

ГЕОГРАФИЯ НА ТРАНСПОРТА И СЪОБЩЕНИЯТА В БЪЛГАРИЯ

I. Същност, значение и особености на транспорта.

Транспортът се отнася към третичния стопански сектор /обслужващ/ и по-точно към т. н. “производствени услуги”. Продукцията му е превоз на стоки и хора.

Отрасълът се характеризира със следните особености:

особен характер на производствената дейност – не се произвеждат стоки, а услуги, без които е невъзможен общественият живот днес;

енергоемък, тъй като ползва големи количества течни горива и електроенергия;

трудоемък, в него са заети значителен брой квалифицирани работници - летци, моряци, локомотивни машинисти, техници и др.;

наукоемък, нуждае се от непрекъснато усъвършенстване на транспортната мрежа и средства, всички най-нови научни открития се внедряват в него;

сред най-капиталоемките отрасли на ИС;

въпреки значителното технологично развитие, е основен замърсител на природната среда;

състоянието му отразява стопанското състояние на страната.

Мястото и значението на транспорта се определят от дела му в заетите в НС, БВП, чуждестранните инвестиции и редица други показатели.

През последните 10 години заетите в транспорта намаляват незначително. Това е доказателство за стопанското му значение. В края на 1999г. в него са заети 186000д., над 50% от които са в частния сектор.

Заети в транспорта

1985г. 1990г. 1991г. 1998г.

общо /хил.д./ 244,4 228,7 199,7 186,1 50,4% ч.с-р

железопътен /%/ 30,4 30,5 32,6 28,2 -

автомобилен /%/ 57,1 51,4 48,4 53,6 -

речен /%/ 0,7 0,8 0,9 0,8 -

морски /%/ 2,7 3,3 3,7 2,9 -

пристанищни

работници /%/ 3,4 3,0 3,1 3,2 -

въздушен /%/ 2,9 4,1 4,3 4,2 -

обсл.дейности /%/ 2,8 6,8 7,2 7,1

През последните години в транспорта са заети над 6% от всички заети в НС.

Мястото на транспорта се определя и от дела му в БВП, НД и БДС на страната. Отрасълът произвежда 4,8% от БВП, 5,3% от БДС и 4,0% от БДС в частния сектор. През 1999г. в отрасъла са използвани около 18% от всички суми за придобиване на дълготрайни активи в България и около 12% от преките чуждестранни инвестиции, което също е показателно за значението и мястото му в НС.

II. Фактори и условия за развитие.

Развитието на транспорта е повлияно от множество фактори, които могат да бъдат групирани в 2 групи: **природни и обществено-икономически**. Самостоятелно въздействащ фактор е

географското положение на България.

През територията ѝ преминават и се пресичат 5 от 10-те транспортни коридори в Централна и Югоизточна Европа, определени на Паневропейските транспортни конференции през 1994г. в Крит и през 1997г. в Хелзинки. Това са транспортните коридори: №8 /пристанището Дуръс в Албания - Македония – София - Бургас или Варна – Грузия - Централна Азия -Китай/; №4 /Солун – София – Видин - Будапеща/; №9 /Александруполис – Русе - Скандинавски п-ов/; №10 /Западна Европа - Азия/; №7 /по поречието на р. Дунав/.

1. Природни фактори. Към тях се отнасят всички природни компоненти, които въздействат върху развитието на транспорта. Тези фактори влияят благоприятно върху отрасъла.

Върху развитието на транспортната инфраструктура в България силно влияние оказва **релефът**.

Преобладаването на равнинен и нископланински релеф / около 75% от територията на страната / е предпоставка за изграждането на сравнително гъста шосейна и ж.п.мрежа. Същевременно Стара планина, Западни Родопи, Пирин и Рила са естествени пречки за транспортните връзки между Южна и Северна България. Тези планини затрудняват и изграждането на транспортната инфраструктура. Пример за това е строителството на автомагистралите "Хемус" и "Тракия".

Климатът оказва силно влияние върху развитието на въздушния, водния и автотранспорта.

Водите влияят върху транспорта чрез използването им като пътни артерии. С най-голямо значение са Черно море и река Дунав. В отделни отсечки са плавателни и реките Ропотамо, Камчия, Велека.

Косвено влияние върху развитието на транспорта оказва наличието на **полезни изкопаеми**.

2. Обществено-икономически фактори. От тази група с по-голямо значение са: териториалното разположение на производствените мощности, работната сила, основните градски центрове и развитието на селищната мрежа, външотърговските връзки, демографската ситуация в страната и др.

Значително влияние върху отрасъла оказва и **държавната политика в областта на транспорта**.

От нея в голяма степен зависят производството и доставката на транспортни средства, строителството на транспортни съоръжения и осигуряването на инвестиции за него, международните договорености за трансгранични транспортни проекти и др.

Все повече се засилва влиянието на **екологичния фактор** върху развитието на отрасъла. Транспортът е основен замърсител на атмосферния въздух. Годишно само

автотранспортът изхвърля в атмосферата около 95000т азотен окис, 220000т олово, около 155000т въглеродород и редица други опасни за здравето на хората вещества.

III. Развитие на транспорта.

Турското владичество оказва негативно въздействие върху стопанското, културното и демографското развитие на България. Това се отразява и върху транспорта. В края на XVIIIв., с развитието на занаятите и чифликчийството, се развива и транспортът. Преди Освобождението са построени първите ж.п. линии: Русе-Каспичан-Варна /1866г./; Любимец-Марица-Белово /1873г./ с отклонение от Марица за Нова Загора.

От Освобождението до края на Втората световна война се полагат основите на сегашната транспортна мрежа. По силата на Берлинския договор от 1878г. България е задължена да продължи ж.п. линията от Белово до София и Цариброд. От началото на XXв. започва строителството на ж.п. линии, свързващи столицата с Варна

и Бургас. През същия период се развиват речният и морският транспорт, а от 1902г. - и автотранспортът.

След Втората световна война в развитието на отрасъла са постигнати значителни успехи. През този период са построени участъци от автомагистралния пръстен на страната, подобрена е пътната настилка. През същия период около 66% от ж.п. линиите са електрифицирани, а 957км са удвоени.

За 45 години България се превръща в морска държава с тонаж на флота над 1 млн.т. Бързо се развива и въздушният транспорт.

Преди 1989г. са развити нови видове транспорт, като: тръбопроводен, въздушен, градски и др.

Промените в транспорта след 1989г. се свеждат до следното:

1/. бързо разширяване на частния сектор;

2/. спад на заетостта в обществения сектор, поради реструктурирането му;

3/. внос на транспортни средства от чужбина;

4/. изоставане в работите за подобряване на транспортната инфраструктура, поради липсата на средства;

5/. реструктуриране на отрасъла.

IV. Видове транспорт /Отраслова структура на транспорта/

Транспортните отрасли се класифицират според вида на товарите, вида на транспортните средства, средата, предназначението на транспортната услуга и др.

Според средата на превозите транспортът се разделя на: сухоземен /автомобилен, ж.п. транспорт, тръбопроводен/, воден /морски и речен/ и въздушен.

Според вида на товарите той се дели на пътнически и товарен.

Според териториалната ограниченост на превозите се разграничават комунален, междуселищен, международен и др.

Според предназначението на услугите транспортът се разделя на: фирмен, военен, транспорт за общо ползване и т. н.

Според вида на транспортните средства отрасълът се разделя на: автомобилен, железопътен, тръбопроводен, въжен и др.

За сравнимост на извършената работа се използват обобщаващите показатели **т/км** и **пътнико/км**.

Железопътен транспорт.

Той е водещ в транспортната система на България. По извършена работа при превоз на товари (8,1%) отстъпва единствено на морския транспорт, а по превозени пътници (27%) – само на автотранспорта. Предпочитан е при превози на обемни товари на по-големи разстояния, както и на пътници на средни разстояния.

Върху развитието му оказват влияние множество фактори. Природните условия в страната не възпрепятстват развитието му, въпреки пресечения релеф в Стара планина, Рила, Пирин и Западни Родопи. Ж.п. транспортът се повлиява най-силно от общественно-икономическите фактори /стопанското развитие на страната, международните връзки, политическите условия на Балканите и др/.

Началото на ж.п. транспорта в България се полага с построяването на ж.п. линията Русе –Каспичан - Варна през 1866г. Тя има дължина 223 км. Втората ж.п. линия, построена в страната, е Истанбул – Свиленград –Пловдив – Саранбей /1872-1874г./, с отклонение от Търново Сеймен /Симеоновград/ за Нова Загора - Ямбол. Тя има дължина 309км.

През 1888г. е пусната в експлоатация линията Вакарел – София - Цариброд, с която се осъществява връзката между Истанбул и Виена. През 1899г. е построена линията

София - Горна Оряховица - Варна, която свързва Западна и Източна България. До края на 1939г. общата дължина на ж.п. линиите в страната достига 4426км.

Преди Втората световна война са построени и 215км теснолинейни ж.п. линии.

След войната се изграждат предимно линии, които са трудни в техническо отношение. Такива са: Перник - Волуяк; Ловеч - Троян; Лясковец - Златарица; Карлово – Сопот - Клисурска с тунела “Козница” /5801м/; Червен бряг - Златна Панега; Златарица - Елена; Самуил - Силистра; Дупница - Бобов дол; Симитли - Кулата; Ген.Тодоров - Петрич; Вакарел - Габра; Алдомировци - Болшевик; Банско - Добринище и др. През същия период са демонтирани 215км теснолинейни пътища /Кочериново - Рилски манастир; Каспичан – Каолиново - Тодор Икономово/. През 50-те години в България е въведена дизеловата локомотивна тяга, а от 1962г. - и електрическата по линията София - Пловдив. До 1985г. е завършено електрифицирането на основните ж.п. линии по пръстена София –Плевен - Горна Оряховица – Шумен – Карнобат – Ямбол - Стара Загора – Пловдив - София. Днес с електрическа тяга се превозват 87,94% от товарите.

България разполага с 6470км ж.п. линии, от които 4290км са текущ път. Електрифицирани са 63,1% от линейните пътища, а удвоените линии са около 1000км или около 24% от линейните пътища. Гъстотата на ж.п. мрежата е 39км/1000км².

През последните години в ж.п. транспорта се извършват структурни промени с цел повишаване на ефективността и конкурентоспособността на превозите.

Териториалната организация на промишленото и земеделско производство в страната определя и основните направления на ж.п. превозите :

1/. София – Плевен - Горна Оряховица – Шумен – Девня -Варна. Трасето на тази линия е построено през периода 1899-1901г. По нея се превозват пътници и разнообразни товари /горива, метали, машини, земеделска продукция и др/. По-важните ѝ разклонения са:

А/. Мездра - Видин /с отклонения от Бойчиновци за Берковица и от Брусарци за Лом/;

Б/. Червен бряг - Оряхово /теснолинейка с 760мм междуосие/ и Червен бряг - Златна Панега;

В/. Ясен - Черквица /Никополско/;

Г/. Левски - Свищов /с отклонение от гара Ореш за Белене/;

Д/. Левски - Троян /предвижда се свързване с линията София-Бургас/;

Е/. Горна Оряховица – Елена;

Ж/. Хан Крум – Преслав;

З/. Шумен – Комунари – Карнобат;

И/. Разделна – Добрич - Ген.Тошево - Меджидия /Румъния/;

Й/. Синдел – Карнобат;

К/. Юнак - Старо Оряхово.

2/. Калотина – Драгоман – София – Пловдив - Свиленград. Това е част от трасето на

“Ориент Експрес”. Основните ѝ разклонения са:

А/. Волюяк – Перник;

Б/. Септември – Варвара – Велинград – Банско - Добринище /теснолинейка/;

В/. Стамболийски – Пещера;

Г/. Пловдив – Панагюрище;

Д/. Пловдив – Карлово – Хисаря;

Е/. Крумово – Асеновград;

Ж/. Марица /Симеоновград/ - Нова Загора.

З/. София-Благоевград-Кулата. Тази линия свързва България с Гърция и е част от трасето на коридор №4. Основните ѝ разклонения са:

А/. Радомир – Кюстендил - Гюешево. С очакваното ѝ продължение към Скопие тя ще увеличи значението си за страната и Балканите;

Б/. Дупница - Бобов дол;

В/. Ген.Тодоров – Петрич;

4/. София – Пловдив - Стара Загора – Ямбол - Бургас. Тази линия свързва столицата с Горно-Тракийската низина и Южното Черноморие. Основните ѝ разклонения са:

А/. Ямбол – Елхово;

Б/. Нова Загора - Марица /Симеоновград/;

В/. Стара Загора –Тулово;

Г/. Михайлово – Димитровград;

Д/. Карнобат – Комунари – Синдел – Разделна – Варна /Добрич/.

5/. София – Карлово - Бургас. Тази ж.п.линия е пряка връзка с Черноморието и се нарича още Задбалканска. Тя се свързва при Зимница /община Стралджа/ с линията през Пловдив.

6/. Русе - Горна Оряховица - Стара Загора – Димитровград – Кърджали - Подкова. Това е важна връзка между Северна и Южна България. При новите политически условия е възможно продължаването ѝ до Комотини /Гърция/. Линията се пресича със “Задбалканската” при Дъбово и Тулово, а от нея се отделят:

А/. Горна Оряховица – Елена;

Б/. Върбаново – Габрово;

7/. Русе – Самуил – Каспичан - Варна. Свързва два от големите градове на България. По нея се транспортират индустриални и селскостопански стоки, но има ограничено значение за пътническите превози.

Въз основа на оборота на товари и пътници, като основни ж.п. центрове в страната могат да се посочат София, Пловдив, Горна Оряховица, Бургас, Варна, Русе и Стара Загора.

През последните 10 години пред развитието на ж.п. транспорта стоят за разрешаване множество проблеми, но основните от тях са:

А/. Необходимост от подобряване на техническото състояние на релсовия път и подвижния състав.

Б/. Повишаване на квалификацията и трудовата дисциплина на персонала.

В/. Строителство на нови ж.п. линии през Стара планина и Родопите.

Подобни на ж.п. транспорта по използваните превозни средства и транспортната инфраструктура са трамвайният транспорт и метрото. Те са елемент от градския транспорт.

Трамвайният транспорт се развива от началото на ХХв. в столицата. Общата дължина на трамвайните линии е 159км, по които се движат 366 трамвайни мотриси.

През 1998г. в столицата започва експлоатацията и на първата отсечка от **метрото**

между ж.к. "Люлин" и центъра на София. По план метрото трябва през центъра на града да свърже кварталите "Младост", "Люлин" и "Княжево".

2. Автомобилен транспорт.

През последните години той отстъпва водещото си място при превозите на товари, но запазва лидерството си при превоза на пътници. През 1998г. той превозва около 22% от товарите и 65,2% от пътниците. По обем на работата отстъпва на морския и ж.п. транспорта при товарните превози, но е водещ при пътническите превози.

Развитието му е свързано с редица негови качества: бързина на превозите, маневреност, относително ниска себестойност на превозите, по-големи възможности за бърза и сравнително евтина модернизация и др. Автотранспортът е допълващ за превозите на ж.п., въздушния и водния транспорт. Той се използва за превоз на товари и пътници на къси и средни разстояния.

Основата на шосейната мрежа в България е положена още с прокарването на трасетата на коларските пътища по времето на римляните ("VIA MILITARIS"). През първата половина на ХХв. пътищата са в лошо състояние, поради бавната автомобилизация на страната. Те са с нетрайна настилка, с малка ширина и големи наклони. От началото на ХХв. започва разширяването на пътната мрежа, като от 3370км през 1900г. общата дължина на пътищата през 1939г. достига 19544км, от които само 409км са павирани, 82км са с бетоново покритие, а 9 км са асфалтирани.

Разширяването на шосейната мрежа през този период се дължи на увеличаването на автомобилния парк. Първият автомобил в България е внесен през 1902г., а от 1910г. армията е снабдена с товарни автомобили. През 1939г. автопаркът на страната включва 2503 леки, 2415 товарни автомобили и 780 автобуса. През 1940г. е приет "Закон за автомобилните съобщения", с който се разширява ролята на българската държава в организацията и управлението на автотранспорта. По същото време се създава и "Съюз за обществен товарен превоз" с централа в София и клонове в провинцията. През 1941г. е открита първата автобусна линия.

През периода 1944-1990г. значително е разширена мрежата от автомобилни пътища, а

тяхното качество е подобро. Започва и строителството на автомагистрален пръстен, свързващ столицата с Черноморието. Това строителство продължава и днес. В края на 1999г. дължината на автомобилните пътища достига 37300км, от които 300км са автомагистрали. Все още над 2/3 от пътищата са от IVклас, което отразява лошото им състояние.

Основните пътни магистрали в България оказват силно въздействие върху международните връзки на страната. С най-голямо значение са:

А/. Калотина – София – Пловдив – Свиленград, част от международния път “Северозапад - Югоизток” /от Виена за Истанбул и Близкия Изток/;

Б/. Гюешево – Кюстендил – София – Ботевград - В.Търново – Шумен – Варна;

В/. София – Карлово – Сливен – Бургас;

Г/. Русе - В.Търново – Габрово – Казанлък - Стара Загора – Хасково – Кърджали, част от трасето на международния път “Север - Юг”;

Д/. Видин – София – Благоевград – Кулата, част от международния транспортен коридор №4;

Е/. София – Плевен – Бяла – Русе;

Ж/. Мангалия /Румъния/ - Варна – Бургас - Малко Търново – Истанбул.

Успоредно с разширяването на пътната мрежа значително е разширен и обновен автомобилният парк на страната. Сега в България има около 1,8 млн. автомобили, като

по-голямата част от тях са над 5 годишна възраст.

Автомобилният транспорт поддържа 2516 междуселищни линии. Той е основа на градския транспорт в 147 селища. Автотранспортът участва в развитието на смесени транспортни системи като **контрейлерната** /автомобилен и ж. п. транспорт/, която с успех се използва в Швейцария, Германия, Австрия и др. страни.

Близък до автомобилния транспорт по вида на превозните средства е **тролейбусният транспорт**. Той използва за двигателна сила електроенергия, поради което е безшумен и не замърсява природната среда. Развит е в 16 български градове /София, Враца, Плевен, В. Търново, Габрово, Шумен, Варна, Добрич, Русе, Перник, Благоевград, Пловдив, Стара Загора, Сливен, Казанлък и Бургас/. Общата дължина на тролейбусните линии е 728км, а броят на тролейбусите е 777 в края на 1999г.

Тръбопроводен транспорт.

Сравнително нов е /от 1965г./. В края на 60-те години е построен нефтопровод от пристанище "Дружба" до "Нефтохим" в Бургас.

През 70-те години е завършен северният участък от газопреносната мрежа, а през 1981г. - и южният.

От 1979г. функционира етиленопровод от Бургас до Девня и продуктопроводи от гара Мирново до Девня и от Бургас до София.

Тръбопроводният транспорт има редица предимства пред останалите видове транспорт. Той е сравнително евтин, относително сигурен и с малки загуби при превозите, независим от природните условия, не отнема плодородни площи. Основните му недостатъци са опасностите, които крие от аварии и замърсяване на почвите в дълбочина.

През 1999г. с него са транспортирани 6,5 млн.т товари /главно нефт/.

4. Морски транспорт.

Този вид транспорт има важно място в транспортния комплекс на страната. Използва се основно при превоз на обемни товари на дълги разстояния. Това го прави относително евтин, основната му слабост е ниската скорост.

Неговото развитие в България се свързва с географското ѝ положение и излиза на Черно море. През 1892г. във Варна е създадено “Българско търговско параходно дружество”. До Втората световна война българският морски флот разполага само с 13 кораба с общ тонаж 30000т. По време на войната почти целият е потопен. След войната е създадено съветско-българското дружество “Корабсо”, имащо за цел ремонт и строителство на морски съдове. През 1948г. българският морски флот е с тонаж 15000т, а през 1962г. -100000т.

След 1990г. в морския транспорт настъпват значителни изменения. В края на 1999г. България разполага с 107 товарни и 3 пътнически кораба, които имат обща водоизместимост 1,859 млн.бр.рег.т.

През последните 10 години морският транспорт запазва водещото си място в товарните превози (около 27%).

Развитието му през последните 20 години се свързва с фериботните връзки Варна - Иличовск, Варна – Потти /Грузия/ и др. България участва и в интернационалното предприятие “Интерлихтер” със седалище в Будапеща, което извършва комбинирани превози “река – море - река”.

Основните проблеми пред морския транспорт са остарялата техника; замърсяването на водите в големите пристанища; липсата на достатъчно товари и др.

5. Речен транспорт.

Развит е по река Дунав, но за туристически и други цели се ползва и по реките Камчия, Ропотамо и Велека. До началото на XIXв. този вид транспорт се използва и по река Марица.

През 1935г. е създадено параходното дружество “Българско крайбрежно плаване” в Русе, а през 1940г. то е преименувано в “Българско речно плаване”. Създаването му е във връзка с откриването на свободното корабоплаване по Дунав през 1934г.

В края на Втората световна война България разполагала с речни кораби с общ тонаж 17600т. Днес тя има 215 речни кораби с общ тонаж 319500т и 8 пътнически кораба с 1377 места.

Развитието на речния транспорт се свързва с редица други форми на превози по река. От 1950г. е пуснат в експлоатация фериботният комплекс “Видин - Калафат”, а от 1994г. - “Оряхово - Бекет”. Фериботна връзка функционира и между Русе и Джурджу /за превоз на тежки автомобили/, както и между Силистра и Калараш.

С откриването на плавателния канал “Рейн – Майн - Дунав” през 1992г. значението на река Дунав за България нараства, защото страната има възможност за директна връзка по вода със страните от Западна и Северна Европа. Пред развитието на българския речен транспорт стоят за решаване проблеми, които са сходни с тези на морския транспорт - приватизиране на съдовете, подмяна на техниката, строителство на нови пристанищни съоръжения, опазване на водите и др.

6. Въздушен транспорт.

Той е сравнително нов за България. За негова рождена дата се счита 20.V.1947г., когато е открита първата въздушна линия /София - Бургас/. Въздушният транспорт се

използва основно за превоз на пътници и бързо развалящи се продукти на дълги разстояния. Той е най-скъпият транспорт, защото поддържането и експлоатацията на техниката изискват големи капиталовложения и непрекъснато осъвременяване.

С откриването на първите вътрешни и външни /София – Будапеща/ линии се създават предпоставки за бързото му развитие. През 1948г. е създадено българо-съветското авиационно дружество “ТАБСО”, което през 1954г. е преименувано и преобразувано в “БАЛКАН”. Днес, наред с авиокомпания “БАЛКАН” съществуват и редица други превозвачи, като: “Еър ВИА”, “Хемус Еър” и др. Те поддържат вътрешните линии София - Бургас и София - Варна с обща дължина 1800км. Външните линии на “БАЛКАН” до края на 1999г. са 152700км.

В България функционират 13 граждански летищни комплекси /София, Пловдив, Варна, Бургас, Русе, Горна Оряховица, Търговище, Силистра, Видин, Плевен, Хасково, Стара Загора и Ямбол/. С най-голямо значение са аерогарите в София, Пловдив, Варна и Бургас. Останалите аерогари се използват епизодично.

През последните 10 години драстично е съкратена и специализираната авиация /санитарна, селскостопанска и др./, поради липсата на средства за нейната експлоатация.

Основните проблеми пред въздушния транспорт са необходимостта от модернизация на летищните комплекси, подмяна на остарялата летателна техника и наземни съоръжения, поддържане на висока квалификация и трудова дисциплина, опазването на природната среда и др.

7. Въжен транспорт.

Този вид транспорт може да бъде отнесен както към въздушния, така и към сухоземния транспорт. Той е развит в страната отдавна във връзка с въгледобива и рудодобива. През последните 30 години се развива основно за нуждите на туризма в планинските курорти Боровец, Пампорово, Витоша, Банско. Въжени линии функционират и по Черноморското крайбрежие - “Златни пясъци” и др.

IV. Териториална структура на транспорта.

Под въздействието на географското положение на България, регионалните различия в стопанските и демографските ресурси, изградеността на транспортната инфраструктура, нивото на координация и връзки между отделните видове транспорт и редица други фактори, в страната са формирани 4 транспортни района с изявена специализация:

1. Черноморски. В него водещ е морският воден транспорт, но са развити и въздушният, автомобилният и тръбопроводен транспорт. Основни транспортни центрове са Варна и Бургас.

2. Придунавски. В него водещ е речният воден транспорт, но са развити още железопътният и автомобилният. Въздушният транспорт през последните години е застъпен епизодично. Основните транспортни центрове са Русе, Видин, Силистра и Лом.

3. Софийски. В района са развити въздушният, автомобилният и ж.п. транспортът, поради ролята и мястото на София в НС и в ТАД.

4. Пловдивски. В района са развити главно ж. п., автомобилен и въздушен транспорт. Основен транспортен център е Пловдив.

Извън посочените райони и центрове, като транспортни възли могат да се посочат Плевен, Мездра, Каспичан, Карнобат и др. Важна роля в транспортната мрежа имат и някои транспортни средища като Кулата, Капитан Андреево, Петрич и др.

V. Съобщения.

Съобщенията имат важно значение за нормалното функциониране на обществения живот. Тяхната “продукция” е предаването на информация, без която е немислим животът на хората, функционирането на стопанството и поддържането на отбранителната способност на страната.

Началото на съобщенията в България се поставя през XIXв. с развитието на пощенските услуги. През 70-те години на XIXв. в страната са функционирали 41 пощенски станции.

След Освобождението съобщенията се развиват успоредно с развитието на транспорта, но преди Втората световна война около 70% от населението не е осигурено със съобщителни връзки. През 1939г. в страната е имало само 800 ПТТ станции. Днес функционират 3081 ПТТ станции и 336 агентства, обслужващи всичките 5340 селища.

През последните 50 години бързо развитие получават телефонните услуги. В края на 1999г. има 3417100 телефонни поста, 5854 телексни поста, 6857 телеграфни връзки и др.

През последните 10 години в България бързо навлизат новите технологии в телекомуникациите чрез използването на оптични кабели, цифрови АТЦ и др. Развиват се и мрежите на безжичните телефони и др.

След 1990г. се появяват и редица нови системи за предаване на информация: БУЛПАК, ИНТЕРНЕТ, и т. н. Системата “Булпак” свързва чрез оптичен кабел основните градски центрове в страната /София – Пловдив – Варна - Бургас/ и дава възможност за превръщането на цифровата информация в аналогова и обратно. Тази система е отворена към Интернет /световна мрежа, създадена в края на 60-те години първоначално за нуждите на армията в САЩ/ и други подобни системи.

От 1959г. датира появата на телевизията в България. Днес в страната са изградени 39 телевизионни предаватели и 1208 ретранслатори, чрез които с телевизионен сигнал се покриват около 92% от територията. От края на 1999г. започва излъчването на сателитна програма на БНТ. От началото на 90-те години бързо се разви мрежата от частни телевизионни програми, както и кабелната телевизия. Общият брой на телевизионните абонати в България е около 1,5 млн.

Развитието на радиото като източник и преносител на информация в България датира значително по-рано от телевизията. Сега в страната са изградени 140 радиопредаватели, покриващи цялата територия на страната. Радиофицирани са 2658 селища, разполагащи с местни мрежи, обхващащи 1,330 млн. абонати. Наред с предаванията на националното радио, в България се излъчват и предавания на над 20 частни радиостанции /Дарик, Тангра, Витоша, FM+ и др./, с което националният ефир се обогатява значително. Свободно се приемат и разпространяват предавания на чужди радиостанции, като VOA, Дойче веле, Франс ентер и др. Във всички по-големи градове на страната предават и по 1-2 местни частни радиостанции, което допринася за обогатяването на информацията на регионално ниво.

Развитието на съобщенията в България е свързано и с участието на страната в редица международни организации. Такъв е случаят с морската съобщителна мрежа "ИНМОРСАТ", обслужваща около 90% от световния трафик по море.

В края на 1999г. броят на заетите в съобщенията достига 46271д. /4,9% са заети в частния сектор/, при 43000д. в началото на 90-те години. Успоредно с нарастването на заетостта се отбелязва и бързо нарастване на средната работна заплата в отрасъла, която е 2 пъти над средната за образованието. Тези промени за работещите в отрасъла обаче не са свързани с видимо подобряване на дейността на пощенските, телефонните и телеграфни служби, което се дължи главно на техния монополизъм и забавената им приватизация.

В отрасъла изпъкват и редица други проблеми: липсата на инвестиции за техническото преоборудване на ПТТ станциите; въвеждането на контролни системи, даващи възможност за информиране на клиентите и премахващи възможността за тяхното ощетяване и др.

◆◆◆ !◆◆◆◆◆◆◆◆◆◆ ив,Панагюрище,Батак,Мадан,Калофер и др.

3/.Кожаро-кожухарската и обувната промишленост в региона са се развили също на базата на богатата суровинна база.По производство на обувки региона е вече едва на 4-то място/13,4%/,след Северният централен,Югозападният и Североизточният приморски региони.Основните центрове на обувното производство са Пещера и

Пловдив.Производството на кожени облекла,галантерия и кожуси е съсредоточено в Пловдив.

Хранително-вкусовата промишленост в региона е развита също на базата на богатата селскостопанска суровинна база.,наличието на квалифицирана и с производствен опит работна ръка, наличието на значителни потребителски центрове и близостта до столицата.Развити са почти всички нейни подотрасли:

1/.**Консервната промишленост** е силно развита под въздействието на горепосочените фактори.Регионът произвежда 38% от зеленчуковите и 26% от плодите консерви в страната ни.В тези производства той се конкурира единствено със Северният централен регион..Основните центрове на консервното производство са Пазарджик,Пловдив,Първомай,Асеновград,Стамболийски и др.

2/.**Тютюневата промишленост** в региона се развива във връзка с отглеждането на тютюн в Родопите. Тук се произвеждат 27% от тютюневите изделия в страната и региона е на 2-ро място след Югозападният в това производство.Основните центрове на отрасъла са Пловдив,Асеновград и Смолян.

3/.**Месната промишленост** в региона произвежда около 14% от месото и месните произведения в страната.По този показател региона отстъпва на Северният централен и Североизточният приморски региони.Основните мощности са съсредоточени в Пловдив,Асеновград,Първомай и Смолян.През последните години се отбелязва спад в производството,поради намаляването броя на селскостопанските животни.

4/.**Винарската и спиртоварната** промишленост са традиционни за региона.В него се произвеждат 8,1% от гроздовите вина и по този показател той е на 5-то място в страната.Основните центрове са Перушица,Септември,Асеновград,Карлово и др.

5/.**Млечната промишленост** в региона произвежда около 18% от продукцията на отрасъла в страната.Основните ѝ центрове са Пловдив/сирене/ и Смолян/кашкавал/.

6/. **Производството на захар** и захарни изделия е концентрирано основно в Пловдив/около 25% от продукцията в страната/,като региона е водещ в производството на захарни и шоколадови изделия.

7/. **Обработката и пакетирането на ориз** е уникална за страната ни дейност,която е застъпена в Пазарджишко и Пловдивско.

8/. В региона е застъпено и **пивопроизводство**/"Каменица"-Пловдив/,производството на безалкохолни напитки/Пловдив,Михалково,Смолян,Пазарджик/,хлебопроизводството/основно е съсредоточено в Пловдив,Пазарджик и Смолян/ и редица други производства на ХВП.

Като основни промишлени центрове в региона изпъкват Пловдив и Пазарджик,където се произвеждат над 65% от ОПП.Тази концентрация на производства е нерационална,особено за отраслите изискващи голям обем суровини.

2.Селско стопанство.Развитието на отрасъла в региона се базира на благоприятните почвено-климатични условия,осигуреността с работна ръка,наличието на значителни преработвателни мощности в ХВП и Леката промишленост,осигурени вътрешни и външни пазари.

Водещ отрасъл е **Растениевъдството, което** е във връзка с благоприятните почвено-климатични условия в региона и високата техническа съоръженост на отрасъла.Регионът разполага с около 9% от обработваемите земи в страната ни.Над 4/5 от обработваемите площи са заети с ниви,а около 10% са заети с многогодишни трайни насаждения.

Регионът е специализиран в отглеждането и добива на зърнени култури,зеленчуци,грозде,тютюн,картофи и плодове.

1/.Зърнените култури заемат около 2/3 от посевните площи в региона

и около 7% от площите със зърнени култури в страната. Тук се добиват около 6% от **пшеницата и 5**

,2%

от царевицата

в страната ни. Над 4/5 от площите с пшеница се намират в Пловдивска област. По поречието на Марица е застъпено и отглеждането на

ръж

/основно в Пазарджишка област/, както и на

ориз

/около 96% от добивите в страната ни/.

2/Зеленчукопроизводството е специализиращ за региона подотрасъл на растениевъдството. Тук се добиват около 24% от зеленчуците в страната, в това число 27% от доматиите. По добив на **зеленчуци** региона е водещ

в страната, което се дължи на благоприятните почвено-климатични

условия, традиционният опит на населението, наличието на пазари, преработвателни мощности и други фактори. Основната част от площите им са в

Пловдивско-Пазарджишкото поле, а в Пазарджик са построени най-големите оранжерии на Балканите. Това е предопределило и концентрацията на преработващи мощности от ХВП в посочените ареали. Смолянска област е специализирана в отглеждането на

картофи,

във връзка със специфичните ѝ почвено-климатични условия. На нейна територия и в планинската част на Пазарджишка област се добиват около 35% от картофите в страната ни. Регионът е на първо място по производството на

зеле, зелен фасул и кромид лук

и на второ място по производството на

краставици

в страната.

3./Развитието на овощарството в региона се благоприятства също основно от почвено-климатичните условия. Регионът се е специализирал в отглеждането на **ябълки,**

като той е най-големият им производител в страната/ около 30% от добивът им/. Отглеждат се още

праскови, сливи, череши

/ в село Куклен се намира най-обширният масив с череши в страната ни/ и др. Овощните градини са основно в Пазарджишко-Пловдивското поле, а по общ добив на плодове регионът отстъпва единствено на Югоизточния регион. В Родопската част на региона се отглеждат основно

сини и бяли сливи, полудиви ябълки

и др.

4/.Лозарството е традиционен отрасъл на Растениевъдството в региона.Основните масиви от лозя се намират по северните склонове на Родопите/Перушица,Септември и др./По добив на грозде/ 18,3% / регионът е на второ място в страната след Югоизточният регион.

5/.Отглеждането на технически култури в региона се благоприятства от почвено-климатичните му условия,наличието на достатъчно работна ръка и други фактори.Основните технически култури са

ТЮ

тюнът

/Родопите/,

фъстъците

/Пловдивска област дава около 2/3 от фъстъците в страната ни/,

ленът

/Пазарджишкото поле/,

етерично

-

маслодайните култури

/роза,лавандула,мента/,които се отглеждат основно в Карловското поле.По добив на тютюн/10,2%/ регионът отстъпва значително на Югоизточният,Югозападният и Североизточният придунавски регион.,а по производство на

слънчоглед

/3,4%/ той изпреварва единствено Югозападният регион.

Водещ отрасъл на Животновъдството в региона е Говедовъдството.За неговото развитие и за развитието на животновъдството като цяло са допринесли пасищата,фуражната база,построените мощности в ХВП. В регионът се намират около 15% от говедата и 16,6% от кравите.в страната/2-ро място след Източният Тракийско-Родопски регион/.

Подотрасъл на Говедовъдството е **биволовъдството**.Тези животни се отглеждат основно по поречието на Марица и главно в района на Първомай,като техният брой е около 12% от общият им брой в страната ни.

Наличната фуражна база е водещ фактор и за развитието на **Свиневъдството** в

региона. Този подотрасъл е застъпен основно в Пазарджишка област, но в с. Маноле/Пловдивска област/ се намира най-голямата свинеферма в страната ни до края на 80-те години. По брой на свинете обаче регионът отстъпва значително на останалите региони в страната ни, като една от причините е принадлежността към ислямската конфесия на по-голямата част от населението в Родопите.

На базата на богатата фуражна база в региона е развито и **Птицевъдството**. Основните центрове на този животновъден подотрасъл са Първомай и Цалапица. По броя на птиците обаче регионът е на последно място в страната ни.

Овцевъдството разполага също с богата фуражна база за своето развитие и главно в Родопите. По броя на овците обаче, регионът е на предпоследно място пред Източният Тракийско-Родопски регион. В язовирите в Родопите е развито **рибовъдството**

, а повсеместно е застъпено

пчеларството. Във

връзка със специфичният поминък на населението от родопската част, в регионът се намира основната част от мулетата и катърите в страната ни/около 27%/.

3. Транспортната инфраструктура в региона е неравномерно развита под въздействието на различията в природните условия и стопанската усвоеност на отделните части от него. В тази връзка силно развит е

Автотранспортът.

Общата дължина на автомобилните пътища в региона е 4442 км/около 12% от страната/, от които 110 км са автомагистрали. Над 81% от пътищата обаче са от 3-ти и 4-ти клас, или с ниско качество на пътната настилка. Основната част от тези пътища са в Родопската част на региона, където и гъстотата на пътната мрежа е значително по-ниска от средната за региона/327 км/1000 км

2

/Автотранспортът е с особено голямо значение за южната част от региона, където той е единствен, с изключение на теснолинейката от Септември за Добричице.

Железопътният транспорт е ориентиран основно по долината на Марица и задбалканските полета. Основните ж.п. центрове в региона са Пловдив, Пазарджик и Септември, откъдето е началото на теснолинейната ж.п. линия за Велинград-Разлог-Банско -Добричице. За развитието на този вид транспорт в бъдеще е необходимо да се оптимизира управлението му и неговата организация, както и да се поднови по-голямата част на подвижният състав.

В региона е развит и **Въздушният транспорт**, като летището в Пловдив е резервно за полетите до София по външните линии.

В градовете Пловдив и Пазарджик е развит **Тролейбусният транспорт**, като допълващ на автотранспорта при вътрешноградските превози.

4. Туризмът е важен стопански отрасъл за региона. Той е развит на базата на значителни природни и антропогенни ресурси. Развити са почти всички видове туризъм, включително и т.н. "Селски туризъм". Основният туристически център в региона е комплекса "Пампорово", който се е специализирал в международен планински туризъм. В региона е силно развито и балнеолечението в Наречен, Девин, Хисаря и др. Центрове на познавателният туризъм са Пловдив, Панагюрище, Батак, Бачковският манастир и редица други исторически и с автентичен архитектурен облик селища в региона. Като цяло легловата туристическа база в региона отстъпва като количество единствено на Североизточният Приморски и Югоизточният региони. Основният туристически център е град Пловдив, за което до голяма степен допринася и провеждането на пролетни и есенни панаири в града.

Развитието на останалите обслужващи отрасли и дейности в региона е в зависимост до голяма степен от състоянието на добивните и обработващи стопански отрасли, концентрацията на население и развитието на туризма. Най-добре развито е **търговското обслужване**.

По брой на търговските заведения регионът отстъпва единствено на Югозападният регион, а по обем на стокооборота на дребно той отстъпва на Югозападният и Североизточният приморски региони.

Добре развита е и образователната инфраструктура в региона. На неговата територия функционират 5 ВУЗ с около 3000 преподаватели и 25000 студенти, 6 колежа с над 400 преподаватели и 4000 учащи се и др.

Материалната база за развитието на духовната култура в региона също е представена от множество институции./ 8 театъра, 48 кина, 28 музеи, 464 читалища, 934 библиотеки и др.

На висота/особено в град Пловдив/ е и здравното обслужване. Мрежата от здравни заведения е нерационално изградена в териториално отношение, като основната част е съсредоточена в централните и северни части в територията на региона. По обезпеченост с лекари и стоматолози той е на второ място след Югозападният регион.

VI. Място на региона в националния стопански комплекс.

Анализът на населението, селищната мрежа и стопанството в региона в крайна сметка доказват важното му място в Националния стопански комплекс. Специализиращи за региона са ХВП, Машиностроенето, Цветната металургия, Текстилната промишленост, зеленчукопроизводството, овощарството и други дейности и производства. Регионът заема водещо място в страната ни по производството на дървен материал, памучни платове, зеленчуци и зеленчукови консерви и редица други важни за страната ни производства.

На тази база са се развили и връзките с останалите региони в страната ни и чужбина.

VII. Икономически връзки .

Поради различната стопанска специализация на южните и северните части от региона, най-изявени са вътрешнорегионалните икономически връзки.

Различната специализация в селското стопанство определя изявените връзки между Родопската част и Горно-Тракийската низина. Към Родопите се изпращат зърно, консерви и др., а обратно се доставят картофи и тютюн .

В подобна посока/север-юг/ се осъществяват и връзките, породени от различната специализация в промишлеността.

Външнорегионалните връзки се осъществяват основно с Югозападният и Източният Тракийско-Родопски региони. Те се основават на различията в стопанската специализация, изградеността на социалната инфраструктура и различията в пазарите. Значителна роля за поддържането на тези връзки играе и различната демографска ситуация в 3-те региона, което определя както потреблението, така и пазара на работната сила.

VIII. Териториално-административно деление и главни селища в региона.

Регионът обхваща в административно отношение 3 области/Пловдивска, Пазарджишка и Смолянска/ и 37 общини.

1. Пловдивска област разполага с по-голямата част от демографските и стопански ресурси в региона. Тя обхваща 5975,9 км² или около 44% от територията и 60,7% от населението му. В областта се произвеждат около 2/3 от промишлената продукция и над 60% от селскостопанската продукция в региона. Стопанството на областта има изявена специализация в промишлеността.

Естествен център на областта и региона е град **Пловдив**/342600ж./. Той се е развил на мястото на старо тракийско селище/Пулпудева/ благодарение на благоприятното си географско положение. В него се пресичат пътища от Северна и Южна България, както и такива от Централна Европа за Истанбул и Близкия Изток. Градът е център на международен ежегоден панаир. Той е университетски, туристически и културен център на Горно-тракийската низина. Същевременно Пловдив е и значителен индустриален център. В него се произвеждат разнообразни машини, храни, облекла и обувки. Тук се намира и една от свободните безмитни зони в страната ни.

Асеновград е втори по големина в областта/52400ж/ и 3-ти в региона. Той е разположен на река Асеница/Чепеларска/. В близост до града са Асеновата крепост и Бачковският манастир. В града са развити машиностроенето, ХП, Текстилната и ХВП.

Важен индустриален и туристически център в северната част на областта е **Карлово**/26200ж/. В града има редица машиностроителни и други индустриални предприятия произвеждащи около 6% от промишлената продукция в региона.

Други по-големи градове в областта са **Раковски**/16500ж/, **Първомай**/16200ж/, **Стамболийски**/900ж/, **Сопот**/11600ж/.

12

2. Пазарджишка област обхваща територия от 4458 км², или 32,6% от територията на региона и 26,6% от населението му. Стопанството ѝ е с изявена специализация в промишлеността, като промишлената продукция надвишава около 9 пъти стойността на селскостопанската продукция. Областта е специализирана в производството на акумулатори, запаметяващи устройства, текстилни изделия, килими и др. Областта дава около 25% от промишлената продукция в региона. Селското стопанство в областта е специализирано в отглеждането на зеленчуци, тютюн, плодове, грозде и др.

Център на областта е **Пазарджик**/78200ж/, като той е втори по големина град в региона. Географското му положение е подобно на това на град Пловдив, но той отстъпва по стопанска мощ. През последните 10-тина години населението на Пазарджик е намаляло поради стопанската криза. В града има предприятия за акумулатори, каучукови изделия, текстил, консерви, мебели и др. В него се произвеждат около 16% от промишлената продукция в региона. Образователната му инфраструктура е представена от филиал на ПУ "Паисий Хилендарски", средно полицейско училище и др. В града функционира и институт по дървообработване.

Втори по стопанско значение град в областта е **Панагюрище**/20060ж/. В него са построени редица заводи за оптически и други прибори, за хавлии, килими, облекла. Градът е и център на познавателен туризъм като селище с богато историческо наследство. В близост до Панагюрище е развит е рудодобива, добива на розово масло. В града се произвеждат около 2,5% от промишлената продукция на региона.

Велинград /25600ж/ е център на родопската част на областта. В него работят предприятия за мебели, текстилни изделия, облекла и др., които дават около 1,8% от промишлената продукция в региона. Велинград е и туристически център и изходен пункт на много туристически маршрути в Родопите.

Пещера/20100ж/ е център на производството на микробиални препарати,обувки,мебели и др.В града се произвеждат около 2,5% от промишлената продукция в региона.В близост до Пещера се намират историческите селища

Батак/

4400ж/ и

Брацигово

/4900ж/,в които е развита основно дървообработващата промишленост.

В близост до Пазарджик е разположен град **Септември/9300ж/**.Той е център на винопроизводителен район и в него функционира завод за стоманени тръби.Селището е и гара по ж.п.линията от София за Пловдив,както и начална гара на теснолинейната ж.п.линия за Велинград-Разлог-Банско-Добринище.

Белово/4800ж/ е център на производството на малограмажна хартия и на винопроизводството.

3. Смолянска област има територия от 3231,9км² /23,6% от региона/ и в нея живеят 12,7% от жителите на региона.Стопанството ѝ е с изявена промишлена специализация.В нея се произвеждат около 8% от промишлената и 10% от селскостопанската продукция на региона.

Център на областта е **град Смолян/32700ж/**.В него работят предприятия от дървообработващата,текстилната,трикотажната,електротехническата,Хранителната промишленост и машиностроенето.Градът е и туристически център ,поради близостта си до Пампорово,Широка лъка,Рожен и други атрактивни за туристите селища и местности в Западни Родопи.В него функционират планетариум,филиали на ПУ и Варненският свободен университет.Единственият вид транспорт развит в града и цялата област е автомобилният,което затруднява връзките през зимата.

Други по-големи селища в областта са рударските центрове **Мадан/8100ж/**,**Рудозем/4600ж/**

,Златоград

/8600ж/,които губят бързо населението си поради трудностите пред рудодобива.Като курортно селище се развива

Девин/765

0ж/,поради наличието на минерални извори.

Значително промишлено-курортно селище в областта е **Чепеларе**/6100ж/. В него са развити дървообработващата промишленост, производството на ски, тенис ракети и зимният туризъм.

IX. Проблеми и перспективи за развитие.

Западният Тракийско-Родопски регион има специфични проблеми, което се дължи и на неговата специфика в природно, демографско и стопанско отношение. Подобни проблеми са рационалното използване на релефа, водните ресурси и почвено-климатичните условия в територията за развитието на енергетиката, селското стопанство, транспорта, туризма и другите стопански отрасли, което ще спомогне и за подобряването на демографската ситуация.

Важен проблем е и опазването на природната среда чрез ограничаването на дърводобива, рудодобива и други добивни отрасли и дейности. Това важи с особена сила за родопската част от региона, където има и значително по-големи природни и антропогенни ресурси за развитието на туризма.

В крайна сметка решаването на тези и други проблеми ще доведе и до по-бързото излизане на стопанството на региона от криза, което ще има и благоприятно отражение върху социалното му развитие.