

**ГЕОГРАФСКО РАЗПРЕДЕЛЕНИЕ НА ПРОИЗВОДСТВОТО И ПРЕВОЗА НА ВАР ПО ЖП. ТРАНСПОРТ В БЪЛГАРИЯ****Здравко Борисов**

С подобряване на материалните условия на живот в нашата страна се разгърна и голямо строителство на обществени, кооперативни и жилищни сгради. Във връзка с това строителство станаха изменения и във варопроизводството у нас. Нуждите от вар нараснаха неколkokратно. Изискванията към нейното качество бяха повишени. Варта стана широко търсен артикул. За доставянето ѝ се ангажира значителна част от вагонния парк на железопътния транспорт.

В настоящата работа задачата ни е да дадем накратко географското разпределение на главните варопроизводствени центрове и отражението му върху варопотока по железопътния транспорт в България.

Варта е един от познатите още в древността строителен материал, получаван чрез термична обработка на варовика. Археологическите разкопки в България показват, че варта е била позната и употребявана на Балканския полуостров още от най-старо историческо време.

Основен суровинен източник за производството на вар са различните видове варовици, които в нашата страна са широко разпространени. Особено ценни за варопроизводството са юрските варовици, а от тях най-много титонските. Юрските варовици имат голямо разпространение предимно в Предбалкана — Врачанската планина, Ловчанската планина и други места. Значителни запаси на юрски варовици има още в областта на Сливница — Драгоман, а по-малки — в Странджа планина. Богата юрска серия има и около с. Земен (Димитровско) и северозападно от него. От голямо значение за варопроизводството е също така и средногорската титонска варовикова ивица, която започва от Змейовския проход и продължава на североизток до Сливенските минерални бани. Доброкачествени крехки варовици за вар има и в землищата на селата Кунино (Врачанско), Карлуково (Ловешко), в Коларовградско, около с. Река Девня (Варненско) и други. От много голямо значение за вародобиването са мраморите в Родопите и Пирин планина. Тяхното използване обаче е ограничено с изключение на тези при с. Огняново (Пазарджишко), Асеновград и Банско. Стопанско значение имат и палеогенните варовици, разпространени южно от Димитровград.

Най-подходящ варовик за производството на вар е чистият варовик, който съдържа 95—100% калциев карбонат, следван от мергелния варовик (90—95%), варовиковия мергел (75—90%) и мергела (50—75%).

Качеството на произвежданата у нас вар е почти едно и също. От по-високо качество е производството на вар в село Огняново, чието предназначение е да задоволява нуждите на химическата промишленост — карбитна, сододобивна, получаване на изкуствени торове и др. Главната употреба на вар е в строителството, обаче тя намира приложение и в кожарската, целулозната, медицинската, захарната и други видове промишленост. През последните години у нас вече се произвеждат пепелно-варови, варо-пясъчни, сгуро-варови тухли и други непечени строителни елементи, в които като спояващ материал се употребява варта. Вследствие на това широко приложение добивът на вар се увеличи неколкостранно, което се вижда от следните данни:

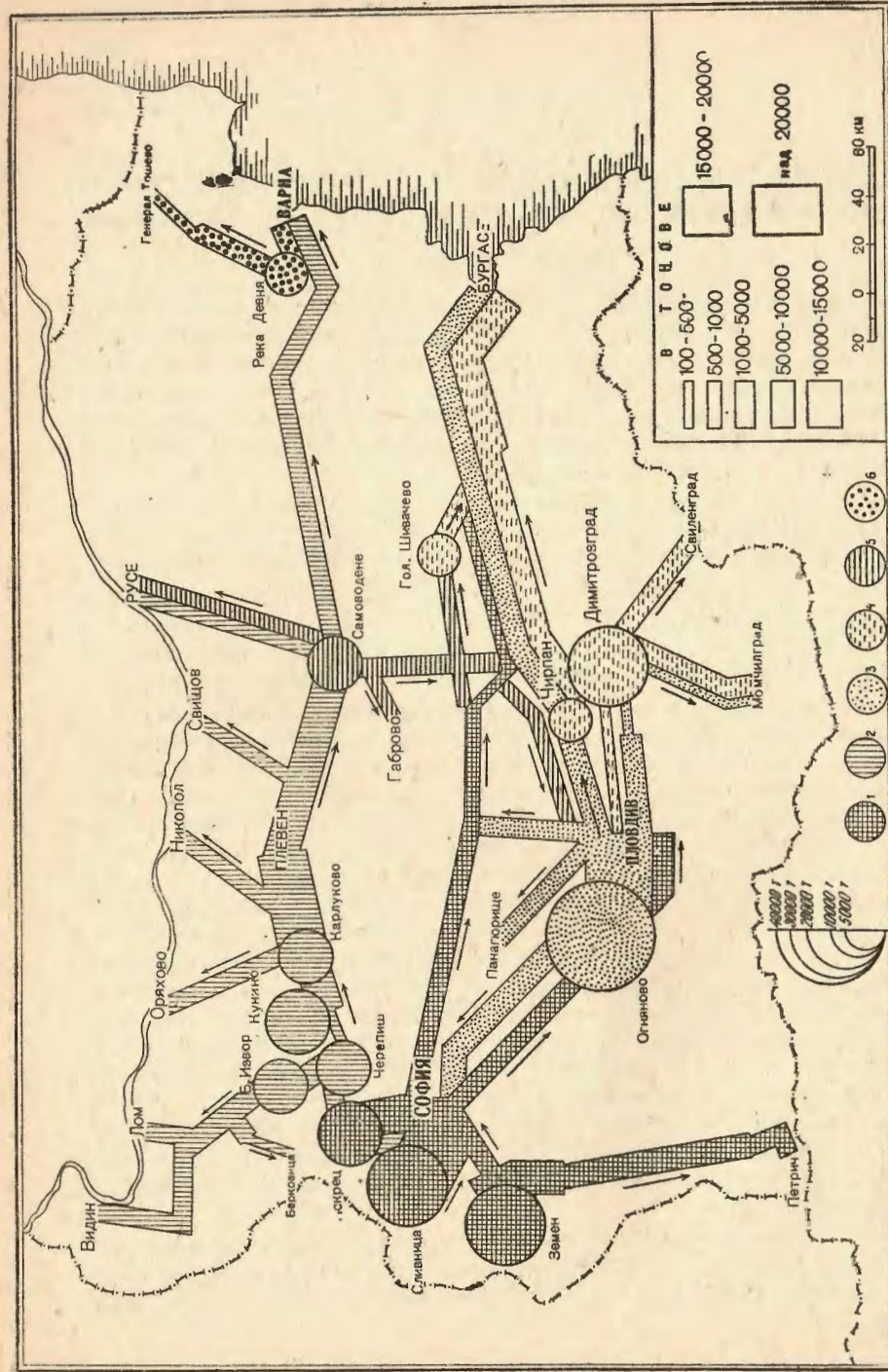
Таблица

За добива на негасена вар в България (в т)

1939 г.	1948 г.	1952 г.	1957 г.	1958 г.	1959 г.
45 000	82 000	179 000	284 500	315 840	311 700 (по план)

Вародобивът в България преди 9. IX. 1944 г., а и по-късно до 1947 г. се е движил средно годишно около 40 000—50 000 т. Варниците бяха многобройни, дребни и примитивни частнособственически предприятия, които със своя малък производствен капацитет не можеха по-нататък да задоволяват нуждите на нашата страна. След провеждане на национализацията седем по-едри вародобивни предприятия станаха държавни, а останалите постепенно бяха организирани по места в промкомбинати и трудово-производителни кооперации. През първата петилетка се въведоха значителни разширения и подобрения в механизиранието особено на държавните варници. Вместо примитивните и периодично използвани пещи на много места бяха изградени непрекъснато действащи такива. Понастоящем в страната се наброяват 20 варопроизводствени шахтови пещи и две рингови пещи, седем от които дават почти 50% от производството на вар у нас. Тяхното разпределение и производство по места е посочено в таблицата на стр. 128.

Варниците в посочените пунктове са построени при суровинните ресурси — варовиците. Това са най-големите варопроизводствени предприятия в страната, които са разположени на запад и юг от диагонала Орехово — Троян — Свиленград, което показва, че на изток и североизток от посочената линия няма големи варопроизводствени предприятия. Вярно е, че в тази част има варници към промкомбинатите и ТПК, и то много на брой, обаче тяхното производство е малко и недостатъчно да задоволи нуждите на източната част от нашата страна. Поради това железопътните варопотоци от производствените пунктове Кунино, Огняново и Димитровград се отправят в източна



Фиг. 1. Картограма за географското разпределение на главните вародобивни райони и варопотоци по жп. транспорт в България (1957 г.). Вародобивни райони: 1 — Сливница, Искрец, Земеч; 2 — Черепиш, Кунино, Бели Извор, Карлуково; 3 — Огняново; 4 — Димитровград, Чирпан, Голямо Шияково; 5 — Самоходене; 6 — Рена Девица. Ширината на варопотока съответства на указания тоналж в легендата. Вародобивът е представен в кръгови диаграми в абсолютни стойности

Таблица

За добива на вар (в т)

	1957 г.	1958 г.
Сливница	18 300	18 190
Земен	19 492	23 190
Димитровград	17 561	21 630
Огняново	43 010	48 653
Кунино	13 600	
Черепищ	8 790	24 064
Искрец	13 070	13 635
Всичко	133 823	149 362

посока чак до Варна и Бургас (вж. картодиаграмата). Характерно е, че 97% от произведената вар в държавните предприятия се доставят в определени консумативни пунктове чрез железопътния транспорт. В сравнение с общото количество вар, превозено по железопътния транспорт, частта от държавните варници представлява 74%. Като по-големи вародобивни промкомбинати се развиват тези в Карлуково, Белци Извор (Врачанско), Самоводене (Търновско), Голямо Шивачево (Сливенско), с. Река Девня, гр. Чирпан и много други, чието производство не е обект на далечен транспорт за снабдяване с вар на по-слабо варопроизводителните райони.

Превозът на вар през 1957 г. в сравнение с общия тонаж на превозените стоки по железниците представлява 0,63%. Макар стокопотокът от вар да е малък по процент, установяването и премахването на нерационалните превози в него е също от голямо значение за народното стопанство. С избягването им ще се направи голяма икономия на гориво (каменни въглища), ще се икономиса излишен пробег на вагони и ще се намали заетият персонал по поддръжка на влаковите композиции. Освен това ще се съкрати и времето на доставянето от производителния до консумативния пункт, а за негасената вар това е от значение, тъй като тя не понася продължително време атмосферните условия, особено присъствието на влагата.

Премахването на нерационалните превози са явява като важен резерв и за снижение себестойността на продукцията. Нерационалните превози повишават разходите, като се налага плащането на по-високи превозни такси. На пръв поглед може да се помисли, че тези загуби от транспортните разноси на различните товари не са големи, обаче загубата за народното стопанство би проличала много по-добре, когато се проследяват нерационални превози на стоки от масов характер — като въглища, дървен материал, зърнени храни, руди и др. Така например транспортните разноси по доставянето на въглища на разстояние 300 км достигат до 20% от цената им. А за да се види какво е

положението с варта, се заеме с проучване на транспортирането ѝ по железопътната мрежа в страната през 1957 г. При анализиране на данните за нейния превоз по железниците не сме взели под внимание 906 т. Всъщност това количество представлява 0,50% от общия тонаж на варта, превозена по железопътния транспорт, и не оказва съществено влияние върху правените по-нататък анализи и изводи.

Средното превозно разстояние на транспортираната вар по железниците е 99 км, а работата, извършена по пренасянето ѝ от производителните пунктове към различните гари в страната, е 17 485 642 тонкилометра. Обаче само от тези две числа не могат да се направят по-задълбочени изводи. За тази цел е необходимо да направим анализ и на следните данни:

Таблица  
за отдалечеността на варопревозите по железниците през 1957 г.<sup>1</sup>

Отдалеченост в км	Тонове		Тонкилометри	
	абсолютно изражение	процентно изражение	абсолютно изражение	процентно изражение
До 25	9 411	5,30	214 508	1,23
От 25 до 50	54 181	30,52	1 998 002	11,43
От 50 до 100	55 690	31,37	4 280 974	24,49
От 100 до 150	23 531	13,26	3 030 540	17,33
От 150 до 200	19 300	10,87	3 355 563	19,19
От 200 до 250	4 371	2,47	976 549	5,58
От 250 до 300	4 639	2,61	1 199 672	6,86
От 300 до 350	2 482	1,40	815 783	4,66
От 350 до 400	343	0,20	117 437	0,67
Над 400	3 553	2,00	1 496 614	8,56
Общо	177 501	100,00	17 485 642	100,00

Най-голям процент на отдалеченост от производствените центрове се пада на подвозите от 25 до 100 км разстояние, което представлява около 62% от превозените тонове вар по железопътния транспорт. От 25 до 200 км се превозват общо 86%. Като вземем под внимание географското разпределение на различните производствени и потребителни пунктове, идваме до заключение, че по-голяма част от превозите над 200 км и особено над 300 км са нерационални — удължени. Нерационални са също така и превозите, извършени до 25 км, тъй като двукратното и трикратното товарене и разтоварване при превоза по железопътния транспорт оскъпява артикула, макар тези превози да представляват само 5,3% от общия превоз на вар по железниците в страната. За тези случаи по-икономично е да се използват еднократните превозни операции на автомобилния транспорт.

Най-дълги средно превозни разстояния по жп. транспорт през 1957 г. имат следните бивши производствени околии, чиито центрове са взети като начални товарни гари:

<sup>1</sup> Изходните статистически материали за съставяне на таблицата са взети от Министерството на транспорта.

Т а б л и ц а  
за най-дългите средно превозни разстояния на вар (1957 г.)

По околии (бивши)	Средно превозно разстояние в км	Превозени тонове
Коларовградска	161	351
Луковитска	150	8 471
Чирпанска	148	4 315
Врачанска	147	24 109
Плевенска	128	511
Сливенска	124	5 860

При проследяване на средно дългите превозни разстояния от различните варопроизводствени пунктове трябва винаги да имаме предвид и количеството на транспортираната вар. Много по-голям икономически ефект ще се получи, ако например се намали средното превозно разстояние на варта от Врачанска околия, която през 1957 г. е изпратила 24 109 т, отколкото да се намали средното превозно разстояние на Коларовградска околия — извозила по жп. транспорт само 351 т. Намаляване на средното превозно разстояние за различните превозни пунктове, което в последна сметка ще намали и средното превозно разстояние за страната, е възможно, когато не се допускат нерационални превози. Съвсем неоправдано е да се изпраща вар от Димитровград в Исперих, макар и малко количество (32 т) на разстояние 427 км. По същото време от Река Девня се изпраща в противоположна посока 33 т вар за Сливенска околия, въпреки че последната не само че задоволява своите нужди, но изнася повече от 5000 т главно към Бургас. През същата година Коларовградска и Провадийска околия изпращат вар на Поляновградска и Айтоска околия. Всъщност 32 т вар, превозена на 427 км, представлява почти същите разходи, които ще се направят, ако 427 т се превозят по жп. транспорт на 32 км. Последният вариант е много по-изгоден за народното стопанство. За превозването на 1 т на 427 км е необходимо да се заплатят 55 лв., а на 32 км — само 4 лв. Ако тези 32 т се доставят в Исперих от Коларовград, а не от Димитровград, ще се направят икономии на около 1500 лв. Неоправдано също е да се изпраща вар от Своге за Варна на разстояние 534 км, което струва 70 лв. на тон, когато по същото време Черепиш и Кунино изпращат за София. Насрещни превози по жп. мрежа има още много други, каквито са например от Търново за Свищов — 66 т, от Плевен за Търново — 236 т, от Плевен за София — 34 т, от Плевен за Лом — 34 т, от Враца за Плевен — 1450 т, от Земен за Никопол — 18 т, защото в обратна посока се отправят над 4000 т варопотоци от Врачанска и Луковитска околия за София.

Изкуствено удължените превози могат да се премахнат, като на отделните консумативни центрове се доставя вар и от най-близките

производителни пунктове. Например, ако един тон вар се достави по жп. транспорт от Огняново в Левскиград вместо от Искрец, превозът ще се поевтини с 9 лв. на тон. Само от този случай през 1957 г. народното стопанство е загубило 34 500 лв. От приведените дотук примери, а те са твърде много, е безспорно, че в жп. транспорт на варта има нерационални превози, от които по-големите илюстрираме чрез приложената картодиаграма. При проследяване на варопотоците в различните години в зависимост от нуждите на консумативните центрове на страната нерационалните превози се явяват в различна посока и степен. Когато се характеризира даден стокопревоз за нерационален, трябва да се вземе под внимание и движението на празните вагони. От друга страна, като причина за нерационалните превози се явява и себестойността на продукцията, а в последна сметка продажната цена. Себестойността на негасената вар, получена от различните производствени предприятия, не е еднаква. Така например себестойността на варта, произведена в Кунино, Карлуково, Искрец, Земен, Огняново, е над два пъти по-ниска от тази, добита в Стара Загора, Разлог, Пещера, Тополовград, Габрово и други дребни предприятия. Затова се предпочита да се закупи евтина вар от далечно разстояние, отколкото скъпата от близко разстояние. Причините за оскъпяване на продукцията са липсата на механизация във вародобивните предприятия, отдалеченост на суровината, отдалеченост и калоричност на горивото и други. Така може да си обясним защо един тон вар, доставен от Искрец във Варна, има по-ниска продажна цена, отколкото, ако тя се достави от вародобивното предприятие в с. Река Девня. Подобни случаи в страната по отношение снабдяването с вар има много.

Вародобивната промишленост задоволява настоящите нужди на нашата страна. Производството може обаче да се увеличи с цел да изнасяме на външния пазар. Това е възможно, но ако се окаже подходящ за нашите условия съветският метод за добиване на мляна негасена вар, която е устойчива по-продължително време на атмосферните условия.

При планиране развитието на вародобивната промишленост в нашата страна трябва да се върви обаче по пътя на създаване на едри предприятия и в източната половина на България — Търновско, Варненско и др., по изложените по-горе съображения. Добивът на вар има сезонен характер. Ако не се възприеме масовото производство на мляна негасена вар, това неблагоприятно явление може да бъде избягнато чрез създаване по места на големи ями с гасена вар. Премахването сезонността в производството на вар ще улесни планиращите органи на железопътния транспорт в по-равномерно използване на закритите вагони и ще допринесе за ликвидиране на нерационалните варопревози.

## ГЕОГРАФИЧЕСКОЕ РАСПРЕДЕЛЕНИЕ ПРОИЗВОДСТВА И ПЕРЕВОЗА ИЗВЕСТИ ПО ЖЕЛЕЗНЫМ ДОРОГАМ В БОЛГАРИИ

Здравко Борисов

### РЕЗЮМЕ

В этой работе рассматривается вопрос о географическом распределении главных районов производства извести и отражение этих районов на перевоз извести железнодорожным транспортом в Болгарии. Самые важные пункты производства это: Огняново, Димитровград, Земен, Сливница, Искрец, Черепиш, Кунино и Карлуково. Производство извести в Болгарии увеличилось с 45 000 т в 1939 г. до 315 840 т в 1957 году. Из приложенной картодиаграммы видно, что главные производственные центры находятся в западной половине страны, а транспорт извести направлен к слабопроизводительной части Восточной Болгарии.

В связи с удовлетворением потребности в извести отдельными районами страны в 1957 году допущены нерациональные перевозки по железным дорогам. Эти перевозки могут быть избегнуты. Для этого необходимо организовать в Восточной Болгарии новые центры для производства извести с большим капацитетом. Необходимо такж правильное распределение извести со стороны планирующих органов транспорта

## LA RÉPARTITION GÉOGRAPHIQUE DE LA PRODUCTION ET DU TRANSPORT DE LA CHAUX PAR RAIL EN BULGARIE

Zdravko Borisov

### RÉSUMÉ

Le présent ouvrage traite de la répartition géographique des régions principales productrices de chaux et de son influence sur le transport de la chaux par rail en Bulgarie. Les points principaux de production sont Ognyanovo, Dimitrovgrade, Zémène, Slivnitza, Iskretz, Tchérépiche, Kounino et Karloukovo. La production de chaux en Bulgarie a passé de 45 000 tonnes en 1939 à 315 840 tonnes en 1957. Du diagramme ci-inclus on constate que les principaux centres producteurs de chaux sont situés dans la partie occidentale du pays et le transport de la chaux est dirigé vers l'est ou on produit peu.

Pour satisfaire les besoins de chaux dans les régions différentes du pays on a effectué en 1957 des transports irrationnels par rail. Cela peut être évité en édifian de nouvelles entreprises d'une capacité plus grande dans la Bulgarie de l'est, et de même les organes de planification des transports doivent distribuer d'une manière rationnelle la chaux dans les régions différentes du pays.