

## ПРЕДПОСТАВКИ ЗА ПРИЕМАНЕ НА МОРСКАТА И ДУНАВСКАТА ИНДУСТРИЯ КАТО ЕДИН ОТ ВАЖНИТЕ НАЦИОНАЛНИ ПРИОРИТЕТИ НА БЪЛГАРИЯ

Александър Александров, Иван Иванов

**Abstract:** This report presents some facts about establishment of Bulgarian maritime and Danube industries more than 100 years ago. Some important objective factors, such as the Bulgarian Black sea coastline and EEZ in addition with Danube River, which determine its foundation and development, are highlighted. Link is made with recent EU documents towards an integrated maritime policy, integrated coastal zone management and priorities to more effective use of marine resources. EU institutions adopted these priorities for the programming period 2007-2013 and until 2020 as well. Conclusions were made that Bulgaria has not enough effective maritime policy. There is lack of an integrated approach on the development of maritime and Danube industries. Suggestion was made all authorities to accept EU maritime and Danube priorities for programming period 2014-2020.

**Keywords:** integrated maritime policy, maritime industry, Danube strategy, Black sea strategy

### 1. Въведение

В преамбюла към Конвенцията на ООН по морско право от 1982 г. се казва, че „проблемите на морското пространство са тясно свързани помежду си и трябва да се разглеждат като едно цяло“. Тази конвенция е фундаментална и се отнася до използването на моретата и океаните. Ратифицирана е от България [3].

В последно време Европейският парламент (ЕП), Съветът на Европа (СЕ) и Европейската комисия (ЕК) приеха важни документи, в които недвусмислено се казва, че ефективното, безопасно и екологично съобразено използване на моретата около държавите-членки и съседите им ще бъде с приоритетно значение за Общността. Затова се изисква разработването на единна, цялостна политика за управление на морските дейности и практики за реализирането им [1, 2, 6, 9].

В този смисъл ЕК си е поставила за цел да работи съвместно със страните-членки, за да събере наличните ресурси и механизми за доставяне на информация в полза на индустрията, властите, изследователите и обществото. По този начин може да се очаква принос към постигането на целите заложи в стратегията «Европа 2020» насочени към откриването на нови работни места, прилагане на повече иновативни подходи в производството и в обществения живот, подобряване на образованието и справянето с климатичните проблеми. Ще бъде осигурено изграждането на основа за устойчив ръст на

отраслите от морската индустрия посредством интегрираното им управление [7, 8].

Морската индустрия е комплекс от множество отрасли с различна степен на важност (Прил.1). В доклада като „речна“ се приема индустрията, свързана с използването на р. Дунав. В основни линии двата модела са много близки. Процесите, които текат във всички отрасли са сложни и взаимно свързани. Доказано е, че развитието на който и да е отрасъл сам за себе си, без резултатите да бъдат обвързани с действията в другите области от индустрията, води до тежки, мултиплицирани изкривявания в цялата индустрия. За да бъдат овладяни и управлявани ефективно дейностите, е необходим специфичен подход, който се нарича „Интегрирано управление на бреговата зона“. Това не само дава по-ефективно средство за осъществяване на хармонизирани политически цели, но и проправя път към разработването на общи, междусекторни инструменти и обща база-данни от знания, осигуряващи работещи и икономически ефективни решения [2].

За съжаление системна статистическа информация, която да описва състоянието на отраслите в нашата морска индустрия не може да бъде приложена, тъй като Държавният статистически институт не разполага с такава база-данни, което не е пропуск в дейността му. Такива са стандартите. Евростат започна междусекторна работна програма за социо-икономическа статистика, обхващаща морските сектори и

крайбрежните региони. Затова в интерес на държавите-членки е да си сътрудничат с Евростат за получаване на сравними и надеждни статистически данни [2].

Един примерен модел на отраслите в морската/речната индустрия, без да претендира за изчерпателност, изглежда така (Прил.1):

- Проектиране на кораби, моделни изпитания, корабостроене и кораборемонт;
- Корабно машиностроене, приборостроене и обзавеждане;
- Регистрово наблюдение и застраховане на хора, кораби и товари;
- Корабособственост и експлоатация на морския и спомагателен флот (граждански и военен);
- Наемане на кораби, брокераж, спедиция и агентирание;
- Отбрана и охрана на морската граница: военноморски и граничен флот;
- Морско образование, научно-изследователска и развойна дейност;
- Наемане на работна ръка;
- Пристанищна дейност, пилотаж, буксировка, и логистика;
- Търсене и спасяване, управление на корабния трафик, поддържане на морските пътища;
- Контрол, предпазване и почистване на морската среда от замърсяване;
- Морски туризъм и система от морски курорти;
- Неправителствени морски организации, професионални асоциации и съюзи.

Във Варна и Бургас е съсредоточен потенциала от материална база и квалифициран човешки ресурс на много голяма част от морската ни индустрия, а на речната – в Русе, Лом и Видин. По-нататък в обосновката ще се говори само за морската индустрия. Структурата, състоянието и проблемите на речната (Дунавската) са много близки.

Както е известно ефективното и природозащитно използване на водните ресурси, морета и вътрешни води, е с непреходно значение за развитието на една държава. Морската и речната индустрия са

един от мощните лостове за социално, икономическо и техническо развитие. България разполага със значителни природни дадености в това отношение.

Морската и речната (Дунавската индустрия) са тежки индустрии. Те имат важно политическо, икономическо, социално и техническо значение, тъй като ангажират много хора и имат съществено значение за развитието на страната. Затова могат да заемат място в нивото „Промишленост” на БВП). Основите на тези две индустрии у нас са поставени преди повече от 130 год. През това време те са функционирали успешно независимо от обществено-икономическите формации, в които се е развивало обществото ни, т.е. те са с непреходна ценност.

Обективно приложеният модел на морска/Дунавска индустрия показва, че с техните отрасли е ангажиран целият Министерски съвет. Например:

- МВнР – приобщаване към международни морски/Дунавски юридически инструменти;
- МО и МВР – осигуряват защитата на границите ни вкл. р.Дунав и Черно море;
- МОСВ и МЗХ – опазване на водната среда;
- Рибарство и аквакултури (храним се с морските „разработки” на гърци и турци вместо да си ги правим ние);
- МИЕТ – корабостроене, кораборемонт, морски туризъм;
- МТИТС – корабоплаване, пристанища, интермодален транспорт;
- МОМН – морска/Дунавска образователна система;
- МРРБ – Европа е на икономическите райони: силни райони – силна държава;
- МФ и МУСЕС – морския/Дунавски бизнес има необходимост от подходящ работен климат и гаранции, че е с приоритетно значение, за да ползва Европейските фондове;
- МТСП, МК, МФВС, МЗ – доказано е, че трудът на море е много тежък, вкл. удавяния и тежки последствия от пиратски нападения.

Освен това заинтересовани местните власти в лицето на Черноморските и Дунавските райони за планиране са заинтересовани да включат съответните водни природни дадености и прилежащите към тях зони за по-ефективно интегрирано управление (Integrated Coastal Zone Management).

Определено важно значение в цялата система за обществено развитие заема и неправителствения сектор – организациите на работодателите, браншовите организации на работниците и синдикатите. Тази общност е представена от достатъчно на брой морски НПОи.

Несъмнено съществена роля играе и Президентът, който отговаря за националната сигурност. От своя страна тя е пряко свързана с икономическото развитие на страната и състоянието на хората.

Народното събрание би трябвало да одобри насоките за стратегическото развитие на страната, а останалите власти да се стремят да реализират по най-добрия начин тези насоки.

Наред с това един от фундаменталните приоритети на Европейския съюз за програмния период 2014-2020 г. е интегрираната морска политика (ИМП) и интегрираното управление на бреговата зона (ИУБЗ).

## **2. Предпоставки за комплексен приоритет – морска индустрия**

Смисълът от създаването и успешното развитие на една морска индустрия зависи преди всичко от някои природни дадености. България разполага с участък от р. Дунав и Черноморско крайбрежие, които представляват почти половината от дължината на националните ни граници. Те са връзките на нашата държава, както със съседните, така и със света (Прил.2). Като доказателство четири от шестте икономически района за планиране, на които е разделена България включват гореспоменатите участъци: Северозападен, Северен централен, Североизточен и Югоизточен.

В исторически план създаването на Българската морска индустрия започва веднага след освобождението от Турско робство. През 1879 г. е основан Българският военно-морски флот, само две години по-късно - през 1881 г. Морското училище, а през 1892 г. и Българското търговско параходното дружество. В края на 90те години на XX век тази индустрия вече има завършен вид, което личи от

функционирането на редица морски/речни дейности: корабостроене и прилежащите му отрасли; създаден значителен национален корабен тонаж; морска образователна и научно-изследователска система; морско застраховане, пристанищни дейности и пилотаж; търсене и спасяване и опазване на водната среда; морски/речен туризъм и други. Корабостроенето и кораборемонтът, които са част от тежкото машиностроене, заедно със съпътстващите ги отрасли от леката индустрия определят морската индустрия като стратегическа, тъй като тя осигурява работни места за много хора и би могла да участва със значителен принос във формирането на националния брутен вътрешен продукт. Съществуването и развитието през десетилетията на нейните отрасли, въпреки непрекъснатите политико-икономически промени (особено през последните години), е убедителен показател, че морската индустрия може да има приоритетно значение не само за развитието на споменатите райони, но и на национално ниво.

Това показва, че българските държавници през последните стотина години са оценили и доказали приоритетното значение на двете индустрии - морска и речна. Сегашните правителства биха могли да се възползват от това и потвърдят приоритетното значение на вече направеното, като същевременно спомогат за по-нататъшното развитие като се възползват от правилата заложи в законодателството на Европейския съюз.

Напоследък сериозни международни изследвания показват, че:

- Повече от половината от световното население живее по крайбрежията или в близост до тях, а прогнозите са за удвояване в близките 20-30 години. Тази тенденция се отнася и за България;
- Над 90% от световната търговия се води по море. Чрез р. Дунав и Черноморското крайбрежие България в значителна степен е облагодетелствана в това отношение, тъй като почти 50% от границите ни са международни води и от нас зависи, доколко ефективно ще ги използваме за цялостното развитие на морската и речната (Дунавската) индустрия;

- Един от основните икономически приоритети със стратегическо значение за Европейския съюз е свързан с разработване на интегрирана морска политика за използването на моретата и вътрешните водни пътища;

Тенденцията по първото изследване е очевидна и у нас. Все повече хора от вътрешността на страната се стичат към Черноморското ни крайбрежие. Чрез р. Дунав сме свързани по суша не само с повечето страни от ЕС, но имаме и излаз на Атлантическия океан и Балтийско море, като се използват системите от вътрешни водни пътища на държавите в северозападна Европа. Важността на един от отраслите – корабоплаването може да се види от таблицата, където само водният транспорт покрива количеството превозени товари от всичките останали видове транспорт.

Например, първият Европейски ден на морето Структура на вноса и износа по видове транспорт в млн. тона

Вид транспорт	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Железопътен	2,47	2,29	1,75	2,54	2,18	2,37	3,03	3,48
Автомобилен	3,66	3,68	4,17	4,96	4,77	4,63	5,32	6,35
<u>Морски</u>	<u>22,25</u>	<u>19,85</u>	<u>17,72</u>	<u>19,13</u>	<u>19,93</u>	<u>19,76</u>	<u>20,96</u>	<u>22,13</u>
Речен	2,74	3,21	1,69	2,48	2,70	2,26	3,11	3,56
Друг	0,06	0,06	0,28	0,20	0,27	0,18	0,25	0,25
<b>Общо</b>	<b>31,18</b>	<b>29,09</b>	<b>25,61</b>	<b>29,31</b>	<b>29,85</b>	<b>29,20</b>	<b>32,67</b>	<b>35,77</b>

Източник: Агенция “Митници”

Що се отнася до Черно море - имаме изключителна икономическа зона (ИИЗ) около 34 хил.кв.км, крайбрежна ивица около 400 км, плажове – 140 км, жители в крайбрежната зона около 1 млн. Освен това Черно море играе ролята «отворена врата» към други морета и океани.

От особена важност е да се знае, че двете индустрии, а именно – морската и Дунавската, са тясно свързани и трябва да се разглеждат във взаимна зависимост не само в стратегически смисъл, но и в тактически поради сходството на процесите и задачите, които се решават в техните отрасли.

Друга важна предпоставка и същевременно условие, с което трябва да се съобразяваме, е членството ни в Европейския съюз. Както е известно там членуващите

държави засега са 27. Двадесет и две от тях имат морска граница и ние сме една от тези държави. От една страна с Черноморското ни крайбрежие сме част от източната граница на Съюза, а от друга - точно по тази причина трябва да изпълняваме изискванията на европейското законодателство по тези въпроси. През последните няколко години Европейският парламент и Европейската комисия приеха важни документи, с които подчертават голямата важност на морската и речната индустрия за развитието на съюзната икономика. Големият брой морски държави-членки на Съюза, както и приетите документи са ясен знак, че занапред управляващите институции ще обръщат все по-голямо внимание на въпросите свързани с безопасното използване на моретата [1, 2, 7, 9].

беше официално обявен на 20 май 2008 г. в сградата на ЕП в Страсбург. Председателят на ЕП Ханс-Герт Пьотеринг, председателят на Съвета Janez Jansa и председателят на ЕК Жозе Баросо направиха изказвания по темата. Беше изтъкнато, че наскоро ЕС е достигнал и до бреговете на Черно море. По случай първото отбелязване на новоустановения Европейски морски ден, Комисията обяви, че участието на заинтересованите страни в прилагането на интегрираната морска политика на Европейския съюз е основен приоритет.

Освен това в Проект за заключения на СЪВЕТА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ/Брюксел, 11 ноември 2009 г. относно интегрираната морска политика се посочват някои от следните фундаментални насоки:

- .... КАТО ОТЧИТА, че даването на приоритетно място на океаните, моретата и крайбрежните региони в разработването на политиките на ЕС носи значителни резултати; КАТО ОТБЕЛЯЗВА по-конкретно напредъка в области, свързани с устойчивото развитие на океаните, моретата и крайбрежните региони, като защитата на морската среда, морския транспорт, научните изследвания, възобновяемите енергийни източници и рибарството;

- ... КАТО ПОДЧЕРТАВА, че при изпълнението и бъдещото развитие на интегрираната морска политика, в настоящия контекст на икономически спад, следва по-силно да се наблегне на устойчивия икономически растеж, заетостта и иновациите по екологично ефективен начин;

В същия документ се дават редица конкретните предложения като:

1. ПРИВЕТСТВА категоричния ангажимент за постигане на интегрирано морско управление в държавите-членки; ПРИКАНВА държавите-членки и Комисията да продължат да изпълняват и да усъвършенстват всеобхватната стратегия за растеж, работни места и устойчивост за океаните, моретата и европейските крайбрежни региони, при надлежно зачитане на принципите на субсидиарност и пропорционалност и въз основа на непрекъснатото активно участие на заинтересованите страни;

4. ПРИКАНВА Комисията в началото на 2010 г. да докладва за резултатите от обсъждането на пътната карта за морско пространствено планиране и да предложи инициативи за насърчаване на развитието и използването на морското пространствено планиране, което да се основава на екосистемен подход и което, при нарасналата икономическа активност в моретата, да спомогне за координиране и балансиране на секторните интереси с цел допринасяне за устойчивото използване и развитие на европейските морски зони;

10. НАСЪРЧАВА по-нататъшния диалог с цел укрепване на сътрудничеството, основано на Черноморското взаимодействие и неговото значение за интегрираната морска политика;

Това са едни от основните предпоставки морската и речната ни индустрии да бъдат разглеждани като един от важните национални икономически приоритети с непреходна ценност.

### *3. Състояние на проблема*

До края на 80те години България беше в списъка на развитите морски държави. В началото на 90те години по инициатива на

варненската морска общност, с изключителното съдействие на г-н Иван Станчов (тогава посланик на Република България в Кралство Великобритания) и финансовата подкрепа на Параходство БМФ на посещение в България и Варна беше поканен г-н Уилям О'Нийл - Генералния секретар на Международната морска организация. Срещата продължи от Великден, 30 Април до 03 Май 1994 г. Някои от целите бяха: да бъде декларирана готовността на страната ни за активно сътрудничество с международната морска общност; да бъде показано, че нашата страна разполага с морски природни дадености, развита морска индустрия, човешки потенциал и морска образователна система; Българският морски квалификационен център (БМКЦ) отговаря на поставените от ИМО изисквания и може да бъде признат за филиал на Световния морски университет в Малмьо, Швеция. Освен това беше договорено Варна да стане домакин на международен семинар на ИМО за страните от Черноморския басейн по Търсене и спасяване на море, тъй като се оказа, че с изключение на Руската федерация другите Черноморски страни не са ратифицирали Конвенцията по търсене и спасяване. От тогава досега е направено много, но и пропуснатите ползи не са малко.

Така или иначе държавата не подчерта интересите си с приоритетно значение в развитието на морската индустрия. След дълго протакане беше разработена стратегия за развитие на транспорта, включително водния, което е далеч от изискванията на ЕС за цялостна морска политика и показва тоталното неразбиране на същността на проблема за ефективно използване на водните ресурси – морски и вътрешноводни. Това си личи в редица важни документи. Например, текстовете в гл.9 „Транспорт” (2005-2007 г.), Рапорт от проверката на инспектори на Международната морска организация и други, в доклад на Българска стопанска камара (29.10.2011 г.) се казва, че от десетките стратегии, които са разработени няма нито една свързана с цялостната национална морска политика. С посочените примери не се цели да бъдат засегнати нито институции, нито определени личности. Това е показател

за цялостното отношение на обществото ни към темите свързани с използването на морето и р. Дунав. В документите на изпълнителната власт за развитие на страната за периода 2007-2013 г. не е казано почти нищо за двете индустрии, морска и речна, като национални икономически приоритети. Същото положение се забелязва в планове и програмите за развитие на районите за планиране, областите и общините. Докладът на Икономическия институт към БАН за Президента (Стратегия за ускорено икономическо развитие на Република България, май 2007 г.) посочва с приоритетно значение развитието на селското стопанство и туризма, не се говори за развитие на морска и Дунавска индустрия като част от БВП в областта на промишлеността [4].

В програмата от приоритети на Президента Росен Плевнелиев за този мандат има 10 приоритета, които се конкретизират. По добро стечение на обстоятелствата те са оформени графично като наподобяват щурвал, устройство, с което се управлява кораб. Това е едно много подходящо символично средство, за да се включи като национален приоритет интегрираната морска политика и нейното важно значение за националната сигурност на страната.

В допълнение все по-често се чуват и констатации от рода, че българският народ е обърнат с гръб към морето. И така да е. Полошо е, ако след една такава констатация продължаваме да стоим с гръб към морето и реката вместо да започнем масирани и планомерни корегирани действия.

Разбира се, най-важното е, че не бива да се пренебрегва труда на много обикновени хора, които все пак работят в условията, такива, каквито са. Някои потъват в морските води заедно с корабите, на които работят, други биват похитени от пирати....

Ползи за България от приемането на морската и Дунавската индустрия за един от важните национални приоритети със стратегическо и комплексно значение:

1. По-ефективно използване не само на националните природни дадености (Черноморското крайбрежие и р. Дунав), а

интензивно участие в световната морска индустрия (икономически фактор);

2. Осигуряване на повече работни места на национално ниво и използване на свободните работни места в световната морска индустрия (социален фактор);

3. Приемането на морската и Дунавската индустрия за стратегически национален приоритет ще бъде ясен сигнал за приобщеност на България към една от мащабните идеи на Европейския съюз и недвусмислен показател на национално ниво (политически фактор);

4. Включването на ИМП като стратегия за развитие на България ще доведе до целенасочено използване на Европейските фондове и иновационни процеси (технически фактор).

#### 4. Някои изводи и препоръки

Четири групи фактори влияят на общественото развитие и процесите, които протичат в него: икономически, технически, социални и политически. В едно балансирано общество, с утвърдени национални ценности и приоритети, политиката би трябвало да съдейства за тяхното усъвършенстване и реализиране.

До момента липсва ясно потвърждение на държавно ниво, че цялостното развитие на една морска/речна (Дунавска) индустрия може да бъде един от основните национални икономически приоритети. По-скоро са налице епизодични опити за спасяване на някои отрасли. Обявяването на този приоритет би могло да послужи като сигнал за работещите в сектора от икономиката за по-активна и целенасочена работа и знак за приобщеност на България към приоритетите на Европейския съюз.

Някои основни препоръки от Европейското законодателство гласят:

1. Държавите-членки следва:

1.1 Да разработят свои собствени национални интегрирани политики в областта на морските дейности;

1.2 Да разгледат възможността за съставяне на вътрешни координационни структури по въпросите, свързани с морските дейности, в рамките на техните правителства.

2. На поднационално — регионално и местно — равнище също се вземат решения. Силно се препоръчва активното участие на заинтересованите страни във връзка с морските дейности в интегрираните морски политики на национално, регионално или местно равнище.

Държавата може да стане гарант за реализирането на този приоритет като запази контролните си функции в стартегическите отрасли, стимулира в максимална степен участието на частната инициатива и субсидира там, където е разрешено и е необходимо.

Академичната общност и в частност Съюза на учените могат да допринесат за подобратата обосновка на идеята и одобряването ѝ от властите на всички нива.

### Литература:

- [1] Европейски съвет от Лисабон — Стратегия за икономическо и социално обновление на Европа, DOC/00/7, Брюксел, 28 февруари 2000 г.
- [2] Зелена книга за морската политика, Насоки за интегриран подход към въпросите на морската политика, COM (2008) 395, Брюксел, 26.6.2008
- [3] Конвенция на ООН по морско право, Ню Йорк, 1982
- [4] Стратегия за ускорено икономическо развитие на Република България, Доклад за президента, БАН, ИИ, София, 2007
- [5] Alexandrov, A.G. Investigation into an optimal model for a maritime education and training system amongst the European Union member states in the light the international legislative instruments and new technologies, WMU, 1999
- [6] Europe 2020 A strategy for smart, sustainable and inclusive growth Brussels, 3.3.2010 COM (2010) 2020
- [7] EUROPEAN COMMISSION, GREEN PAPER, Marine Knowledge 2020—from seabed mapping to ocean forecasting, Brussels, 29.8.2012, COM (2012) 473 final
- [8] EUROPEAN COMMISSION, Marine Knowledge 2020: marine data and observation

for smart and sustainable growth, 8.9.2010 COM (2010) 461

[9] European Parliament 2009 – 2014, Committee on Regional Development, Opinion of the Committee on Regional Development for the Committee on Foreign Affairs on an EU Strategy for the Black Sea (2010/2087(INI)), 02.12.2010 – Strasbourg

[10] European Parliament, Resolution P6\_TA-PROV(2007)0625, [B6-0503/2007](#), Shipping disasters in the Kerch Strait in the Black Sea, Thursday, 13 December 2007 – Strasbourg

[11] Gold, E. World shipping: a global industry in transition, WMU, 1998

[12] [www.dnesplus.bg](http://www.dnesplus.bg) - Европейски морски ден, 20.05.2008

[13] <http://president.bg/cat33/>

### За контакти:

9010 Варна, ул. “Студентска” 1  
Технически университет -Варна

к.д.п., инж.Александър Г.  
Александров,  
e-mail: [alekbg@mail.com](mailto:alekbg@mail.com)

доц., д-р инж. Иван В. Иванов,  
e-mail: [ivanivanov@tu-varna.bg](mailto:ivanivanov@tu-varna.bg)