

## ГЕОГРАФИЯ НА ТРАНСПОРТА И СЪОБЩЕНИЯТА В БЪЛГАРИЯ

### I. Същност, значение и особености на транспорта.

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

Отрасълът се характеризира със следните свои особености:

- особен характер на производствената си дейност – не се произвеждат стоки, а услуги без които е невъзможен обществения живот днес.

- той е енергоемък, тъй като ползва големи количества течни горива и електроенергия..

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

- той е наукоемък отрасъл и се нуждае от непрекъснато усъвършенстване на транспортната мрежа и средства. Всички най-нови научни открития се внедряват в него.

- транспортът е сред най-капиталоемките отрасли на НС.

-въпреки значителното технологично развитие, транспорта е основен замърсител на природната среда в България.

-състоянието му отразява стопанското състояние на страната ни.

Мястото и значението на транспорта се определят от делът му в заетите , 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 били заети 186000д., над 50% от които са в частния му 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 ни. Отрасълът произвежда 4,8% от БВП, 5,3% от БДС и 4,0% от БДС в частният сектор. През 1999г. в отрасъла са използвани около 18% от всичките суми за придобиването на дълготрайни активи в страната ни 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.**

ге

През територията ни 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 / от 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 у нас силно влияние оказва **релефът**. Пр

еобладаването на равнинен и нископланински релеф/ около 75% от територията на страната ни/ е предпоставка за изграждането на среднително 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 въздушният, водният 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 **полезните 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, външнотърговските**

### връзки, демографската ситуация в страната и др.

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

От нея степен зависи 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 по-силно влияние върху развитието на отрасъла оказва **екологичният фактор**. Транспортът е основен замърсител на атмосферният въздух . Годишно само автотранспорта 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 робство оказва негативно въздействие върху стопанското,културно и демографско развитие на земите ни.Това се отразява негативно и върху развитието на транспорта. В края на 18в., с развитието на занаятите и чифликчийството се развива и транспорта. 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 ни транспортна мрежа. По силата на Берлинския договор от 1878г. България е задължена да продължи ж.п. линията от Белово до София и Цариград. От началото на ХХв. започва строителството на ж.п. линии свързващи столицата с Варна и Бургас. През същият период се развиват речният и морски транспорт, а от 1902г. се развива и автотранспорта. .

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

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

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

Промените в транспорта след 1989г. се свеждат до следното: 1./Бързо разширяване на частният сектор . 2/.Спад на заетостта в обществения сектор, поради реструктурирането му. 3/.Внос на транспортни средства от чужбина. 4/.Изоставане на работите за подобряването 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 транспорта се разделя на: сухоземен/автомобилен, ж.п. транспорт, тръбопроводен, /, воден/морски и речен/и въздушен.

Според вида на товарите тойсе разделя на пътнически и товарен.

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

Според предназначението на услугите транспорта 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**.

**1. Железопътен транспорт.** Той е водещ в транспортната ни система. По извършена работа при превоз на товари/8,1%/ отстъпва единствено на морския транспорт, а по превозени пътници/27%/ отстъпва единствено на автотранспорта.

По традиция ж.п. транспорта е предпочитан при превози на обемни товари на по-големи разстояния., както и на пътници на средни разстояния.

Върху развитието му са оказали влияние множество фактори. Природните условия в страната ни не са възпрепятствали развитието му, въпреки пресечения релеф в Стара планина, Рила, Пирин и Западни Родопи..

Най-силно е влиянието върху него на общественно-икономическите фактори /стопанското развитие на страната ни, международните ѝ връзки, политическите условия на Балканите и др./.

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

През 1888г. е била 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, с която се осъществява връзката между Западна и Източна България. До края на 1939г. общата дължина на ж.п. линиите в страната ни достига 4426 км.

Преди Втората световна война са били построени и 215 км 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-Клисура 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 същият период са демонтирани 215 км теснолинейни пътища/Кочериново-Рилски манастир;Каспичан-Каолиново-Тодор Икономово/.През 50-те години в България бе въведена дизеловата локомотивна тяга, а от 1962г. и електрическата по линията София-Пловдив. До 1985г. бе завършено електрифицирането на основните ж.п. линии по направление София-Плевен-Горна Оряховица-Шумен-Карнобат-Ямбол-Стара Загора-Пловдив-София. Днес с електрическа тяга се превозват 87,94% от товарите .

Днес България разполага с 6470 км ж.п. линии, от които 4290км са текущ път. Електрифицирани са 63,1% от линейните пътища, а удвоените линии са около 1000 км, или около 24% от линейните пътища. Гъстотата на ж.п. мрежа е 39 км/ 1000км<sup>2</sup>.

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

Териториалната организация на промишленото и земеделско производство в страната ни 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 760 мм 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 й разклонения са: А/. Волуяк-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.

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

а/.Радомир-Кюстендил-Гюешево.С очакваното й 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. Тя свързва два от най-големите ни градове. 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 ни могат да се посочат София,Пловдив, Горна Оряховица,Бургас, Варна, Русе и Стара Загора.

През последните 10 години пред развитието на ж.п. транспорта стояха за разрешаване множество проблеми ,но основните от тях са: а/.Необходимостта от подобряването 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 градският транспорт.

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

През 1998г. в столицата започна експлоатацията и на първата отсечка от **метрото** между ж.к.Люлин и Центъра. По план метрото трябва да свързва с Центъра кварталите “Младост”, “Люлин” и “Княжево”.

### **2.Автомобилен транспорт.**

През последните години той отстъпи водещото си място при превозите на товари, но запази лидерството си при превоза на пътници. През 1998г. той е превозил около 22% от товарите и 65,2% от пътниците. По обем на работата отстъпва на морския и ж.п. транспорт 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 превози на товари и пътници на къси и средни разстояния.

Основата на шосейната ни мрежа 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 ни. Те са с нетрайна настилка, с малка ширина и големи наклони. От началото на ХХв. започна разширяването на пътната мрежа, като от 3370км през 1900г. общата дължина на пътищата през 1939г. достига 19544 км., от които само 409 км са били павирани, 82 км са били с бетоново покритие, а 9 км са били 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. автопарка на страната е включвал 2503 леки автомобили, 2415 товарни 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 периодът 1944-1990г. бе значително разширена мрежата от автомобилни пътища, а тяхното качество бе подобрено. Започна и строителството на автомагистрален пръстен, свързващ столицата с Черноморието. Това строителство продължава и днес. В края на 1999г. дължината на автомобилните пътища достигна 37300 км, от които 300км са автомагистрали. Все още над 2/3 от пътищата ни са от IVклас, което отразява лошото им състояние.

Основните пътни магистрали у нас оказват силно въздействие върху международните връзки на страната ни. С най-голямо значение са :

а/.Калотина-София-Пловдив-Свиленград. Това е част от международният 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

Този път е част от трасето на международният път “Север-Юг”.

Д/.Видин-София-Благоевград-Кулата. Това е част от международният транспортен

коридор №4.

Е/.София-Плевен-Бяла-Русе.

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

Успоредно с разширяването на пътната мрежа значително бе разширен и обновен автомобилният парк на страната ни. Сега в България има около 1,8 млн.автомобила, 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: **контрейл ерната/ автомобилен и ж.п. транспорт /** , която с успех се използва в Швейцария, Германия, Австрия и др.страни.

Близък до автомобилният транспорт по използваните превозни 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 тролейките е 777 в края на 1999г.

**3.Тръбопроводният транспорт** е сравнително нов/от 1965г./..В края на 60-те години бе построен нефтопровод от пристанище”Дружба” до Нефтохим в Бургас.

През 70-те години бе завършен северния 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 при строителството му. 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 транспортният комплекс на страната ни. Използва се основно при превоз на обемни товари на дълги разстояния. Това го прави относително евтин, но основна слабост е ниската му скорост .

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

След 1990г. в морският транспорт настъпиха 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 морския 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 ни пристанища, липсата на достатъчно товари и др.

**5.Речният транспорт** е развит по река Дунав, но за туристически и други цели той се използва и по реките Камчия, Ропотамо и Велека. До началото на 19в. този вид транспорт е бил развит 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 II-та световна война България е разполагала с речни кораби с общ тонаж 17600т. Днес тя разполага с 215 речни кораби, които имат общ тонаж 319500т. и с 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. и фериботната връзка "Оряхово-Бекет". Функционира и фериботна връзка между Русе и Джурджу за превоз на ТИР-ове., както и ферибот между Силистра и Калараш.

С откриването на плавателният канал “Рейн-Майн-Дунав” през 1992г. значението на река Дунав за България нарастна, защото страната ни има възможност за директна връзка по вода със страните от Западна и Северна Европа.

Пред развитието на речния транспорт у нас стоят за решаване проблеми, които са сходни с тези на морския ни транспорт-приватизиране на съдовете, подмяна на техниката, строителство на нови пристанищни съоръжения, опазването на водите и др.

### **6.Въздушен транспорт.**

Той е сравнително нов за страната ни. 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 по-бързо развитие на въздушния транспорт у нас. 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: “Джес Еър”, “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. бяха 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 ни в София, Пловдив, Варна и Бургас.Останалите аерогари се използват епизодично.

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



Основните проблеми пред въздушния ни 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 ни отдавна във връзка с въгледобива и рудодобива. През последните 30-тина години той се развива основно за нуждите на туризма в планинските курорти Боровец, Пампорово, Витоша, Банско. Въжени линии функционират и по Черноморското ни крайбрежие - "Златни пясъци" и др.

### **IV. Териториална структура на транспорта.**

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

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

**2. Придунавски.** В него е водещ 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 въздушния, автомобилния и ж.п. транспорт, 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 ни 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 у нас. Тяхната “продукция” е предаването на информация., без която е немислим живота на хората, функционирането на стопанството и поддържането на отбранителната способност на страната ни.

Началото на съобщенията у нас се поставя през 19в. с развитието на пощенските услуги. През 70-те години на 19в. в земите ни са функционирали 41 пощенски станции.

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

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

През последните 10 години у нас бързо навлязоха новите технологии в телекомуникациите чрез използването на оптични кабели, цифрови АТЦ и др. Развиха се и мрежите на безжичните телефони и др.

След 1990г. се появиха 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 69-те години първоначално за нуждите на армията в САЩ/ и други подобни системи.

От 1959г. датира появата на телевизията в България. Днес в страната ни са изградени 39 телевизионни предаватели и 1208 ретранслатори, чрез които с телевизионен сигнал се покриват около 92% от територията. От края на 1999г. започна 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 у нас датира значително по-рано от телевизията. Сега у нас 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 ни радио у нас се излъчват и предавания на над 20 частни радиостанции

/Дарик, Тангра, Витоша, FM+ и др./, с което националният ни ефир се обогати 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 ни предават и по 1-2 местни частни радиостанции., което допринася за обогатяването на информацията на регионално ниво.

Развитието на съобщенията у нас е свързано и с участието на страната ни в редица международни организации. Такъв е случаят и с морската съобщителна мрежа “ИНМОРСАТ”, обслужваща около 90% от световният трафик по море.

В края на 1999г. броя на заетите в съобщенията достигна 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, телефонни и телеграфни служби, което се дължи главно на техният 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.