

ИКОНОМГЕОГРАФСКИ ПРОБЛЕМИ НА ТРАНСПОРТА  
НА КРАЙГРАНИЧНИТЕ СЕЛИЩНИ СИСТЕМИ  
НА СЕВЕРОЗАПАДНА БЪЛГАРИЯ

Михаил Михайлов

В изпълнение решенията на Мартенския пленум на ЦК на БКП от 1977 г. за по-нататъшно териториално и селищно устройство в НРБ с Указ 2295 от 26. XII. 1978 г. на Държавния съвет в крайграничната територия на Северозападна България със СФРЮ бяха изградени 9 селищни системи — Брегово, Бойница, Кула, Макареш, Белоградчик, Чупрене, Чипровци, Г. Дамяново и Берковица. Те заемат площ от 2652 км<sup>2</sup>. Необходимо е да подчертаем, че тези селищни системи имат 40% от територията на Видински и Михайловградски окръг, към които административно гравитират, но имат само 23% от населението им.

Транспортът като важен отрасъл на материалното производство представлява система от транспортни средства и съоръжения, чиято цел е придвижването на товари и пътници на определено разстояние за най-кратко време. Посредством транспорта се осъществява, от една страна, единството на проучваната от нас територия, а, от друга — връзката ѝ с други териториални единици. Освен това не трябва да се забравя, че тук се пресичат пътища от Западна и Централна Европа към Черноморието с пътища, свързващи басейна на р. Дунав със Средиземноморието.

Целта на настоящата статия е въз основа на икономгеографския анализ на състоянието на транспорта в тази крайгранична територия да се разкрият проблемите и обоснове концепция за перспективата на транспортната система в съответствие с развитието на целия народностопански комплекс.

Работата ни представлява един етап от комплексни икономгеографски изследвания на транспорта с оглед усъвършенстване териториалната организация на производителните сили и разкриване възможностите на Северозападна България за участие в социалистическата икономическа интеграция.

Развитието на транспорта на крайграничните селищни системи на Северозападна България с Югославия трябва да съдейства за създаването на необходимите условия за относително задоволяване на материалните и духовните потребности на населението. Значе-

нието на транспорта за нашето развитие е подчертано в доклада на др. Т. Живков пред Юлския пленум на ЦК на БКП, в който селищната система е дефинирана като „социален организъм, в който населените места са обединени от общи производствени дейности, общо обслужване и *единен транспорт*“ (к. м.). Развитият транспорт е носител на икономическите връзки, на трудови, ученически, културно-битови и други пътувания и трябва да съдействува за спояване на отделните части на територията в единен социално-стопански организъм.

Значимостта и актуалността на транспорта за перспективното развитие на крайграничните селищни системи се подчертава и от 22 Постановление на ЦК на БКП и Министерския съвет. В него се посочва като „главна задача в социално-икономическото развитие на селищните системи от четвърти и пети функционален тип, от граничните райони и от Странджанско-Сакарския край през осмата петилетка да бъде доближаване или достигане условията на труд и живеене на населението в тях до равнището на средно развитите селищни системи в страната, спиране на отрицателните миграционни процеси и връщане на население в тези райони. През деветата петилетка жизненото равнище на населението в тях да достигне равнището на средно развитите общини в страната.“<sup>1</sup>

\*\*\*

Социално-икономическата изостаналост и до известна степен периферното разположение на изследваните селищни системи довежда до по-късното им включване в интензивните възпроизводствени процеси на окръжното и националното стопанство. Това рекушира най-вече върху намаляване броя на населението им и до нарастване отрицателното влияние на демографските процеси. Така например населението на крайграничните селищни системи на Северозападна България с Югославия е намаляло с 37 949 д. през 1980 г. в сравнение с 1946 г., а географската гъстота на населението им от 49,2 д/км<sup>2</sup> (1946 г.) на 34,9 д/км<sup>2</sup> (1980 г.) — вж. табл. 1.

Много по-големи са демографските, общественно-икономическите и транспортни проблеми на селищата, включени в 22-ро ПМС. От Видински окръг това са всички населени места на крайграничните селищни системи с Югославия, с изключение на Белоградчик и селата в източната част на селищна система Кула — Каленик, Тополовец, Цар Петрово и Чичил, които са в непосредствена близост до Видин.

<sup>1</sup> Постановление 22 от 10 май 1982 г. за ускорено социално-икономическо развитие на селищните системи от четвърти и пети функционален тип, от граничните райони и от Странджанско-Сакарския край през Осмата петилетка и до 1990 г., Държ. в-к, бр. 42/28. V. 1982, с. 545.

Таблица 1

Географска гъстота на населението на крайграничните селищни системи на Северозападна България с Югославия по години

Селищни системи	1946 г.		1980 г.	
	брой	д/км <sup>2</sup>	брой	д/км <sup>2</sup>
1. Брегово	15 767	86,6	11 406	62,6
2. Бройница	9 949	63,8	4 520	28,9
3. Кула	18 176	60,0	11 149	36,8
4. Макреш	10 664	46,8	4 976	21,8
5. Белоградчик	14 513	35,1	11 778	28,5
6. Чупрене	9 450	28,5	4 883	14,7
7. Чипровци	11 779	41,0	8 339	29,1
8. Г. Дамяново	12 799	41,0	7 785	25,0
9. Берковица	27 442	62,4	27 754	63,1
Общо:	130 539	49,2	92 500	34,9

От Михайловградски окръг са населените места на селищна система Чипровци. От селищна система Г. Дамяново не са включени само селата, разположени северно от р. Огоста (Г. Церовене, Видлица, Каменна Рикса), които имат удобна пътна връзка и са под непосредственото социално-икономическо влияние на близкия окръжен център Михайловград. От селищна система Берковица са обхванати 6 населени места — Бистрица, Гаганица, Лесковец, Котеновци, Костенци и Черешовица, които са разположени в долината на р. Златица и нямат директна пътна връзка с центъра на селищната система и окръга.

Във всички селища от крайграничните селищни системи на Северозападна България с Югославия, включени в 22-ро ПМС, населението е намаляло с 50% за периода 1946—1980 г.

Отрицателните демографски процеси и намаляване броя на трудовите ресурси оказват негативно влияние върху икономическата активизация на проучваните крайгранични селищни системи. Общата промишлена и селскостопанска продукция, падаща се на 1 ж., е по-малка в сравнение с тази на страната.

По-големите наклони, острите завои и по-ниското качество на шосейната мрежа в някои селищни системи въздействуват върху помалката скорост на движение. В резултат на това в селищната система на Белоградчик и Чупрене изохронът на придвижване на трудовите ресурси е над допустимите норми. Недобре организираният пътнически транспорт заедно с ниската степен на развитие на произ-

водителните сили се отрази върху намаляването на ежедневните трудови миграции за сметка на изселванията в направление към окръжните им градове Видин, Михайловград, както и за София и др.

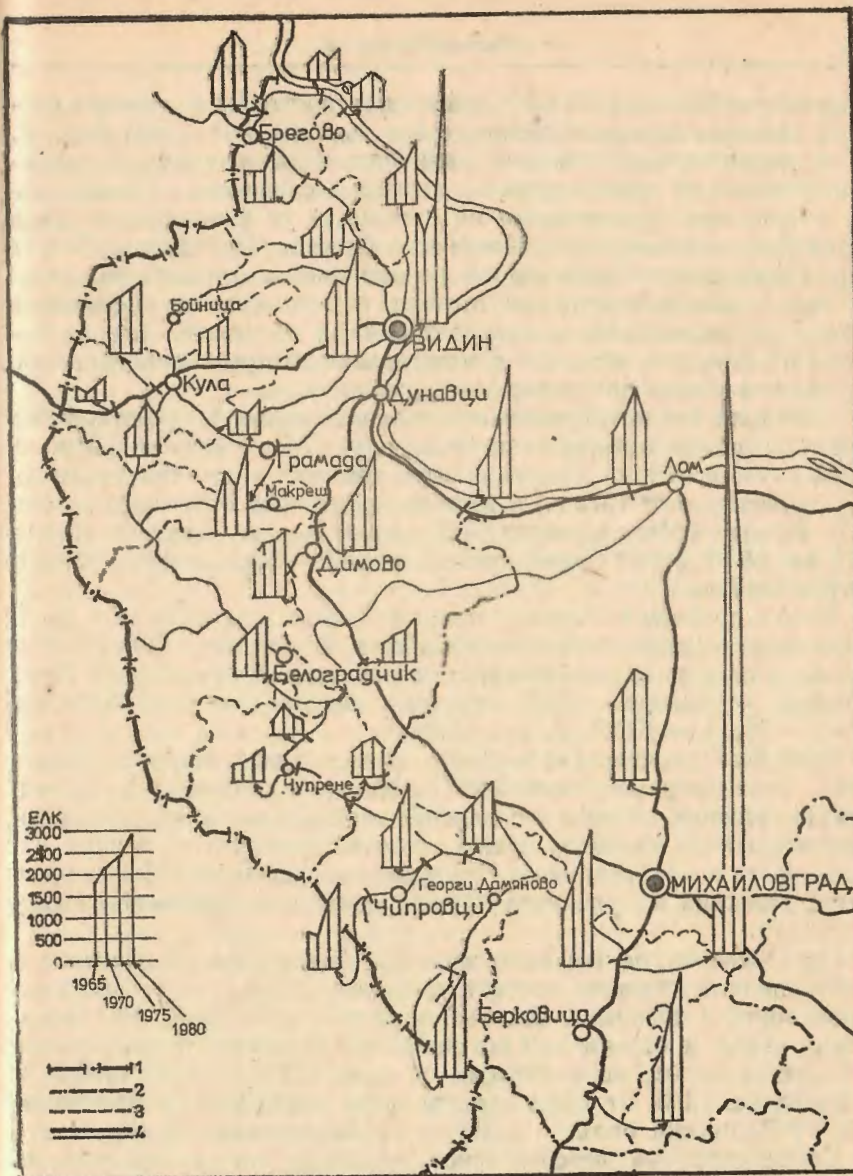
Транспортът наред с другите отрасли може да допринесе за създаване на условия за относително изравняване равнищата на социално-икономическо развитие на отделните териториални единици. В началните години на социализма неговото негативно влияние в крайграничните селищни системи се прояви чрез слабата изграденост на транспортната мрежа и недостатъчния брой транспортни средства. В последните години усилено се провеждат мероприятия за развитието на транспортната система, но все още е слабо неговото влияние върху създаването на оптимална жизнена среда и пропорционално развитие на системите за труд, обитаване и отдих в сравнение със средното за окръзите и страната.

При икономикогеографския анализ на пътно-шосейната мрежа на селищните системи на крайграничната територия на Северозападна България с Югославия се разкриват някои неблагоприятни тенденции. През последните 20 години в резултат от нарастване обема на промишлената и селскостопанската продукция и нарастване подвижността на населението се увеличи интензитетът на движение — вж. фиг. 1. Показателно е натоварването на пътищата, като за някои участъци интензитетът е нараснал няколко пъти през 15-годишния период на наблюдения от органите на Главно управление на пътищата.

Налице е несъответствие между бързите темпове на нарастване интензитета на движение на МПС, от една страна, и сравнително по-слабите изменения на пътно-шосейната мрежа, от друга страна.

Транспортът е най-териториалният отрасъл. Ролята на икономикогеографските изследвания нараства най-вече при анализа на пътно-шосейната мрежа. Нейната обща дължина в крайграничната територия възлиза на 758,7 км (1980 г.). Характерна особеност е наличието на основна пътна артерия Михайловград — Бели Мел — Белоградчик — Димово — Грамада — Кула (125 км.), от която излизат перпендикулярно шосета в направление билото и проходите на Стара планина. Съществен недостатък е, че тези 15—20 км отсечки са затворени. Липсва директна връзка между Кула и Брегово. В лошо състояние е пътят от Белоградчик през Райновци — Раковица за Врешка чука.

Сравнително по-малка спрямо средната за НРБ е гъстотата на пътно-шосейната мрежа в крайграничните селищни системи. Така например през 1980 г. тя е 286 км/1000 км<sup>2</sup> територия, при 328 км/1000 км<sup>2</sup> средно за България. Съществуват големи териториални различия по този показател в планинските и равнинните селищни системи. Така например с най-малка изграденост на пътища е селищна система Чипровци (със 188 км/1000 км<sup>2</sup>) и селищна система



Фиг. 1. Интензивност на движението по пътищата на крайграничните селищни системи на Северозападна България с Югославия за 1965—1970—1975 и 1980 г. в ЕЛК;

1) държавна граница; 2) окръжна граница; 3) граница на сел. системи; 4) пътища  
Appendix 1. Intensity of the traffic on the roads in the settlement systems North-Western Bulgaria along the frontier with Yugoslavia for 1965, 1970, 1975, and 1980

1. State frontier; 2. District frontier; 3. Settlement system frontier; 4. Roads

Чупрене (със 199 км/1000 км<sup>2</sup>), докато плътността на шосейната мрежа на селищна система Бойница е 404 км/1000 км<sup>2</sup> — вж. фиг. 2.

В северните части на крайграничната територия има по-подходящи условия за строителство на пътища в сравнение с южните части, където при прокарването на пътища са се използвали предвсичко долините на реките Чипровска Огоста, Дългоделска Огоста и др. Планинският характер на релефа оказва отрицателно влияние върху себестойността на пътното строителство и по-големите разходи за поддържане и експлоатация на пътищата. Тук са по-големи и разходите, свързани с амортизация на превозните средства, с по-голяма норма на разход на гориво и т. н.

Пътищата на крайграничните селищни системи гравитират на север и изток към пътища от по-висок ранг. Това е републиканският път № 1 (той е от I кл. според новата номерация на Министерството на транспорта от 1979 г.) и идва от София през Ботевград — Мездра — Враца — Михайловград — Бела за Видин. Другият път е от II кл. № 81 и е от София през Петрохан — Берковица — Михайловград за Лом.

Важен проблем е големият процент третокласни пътища в крайграничната територия на Северозападна България с Югославия. През тази територия преминават само два пътя от II клас: път № 12 от Видин — Брегово — КПП за гр. Неготин и път № 14 от Видин — Кула — КПП за гр. Зайчар.

Проблем представлява ниското качество на пътнo-шосейната мрежа. Така например около 23% от общата ѝ дължина в Белградчишката селищна система е с каменнo-трошена настилка. Освен това дължината на уличната мрежа с трайна настилка на всички населени места в крайграничната територия е средно 19—25% спрямо общата дължина на уличната мрежа, което дава отражение върху транспорта.

Показател за по-ниската степен на транспортно обслужване в крайграничните селищни системи е малкият брой на заетите лица в транспорта в сравнение със съответните на Видински, Михайловградски окръг и страната. Така например заетите в транспорта на крайграничните селищни системи са само 1729 д. през 1980 г. и представлява 4,3% от общо заетите лица при 5,9% за България, 4,8% за Видински окръг и 6,6% за Михайловградски окръг.

Концепцията за перспективното развитие на транспорта на крайграничните селищни системи на Северозападна България с Югославия трябва да бъде съобразена със степента на нарастване на транспортните потребности на територията. Промислеността, селското стопанство и туристическото дело ще останат основни потребители на транспортни услуги.

Перспективното развитие на промислеността е свързано с разширение и модернизация на съществуващите предприятия и цехове, както и строителството на нови. По-голям товародател ще

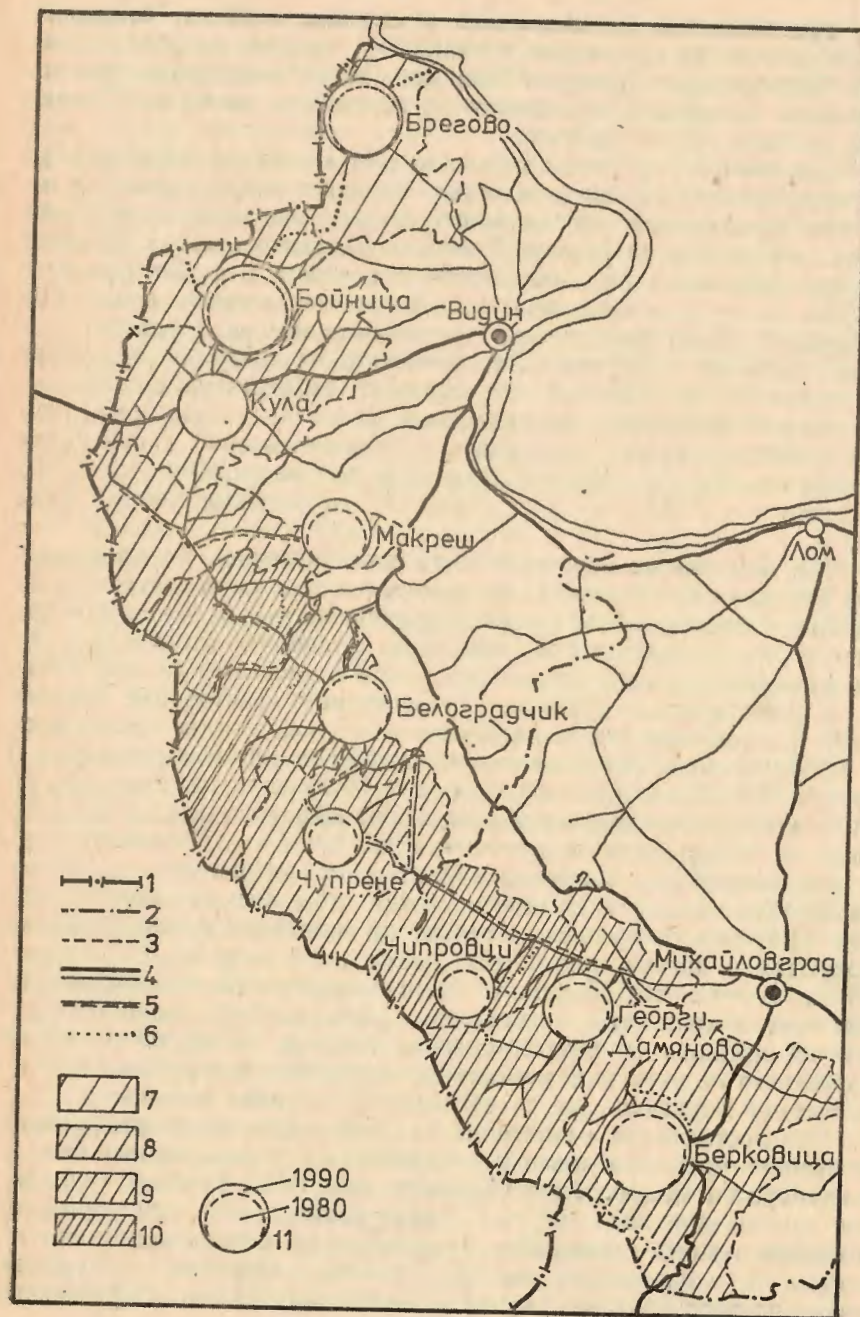
бъде рудодобивната промисленост в селищна система Чипровци, производството на строителни материали в селищна система Берковица, Белградчик и Макреш. Така например в последната селищна система се планира построяването на керамичен завод за 32 млн. броя условни тухли годишно.

Развитието на транспорта ще окаже стимулиращо влияние върху реализирането на икономическите връзки между цеховете и основните предприятия на машиностроенето, шивашката, местната промисленост. Ще се усвоят 25 нови конкурентоспособни изделия в телефонния завод на Белградчик и цеховете в с. Рабиша и с. Д. Лом, ще се рационализират кооперираните доставки между ПП „Ведерник“ — Белградчик, със съответните цехове в селата Стакевци, Чупрене и Репляна. За развитието на товарния транспорт в селищна система Брегово е от значение работата на з-д „Бреговска комуна“ (с годишно производство около 90 х. броя водни помпи), на промисленото предприятие „9-ти септември“ и шивашкия цех към в-д „Вида“ — Видин. Предвижда се разширение на производството и в ЗТКИ, на ф-ка „Единство“ от селищна система Кула и т. н.

При анализа на териториалното разположение на промислените предприятия се вижда, че повечето от тях са в центровете на селищните системи. Това налага усъвършенстване на транспортните връзки на селищата в рамките на селищните системи и в обхвата на крайграничната територия, което ще доведе и до намаляване на транспортните разходи. Транспортният фактор ще повлияе върху повишаването на икономическата и социалната ефективност от проектираното строителство на комбинат на електрониката и електротехниката в Кула с цехове в с. Бойница и гр. Грамада; на цех за автомобилни карусерии и на цех за шивашки изделия в с. Стакевци; на предприятие за преработка на гранит в с. Гранитово и др.

На основата на интензификацията, концентрацията и специализацията на социалистическото селско стопанство в крайграничната територия се предвижда ръстът на основната селскостопанска продукция в натура през 1990 г. да се увеличи с 136,9% спрямо 1980 г., което е над 75 хил. т. Разпокъсаността на обработваемите земи поради хълмистия и планински релеф налагат рационализирането на мрежата от селскостопански пътища. Така например за свързването на пасищни комплекси и животновъдни ферми в селищна система Берковица ще се изградят 45 км нови пътища.

Предпоставка за развитието на транспорта и разширяването на пътната мрежа се явява туристическото дело в национален и международен мащаб. Така например през КПП Брегово годишно вече преминават 200—250 хил. автотуристи, което допълнително натоварва пътната мрежа. Във връзка с това е необходимо строителство на околоръстен път на Брегово, свързващ граничния контролно-пропускателен пункт с шосето за Видин. Перспектив-



ното развитие на туристическото дело в селищните системи на Белоградчик, Чупрене и Берковица изисква с предимство да се усъвършенствува пътната мрежа в крайграничната територия, например строителството на път от Петрохан за х. Ком (12 км) и др.

Материално-техническата база на транспорта е недостатъчна, което налага строителството на автогари в Брегово и Чипровци; на автобаза и автосервиз в гр. Чипровци и с. Котеновци; на бензиностанции в с. Д. Лом и с. Г. Дамяново. Неефикасно се използват превозните средства, като тяхната товароподемност и броят на пътничкоместата са по-големи от потребностите на населението. Увеличаването броя на микробусите ще намали транспортните разходи и ще създаде възможност за увеличаване честотата и дължината на маршрутните линии, особено при свързването вътре в селищните системи, тъй като тук селищата са с малко население.

Въз основа на анализа на всички общественно-икономически и природно-географски фактори и условия, които влияят непосредствено върху локализацията и организацията на транспорта, се налага изводът за строителство на нови шосета и реконструкция на пътно-шосейната мрежа с предимство и предсрочно. До 1990 г. е необходимо новото строителство на пътища заедно с реконструкцията и модернизацията да обхване към 41% от дължината на пътно-шосейната мрежа на крайграничните селищни системи на Северозападна България с Югославия — вж. фиг. 2.

Във връзка с разширяващата се икономическа интеграция на България с дунавските държави и развитието на производителните сили в Северозападна България се наблюдава чувствително увеличаване на стокопотоците и пътничкопотоците от и за големите пристанища на Лом, Видин, Оряхово, и Козлодуй. „Считаме, че е напълно реално към 1990 г., когато ще влезе в експлоатация автомагистралният пръстен на България, да се премине към строителство на автомагистрала Лом — София — Кулата — Солун.“<sup>1</sup> Тази нова автомагистрала ще се отрази положително върху развитието на транспорта на крайграничните селищни системи, като значението на

◀ Фиг. 2. Развитие на пътно-шосейната мрежа на крайграничните селищни системи на Северозападна България с Югославия до 1990 г.:

1) държавна граница; 2) окръжна граница; 3) граница на сел. системи; 4) пътища по категории; 5) идея за реконструкция и модернизация; 6) идея за нови пътни отсечки; средна надм. височина на селищата и сел. системи; 7) от 100 до 200 м.; 8) от 200 до 300 м.; 9) от 300 до 400 м.; 10) от 400 до 500 м.; 11) гъстота на пътно-шосейната мрежа в км на 1000 км<sup>2</sup> територия по сел. системи за 1980 г. и прогноза за 1990 г.

Appendix 2. Development of the road network of the settlement systems of North-Western Bulgaria near the frontier with Yugoslavia until 1990

1. State frontier; 2. District frontier; 3. Settlement system frontier; 4. Roads by classes; 5. Idea for reconstruction and modernization; 6. Idea for new parts of roads Average height of the settlement systems above sea level; 7. From 100 to 200 m; 8. From 200 to 300 m; 9. From 300 to 400 m; 10. From 400 to 500; 11. Density of the road network in km within 1000 km<sup>2</sup> Territory of the settlement systems for 1980 and a prognosis for 1990

паралелната на Стара планина пътна артерия Кула — Белоградчик — Берковица съществено ще нарасне.

\* \* \*

В заключение трябва да обобщим, че транспортът на крайграничните селищни системи на Северозападна България с Югославия в перспектива трябва да се развива в 3 основни направления:

1. Реконструкция и модернизация на пътно-шосейната мрежа, която ще обхване 48% от дължината на сега съществуващата.

2. Изграждането на нови пътни връзки: Брегово — Бойница; Чипровци — Железна — Копиловци; Берковица — Черешовица и др.

3. Усъвършенствуване организацията на транспортното обслужване чрез разкриване на нови маршрутни автобусни линии, свързващи селата с центъра на системата (обиколни), по-добро съгласуване между работническите и ученическите рейсове, осигуряване на микробуси, което ще се отрази положително върху икономическата ефективност на транспорта.

#### ЛИТЕРАТУРА

- Живков, Т., Избрани съчинения, т. XXV, Партиздат, С., 1978, с. 624.  
 Деведжиев, М., Селищните системи, Наука и изкуство, С., 1978, с. 384.  
 Михайлов, М., Предпоставки за икономическа активизация на крайграничната територия на Северозападна България с Югославия, Изв. на БГД, кн. XIV, С., 1976, с. 93—107 и кн. XV, С., 1977, с. 103—113.  
 Пенков, И., Михайлов, Развитие на шосейната мрежа в Западна Стара планина и Северозападна България, Сб. Проблеми на географията в НРБ, т. 5, Наука и изкуство, С., 1978, с. 147—158.  
 Дванадесети конгрес на БКП (Доклади и решения), Партиздат, С., 1981, с. 284.  
 Основни насоки за по-нататъшното развитие и усъвършенствуване на териториалното и селищното устройство на НРБ, утвърдени от Пленума на ЦК на БКП, състоял се на 9 и 10 март 1977 г.  
 Постановление № 22 на ЦК на БКП и Министерския съвет, Държ. в к, бр. 42, 28. V. 1982 г., с. 545—551.  
 Списък на републиканските пътища в НРБ по класове, М-во на транспорта, С., 1979 г., с. 96.  
 Статистически годишник на НРБ, КЕСИ при Министерския съвет, С., 1981 г., с. 671.

<sup>1</sup> Пенков, И., Михайлов, Развитие на шосейната мрежа в Западна Стара планина и Северозападна България, Пробл. на геогр. в НРБ, т. 5, С., 1978, с. 156.

#### ECONOMIC AND GEOGRAPHIC PROBLEMS OF THE TRANSPORT IN THE SETTLEMENT SYSTEMS ALONG THE FRONTIER WITH YUGOSLAVIA IN NORTH-WESTERN BULGARIA

Mikhail Mikhailov

#### Summary

On the basis of economic and geographic analysis of the condition of the transport in that frontier territory, the paper offers a concept about the prospective development of the transport infrastructure in accordance with the development of the whole national economic complex.

The problems of the transport fall into three basic groups; regional (settlement system), district, and national.

The long-term development of the transport in the settlement systems along the frontier with Yugoslavia in North-Western Bulgaria is connected with: 1) reconstruction and modernization of the existing road network; 2) construction of new roads, including a railway road from Vidin through Bregovo to Negotin; 3) improving the organization of the transport servicing.