

**ОСНОВНИ ТЕНДЕНЦИИ В РАЗВИТИЕТО НА ТРАНСПОРТНАТА СИСТЕМА
В НРБ И ЗАДАЧИТЕ НА ГЕОГРАФИЯТА НА ТРАНСПОРТА**

М. Михайлов

Транспортът заедно с промишлеността, селското стопанство и строителството е отрасъл на материалното производство, който осигурява стопанските и социалните връзки между отделните териториални единици. Той е в основата на географското разделение на труда и се характеризира със специфична форма на продукцията и с особен характер на трудовия процес. Поради това транспортната продукция е в тясна връзка с потреблението, с обема на производството, с териториалното разположение на производителните сили и с населението. Всичко това определя неговото огромно значение в народностопанския комплекс на България.

* * *

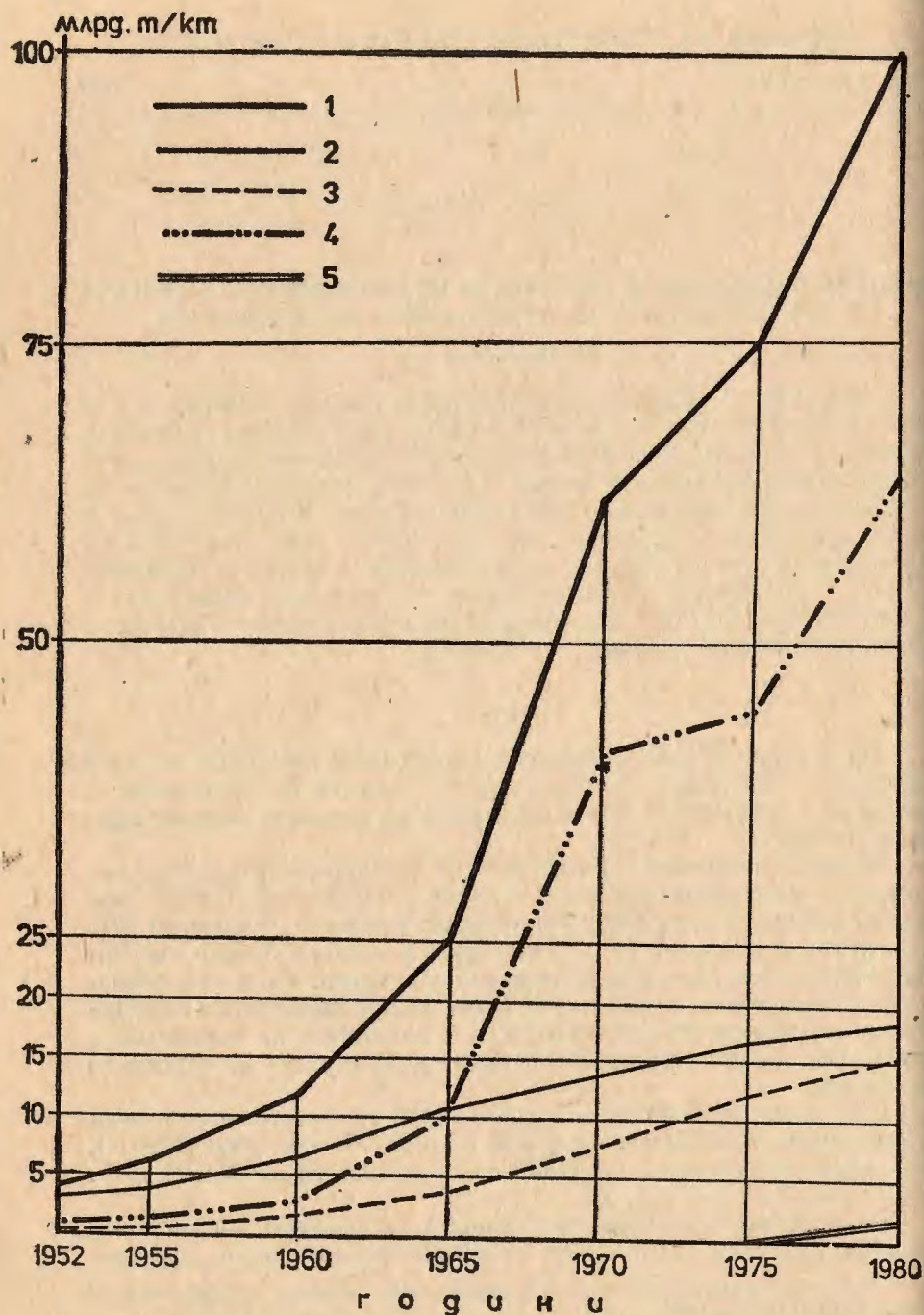
През годините след Априлския пленум (1956 г.) на ЦК на БКП настъпиха съществени количествени и качествени изменения в развитието, структурата и териториалната организация на транспортната система.

Основна тенденция в развитието на националната транспортна система е усъвършенствването на нейното управление. С постановление № 63 на ЦК на БКП и Министерския съвет от 19 ноември 1973 г. се утвърди Националният транспортен комплекс. Това е първият наш национален комплекс в материалната сфера. Само при социализма и комунизма, където средствата за производство са обществени, са възможни организирането и развитието на комплекси в рамките на цялата страна, обединяващи цели отрасли на народното стопанство.

При анализирания период (1955—1980 г.) превозените товари се увеличават от 5670 млн. т/км (1955 г.) на 99 767 млн. т/км (1980 г.), а превозените пътници — от 3486 млн. п/км (1955 г.) на 25 197 млн. п/км¹ (вж. фиг. 1 и фиг. 2).

Нарастването на обема на извършената превозна работа в товарния и пътническият транспорт се дължи преди всичко на ефектив-

¹ Тези и следващите данни са от Статистически годишник и Справочник на НРБ, КЕССП, 1961, 1980 и 1981 г.



ното използване на производствените фондове и на тяхното чувствително увеличаване. Така например те са нараснали от 2,2 млрд. лв. в края на 1956 г. на 10,8 млрд. лв. през 1980 г., или с 490,9%. Сега около 20% от производствените основни фондове на България се падат на транспорта. Капиталните вложения за модернизирание и реконструиране на националната транспортна система през изминалата VII петилетка възлизат на 3885 млн. лв. и са над два пъти повече спрямо тези на VI петилетка.

Непрекъснатото развитие на отраслите на материалното и нематериалното производство и увеличаването на обема на произведената промишлена, селскостопанска и строителна продукция дават отражение върху динамиката и развитието на товарния транспорт, която за периода 1955—1980 г. е 1759,6% (вж. табл. 1).

Таблица 1

Динамика на развитието и структура на товарния транспорт

Подсистема на транспорта	Динамика на извърш. работа в т/км за периода 1955—1980	Относителен дял през 1955	Относителен дял през 1980
1. Железопътен	429,4	72,6	17,7
2. Автомобилен	6199,4	4,6	16,2
3. Воден	5043,6	22,8	65,2
4. Въздушен	3900,0	0,0	0,1
5. Тръбопроводен	0,0	0,0	0,8
Общо за трансп. система	1759,6	100,0	100,0

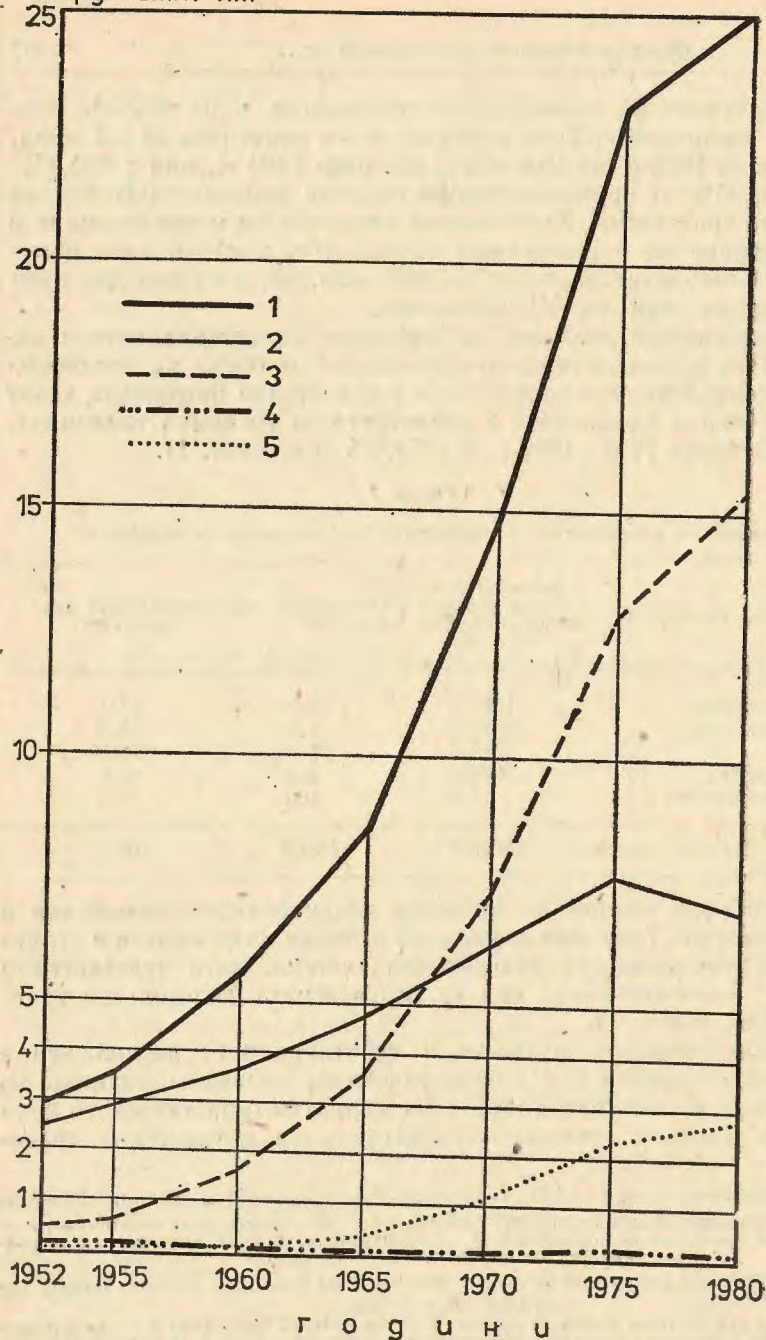
С най-бързи темпове се развиват подсистемите автомобилен и воден транспорт. Това дава отражение и върху измененията в структурата на националната транспортна система, като чувствително намалява относителният дял на подсистемата железопътен транспорт — (вж. табл. 1).

Социалистическото развитие и териториалното разположение на производителните сили, повишаването на жизненото равнище на трудещите се и големият прираст на курортно-туристическото дело наложиха високите темпове в развитието на пътническия транс-

Фиг. 1. Превозени товари в т/км от националната транспортна система по години
1 — общо за националната транспортна система; 2 — жп. транспортна подсистема; 3 — автомобилна транспортна подсистема; 4 — подсистема на водния транспорт; 5 — подсистема на тръбопроводния транспорт

Fig 1. Transported goods in ton/km by the national transport systems during the years 1952—1980:

1 — total for the national transport system; 2 — the railroad subsystem; 3 — the automobile transport subsystem; 4 — the subsystem of the water transport; 5 — the pipe-line transport subsystem



г о д и н и

порт (вж. табл. 2). Отделните видове транспортни подсистеми участвуват различно в общия обем на извършената превозна работа. Например относителният дял на въздушния и автомобилния транспорт се увеличава, а жп. транспорт има тенденция към значително намаляване (— вж. табл. 2).

Високият външен стокообмен на България и нейното важно кръстопътно географско положение са основни предпоставки за

Таблица 2

Динамика на развитието и структура на пътническия транспорт

Подсистеми на транспорта	Динамика на извърш. работа в п/км за периода 1955—1980	Относителен дял през 1955	Относителен дял през 1980
1. Железопътен	253,4	79,9	28,0
2. Автомобилен	2549,2	17,3	61,1
3. Воден	109,9	2,1	0,3
4. Въздушен	11125,0	0,7	10,6
Общо за трансп. система:	722,8	100,0	100,0

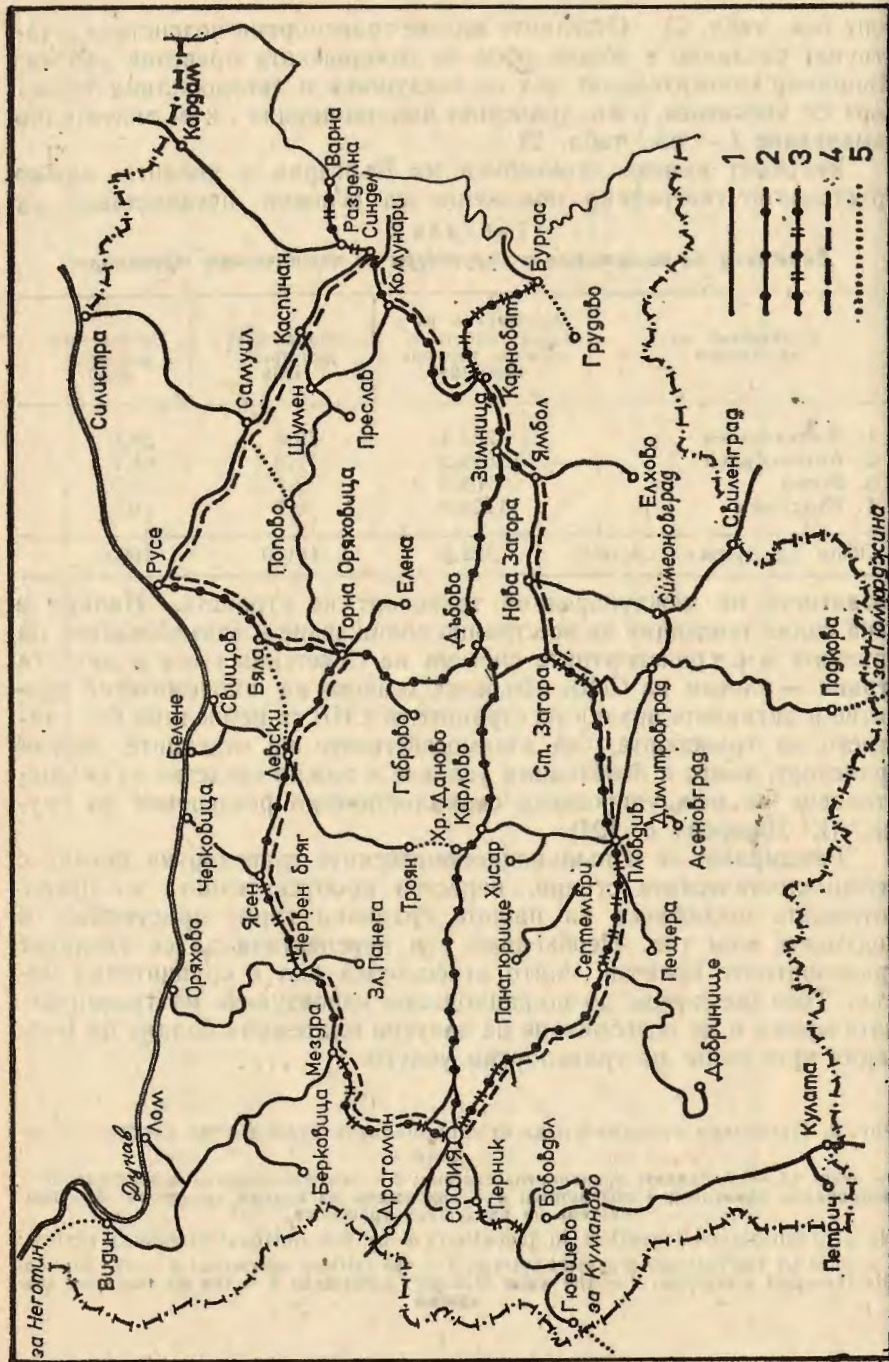
развитието на международния транспорт на страната. Налице е една силна тенденция за всестранно сближаване и задълбочаване на връзките ѝ с транспортните системи на Съветския съюз и другите страни — членки на СИВ. „Бързите темпове на икономическо развитие и активните връзки на страните от СИВ са немислими без участието на транспорта, без взаимодействието на отделните видове транспорт, което е необходимо условие и важно средство за осъществяване на международното социалистическо разделение на труда.“ (Е. Джарова, с. 124).

Разширяват се и външноикономическите транспортни връзки с несоциалистическите страни, нараства пропускателната и преработващата способност на нашите гранични гари, пристанища и подходите към тях. Необходимо е в перспектива да се увеличат транспортните превози, чийто относителен дял е сравнително малък. Това ще доведе до по-рационално използване на транспортната мрежа и до подобряване на валутно платежния баланс на България чрез износ на транспортни услуги.

◀ Фиг. 2. Превозени пътници в п/км от националната транспортна система по години:

1 — общо за националната транспортна система; 2 — жп. транспортна подсистема; 3 — автомобилна транспортна подсистема; 4 — подсистема на водния транспорт; 5 — подсистема на въздушния транспорт

Fig 2. Transported travellers in traveller/km by the national transport system: 1 — total for the national transport system; 2 — the railway subsystem; 3 — the automobile transport subsystem; 4 — the water transport subsystem; 5 — the air transport subsystem



За по-нататъшно усъвършенстване на националната транспортна система от особено значение е все по-голямата координация и съгласуваност на отделните видове отраслови подсистеми, представени от железопътен, автомобилен, воден, въздушен и тръбопроводен транспорт. Всяка една от тях има специфични условия на възникване, своя география и основни тенденции на развитие през Осмата петилетка и до 1990—2000 г.

Развитието на народното стопанство в етапа на изграждане на зрелия социализъм предявява нови изисквания към железопътната подсистема. Така например „през седмата петилетка не бяха преодолени някои несъответствия между потребностите на икономиката и превозните възможности на железниците“ (Сб. актове, с. 3).

Бързо увеличаващият се обем на превозите, както и разразилата се енергийна криза в световен мащаб през 70-те години наложиха да се направят големи капиталовложения за развитието и усъвършенстването на жп. подсистема. Премина се към ускорена електрификация и удвояване на основните жп. линии и електронизация и автоматизация на цялата жп. мрежа. През VIII петилетка се планира да се електрифицират 650—700 км и да се удвоят над 400 км.

Главна цел на това преустройство е да се създадат условия железопътният транспорт да поеме масовите вътрешни превози на средни и дълги разстояния като най-ефективен от гледна точка на разход на горива, енергия и трудови ресурси. В резултат на тези тенденции той постепенно ще се превърне в мощен гръбнак на транспортната система.

Дължината на електрифицираните жп. линии вече е над 1500 км, което е към 35% от дължината на железопътната мрежа. По този показател България е на първо място сред страните — членки на СИВ. През 1980 г. 58% от превозите са се извършили с електрическа тяга, а през 1985 г. се очаква те да нараснат на 70%. Тази тенденция има голям икономически ефект, защото себестойността на електрическата тяга е с около 20—22% по-ниска от тази на парната тяга.

Неотдавна влезе в експлоатация „малкият жп. пръстен“, чрез който по дължина на 633 км се свързват в едно транспортните възли

Фиг. 3. Основни тенденции в развитието на жп. транспорта на НРБ до 1990—2000 г.:

1 — жп. мрежа през 1980 г.; 2 — електриф. жп. линии; 3 — електр. и удвоени жп. линии; 4 — голям електр. пръстен; 5 — жп. линии — проекти до 1990—2000 г.

Fig 3. Major tendencies in the development of railway transport in Bulgaria until 1990—2000:

1 — Railway roads during 1980; 2 — Electrified railway roads; 3 — Electr. and doubled railway roads; 4 — Great electr. ring; 5 — Railway roads — projects until 1990—2000

на София — Мездра — Горна Оряховица — Дъбово — Карлово и София (вж. фиг. 3). Електрифицираните жп. линии преминават два пъти Стара планина чрез 74 тунела с обща дължина близо 28 км. Наред с това се открива директен път за електрическата тяга по главното международно направление СРРумъния — Русе — София.

През VIII петилетка се предвижда да се затвори „големият магистрален пръстен“ (вж. фиг. 3): София — Г. Оряховица — Русе — Варна — Карнобат — Стара Загора — Пловдив — София. Необходимо е да бъдат електрифицирани и направленията Г. Оряховица — Каспичан и Мездра — Лом — Видин.

Друго генерално направление на модернизацията и реконструкцията е удвояването на железния път в участъците София — Г. Оряховица — Варна и София — Пловдив. В края на VIII петилетка се очаква 32% от жп. линии в страната да бъдат удвоени, а в края на 1990 г. — 45%.

С удвояването на електрифицираните железопътни линии се осигурява висок мултипликационен ефект, като тяхната пропускателна способност се повишава близо 3 пъти, а скоростта на движение достига до 130—160 км в час.

В страната са построени 7 контейнерни терминала и в експлоатация са въведени 8500 двадесеттонни контейнера.¹ До 1985 г. се предвижда товарно-разтоварните работи да се извършват в 158 опорни гари, което ще се отрази ефективно.

Икономгеографският анализ на товарооборота и товаропотоците е от значение при определяне площадките на опорните гари и на терминалите. От тяхното рационално месторазположение зависят съгласуваността на отделните видове транспортни подсистеми и ефектът от тяхната дейност.

Развитието на пътническият жп. транспорт е свързано с утвърждаване на нови форми на обслужване, на съгласувано с другите видове транспорт сезонно разписание на влаковете, с провеждане в образцов вид на експресните влакове — „Чайка“, „Златни пясъци“, „Синият Дунав“ и т. н. Необходимо е все повече да нараства неговото значение при осъществяване на трудовите и културно-битовите пътувания в крайградски зони и във формираните селищни системи.

Изхождайки от териториалното разположение на производителните сили и оптимизирането на икономическите връзки, ще се наложи в перспектива да продължи разширяването на жп. мрежа (вж. фиг. 3). За нейното доизграждане ще допринесе строителството към 1990 и до 2000 г. на жп. отсечки Левски — Бяла, Попово — Самуил, Троян — Хр. Даново и др. (М. Деведжиев, с. 211).

През годините на социалистическото строителство неизменно много се разви автомобилният транспорт като удобен и директен

¹ Терминалите представляват товарно-разтоварни площадки на контейнери, съоръжени с подходяща техника.

превоз, с по-малко товарно-разтоварни операции. Около 1,5 млн. т. товари дневно се превозват, а дължината на автобусните линии е 40 пъти по-голяма от дължината на екватора. По-доброто познаване на географията на превозите и тяхното съгласуване е предпоставка за реализиране на голям икономически ефект. Известно е, че към 40% от горивото се изразходва за празен пробег на автомобилите (1980 г.).

Основна тенденция в развитието на автомобилния транспорт е функционирането на СО „Международен автомобилен транспорт“. То представлява една от известните товарни автомобилни фирми в света и извършва транспортни услуги на много държави от Европа, Азия и Африка, като работи с над 45 спедиторски организации. Предстоят да се приложат нови транспортни технологии и маршрути, като напр. комбинирано използване на воден и автомобилен транспорт. Нашата социалноикономическа география е призвана да спомогне за рационализирането на тези превози.

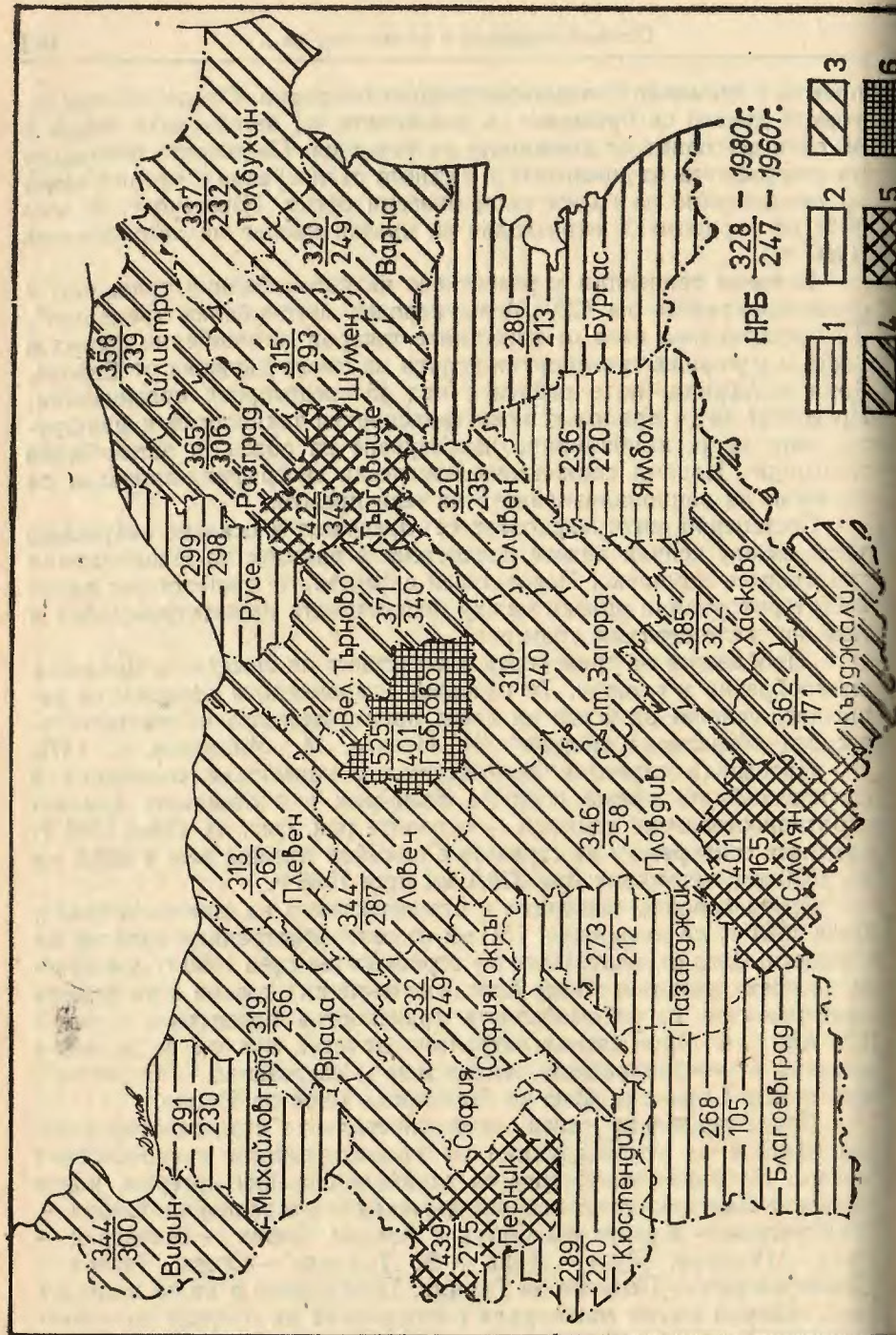
Постепенно автотранспортът се превръща в основно свързващо звено между всички видове подсистеми в рамките на Националния транспортен комплекс. Показателен е фактът, че съществуват около 9000 териториални връзки между подсистемата на автотранспорта и тази на железопътния транспорт.

„Проблемите на транспорта и в частност на шосейната мрежа са многообразни и сложни. Те изискват навременно и рационално решаване, условие за което ни дават преимуществата на социалистическата обществена система“ (И. Пенков, М. Михайлов, с. 147).

Настъпиха сериозни количествени и качествени изменения в пътношосейната мрежа общо за България и в отделните административно-стопански единици — окръзите (вж. фиг. 4). През 1980 г. средната осигуреност на страната с шосейни пътища вече е 328,6 км на 1000 км² територия при 229,1 км през 1956 г.

Друга основна тенденция е строителството на автомагистрали. През 1981 г. са завършени 151 км от автомагистралния пръстен на страната. След окончателното му строителство през 1990 г. той трябва да поеме допълнителните потоци на пътници и товари и да повиши ефективността на автомобилната транспортна подсистема с около 350 млн. лв. Чрез автомагистралния пръстен ние ще се включим активно в международната магистрала „Северозапад — Югоизток“, пресичаща Европа и Азия от Балтийско море до Индия.

Друга тенденция освен автомагистралното строителство е извършващата се реконструкция на съществуващата пътно-шосейна мрежа. На първо място това са главните шосейни артерии, които свързват България със съседните държави по направления: София — Благоевград — Кулата (за Солун и Атина); София — Ботевград — Русе — Гюргево; Русе — Бяла — В. Търново — Стара Загора — Димитровград — Подкова за Гърция. Необходимо е да се изградят като модерни пътни магистрали панорамните ни пътища по черно-



морското и дунавското крайбрежие. За да може автомобилният транспорт да играе определена районнообразуваща роля в относително слабо развитите окръзи и селищни системи, е необходимо до 1990 г. да се извърши реконструкция и на всички пътища от II и III клас.

Необходимо е развитието на автомобилния транспорт да се извършва в пълно съответствие със санитарно-хигиенните и екологични изисквания.

Международните транспортни връзки поставят нови насоки в развитието на водния и въздушния транспорт. Това се определя от благоприятното географско положение на България и нарасналите ѝ възможности за участие в международното разделение на труда.

Ускорява се развитието на морския търговски флот с оглед общия му корабен тонаж в края на VIII петилетка да достигне към 2,6 млн. т. Успешно се модернизират пристанищните комплекси и вече се експлоатира новото пристанище „Варна — Запад“.

Основна тенденция в транспортната система е ефективното развитие на фериботния транспорт като връх на сътрудничеството и всестраниното задълбочаване на интеграционните процеси между страните-членки на СИВ. С две дееноощия се съкращават превозите на товари между България и Съветския съюз чрез функционирането на най-големия фериботен комплекс в света „Варна — Иличовск“. Разстоянието е 247 мили и се изминава за близо 13 часа. Чрез другия ферибот „Видин — Калафат“ се съкращава с над 250 км разстоянието до страните на Западна Европа.

Нови възможности за усъвършенстване на транспортната система ще се създадат с изграждането на железопътна и пътна връзка със СРРумъния посредством комплекса „Никопол — Турну Мъгуреле“. Река Дунав още по-пълноценно може да се използва в стопанския живот на Силистренски окръг и Североизточна България чрез разширяването на фериботните връзки със СРРумъния между Силистра и Кълъраш.

Основна тенденция в развитието на въздушния транспорт е обслужването предимно на международните превози и туризма. Друга тенденция е ограничаването и намаляването на неефективните вътрешни линии (София — Пловдив, София — Хасково и др.). Това се обуславя от малките размери на България и е свързано с перспективното развитие на високоскоростен жп. транспорт, из-

Фиг. 4. Гъстота на пътно-шосейната мрежа по окръзи за 1980 г.:

1 — от 200 до 250 км на 1000 кв. км; 2 — от 250 до 300; 3 — от 300 до 350; 4 — от 350 до 400; 5 — от 400 до 450; 6 — от 450 до 500 км на 1000 кв. км

Fig. 4. Density of the highway-road network in districts for 1980:

1 — from 200 to 250 for 1000 km²; 2 — from 250 to 300 km; 3 — from 300 to 350 km²; 4 — from 350 to 400 km; 5 — from 400 to 450 km; 6 — from 450 to 500 km for 1000 km²

граждането на автомагистралния пръстен и разрастването на броя на лично притежаваните леки коли.

Нашата авиация поддържа 39 редовни международни линии и обработва годишно близо 50 млн. дка селскостопанска земя у нас и в чужбина (1981 г.). Ще продължи модернизацията на големите летища на Варна, Бургас и др. чрез съоръжаването им с модерна апаратура за ръководство на полетите и за подобряване обслужването на пътниците. Все повече се налага изграждането на летищен комплекс източно от София. Според проектите той ще има 2 писти и модерна аерогаза за обслужване на около 3 млн. пътници годишно.

Подсистемата на тръбопроводния транспорт в България служи за доставяне на течни и газообразни продукти. Като прогресивно направление в съвременния транспорт тя се развива в последните 10—15 години. Магистралният газопровод „СССР — България“ е дълъг 675 км и осигурява с гориво 34 големи обекта в страната (1981 г.).

Голямо е бъдещето на тръбопроводния транспорт, който е с ниска стойност и висока производителност и не уврежда околната среда.

След като вече е в експлоатация газопроводният пръстен на страната и продуктопроводът от НХК Бургас за Пловдив и София, е необходимо, според нас да се премине към строителство на северна дъга на продуктопровод с направление Г. Оряховица — Плевен — Враца.

Важна роля за повишаване ефективността на транспортната система е внедряването на модерни технологии за комбиниране на превозите с автомобили, ремаркета, контейнери речни кораби „Роу Ро“, ферибооти, при което се съчетават автомобилният и железопътният с речния и морски транспорт.

Считаме, че комплексното развитие на транспортната система е преди всичко решаване на проблемите на пристанищата, гарите, т. е. там, където различните видове транспорт имат допирни точки.

* * *

Проблемите на транспортната система на нашата страна могат да се обединят според нас в 2 основни групи: технико-икономически и икономикогеографски проблеми, свързани с усъвършенстване на транспортната мрежа с оглед ефективното съгласуване на превозите между отделните видове транспортни подсистеми.

За разлика от другите науки, изучаващи транспортната система, икономическата и социална география анализира нейното развитие и териториална организация в обхвата на народностопанските комплекси и икономически райони. Напълно споделяме написания от Н. Н. Колосовски, че „изследването на отделните транспортни линии е задача на специалните транспортни институти. Същевре-

менно транспортните мрежи и системи на мрежовите превози в значителна степен са географски проблеми, тясно свързани с общата система на икономическото райониране на производителните сили“ (Н. Колосовски, с. 196).

Въпреки постигнатите безспорни успехи все още транспортната система в отделните региони напълно, некачествено и при висока себестойност обслужва с превози народното стопанство. Близо 140 селищни системи и около 1000 населени места са с недостатъчно застъпен транспорт.

Проблемите и основните тенденции в развитието на транспортната система в етапа на развитото социалистическо общество у нас поставят и съответни задачи пред географията на транспорта. Икономикогеографските изследвания трябва да обхванат най-вече закономерностите в развитието на териториалната структура на транспортната мрежа и нейното прогнозиране, т. е. при проучване проблемите на транспортната мрежа има най-голяма доза географичност. Географите са длъжни да насочат своето внимание и към въпросите на транспортно-икономическото райониране.

Икономикогеографската характеристика (експертиза) е необходима при прилагането на новите форми и тенденции на усъвършенстване на транспортната система, продиктувани от научно-техническия прогрес и икономическата ефективност. Тя е особено важна:

- 1) при удвояване и строителство на нови жп. линии;
- 2) при определяне трасетата на автомагистралите и доизграждане на пътно-шосейната мрежа чрез нови пътни връзки;
- 3) при координацията и взаимодействието на отделните видове транспортни подсистеми;
- 4) при доказване и реализиране на идеите за нови международни транспортни връзки и при разкриване на нови КПП;
- 5) при усъвършенстване на градския и крайградския транспорт;
- 6) при подобряване на транспортното обслужване в селищните системи, особено от вид Б и В.

Комплексният характер на географските науки е предпоставка за решаването на главната задача на географията на транспорта, която според нас е проучване влиянието на природните условия и на социално-икономическите фактори върху големината на капиталните вложения и себестойността на превозите.

Перспективното развитие на транспортната система до 2000 г. поставя нови задачи пред географията на транспорта, свързани с прогнозиране на транспортните потребности и структурата на транспортно-икономическите връзки. Тя трябва да се разглежда като стратегическо средство за повишаване икономическата ефективност от териториалното разположение на производителните сили.

ЛИТЕРАТУРА

- Барбов, Т., Транспортният фактор и разположението на производителните сили в НРБ, С., 1974, с. 175.
- Деведжиев, М., Необходими нови железопътни линии в НРБ, Информационен бюлетин, т. 3—4, С., 1981, с. 211.
- Джарова, Е в г., Предпоставка за усъвършенстване на транспортните връзки между страните — членки на СИВ, Изв. на БГД, т. XVII, С., 1980, с. 123.
- Живков, Т., Избрани съчинения, т. 24, с. 130.
- Колосовски, Н. Н., Основы экономического районирования, М., 1958, с. 196.
- Никольский, И. В., География транспорта СССР, М., 1978, с. 285.
- Пенков, Игн. и М. Михайлов, Развитие на шосейната мрежа в Западу на Стара планина и Северозападна България, Сб. Проблеми на географията в НРБ, т. 5, с. 1978.
- Сборник актове за изпълнение на решението на Политбюро на ЦК на БКП от 8. XII. 1980 г., СО „Български държавни железници“, С., 1981, с. 45.
- Статистически годишник на НРБ, КЕССИ при Мин. съвет, С., 1961 и 1980 г.
- Статистически справочник на НРБ, КЕССИ при Мин. съвет, С., 1981.
- Х Х Х — География на Б-я, т. 2, БАН, С., 1981.

MAJOR TENDENCIES IN THE DEVELOPMENT OF BULGARIAN
TRANSPORT SYSTEM AND THE TASKS OF THE GEOGRAPHY
OF TRANSPORT

Mikhail Mikhailov

Summary

The article deals with an economic geographical analysis of the development of the national transport system after the plenary session of the Central committee of the Bulgarian Communist party in April 1956. It reveals the major tendencies in its development: the establishment of a national transport complex; the electrification and doubling of the railway transport; the building of terminals, motorways, ferry-boats, etc. The complex development of the transport system implies above all the solution of problems of the sea-ports, railway stations, etc. — i. e. where the different sub-systems have common grounds.

The complex nature of the geographical sciences is the premises for the solution of the main task of the geography of transport, which the author perceives as the study of the influence of the natural conditions over the quantity of the capital investments and the prime cost of transport.