

ЗА ЕФЕКТИВНОСТТА НА КАНАЛА ВАРНА — РЕКА ДЕВНЯ**Анастас Бешков**

В България от епохата на капитализма, а още повече от 1944 г. насам се очертаха няколко промишлени агломерации, които представляват нещо повече от промишлени центрове. Такива агломерации са например зоната Димитрово — София — Кремиковци, агломерацията Горна Оряховица — Търново — Дряново — Габрово. Съществува добра възможност да се формира и трета агломерация — от гр. Варна до с. Река Девня. В настоящата статия се разглежда с. Река Девня като индустриално ядро, докато за Варна като такова ядро не се отделя място, тъй като промишленото развитие на този град е намерило отражение в други статии.

Тук както природата, така и икономическото развитие са създали няколко отлични предпоставки за образуването на тази агломерация, която в много отношения би била крайно уместна. Затова отделяме за нея тези страници, макар че на подобна тема сме писали вече няколко малки студии. Това правим, защото смятаме, че е вече крайно време разрешаването на една такава задача да се постави практически на дневен ред.

Природните предпоставки за формирането на тази агломерация са известни в общи черти на всеки български географ. Затова от тях ще се посочи тук само това, което има пряко отношение към практическото включване и използване на тукашната географска среда. Накратко всичко това може да се даде, както следва.

Налице е достатъчно дълбок морски залив с добре защитено пристанище, завършено в 1906 г. и достъпно за натоварени кораби с тонаж до 10 000 т, а за ненатоварени — докъм 14 000 т. При това пригодна за такива кораби е само най-източната част на пристанището, която понастоящем не се използва от търговската флота. Остава следователно една малка част, на която могат да акостират кораби под 10 000 т. Това е твърде неудобно, защото, от една страна, кейовите стени на пристанището даже с неизползуваната дълбока източна част позволяват годишно товарене и разтоварване на около 400 000 т стоки, а нуждите са по-големи. Често пъти много стоки чакат ред за натоварване, разтоварване и извозване. Много често кораби чакат на аванпорта, докато се освободи място на кея за акостирание. Второ неудобство е, че големите натоварени кораби, които газят по 9 и повече метри, не могат винаги да акостират. Освен това Варненското пристанище трябва във все по-висока степен да обслужва транзитната търговия, преди всичко тази на Чехословакия. Неговите съоръжения все по-малко стават пригодни за изпълнение на тази функция, която се

разшири значително, след като бе построен на Дунава мостът при Русе, и която по силата на икономическото развитие на страните с народна демокрация ще бъде още по-голяма.

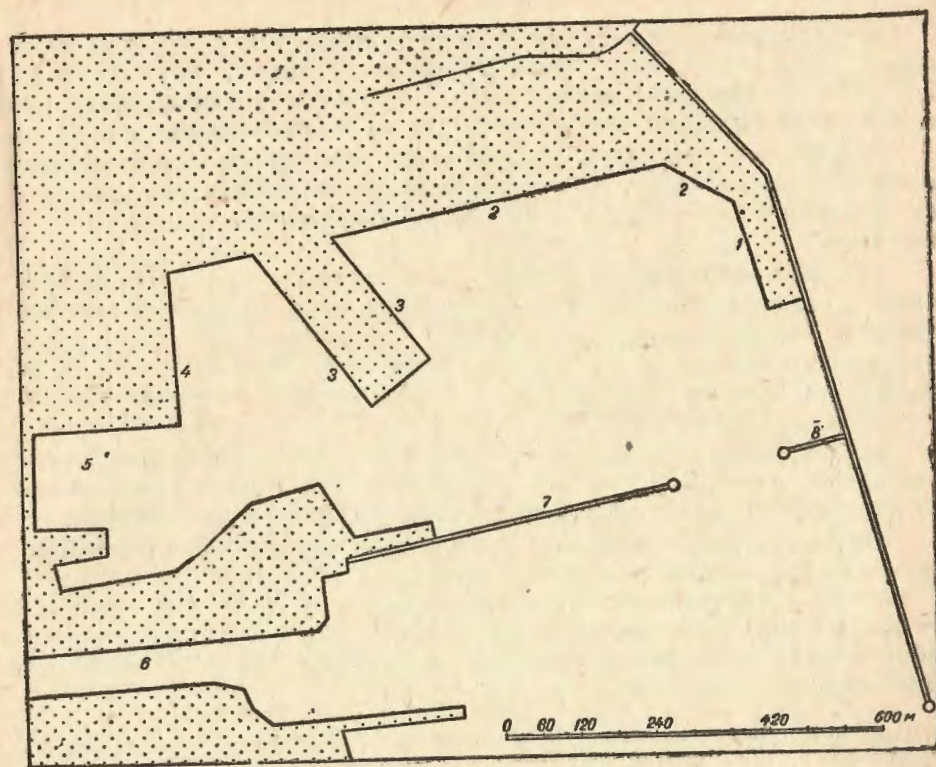
Ясно е, че Варненското пристанище, привършено в началото на сегашния век, е вече тясно. Това поставя въпроса за неговото разширение. Досегашните проучвания показват, че това разширение може да се извърши само отчасти. То би могло да задоволи в най-добър случай едно правилно обслужване на трафик. Затова е необходимо да се освободи източният кей и се построи един мол с посока СЗ — ЮИ — в най-северозападния дял на пристанищната акватория. Такъв мол би позволил да се обработват едновременно докъм 5 средно големи кораба (с тонаж по около 5—6 хил. т). Повече от този мол не може да се направи, защото непосредствено на юг от него се намира корабостроителният и кораборемонтен завод „Георги Димитров“. Този завод в близко бъдеще ще се разшири още и ще достигне до източния край на Варненското езеро.

Малки, и то не така евтини съоръжения могат да се направят още, като се удължи източният кей до малкия южен ограден вълнолом (200 м) и като се приспособи за петролоносачи вътрешната страна (360 м) на по-дългия южен ограден вълнолом. Обаче и в двата случая има известни неудобства (трудно маневриране на влаковете, незащитеност от източните вълнения и пр.).

Всичко това ще е недостатъчно. Както се подчерта, едва ще се задоволят текущите нужди на пристанището по отношение на правилното обработване на корабите. А задачите, които се изправят в близко бъдеще, са далеч по-сериозни. След около 4—5 години Варненското пристанище ще трябва да обслужва сточен трафик от около 1 500 000 т. При всички горепоменати съоръжения може да се достигне до удовлетворяване на трафик от 1 млн. т — а това ще е съвсем недостатъчно, толкова повече, че е много възможно да се стигне и далеч надмине 2 млн. т годишен стокооборот.

Очевидно е, че се налагат друг вид строежи, които имат и друга териториална основа. Налага се да се построи пристанище далеч навътре в сушата. Но къде да бъде това пристанище? За да отговорим на този въпрос, нека и тук прегледаме накратко географската и икономическата обстановка.

Би могло да се допусне, че допълнително пристанище ще може да се построи непосредствено на север от западния изход на морския канал при Варненското езеро. Такова мероприятие би изисквало само разширение и удълбочаване на съществуващия морски канал и естествено — изграждане на всички други пристанищни съоръжения. Тази задача, макар и не така мъчно осъществима, ще принесе значително по-малка полза от един нов порт при с. Река Девня до заводите за сода и за захар (последният сега е вече в строеж). Действително такава пристанище и водещият към него канал ще струват повече, но



Фиг. 1. Схема на Варненското пристанище

1 — източен кей, взет от друго ведомство; 2 — кей, използван понастоящем; 3 — кей, незавършен и неизползуван; 4 — служебен кей; 5 — корабостроителен басейн; 6 — морски канал; 7 — южен ограден вълнолом (западно крило); 8 — южен ограден вълнолом (източно крило)

както ще се види от следващите редове, то е икономически далеч по-оправдано.

Природогеографската обстановка в зоната на този канал е следната. Между пристанище Варна и новото промишлено средоточение — с. Река Девня, се простират следващите готови или поне лесно приспособими териториални, съответно акваториални ивици:

а) пясъчната низина между залива и западния край на Варненското езеро, дълга около 1700 м и прокопана в 1906 г. чрез един плавателен морски канал, също толкова дълъг, широк 50 м и дълбок 5 м. Този канал може лесно да се разшири и удълбочи, като при това намиращият се над него „Аспарухов мост“ следва да се удължи;

б) продълговатата ивица на Варненското езеро, дълга 12 км. Това езеро почти по цялото си продължение има дълбочини, по-големи от 10 м, като само в западния му и източен край се налагат известни удълбочавания, за да се достигне тази дълбочина;

в) пясъчната и тинеста ивица между Варненското и Белославското езеро, също така съвсем ниска и широка, с посока изток — запад 2 км. Тя е също прокопана с канал, част от който може да се използва при съответно разширяване (80 м) и удълбочаване до 9,5 м;

г) Белославското езеро с дължина в посока запад — изток 3,8 км и средна дълбочина по тази си ос около 3—4 м. Чрез прокарането на фарватер това езеро също ще се използва като част от водния път;

д) слабо наклонен, пясъчливо-глинест и слабо торфен терен, през който трябва да се прокапае каналът. Касае се до една много широко отворена изкопна дъга с дължина 4,5 км и ширина на водната повърхност от 80 м, а дълбочина на водата — 9,5 м. Шлюзуване не се налага, но може би ще трябва да се направят едно-две разширения за канални промишлени кейове;

е) пристанищна акватория във форма на неправилен правоъгълник със средни размери 500 на 400 м — нещо, чрез което ще се позволи акостирането и обработването на 3 парахода с тонаж до 10 000 т.

За извършването на всички работи, като изкопи, подпори, допълнителни съоръжения, поправки и изменения на мостове и т. н., както и на всички пристанищни сервиси, сгради и т. н., на аспираторни тръби от новото пристанище до циментовия завод и пр. ще са необходими според изчисленията на инж. В. Богалев около 89,4 млн. лв., разпределени, както следва:

1. Приспособяване канала между Варненски залив и Варненско езеро, вкл. всички съоръжения и удължаване на „Аспарухов мост“	10 380 000 лв.
2. Канал между Варненското и Белославското езеро, вкл. нов мост при Страшимирово	21 766 000 „
3. Фарватер в Белославското езеро	7 500 000 „
4. Канал между Белославското езеро и с. Река Девня	17 800 000 „
5. Пристанище Девня с всички съоръжения и с аспираторна инсталация до Циментовия завод	31 920 000 „
Всичко:	89 366 000 лв.

Ако обаче се изостави на първо време изграждането на шпунтови стени и извършването на някои неналежащи в първите години съоръжения, сумата за цялото съоръжение може да се намали с около 15—20% и да достигне докъм 70 млн. лв.

Все пак може да се появи въпрос, дали е уместно да се изразходват за този строеж 70 млн. лв. и дали това не ще е голяма инвестиция, която да не се оправдае?

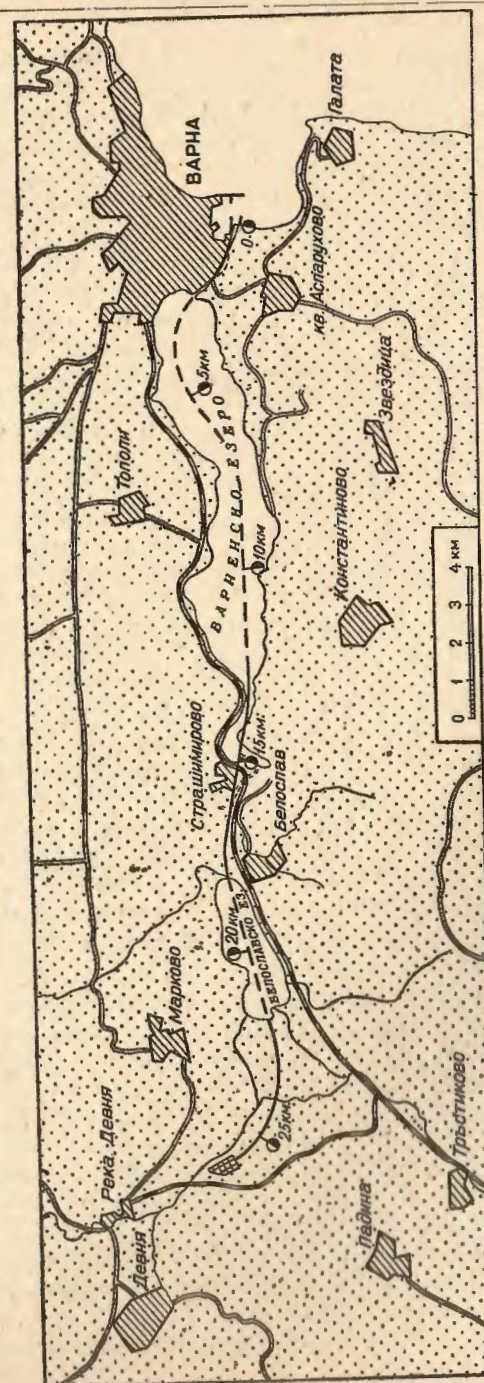
Струва ни се, че такова опасение не е основателно. Още през първите години каналът ще пропусне не по-малко от 500 000 т стока, от които около 250 000 т ще се паднат на цимента и 100 000 т — на содата. В посока изток — запад следва да се превозват 50 000 т

цвекло и някои други стоки плюс повече от 100 000 т транзитни стоки в двете посоки. Това са най-скромните изчисления за първите 3—4 години след пускането на канала в експлоатация.

Ако се вземат под внимание темповете, с които са се увеличили например железопътните превози при капитализма у нас, ще се види, че удвояването на тези превози е станало средно за 20 години. Днес обаче положението е коренно променено. За един интервал от десет години ние имаме увеличение на тонажа на сточните превози от 9 766 000 т в 1948 г. на 27 641 000 т през 1957 г., и то почти при еднаква дължина на жп. линии. Аналогични са данните и за пропътуваните тонкилометри. Ако вземем всичко това предвид, можем да допуснем, че ако каналът започне да работи в 1963 г., в 1973 г. той би трябвало да пропусне три пъти повече стоки, т. е. кръгло 1 500 000 т, или два пъти повече от количеството, което се обработва сега в пристанище Варна.

Естествено прилагането на нормата за увеличението на жп. превози в случая подхожда само в ограничена степен, тъй като тук ще се оформи значително промишлено ядро, което по-бързо ще стимулира развитието на превозите.

По направените (от инж. Богалев, от Тончо Стоилов



Фиг. 2. Схема на района на Варненските езера и проектираното трасе на канала Варна — Река Девня

и от нас) предварителни изчисления превозните разноси за главните стоки се съкращават извънредно много — средно на тон с 8,42 лв., което при стокооборот от 1 млн. т годишно дава икономия 8 420 000 лв., а при 2 мил. т (цифра, много вероятна за десетата година) — 16 480 000 лв.

Предварителните изчисления показват, че при превози от 500 000 т разходите за строежа, вкл. лихви и амортизации, се покриват за около 13 години, но при предвиждания ръст — за 7—8 години. Всичко това е от голямо значение, защото в случая се касае главно за евтини и масови стоки, които не могат да понесат скъпи разноси по транспорта, като претоварване, натоварване, както и късане на книжни торби и т. н. При използване на прекия воден път от с. Река Девня до далечните презморски пристанища ще се осъществят големи икономии, които ще увеличат конкурентноспособността на нашите износни стоки — нещо, което има извънредно голямо значение.

Кои са факторите, които дават основание да се приеме, че тук е възможно развитието на по-нататъшна индустриализация от голям мащаб?

На първо място трябва да се посочи извънредно голямата роля на прекия воден транспорт. Така например БДЖ могат да пренасят масови стоки със себестойност на превозите по около 12 стотинки, докато морският транспорт може да върши същото около 6 пъти по-евтино, т. е. по две стотинки на тонкилометър. При това стават излишни претоварните разноси, чакането на влакови композиции или на кораби, които да поемат по-нататъшния транспорт. Става излишно и строенето на магазини във Варна, където пристанището има недостатъчна територия; избягва се късането на книжните торби и изобщо повреждането на амбалажа и т. н. Както се изтъкна по-горе, всичко това важи най-много за масовите и евтини стоки, а такива са както циментът, така и содата, цвеклото, комбинираните фуражи, циментовите изделия, петролът и др. А точно превозите на тези стоки тук следва да се развият в най-близко бъдеще. В една своя неголяма студия¹ ние подчертахме, че тук могат да се развият няколко нови големи и напълно подходящи за този район заводи.

Освен съществуващите содов и циментов завод тук се изгражда голяма захарна фабрика — в пряко съседство със содовия завод „Карл Маркс“. Намираме, че избирането на място за захарен завод при с. Река Девня е правилно. Съветският съюз внася стотици хиляди тонове захар от Чехия и Полша. Цялото Задкавказие, което има над 9 млн. ж., има само една захарна фабрика, която не е особено голяма. А консумацията на захар в Задкавказието ще да е не по-малка от 250 000 т. Ясно е, че България би могла да внася захар в СССР именно по пътя Река Девня — Батуми. Ако СССР развие своето производство на захар в Кубанските степи, тогава може би ще настъпи постепенно намаляване на българския внос на захар през Батуми, но в това време

местната консумация в България ще нарасне вече значително и не ще може да се говори за опасения от липса на пласмент. Смятаме, че около 20 000 т захар могат да бъдат предмет на износ по канала. Но подвозът на цвеклото за тази фабрика ще е навярно близо 200 000 т. Около една четвърт от това количество може да пристигне тук по воден път — от Балчик, Каварна и евентуално — Шабла. Предлаганият за целта канал би бил много подходящ. Освен това в близост до захарния завод може да се построи маслобоен завод (за препоръчване с отделение за маргарин) и отпадъците от двата завода ще могат да се използват в завод за комбиниран фураж, както е крайно необходимо за нашата страна. За производството на такъв фураж е необходимо да се използват варовик и сол, каквито тук се намират в граматни количества и са от отлично качество. Необходимо е и зърнен фураж, който също може тук да се подвозва обилно и износно от близката Добруджа. Нима следва да се изпуска изпредвид тази добра възможност?

Пак във връзка с маслобойния завод трябва да се подчертае, че отпадъчните слънчогледови люспи (черушки) са отличен изходен материал за приготвяване на плоскости, така необходими за нашето мобилно и друго строителство.

Ето как може да се осмисли географската среда, да се използват всички възможности и с минимални средства да се осъществят големи доходи.

Маслобойният завод и содовият завод могат да се кооперират и да дадат с главните си продукти основата на една мощна сапунена промишленост. Ние можем да изнасяме още много сода и сапун. Индия и Арабските страни се очертават все повече като наши клиенти на тези стоки. Но за да можем да изнасяме с шанс да пласираме, трябва да обезпечим евтин превоз — а този превоз е без съмнение водният.

Циментовият завод вероятно скоро ще се разшири. Търсенето на нашия цимент в презморските страни е много усилено. Може следователно да се разчита на много по-голям износ. Освен това има търсене на азбесто-циментови тръби, плоскости и др. Тъй като циментът се произвежда на самото място, където може най-евтино да постъпи и внасяният азбест, във въпрос е, че тук е едно от много добрите места за производство на етернитови изделия и за износа им (Арабските страни, Румъния, СССР и др.). Също тук може да се построи голям цех за циментови тухли и керемиди. Част от тях могат да се пренасят също по воден път.

На дневен ред е поставен въпросът за постройката на нефтопреработвателен завод. Районът на Варненското езеро е един от най-подходящите за тази цел, защото е близо до Шабленското находище, най-близко е до Батуми и Туапсе, а самото езеро е дълбоко и позволява да влизат в него много големи петролоносачи. Замърсяването на езерните, а оттам и на морските води се изтъква от някои като неразрещима проблема. Тук трябва да се подчертае, че тази опасност е силно

¹ А. Бешков — За промишлените пристанища Шабла и Девня, София, 1957.

преувеличена. Тя днес е отстранима в много висока степен (около 95%) чрез особена флотация, която при това дава възможност да се използват вторичните отпадъчни нефтени материали. Освен това водата се пречиства допълнително химически и биологически и поради това опасността да се компрометира Варна като морско летовище е нищожна.

Плавателният канал би позволил да акостират на езерния бряг кораби с тонаж до 10 000 т и да извършват много бърже своите разтоварни операции.

При Девня се проектира създаването на заводи за електролити и за куха стъклария. При с. Белослав работи голям стъкларски завод с порцеланов отдел. Каналът ще мине почти през площадката на завода и ще спомогне за евтиния извоз на стъкларията, която все повече се търси в Близкия Изток. Също така между Белослав и Разделна има голям завод за тухли, който ще се разшири. Износът на тухли почва да става вече практически актуална проблема.

Самият канал представя сам по себе си един вид кейова линия. На неголеми разширения по него могат да се изградят кейове на нови фабрични предприятия и така наистина да се получи внушителна промишлена агломерация, която да работи при най-добри условия. Особено подхождат за цялата агломерация такива промишлени предприятия, които работят за износ, на т. нар. „ишлеме“ и с вносни суровини (частично или изцяло).¹ Така ще се допринесе много за понижаване на себестойността на българската промишлена продукция и ще се улесни пласментът на българските стоки на международния пазар, където те често срещат много силна конкуренция.

Твърдението, че с удвояването на жп. линия Синдел — Варна проблемата ще се разреши в цялата си пълнота, е неправилно. Тя ще се разреши само дотолкова, доколкото ще може да се превозват без задръстване стоки и пътници. Но чрез двойната жп. линия няма да се разреши задачата за евтините превози, особено за конкурентоспособността на нашите стоки на външните пазари. Именно такава задача трябва да си постави Министерството на транспорта, а не само да се стреми към разтоварване на претоварените линии и към удобна експлоатация. Въпросът следователно е в обсега и компетентността на много министерства и ведомства. Поради тази своя комплексност той трябва да намери и комплексно разрешение. А в това разрешение трябва да вземат активно участие и българските икономгеографи, защото чрез правилна преценка на всички обстоятелства те ще могат да допринесат много за намиране на най-добрия за случая вариант.

¹ Тук намираме за уместно да изтъкнем, че работенето на мобили у нас за СССР може да се върши по-изгодно и за двете страни, ако на пример на канала Варна—Река Девня се построи завод за мобили, който да работи със съветски вносен дървен (главно иглолистен) материал. Това се изисква още и от наложителното запазване на нашите гори.

О ЭФФЕКТИВНОСТИ СУДОХОДНОГО КАНАЛА ВАРНА — РЕКА ДЕВНЯ

Анастас Бешков

РЕЗЮМЕ

Порт Варны, оконченный в 1906 году, должен был обслуживать около 400 000 тонн годового грузооборота, но сегодня товарный его трафик увеличился вдвое и имеет тенденцию в скором времени еще удвоиться. Расширение порта не возможно. Автор предлагает построить судоходный канал для кораблей до 10 000 тонн. Этот канал, длиной в 32 км, до половины своего протяжения будет проходить через озера Варненское и Белославское и будет доходить до села Река Девня, где предлагается построить гавань, которая будет обслуживать цементный, содовый, сахарный и другие заводы, работающие главным образом на экспорт. Таким образом будет удешевлен экспорт и повышена конкурентоспособность экспортируемых товаров, а также будет создана возможность построить новые заводы в этом районе. Предвидится, что товарооборот гавани Река Девня в близкие годы достигнет 800 000 тонн, включая транзитные провозы из Средней Европы и обратно. Вычисляется, что в таком случае стройка будет выплачена за 8—9 лет.

DIE WIRTSCHAFTLICHE BEDEUTUNG EINES SCHIFFFAHRTSKANALS ZWISCHEN WARNA UND REKA DEWNJA

Anastas Beschkov

ZUSAMMENFASSUNG

Der Hafen von Warna, erbaut im Jahre 1906, war mit einem Warenumsatz von ca. 400 000 t vorausgesehen worden, doch hat sich diese Ziffer bereits verdoppelt, wobei mit einer neuen Verdoppelung in den nächsten 2—3 Jahren zu rechnen ist. Eine neue Hafenerweiterung ist fast unmöglich. Der Verfasser schlägt den Bau eines Schifffahrtskanals für 10 000 t Dampfer. Dieser Kanal soll eine Länge von ca. 32 km haben, wobei die Hälfte dieser Länge in den tiefen Seen von Warna und Beloslaw liegt. Er wird bis zum Industriesiedlung Reka Dewnja reichen, wo der Bau eines neuen Hafens ebenfalls vorgeschlagen wird. Dieser Hafen wird die grossen, hauptsächlich für die Ausfuhr arbeitenden Zement-, Soda- und Zuckerfabriken, wie auch den Transitverkehr nach und von Zentraleuropa bedienen. Ausserdem wird dadurch eine neue Möglichkeit für verschiedene neue Industriebauten geboten. Der nächstzuerwartende Warenverkehr des neuen Hafens wird auf 800 000 t geschätzt, und die totale Aufwanddeckung — in 8—9 Jahren.