

СЪСТОЯНИЕ И ПРОБЛЕМИ НА СОЦИАЛНО-ИКОНОМИЧЕСКИТЕ ТЕРИТОРИАЛНИ СИСТЕМИ В СЕВЕРОЗАПАДНА БЪЛГАРИЯ

Р. Найденова

УВОД

В географската наука все още няма общоприето определение на понятието социално-икономическа териториална система. Универсалното определение на системата като комплекс от елементи, намиращи се във взаимодействие, дадено от Берта-ланфи (1960), е приложимо и към социално-икономическата териториална система. От тази гледна точка най-приемливо е определението, според което: "Под социално-икономическа териториална система се разбира взаимосвързаното съчетание на елементи от природен, производствен, демографски, социален и институционален характер, целенасочено функциониращи на определена територия" (Шарьгин, Свисткова, 1978, с. 3).

От тези най-общи методологически позиции се подхожда при провеждането на системно-структурния анализ на развитието и териториалното разположение на производителните сили в Северозападна България. Целта е да се оцени равнището на развитие и степента на интегрираност на йерархично съподчинените системи от макро-, мезо- и микрорегионален ранг и да се обосноват насоките на бъдещото им развитие.

СИСТЕМООБРАЗУВАЩИ ФАКТОРИ

Северозападна България се формира като структурно изградена, йерархически съподчинена, динамично развиваща се, отворена и управляема териториална система (социално-икономически район), със свой икономически профил и специализация в националния стопански комплекс. Тя е обективен резултат от задълбочаващото се териториално разделение на труда и свързаната с него концентрация и специализация на

производството. На тази основа функционира сравнително сложна система от вертикални и хоризонтални производствено-технологически и транспортно-икономически връзки. Обемът, структурата и пространствената проекция на тези връзки обуславят дълбочината и териториалния обхват на интеграционните процеси между структурните елементи на производствената и непроизводствената сфера и обединяването им в цялостна макрорегионална социално-икономическа териториална система.

Системообразуващите процеси в района се стимулират от действието на сложен комплекс от фактори — природни, социални, икономически, научно-технически прогрес, международно разделение на труда, всеки от които има свое специфично проявление във времето и пространството. И ако в един по-ранен етап от развитието на производителните сили ролята на основен системообразуващ фактор играе въвличането в стопанския оборот на природните и трудовите ресурси, то на този етап основно значение има научно-техническият прогрес, международното разделение на труда и факторът "наукоемкост" на продукцията.

Северозападна България е сравнително бедна на минерално-суровинни ресурси. Прочуените запаси на руди на черни и цветни метали и на нерудни изкопаеми са вече въвличени в производството. На тяхна основа са изградени съответни производствени мощности, които участват в системообразуващите процеси на микрорегионално равнище. Поради малките размери на запасите на рудните изкопаеми са формирани три непълни производствено-технологични цикъла: първият е за добив и флотация на руди на черни метали с център Мартиново, вторият е за добив и флотация на зловно-цинкови руди с център Згориград, и третият — за добив, флотация и металургична преработка на медни руди и производство на черна мед, с център Елисейна. Пълен производствено-технологичен цикъл формира промишлената експлоатация на гипсовото находище Кошава, в резултат на което се добива суров и печен гипс, гипсови и гипсо-фазерни изделия, с центрове Кошава и Видин. Аналогичен цикъл формира и промишлената експлоатация на глините край Клисурца и производството на подова керамика в Михайловград; на варовиците и производството на цимент край Бели Извор, на вар край Черепиш и Кунино и на варовикови изделия в Мездра; на добива на мрамор и производство на мраморни изделия в Берковица.

Намалява и значението на населението като системообразуващ фактор. Закъснялата индустриализация на района даде мощен тласък на изселническите движения. Тяжната висока интензивност се отрази неблагоприятно върху възрастовата структура на населението — силно намаля относителният дял на младите възрастови групи и се увеличи този на възрастното население. В резултат на депопулационните процеси силно се влоши демографската ситуация в района. Това определя и отрицателната динамика на трудовите ресурси. Тези процеси ще продължат и през следващите две десетилетия, което поражда много тежки проблеми пред социално-икономическото развитие на района. Оттук и задачата за по-скорошно провеждане на реконструкцията и модернизацията на производствения апарат на промишлеността, усъвършенстването на продуктовата ѝ структура за сметка на трудоикономисващи технологии и наукоемки производства.

По-ниското равнище на развитие на производителните сили обуслови и по-бавното протичане на урбанизационните процеси — градското население е 54,9% срещу 65,5% за страната (1986). Поради това в района не израсна голям град с население над 100 хил. души. Враца, макар и с най-многобройно население (75 хил. д.); спада към средните градове. Поради недостатъчния си демографски и икономически потенциал и периферното си положение тя не можа да формира макрорегионална селищна система. Нейната интеграционна роля се проявява на мезо — и микрорегионално равнище. В условията на новата административно-териториална структура на страната нарастват интеграционните възможности на Михайловград, обуславяни от средищното му географско положение и административно-стопанските му функции на областен град. Но и той едва ли ще изиграе положителна роля за повишаване степента на зрелост на макрорегионалната селищна система. Причините са главно две: ограничените възможности за по-нататъшно увеличаване на промишления му потенциал, определяни от неговата неефективна отраслова структура; неблагоприятните демографски условия на района за миграционен приток, който да увеличи демографския му потенциал. Даже и при рационална преспециализация на основните му машиностроителни предприятия не ще се създадат необходимите предпоставки за разширяване на производствено-технологичните връзки с предприятията на другите големи за района градове — Враца и

Видин. Михайловград, при условие че запази административно-стопанските си функции и интензивно се насища с научно-технически потенциал, ще може да се утвърди като икономически и културен център на района в една по-далечна перспектива.

Системообразуващите процеси в Северозападна България се задълбочават успоредно с развитието на производителните сили и усъвършенстването на отрасловата и териториалната структура на стопанството ѝ. Особено се интензифицират те през 70-те години, когато се повиши равнището на индустриализация и районът придоби промишлено-аграрна структура. Индустриализацията се извърши за сметка главно на отраслите, носители на техническия прогрес — машиностроителна (22,7%), химическа (19,33%) и електродобивна (5,0%) промишленост. Важна роля в това отношение изиграха също така хранително-вкусовата (20,6%) и леката (14,0%) промишленост.

С повишаване темповете и увеличаване мащабите на развитие на производствената и непроизводствената сфера, а така също с усъвършенстването на териториалното им разпределение, се изграждат различни по генезис териториални системи: "вертикални" или отрасли (промишлени, селскостопански, строителни, транспортни, обслужващи) и "хоризонтални" или интегрални (мезорегионални и микрорегионални). Те играят различна роля за цялостното интегриране на Северозападна България като макрорегионална социално-икономическа система.

ОТРАСЛОВИ ТЕРИТОРИАЛНИ СИСТЕМИ

В системообразуващите процеси взимат участие всички отрасли на производствената и непроизводствената сфера. Измежду тях най-активна е ролята на промишлеността. От отраслите на обработващата промишленост само машиностроенето участва в системообразуващите процеси на всички регионални равнища. Тази му роля се определя от делимостта на производствено-технологическия цикъл и обособяването на отделните ешелони в самостоятелни предприятия, разполагани в отделни селища.

За системообразуващите процеси на макрорегионално равнище най-голямо значение има транспортното машиностроене — електрокаростроене и двигателостроене. Производството

на електрокари образува пълен производствено-технологичен цикъл — чугунени отливки, възли и детайли, монтаж на електрокарите. Потоците от отливки се зараждат в ЧЛК "Веслец" във Враца и се отправят към МЗ "Дунав" в Лом, където се монтират електрокарите. В системата от връзки са включени и кооперираните доставки на възли и детайли от МЗ "Искър" в Мездра, МЗ "Гарант" в Бяла Слатина, МЗ "Ф. Козловски" в Кнежа и МЗ "Изгрев" в Оряхово. Тази отраслово-териториална система определя една от основните специализации на района в националния машиностроителен комплекс. Продукцията ѝ има междурайонно и международно значение, ЧЛК "Веслец" изнася отливки за двигатели с вътрешно горене "Перкинс", а МЗ "Дунав" изнася електрокари за 45 страни.

С преспециализацията на МЗ "Техмет" във Враца в производството на малки двигатели с вътрешно горене за нуждите на автомобилната промишленост (леки автомобили ВАЗ в СССР) и на селскостопанското машиностроене (главно култиватори, произведени в МЗ "А. Иванов" в Пловдив) се слага началото на нова отраслово-териториална система. Формираща се въз основа на производството на чугунени отливки във Враца, възли и детайли в Мездра, Бяла Слатина, Кнежа и Оряхово, тя в близко бъдеще ще повиши равнището на специализация на Северозападна България в транспортното машиностроене в мащаба на страната.

За системообразуващите процеси на макрорегионално равнище особено голямо значение придобива формиращата се широка по обхват и производствен потенциал отраслово-териториална система за производство на технически комуникационни системи. Нейни структурни елементи са заводите за далекосъобщителна техника "Милин камък" и "В. Драмов" във Враца, за телефонна апаратура в Белоградчик, за телефонни елементи в Мездра и контактни елементи в Зверино. Тази отраслово-териториална система определя производствената специализация на Северозападна България в националния машиностроителен комплекс. По-нататъшното разширяване на производствената програма на СО "Информационни и комуникационни системи" дава възможност за нейното "уплътняване" за сметка на организиране на нови прогресивни производства и тяхното локализиране в Михайловград и Берковица. С това ще се задълбочат интеграционните процеси, които ще

издигнат формиращата се макрорегионална социално-икономическа система на ново, по-високо равнище.

В националната специализация на Северозападна България влиза още и водното машиностроене, което формира малка по обхват, но със сравнително голям производствен потенциал отраслово-териториална система. Нейни структурни елементи са комбинатът "Г. Димитров", МЗ "Бонония" и МЗ "Т. Петров" във Видин и МЗ "Бреговска комуна" в Брегово, които са специализирани в производството на помпи за студена и топла вода, помпени станции за напояване и за малки електроцентрали. Със своята уникална специализация те участвуват най-активно в междурайонното и международното разделение на труда. Оттук се изнасят големи количества водни помпи за СССР. По-нататъшното разширяване на производствената програма на Комбината за помпи създава възможност за организиране на производството на отделни детайли в други по-големи селища като Кула, Грамада, Ново село и др. По-нататъшното задълбочаване на производствено-технологичните връзки между структурните елементи на тази отраслово-териториална система има важно значение за икономическата интеграция на мезорегионално равнище.

Мезорегионално значение имат вътрешноотрасловите и междуетрасловите връзки, пораждани от селскостопанското машиностроене. Те се осъществяват между комбината "Дружба" за резервни възли и детайли за селскостопански машини в Брусарци. Двете предприятия участват в хоризонталната интеграция между машиностроенето и селското стопанство в Северозападна България. Отраслово-териториалната система на селскостопанското машиностроене, освен вътрешнонационално, има и международно значение. Коопериран с комбинат "Фортшрит" в гр. Бишовсферда (Германия), комбинат "Дружба" произвежда кормилната ос за зърнокомбайните.

С усъвършенствуването на продуктовата структура на машиностроенето се създават условия за задълбочаване на производствено-технологичните връзки в района. С преспециализацията на МЗ "Д. Филипов" в Берковица в производство на диамантени режещи инструменти за машиностроителната и скалнооблицовъчната промишленост, с изграждането на завода за металокерамични подложки за контактни тела за електрониката и електротехниката, а така също и за завода за оборудване и екипировка на металокерамични предприятия, се

сложи началото на ново стратегическо направление в машиностроенето в Северозападна България. Тя получава нова специализация в националния машиностроителен комплекс, като поема изпълнението на част от производствената програма на СО "Металокерамика" за осигуряване на тиловия ешелон на нашето машиностроене.

Недостигът на трудови ресурси и тенденцията към осигуряване на качествено нов икономически растеж на регионалния възпроизводствен процес налагат необходимостта от по-нататъшно разширяване на потенциала на наукоемки машиностроителни производства и повишаване на относителния дял на машиностроенето в отрасловата структура на промишлеността.

В системообразуващите процеси голяма роля играе аграрно-промишлената интеграция. Тя се задълбочава успоредно с повишаването на териториалната концентрация и специализацията на селскостопанското производство и с усложняването на системата на производствено-технологични връзки с предприятията на хранително-вкусовата промишленост. Обективен резултат от задълбочаването на този процес е формирането на различни аграрно-промишлени териториални системи. Структурата на тези системи се формира от съответните селскостопански и промишлени предприятия и функциониращите връзки между тях. На тази основа се формират три типа аграрно-промишлени териториални системи.

Първият тип са елементарни териториални системи, които се формират на базата на производството и преработката на един вид суровина в краен продукт. В района са формирани: една цвекло-захарна териториална система с център Лом; две слънчогледово-маслени, с центрове Бойчиновци и Кнежа; три плодово-зеленчуково-консервни, с центрове Видин, Бойчиновци и Лом; седем зърнено-мелнични, с центрове Дунавци, Бойчиновци, Лом Враца, Бяла Слатина, Мездра и Мизия; три животновъдно-млечни и три животновъдно-месни, с центрове Враца, Михайловград и Видин.

Вторият тип са групови териториални системи, които се изграждат в резултат на пространствено-времевата стадийност в преработването на няколко вида селскостопански суровини, всяка от която формира елементарна система. Те се изграждат въз основа на производството на зърнено-фуражни култури и страничните продукти на мелничната (трици), растително-маслената (шрот) и захарната (цвеклови рязанки) промишленост,

от една страна, и фуражната промишленост, от друга, и доставката на фуражни смеси на животновъдството. Броят на тези аграрно-промишлени териториални системи е три, с центрове Дунавци, Лом и Враца.

Третият тип е интегрираната (районната) аграрно-промишлена система. Тя се формира в резултат на взаимодействието на елементарните и груповите аграрно-промишлени системи. Функционира въз основа на единството на икономикогеографското положение, създавано от "наслагването" или "пресичането" на границите на териториални системи с различна специализация, а така също и от съвместното използване на определен вид суровина в различно специализираните системи, както и на страничните продукти от една териториална система в друга. За това допринася използването на единните трудови ресурси и на единната за района транспортна инфраструктура. Тя е много важен структурен елемент на макрорегионалната социално-икономическа система на Северозападна България.

Пред развитието на различните типове аграрно-промишлени териториални системи стоят за разрешаване редица проблеми, най-важният от които е постигането на необходимата пропорционалност между суровинната база и производствените мощности на хранително-вкусовата промишленост. Това особено се отнася за захарната, консервната, растително-маслената и фуражната промишленост, които покриват от 70 до 80% от капацитета си с местни суровини. Суровинната база на захарния завод в Лом непрекъснато се стеснява. Този факт се дължи на разширяването на суровинната база на захарния завод в Долна Митрополия в източната част на района. За задоволяване нуждите на консервните предприятия се доставят домати и от Пловдивския зеленчукопроизводствен район, което е икономически не ефективно. За удовлетворяване на потребностите на фуражната промишленост се внасят значителни количества соев шрот от чужбина. Въпреки че на територията на района има маслодобивни предприятия, поради изостаналата технология на маслоизвличането (пресов способ), получаваният експелер се доставя на комбинат "Г. Димитров" в Костинброд и се връща обратно под формата на шрот за производство на фуражни смеси.

Отстраняването на съществуващата диспропорционалност в развитието на съответните аграрно-промишлени системи е възможно чрез увеличаване гъстотата на суровинната база

(суровини на 1 km^2), като при запазване на площите се въведат по-високодобивни и с по-висок процент полезно вещество в единица суровина, което има значение за повишаване ефективността на съответните видове производства.

Особено важна роля в системообразуващите процеси на макрорегионално равнище играе високата степен на изграденост на строителния комплекс. Пропорционалното развитие на производствените мощности на промишлеността за строителни материали и на строителната индустрия е предпоставка за висока ефективност на строителното производство. Районът задоволява напълно потребностите си с цимент и азбестоциментови изделия, гипс и гипсови изделия, вар, подови плочи, облицовъчен варовик и мрамор. Той разполага със значителни количества от тези строителни материали, благодарение на което участва активно в междурайонното разделение на труда. Синхронизирано с потребностите на строителството е производството на стоманобетонни конструкции (Враца, Михайловград и Видин), на метални конструкции (Ружинци и Михайловград) и на преградни панели (Криводол). Пасивен е балансът на строително-керамичните тела. Керамичните заводи в Мездра, Михайловград и Видин задоволяват около 70% от потребностите на района. Не задоволяват напълно потребностите на района и предприятията за добив на инертни материали във Видин, Лом и Козлодуй. Това налага изграждането на допълнителни производствени мощности за ликвидиране на далечните превози на такива обемисти и икономически нетранспортабилни товари. Възможности за намаляване на дефицита на трошен чакъл предлага комбинирането на производството в рамките на подотрасъл инертни материали с това на циментовата промишленост в Бели Извор.

На мезорегионално равнище се формират три строително-икономически териториални системи, обединителни звена на които са строително-монтажните комбинати (СМК) във Враца, Михайловград и Видин. На локално равнище се създават строително-териториални системи, обединителни звена на които са СП "Благоустройство и комунално стопанство" (БКС), разположени в общинските центрове. Основен проблем пред развитието на СМК и БКС е снабдяването им с нова, по-производителна техника, имаща значение за повишаване ефективността на строителството.

Основно значение за протичането на системообразуващите

процеси на макрорегионално равнище има транспортната инфраструктура. Транспортна ос на района е жп линията Мездра — Варна — Видин с нейните отклонения Бойчиновци — Берковица, Брусарци — Лом и Видин — Кошава. По нея са възникнали най-големите предприятия, които определят икономическия профил и производствената специализация на Северозападна България в националния стопански комплекс.

Системообразуваща роля на макрорегионално равнище играят още и меридионалните пътища Лом — Михайловград — Петрохан — София и Оряхово — Враца — София, диагоналният път Мездра — Враца — Михайловград — Белоградчик — Видин и паралелният път Видин — Лом — Козлодуй — Оряхово. Изграждането в перспектива на магистралния път Лом — София като част от международната магистрала Балтийско море — Егейско море, привличайки допълнителен промишлен потенциал, ще даде нов тласък на системообразуващите процеси в района.

Системообразуващото значение на Дунавския воден път се отнася главно за периферните микрорегионални системи — Видинска, Ломска и Козлодуйска. Той обаче има значение за активното включване на Северозападна България в националното и особено в международното разделение на труда. Най-голямото значение в това отношение имат Видинското и Ломското пристанище, които обслужват Югозападна България. Особено голяма е ролята на фериботния комплекс Видин — Калафат, чрез който се осъществява голяма част от автомобилния пътнически и товарен трафик между България и Средноевропейските страни. Въвеждането на безмитна зона във Видин създава обективно благоприятни възможности за увеличаване на товарооборота на Видинското пристанище и за активизирането на връзките му с вътрешността на страната.

Транспортната инфраструктура на северозападна България се нуждае от по-нататъшно развитие и усъвършенстване с оглед пълното и ефективно задоволяване на потребностите от товарни и пътнически превози, което важи както за железопътната, така и за шосейната мрежа. Цялата североизточна част на района е лошо снабдена с жп транспорт. Теснопътната жп линия Червен бряг — Оряхово поради малката си пропускателна възможност има твърде ограничено значение за системообразуващите процеси. Проблемът за тяхното интензифициране може да се реши като се извърши техническа реконструкция

и от теснопътна тази линия се превърне в нормална. С увеличаването на превозната ѝ способност ще се постигне снижение на себестойността на жп превозите. Това ще се отрази положително върху процеса на териториалната концентрация на нови промишлени мощности в Оряхово, Кнежа и Червен бряг. Нужно е да се създаде и нова жп връзка между Дунава и югоизточната част на района. За решаване на този проблем съществуват два основни варианта: изграждане на жп линии Враца — Оряхово и Козлодуй — Мизия — Бяла Слатина — Мездра. Икономикогеографският анализ показва, че вариантът Козлодуй — Мездра е по-изгоден в сравнение с варианта Враца — Оряхово. Главните му предимства са, че по-добре отговаря на изискването за повишаване равнището на обслужване на североизточната част на района с жп превози. Той директно свързва бързо развиващите се в промишлено отношение градове Козлодуй, Мизия и Бяла Слатина с жп възел Мездра, а оттам и със София.

Положителна роля за задълбочаване на системообразуващите процеси на макрорегионално равнище ще изиграе техническата реконструкция и модернизация на шосейната мрежа и намаляването на относителния дял на третокласните и четвъртокласните пътища. Това особено важи за шосейната мрежа в пограничните части на района със СФРЮ.

Съвременната характеристика на макрорегионалната транспортно-икономическа система в Северозападна България се определя от равнището на развитие и взаимодействие между автомобилния и железопътния транспорт, значително по-малко от речния, и незначително от въздушния транспорт. При тези условия се формират Врачанската, Михайловградската и Видинската мезорегионални транспортни системи.

Във Врачанската транспортна система най-голямо значение има автомобилният, следван от железопътния и речния транспорт. Недостатъчното развитие на жп транспорта определя непрекъснатото нарастване на дела на автомобилния транспорт и увеличаване на средното превозно разстояние, което е икономически неефективно. Главно значение в нея имат Врачанският, Мездренският, Белослатинският и Козлодуйският транспортни възли.

В Михайловградската транспортна система е постигната по-голяма пропорционалност в развитието на автомобилния, железопътния и речния транспорт. В нея се формират два

големи транспортни възела — Михайловградският и Ломският. В първия доминиращо значение има автомобилният, а във втория — речният транспорт. Ломското пристанище има междурайонно значение, тъй като обслужва Югозападна България. В товарооборота му преобладават вносни товари. Разпределителни функции изпълнява Брусарският, а микрорайонни — Берковският транспортен възел.

Във Видинската транспортна система се формира Видинският транспортен възел, който е многофункционален — в него си взаимодействат всички видове транспорт (без тръбопроводния). Освен регионално, той има и национално значение, тъй като е база на СО "Международен автомобилен транспорт" и функционира фериботната връзка Видин — Калафат. Микрорайонно значение имат Белоградчишкият и Кулският транспортни възли. Основен проблем пред развитието на всички транспортни възли е снабдяването им с нова модерна товароразтоварна техника.

Системообразуващите процеси се стимулират и от развитието на непроизводствената сфера. На макрорегионално равнище те се пораждат от някои учреждения на здравеопазването като първостепенната болница във Враца. На мезорегионално равнище са големите болници в Бяла Слатина, Лом, Белоградчик и др. Макрорегионално значение имат специализираните езикови гимназии във Враца, Михайловград, Видин, Лом, Бяла Слатина и др. В целия район съществува диспропорция между потенциала на училищната мрежа и контингента на учениците.

Недостатъчно развит е научно-техническият потенциал на района, което дава отрицателно отражение върху социално-икономическото му развитие. Политиката в това отношение се простира само до изграждането на Технологичния институт към Комбината за помпи и НПП по млекопреработване във Видин. Създадени бяха и няколко Бюра за техническо развитие към Комбината за телефони в Белоградчик, Завода за електростроители в Лом и др. Съобразно с производствената специализация на растениевъдството е организиран НИИ по царевича в Кнежа, който обслужва цялата страна. Северозападна България е единственият район в страната, в който няма висше учебно заведение, което дава неблагоприятно отражение върху снабдяването на отделните отрасли със съответните специалисти.

ИНТЕГРАЛНИ СОЦИАЛНО-ИКОНОМИЧЕСКИ ТЕРИТОРИАЛНИ СИСТЕМИ

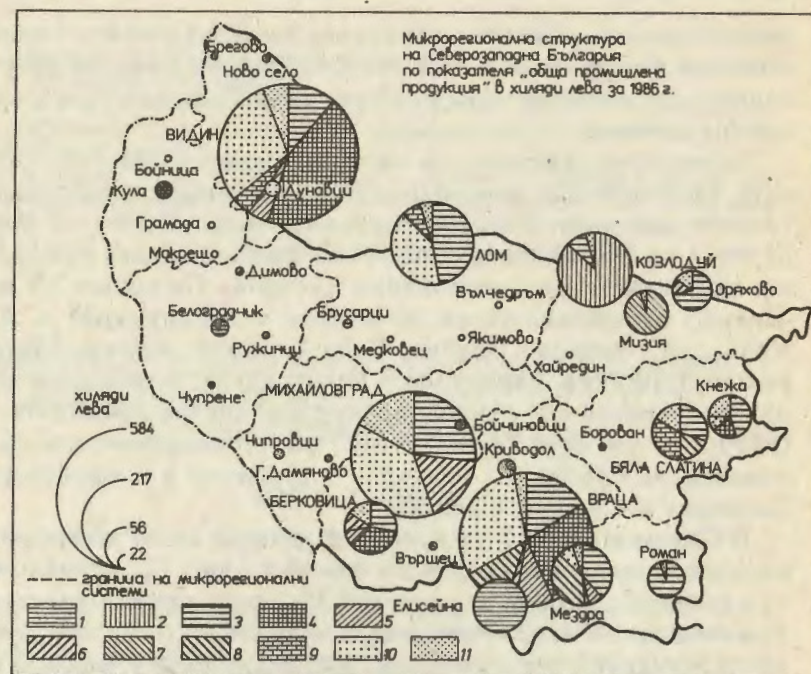
Развитието и териториалното разпределение на отраслите на производствената и непроизводствената сфера формира три мезорегионални социално-икономически териториални системи — Врачанска, Михайловградска и Видинска. Те са резултат от планомерното управление на социално-икономическите процеси в рамките на бившите административно-стопански окръзи. Различават се по отраслов състав и степен на интегрираност на отделните им части с интеграционните центрове Враца, Михайловград и Видин.

Врачанската мезорегионална система е на първо място по промишлен потенциал и по степен на формираност. В нея функционират 61,2% от основните промишлено-производствени фондове, ангажирани са 45,9% от заетите и се произвеждат 44,7% от промишлената продукция на района (1986 г.) Тя се характеризира с най-високото равнище на индустриализация, с най-богата и разгърната отраслова структура на промишлеността. Изгражда се от фондоемки отрасли, носители на научно-технически прогрес — електроенергетика, цветна металургия, машиностроене и химическа промишленост, на които се падат 57,4% от общата промишлена продукция. Високо равнище на развитие е достигнала хранително-вкусовата промишленост (17,2%) и леката промишленост (13,4%). Предприятията на леката промишленост са дисперсно разположени и връзките, които пораждат, имат не толкова вътрешнорайонно, колкото междурайонно значение. Главният проблем, който стои пред бъдещото развитие на Врачанската мезорегионална система, е задълбочаването на отрасловото и териториалното разделение на труда и обогатяването на продуктовата структура на промишлеността, организиране на нови машиностроителни производства, цялостно интегриране на териториално-структурните ѝ звена с цел повишаване ефективността на тяхното функциониране.

Михайловградската мезорегионална система се намира на второ място по икономически потенциал, но на трето място по равнище на интегрираност на териториално-структурните ѝ елементи. На нея се падат 18,1% от основните промишлено-производствени фондове, 28,5% от заетите и 30,4% от общата промишлена продукция на района. Тази система се изгражда

главно от материалоемки и трудоемки промишлени отрасли. Икономическият ѝ облик се определя от машиностроенето, хранително-вкусовата, дърводобивната и дървообработващата промишленост, които произвеждат 72,8% от общата промишлена продукция. Въпреки че машиностроенето е основен структуроопределящ отрасъл, неговото участие в системообразуващия процес е твърде ограничено. Главната причина за това е конгломератният характер на организираниите тук машиностроителни производства. Значение на спойката на тази система има само селскостопанското машиностроене в Михайловград и Брусарци. По-голяма част от машиностроителните предприятия, в т.ч. и на електронното и инструменталното производство в Михайловград, се характеризират с ниско техническо равнище, което дава неблагоприятно отражение върху производителността на труда и ефективността на цялото машиностроене. Пред бъдещото развитие на тази система стои твърде трудният за решаване проблем за усъвършенстване на производствената специализация на машиностроенето и постигане на оптимални пропорции между отделните предприятия на базата на производственото коопериране.

Видинската мезорегионална система е на трето място по икономически потенциал, но на второ място по степен на изграденост. Тук функционират 20,7% от основните промишлено-производствени фондове, ангажирани са 25,6% от заетите и се произвеждат 24,9% от общата промишлена продукция на района. Застъпени са предимно трудоемки промишлени производства, което е твърде неблагоприятно, като се има предвид, че тази система има отрицателна динамика на трудовите ресурси. Изграден е сравнително беден по отраслов състав промишлен комплекс. Доминиращо положение има химическата (40,0%), хранително-вкусовата и машиностроителната промишленост, които произвеждат 84% от общата промишлена продукция на системата. Комбинатната форма на организация на промишлените производства има съществено значение за интеграцията на териториално-структурните звена на системата. Това се отнася преди всичко за Комбината за телефони в Белоградчик, чиито филиали в Грамада, Орешец и Долни Лом се развиват с тенденция да прераснат в самостоятелни заводи. Аналогична роля играе и Комбинатът за водни помпи във Видин, който създава възможност за организиране на производството на съответни детайли в някои от по-големите селища



Фиг. 1. Микрорегионална структура на Северозападна България

1 – металургия; 2 – производство на електроенергия; 3 – машиностроене; 4 – химическа промишленост; 5 – промишленост за строителни материали; 6 – дърводобивна и дървообработваща промишленост; 7 – целулозно-хартиена промишленост; 8 – текстилна промишленост; 9 – шивашка промишленост; 10 – хранително-вкусов промишленост; 11 – останалите отрасли на промишлеността

Fig. 1. Microregional structure of North-Western Bulgaria

1 – metallurgy; 2 – electricity generation; 3 – engineering; 4 – chemical industry; 5 – production of building materials; 6 – timber producing and wood processing; 7 – cellulose and paper industry; 8 – textile industry; 9 – sewing industry; 10 – food industry; 11 – others

в системата. Определено значение има и шивашката промишленост. Увеличавайки производствената си програма комбинат "Вида" във Видин създаде филиали в Кула, Брегово и Арчар. Фабрика "Ведерник" в Белоградчик също създаде разклонена мрежа от филиали в селата Ружинци, Чупрене, Стакевци и Репляна.

Изграждането в бъдеще на малки машиностроителни предприятия с високопроизводителна техника в общинските цент-

рове Ново село, Брегово, Бойница, Кула и Грамада е първостепенна задача, която има значение за решаване на назрели социални и икономически проблеми във Видинската мезорегионална система.

Характерна особеност за мезорегионалните системи е високата териториална концентрация на промишлен потенциал в техните центрове. Така на Видин се падат 87,9%, на Враца 67,3% и на Михайловград 62,5% от промишлената продукция на съответните мезорегионални системи. По-малко от една четвърт от промишления потенциал е локализиран в Лом, Козлодуй, Оряхово, Мизия, Бяла Слатина, Кнежа, Мездра, Роман, Елисейна, Берковица и Белоградчик. Близко една трета от територията на района по протежение на границата със СФРЮ е все още "бяло петно" за промишлеността. Това показва, че проблемът център — периферия в Северозападна България все още не е решен.

В Северозападна България се формират десет микрорегионални социално-икономически системи (фиг. 1), намиращи се на различно равнище на развитие. Измежду тях най-развити са Врачанската, Михайловградската и Видинската, средно развити са Ломската, Мездренската, Козлодуйската и Белослатинската и най-малко развити са Берковската, Белоградчишката и Кулската. Пред микрорегионалните системи от втора и трета група главен проблем е повишаване равнището на индустриализация и насищането им с нови промишлени производства, подчинени на общата специализация на района.

Системо-структурният анализа на развитието и териториалното разположение на производителните сили показва, че Северозападна България се намира в начален стадий на формиране като макрорегионална социално-икономическа система.

ЛИТЕРАТУРА

- Деведжиев, М. Модулно развитие на железопътната мрежа в НРБ. С. Изд. СО БДЖ, 1988.
- Демерджиев З., З. Нинов. Икономогеографски проблеми на териториалната организация на продоволствения комплекс на Северозападния социално-икономически район. — Изв. на БГД, т. XXV (XXXV), 1987 (под печат).

- Михайлов, М. Особенности и тенденции в развитии на железопутный транспорт в Северозападном икономическом районе. — Изв. на БГД, т. XXIV (XXXIV), 1986.
- Пенков, И., М. Михайлов. Северозападен район — В: Физикогеографско и социално-икономическо райониране на НР България. С., БАН, 1989 (под печат).
- Шарыгин, М. Д., А. М. Свисткова. Методика комплексного экономо-географического исследования территориальных социально-экономических систем. Пермь, Изд. Пермского университета, 1978.
- Bertalanfy L. von. General System Theory. London, 1960.

ECONOMIC GEOGRAPHICAL PROBLEMS OF THE SOCIO-ECONOMIC TERRITORIAL SYSTEMS IN NORTH-WESTERN BULGARIA

Radka Naidenova

Summary

North-Western Bulgaria is hierarchically formed as a macroregional system (i.e. socio-economic region), consisting of 3 mezo-regional and 9 micro-regional subsystems. On all regional levels the system-forming processes are promoted by production and non-production sphere. Engineering plays the most important role in consolidating the integrational links on makroregional level, especially the manufacture of electric trucks, long-distance communication system, water pumps, spare parts, as well as repairing of farming machinery. The agro-industrial integration has resulted in 3 types of agroindustrial systems: sectorial, intersectorial and regional. Systemforming functions performs also the construction complex, which includes the production of building materials and the building industry, proportionately developed. Transport infrastructure (the railway and road network and the Danube river transport) is crucial for the current system-forming processes.

Techno-scientific potential of North-Western Bulgaria is still inadequate. This is the only region without any institute of higher education.

The mezo-regional socio-economic territorial systems (those of Vratsa, Mikailovgrad and Vidin) differ from one another in terms of their sectorial structure and degree of gravitation to the respective integrational centres. Each of them has specific economic and social problems caused by depopulation and the steady decrease of labour resources.