическа притегателност, както от управлението така и от бизнеса и най-вече да бъде свързана с общата икономическа полза, която да насърчава пазара на стоките и услугите, комбинирани туристически програми и др. След град Русе следва град Мартен (3768 души). Градът се намира на брега на реката с надморска височина 20 метра. Около града се намира Мартенският кастел /Тигра или Тигрис/ в близост до на река Дунав. Тази местност днес е известна с името Мартенско кале. Така наред с модернизацията на пристанището може да се създадат условия и за развитието на туризма и генериране на приходи за местното развитие. По нататък по река Дунав следва защитената местност Комплекс Алеко Телика, която е заета от местообитания /хабитати/, наречени крайречни заливни гори или галерии, доминирани основно от бяла върба, бяла и черна топола и по-малко от червена върба. След това навлизаме в село Ряхово (1504 души), което се намира в община Сливо поле. Местни забележителност е църквата "Св. Георги", построена през 1887 г. , а река Дунав предоставя възможности за речен и риболовен туризъм. Местността около пристанището е с привлекателната природа на българските острови в тази част. В село Ряхово се намира античния кастел "Апиария" - разположен върху висока част на дунавския бряг, известен под името "Калето" или "Хисаря". Всичко това дава възможности също да се търсят средства за модернизацията на пристанището и реализация на проекти по европейските фондове за развитие на селския, екологичния и риболовния туризъм. След село Ряхово навлизаме в защитената местност „Калимок Бръшлен“. Това е територия с местообитание за голям брой редки в национален и европейски мащаб растителни и животински видове и орнитологично важни места. Защитена местност Калимок-Бръшлен обхваща площ от около 6000 хектара. Разположена е на територията на Тутраканската низина и включва българските острови по Дунава: Мишка, Малък Бръшлен, Голям Бръшлен, Пясъчник, Безименен, Калимок и Радецки. След защитената територия навлизаме в границите на град Тутракан. Разположен е по брега на реката с население 9503 жители. Отстои на 58 км източно от град Русе, на 62 км западно от град Силистра и на 74 км северно от град Разград. Пристанището му улеснява комуникациите и определя значимото място, което е заемал и заема Тутракан в своето историческо развитие. Пристанищният комплекс на практика не работи от 2009 г., като основната причина е липсата на подходяща инфраструктура, за да бъде използвано като товарно. Налична е информация за съществуващ проблем с достъпността поради преминаването на пътната инфраструктура през жилищни райони на гр. Тутракан. Към момента се осъществява преобразуването на пристанището в пътническо. За пътуващите с

туристически кораби се работи за посещения до забележителностите в района - езерото с бели водни лилии в с. Малък Преславец, Рибарската махала, музея на дунавския риболов и лодкостроене и останките на римската крепост в Тутракан. Важно значение обаче за града е изграждането на ферибот между Тутракан-Олтеница, който да насърчи социално-икономически връзки между двете страни на реката. След Тутракан по дунавското крайбрежие следна село Дунавец (12 души), което има потенциала да развие селския и екологичния туризъм, особено в съчетание със село Пожарево (97 души). Около двете села се намира защитена местност „Остров Пожарево”. Площта ѝ е 71.0 ха, представляваща горски фонд. Стопанисва се от Държавно горско стопанство „Тутракан”. Важно значение за развитието на селския туризъм има село Попина (535 души) в община Ситово, Област Силистра. Намира се на 35 км от Силистра и на 15 км от Ситово. Попина се намира на река Дунав. Селото е китно, с богата растителност и е известно с кайсиевите си масиви подходящо за развитие на селски туризъм и риболов. Всяко лято, обикновено в първата десетдневка на август, се провежда Празник на Дунав на брега на реката. Типични традиционни игри, запазени от миналото, са преплуването на Дунав, хващане на прасенце, ходене по намазана с грес дървена греда над водата. В посока Силистра покрай крайбрежието на реката се намира село Ветрен (203 души). Старата част на селото е сгъсена около долината на река, извираща от селото, в близост е разположено езерото "Сребърна", обявено за биосферен резерват. Близостта на село Ветрен до река Дунав определя риболова като основен поминък на хората, на брега на реката има рибарско селище, туристическа хижа и охраняван плаж, което създава възможности за развитие на туризма. Българското дунавско крайбрежие завършва със Силистра (34 526 души), който е важен пристанищен център в Североизточна България.

Той е административен и стопански център на общината и областта. Силистра е един от най-старите български градове, с много богата и древна история. В град Силистра днешно време няма много големи заводи. Градът е бил силно индустриализиран, но след 2000 г. много от големите предприятия са разпродадени или затворени. Настоящото развитие е свързано с река Дунав главно изграждането на нов мост над реката „Силистра-Калараш“, развитие на хранително-вкусовата и леката промишленост, както и превръщането на града като изходна точка към пазарите на Украйна, Беларус, Молдова, Полша, Литва, Латвия и Русия. Необходимо е да се модернизира и пристанище Силистра, да се търсят възможности и за възстановяване на летището, както и електрификацията (и удвояването) на жп. линия Самуил-Силистра.

Заключение

Развитието на дунавското крайбрежие в Северен централен район има съществено значение за извеждането на националните ни приоритети и програми, свързани с регионалното развитие, туризма и съхранението на културно-историческото наследство. На практика подходът изисква мащабни инвестиции и формиране на Свищов, Русе, Тутракан и Силистра като ключови пристанища и урбанизационни центрове, които да генерират растеж, да развиват трансграничното сътрудничество, да осъществяват устойчиви туристически политики и да имат изтеглящо значение за другите населени места. В унисон с тази им роля са програмите за трансгранично сътрудничество и свързаност на Европейския съюз, което значи, че дунавското крайбрежие и неговото развитие трябва да се превърне в национален приоритет и фундамент на политиката на местните общински власти от района за планиране.

References:

1. Dokova, S, K.Петров, Geoikonomika I regionalno razvitie. Izd. Stopanstvo 2011
2. Zlatunova, P. Slavejkov, Geografiya na Bylgariya izd. Paradigma.
3. Karakashev, Hr I kol. Geografiya na Bylgariya, izd. Siela 2014 г.
4. Oblastna strategiya za razvitie na oblast Veliko 2014-2020
5. Oblastna strategiya za razvitie na oblast Ruse 2014-2020
6. Oblastna strategiya za razvitie na oblast Silistra 2014-2020
7. Северен централен район 2014-2020 г., приет с Решение на МС № 461 / 01.08.2013 г.

8. Todorova S. Razlichiya I sblichavane mezhdu regionite pri provezhdaneto na moderna selskostopanska politika v Bulgariya. 2014