

ЗНАЧЕНИЕ И ИСТОРИЧЕСКИ АСПЕКТИ В РАЗВИТИЕТО НА СВЕТОВНОТО КОРАБОПЛАВАНЕ И ПРИСТАНИЩАТА

Тодор Коритаров, ВВМУ "Н. Й. Вапцаров", Варна

THE IMPORTANCE AND HISTORICAL ASPECTS IN THE DEVELOPMENT OF GLOBAL SHIPPING AND PORTS

Todor Koritarov, Nikola Vaptsarov Naval Academy, Varna

Abstract: *The maritime business is crucial to the development of human civilization. Since ancient times, shipping provides cheap enough and secure transport of goods and people throughout the world. This is particularly true in today's integrated and global world. The article reviewed the historical aspects of the development of world shipping. Thanks to it ports around the world are integrated into one common global system. Not only historically, but also nowadays shipping revolutionize ports in their development. The article presents the main phases representing the development of ports.*

Key words: *Shipping, ports, trade routes, integration and globalization of the world trade and production, integrated global society, shipping technology.*

1. ВЪВЕДЕНИЕ

Корабоплателният бизнес е от съществено значение за развитието на всички икономически дейности като безспорна е необходимостта на световната търговия от превоз на стоки от мястото на производство до мястото на консумация. Корабоплаването осигурява ценово ефективен начин за транспорт на големи количества товар навсякъде по света [3] и точно това е направил възможен историческият прогрес от свят на изолирани отделни райони към свят на интегрирано глобално общество.

2. ИЗЛОЖЕНИЕ

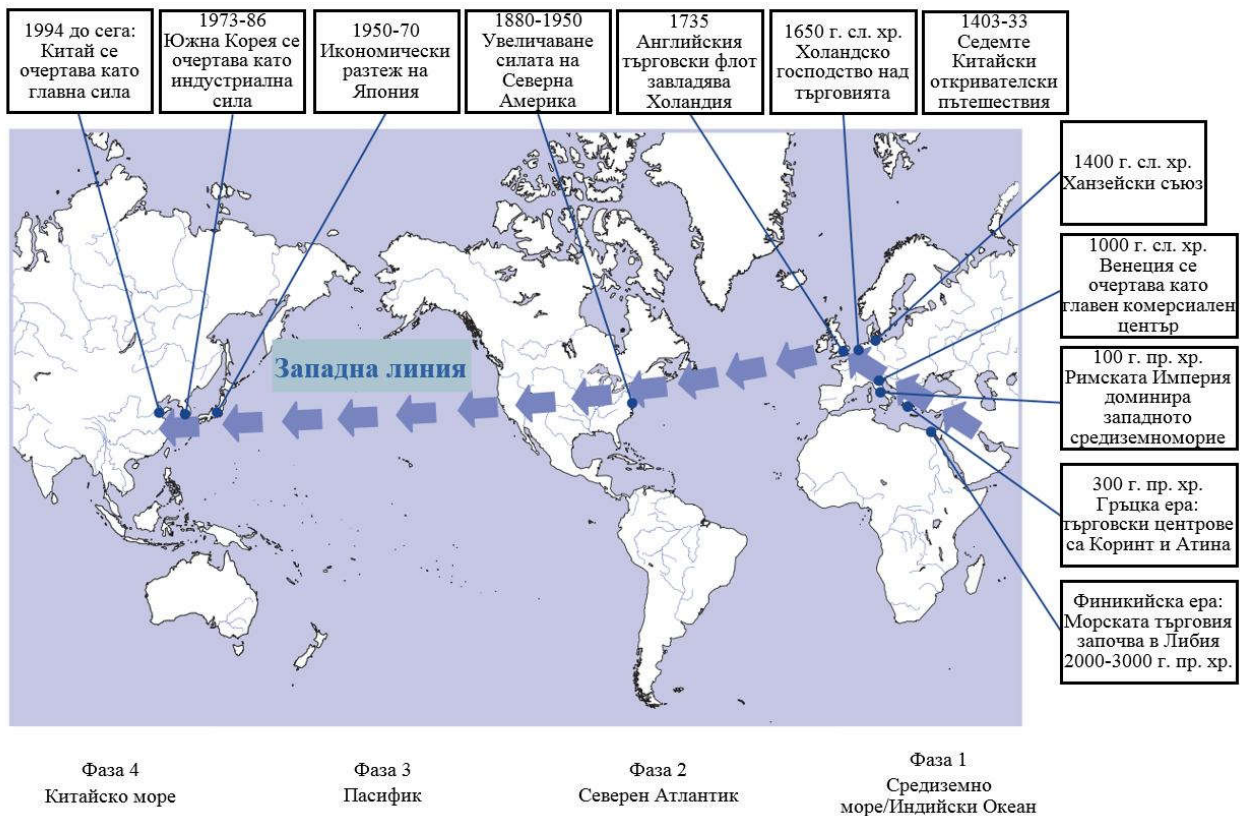
2.1. Значение и исторически аспекти в развитието на световното корабоплаване

Морският бизнес винаги е бил интернационален. През последните няколко века на развитие, експанзията на европейското колонизиране е станало възможно благодарение на морето и корабите като морето се е превърнало в символ на комуникация и сила. В края на седемнадесети век Сър Уолтър Ралеи, един от основните консултанти на кралица Елизабет поставя някои от основните правила гарантирали Британската експанзия и развитие: "Този който командва морето командва търговските пътища на света. Който командва търговските пътища, командва търговията. Този, който командва търговията, командва богатството на света, а оттам и самият свят." [4]. Адам Смит, бащата на икономиката, прави връзка между корабоплателния потенциал на една държава с нейната индустрия и отбрана [5] "... когато някой определен вид индустрия е необходим за отбраната на страна. Например, отбраната на Великобритания, то тя зависи изключително много от броя на нейните моряци и корабоплаването". Той също така защитава тезата, че ключът към успеха в капиталистическото общество е разделението на труда. С увеличаване на продуктивността производителите произвеждат повече стоки, отколкото могат да продадат ло-

кално, така че за тях изниква необходимостта от достъп до нови по-големи пазари. Смит обяснява действието на този принцип като дава пример с производството на карфици. Работейки по отделно, десет занаятчийци могат да произведат не повече от 100 карфици за ден, но ако всеки се специализира в една производствена задача, заедно те могат да произведат 48,000 карфици за ден. Логично, това е твърде много за продажба локално и на практика предимствата на модела биха били възможни само при наличието на достатъчен и достъпен вид транспорт. Точно в този пример добре се илюстрира ключовата роля на морския транспорт със своите възможности за превоз на голямо количество стоки на големи разстояния: "Чрез водния превоз се отваря по-широк пазар за всеки вид индустрия, отколкото само със сухоземния транспорт, така че покрай морския бряг и по дължината на плавателните участъци на реките, индустрията от всякакъв вид по естествен път започва да се разделя", т.е. да прилага принципа на "разделение на труда", "и подобрява от само себе си, и не след дълго тези подобрения се разпространяват и във вътрешността на страната." [5].

В своя учебник "Морска икономика" Мартин Стопфорд успява да проследи развитието на морската търговия в глобален мащаб като обработва и анализира статистическа информация, касаеща морската търговия, за изминалите 5000 години [6].

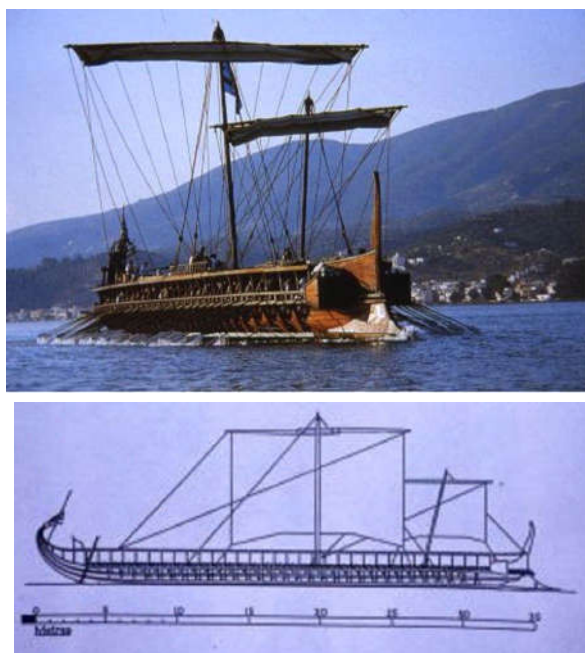
Ясно е очертан пътят на развитие на морската икономика на фиг. 1. През последните 5 000 години комерсиалният център на морската търговия се е местил на запад по протежение на линията представена от стрелки на фиг. 1. Западната линия започва от Месопотамия 3000 г. пр. Хр. и продължава до Тир в източното Средиземноморие и след това до Родос, Континентална Гърция и Римската Империя. Използването и внедряването на по-здрави метални принадлежности и инструменти, първоначално направени от бронз, се превръщат в главен елемент допринесъл в развитието на корабоплателните технологии. Те са били до-



Фиг. 1

стъпни в централна Европа в началото на четвъртото хилядолетие пр. Хр. като вероятно по-късно са въведени в Средиземноморието и Близкия Изток. През втората половина на третото хилядолетие пр. Хр. са използвани достатъчно големи дървени кораби за превоз на добитък, животни между континента и населените острови. Задвижването с гребла е бил основен метод на при-

движване за ранните корабоплаватели, но в края на четвъртото хилядолетие пр. Хр. е започнала употребата и на ветрила в Средиземноморието, Червено море и Индийския океан. За ветрилата няма точна информация кога и къде за първи път са възникнали като метод за корабоплаване [7]. Ветроходният кораб е едно от великите технологични иновации на човечеството и може



Фиг. 2. Класическа Атинска трирема [8]

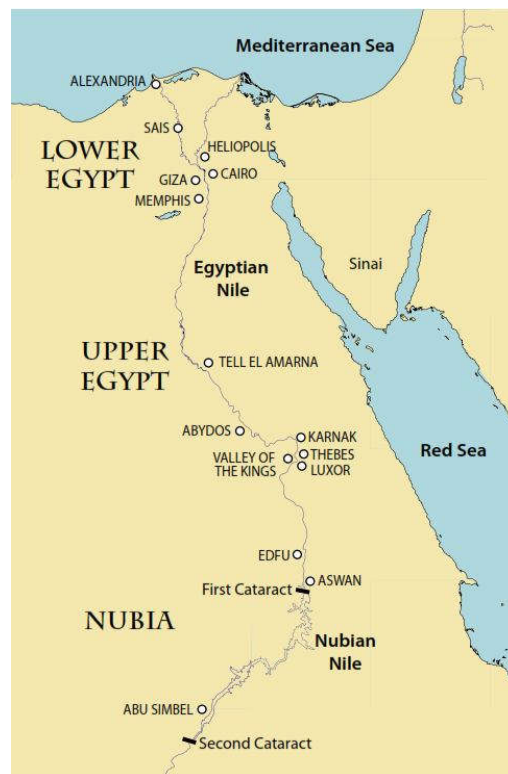
да бъде представен наравно с други революционни открития като колелото или печатната преса. Дървените ветроходни кораби са били предпочитано средство за морски транспорт в Средиземноморието и прилежащите райони за близо две хилядолетия.

Около средата на първото хилядолетие след Хр. двата основни метода на задвижване, ветрила и гребла, са били широко използвани по целия Средиземноморски регион и отвъд него. Започва и тенденция за специализация на корабите в зависимост от предназначението им и вида товар. Типичният морски плавателен съд през първото хилядолетие сл. Хр. за задвижване е използвал гребла или ветрила или и двете заедно.

Дългият, многопалубен гребно-ветроходен военен кораб с таран на носа е най-добре илюстриран от представените изображения на трирема на фиг. 2. като този тип плавателно средство в значителна степен най-вече се асоциира с древните мореплаватели [8]. Броят на мачтите и вида на ветрилата използвани от древните мореплаватели варират, както и техниките за строене, стъкмяване и управление на ветрилата. През третото столетие сл. Хр. *правото ветрило* постепенно е изместено от *триъгълното косо ветрило*, латинското ветрило, които при съвместна употреба с много гребла, дават значително предимство в относително спокойните условия за мореплаване в Средиземноморието [7]. Главното предимство на латинското ветрило е, че може да се ушие с по-голяма ветрилна площ отколкото правото, за това улавя и използва вятъра по ефективно, особено при по-остри галсове спрямо линията на вятъра.

През 1984 г. в Егейско море край турският нос Улу Бурун са разкрити нови данни за древното корабплаване [1]. Оказва се, че и египтяните са транспортирали стоки по море с гребно-ветроходни кораби. Установено е, че останките са от преди 34 века и при управлението на царица Хатшепсут (1505-1480 г. пр. н. е.) египтяните строят гребно-ветроходни кораби с изключителна за времето си *мореходност* [1].

В Египет преди Фараоните, обществото се е разраствало по размери и сложност от отделни групи по време на Палеолита, до племенни общности по време на Неолитния период, до вождества по време на ранния и средния Пред-династичен период, до градове-държави по време на Пред-династичния период, до формирането на Египет като териториална държава по време на ранния Династичен период (3050-2686 пр. Хр.) [9]. Река Нил (фиг. 3) е служила като естествен път за комуникация между градовете и селата на Египет, както и като канал за комуникация с районите граничещи с Горен Нил, Средиземно море и Червено море. Голямо разнообразие от стоки, хора и идеи са навлизали в Египет от Нубия, Судан и дори от централна Африка [10]. Благодарение на своята локация и възможности за комуникация по вода в Древен Египет се е заформил сравнително стабилен процес на културно развитие и търговия, които от своя страна са довели до социална сложност и общество с нови собствени вярвания, пра-



Фиг. 3

вила, митове и идеологии. Всичко това вероятно в значителна степен е подпомогнало Древен Египет да премине през няколко периода на развитие и трансформация.

Малко известен в Европа път, играл и продължаващ да има изключително важна роля в икономическото развитие на Китай е Великият китайски канал (фиг. 4.). Съоръжението е замислено като хидромелиоративно с цел стабилност на селскостопанската реколта и стабилност на продоволственото осигуряване на армията. Изграждането на първите елементи от него е датирано към



Фиг. 4

V в. пр. н.е., а различните части са свързани по времето на династията Суй (581-618 г.), като разширяването му продължава и до днес. Великият китайски канал е най-големият изкуствен канал, построен от човечеството и е признат от UNESCO за част от световното наследство. Дължината му е 1794 км. и свързва реките Хай, Яндзъ, Хуай, Киантанг и Жълтата река. [11]

Пристанищата по света са интегрирани в една обща глобална система благодарение на корабоплаването. Не само в исторически аспект, но и в наши дни корабоплаването революционизира световния транспорт и търговия по начин, които вплете света в по-тясно сътрудничество.

2.2. Значение и аспекти в развитието на пристанищата

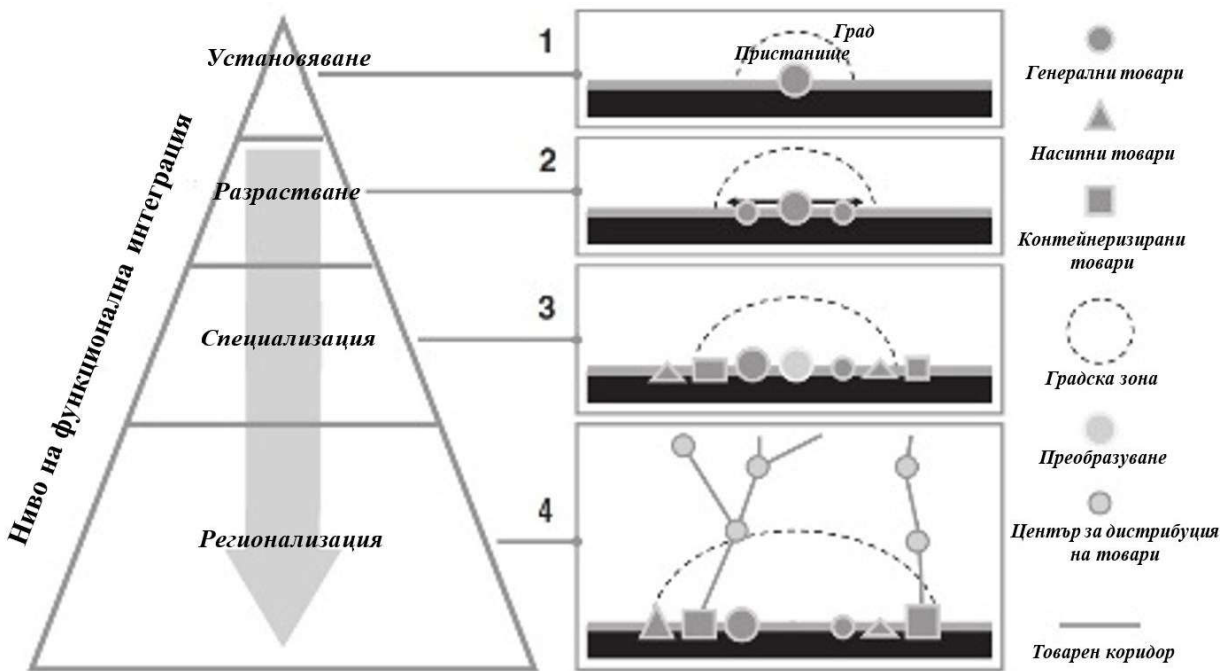
Корабоплаването и пристанищата са в основата на функционирането на морския транспорт. От едната страна корабоплаването осигурява средствата за движение, а от другата пристанищата са входните и изходни точки за транспортираните товари и пътници.

Широко призната концепция за проследяване на развитието на пристанищата е тази на Бърт [12]. Според концепцията развитието на едно пристанище започва от първоначален къс кейов фронт с прилежащи малки кейови места, разположени в непосредствена близост до центъра на града, а разрастването му е следствие на развиващите се морски технологии и подобрения в обработката на товари. Могат да бъдат идентифицирани три главни фази в развитието на едно пристанище: установяване, разрастване, специализация. Трите фази изобразяват добре пристанищните процеси на развитие, особено в големите традиционни пристанища. Мо-

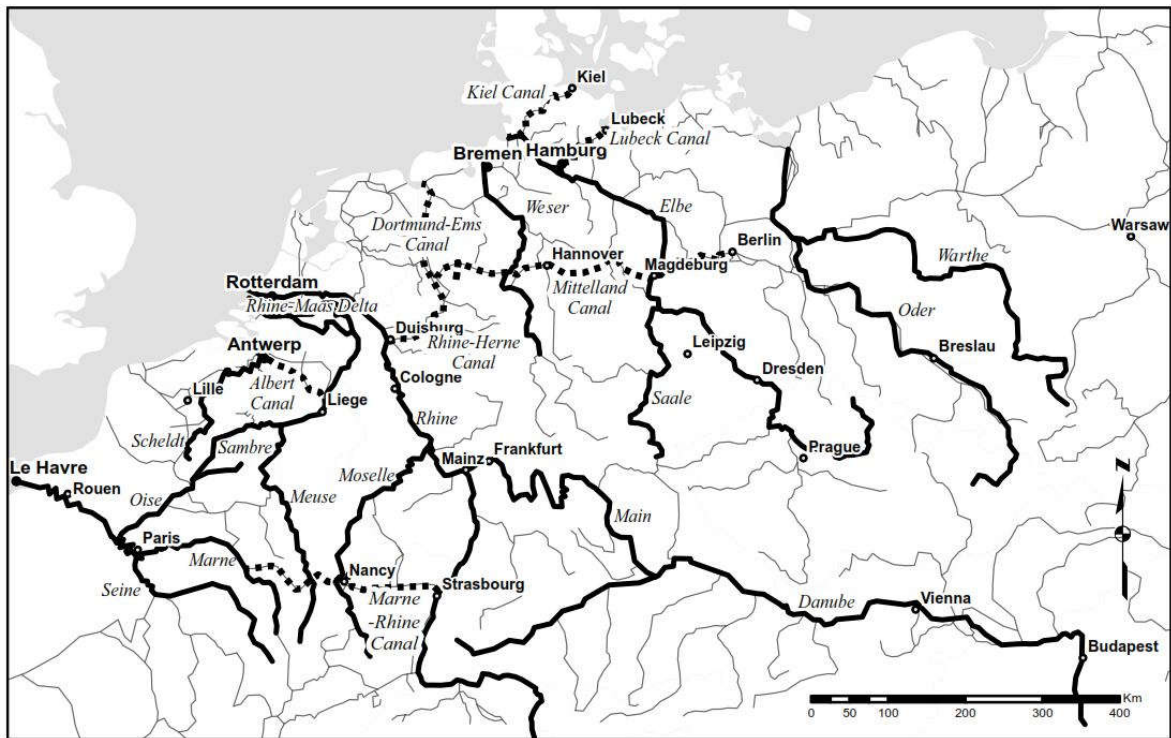
делът е едно валидно и достъпно обяснение на развитието на пристанищата. Като слабост на модела може да се изтъкне неговата невъзможност да обясни съвременното развитие на пристанищата. Този недостатък е преодолян като Тео Нотебум и Жан-Пол Родригу дообогатяват модела и добавят четвърти етап - фиг. 5. - Регионализация [12]. Фазата на регионализация довежда перспективата за пристанищното развитие в по-широк географски мащаб, т.е. извън пристанищния периметър. Ясно е представена връзката на развитието на пристанището с мрежата от морски пътища и прилежащ хинтерланд.

Големината на пристанището и неговата значимост, на първо място се определят от радиуса (и стойността) на неговите връзки. Пристанища с относително слабо хинтерландно разширение изостават зад пристанища чийто хинтерланд им осигурява значителни потоци товари генерирани от прилежащите територии на производители и консуматори.

Вътрешните водни пътища осигуряват значителни предпоставки за историческото заформяне на зони на влияние. Комбинирайки основните плавателни реки, притоци и разклонения, европейската водна мрежа до 20 век заприличва на огромна кръвоносна система, по която се насочва живителната сила на търговията [13]. Ранклистата се държи от тези пристанища, които трансформират своите връзки в глобални транспортни съставни артерии, осигуряващи световните товаропотоци на 20 век - фиг. 6. Почти всички големи европейски пристанища и тези на Средиземноморието са разположени на реки: Хамбург на река Елба, Бремен на река Везер, Ротердам на река Маас, Антверп на река Шелда, Лондон на Темза и Ливърпул на река Мерси.



Фиг. 5

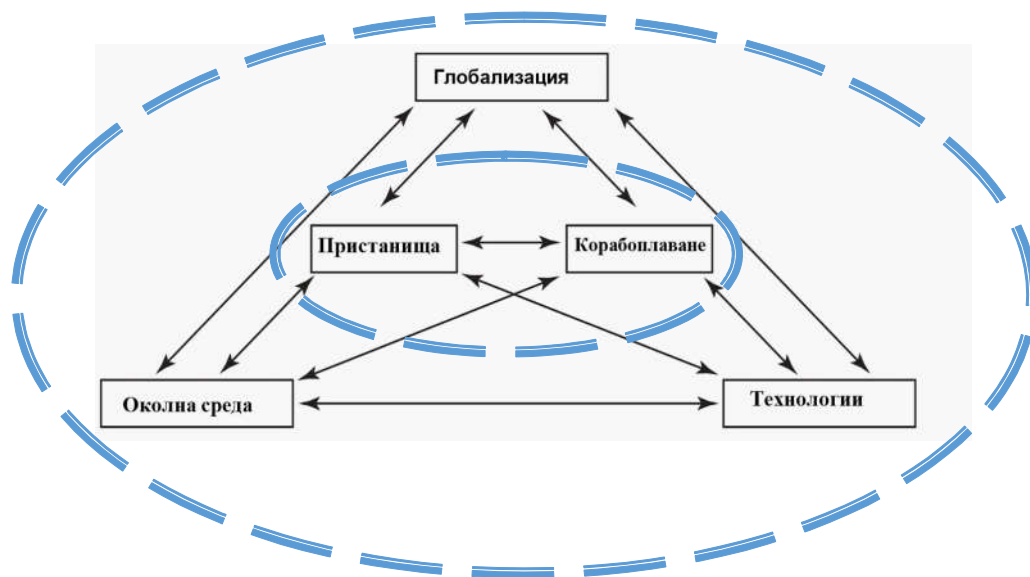


Фиг. 6

В някои по-големи държави като САЩ термина "Пристанище" освен интермодални съоръжения и средства за връзка с автомобилния и железопътния транспорт може да включва в себе си и летище. В наше време пристанищата не са само точки на трансфер от морето към брега и обратно, но имат функциите на центрове за дистрибуция, логистика и производство. Също така пристанищата могат да служат за нуждите на развлекателната индустрия - яхтени пристанища, пристанища за морски спортове и осигуряващи с дейността си допълнителен туристически капацитет на даден морски крайбрежен район.

3. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Историческият процес е динамичен и настъпилите изменения в следствие на корабоплавателните дейности в голяма степен определиха облика на съвременния свят. Корабоплавателният бизнес участва пряко в дейността и развитието на всички икономически дейности поради силно изразената необходимост на световното производство и търговия от икономически ефективен и достатъчно надежден и сигурен превоз на стоки от местата на производство до местата на дистрибуция и консумация.



Фиг. 7

Силно проличава интеграционната зависимост на морският сектор с процесите на глобализация, опазване на околната среда и технологиите (фиг. 7). Тази зависимост се отразява фундаментално по много начини на морската индустрия, и на свой ред тя е с двустранен характер [2, 14]. На този фон изниква въпроса по какъв начин да се решават въпросите свързани с управлението на безопасността и как това да доведе до текущи и бъдещи изменения в морската индустрия.

Л И Т Е Р А Т У Р А

1. Михайлов, М. Морски илюстриран речник, Второ ред., Варна: СТЕНО, 2011.
2. Димитракиев, Д., П. Наскова, А. Недев. 2016. Измерване, прогнозиране и управление на аерозолно тежкометално замърсяване в урбанизирана зона Пристанище Варна Изток и Варна - централна част, сп. "Индустриален мениджмънт":81-88.
3. К. Н. Л. Т. С. Y.H.V. Lun, Shipping and Logistics Management, London: Springer, 2010.
4. С. Т. Grammenos, THE HANDBOOK OF MARITIME ECONOMICS AND BUSINESS, SECOND EDITION ред., London: Lloyd's List, 2010.
5. A. Smith, An Inquiry into the Nature and Causes of the Wealth of Nations, feedbook, 1776.
6. M. Stopford, Maritime Economics 3ed., London and New York: Routledge, 2009.
7. P. D. Souza, Seafaring and civilization - Maritime perspectives on World History, London: Profile Books Ltd, 2002.
8. J. Coates. [Онлайн]. Available: <http://www.soue.org.uk/souenews/issue5/jenkinlect.html>. [Отваряно на 23 June 2016].
9. I. Shaw, The Oxford History of Ancient Egypt, New York: OXFORD UNIVERSITY PRESS, 2000.
10. G. P. Gilbert, ANCIEN EGYPTIAN SEA POWER AND THE ORIGIN OF MARITIME FORCES, Australia: Sea Power Center - Australia, 2008.
11. "Grand Canal of China," 13 февруари 2017. [Онлайн]. Available: <https://www.britannica.com/topic/Grand-Canal-China>.
12. T. E. N. a. J.-P. RODRIGUE, "Port regionalization: towards a new phase," Maritime policy and management, Volume 32, N. 3, том 3, № 32, pp. 297-313, july - september 2005.
13. M. B. Miller, European and Maritime World. A Twentieth-Century History, New York: Cambridge University Press, 2012, pp. 25-27.
14. Tsvetkov, M., Ch. Alexandrov, "Software simulator of marine monitoring platform.", SIELA 2016, Burgas, 2016, p. 209, ISBN 978-1-4673-9521-2.