

**ОСОБЕНОСТИ И ТЕНДЕНЦИИ
В РАЗВИТИЕТО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ
В СЕВЕРОЗАПАДНИЯ ИКОНОМИЧЕСКИ РАЙОН**

Михаил Михайлов

В условията на научно-техническия прогрес транспортната система се превърна във всекидневна, насъщна потребност за населението и за народното стопанство на всяка страна и район. Тя създава необходимите благоприятни условия и предпоставки за най-ефективно използване на суровините, материалите и трудовите ресурси при изграждането и функционирането на материалното производство и при усъвършенстване на териториалната организация на непроизводствената сфера.

На територията на Северозападния икономически район са застъпени всички транспортни подсистеми — автомобилна, железопътна, водна, въздушна и тръбопроводна. От тяхното нормално функциониране, взаимодействие и координация зависи своевременното решаване на транспортните проблеми и намаляване на разходите, които обществото прави за транспорт. Всичко това се отразява върху повишаване на териториалната икономическа ефективност на народното стопанство.

Необходимостта от все по-пълно задоволяване на непрекъснато растящите транспортни потребности на района налага икономико-географско проучване на транспортните подсистеми и преди всичко на сухоzemния транспорт — автомобилната и железопътната. Те заедно превозват над 90% от товарите и пътниците. В тях е съсредоточена по-голяма част от материално-техническата база и приходите на районната транспортна система.

По проблемите на териториалната организация и тенденциите в развитието на автомобилния транспорт в Северозападния икономически район вече сме написали студия в Годишника на СУ, т. 78, 1985 г. (под печат). В този аспект сегашната разработка се явява завършек на проучванията на сухоzemния транспорт в района.

Главна цел на настоящата работа е разкриване на основните тенденции в развитието на жп транспорт като един от основните видове транспорт в Северозападния икономически район. Чрез провеждането на неколкогодишни теренни проучвания и чрез икономико-географския анализ на статистическите данни се стремим да

разрешим следните по-важни задачи: а) определяне състоянието и необходимостта от развитие на жп инфраструктура; б) разкриване динамиката на товарооборота по окръзи и по жп гари; в) изчисляване темповете в развитието на товарния и пътнически жп транспорт; г) определяне мястото на жп транспортна подсистема в районния сухоземен транспорт и доколко пълноценно се използва жп транспорт в периода след 1960 г., когато се създават административно-стопанските единици — окръзите, и се осъществява ускорено социално-икономическо развитие на Северозападния икономически район.

* * *

Железопътният транспорт се използва преди всичко за превоз на масови товари и пътници на средни и дълги разстояния. Неговото развитие органически е свързано с развитието и териториалното разположение на производителните сили в Северозападна България. Типичните технико-икономически параметри — добра търговска и техническа скорост, сигурност и редовност в превозите, го правят предпочитан при осъществяването на междурайонните и международните транспортно-икономически връзки на изследваната територия.

Функционално жп транспорт е свързан непосредствено с другите транспортни подсистеми. Най-големи и трайни са взаимоотношенията с автотранспорта. Те имат повсеместен характер. Рационалното съчетаване на двата вида транспорт дава възможност за транспортното осигуряване на всички селищни системи. Връзките на жп транспорт с водния са съсредоточени в три транспортни възела на р. Дунав — Лом, Видин и Оряхово.

В общото развитие на жп транспорт в Северозападна България се очертават два основни периода — капиталистически и социалистически.

По-късното и по-бавно развитие на стопанството в тази част на България дава отрицателно отражение и върху жп транспорт. Едва в края на миналия век е построена периферната за Северозападна България жп линия от София за Варна, която оказва стопанско влияние върху източните ѝ части. „Ако трябва да се приведе пример доколко централната линия е спомогнала да се развие, даже и да се създаде едно селище, би трябвало само да се посочат данни за увеличението на населението на Мездра. . . . която през 1880 г. има 86 ж. . . през 1900 — 311 ж. и 1934 г. — 1886 ж.“¹.

Построяването на жп линия от Мездра за Лом през 1913 г. може да се счита за начало на вътрешнорайонния механизирани

¹ Бешков, А. Стопанско влияние на жп линия София—Варна за изменяване общия облик на някои селища. С., 1940, с. 25.

транспорт. С експлоатацията на жп линия до Лом, а по-късно и на жп линия от Брусарци за Видин (1923 г.) се изменя транспортно-географското положение на Северозападна България. Разбира се, че при новите обществено-икономически условия на развития социализъм то има нови и по-големи измерения, като най-активно съдейства за развитието на жп транспортната подсистема.

През капиталистическия период жп линията от Червен бряг до Оряхово също няма особено голямо стопанско значение. Ив. Доросиев пише², че: „през 1915—1918 г., главно за военни цели, били построени около 400 км теснопътни линии, от които само 51 км (Червен бряг—Б. Слатина) са 76 см междурелсие, а останалите — са 60 см. . . . В 1930 г. се завършила постройката на линията Ч. бряг—Оряхово.“

Железопътната инфраструктура на Северозападния икономически район има специфично териториално разположение. Първо, магистралната жп линия Мездра—Враца—Бойчиновци—Брусарци—Видин (главна линия № 7 на НРБ) преминава през южните части на Врачански окръг и средните на Михайловградски и Видински окръг. Сравнително по-равномерно териториално разположение на жп транспорт се получава с 3-те отклонения: Бойчиновци—Берковица (№ 71), Брусарци—Лом (№ 72) и Видин—Кошава (№ 73). Националното и международното значение на тези жп линии в последните години нараства. То е свързано със засилване на интеграционни процеси между НРБ и другите страни — членки на СИВ, със задълбочаващото се международно разделение на труда и увеличаващия се търговски стокообмен с капиталистическите държави от Средна и Западна Европа. За това спомага и експортната насоченост в развитието на промишлеността и селското стопанство на района.

Второ, конфигурацията на жп мрежа на Северозападния икономически район включва и част от главната жп линия № 2 (София—Варна) на НРБ, а именно отсечката Елисейна—Мездра—Кунино — 55 км. Тя има изключително голямо значение като свързващо звено на жп мрежата на района с тази на страната.

Трето, с много по-малко стопанско значение е полунормалната жп линия, започваща от Ч. бряг и достигаща до пристанището на гр. Оряхово (г 21, с дължина 104 км). Тя заема 44% от жп мрежа на Врачански окръг и е нерентабилна. Върху ниската пропускателна способност силно влияние оказват многобройните завои и усложнените товарно-разтоварни операции в крайните гари. Претоварването от един на друг вид вагони оскъпява превозите и транспортните разходи годишно се завишават.

Общата дължина на жп мрежата в Северозападния икономи-

² Доросиев, Ив. История на железниците. С., 1935, с. 140.

Таблица 1

Териториална структура на жп мрежата
в Северозападния иконом. район през 1983 г.^а

Окръзи	Дължина на текущия жп път		Обща геогр. гъст. км / 1000 км ²	Само на норм. жп линии
	в км	в %		
Враца	183	45,3	46,2	26,1
Михайловград	115	28,5	31,8	31,8
Видин	106	26,2	35,2	35,2
Североз. район	404	100,0	38,2	30,5
НРБ	4278		38,6	36,4

чески район е 404 км текущ път (1983 г.) и представлява 9,4% от съответната дължина на жп. мрежата на страната.

Географската гъстота на районната жп мрежа е 38,2 км (1000 км²) и е почти колкото на страната (вж. табл. 1). Изводът би бил друг, ако условно сравним географската гъстота само на нормалните жп линии. За Северозападния икономически район тя тогава е с 5,9 пункта по-малко от тази на НРБ.

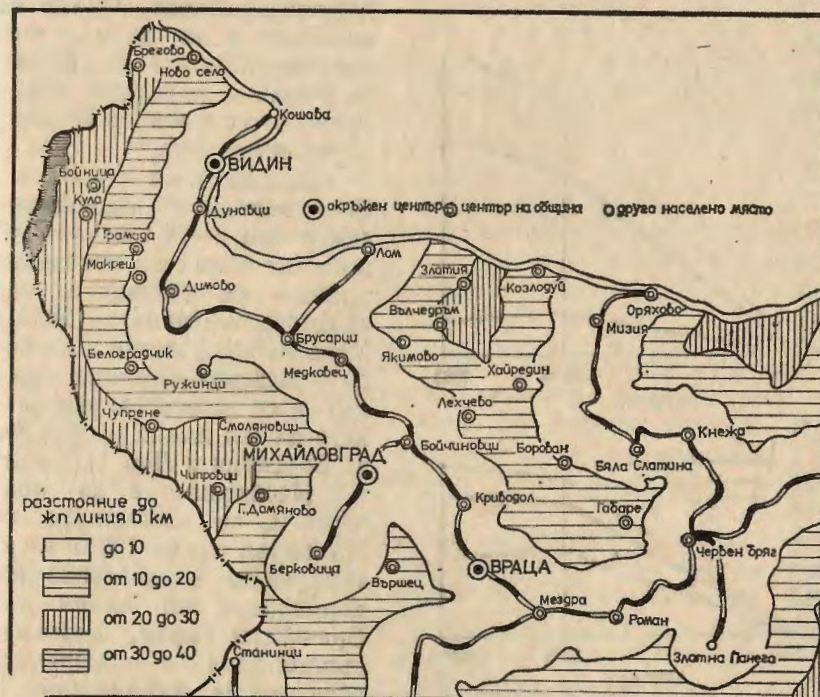
Съществува голяма диференциация по окръзи на географската гъстота на жп мрежа — нормални жп линии (1435 мм). В най-неблагоприятно положение е Врачански окръг, който има само 26,1 км, или с 10,3 пункта по-малко от средната за България. Това подкрепя необходимостта от строителство на нови жп линии в Северозападния икономически район и преди всичко във Врачански окръг. От друга страна, този окръг има най-големи транспортни потребности и по много показатели — площ, географска гъстота на населението, брой на трудовите ресурси и на ежедневните трудови пътувания, общата промишлена и селскостопанска продукция в натура и др., е на първо място сред окръзите на района.

За развитието на жп транспорт в условията на социалистическото строителство е от значение, че по-голяма част от територията на Северозападния икономически район попада в зоната, отдалечена до 20 км от жп линии (вж. фиг. 1). От приложената еквилистантна карта се вижда, че някои територии в Западна Стара планина (Белоградчишко и Кулско), селищна система Брегово, селищните системи в Златията и територията източно от Оряхово са отдалечени средно на 30 км от жп линии. Селищата

^аСтатистически годишник на НРБ, КСИ, С, 1984, с. 316 и жп карта на НРБ.

в тази зона имат за основен вид транспорт автомобилния и транспортното им обслужване е с по-висока себестойност.

При социалистическото строителство в жп транспорт на Северозападния икономически район се очертава като основна



Фиг. 1. Еквилистантна карта на жп транспорт в Северозападния икономически район за 1985 г.

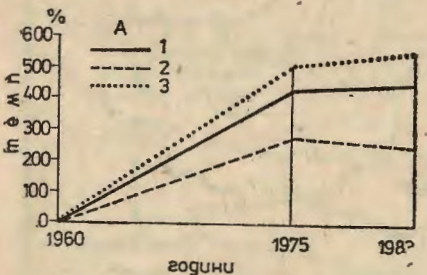
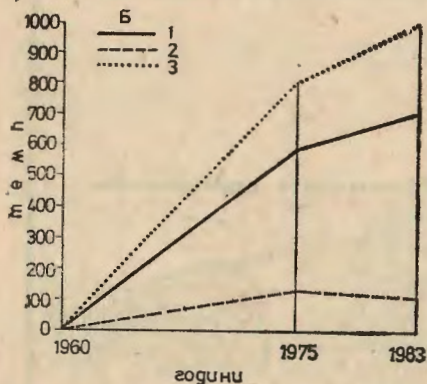
Fig. 1. Carte équilibrante du transport ferroviaire dans la région économique du nord-ouest pour 1985

тенденция реконструкцията и модернизацията на неговата жп мрежа. Тя се извършва главно в 3 направления — електрификация, удвояване и електронизация в управление на движението на влаковите композиции. След 1978 г., макар и с известно закъснение, вече в цялата жп мрежа се използва електрическа и дизелова тяга.

Понастоящем електрифицираните жп линии в района са 171 км, което е 42,3% от текущия път, а за НРБ този показател съответно е 46,6% (1983 г.). С електрификацията на железния път от Мездра до Лом (1984 г.) се облекчи значително напрегнатият тра-

фик на движение от пристанищна гара Лом за жп възел на столицата, включително жп гари на Кремиковци.

След 1982 г. чрез електровози се движат пътнически влакове от окръжния център Враца за Мездра и гара Роман. С това чувствително се снижават транспортните разходи. Прави се икономия и на време, тъй като жп линията от Враца до Роман е по-къса в сравнение с построените в микрорайона шосета.



Фиг. 2. Развитие на сухоземния транспорт в Северозападния икономически район:

А. На товарния транспорт; 1 — темп на сухоземния транспорт; 2 — темп на жп транспорт; 3 — темп на автомобилния транспорт. Б. На пътническия транспорт; 1 — темп на сухоземния транспорт; 2 — темп на жп транспорт; 3 — темп на автомобилния транспорт

Fig. 2. Développement du transport par voie de terre dans la région économique du nord-ouest:

А. Du transport des marchandises; 1 — rythme du transport par voie de terre; 2 — rythme du transport par voie ferrée; 3 — rythme du transport automobile. Б. Du transport des voyageurs; 1 — rythme du transport par voie de terre; 2 — rythme du transport par voie ferrée; 3 — rythme du transport automobile

Двойните жп линии на Северозападния икономически район са 18,1% от текущия път и по този показател районът се изравнява със средното за страната (1983 г.) Удвоена е жп линия Елисейна — Мездра — Кунино (55 км) и се довършва удвояването на жп линия от Мездра за Брусарци и Лом (1,16 км).

Необходимо е да подчертаем, че най-напред се осъществи пълна 100% електрификация и удвояване на нормалните жп линии във Врачански окръг, което е в съответствие с ускореното развитие на химическата и цементовата промишленост, на машиностроенето, металургията, селското стопанство и т. н. Освен това този окръг се явява „кръстопътна територия“ на жп мрежата на НРБ и „входно-изходна врата“ за Северозап. ик. район⁴ и страните от Средна и Западна Европа.

През 1983 г. товарооборотът на жп транспорт на Северозападния район се е увеличил над 2,5 пъти в сравнение с 1960 г. Тук трябва да отбележим, че

твърде неравномерна по години е неговата динамика. До 1975 г. съществува тенденция на увеличаване на товарооборота. В последните години, в резултат на по-бързото развитие на автомобилния транспорт, който предлага по-качествени транспортни услуги (превози от врата до врата, по-голяма търговска скорост и др.) се наблюдава намаляване на темповете на развитие на жп транспорт (вж. фиг. 2). Така напр. при база 100 за 1975 г. през 1981 г. темпът е 88,4 и през 1983 г. — 90,6, а този на автомобилния транспорт е съответно 101,2 и 107,9.

Следователно налага се изводът, че в сравнение с автомобилния транспорт значението на жп транспорт намалява. Докато през 1960 г. от общо превозените чрез сухоземен транспорт товари в района на жп транспорт се падат 33,3%, то през 1983 г. неговият относителен дял е само 18,7. Тази тенденция е много по-силно изразена при пътническия транспорт, където с превозните средства на жп транспорта се превозват едва 5,1% от общо пътуващите за 1983 г.

Масовото навлизане на автотранспорта в последните години във всички сфери на народното стопанство на Северозападния район довежда до чувствително намаляване обема на товарните жп превози. Така например през 1983 г. са превозени около 1 млн. тона товари по-малко в сравнение с 1975 г.

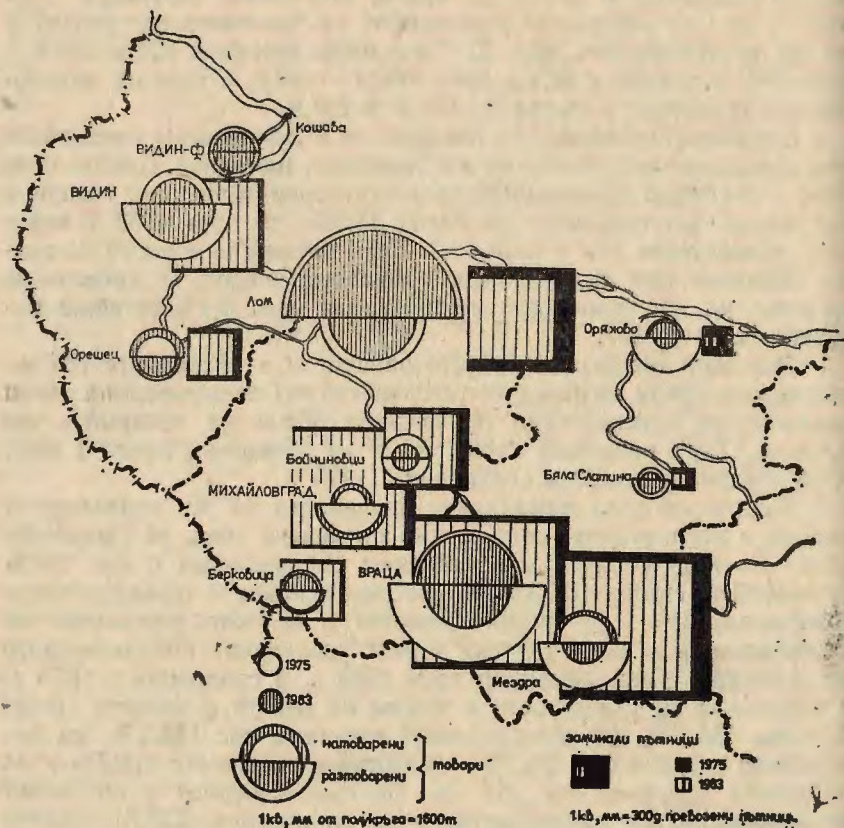
Тенденцията на намаляване значението на жп транспорт в района е отрицателна, като се има предвид и това, че товарооборотът на националния жп транспорт се увеличава с над 104% през 1983 г. спрямо 1975 г. Освен това основните товародатели и товарополучатели от промишлеността и селското стопанство на Северозападния икономически район увеличават производството си в натура. Така например през 1983 г. в сравнение с 1975 г. е нараснало производството в тонове на месото и месните изделия със 165,7%, на зеленчуковите консерви със 138,2%, на тютюневите изделия със 136,7%, на азотните торове със 116,7% и на плодовете консерви със 114,7%. За същия период с по-високи темпове нараства производството на слънчоглед (237,6), домати (125,0) картофи (221,9) и на зърнени храни (123,2)⁴. Увеличава се също и животновъдната продукция с експортна насоченост — кравето мляко със 122,7% и броят на яйцата със 119,1%.

От друга страна, автомобилният транспорт изземва традиционни масови товари от жп транспорт и ги превозва на далечни разстояния, и то при високи транспортни разходи. Така например товарните коли на трите окръжни автокомбината годишно изминават над 87 000 км и превозват над 425 х. т товари на разстояния над

⁴ По данни от Стат. год. на НРБ, С., 1976, с. 485—487 и С., 1984, с. 562—564.

50 км. Това са зърнени храни, автогуми, консерви, мебели, хартия, слама и т. н.

При анализа на териториалната структура на товарообрата по години се вижда, че Михайловградски и Врачански окръг



Фиг. 3. Товарооборот и заминали пътници от основните жп гарии на Северозападния икономически район за 1975 и 1983 г.

Fig. 3. Circulation des marchandises et voyageurs partis des gares principales de la région économique du nord-ouest pour les années 1975 et 1983

имат средно по 40—41% от превозените товари с жп транспорт в Северозападния район. С най-малък товарооборот, под 20%, са жп гарите на Видински окръг.

Сравнителната характеристика на експлоатационната дейност на жп гарите на района за времето от 1975 до 1983 г. показва, че почти всички товарни гарии имат намаление на товарообрата (вж. фиг. 3). Особено ярко е изразена тази тенденция при пътни-

ческият жп транспорт. При него най-силно се чувства влиянието на автотранспорта.

В териториален аспект с много по-високи темпове се развива автотранспортът във Врачански окръг (с 1254% през 1983 спрямо 1960 г.). За това спомага и географското разположение на жп мрежата, която е съсредоточена предимно в южните части на окръга.

Необходимо е да подчертаем, че не се използват напълно и възможностите на пътническият жп транспорт. Все още е малка скоростта на движение на влаковете и културата на обслужване. Невинаги графикът на движение на работническите пътнически влакове е съобразен с работното време на големите предприятия в микрорайонните и окръжните центрове, които имат голям относителен дял от ежедневните трудови пътувания. Нещо повече, в последните години съществува трайна тенденция за намаляване броя на превозените пътници. Така например през 1983 г. от всички жп гарии са заминали 6286 хил. п., като в сравнение с 1975 г. техният брой е с 1618 хил. по-малък. За същия период Северозападният икономически район има много по-силно изразена тенденция на намаляване дейността на пътническият жп транспорт в сравнение със съответната на НРБ. Темпът на заминалите пътници с жп транспорт в района е 79,5, а на страната — 94,5.

Интерес представлява съотношението между натоварените и разтоварените товари в района. През 1983 г. то е 59,2 : 40,8 в полза на натоварените стоки.

При съпоставянето на изпратените с получените товари по години се разкрива специализацията на отделните гарии. Така например жп гара Лом се очертава като износна гара — 80% са изпратените товари. Тя функционира в най-тясна взаимозависимост с пристанището и товаропотоците са преди всичко в направление към столицата и СМК „Л. Брежнев“ — Кремиковци. Неравномерното разпределение на вноса и износа на пристанище Лом по време и тонаж създава голямо напрежение на жп транспорт. Много по-големият обем на товарите, идващи от пристанище Лом във вътрешността на страната, налага да се търсят допълнително товари и в обратна посока. Проблемът за съкращаване на празните пробези на вагоните в перспектива ще се усложнява, тъй като през изследваната територия преминават най-кратките маршрути на комбинирания превоз от дунавския воден път за Солун и страните от Близкия и Средния изток. Според нас в перспектива до 2000 г. ще се наложи жп транспортът да поеме по-голяма част от транзитните товари.

Във връзка с ускореното развитие на производителните сили особено след 1975 г. се наблюдава увеличаване на относителния дял на натоварените стоки от жп гарите на Враца, Кошава, Боровци, Мездра и др. Влизането в експлоатация на нови производ-

ствени мощности, например завода за стоманени телове и възжета на гара Роман и задълбочаването на енергийната криза в световен и национален мащаб ще спомогнат да се възвърне старата слава на жп транспорт и той да се превърне в „гръбнак“ на транспортната система на района.

Свързването на р. Дунав с реките Майн и Рейн, както и разширяването на комбинирания превоз „река—суша—море“ също ще допринесат за значително увеличаване относителния дял на жп транспорт в районната и международната транспортна система.

ЛИТЕРАТУРА

- Бешков, А. Стопанско влияние на жп линия София—Варна за изменяване общия облик на някои селища, С., 1940, 112 с.
 Доросиев, Ив. История на железниците, С., 1935, 186 с.
 Пенков, И., В. Баева. Върху някои икономикогеографски особености в развитието на железопътните възли Септември, Пазарджик и Кричим.—Сб. Пробл. на геогр. в НРБ, т. 3, С., 1972, с. 125—142.
 Статистически сборник 1958—1964. Изд. Техника, С., 1965, Стат. год. на НРБ, С., 1961, 1971 и 1984 г.

PARTICULARITES ET TENDANCES CONCERNANT LE DEVELOPPEMENT DU TRANSPORT FERROVIAIRE DANS LA REGION ECONOMIQUE DU NORD-OUEST

Michail Michailov

Résumé

Dans le présent ouvrage sont exposées les tendances principales concernant le développement du transport ferroviaire dans la région économique du Nord-Ouest. Après 1975 l'importance du transport ferroviaire diminue, le transport routier l'ayant remplacé quant aux charges en gros à de longues distances malgré les frais de transport élevés.

L'auteur propose une nouvelle tendance stratégique à suivre dans le réseau de transport régional qui consiste à augmenter la part relative du transport par voie ferrée et ceci pour les raisons suivantes: le développement accéléré des forces productives en perspective, l'accroissement des transports en transit combinés du Danube vers Salonique et les pays du Proche et du Moyen Orient, ainsi que la crise de l'énergie qui ne cesse de s'approfondir.