

ПРЕДПОСТАВКИ ЗА УСЪВЪРШЕНСТВУВАНЕ НА ТРАНСПОРТНИТЕ ВРЪЗКИ МЕЖДУ СТРАНИТЕ — ЧЛЕНКИ НА СИВ

Евгения Джарова

Сключените в резултат на координирането на народностопанските дългосрочни търговски спогодби между страните — членки на СИВ, за периода 1976—1980 г. създадоха важни предпоставки за по-нататъшното развитие на взаимния стокообмен и за задълбочаването на производствените връзки на дългосрочна, съгласувана основа.

Бързите темпове на икономическо развитие и активните връзки на страните от СИВ са немислими без участието на транспорта, без взаимодействието на отделните видове транспорт, което е необходимо условие и важно средство за осъществяване на международното социалистическо разделение на труда.

Транспортът способствува за формирането на устойчиви интеграционни връзки в различните области на материалното производство. Връзката между транспорта и материалното производство е двустранна. Материалното производство се обслужва от транспорта, който осъществява взаимния товарообмен, а от своя страна изграденият транспорт оказва влияние върху развитието и териториалното разположение на производителните сили.

Формирането на транспортно-икономическите връзки на европейските страни — членки на СИВ, се обуславя от редица фактори.

Важен фактор е значителният абсолютен ръст на транспортно-икономическите връзки. В социалистическите страни се намират 50% от световните запаси на желязна руда, руди на цветни метали и боксит, 60% от световните запаси на въглища, 85% от запасите на калиеви соли, 2/3 от запасите на никел, волфрам и азбест. Тези запаси обаче са много неравномерно разположени, като основната част от находищата са в СССР. Нуждите на социалистическите страни от топливо и суровини, от метали, различни видове машини и др. могат да се задоволяват по пътя на взаимния обмен. Структурата на товаропотоците между страните — членки на СИВ, се характеризира с преобладаването на товаропотоци от топливо, енергия и суровини от СССР за другите страни. Потребностите от топливно-суровинни ресурси в социалистическите страни ще растат и в перс-

пектива и това определя увеличаването обема на доставките и товаропотоците към тези страни. Промените в териториалното разположение на производителните сили в СССР в посока изток определят увеличаването на далечината на превозите от 2—3 хил. км до 4—5 хил. км и повече. Решаването на транспортните проблеми трябва да става, като се отчитат новите условия и такива фактори като развитието на транспорта и конфигурацията на транспортната мрежа, рационализиране на транспортните връзки между страните, внедряване на новите постижения на научно-техническия прогрес в транспорта.

Над 90% от товаропотоците между страните — членки на СИВ, се падат на износа от СССР за другите социалистически страни, а останалата част са внос в СССР. Такова съотношение между износа и вноса на СССР спомага да се образува огромен, постоянен товаропоток към западните граници на СССР — жп. гранични гари, морски и речни пристанища. Това допринася за извънредно голямо напрежение, особено по южните жп. магистрали от европейската част на СССР — Одеско-Кишиневската, Львовската, Донецката, Приднепровската.

Съществуват резерви за рационализиране на товаропотоците, което ще доведе до намаляване на напрежението по жп магистрали, до промени в структурата на товаропотоците, съкращаване времето на доставката, намаляване на транспортните разходи.

Един от най-важните фактори за рационализиране на товаропотоците е оптималното териториално разположение на новите експортно-импортни бази и правилен избор на вече действащите бази. Такъв е случаят с построяването на Лесохимическия комбинат в Силистра, разработването на Кингисепското находище на фосфорити в СССР, разположено на Балтийско море, като се използва морски транспорт за превози в Полша и ГДР и транзит за Чехословакия. Със създаването на българското предприятие в Коми АССР между България и СССР се оформи нов голям товаропоток от дървен материал.

Местната суровинна база на черната металургия в социалистическите страни е ограничена и широко се използва вносна желязна руда. Това налага новите металургични предприятия да се строят близо до границите със страните, от които се получава суровината, или близо до водни пътища — речни или морски, например Кошице (Чехословакия), Галац (Румъния), Дунайварош (Унгария), третата металургична база близо до Бургас у нас. Металургичният комбинат в Катовице (Полша) се строи при коксуващи се въглища, а ще внася съветска желязна руда. За целта на полска територия се строи около 400 км жп линия с ширината на съветските жп линии за бързо доставяне на рудата. По-късно може в обратна посока да се превозва полски кокс или коксуващи се въглища за металургичния комбинат в района на Курската магнитна аномалия. По този

начин се избягват претоварните операции, съкращава се времетраенето на превозите и празният пробег в обратна посока.

По отношение на желязната руда и коксуващите се въглища товаропотоците от СССР за другите страни се формират от Кривой рог и Донбас, които са сравнително близко разположени до социалистическите страни-импортери. Използува се и евтин воден (морски и речен) транспорт.

По-дълги са превозните разстояния на черните метали, по-голямата част от които се дава за експорт от Украйна, Уралския район, Западен Сибир и др. Тези разстояния могат да се съкратят, като в бъдеще по-голямата част от нужните метали се доставят от металургичния комбинат в Курската магнитна аномалия. По този начин ще се намали и количеството на превозваната желязна руда в западна посока.

Прилагането на постиженията на техническия прогрес в черната металургия, като бездоменното производство на черни метали, ще намали също превоза на желязна руда, коксуващи се въглища и кокс. Това означава обогатяване на желязната руда с цел да се получат концентрати, съдържащи до 70% желязо или обогатени до 95%, които ще се превозват. Това е нова технология в черната металургия, която от своя страна е свързана с използването на повече електроенергия.

За да се постигне по-голяма ефективност в транспортно-икономическите връзки на страните — членки на СИВ, е необходимо да се внедряват достиженията на научно-техническия прогрес в транспорта (нефто- и газопроводи, продуктопроводи, електронен транспорт). Използуването на тези по-ефективни видове транспорт е важен фактор за намаляване на неблагоприятните последствия от придвижването на изток на суровинните бази и промишлеността, даваща суровини за износ от СССР за страните — членки на СИВ.

Задоволяването на растящите потребности на страните — членки на СИВ, от течно гориво е тясно свързано с развитието на нефтената промишленост на СССР, която за последните няколко години претърпя териториални изменения — откриха се нови нефтени и газови находища на п-в Мангишлак, в Западен Сибир и други райони. Използуването на тръбопроводния транспорт е много перспективно. Той се характеризира с висока автоматизация на транспортния процес. Чрез използването на този транспорт се намалява напрежението по жп. магистрали, тъй като е известно, че на течните горива се пада голям дял от товарите към социалистическите страни, премахва се празният пробег на съответно специализирани транспортни средства за превоз на течни горива. Експлоатацията на тръбопроводите е непрекъсната, надеждна и независима от климатичните условия. Загубата на нефт се съкращава 1,5 пъти в сравнение с жп транспорта и 2,5 пъти в сравнение с водния транспорт, малък е броят на работниците по експлоатацията, намален е разхо-

дът на метал. Поради отсъствието на товароразтоварни операции далечината на превоза малко се отразява на себестойността на превозите, която е по-ниска около 3 пъти, отколкото при жп транспорт.

С построяването на нефтопровода „Дружба“ се създаде мощна транспортна система. Този нефтопровод се изгради със съвместните усилия на СССР, Унгария, ГДР, Полша и Чехословакия и се реши проблемът за доставката на нефт в тези страни, създаде се нефтопреработвателна и нефтохимическа промишленост по трасето му — Сазхаломбат, Братислава, Плоцк, Шведт. Голямо значение за Чехословакия има транзитният газопровод „Братство“, който доставя газ и за страните от Западна Европа, а за нас газопроводът СССР — НРБ, по който ние получаваме газ от СССР. Много голямо значение има и магистралният газопровод „Съюз“ (Оренбург — Западна граница) за обезпечаване на страните на СИВ с топливо, енергия и суровини за химическата промишленост. Това също ще доведе до промени в структурата на товаропотоците към социалистическите страни. Газопроводът е дълъг 2750 км, с диаметър на тръбите 1420 мм и ще доставя на страните — членки на СИВ, ежегодно 15,5 млрд куб. м газ. Като транспортни средства се използват и продуктопроводите. В момента се експлоатират етиленопроводите СССР — Унгария и ГДР — Чехословакия.

Усъвършенствването на електронния транспорт ще позволи на страните вносителки да участват съвместно не само в добива на енергетични суровини, но и в построяването на електроцентрали, от които да внасят електроенергия. Разработен бе проект за единна енергийна система на страните от СИВ. През 1962 г. бе изградена Обединена енергийна система „Мир“, посредством която от СССР за социалистическите страни се пренася електроенергия. Построен се далекопровод с напрежение 750 киловолта „Виница — Албертирша“. Използването на далекопроводни линии дава възможност значително да се съкрати обемът на превозаното топливо от различните видове транспорт. Построяването на транспортни обекти в източните райони на СССР струва скъпо. Превозването на въглища на големи разстояния не винаги е изгодно и целесъобразно. По-изгодно е евтиното нискокалорично гориво да се използва в топлин-електрически централи в района на добива на въглища и да се пренася получаваната електроенергия. Създаването на електропреносни линии с постоянен ток и напрежение 750—1100 киловолта открива големи възможности за замяна на превозите на въглища от различни видове транспорт. Съоръженията за електропренос са въздушни, изискват по-малко средства, запазва се ценна обработваема земя. По този начин се ограничава влиянието на дистанционния фактор.

Важен момент във формирането на международните транспортни системи е този, че в единната система на нефто- и газопроводите и

електропреносната система на СССР се включват и тези, които снабдяват страните — членки на СИВ, с гориво и енергия.

Докато в тръбопроводния транспорт и електропреносните линии се изграждат нови мощности, в другите видове транспорт се свързват действащите на териториите на отделните страни транспортни системи.

Железопътният транспорт заема доминиращо положение при осъществяването на транспортните връзки между страните — членки на СИВ. По своя характер на работа жп транспорт е удобен за интеграция особено при международните превози. Железопътният транспорт не би могъл да участва в осъществяването на транспортно-икономическите връзки между социалистическите страни без най-тясно сътрудничество в организацията на превозите, в стандартизацията и производството на подвижния състав, осигурителната техника и др. Поради това в Комплексната програма на СИВ въпросите, свързани с развитието на жп транспорт, са намерили важно място. Типичен пример на интеграция е създаденият през 1963—1964 г. Общ парк на товарните вагони. Този парк напълно оправда съществуването си. Със създаването му бе направена решителна крачка в икономическото сътрудничество на социалистическия международен жп транспорт. По този начин се създаде възможност да се ускорява оборотът на товарните вагони, като до минимум се съкращава излишният и непроизводителен празен пробег, по-добре се използват международните жп линии, разпределителните и граничните гари, повишава се ефективността от цялата експлоатационна дейност.

Сътрудничеството в областта на водния транспорт също има голямо значение за осъществяването на връзките между социалистическите страни. Балтийско и Черно море и река Дунав се използват за превоз на течни горива, въглища, кокс, изкуствени торове, машини, метали, различни съоръжения. При водния транспорт също съществуват проблеми, които се разрешават със съвместните усилия на всички заинтересовани страни — например специализирането на някои пристанища или кейове в тях за определен вид товари, определяне районите на обслужване от дадено пристанище, преразпределение на товарите за различните страни между морските и речните пристанища и др., както и използването на модерни транспортни средства — специализирани съдове, лихтеровози, контейнеровози, ферибооти и др.

Създаването на ферибоотната линия Варна — Иличовск има голям икономически ефект. Благодарение на тази връзка се избягват претоварните операции в двете пристанища, подреждането и съхранението на товарите, отпада необходимостта от много работна ръка. Влаковете състави от СССР до НРБ и обратно пътуват с пет дни по-бързо, отколкото ако това се извършва по суша, като товароразтоварните операции на двата бряга се ускоряват седем пъти.

През месец септември 1978 г. бе създадено международно стопанско дунавско предприятие „Интерлихтер“ с участието на България, СССР, Унгария и Чехословакия. Лихтерите са самоходни речни плавателни съдове с 1100 т товароподемност, които плават по реката и като стигнат до устието ѝ, биват натоварвани на морски съд — лихтеровоз. Всеки лихтеровоз може да поеме 26 лихтера и товаро-разтоварните устройства се намират на самия кораб. По този начин отпадат претоварваните операции и се пести време.

Разработени са редица мероприятия във връзка с по-голямото участие на автомобилния транспорт при превозването на бързо развалящи се товари, главно от селскостопански произход, при осъществяването на превози в пограничните зони на страните — членки на СИВ, както и за резервни части при спешни ремонти и нестандартно оборудване. Това налага реконструкция и модернизация на съществуващите пътища, особено на международните, и модернизация на подвижния състав.

Засилва се сътрудничеството и във въздушния транспорт, който има значение главно за превоза на пътници.

При осъществяването на транспортните връзки много важен е въпросът за намаляване на транспортните разходи, като се увеличава полезното съдържание в превозвания товар. Това означава увеличаване транспортабилността на превозваните суровини чрез обогатяване и първична преработка, намаляване на влажността и др., особено при железните руди, въглищата, дървения материал. По този начин се намалява обемът на превозваните товари, съкращава се времето на различните товарно-разтоварни операции на граничните пунктове.

Комплексната програма на СИВ предвижда сътрудничество и интеграция в усъвършенстването на технологиите на транспортния процес. Има се пред вид съвместното развитие на контейнерната система, използването на палети и пакети в международните съобщения при използването на всички видове транспорт. В изпълнение на тези решения бе изградена Единна контейнерна транспортна система. В действие са международни контейнерни линии по железопътния и морския транспорт и специализирани жп. станции и пристанища (или специализирани кейове), като се използват универсални и специални контейнери. Между България и СССР работят три контейнерни линии: Варна — Иличовск, Русе — Рени, София — Унгени — Москва. От пристанище Бургас също пътуват до съветски пристанища контейнеровози. За разработване на проблемите по контейнерната транспортна система и използване на изчислителната техника и математическите методи в планирането и управлението на транспортните процеси в СССР и Чехословакия са създадени координационни центрове. От различните комисии и координационни центрове се осъществяват комплексни мерки, които да съдействуват за засилване и развитие на пропускателните и

превозните способности на железопътните и шосейните магистрали, на обработващите способности на граничните станции и др.

Усъвършенстването на транспортните връзки между страните — членки на СИВ, ще допринесе за по-нататъшното развитие и укрепване на икономическото сътрудничество и дружба между тях.

ЛИТЕРАТУРА

1. Географические аспекты социалистической экономической интеграции, Под ред. О. Т. Богомолова и П. М. Алампиева, М., 1976.
2. Горизонтов, Б. Б., Социалистическая экономическая интеграция и транспорт, М., Наука, 1975.
3. Данилов, С. К., Экономическая география транспорта СССР, М., Транспорт, 1977.
4. Дончев, Д., България и СИВ, интеграционни процеси, С., 1978.

FACTORS IMPROVING THE TRANSPORT LINKS BETWEEN
THE COUNTRY MEMBERS OF THE COUNCIL
FOR MUTUAL ECONOMIC ASSISTANCE

Eugenia Djarova

S u m m a r y

The high rates of economic development and the versatile relations between the country members of Comecon are impossible without transport infrastructure, which is an important factor for a socialist labour division. Transport amenities give rise to stable integrational links in different sectors of material production.

Fuel, raw-material, metal, machine and some other needs of the socialist countries could be met by mutual exchange. The irregular spatial distribution of fuel and raw-materials which are localized mainly in the USSR specifies the structure of transport and economic links, notable for load transportation from the Soviet Union to the other states. The fact results in busy traffic along the south high roads of the European part of the USSR. Yet, there are possibilities to rationalize the cargo transportation throughout more effective territorial distribution of some modern equipments for export and import operations, implementation of scientific and technological achievements in transport and production spheres such as new technologies and containers, oil and gas pipelines, electronic transport facilities, etc. They will cause changes in the cargo stream structure, will lessen the distance and time period for deliveries and thus will reduce the transport expenditure.