

НАУЧНИ СЪОБЩЕНИЯ

НЯКОИ НОВОСТИ В ГЕОГРАФИЯТА НА ТРАНСПОРТА НА НРБ

Михаил Михайлов

Изграждането на развитото социалистическо общество в нашата страна изисква непрекъснато усъвършенстване на отрасловата и териториалната организация на транспорта като един от основните отрасли в националния стопански комплекс. Той е в тясна връзка с обема и качеството на производството и потреблението, с рационалното териториално разположение на производителните сили и с комплексното обществено обслужване на населението. Транспортът трябва да се оценява и като съществен фактор, който изменя осезаемо природната среда и влияе върху повишаване жизненото равнище на народа.

Транспортно-географските проблеми все повече излизат на преден план в икономико-географските изследвания. Необходими са солидни знания за развитието и особеностите на транспортните системи на България и света, за съществуващите проблеми на автомобилния, железопътния, водния, тръбопроводния и въздушния транспорт на България, за териториалната организация на транспортното производство по ТПК и икономически райони, за формирането и направлението на основните товаропотоци и пътникопотоци и т. н. В този аспект твърде полезни за нашата географска общественост се явяват излезлите напоследък от печат две монографични работи на Кр. Кръстев (596 с.) и на М. Деведжиев (303 с.). Те [по безспорен] начин потвърждават значимостта на географията на транспорта и нейното място като учебна дисциплина във ВУЗ.

Учебникът на проф. Кр. Кръстев „География на транспорта и териториалното разположение на производителните сили“ е съществена крачка напред в укрепването и обогатяването на дисциплината география на транспорта. Въпреки че е предназначен за студенти икономисти от Търговско-транспортния факултет на ВИИ „К. Маркс“, той може да се ползува и от други студенти и специалисти, които се интересуват от географските аспекти на транспорта. Авторът с голяма вещина в отделен раздел е изложил някои основни теоретико-методически въпроси, включващи предмета и основните задачи на географията на транспорта, факторите за развитие и неговата класификация, транспортната осигуреност на територията и др. Обърнато е необходимото внимание на транспортно-икономическите връзки и икономико-математическите методи за тяхното оптимизиране. Подчертава се, че „оптимизирането на транспортно-икономическите връзки е важна задача на географията на транспорта. Тя се изразява в определяне на рационални граници на производствено-икономическите връзки между предприятията и съответните стопански отрасли, районите на потребление на готовата продукция, оптималните разстояния на превозите, избора на подходящ вид транспорт, оценката на превозните възможности на транспортната мрежа и т. н.“ (2, с. 122).

В следващия втори раздел Кр. Кръстев анализира типовете транспортни системи в света, които се формират под влиянието на политически, социални, икономически, природни, исторически и технологически фактори. В отделни глави се разкриват основните закономерности в развитието и географското разположение на железопътния, автомобилния, водния, въздушния и тръбопроводния транспорт в света.

Последният, трети раздел включва въпроси от единната транспортна система на България, която е предмет на внимание на много партийни и държавни

документи и форуми. Преди всичко в програмата на БКП, приета на X конгрес, е записано, че „в съответствие с потребностите на народното стопанство от превози различните видове транспорт ще се развиват като единна транспортна система, тясно свързана с транспортната система на Съветския съюз и другите социалистически страни“ (5, с. 53—54).

Същността на единната транспортна система (ЕТС) в социалистическа България е, че транспортният отрасъл представлява не механичен сбор от отделни транспортни подотрасли, а единна транспортна система, която се развива в националния транспортен комплекс (НТК). Той се утвърди с постановление 63 на ЦК на БКП и Министерския съвет от 19. XI. 1973 г. „Това е първият наш национален комплекс в материалната сфера. Само при социализма и комунизма, където средствата за производство са обобществени, са възможни организирането и развитието на комплекси в рамките на цялата страна, обединяващи цели отрасли на народното стопанство“ (3 с. 95).

С голямо умение в учебника „География на транспорта и териториалното разположение на производителните сили“ са написани отделните глави, третиращи развитието и географското разположение на железопътния, автомобилния, морския, речния, въздушния и тръбопроводния транспорт на България. Подчертани са предимствата на жп транспорта като основен при сухопътните превози на товари и пътници. Те са: а) масовост на превозите (съвременните локомотиви могат да теглят влакови композиции дори над 10 хил. т); б) висока скорост на превозите над 100 км/ч.; в) редовност на превозите (разписание); г) сигурност (най-малко катастрофи стават с жп средства); д) удобство при пътуване — комфорт; е) ниска себестойност на средни и дълги разстояния; ж) достъпност до всички терени (например дължината на тунела Симплон е 18 км, Сен Готар — 14 км, Козница — 5,8 км).

С оглед повишаването на икономическата ефективност от транспортната дейност са необходими знания и за превозното разстояние, и за себестойността на превозите, и за влиянието на природните условия. „В България себестойността на превозите на 1 т/км на морския транспорт е 0,311 ст., докато при жп транспорт тя е по-висока — 1,7516 ст. и при автомобилния — 8,1560 ст. (2, с. 213).

Интересно е да се знае, че при тунели с дължина 15—20 км температурата на въздуха се повишава от двигателите на автомобилите и от по-слабата циркулация на въздуха. Така например в Симплонския тунел тя достига до 55° С.

Особен интерес представляват теоретическите постановки на транспортно-икономическото райониране и формите на териториална организация на ЕТС. Те все още са недостатъчно изяснени и представляват благодатно поле за работата на всеки изследовател. Кр. Кръстев подчертава, че те имат „важно значение за продължителния и сложен процес на усъвършенстване на териториалното разположение на производителните сили и за повишаването на ефективността от общественото производство“ (2, с. 467). Според него формите на териториална организация на ЕТС в НРБ са: транспортен пункт, транспортен възел, транспортно-икономически комплекс и транспортно-икономически район. Учудващо е, че той не отделя място на транспортния център, който термин е получил вече определена гражданственост у нас.

Липсата на детайлни теренни проучвания не са дали възможност на автора да определи точно транспортните функции на селищата — Смолян е определен и като транспортен пункт (2, с. 468), и като транспортен възел (2, с. 471).

На територията на НРБ Кр. Кръстев определя 9 транспортно-икономически комплекса, които в общи линии се покриват със съществуващите ТПК, образувани в резултат на социално-икономическото развитие на страната през етапа на изграждане на зрялото социалистическо общество. Те са: Софийско-Пернишки, Западнотракийски, Източнотракийски, Югоизточен приморски, Североизточен приморски, Североизточен придунавски, Габровско-Великотърновски, Плевенски и Северозападен (2, с. 472).

Транспортно-икономическият район е най-висша форма на териториалната организация на ЕТС, който се отличава с по-висока степен на концентрация на транспортно производство и с по-гъста транспортна мрежа. В своя учебник Кр. Кръстев определя 5 транспортно-икономически района: Софийски, Тракийски, Приморски, Мизийски и Дунавски (2, с. 477). На читателя не става ясно кои са различията между транспортно-икономическите комплекси и транспортно-икономическите райони, кой е точно техният териториален обхват и т. н.

За съжаление и транспортно-икономическото райониране, както и интегралното (общо) икономическо райониране на България все още са „ахилесова пета“ в икономическата география. Не са изяснени въпросите преди всичко за: а) принципите и критериите на транспортно-икономическото райониране и б) показателите за разкриване границите на транспортно-икономическите райони и комплекси.

С голямо народностопанско значение е проучване на границите на транспортно-икономическите райони и тяхното взаимодействие с интегралните икономически райони. Кр. Кръстев твърди, че техните граници не съвпадат, но това становище той не е доказал (2, с. 473).

Полезно би било, ако в последната 25 гл. „Регионални аспекти на ЕТС“ транспортно-икономическите проблеми се разглеждат не само в обхвата на 6 обикономически района (Югозападен, Южен централен, Югоизточен, Североизточен, Северен централен и Северозападен), но и в обхвата на интегралните транспортно-икономически райони.

Някои основни теоретически постановки от географията на транспорта любознателният читател може да намери и в книгата на ст. н. с. I ст. М. Деведжиев „География на транспорта в България“. Още в първата глава — „Транспортът — предмет на географията“, авторът разглежда транспорта като самостоятелна научна дисциплина и подчертава нейното значение за усъвършенстване на териториалното разпределение на производителните сили. По-натък в една достъпна форма се проследява историческото развитие на железопътния, автомобилния, водния, въздушния и тръбопроводния транспорт в България. Авторът бори с много информация, като същевременно прави критична оценка на приложената библиография за отделните видове транспорт.

Основните достижения в рецензираната от нас книга са, че в нея транспортът се разглежда като конструкция на ЕТУП на НРБ и като стратегия на перспективното териториално планиране. В порядъка на критична бележка трябва да отразим, че по-слабо е застъпено съвременното функциониране на единната транспортна система на България като динамична система. Не е развита също методологията и методиката на транспортно-икономическото райониране у нас.

В тази полезна книга за българския читател М. Деведжиев с голямо умение е проследил развитието на жп транспорта до Втората световна война и при социализма. Ценни са неговите многобройни идеи за усъвършенстване на жп мрежа на страната. „Нито един по-голям град или промишлено съсредоточие не може да се развива пълноценно, ако не е свързан и с железопътен транспорт“ (1, с. 74). Икономическата ефективност на жп транспорт ни дава основание той да се развива като основна подсистема в НТК на България.

Поддръжайки тезата, че пътят е толкова стар, колкото и историята на човека, Деведжиев проследява развитието на сухоzemните пътища — особено на римските.

Революционните промени, които предизвика появата на автомобила, изискват качествени промени в пътно-шосейната мрежа на България. „За известен период пътищата в НРБ се явиха като ограничител. Тесните платна на пътя, високите наклони, остротата на завоите, недостатъчността на крайпътните обслужващи обекти и др. не съответстваха на техническите параметри на автомобилите. Това несъответствие се преодолява в най-висока степен чрез изграждането на автомагистрални пътища“ (1, с. 154). Все в този дух М. Деведжиев обосновава необходимостта от изграждането на пътнотранспортна магистрала

Лом — Солун, на Старопланинския единен път Етрополе — Жеравна и други пътно-шосейни връзки, които илюстрира със съответни схеми.

В книгата се отстоява тезата за развитието само на решетъчна структура на териториалната организация на железопътната и шосейната мрежа. В този аспект Деведжиев правилно счита, че са необоснователни доводите автомагистрала „Тракия“ да се изгражда между Сливен и Ямбол вместо пряко да поеме от Поповица (Оризово) за Грудово — Бургас. Доста рационално има и в предложението за възстановяването и използването на старите пътни връзки на България със съседните ѝ страни — например през Белоградчишкия проход, изграждането на модерна пътна връзка от гр. Мичурин през Ахтопол и Резово за съседна Турция и т. н.

Бурното развитие на автомобилния транспорт доведе до замърсяване на обкръжаващата среда. Над 50% от замърсяването на въздуха в големите градове се дължи на автотранспорта. Така например една автомашина при средно-годишен пробег от 1500 km „гълта“ 4350 kg кислород. В замяна изхвърля цял „букет“ от вредни вещества: 3250 kg въглероден двуокис, 530 kg въглероден окис, 93 kg отровни въглеводороди, 27 kg азотни окиси, значително количество оловни аерозоли и редица други вредни вещества.

В книгата на М. Деведжиев е засегнат и въпросът за развитието на ведомствения транспорт, който обслужва главно отраслите на материалното производство. С неоправдано високи темпове той се разви през омата петилетка, въпреки по-ниската му ефективност поради извършването на кръстосани и прекомерно дълги превози на товари и пътници. Всичко това наложи приемането от Министерския съвет на Постановление 39 от 13 юли 1984 г. за ефективно използване на автомобилния транспорт и решително намаляване на нерационалните превози и транспортните разходи в народното стопанство. Тук е необходимо да отбележим, че при изпълнението на това постановление от значение ще бъдат икономикогеографските проучвания на товаро- и пътничкопотоците, на координацията и взаимодействието на отделните видове подсистеми на националната транспортна система и т. н.

Поради благоприятното географско положение на България действието на природно-географските и социално-икономическите фактори при социализма с бързи темпове се развива и водният транспорт. В рецензираната книга читателят ще намери информация за плавателния канал Варна — Девня, проект за изграждането на морско пристанище Шабла и т. н. Развити са и други идеи, някои твърде необосновани, за изграждане на вътрешни водни пътища, като: плавателен канал от р. Дунав до Черно море през територията на Североизточна България; Южнобългарски магистрален канал и др.

В отделна глава М. Деведжиев разглежда развитието на въздушния и тръбопроводния транспорт. Ценни са неговите мисли за влиянието им върху географската среда.

В последните години дължината на вътрешните въздушни линии намала почти наполовина спрямо 1975 г. М. Деведжиев пише че „тази тенденция не може да се счита като положителна. Нейното преодоляване се налага от целите, които има социалистическият транспорт. Потребностите от въздушен транспорт и на по-къси разстояния растат и има възможности проблемът да се реши ефективно“ (1, с. 247). Според нас този въпрос трябва да се разглежда и от неговата икономическа страна. Така например разстоянието София — Пловдив вече се измива с по-малко транспортни разходи с експресен влак за почти същото време, както със самолет. За сравнение се взема времето за полет и времето, което пътникът губи от центъра на града до аерогарата и обратно.

С голяма ерудиция е разработена последната глава: „Селищен пътнически транспорт“. В нея много ясно е подчертано, че развитието на пътническия транспорт при социализма е предизвикано преди всичко от непрекъснатото повишаване жизненото равнище на народа. Подробно са разгледани някои проблеми, свързани с развитието на вътрешнотрадикия транспорт, с транспортното обслужване на населението в границите на селищните системи и др.

От прегледа на работите на Кр. Кръстев и М. Деведжиев накрая може да се обобщи, че в тях има съществени приноси и творчески подход при разкриване проблемите на транспорта на България.

В перспектива е необходимо все повече да се акцентува вниманието на географската общественост към: а) проучване взаимодействието между транспортната система и географската среда; б) усъвършенстване методологията и методиката за разкриване на формите на териториалната организация на транспорта и развитие на транспортно-икономическото райониране на страната и в) проучване международните функции на националната транспортна система, географските условия и предпоставки за сътрудничество със страните-членки на СИВ, в областта на транспорта и проблемите, свързани с формирането на международната транспортна система на СИВ.

ЛИТЕРАТУРА

1. Деведжиев, М. География на транспорта в България. Наука и изкуство, С., 1983.
2. Кръстев, Кр. География на транспорта и териториалното разположение на производителните сили. ВИИ „К. Маркс“, С., 1982.
3. Михайлов, М. Основни тенденции в развитието на транспортната система в НРБ и задачите на географията на транспорта. Изв. на БГД. Т. XX, С., 1982.
4. Никольски, И. В. География транспорта СССР, М., 1978.
5. *** Програма на Българската комунистическа партия, С., 1971.
6. *** Постановление № 63 на ЦК на БКП и МС от 19. XI. 1973.
7. *** Постановление № 39 на МС на НРБ от 13. VII. 1984.
8. *** Территориальные системы производительных сил, М., 1971.