

МЕСТОПРОИЗХОД НА РАБОТНАТА СИЛА ЗА ГАРИТЕ ОТ СОФИЙСКИЯ ЖЕЛЕЗОПЪТЕН ВЪЗЕЛ

З. Христов

Набирането на работната сила в железопътния транспорт е тясно свързано със засилващите се през последните десетилетия у нас трудови миграции. Такива миграции се наблюдават във всички социалистически и силно развити капиталистически страни. Нуждата от трудови ресурси, особено в по-големите градове, не може да бъде задоволена с наличната сила в тях. Това предизвиква формирането на трудови миграции към тях от близки или по-далечни селища, където има освободена работна ръка.

Нуждата от трудови ресурси е особено очевидна и при набирането на работна сила за гарите от Софийския железопътен възел, където 33,7% от работниците и служителите прехождат ежедневно, а 6,7% ежеседмично.

В настоящата работа са изследвани трудовите ресурси за всички железопътни гари на територията на София („Подуене“ — разпределителна, „Подуене — пътническа“, „Подуене — товарна гара“, „Искър“, сточна гара София — малка бързина, сточна гара София — голяма бързина, „Захарна фабрика“, „Сердика“, „Пионер“, „София—север“, „Илиянци“, „Горна баня“, София — централна гара, както и превозните наряди в гарите „Подуене — разпределителна“ и „София — централна гара“).

Преобладаващата част от ежедневно прехождащите живеят в селища, разположени близко до железопътни линии, отстоящи на разстояние от 10 до 80 км от София. Това са преди всичко селища от Курило до Мездра, разположени край железопътната линия София — Мездра, и селищата от Казичене до Септември, разположени край жп. линия София — Пловдив.

Влакът е основно превозно средство, което се използва за ежедневно прехождане. Само малка част от пътуващите ползват и автомобилен транспорт, и то като спомагателен, най-вече за довозване до най-близката железопътна гара. Това се отнася преди всичко за гарите Костенец, Ихтиман и Лакатник, където има организиран автомобилен транспорт, съобразен с разписанието на влаковете.

Прави впечатление, че основната част от трудовите миграции за гарите от най-големия в нашата страна железопътен възел — София, се

формират в селища и райони, които по традиция дават значителен брой работници за железопътния транспорт. Такива селища са Лакатник, Миланово, Вакарел, Ихтиман, Зверино, Драгоман, и пр. В последните 10—15 години особено много железничари за гарите в София дава гр. Костенец и селищата от неговия микрорайон. Понастоящем 17,1% от ежедневно преобладащите за тези гари живеят в селищата Костенец, Горна Василица, Долна баня, Пчелин. Поради това напоследък се забелязва относително намаляване в броя на преобладащите по линията София — Мездра и увеличаване на пътуващите по линията София — Пловдив. Главна причина за това е по-големият излишък на работна сила в селищата от Ихтиманския и Костенецкия микрорайон в сравнение със селищата от Искърския пролом, където местните промишлени предприятия поемат все повече работна ръка.

По-нататъшното развитие на промишлеността обаче в Ихтиман и Костенец ще създаде възможност за поемане на освободената работна ръка от селата (Ив. Велчев и др., 1965 г.). В такъв случай логично е в близките години да се очаква намаляване на ежедневните трудови миграции към София, в това число и на тези, свързани с железопътния транспорт.

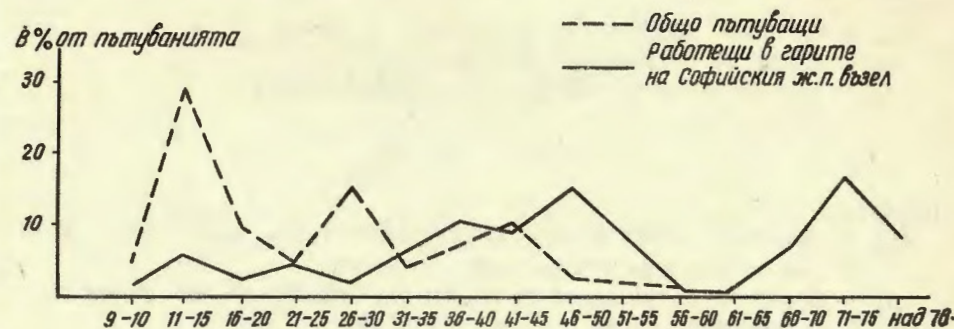
Впрочем първите симптоми на този процес са вече налице, като се има пред вид, че през 1967 г. селищата от Костенецкия микрорайон са давали 132 души железничари само за гара „Подуене — разпределителна“, а сега същите селища дават за всички гари от жп. възела 100 души.

Процесът на отлив от железопътния транспорт ще бъде улеснен и от обстоятелството, че в преобладаващото си мнозинство работниците в гарите на София са без квалификация (стрелочници, спирачи, преносвачи и др.), което няма да бъде пречка за професионалната им преориентация и насочването им към промишлеността. Не е без значение и фактът, че повечето преобладащи от тези микрорайони са на възраст от 25 до 40 години и имат сравнително малък трудов стаж по специалността.

Като се има пред вид, че недостигът на работна ръка особено за големите гари във възела се чувства осезателно и че през 1969 г. 5,8% в гара „Подуене — разпределителна“ от щатните бройки са незаети, необходимо е този процес да бъде отчетен при бъдещите прогнози за работната сила в железопътния транспорт.

По отношение на местопроизхода на ежедневно преобладащите съществува известно райониране, предизвикано от удобствата при пътуването до различните железопътни гари в града. В гарите „Подуене — разпределителна“, „Подуене — пътническа“ и „Искър“ например трудовите миграции се формират в селищата, разположени край железопътната линия София — Пловдив, а за „София“ — централна гара, „София — север“ и „Илиянци“ — в селищата наблизо до железопътната линия София — Мездра. Впрочем „басейните“ на тези две железопътни линии са и двата основни района, в които се формират трудовите миграции, свързани с жп. гари в Софийския жп. възел (82,2%). Много по-малко

са ежедневно преобладащите от селищата по линията София — Драгоман и София — Перник и съвсем незначителни — по линията София — Карлово (вж. табл. 1 и фиг. 2). Това се дължи не само на излишъка на работна сила и на създадените традиции, но и на разликата в удобст-



Фиг. 1. Диаграма за интензитета на ежедневно пътуващите към София с жп. транспорт на базата на изминатото разстояние

вата, която създава жп. транспорт за бързо придвижване до местоработата. Големият брой пътнически и бързи влакове например в жп. участъци София — Костенец (10 чифта) и София — Лакатник (12 чифта) стимулират ежедневните трудови миграции. Спирането на значителен брой бързи пътнически влакове в гарите Костенец, Ихтиман, Вакарел и Лакатник намалява времепътуването до София и в това отношение поставя съответните селища в по-благоприятно положение, отколкото други, които се намират по-близо до столицата, но се обслужват само от обикновените пътнически влакове.

Едно сравнение (по километрични пояси) между интензитета на трудовите миграции към София, осъществявани с влак, и интензитета на трудовите миграции на работниците в гарите на Софийския железопътен възел показва съществено различие между тях (вж. фиг. 1.). Изохроната на ежедневния трудов миграционен поток, осъществен чрез железопътния транспорт, се очертава на около 50 км от София, на каквото разстояние се придвижват около 88,2% от трудещите се (Л. Динев, 1968 г.). При това най-много са пътуванията в километричните пояси 11—15 км — около 30%, 26—30 км — около 16% и 16—20 км — 10%.

Най-добра представа за разстоянието, от което се набира работната сила, и времето, което изразходват ежедневно преобладащите от изследваните гари за явяване на работа, дават средното пропътувано разстояние и средното необходимо време за пътуване на отиване и връщане от работа.

Средното пропътувано разстояние $L = 108^*$ км е изчислено по формулата

* Средното пропътувано разстояние и средното изразходвано време са изчислени за двете посоки (на отиване и на връщане).

$$L = L_{\text{ср.}} + L'_{\text{ср.}},$$

където

$$L_{\text{ср.}} = 2 \frac{\sum a_n \cdot l_n}{\sum a_n};$$

$L_{\text{ср.}}$ е средното разстояние, пропътувано с влак;
 a_n — броят на пътуващите от определена гара;
 l_n — разстоянието от София до съответната гара.

$$L'_{\text{ср.}} = 2 \frac{\sum a_n \cdot l'_n}{\sum a_n},$$

където

$L_{\text{ср.}}$ е средното разстояние, пропътувано пеша или с автобус от гарата на качването до местоживеенето;

a_n — броят на пътуващите от гарите на Софийския жп. възел до съответните гари;

l'_n — разстоянието от съответната гара до местоживеенето.

Средното изразходвано време при пътуване за явяване на работа $T = 134$ мин. е изчислено по формулата

$$T = T_{\text{ср.}} + T'_{\text{ср.}} + T_g,$$

където

$$T_{\text{ср.}} = 2 \frac{\sum a_n \cdot t_n}{\sum a_n};$$

$T_{\text{ср.}}$ е средното изразходвано време за пътуване с влак от София до съответната гара на качване, a_n — броят на пътуващите от гарите на Софийския жп. възел до съответните гари;

t_n — време пътуването от София до съответните гари.

$$T'_{\text{ср.}} = 2 \frac{\sum a_n \cdot t'_n}{\sum a_n},$$

където

$T'_{\text{ср.}}$ е средното изразходвано време за пътуване от гарата на качването до местоживеенето;

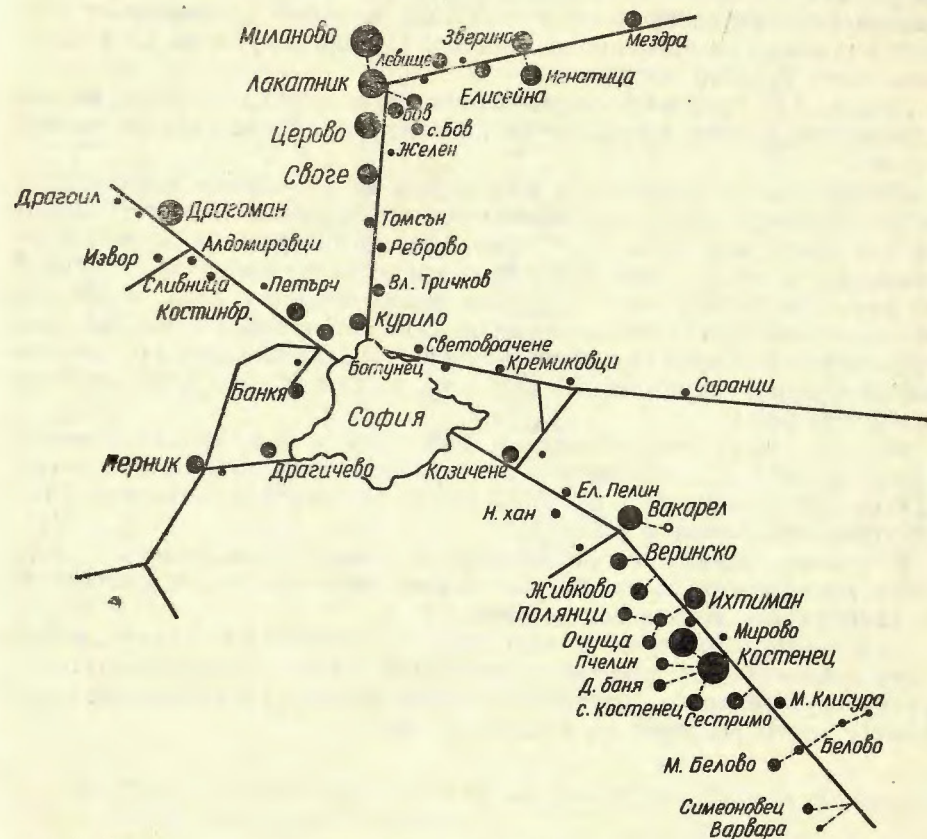
a_n — броят на пътуващите;

t'_n — време пътуването от гарата на качването до местоживеенето;

T_g — средното изразходвано време за дочакване на подходящ влак за отпътуване след приключване на работа.

В сравнение с броя на ежедневно преобладаващите броят на ежеседмично пътуващите за гарите в София е значително по-малък (6,7%). Това са преди всичко работници и служители от Врачански (34,2%), Михайловградски (19,7%), Видински (14,5%) и Софийски (14,5%) окръг. По-голяма част от тях са настанени в общежития.

Трябва да отбележим, че процентът на преобладаващите не отразява съвсем точно състоянието на работната сила откъм нейния местопроизход, като се има пред вид, че разпределението на пътуващите по категории работници и служители е твърде неравномерно. Съвсем незначителен



Фиг. 2. Ежедневни трудови миграции на работници и служители от гарите на Софийския железопътен възел. Динамика на ежедневно преобладаващите (по населени места) 1 мм² от кръгчето = 1 ежедневно преобладаващ

е броят на преобладаващите от т. нар. административен персонал, както и от средния изпълнителски състав. В замяна на това над 60% от редовния състав на гарите (стрелочници, спирачи, маневристи, чистачи и пр.) преобладават. Този факт има значение, тъй като горепосочените длъжностни категории работници работят на смени с продължителност 12 часа и предварителната умора от пътуването при тях се отразява по-осезателно върху непосредствената им трудова дейност. Не трябва да се забравя

вия и обстоятелството, че по-голямата част от тях са непосредствено ангажирани със сигурността на движението.

Значителен е броят на работниците и служителите несофийски жители, които не прехождат. Това са трудещи се, които почти напълно са мигрирали в София, но поради административни ограничения са запазили местожителството си в селищата, в които са родени, и живеят в столицата с временно жителство. Поради това те не са разглеждани като трудови миграции.

Анализът на трудовите миграции показва, че те не са случайно, а закономерно явление, последица от икономическото развитие на нашата страна.

Набирането на работна сила за гарите от Софийския железопътен възел се извършва на значително по-голямо разстояние от средното за трудовите миграции към София. Средното изразходвано време за явяване на работа далеч надхвърля средната изохрона за столицата 60 мин. Пътуването се осъществява изключително с влак, а автомобилният транспорт се използва рядко, и то като спомагателен. Тъй като една част от селищата са отдалечени на по няколко километра от железопътните гари и спирки, една, макар и малка част от пътя прехождатите изминават пеша.

Анализът за местопроизхода на работната сила в гара „Подуене — разпределителна“ показва, че съществува непосредствена връзка между състоянието на кадрите и изпълнението на основните количествени и качествени показатели в работата.

Ето защо правилната организация на трудовите миграции в Софийския железопътен възел ще има голямо значение за количествените и качествените показатели в работата.

За да бъдат изпълнени големите задачи, поставени от партията и правителството пред железопътния транспорт, наред с техническата му реконструкция трябва правилно да бъдат решавани и въпросите, свързани с местопроизхода на работната сила.

ЛИТЕРАТУРА

- Велчев, Ив. и З. Борисов — География на населението в Ихтиманско, Изв. на Българското географско дружество, кн. V, 1965.
- Динев, Л. — По въпроса за крайградските райони с оглед на софийския крайградски район. Сборник в чест на акад. А. С. Бешков, София, 1959.
- Динев, Л. — Върху някои проблеми на трудовите миграции на населението в България, ГСУ ГГ факултет, кн. 2, т. 61, 1968, стр. 251 — 263.
- Пенков, И. — Икономгеографска характеристика и проблеми на микрорайона на гр. Костенец, ГСУ, кн. 2, т. 58, София, 1965.
- Христов, Т. — Елинпелинска околия — икономгеографско изследване. Принос към изучаване на крайградския икономически район на София, I ч., ГСУ, БГГ факултет, кн. 3, т. 52, София, 1959.

Таблица I

Трудовите миграции на работна сила за гарите от Софийския жп. възел по обслужващи гари и спирки

От гара или спирка	Брой	Км	Времетрайване (мин.)	От гара или спирка	Брой	Км	Времетрайване (мин.)
Драгоил	1	50	86	Желен	3	37	63
Умляк	2	45	79	Церово	24	40	67
Драгоман	25	42	74	Бов	12	42	76
Алдомировци	4	35	66	Лакатник	73	50	75
Сливница	3	29	52	Оплетня	3	56	93
Петърч	1	22	35	Легиче	7	59	100
Костинброд	15	15	25	Пролет	3	61	103
Волуяк	8	8	11	Елисейна	7	64	109
Казичене	7	14	25	Зверино	39	70	119
Равно поле	1	19	30	Черепиш	1	76	127
Елин Пелин	7	24	39	Мездра	10	88	105
Вакарел	30	36	60	Драгичево	8	24	41
Веринско	10	45	80	Даскалово	2	26	53
Живково	12	48	84	Перник	13	33	71
Ихтиман	40	54	72	Божурище	2	11	18
Бодрово	15	55	89	Банкя	7	18	30
Мирово	3	63	95	Световрачене	4	11	19
Костенец	100	71	90	Ботунец	1	23	49
Сестримо	10	79	143	Кремиковци	3	21	30
М. клисура	6	83	136	Столник	1	36	72
Белово	13	90	158	Саранци	1	25	42
Септември	6	100	155	Брънковци	3	40	75
Пазарджик	3	116	165	И.вор	3	41	74
Курило	9	13	14				
Вл. Тричков	5	19	33	Всичко	584		
Реброво	4	24	43	Седмично прех.	117		
Томпсън	5	28	49	Непрехождаци	1033		
Своге	19	33	50	Общо	1734		

Забележка. Разстоянията до гарите по жп. линия София—Пловдив са дадени от начална гара Подуене—разпределителна.