

ТРАНСПОРТНО-ГЕОГРАФСКИ ПРОБЛЕМИ НА ПРИСТАНИЩЕ БУРГАС

Евг. Джарова

Важна роля във външнотърговския стокообмен на дадена страна изпълняват морските пристанища. Ролята на морското пристанище се определя традиционно на основата на размера на товарооборота. Тонажът на товарите позволява сравнително точно да се сравняват пристанища с еднаква или много близка структура на товарооборота — нефт, руди, въглища и др. Но такива специализирани пристанища са малко. За универсалните пристанища някои автори като Й. Залески (Полша) предлагат товарооборотът (тонажът на товарите) да се приема като въстъпителен, ориентиrowъчен критерий при класификацията на пристанищата и при определяне тяхната роля в развитието на дадена страна. Разглеждат се и други критерии като видовата структура на товарооборота (по групи товари), като се обръща голямо внимание на генералните товари, анализ на структурата на товарните посоки (съотношението внос-износ) и стойностния анализ на товарооборота по пристанища. При износните товари трябва да се види какво е териториалното разположение на центровете, които изпращат товари, техният характер — дали тези центрове изпращат промишлени или селскостопански товари, или такива от добивната промишленост. Да се определят основните предприятия или селища, от които започват големи и постоянни товаропотоци, и същите да се подредят в групи.

Между хинтерланда на пристанището и морския транспорт има взаимна връзка. Развитието на морския транспорт влияе върху стопанското развитие на хинтерланда и обратно. Затова трябва много добре да се познава хинтерландът на пристанището, да се извърши райониране на товарите, които се изпращат към пристанището, за да се избягнат нерационалните и кръстосаните превози. Районирането на хинтерланда се прави в съответствие със степента на насищане на различните райони (окръзи) с товари за превоз.

Голям дял във външнотърговския стокообмен на нашата страна заемат пристанищните ни комплекси. Около 40% от вносно-износните товари минават през пристанището на Бургас, което се оформя като един от най-големите транспортни възли в нашата страна.

Пристанище Бургас е най-късата железопътно-морска транспорт-

на връзка на Южна и Югозападна България със СССР, Средния Изток, северноамериканските страни, Западна Европа и обратно.

През пристанище Бургас премина доставеното от СССР оборудване за най-големите социалистически строежи в Южна България.

До Освобождението Бургас е отстъпвал на Анхиало (Поморие) и Созопол по икономическото и културното си развитие. След Освобождението се прекъсват връзките с гръцките пристанища и Бургас става пристанище на цяла Южна България. За периода 1891—1895 г. товарооборотът се увеличава над два пъти в сравнение с периода 1886—1890.

След изграждането на пристанището и свързването на града посредством жп. линии и шосета с вътрешността на страната Бургас бързо се развива в икономическо отношение. Построяването на Задбалканската жп. линия София—Бургас (с 98 км по-кратък път в сравнение с жп. линия София—Варна) допринесе за още по-голямото икономическо развитие на града и Бургас стана промишлен, културен и курортен център, транспортен възел и пристанище на цяла Южна и Югозападна България. Военни и политически събития, както и тарифната политика влияят върху хинтерланда на пристанището и неговия товарооборот.

След 1944 г. (тогава товарооборотът е само 65 976 т, или 5 пъти по-малко в сравнение с 1931 г.) товарооборотът на пристанище Бургас непрекъснато се увеличава. През 1960 г. той е близо 13 пъти по-голям в сравнение с 1944 г. В товарооборота до 1962 г. се включваха петролните деривати, обработвани в пристанището. След 1962 г. нефтът, получен в пристанище „Дружба“, се дава отделно от общия товарооборот на пристанище Бургас.

Данните, които се използват в настоящата статия, са обобщени за период от няколко години и са получени от обработването на публикувани данни. В продължение на 8 години (от 1969 г.) следим съгласуваните товари на пристанище Бургас, в резултат на което установихме някои стабилни товаропотоци по жп. и автотранспорта. Тези данни имат значение както за районирането на товарите за пристанище Бургас, така и за другите видове транспорт, понеже може да се провери натовареността на шосетата и жп. линии и ангажирането на превозни средства и работна ръка.

До 1955 г. износът надвишава вноса почти два пъти. Промениите, които настъпиха в нашето икономическо развитие, се отразиха както върху структурата на внасяните и изнасяните товари, така и върху съотношението внос-износ. От 1956 г. вносът непрекъснато расте и след 1971 г. над 4 пъти надвишава износа. Голямото превишение на вноса е неблагоприятно, често от пристанище Бургас заминават празни кораби, а към гара и пристанище Бургас пътуват празни вагони и камиони, необходими за извозване на вносни товари.

Ако сравним дела на селскостопанската продукция в товарооборота на пристанището след 1971 г. с дела преди тази година, ще ви-

дим, че относителният дял е намалял (след 1971 г. внос около 16% и износ около 31% селскостопанска продукция и химически торове), макар че количествата ѝ са се увеличили.

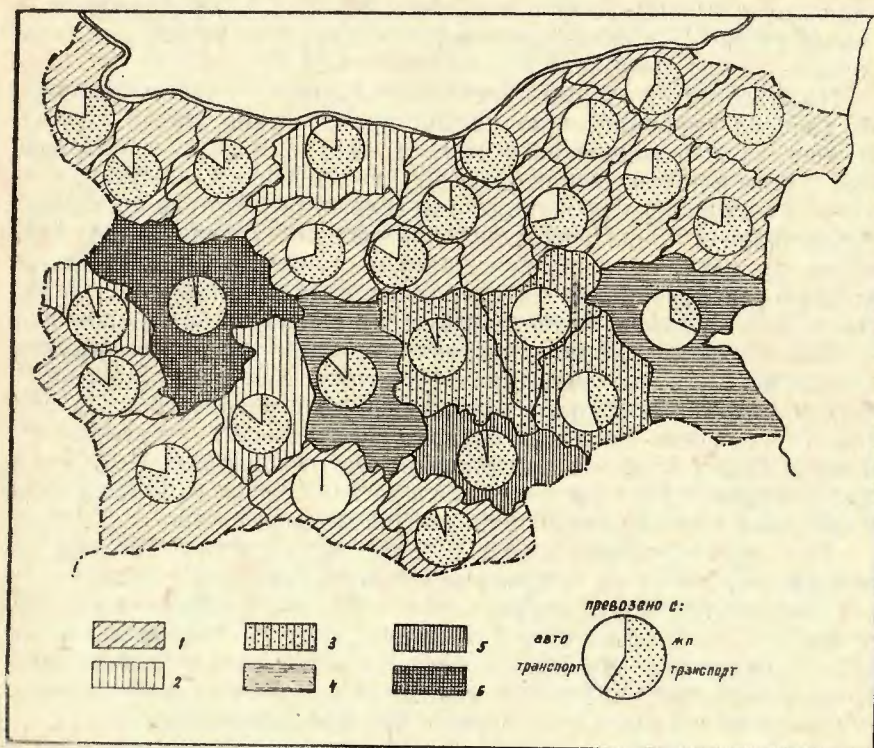
По отношение на вноса пристанище Бургас се е специализирало във внос на суровини, промишлени произведения (течни горива, въглища, руди и концентрати, метали, апатит, машини и съоръжения), торове и други товари. По отношение на износа — метали, прокат, селскостопанска продукция в прясно и преработено състояние, други товари и т. н. Превозването на масовите товари — въглища, апатит, фосфати, руди и концентрати и стоманени блокове, се извършва чрез фрахтоване на специализирани наши кораби, което помага да се увеличи интензивността на обработката на корабите.

Много важно условие за ритмичната работа на пристанището е взаимодействието със сухопътния транспорт (жп. и автотранспорт). Железопътният транспорт осигурява необходимите вагони за превозване на вносно-износните товари. По-интензивно се използват голямотонажни камиони при обработката на корабите. Работата в пристанището трябва да се организира така, че да съдействува за рационално използване на жп. и автоподвижен състав.

От вносните товари около 44% се превозват със сухопътен транспорт до потребителите във вътрешността на страната. Използува се жп. транспорт 92% и автотранспорт 8% (вж. картодиаграмите). Разликата от 56% са течните горива, превозени до НХК Бургас директно до пристанище „Дружба“ и после до комбината с нефтопровод. От износните товари 81% се превозват от вътрешността на страната до пристанището с жп. транспорт, а 19% с автотранспорт.

При товаро-разтоварните работи се използва директна схема кораб—вагон, камион), индиректна схема (кораб—склад—вагон, камион) и комбинирана схема. Например вносните апатити и фосфати се обработват на определени кейови места изключително директно, което зависи изцяло от наличието на подходящи вагони. Поради нередовно подаване на вертушните влакове и ненавременното извозване на въглищата за МК „Кремиковци“ и на апатита за Химкомбината в Димитровград пристанището се превръща в склад. От извозваните вносни товари с жп. транспорт 76% са претоварени директно, а останалите 24% са натоварени индиректно. Направлението на товаропотоците оказва влияние върху избора на схемата. При направление суша—вода като правило се използва индиректната схема и обратно вода — суша — директна схема.

Голям проблем е развитието на пристанището така, че да може да приема повече кораби (увеличаване на броя на корабните места), складовата база, тиловия транспорт и др. Предвижда се големите товародатели да построят свои складове в отправните и приемните пунктове близо до пристанището. В пристанището има специализирани корабни места за обработка на стоманени блокове, претоварване на генерални товари — внос и износ, за машини и оборудване, пре-



Фиг. 1. — Разпределение на вносните товари по окръзи в % от общия внос
1—до 1%; 2—1—2%; 3—2—4%; 4—4—9%; 5—17%; 6—44%.

Fig. 1. Distribution of the imported loads by districts in per cent from the total import

1 0—1%; 2) 1—2%; 3) 2—4%; 4) 4—9%; 5) 17%; 6) 44%.

товарване на метали (рула, пачки, листи), за тютюн и други товари, за зърнени храни, за машини и съоръжения, за обработка на контейнери, за дървени трупи, за олемотонажни контейнери и др.

Бързината на транспортните връзки е друг важен проблем. По-голямата бързина дава възможност да се превозват товари, които не търпят дълго стоене в склад, бързоразвалящи се, позволява да се използват специализирани превозни средства — хладилни вагон и др. Това значи, че трябва да се увеличи пропускателната способност на жп. участъците, разположени близо до жп. възел Бургас — Дружба, Дружба — Карнобат и т. н. По тези участъци товаронапрежението към 1985 г. ще се увеличи 1,5 пъти в сравнение с 1975 г.

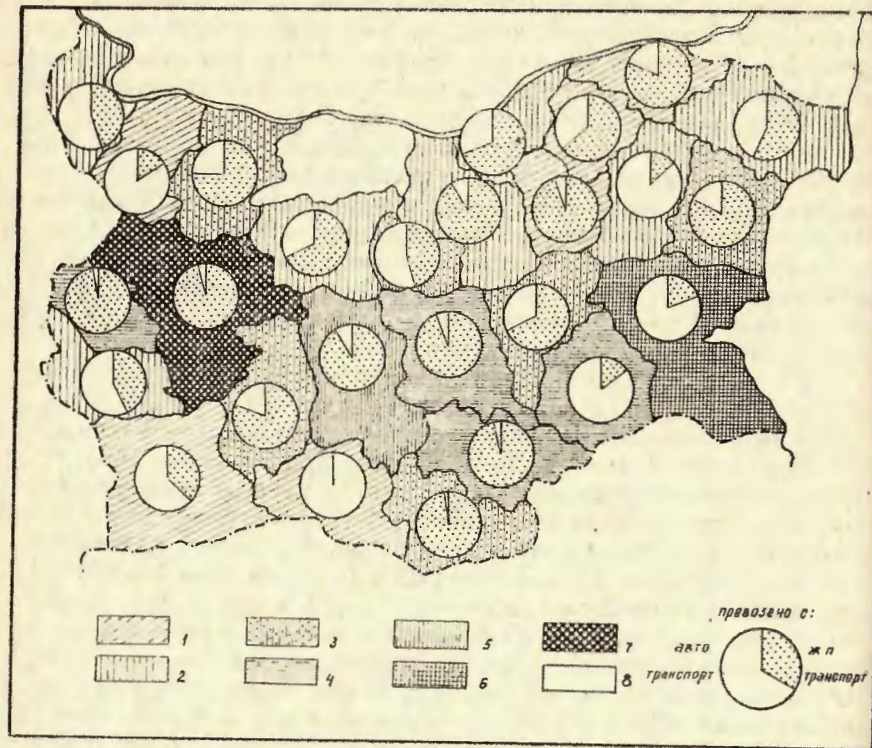
Неритмичното подаване на товарите затруднява работата на транспорта и създава условия за непроизводителни престои на кора-

бите. Изпращат се товари за износ, които не са комплектувани в партии, в недоговорирани количества или с несъобразени срокове при пристигане и отплаване на корабите. В резултат на това понякога в пристанището има по 20—25 хил. т метали за износ, но не може да се комплектува партида за износ, за товарене.

За районирането на товарите при износа от пристанище Бургас трябва да се проучат основно пунктовете на зараждане на товаропотоците, а за вноса да се проучи по видове товари разпределението им по окръзи. Най-масовите товари са за вътрешността на страната и от вътрешността на страната (без нефта). Районът в близост до пристанището до 40—50 км няма значение като товародател на големи товари. От 50 до 100 км радиус — към пристанището се превозва главно селскостопанска продукция.

От съгласуваните с гара Карнобат вагони всичките са със селскостопански продукти и произведения от тях, от гара Ямбол — почти 99% са със селскостопанска продукция, от гара Айтос — 79%, от гара Вл. Павлов — 98% с олио, от гара Сливен — 98% и т. н.

От пристанище Бургас и към него има няколко мощни, стабилни товаропотоци по жп. и автотранспорт, които са установени от проучването на съгласуваните товари на пристанището. Към окръг гр. София например се отпращат над 45% от вноса, към Хасковски окръг над 17%, към Пловдивски окръг над 6% и т. н. (вж. картосхемите). Окръзите от Северна България получават от 0,06% за Търговишки окръг до около 1% за Плевенски окръг. За износ най-много товари се получават от Софийски окръг — над 25%, от Бургаски окръг около 16%, от Пловдивски окръг — над 10%, от окръг Перник — над 7% и др. Големият вносен товаропоток е в по-голямата си част суровини за МК „Кремиковци“. Около 60% от внасяните от чужбина товари за комбината минават през пристанище Бургас. Това са различни марки коксуващи се въглища от СССР, кускова желязна руда от Алжир, аглоруда и др. Въглищата се докарват в пристанището от Иличовск (СССР) със специални кораби-въгледвози. От пристанището до Кремиковци те се извозват с вертушни влакове. Оборотът на 1 вертушка е 60 часа. Въгледвозите пътуват сравнително по-редовно и вертушките не са достатъчни, налага се въглищата да се разтоварват и да се складират на стиф на въглищния кей на пристанището. По такъв начин става задръстване на разтоварните площадки, а, от друга страна, качеството им се влошава, има опасност от самозапалване. И тук пак се стига до взаимодействието между двата вида транспорт. Освен тези суровини от СССР се внасят блуми и сляби и по този начин по жп. линия София—Бургас се получава голямо напрежение. Над 40% от изпращаните за износ товари от Кремиковци също минават през пристанище Бургас (ламарина рулони и лист, блуми, фероманган и др.). За получаваните пратки блуми и сляби са необходими площадки за сортиране и складови площи. Складови площи са необходими също и за изнасяната от



Фиг. 2 — Разпределение на износните товари по окръзи в % от общия износ
1—до 1%; 2—1—2%; 3—2—4%; 4—4—8%; 5—8—10%; 6—18%; 7—24%; 8— без износ

Fig. 2. Distribution of the exported loads by districts in per cent from the total export.

1—0—1%; 2—1—2%; 3—2—4%; 4—4—8; 5—8—10%; 6—18%; 7—24%; 8—without export

комбината продукция. Част от ламарината за износ стои дълго време на открито, където ръждясва и се деформира, а това носи загуби на народното стопанство. Всичко това налага при разширението на пристанището да се построят специализирани кейове за товарите на МК „Кремиковци“.

Другият голям товаропоток е към Хасковски окръг и по-точно към Химкомбината в Димитровград — апатит и фосфати и други суровини. Те се извозват с вертушни влакове.

От вносните товари без суров нефт около 10% остават в Бургаски окръг. Около 40% от употребените в промишлеността на окръга суровини са вносни. Тенденцията за увеличаване вноса на суровини ще се засилва поради благоприятните възможности, които предлага пристанището за доставяне на масови течни и насипни товари,

За износ пристанището получава най-много промишлени товари от МК „Кремиковци“ (ламарина, фероманган, щрипси, кнупели, тръби), от Кърджали (цинк и олово), от Пловдив (цинк и олово), от Димитровград (натриева селитра и амониев бикарбонат), от Нови Искър (алуминий), от Перник (стомана, ламарина и др.) и от други места. Износните товари от селскостопански произход в пряно и преработено състояние се получават от Пазарджик (консерви, вино), Асеновград (консерви, тютюн, сушен лук), Нови Кричим (консерви), Сливен (консерви, слънчогледово семе, вълна), Димитровград (консерви), Ст. Загора (консерви, слънчогледово семе, слънчогледово масло), Н. Загора (консерви, вино билки), Ямбол (консерви, тютюн), Карнобат (консерви), Хасково (тютюн), Първомай (консерви, тютюн), Костинброд (олио) и др.

Нерационален е износът през пристанището на олио и консерви от Русе, консерви от Търговище, консерви и слънчогледово семе от Свищов, консерви от Луковит, слънчогледово семе и консерви от Разград, консерви от Видин, консерви от Горна Оряховица и др. Консерви от различен вид и олио се произвеждат в достатъчно количество в Южна България, за да се използва пристанище Бургас за износа им от Северна България.

Все по-голямо внимание се обръща на контейнеризацията и палетизацията. Новост в работата на пристанището е разтоварването на трупите от АССР Коми в строп-контейнери, обработването на домати в бокс палети. Трябва да се ускори палетизацията на химическите торове за износ, цимент за износ, преработените плодове и зеленчуци за износ. Създадох се контейнерни линии с използване на кораби-контейнеровози.

При товаро-разтоварните работи в пристанището влияят и атмосферните условия. Обикновено поради дъждове, студове, снеговейовете не работят по 3—4 дни в месеца, което се отнася особено за зимните месеци.

По отношение на пътническият морски транспорт в пристанище Бургас също има проблеми за разрешаване. Използват се бързоходни кораби на подводни криле, но все още се използват и стари корабчета, не е построена специална морска гара. Върху пътническият морски транспорт силно влияе сезонността (пътуват главно почиващи и туристи).

Разширението на пристанище Бургас, създаването на нови корабни места, съгласуването на различните видове транспорт, както и съгласуването на товарите между товародатели и пристанището, правилното райониране на вносните и износните товари, всичко това ще доведе до по-бързото и качествено обработване на корабите и товарите, с което ще се намали престоят на корабите и по този начин ще се спести ценна валута.

Бързото икономическо развитие на нашата страна и интеграцията със СССР изискват усъвършенствуване на морския ни флот и разширение на пристанищните мощности в Бургас.

ЛИТЕРАТУРА

1. Велев, В. — Югоизточен стопанскогеографски район. Комплексни икономгеографски изследвания, С., БАН, 1975.
2. Джарова, Евг., И. Русева — Транспортно-географски проблеми на МК „Кремиковци“, Изв. на ГИБАН, том XV, 1972.
3. Пенков, Иг., М. Пенкова — Бургас (Икон-геогр. очерк). С., 1968.
4. Zaleski J. — Transport morski w badaniach ekonomiczno-geograficznych „Przegląd Geograficzny“ 1/1965.

TRANSPORT-GEOGRAPHICAL PROBLEMS OF BURGAS SEAPORT

Evgenia Djarova

Summary

The seaport towns are given considerable importance in the foreign trade of our country. The town of Burgas was formed as one of the largest transport junctions in Bulgaria, while the harbour itself provides the most direct transport connection with South and West-South Bulgaria. A lot of military and political operations as well as different tariff policies have influenced the seaport hinterland and its loading capacity. Data, published in the article, are generalized for a period of few years. Some goods account for a high relative share of the total cargo, carried by railway and motor transport means. They are directed to or received mainly from the metallurgic works of Kremikovtsi, chemical plants in the towns of Dimitrovgrad, Kardjali, Plovdiv and others. These data contribute to regionalize the loads.

Imported by the seaport of Burgas goods show a steady increase in number and after the year of 1971 they were four times as much as the exported ones which is an unfavourable consequence because thus all kinds of transport means (ships, goods waggons and lorries) do not work in full capacity in their two-way route. Generally speaking, raw materials and manufactured products (liquid fuel, coals, ores and concentrates, metals, apatites, machines and appliances, fertilizers, etc.) are the main goods, imported through the seaport of Burgas. On the other hand, it is our chief exporter of metals, rolled iron, agricultural output, etc.

The seaport of Burgas relies very much in the process of its work on the railway and motor transport (92% of the imported and 81% of the exported goods are orientated to the railway lines).

To expand the harbour is a problem of paramount importance. Its settling will guarantee much more ship berths, will enlarge the harbour's depot and improve the additional transport operations there. It is expected most of the enterprises, supplying or receiving goods, to build up their own storehouses. Attention should be paid also to the transport promptness, to the regular freighting and to more effective transport activities in view of loading and unloading the ships so as to minimize the demurrage.