

Доц. д-р Николай Гълъбов*

РОЛЯ И РАЗВИТИЕ НА ОБЩЕСТВЕНИЯ СЕКТОР В ОБЛАСТТА НА ТРАНСПОРТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА НА БЪЛГАРИЯ (1879-1947 Г.)

Анализирани са ролята и развитието на обществения сектор в главните отрасли на транспортната инфраструктура на новата българска държава до национализацията в края на 1947 г. Особената важност на обществения сектор в тях произтича както от лошото наследство, така и от липсата на достатъчно капитали в ръцете на българската буржоазия и нейния индивидуализъм. Опитът сочи, че алтернативата – подчиняване на развитието в тези сфери на чуждестранния капитал, е по-неблагоприятна, особено в дългосрочен план. Подобряването на транспортната инфраструктура е необходима предпоставка за напредъка на селското стопанство и индустрията, както и за създаването на вътрешния пазар и свързването му с външните пазари. Инвестициите в нея неколккратно надхвърлят тези в индустрията, а заетите са 40% от нейните. Икономическата ефективност от тези инвестиции е не само пряка, но и косвена. Тя се реализира и в частния сектор, както и в социалната и държавно-политическата сфери. развитието на транспортната инфраструктура е и условие за разгръщане на по-значителна индустриализация в навечерието на, през и особено след Втората световна война.¹

Ключови думи: транспортна инфраструктура; обществен сектор; БДЖ; икономическа ефективност; бюджетни приходи и разходи; печалба и загуба

JEL: H2; F13

Напоследък зачестяват споровете относно необходимостта от по-голям или обратно – минимален обществен сектор, в т.ч. в областта на икономическата и социалната инфраструктура. Същевременно почти всеобщо е признанието

* ИИИ при БАН, секция „Макроикономика“, nik_galabov@abv.bg

¹ Assoc. Prof. Nikolay Galabov, PhD. THE ROLE AND DEVELOPMENT OF THE PUBLIC SECTOR IN THE FIELD OF BULGARIA'S TRANSPORT INFRASTRUCTURE (1879-1947). *Summary:* The role and development of the public sector in the main sectors of the transport infrastructure of the new Bulgarian state up until the nationalization at the end of 1947 are analyzed. The particular significance of the public sector in them stems from the "poor inheritance" as well as the lack of capital in the hands of the Bulgarian bourgeoisie and its individualism. Experience shows that the alternative – subordinating developments in these areas to foreign capital – is less favorable, especially in the long run. The improvement of the transport infrastructure is a necessary prerequisite for the progress of agriculture and industry, as well as for the creation of the internal market and its linkage to external markets. Investments in it are several times higher than those in the industry, and it holds 40% of its employees. The economic efficiency of these investments is not only direct but also indirect. It is also realized in the private sector as well as in the social, state and political spheres. The development of transport infrastructure is a prerequisite for the development of more significant industrialization on the eve of, during and especially after the Second World War. *Keywords:* transport infrastructure; public sector; Bulgarian State Railways; economic efficiency; budget revenues and expenditures; profit and loss.

за неуспешно извършена приватизация след 1989 г. и несполучливи отдавания на обществена собственост на дългосрочни концесии. Във връзка с това тук са разгледани ролята и развитието на общественения сектор в областта на транспортната инфраструктура, като целта е да се допринесе за правилното осветляване на диалектиката между обществения и частния сектор в тези сфери в миналото и сега от съвременни позиции.

Железопътно строителство. Създаване и развитие на БДЖ

При създаването на Третата българска държава на нейната сегашна територия съществуват две отделни жп линии – Русе-Каспичан-Варна (223 км) и Белово-Пловдив-турска граница (за Одрин-Цариград, с отклонение за Дедеагач). Южната железница има отклонение от Търново Сеймен (Симеоновград) до Нова Загора и Ямбол и е с обща дължина 309 км. И двете принадлежат на чуждестранни компании.

Българските правителства вземат стратегическо решение жп мрежата да се развива като държавна собственост съгласно Закона за железниците от 1885 г., което се оказва правилно, тъй като българската буржоазия не е в състояние да набере необходимите капитали за такова едро предприятие. До Балканската война капиталът на най-голямото индустриално предприятие е 50 пъти по-малък от този на БДЖ. По-изгодно е жп мрежата да остане в ръцете на държавата, осигурявайки на частния капитал относително евтин транспорт чрез ниски тарифи (вж. Беров, 1989, с. 353). Първоначално жп линиите, както и пристанищата, са строени на предприемачески начала от чуждестранни фирми, но са експлоатирани от държавата. До началото на XX век страната няма не само капиталите, но и техническия и организационен опит, в т.ч. подготвени квалифицирани кадри, поради което както за строителството, така и за експлоатацията на железопътната мрежа са наемани чужденци, заплащани високо.

Това, че държавните железници са за предпочитане, показва нагледно и опитът на близки до България страни. В Османска Турция през 1885 г. една английска компания принуждава Портата при строителството на жп линията Измир-Айдън да ѝ гарантира 5% печалба от всеки километър, а държавата е длъжна да добавя недостигащата сума. С това се поставя началото на т.нар. километрични гаранции. Чрез редица счетоводни фалшификации компаниите винаги представяли сметките си така, че правителството да им доплаща. По този начин, вместо да носят приходи, железниците служели за ограбване на държавата. По-късно, през 1902 и 1908 г. километрични гаранции от 16 500 франка за всеки километър са дадени и на германски капиталисти за строежа на т.нар. Багдадска железница (Анкара-Багдад-Басра), но до Първата световна война тя е построена само до Багдад.

Друг пример за грабителство е т.нар. Компания за Източните железници, създадена от барон Хирш. Срещу построените 1200 км жп линии той натовазва

турската хазна със 792 млн. франка дълг, а компанията добива право да ги експлоатира 14 години безплатно и определя свръхвисоки тарифи, които по-скоро спъват търговския оборот (вж. Димитров, Манчев, 1975, с. 26). През 1928 г. в условията на републиканска Турция държавата откупува 1007 км от т.нар. Анадолска железница, а самата тя за 1924-1929 г. е построила 1283 км (вж. Новичев, 1965, с. 272; Турецкая Республика..., 1975, с. 239).

В Русия до 80-те години на XIX век жп линиите са строени главно от акционерни дружества, на които царското правителство гарантира определен процент печалба плюс покриване на възможните загуби. От 1861 до 1880 г. едва 6,1% от построените жп линии са държавни, а останалите принадлежат на частния капитал. През 1881-1890 г. с държавни средства са построени вече 68,1%. Освен това държавата изкупува и много частни жп линии.²

В Румъния жп мрежата нараства от около 1400 км през 1877 г. до 3140 км през 1900 и 3500 км през 1913 г. Значителна част от нея е построена от чуждестранни концесионери на принципа „колкото се може по-скъпо и по-лошо“. Откупуването им натовазва държавата с дългове в продължение на много десетилетия (вж. Краткая история Румынии..., 1987, с. 221-222).

В Сърбия построените железници Белград-Ниш-Враня-турска граница и Ниш-Пирот-българска граница според клаузите на Берлинския договор, както и жп линията Велика плана-Смедерево първоначално са управлявани от чуждестранни дружества, но на 20.05.1889 г. преминават под държавно управление (вж. История на Балканските народи..., 1975, с.137, 147-148). В Гърция през 1882 г. е основана частна компания за строителството на жп линия за Тесалия (Лариса) със стратегическата цел в бъдеще да се свърже със Солун и чрез него – с европейската жп мрежа. През 1884 г. обаче тя фалира и строителството е прекратено. Линията е довършена едва към 1896 г. (пак там, с. 73-74 и 87).

През 1887 г. след дълги преговори българската държава откупува линията Русе-Варна за огромната сума от 46,8 млн. лв. – около 3 пъти над действителната ѝ цена. За целта е изтеглен първият външен заем, тъй като през същата година общата сума на редовните и извънредните бюджетни приходи е 55,7 млн. лв.³ Съгласно чл. 10 на Берлинския договор България е задължена да построи линията Белово-София-Цариград.⁴ Със завършването ѝ през 1888 г. се открива движението от Цариград през Белград до Виена, или по-общо връзката с европейската жп мрежа. През 1890 г. е открита жп връзката Ямбол-Бургас с цел да се ограничи влиянието на Компанията на Източните железници, чийто стремеж е да насочи товарите към своята мрежа до пристанището на Дедеагач. С този клон най-важното южно българско пристанище получава връзка с вътрешността на страната. Опитът да се построи цялостна

² Изчислено по Хромов, 1982, с. 35.

³ Изчислено по Беров, 1989, с. 319, 321.

⁴ Тук и по-нататък развитието на жп мрежата е предадено по Кръстев, Барбов, 1981, с. 358-360.

паралелна жп линия Саранбей-Чирпан-Нова Загора обаче пропада, като дори се налага построенят участък Чирпан-Нова Загора (около 80 км) да се даде под наем на Източните железници за 9 години (1899-1907) – в противен случай оставал неизползваем. Построената до 1893 г. линия София-Перник дава достъп на най-важната каменовъглена мина до индустриалните центрове. През 1895-1899 г. е построена жп линията София-Шумен-Каспичан, чрез която София се свързва с Варна. За улесняване на износа на земеделска продукция са построени и разклонения от нея към Дунав: Ясен-Сомовит (1899 г.), Левски-Свищов (1909 г.) и Кутловица-Лом (1912-1913 г.). Линията от Перник е продължена до Радомир (1897 г.), а по-късно – до Кюстендил и Гюешево (1910 г.) с оглед на изграждането на бъдеща жп връзка с Македония, неосъществена и до днес.

През 1908 г. във връзка с напрежението между България и Турция по повод провъзгласяването на независимостта линията на Източните железници в Южна България (смятана за турска собственост) е окупирана от българските сили поради нейното стратегическо значение и опитите за саботаж. По това време тя вече се е превърнала в „чуждо тяло“ в мрежата на БДЖ, свързваща главните градове и пристанища на страната. Турция предявява претенции за компенсация и с посредничеството на Русия се стига до сделка – вместо 125 млн. дълг на Турция към Русия от Освободителната война, България се съгласява да ѝ изплати 82 млн. лв. (1909 г.) с реална лихва 4,25%, без разлика между номиналния и цесионния курс и залагане на държавни приходи. Според Л. Беров „този е най-изгодният заем на България отпреди войните“ (вж. Беров, 1989, с. 364). Плащанията са прекратени поради декрета на Ленин за „мир без анексии и контрибуции“ (1917 г.). Все пак през юни 1909 г. на компанията на Източните железници са изплатени около 2 млн. франка (вж. Стефанов, 1977, с. 89).

До войните са построени още линиите Търново-Русе (1900 г.), Габрово-Търново (1907 г.), Пловдив-Чирпан (1910 г.) и Сливен-Зимница (1909 г.), а също и втора презбалканска жп връзка Търново-Борушица-Дъбово-Стара Загора (1910-1912 г.), както и линията Девня-Добрич. В края на 1911 г. вложеният в линиите и в подвижния материал капитал е 293,1 млн. златни лв., а до 1912 г. дължината на текущия път в експлоатация достига 1964 км (вж. табл. 1). Технико-икономическите показатели като наклони, криви и средна скорост обаче не са добри. Освен това локомотивите и вагоните са недостатъчно. За да се финансира строителството, през периода 1900-1907 г. на Парижкия паричен пазар са сключени 4 заема за общо 381 млн. лв., но при неизгодни условия – високи лихви, нисък цесионен курс и заложен държавни приходи. За железниците и пристанищата са използвани около 25% от тези средства. При отпускането на заема от 1907 г. например френски банки принуждават българското правителство да прокара втората презбалканска жп линия по неизгодното трасе Търново-Плачковци-Борушица заради френска концесия за въглища, вместо през по-удобното и евтино трасе – прохода Хаинбоаз.

Таблица 1

Развитие на железниците в България (1879-1947 г.)

Година	Дължина на текущата път в експлоатация		Превозени стоки, млн. т	Извършена работа, млн.т/км	Превозени пътници, млн. бр.	Пътникооборот, млн. пътн./км	Локомотиви	Вагони общо	Изразходвани материали		На 1 локомот./км	
	Общо	В т.ч. тесноп.							Каменини выглица, хил. т	Масло, т	Каменини выглица, хил. т	Масло, т
1879	532,0	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1888	693,0	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1894	837,8	.....	0,38	24,7	0,30	25,4	41	1284	13	39	18	0,052
1899	1435,7	.....	0,72	55,0	0,57	45,4	57	1746	25	79	21	0,062
1900	1565,5	.....	0,70	50,3	0,74	63,7	63	1746	34	166	22	0,065
1907	1628,5	.....	1,18	149,5	1,81	132,0	109	2921	73	242	22	0,072
1910	1896,6	.....	1,67	197,2	3,07	209,7	162	4258	113	405	21	0,074
1912	1864,0	.....	1,99	215,7	3,34	230,1	212	5144	200	581	31	0,090
1913	2124,3	.....	1,95	215,5	1,88	136,4	.....	.....	218	610	33	0,091
1915	2457,0	.....	2,00	.....	3,45	285,0	238	5087	243	713	31	0,092
1918	2535,6	.....	2,93	.....	2,68	231,4	.....	.....	528	1389	40	0,106
1923/24	2677,0	352,2	3,54	635,4	8,33	509,4	406	6952	364	1012	52	0,145
1927/28	2894,0	477,5	3,79	701,8	8,08	555,6	440	9802	414	1346	37	0,121
1931/32	3128,0	422,7	4,47	852,3	7,68	532,1	476	10596	490	1552	38	0,122
1933/34	3269,7	418,5	4,24	808,8	7,18	510,4	480	10446	494	1854	38	0,152
1939	3477,4	436,1	6,01	1196,5	12,35	784,4	596	12241	656	2055	40	0,126
1940	3625,5	436,1	7,00	1489,4	15,88	1021,5	596	12492	806	2132	45	0,121
1941	4781,1	487,9	9,02	2187,3	16,46	1322,0	629	14039	1118	2734	54	0,131
1942	4788,2	519,0	9,57	2198,8	21,73	1653,0	648	17920	1336	3046	62	0,140
1943	4861,5	527,2	10,82	2480,1	24,63	1983,2	718	19058	1578	3424	66	0,143
1944	3846,8	455,9	7,92	1792,2	26,14	1940,4	730	18961	1409	2812	73	0,145
1945	3869,2	401,1	7,29	1485,9	30,17	2346,2	.....	.....	1279	2732	77	0,165
1946	3864,0	400,2	7,27	1551,2	35,96	2540,6	.....	.....	1145	2180	63	0,120
1947	3864,0	400,2	8,02	1636,4	41,46	2523,0	.....	.....	1225	2281	65	0,121

Забележка: 1. Дължината на текущия път в експлоатация се отнася за цялата жп мрежа независимо от собствеността. Всички останали данни се отнасят за БДЖ.
 2. За 1915-1918 г. жп мрежата е с 317 км на Източните железници по направление Караагач-Дедеагач.
 3. За 1941-1943 г. - с Македония, Тракия и Моравско.
 4. За 1894, 1899 и 1900 г. разходът на масло включва и този на лой.

Източник: Статистически годишник на Българското царство: 1909, с. 345-353; 1913-1922, с. 438, 442, 443; 1926, с. 328; 1936, с. 248, 249; Статистически годишник на НРБ, 1947-1948, с. 139, 140.

През годините на Първата световна война железопътният транспорт е поставен на изпитание. Изградени са няколко нови линии за извозване на зърнени храни, въглища и за снабдяване на войската. Поради спешността на изпълнението и трудностите при снабдяването повечето от тях обаче са теснолинейни. Построени са Кутловица-Берковица, Брусарци-Александрово, Разделна-Кардам и Банкя-Волюяк (1918 г.), а теснолинейните са Радомир-Петрич (1917 г.), Дупница-Бобов дол (1917 г.), Кочериново-Рилски манастир (1917 г.), Каспичан-Тодор Икономово (1917 г.) и Бургас-Поморие (1918 г.). Главно за нуждите на армията в Македония са изградени общо 390 км теснолинейни жп пътища на парна тяга на обща стойност 10 млн. германски марки, най-важните сред които са Скопие-Тетово-Кичево-Охрид и Градско-Прилеп. Построени са 73 нови гари и спирки и допълнителни коловози на съществуващите за повишаване на пропускателната способност. Въпреки използването и на сръбски и румънски трофеи обаче наличните локомотиви и вагони са недостатъчни да обслужват рязко нарасналия военновременен трафик. През 1915-1918 г. БДЖ задоволява само 1/3 от заявките. Влошеното поддържане увеличава относителните разходи на въглища и смазочно масло и ускорява износването на локомотивите и вагоните. В края на войната 41% от локомотивите и 6% от вагоните са напълно негодни (вж. Беров, 1989, с. 358-359).

След като е преодоляна първоначалната следвоенна разруха, през 1923-1924 г. започва обновяването на железопътния парк, което продължава през 1928-1929 г. и особено през 1935-1937 г. във връзка с голямата компенсационна сделка (1934-1936 г.) – тютюни срещу жп парк и други машини. Внесени са нови локомотиви и вагони с по-добри технико-икономически показатели. Главно през 30-те години на миналия век са направени частични подобрения и на релсовия път (отстраняване на големите наклони и на кривите с малък радиус). Построени са голям брой разклонения на главните линии: Брусарци-Видин (1923 г.); Пловдив-Карлово (1933 г.) с отклонения до Сопот и Хисаря; Пловдив-Панагюрище и Пловдив-Асеновград (1928 г.); Кричим-Пещера и Ямбол-Елхово (1931 г.). В Северна България са изградени отсечките Ореш-Белене, Левски-Ловеч (1927 г.), Горна Оряховица-Лясковец (1930 г.), Цар Крум-Преслав и Юнак-Старо Оряхово. С построяването на връзките Шумен-Мурна (Комунаре) и Карнобат-Синдел (1943 г.) се създава трета трансбалканска жп линия в Източна България. Друга важна линия, която се дооформя, е подбалканската (София-Бургас). Построени са отсечките София-Макоцево и Карлово-Казанлък-Твърдица-Сливен, като остава само най-трудният участък Макоцево-Клисура с големия тунел под Козница, довършен до 1952 г. С продължението на жп линията Русе-Горна Оряховица-Казанлък-Нова Загора на юг с отсечките Михайлово-Раковски (1936 г.)-Хасково (1928 г.)-Кърджали (1930 г.)-Момчилград (1931 г.)-Подкова (1944 г.) се оформя пряка връзка север-юг през Централна България с перспектива връзка с Беломорието (Дедеагач). От значение са и теснолинейките Червен бряг-Оряхово и Септември/Варвара-Велинград (1927 г.)-Белица (1939 г.)-Банско (1943 г.) до Добринище (1946 г.).

Дължината на пътя в експлоатация нараства от 1964 км (1912 г.) на 2677 км (1923-1924 г.), 3477,4 км (1939 г.), 3846,8 км (1944 г.) и 3864 км през 1947 г., или с 96,7% спрямо 1912 г. Броят на локомотивите за 1912-1944 г. се увеличава над 3,4 пъти, а на вагоните – 3,7 пъти (вж. табл. 1). Значително нарастват превозите на пътници и стоки, както и дължината на гаровите коловози. Част от теснолинейките са преправени на жп линии с нормална ширина.

През годините на Втората световна война, особено след присъединяването на България към Тристранния пакт (01.03.1941 г.), значението на морските пристанища намалява за сметка на речните и на жп транспорта. С присъединяването на Южна Добруджа (септември-октомври 1940 г.) територията на България се увеличава с около 7,7 хил. кв. км, а населението – с 320 хил. човека. През 1941 г. с поемането на администрацията на т.нар. нови земи (по-голямата част от Вардарска Македония, Беломорска Тракия и Поморавието) общата територия под българско управление достига около 153,8 хил. кв. км (увеличение с 48,6%), а населението – около 8530 хил. човека, т.е. с 35,2% повече в сравнение с началото на 1940 г. Общата дължина на текущия железен път се увеличава с 31,3% и достига до 4781 км, но броят на локомотивите нараства само с 5,5%, а на вагоните – с 12,4%. Освен че завареният подвижен състав в „новите земи“ е по-малък, германците обсебват значителна част от локомотивите му (най-малко 106 бр.) като военни трофеи.

По принцип релсите трябва да се подменят на 30 години, което към 1941 г. според отчета на Главната дирекция на железниците и пристанищата означава годишно да се сменят по 163 км. БДЖ са закъснели с 380 км, а през следващите 3 години трябва да се сменят по 290 км. В действителност през 1941 г. са подменени само 11% от предвиденото. Подобна е ситуацията и през следващите години. През 1938-1940 г. 17% от локомотивите са с изтекъл амортизационен срок, а около 45-46% са амортизирани 83%. В такова състояние са и вагоните (вж. Коен, 2002, с. 140 и 278).

Започва усилено проучване, проектиране и строителство на нови жп линии за износ на руди, въглища, строителни материали и храни, както и за осигуряване на придвижването на германските и българските войски. Целта е също и да се свържат „старите“ и „новите“ земи. Само в строителството на жп линията Куманово-Гюешево са вложени над 4 млрд. лв. (вж. Павлов, 1994). Някои от тях са довършени по време на войната и през първите следвоенни години, а необходимостта от други отпада по технико-икономически причини и поради връщането на България в границите ѝ от 01.01.1941 г. През 1944-1945 г., както и през 1946-1947 г. товарните превози остават на равнище, чувствително надвишаващо това в предвоенния период (в тонкилометри) – с 24,2% през 1945 г. и с 36,0% през 1947 г. През 1939-1945 г. пътнически километрите се увеличават 3 пъти, а към 1947 г. – 3,2 пъти. Така свръхнапрежението продължава. В „новите земи“ липсват както депа за поправки, така и подходящи въглища, поради което локомотивите се ремонтират в „старите“ граници, а въглища се доставят от мини „Перник“ и „Пирин“. Появяват се задръствания и се извършват много

празни превози. Германия не изпълнява договорите за доставка на локомотиви. Спадат поддръжката и технико-икономическите показатели. Чуждестранните наети вагони извършват средно 1/3 от превозите, което изтощава валутните резерви (вж. Коен, 2002, с. 134, 282). Общо за 1939-1947 г. жп мрежата на постоянната територия на страната нараства с 11,3%, в т.ч. нормалните жп линии с 13,4%, а теснолинейните намаляват с 4,4%. Гаровите коловози също се увеличават (за 1939-1944 г.) с 11,1% и достигат до 1052 км. Поради острата нужда от подвижен състав през 1940 г. в жп работилницата в Дряново се извършва подготовка за производство на български товарни вагони, а през 1947 г. в жп работилниците в София е „произведен“ (по-скоро сглобен) първият български локомотив. Поради спешното изтегляне на българските войски от Поморавието, Вардарска Македония и Беломорска Тракия там са изоставени много локомотиви, около 4000 товарни вагона и друго ценно жп имущество (вж. История на Отечествена война на България..., 1981, с. 98).

В условията на следвоенна разруха и дефицит за преодоляване на транспортните затруднения на 06.12.1946 г. е подписан договор със СССР за закупуване на съветски трофейни локомотиви и вагони за нуждите на БДЖ. Закупени са 127 локомотива и 5936 пътнически, товарни, хладилни и други вагони, намиращи се в движение в България. През 1942-1943 г. те са дадени под наем от германската „Райхсбан“ и съгласно Съглашението за примирение стават съветска собственост. Този локомотивен и вагонен парк е нов или добре запазен и струва на нашата страна 1977,2 млн. лв. (вж. Стенографски дневници на ВНС, цит. по Златев, 1982, с. 217). На 21.08.1947 г. е подписано ново споразумение, съгласно което на България в срок до три месеца се предават безвъзмездно трофеи от тези, по-рано принадлежали на БДЖ и приспособени до 28.12.1945 г. за съветски нужди. Става дума за 2436 товарни вагона, в т.ч. 1365 покрити, 730 открити (въглищни), 60, цистерни, 29, пътнически и др. (вж. Советско-българские отношения 1944-1948..., 1969, с.341-342).

Външно, бюджетното салдо на БДЖ (на база брутни приходи и разходи) носи приходи на бюджета (вж. табл. 2). През 1936-1940 г. приходите от железниците и пристанищата са на второ място (след пощите, телеграфите и телефоните) от общата сума на приходите от държавни имоти с дял съответно от 29,2 и 20,6%. В действителност обаче нещата са доста по-сложни. През първите десетилетия в отчетите на БДЖ се включва само салдото на експлоатационните приходи и разходи, като не се начисляват амортизации на линиите и подвижния материал. Освен това според Закона за насърчаване на местната индустрия от 1895 г. предприятията с над 20 хил. златни лв. основен капитал или с над 10 заети работници ползват 35% намаление от минималните тарифи, като действието на тази клауза е продължавано неколккратно. При това пътническият транспорт е бил сравнително оскъпен за сметка на товарния (Беров, 1989, с. 352). През 1929 г. е учреден фонд „Подновяване“ на подвижния и недвижимия състав на БДЖ, който е трябвало да се увеличава ежегодно с равностойността на изхабеното имущество, с 10% от годишната печалба и с лихвата от пласмен-

Роля и развитие на обществения сектор в областта на транспортната инфраструктура...

тите. По този начин към 1938 г. се е предвиждало фондът да разполага с 3690 млн. лв., но поради по-малките вноски е начислена само около 1/3 от сумата – 1209 млн. лв. Освен това във фонда не са правени отчисления за основен ремонт. В края на 1938 г. в него остават само 280 млн. лв., а 929 млн. са иззети и пласирани като държавни заеми (вж. Коен, 2002, с. 222).

Таблица 2

Вложен капитал и резултати от експлоатацията на железниците в България (1888-1947 г.)

Година	Вложен капитал, млн. зл. лв.			Излишък между brutни приходи и разходи, млн. лв.	Излишък на 100 лв. вложен капитал, лв.
	В линии	В подвижен състав	Общо		
1888	-	-	68,6	0,931	0,14
1894	79,5	9,0	88,5	1,03	0,60
1900	138,7	11,7	150,4	2,11	1,51
1906	166,3	17,4	183,7	3,86	2,58
1911	256,2	36,9	293,1	10,25	3,50
1923/24	301,4	73,8	375,2	255,6	68,12
1924/25	302,1	74,6	376,7	320,1	83,98
1925/26	302,9	81,1	384,0	126,5	32,94
1926/27	304,9	83,7	388,6	261,7	67,33
1927/28	306,0	86,0	392,0	320,6	81,79
1928/29	311,6	87,6	399,2	374,4	90,00
1929/30	301,6	88,5	390,1	385,0	98,70
1931/32	332,1	96,8	428,9	184,4	44,03
1932/33	342,9	94,7	437,7	162,1	37,05
1933/34	353,8	94,2	478,0	142,3	32,13
1934	349,8	94,2	443,9	209,4	47,17
1935	351,2	101,4	452,5	166,1	36,70
1940	395,3	111,1	506,4	720,4	142,26
1941	557,2	138,1	695,3	1769,9	254,56
1942	569,7	165,7	735,4	1921,0	261,23
1943	602,7	193,5	796,1	1599,6	200,92
1944	475,0	195,9	670,9	(-)387,3	(-)57,73
1945	569,8	195,9	765,7	1431,6	186,97
1946	607,4	271,1	878,5	2594,0	295,28
1947	638,1	273,8	911,9	2570,2	281,86

Забележка: 1. За 1941-1944 г. – с Македония, Тракия и Моравско.

2. Всички данни с изключение на показателя „излишък на 100 лв. вложен капитал“ са закръглени.

3. Според други източници (законите за сключване на бюджетите за 1929/30 до 1938 и за 1940 г.) данните са по-негативни, като активните салда са по-ниски – през 1930/31 г. до 1932/33 г. са отрицателни (макар и с малко), а 1936 г. е с нулева салдо. Освен това съгласно официалните отчети 1889, 1890 и 1892 г. също приключват със загуба.

Източник: Статистически годишник на Българското царство, 1909, с. 345, 353; 1936, с. 251; Статистически годишник на НРБ 1947-1948, с. 141.

През военните 1939-1944 г. средно 21,3% от товарните превози (в тон/км) са безплатни – от 26,1 до 17,4% по отделните години (вж. Коен, 2002, с. 280).

Те са свързани главно с българските войски. Освен това широк кръг големи клиенти (притежатели на мини, индустриалци и големи транспортни фирми) ползват намаления от 15 до 60%. Подобно е положението и при пътническите превози. В крайна сметка през 1940-1944 г. товарните превози нарастват средно със 170,2%, пътническите (в пътник/км) – с 210,9%, а финансовите резултати (в цени от 1939 г.) – средно със 145,2%. И тук важна роля играят превозите на войници, наборници, повиканите на обучение или на служба (табл. 3).

Таблица 3

Пътнически превози в пътник/км според тарифите (%)

Година	Обикновена цена	Намалена цена*	Безплатни пътувания
1939	33,2	62,2	4,6
1941	31,2	50,3	18,5
1942	50,4	43,4	6,2
1943	48,6	46,4	5,0
1944	47,1	48,6	4,3

* С намаление 35, 50 и 65%.

Източник. Изчислено по Коен, 2002, с. 220 ,221.

Същевременно БДЖ са отрупани с разходи за дългове – платимите лихви и погашения за годините 1936-1940 възлизат съответно на 14,5; 11,6; 8,7; 12,0 и 11,8% от всички разходи. Дълговете са главно към БНБ, Спестовната каса и Българската земеделска и кредитна банка. Освен това са дължими, но не се плащат лихви и погашения по компенсационната сделка, за чужди жп администрации и др., които за 1936-1939 г. са съответно 10,0; 8,9; 14,2 и 5,8% към общите разходи на БДЖ.⁵

БДЖ е най-голямото държавно предприятие на България през целия довоенен период. Не трябва да се забравя също, че ролята на железниците в транспортната система (стопанска и военна) през тези години е първостепенна. Към 1940 г. БДЖ е основна съставна част от Главната дирекция „БДЖ и пристанища“. Персоналът на железниците (без работилниците и депата) нараства от 20 308 човека през 1939 г. на около 30 хил. през 1944 г., т.е. с 47,7%. За 1911-1947 г. вложеният капитал (в млн. златни лева) се увеличава 3,1 пъти, в т.ч. този в линиите 2,5 пъти, а в подвижния материал 7,4 пъти, като достига общо 911,9 млн. златни лева (вж. табл. 2).

От 1925 г. БДЖ има автономен бюджет, гласуван отделно, но съставляващ важна част от това, което днес се нарича консолидиран държавен бюджет. За годините 1929-1930 до 1944 приходите и разходите на Главната дирекция на железниците и пристанищата са от около 1/7 до над 1/5 от общия

⁵ Изчислено от Бюджет на Главната дирекция на железниците и пристанищата за 1940 бюджетна година, с.13 (за 1939-1940 г. данните са разчетни).

бюджет (редовен, извънреден плюс този на Дирекцията).⁶ От всички предвидени приходи на Дирекцията за 1940 г. (около 2185,6 млн. лв.) 88,2% се падат на БДЖ. Ако се разгледа типичният бюджет на БДЖ, например за 1938 г., за нови железници се отделят 16,7% от бюджета, за лихви и погашения по дългове – 8,7%, а останалото се поделва приблизително поравно между персоналните и веществените разходи. Не всяка година обаче има големи инвестиционни разходи. През 1940 г. например такива не са предвидени, но пък дълговете поглъщат 11,8%. От експлоатационните, т.е. текущи, приходи 86,6% са от такси за превоз на пътници и товари. От приходите за строителство на нови железници (инвестиционни) през 1938 г. 85,1% са от редовния и извънредния държавен бюджет, 7,5% – от основния и прогресивния жп данък и 1,8% – от вноски от заинтересуваните общини.

От представеното дотук може да се обобщи, че финансовата криза на БДЖ произтича от: *първо*, съзнателната политика на поддържане на ниски тарифи; *второ*, липсата или незначителността на ресурсите за възстановяване и разширение; *трето*, изхабяването на подвижния и неподвижния състав поради военновременните трудности и общонационални (в т.ч. бюджетни) финансови затруднения и циклични спадове. Това прави автономията на БДЖ половинчата – тя засяга най-вече текущите (експлоатационните) разходи. В крайна сметка голяма част от икономическия ефект от дейността на БДЖ се проявява чрез ползите за частния сектор (намалени тарифи), а частично и за населението и армията. Така процедират и съседните, както и други държави по онова време и не само тогава (подобни практики се прилагат и сега, в т.ч. и в развити страни). Железниците ускоряват и поевтиняват неколкостранно превозите. Те допринасят за уеднаквяване на цените, т.е. за създаване на единния вътрешен пазар и за свързването му с европейския и световния.

През периода от 1906 до 1918 г. чрез приспособяване на локомотивите за използване на пернишки въглища вносът им е прекратен. Делът на въглищата за БДЖ от общия им добив е 32,2% през 1939 и 37,0% през 1946 г. (вж. Симов, Благоев и Асланян, 1968, с. 128). Използването на големи количества строителни материали дава тласък на развитието на допълнителни индустрии. Създават се национални кадри в областта на строителството и експлоатацията на железниците, поставя се и началото на железопътното машиностроене.

През 1927 г. Софийската община окончателно откупува бившето френско-белгийско АД „Електрически трамваи“ в София, което фактически управлява от 1916 г. (вж. Енциклопедия България, Т. 2, 1981, с. 534). През 1928-1941 г. дейността му чувствително се разширява. Единичната дължина на линиите нараства с 39%, а на експлоатираната – с 19%, броят на мотрисите се покачва 2,4 пъти (до 106), а на ремаркетата – 3,8 пъти (до 202). Пропътуваните вагонни км се увеличават 2,7 пъти, а превозените пътници – 3,1 пъти (до 87,1

⁶ Вж. Закон за сключване на бюджета на държавата за годините 1929/1930 до 1938 включително; Коен, 2002, с. 288-289.

млн. човека). От тях делът на превозените с безплатни карти намалява от 6,2 на 4,4%. Приходите от превоз се повишават 2,5 пъти (до 173,5 млн. лв.), а на експлоатационен км – 2,1 пъти. Изразходваната електрическа енергия се увеличава 3,5 пъти и достига около 12,9 млн. квтч.⁷ (4,3% от brutното производство на електрическа енергия през 1941 г.). Всичко това говори не само за разрастване, но и за интензифициране на дейността на този най-важен и екологичен градски транспорт.

Водни пътища

Строителство и експлоатация на пристанища

С развитието на железниците става необходимо и развитието на пристанищата, тъй като те са крайни пунктове на жп линии и на шосета и през тях се осъществява значителна част от износа и вноса на България, както и крайбрежното товарно и пътническо корабоплаване. В края на „златното десетилетие“ на българския капитализъм – 1911 г., през българските пристанища на Черно море и р. Дунав са натоварени и разтоварени общо над 1,66 млн. т стоки. През 1903 г. е построено съвременното пристанище в Бургас, а през 1906 г. – това във Варна. Дотогава стоките се товарят и разтоварват с посредничество на лодки и гемии с голям разход на труд, време и пари. Товаро-разтоварна техника обаче се появява чак след 2 десетилетия. В началото на експлоатацията им вложеният капитал в бургаското пристанище е 7,08 млн. златни лв., а във варненското – 7,45 млн. златни лв. В края на 1925-1926 г. вложеният капитал в бургаското пристанище е 10,08 млн. златни лв., а през 1933-1934 г. – 10,743 млн. златни лв., или увеличението спрямо началната стойност е с около 51,7%. При варненското пристанище съответните стойности са: за 1925-1926 г. – 14,972 млн. златни лв., а за 1933-1934 г. – 16,038 млн. златни лв., или нарастване към 1903 г. със 115,3%.⁸ След 1934 г. до 1947 г. не са правени големи инвестиции в двете основни черноморски пристанища поради спадането на товарооборота. През 1911 г. преминалите товари през Варна са около 441 хил. т (от тях 63% натоварени), а през Бургас – 386 хил. т (63,1% натоварени) (вж. табл. 4). До отнемането на Южна Добруджа от Румъния (1913 г.) значим е товарооборотът и на Балчик и Каварна – общо 108 хил. т през 1911 г. (88% натоварени стоки). Заедно с останалите по-малки пристанища общият товарооборот надхвърля 974 хил. т.

През следвоенните години обаче в резултат от териториалните промени и икономическите трудности общият товарооборот за 1935 г. спада до 372 хил. т (59,1% натоварени). В началото на Втората световна война товарооборотът на българските морски пристанища нараства до около 557 хил. т през 1939 и

⁷ По Статистически годишник на Царство България, 1942, с.494-495.

⁸ Изчислено от Статистически годишник на Българското царство, 1926, с. 338 и Статистически годишник на НРБ 1947-1948, с. 148.

Роля и развитие на обществения сектор в областта на транспортната инфраструктура...

667 хил. т през 1940 г. (т.е. приблизително 57,5 и 68,5% от равнището на 1911 г.). С влизането на България в Тристранния пакт и избухването на Германо-съветската война условията рязко се влошават. За 1942-1944 г. средният товароборот намалява до 182 943 т, или около 42,6% спрямо 1941 г. и само 27,4% спрямо 1940 г. След прогонването на германските войски от Черноморския басейн товароборотът на пристанищата ни нараства, като през 1946 г. надхвърля 3 пъти този от 1944 г. (а през 1947 г. – 2,3 пъти). Все пак в сравнение с върховата предвоенна 1911 г. той не достига и 1/2 от тогавашните стойности. За разлика от годините преди войните от 1912-1918 г., когато рязко преобладават натоварените стоки, по това време започва да се наблюдава (с колебания) лек превес на разтоварените. До Първата световна война България изнася значителни количества зърнени храни, както и живи говеда и птици. Обратно, през последните години (1944-1947) поради сушата страната внася хляб и фуражно зърно, а също повече машини, метали, химикали и течни горива.

Таблица 4

Товарооборот (разтоварени и натоварени стоки) в българските черноморски пристанища 1901-1947 г.

Години	Всички пристанища		Варна		Бургас		Балчик и Каварна	
	Товаро-оборот, т	В т.ч. натов. стоки	Товаро-оборот, т	В т.ч. натов. стоки	Товаро-оборот, т	В т.ч. натов. стоки	Товаро-оборот, т	В т.ч. натов. стоки
1901	387285	78,3	170795	75,3	111789	83,3	69599	92,7
1904	769800	86,2	378779	71,8	293300	91,1	129997	92,1
1908	521707	59,9	307032	48,8	128814	64,9	78166	95,1
1911	974429	67,0	440939	63,0	386425	63,1	108318	88,0
1935	371589	59,1	131376	60,5	211701	53,4	...	...
1939	556914	60,9	220675	53,3	296480	62,3	...	...
1940	667354	47,3	350402	32,8	275839	59,5	...	...
1941	429357	26,0	203656	13,0	182283	26,9	13825	64,7
1942	191505	49,2	33902	49,2	119858	45,3	15061	75,1
1943	197640	50,0	35449	45,7	118211	38,5	20966	77,3
1944	159683	48,4	42672	24,3	64686	32,6	25575	88,3
1945	299731	54,6	97315	32,3	127612	54,4	34255	89,4
1946	484723	30,6	189035	14,2	225796	26,9	31962	88,6
1947	365805	47,1	133419	26,3	175840	52,4	12804	71,6

Забележка. За 1901, 1904 и 1908 г. към Варна е отчетена и Бяла, а към Бургас – Созопол.

Източник: Статистически годишник на Българското царство: 1909, с. 358-359; 1926, с. 338-339; Статистически годишник на Царство България: 1936, с. 256; 1942, с. 498-499; Статистически годишник на НРБ: 1946, с. 257,259; 1947-1948, с. 151, 153.

Наред с товарното, по българското черноморско крайбрежие се развива и пътническо корабоплаване, което обслужва 11 пътнически пристанища – от

Каварна до Ахтопол. През 1911 г. пътникооборотът е около 132,6 хил. човека. След значителен спад по време и след войните през 1939 г. пътническото корабоплаване значително се съживява и достига 96,7 хил. пътници, а през 1940 г. – 124,3 хил., но през 1941-1944 г. отново намалява и е съвсем незначително. През 1945 и 1946 г. пътникооборотът постепенно се увеличава, като през 1947 г. достига 336,7 хил. пътници, с което превишава 2,5 пъти броя им от 1911 г. и 2,7 пъти този от 1940 г.⁹ Приходите от двете основни черноморски пристанища – Варна и Бургас, са представени в табл. 5. След първоначалното нарастване през периода 1919-1920 до 1922-1923 г. те показват значителни колебания.

Таблица 5

Приходи от пристанищата Варна и Бургас (млн. лв.)

Години	Млн. лв.	Години	Млн. лв.
1919-1920	0,9	1938	27,9
1920-1921	2,0	1939	64,8
1921-1922	6,8	1940	61,0
1922-1923	23,0	1941	58,6
1924-1925	23,5	1943	44,8
1933-1934	31,4	1944	73,1
1934-1935	29,6	1945	313,5
1935-1936	26,4	1946	664,6
		1947	663,6

Източник: Статистически годишник на Българското царство, 1926, с. 186; Статистически годишник на НРБ, 1947-1948, с. 148.

Значително развитие през разглеждания период отбелязват и дунавските пристанища. През 1908 г. влиза в експлоатация пристанището във Видин, през 1912 г. – тези в Русе и Свищов, а през 1912-1918 г. – в Сомовит и Лом. До войните от 1912-1918 г. и дунавските пристанища имат изградени кейови стени и подходи към тях, но не и товаро-разтоварна техника. През 1911 г. общият им товарооборот е около 669,3 хил. т, от които 64,5% натоварени стоки (вж. табл. 6). През периода между двете световни войни териториалните изменения и икономическите затруднения водят до голямо съкращение на товарооборота. През 1934 г. той спада до 313,9 хил. т (51,6% натоварени), а през 1935 г. – до около 194,5 хил. т (33,8% натоварени), като през последната година е около 29,2% от този през 1911 г. Като главни български пристанища в предвоенния период (1911 г.) се очертават Русе (136,9 хил.т, 48,8% натоварени стоки), Видин (89,8 хил. т), Сомовит (79,4 хил. т), Свищов (75 хил. т) и Лом (59,5 хил. т). И тук до откъсването им от България важна роля играят също Тутракан и особено Силистра (заедно около 131,9 хил. т, 78,7% натоварени).

⁹ Изчислено по Коен, 2002, с.153 и Статистически годишник на НРБ 1947-1948, с. 151.

Таблица 6

Товарооборот (разтоварени и натоварени стоки) в българските
дунавски пристанища, 1901-1947 г. (т)

	1901 г.	1904 г.	1908 г.	1911 г.	1935 г.	1939 г.	1940 г.	1941 г.	1942 г.	1943 г.	1944 г.	1945 г.	1946 г.	1947 г.
Вилки пристанища	307 647	504 456	380 619	666 261	194 453	414 718	586 648	817 021	651 822	788 656	304 837	323 680	335 082	348 412
в т.ч. % на натов. стоки	72,7	73,2	57,6	64,8	33,8	41,9	50,3	46,9	44,1	34,9	42,8	43,2	33,8	33,5
Видин	34 357	52 860	48 805	89 770	13 085	16 280	20 418	103 745	78 792	115 328	32 231	935	6052	7913
в т.ч. % на натов. стоки	78,8	86,0	59,6	79,0	57,2	54,8	49,7	68,1	43,3	18,0	5,9	1,3	17,5	3,1
Лом	31 390	56 184	41 915	59 471	50 525	105 251	152 265	174 280	103 197	71 821	21 630	54 251	50 997	59 057
в т.ч. % на натов. стоки	80,9	88,4	79,2	66,9	20,9	33,7	41,4	28,4	39,1	18,5	6,7	71,5	11,3	13,6
Русе	57 004	113 014	105 826	136 916	70 396	165 917	212 903	253 593	159 352	331 197	81 346	134 532	148 275	111 167
в т.ч. % на натов. стоки	45,8	52,5	42,9	48,8	27,8	31,3	31,9	39,6	22,3	32,3	31,7	12,7	23,0	22,3
Свищов	44 140	69 064	33 847	74 982	28 196	66 037	98 639	140 019	163 805	150 891	90 823	29 603	39 245	54 803
в т.ч. % на натов. стоки	65,7	8,9	33,6	53,5	52,6	58,3	59,4	51,4	59,3	49,0	54,3	21,9	36,9	47,5
Силистра	24 436	61 576	52 143	81 701	-	-	-	34 567	39 414	31 285	26 469	38 307	29 500	16 148
в т.ч. % на натов. стоки	78,2	77,5	79,8	74,6	-	-	-	70,3	76,7	76,5	88,5	90,5	70,9	30,3
Сомовит	37 058	48 787	36 660	79 429	18 038	29 795	29 080	46 653	55 828	46 323	16 465	18 520	19 451	28 886
в т.ч. % на натов. стоки	77,8	62,5	20,8	41,6	15,1	37,8	75,0	36,4	20,0	9,9	23,2	44,5	18,6	4,3
Тутракан	12 591	32 285	31 904	50 232	-	-	-	25 017	23 100	12 047	24 886	16 660	15 717	9536
в т.ч. % на натов. стоки	90,6	93,4	92,9	85,2	-	-	-	76,3	82,4	77,1	75,6	73,8	84,9	46,4

Източник: Статистически годишник на Българското царство: 1909, с. 358-359; 1926, с. 338-339; Статистически годишник на Царство България, 1936, с. 256; 1942, с. 498-499; Статистически годишник на НРБ, 1946, с. 257-259; 1947-1948, с. 151, 153.

Към 1939 г. насочването на по-голямата част от износа към Германия и неговото всемерно форсиране, връщането на Южна Добруджа и влизането на България в Тристранния пакт предизвикват чувствително нарастване на дейността. Във връзка с това в края на 1940 г. БНБ отпуска 100 млн. лв. заем на Дирекцията на водните съобщения за строежи в пристанищата в Лом, Силистра, Балчик и Каварна, за съоръжаването им, както и за строеж на речни кораби. Форсираният износ за Германия и немските войски на Източния фронт кара правителството да възложи през април 1942 г. разширението на пристанищата в Русе и Лом на немската организация „Тод“. Извършени са значителни строителни и монтажни работи по поддържането на кейовите стени, механичните съоръжения, удълбочаване на пристанищата, заснемане на р. Дунав с обозначаване на корабния път и др. (вж. Коен, 2002, с.155-156). Спрямо 1939 г. през периода 1940-1943 г. товарооборотът нараства средно със 71,5%. Към предвоенната 1911 г. той се увеличава средно с 6,7%, а само през 1941 г. – с 22,6%.

През 1944 г. в р. Дунав са поставени над 4000 мини. Военните действия и потъналите кораби ограничават пристанищната дейност. След края на войната и окончателното прочистване от мини и изваждането на потъналите кораби товарооборотът леко нараства (с 14,3% през 1947 спрямо 1944 г.), но остава на равнище под 1/2 от това през 1940-1943 г. Що се отнася до превоза на пътници, той се увеличава чувствително – през 1939-1943 г. със 172,8%, като достига около 668 хил. човека. Пътническият поток е главно между българските дунавски селища – има 20 пристана за пътници, т.е. средно по един на всеки 23,5 км. Част от трафика е и от германски войници. През 1944 г. пътническите пътувания спадат 5 пъти, но през периода 1945-1947 г. постепенно нарастват до около 600 хил. човека. За сравнение през 1911 г. пътническият поток е около 364,7 хил. човека (вж. Статистически годишник на НРБ, 1947-1948, с. 153).

Воден транспорт

• На Черно море

След Освобождението България не разполага със съвременни търговски кораби на Черно море. Младата държава субсидира чуждестранни компании срещу задължението да извършват договорен брой рейсове до Варна и Бургас и да пренасят стоки, пътници и поща. Високите навла за изнесените български стоки (главно земеделски и скотовъдни) ги оскъпяват значително и ги правят неконкурентоспособни. Освен това събитията от 1885 г. доказват, че чуждестранните собственици отказват да превозват български войски.

На 25.06.1892 г. е основано Българското търговско параходно дружество с капитал 1 млн. лв., увеличен скоро след това на 2 млн. С цел акциите да не попаднат в чужди ръце, в устава на дружеството е записано, че акционер може да бъде само българин. Правителството изкупува 51% от акциите и така става

колективен акционер. То се съгласява да плаща 9% субсидия върху основния капитал, срещу което дружеството поема редица задължения към държавата – безплатен превоз на войските и припасите за тях, безплатно пренасяне на пощата и 50% намаление на таксите за пътуващите с корабите му държавни служители (вж. Тодоров, 1981, с. 63-76). Две години след основаването на дружеството на Варненското пристанище пристига първият български параход „Борис“, а през август 1894 г. и вторият – „България“. Двата парахода първоначално плават по линията Варна-Бургас-Цариград, а по-късно и до Дедеагач, Кавала, Солун и Пирея и дори до Западното Средиземноморие. Благодарение на тях навлата значително спадат, българските стоки стават по-конкурентоспособни, а обемът на износа им нараства. По-ниските такси на дружеството обаче се дължат и на получаваната от него държавна субсидия, възлизаща за периода 1894-1911 г. на 4,56 млн. лв. (Беров, 1989, с. 308).

До Първата световна война дружеството вече има 6 кораба – 4 големи и 2 по-малки, с общо водоизместване 12 949 т, като стойността само на 4-те по-големи е почти 2,6 млн. златни лв. Освен за товарни и пътнически цели по време на войните от 1912 до 1918 г. те са използвани и за военни цели. По предписание на Хагската конференция на страните-победителки корабите са временно реквизирани под френско командване. Българските екипажи остават, но е издигнат френски флаг. В продължение на 2 години (до октомври 1920 г.) корабите са подложени на безогледна експлоатация. В резултат от това в края на този период „Борис“ потъва при катастрофа, а през 1923 г. френската реквизиционна комисия плаща на параходното дружество 10 млн. лв. обезщетение за него. До навечерието на Втората световна война при катастрофа потъва още един от големите кораби, а двата малки са бракувани. За сметка на това през 1927-1938 г. последователно са доставени 7 други кораба – пригодените за далечно плаване „Бургас“, „Княгиня Мария Луиза“, „Балкан“ и най-големият дотогава „Родина“ (с водоизместимост 9,7 хил. т), както и закупените 2 хладилни кораба за износ на пресни плодове (главно на десертно грозде). През 1939 г. българското параходно дружество вече разполага с 9 кораба с пълна товароподемност 37 963 т и общо 23 418 брутотегистър тона дедуейд¹⁰ на стойност 192,5 млн. лв. (около 7,2 млн. златни лв.) и има линии до Лондон, Ротердам, Анверс и Хамбург, до Източното Средиземноморие – Цариград, Пирея, Александрия, и др. През 1934-1939 г. приходите на дружеството нарастват от 15 на 54 млн. лв. (вж. Беров, 1989, с. 502). Административно дружеството е причислено към Главната дирекция на железниците и пристанищата.

На 28 април 1941 г. екипажите на АД „Българско търговско параходно дружество“ са милитаризирани и корабите поетапно са дадени „под наем“ на немското командване. Вследствие на това 8 кораба са потопени, а 1 е изоставен, като от потопените само малкият „Евдокия“ (963 т водоизместимост) е изваден, ремонтиран от германците в Галац и след войната с разрешение на Съюзната

¹⁰ Изчислено по Тодоров, 1981, с. 64-76; Коен, 2002, с. 151.

контролна комисия е върнат на България. Освен него страната разполага единствено с малки моторни ветроходи. Според Коен (2002, с. 152) щетите по текущи цени са 450 млн. лв. В резултат дружеството пристъпва към ликвидация, като държавата се стреми да изкупи всички акции.

След първоначалната следвоенна криза през 1946 г. е закупен новият кораб „България“ за 1,265 млн. USD (в експлоатация от май 1947 г.), след това и „Родина“, а на следващата година пристига и трети кораб (трите кораба имат 15 836 т дедуейд). Във Варна е преустроен и 400-тонният „Добруджа“. Частните акционери на Българското параходно дружество формално също са корабоприетатели, без обаче да имат заслуги за това. Ето защо на 16.10.1947 г. дружеството е ликвидирано, като на негово място е създадено държавното параходство Български морски флот (БМФ). След национализацията към него се присъединяват и всички малки кораби и гемии с общ тонаж 3549 т, както и пътническите кораби за крайбрежно плаване. През 1948 г. общият тонаж на БМФ възлиза на 22 689 т дедуейд, т.е. той едва достига около 55% от тонажа преди войната, а още по-малко съответства на нарасналите потребности. За по-нататъшното му увеличение са били необходими още много време и средства.

• Дунавско корабоплаване

Първите български кораби на р. Дунав са подарените от руските войски и администрация. За Дунав е предназначена и първата българска покупка – яхтата „Александър“ (350 т), за 150 хил. франка. Корабите са използвани за всякакви дейности: учебна, патрулна, военна, транспортна и митническа. През 1913 г., за да не попаднат в ръцете на нахлулите румънски войски, те са потопени, а по-късно извадени, почистени и ремонтирани. През Първата световна война всички те заедно с няколко частни български кораба, както и редица трофейни кораби и шлепове, са използвани за военни и военно-транспортни цели. Към края на войната дунавската флотилия разполага с около 50 плавателни съда.

Съгласно чл. 83 на Ньойския мирен договор от 1919 г. на България е забранено да притежава въобще военни кораби, а наличните трябва да бъдат предадени на победителите. Все пак за полицейски цели и надзор над риболова е разрешено страната да има до 4 миноносеца и 6 моторни лодки, всяка с до 100 т водоизместимост и невъоръжени (вж. Ньойски договор..., 1994). Единадесет съда са реквизириани от французите, а други 11 – отвлечени от румънците. Две години по-късно частните съдове са върнати на собствениците им, а през 1925 г. са купени 3 големи парни влекача по 251 бруто регистър тона. През 1928 г. корабният парк на дунавската служба, зачислена към Русе, наброява вече 6 влекача, 4 моторни кораба, 3 ветрохода и 1 дълбачка.

Чисто търговското корабоплаване обаче е главно в ръцете на чуждестранни корабоплавателни фирми. Няколкото частни български кораба имат ограничено значение, а навлата са високи. Постепенно държавните органи се

съгласяват с настояванията на представителите на стопанските и корабоплавателните кръгове, че е необходимо формирането на мощна държавна структура в тази област. В случая се отчитат и редица важни допълнителни ефекти: създаването на моряшки кадри, осигуряването на препитание на повече българи извън пренаселеното селско стопанство, стопанското съживяване на крайбрежните селища и т.н. Така на 17.03.1935 г. е учредено държавното предприятие „Речно крайбрежно плаване“ към Главната дирекция на железниците и пристанищата. Задачата му е да се отстранят чуждестранните кораби от превоза на пътници и товари, на първо време по българското дунавско крайбрежие. Понеже в този момент българската държава не е в състояние да закупи нови плавателни съдове, през 1935-1936 г. трите мощни влекача са преустроени на товаро-пътнически кораби. Въведена е законова забрана за обслужването на българското дунавско крайбрежие от чуждестранни кораби. През 1939 г. са построени 4 мощни товарни кораба с по 450 т товароподемност, които можели да влачат и шлепове и имали и по едно хладилно отделение. Освен тях във Виена са построени и 3 модерни товаро-пътнически кораба с водоизместимост по 750 тона.

На основата на тези попълнения през май 1940 г. предприятието „Речно крайбрежно плаване“ получава юридическа самостоятелност и се преобразува в параходство „Българско речно плаване“ (БРП)-Русе. Корабите на параходството плават и извън българския участък и водят конкурентна война с чуждестранните компании. През 1942 г. България разполага с 54 дунавски плавателни съда, в т.ч. шлепове, а към 09.09.1944 г. в параходството има 5 пътнически кораба с 3200 места, 3 влекача и 8 шлепа с 5147 тона, или общо 16 съда с тонаж 7387 т (Ботев, Дойков, 1980, с. 225, 226). През войната от мини потъват два от най-модерните пътнически и товарни кораба, които по-късно са извадени. Съществуват и почти толкова частни търговски кораби. След примирието от 28.10.1944 г. съгласно т. 16 всички български търговски кораби попадат под контрола на Съветския съюз, а съгласно т. 12 военните ни кораби са взети като трофеи. Те участват в превоза на войски и военни товари по р. Дунав от съветските пристанища до Виена, като същевременно изпълняват и функцията на болници и щабове, а миночистачите разчистват мини, в т.ч. и след войната. След неколнократни настоявания от страна на българските власти след войната съветското правителство връща на България 2 влекача и 2 от старите торпедоносци, а на 12.05.1947 г. и още 15 други кораба – влекачи, шхуни, наливна баржа и 40-тонен плаващ кран (вж. Советско-болгарските отношения 1944-1948..., 1969, с.140-142 и 325). С това, общо взето, е възстановен старият тонаж.

Значението на българските кораби, главно държавни, е представено в табл. 7. От данните се вижда, че макар българските флотилии да са относително скромни, делът на превозените от тях стоки е значителен, а при превоза на пътници, тъй като е главно за крайбрежни плавания, българските кораби са фактически монополист.

Таблица 7

**Дял на товарите и пътниците, превозени под български флаг
в българските пристанища**

Година	На Черно море		На р. Дунав	
	% на натов.и разт. стоки, т	% на превозени пътници	% на натов.и разт. стоки, т	% на превозени пътници
1939	46,7	86,1	39,3	88,6
1940	31,5	98,3	35,4	97,3
1941	36,2	94,8	27,1	96,7
1942	29,8	99,5	26,0	99,6
1943	40,3	100,0	20,5	99,1
1944	60,2	99,9	39,2	96,3

Източник. Изчислено по Коен, 2002, с. 153 и 157.

Пътища. Обществен автомобилен транспорт

По отношение на пътищата наследството от Османската империя е съвсем незначително (вж. табл. 8), което налага сериозни усилия за тяхното строителство и за поддържането им. За периода 1878-1947 г. дължината на пътната мрежа се увеличава 9,2 пъти, като само до 1911 г. в готовите 8945 км държавни и общински пътища са вложени 139 млн. лв. През първите десетилетия изграждането и поддържането на държавните и общинските пътища става за сметка на наследената от турско време пътна повинност (натурална и парична), както и чрез ежегодни вноски от държавния бюджет. Пътищата се строят на предприемачески начала, но средствата хронично не достигат, поради което едва между 32,2 до 54,4% от тях са в „добро“ състояние (останалите поравно са в „средно“ и „лошо“). През 20-те и 30-те години на миналото столетие пътищата се проектират, строят и финансират от Министерството на обществените сгради, пътищата и благоустройството, което се грижи и за водоснабдяването и канализацията на населените места. Към него е причислена и т.нар. Временна трудова повинност.

Типичните пътища у нас, дори в навечерието на Втората световна война, са с трошенокаменна настилка, подходяща за преимуществено коларски и слаб камионен превоз. На 9.IX.1944 г. готовите павирани и бетонирани пътища са едва 500 км (около 2,3% от всички). Настъпилата ера на по-интензивен автомобилен превоз изисква по-солидна настилка, по-широки пътища, с по-голяма издръжливост на товари на мостовете, по-малки наклони и по-голям радиус на кривите при завоите, което би позволило по-високи скорости и поемането на по-тежки товари. Трошенокаменната настилка е със среден живот 4-6 години и налага ежегодно да се поправят поне по 3500 км пътища плюс въвеждане в експлоатация на 200 км годишно до 1944 г. Преминаването и по-нататъшното придвижване на германски моторизирани войски в България след 1 март 1941 г. допълнително усложнява тези проблеми. Пътната мрежа в голямата си част е строена по стари технически норми, които не съответстват на интензивното

Роля и развитие на обществения сектор в областта на транспортната инфраструктура...

натоварване. Трошенокаменната настилка се износва за 2 вместо за 4-6 години и поддържането ѝ изисква много труд и материални разходи. Във връзка с това Министерството на обществените сгради, пътищата и благоустройството сключва договор с 5 германски фирми за строеж на асфалтови пътища от общо 1200 км за 1942-1946 г., средно по 300 км годишно. Това са шосетата София-Кулата, София-Варна, София-Скопие и София-Пловдив. Условието е да са по „костумени цени“, плюс 17% за покриване на риска и печалбата. Сметките обаче са раздути – смята се, че от тези недовършени строежи България е понесла чиста загуба от 165,4 млн. лв. Освен това страната заплаща и строежа на път в Югославия до хромовата мина „Йезернице“, извършен от организацията „Тод“, за което са дадени 185 млн. лв. при действително извършени работи за 64 млн. (Коен, 2002, с.146-148).

Таблица 8

Развитие на пътната мрежа в България 1878-1947 г.

Година	Пътища, км			Кантони, бр.
	Готови	В строеж	% от готовите в добро състояние	
1878	2511	...	...	...
1887	3727	...	...	...
1908	7570	3148	32,2	208
1911	8945	3749	45,0	493
1925	12 681	5751	50,2	543
1926	13 356	5952	54,4	552
1927	14 056	6174	54,2	562
1928	14 752	6304	56,1	561
1929	15 397	6401	55,4	572
1930	16 146	6489	55,2	584
1931	16 643	6450	53,0	592
1932	17 233	6570	51,0	592
1933	17 471	7124	...	596
1934	17 621	7638	...	610
1935	17 650	7945	43,5	592
1939	19 554	7378	52,5	628
1940	20 921	7223	...	703
1941	21 600	7746	...	727
1941*	24 281	...	...	...
1942	21 600	7083	...	743
1943	22 066	7060	...	766
1944	22 201	6989	...	721
1945	22 336	6216	...	711
1946	22 681	6190	...	723
1947	23 113	6148	...	723

* Заедно с „новите“ земи.

Източник: Статистически годишник на Българското царство: 1909, с. 354; 1926, с. 337, 338; 1936, с. 253; Статистически годишник на НРБ 1947-1948 г., с. 142; География на България, 1981, с. 365; Беров, 1989, с. 353; Коен, 2002, с. 148, 149.

От 1942 г. пътното строителство се включва в общодържавните планове. Проектират се пътища както в старите предели, така и в „новите земи“. На този етап те обслужват главно германските военни нужди, доколкото българският автомобилен парк не само не се увеличава, но дори намалява. През 1941 г. след присъединяването на Южна Добруджа пътната мрежа расте със 7%. От 1940 до 1944 г. в старите предели са изградени 1280 км, т.е. по 320 км годишно. В сравнение с 1936-1939 г., когато са изградени по 476 км, строителството спада с почти 1/3. Освен военните трудности вероятно причината е и в засилените инвестиции (в т.ч. в шосета) в „новите земи“. Поради тяхната изостаналост присъединяването им намалява гъстотата на 100 кв. км пътна мрежа с 16,5%, а на 10 хил. жители – с 8,2%. За 1945-1947 г. готовите пътища се увеличават с още 912 км, т.е. по 304 км средногодишно, докато тези в строеж намаляват с 841 км. До известна степен се довършва това, което е в напреднал стадий на строеж. Най-големият нов строеж от този период е изграден през 1946-1947 г. от младежи-бригадири път в Хаинбоаз (Проходът на републиката) между Велико Търново и Стара Загора.

През целия период след 1920 г. освен труда на надничари широко използван е и този на трудоваците (трудовете войски към Министерството на войната и временната трудова повинност към Министерството на обществените сгради, пътищата и благоустройството). В края на 30-те години на миналия век към последното е създадена Главна дирекция на строежите със самостоятелен бюджет, гласуван със закон, чиито приходи и разходи за 1938-1940 г. са средно по 881 млн. лв. От тях средно 68,3% се изразходват за пътища, като 86% от приходите за целта идват от фонд „Пътища“, а останалото – от редовни ежегодни вноски от държавата. Средно по 239,2 млн. лв. (27,2%) са изразходвани за нови жп линии, почти изцяло от вноски от Главната дирекция на железниците и пристанищата, и по 40,0 млн. (4,5%) за водни строежи, в т.ч. корекции на реки.¹¹ Така е създадена мощна държавна строителна организация с щатен състав от 5039 човека, от които 1/2 заети с новите строежи.

През 1934-1939 г. броят на возилата в автомобилния транспорт става почти двойно по-голям – през 1939 г. освен 2503 леки коли има 2415 камиона и 780 автобуса (вж. География на България, Т. 2, 1981, с. 36). През 1935 г. чрез Закона за автомобилните съобщения държавата поема ръководството и контрола на автотранспорта. Създаден е Съюз за товарен обществен транспорт, обединяващ около 1/2 от автопарка. По време на Втората световна война настъпват сериозни проблеми в тази област, породени от недостига на гориво, автомобилни гуми, резервни части и смазочни масла. Още през 1941 г. от общо 1168 автомобила на Съюза за товарен обществен транспорт 232 (20%) са спрени поради липса на гуми, а през 1944 г. поради липси от различен характер прекратяват работа 550 (44%) от общо 1252 товарни коли (вж. Беров, 1989, с. 522). Това нарушава снабдяването на населението и предприятията

¹¹ Вж. Закон за бюджета на Главна дирекция на строежите за 1940 г., 23.05.1940.

в райони, отдалечени от жп линиите, и предизвиква смущения в гражданския пътнически автотранспорт. Положителен факт е, че през 1941 г. е пусната първата тролейбусна линия в София.

*

Ролята на обществения сектор в сферата на транспортната инфраструктура през разглеждания период у нас безспорно е значима и положителна. Новосъздадената България не би могла да се развива успешно без участието на държавата като собственик в тези отрасли. Основни причини за това са лошото наследство не само в тях, но и в цялата икономика, както и липсата на достатъчно частни капитали в ръцете на българската буржоазия и нейният индивидуализъм и разпокъсаност. Необходимостта от значителни инвестиции със сравнително бавна възвръщаемост също налага държавата да поеме ролята на инвеститор и защитник на националните интереси. Алтернатива на държавната собственост в случая е ползването на чуждестранни фирми при чувствително по-неблагоприятни икономически, социални и военнополитически условия.

Негативните влияния на чуждестранния капитал проличават в няколко свързани направления:

- първо, насочване на трасетата съобразно интересите на съответните чуждестранни капитали;
- второ, натиск за получаване на концесии в различни форми (километрови гаранции, строежи за сметка на българския бюджет, изключителни привилегии за определен период);
- трето, стремеж към поддържане на висока рентабилност независимо от ефективността на услугите;
- четвърто, откривена фалшификация на счетоводната документация с цел доказване на несъществуващи разходи и загуби;
- пето, отказ от поемане на социални и военнополитически съпътстващи услуги поради незаинтересуваност и по-висок риск;
- шесто, по-големи разходи за работни заплати, командировки, квартири и др. (отчасти обективно обусловени от различията в жизненото равнище спрямо по-развитите страни).

Същевременно в началния период на развитието на българската държава, приблизително до войните от 1912-1918 г., организационният и техническият опит в строителството и експлоатацията в тези дейности и наличието на обучен персонал в чуждестранните фирми безспорно е необходим и полезен.

Между преобладаващия частен и допълващия обществен сектор през разглеждания период съществува своеобразна *симбиоза и диалектика*. Като правило държавата се заема да инвестира в отрасли и дейности които частният сектор избягва поради по-значителната капиталоемкост и по-бавната възвръщаемост на капитала. Често това предполага и по-голям риск, както и

по-висока техническа грамотност на кадрите. Свързано с обществения сектор в транспортната инфраструктура е увеличеното търсене на строителни материали и железни конструкции, въглища, смазочни масла и др. В тези случаи държавният бюджет чрез своите разходи или данъчни облекчения (т.нар. данъчни разходи) и прилагайки Закона за покровителство на местната индустрия, стимулира развитието на преобладаващия частен сектор. Почти винаги и навсякъде част от изгодите (и рентабилността) се прехвърлят от държавния в частнокапиталистическия сектор. Освен това държавният сектор (железници, трамваи, кораби) изпълнява и социална функция (безплатни или намалени тарифи за социално слаби, инвалиди и др.). Значима е и държавнополитическата роля – превоз на войски и военни товари, държавна поща или държавни служители при привилегировани условия. Във връзка с това, когато се теоретизира за „държавата като лош стопанин“, ниската рентабилност на държавните или общинските предприятия не може да бъде достатъчно надеждно доказателство.

Съотношението между вложените капитали в индустрията, от една страна, и в отраслите на транспортната инфраструктура, от друга, налага да се направи преоценка на традиционната представа за „буржоазното наследство“ през разглеждания период. Наличните данни сочат, че вложените в основния капитал в транспортната инфраструктура инвестиции неколккратно надхвърлят този в индустрията до 1944-1947 г. Още до края на 1911 г. в железниците са вложени 293 млн. златни лв., а в пътищата – 139 млн., или общо 432 млн. златни лв. (вж. Беров, 1989, с. 353). В същото време през 1912 г. вложеният основен капитал в цялата българска индустрия е около 119 млн. златни лв., в т.ч. в насърчаваната – 95 млн. златни лв. (вж. Беров, 1989, с. 335 и 511; Коен, 2002, с. 134; Симов, Благоев, Асланян, 1968, с. 280). Подобно съотношение се запазва и през следващите години. В зависимост от курса на книжния лев към златния и с отчитане на нарастването на мощностите на индустрията инвестициите в основен капитал в нея по първоначална стойност към 1944-1947 г. се равняват на 326,4 до 434,5 млн. златни лв. В същото време само стойността на БДЖ, пътната мрежа, пристанищата във Варна и Бургас и Българското параходно дружество е приблизително 1346 млн. златни лв.

Заетостта в транспортната инфраструктура, подобно на тази в индустрията, облекчава аграрната пренаселеност и намалява зависимостта на икономиката от климатичните условия, като я диверсифицира. Работните места в нея като правило са с по-висока квалификация, производителност и заплащане. Заетите само в БДЖ достигат 30 хил. човека, а заедно с изброените други обществени транспортни отрасли – около 40 хил. Заетите в индустрията в условията на кризи и протекционизъм и при ниската си изходна база нарастват от 19,5 на 92,9 хил. човека за 1911-1939 г., с максимум от 104,2 хил. през 1941 г. Следователно заетостта в индустрията надвишава около 2,5 пъти тази в транспортната инфраструктура.

Роля и развитие на обществения сектор в областта на транспортната инфраструктура...

Икономиката на България от края на XIX век насам, както и всяка друга, винаги е била *смесена*, съдържаща обществен и частен сектор. В относително изостанала страна като България ролята на обществения сектор закономерно е по-съществена, както проличава и от отраслите и дейностите на инфраструктурата. Въпреки това в условията на пазарна икономика, дори и „дирижирана“, частният сектор е чувствително преобладаващ. Той е проводник на активните сигнали на пазара, определящ основните насоки, темпове и пропорции.

Отраслите и дейностите на транспортната инфраструктура допринасят за бързия напредък на индустриализацията и на цялата икономика и в новите мирни и необременени със значителни военнополитически дългове стопански условия през 1948-1975 г. Те безспорно биха били по-големи и по-трайни, ако не беше привнесен и запазен за дълъг период (до 1989 г.) моделът на командно-административната планова икономика, лишена от пазарни ориентири.

Използвана литература

Ботев, Л., В. Дойков (1980). Дунав и дунавския воден път. С.: „Наука и изкуство“.

Димитров, С. и др. (1975). История на балканските народи (1879-1918 г.). С.: „Наука и изкуство“.

Златев, Зл. (1982). Международни икономически отношения на България (1944-1948). – В: Международни отношения и външна политика на България след Втората световна война. С.: Изд. на БАН.

Беров, Л. (ред.) (1989). Икономика на България до социалистическата революция. С.: „Наука“.

Коен, Д. (2002). Военновременната икономика на България (1939-1944). С.: УИ „Св. Климент Охридски“.

Новичев, А. (1965). Турция. Краткая история. Москва: „Наука“.

Симов, Б., Б. Благов, О. Асланян (1968). Възстановяване и развитие на промишлеността в НРБ 1944-1948. С.: Изд. на БКП.

Стефанов, Г. (1977). Международни отношения и външна политика на България 1789-1970 г. – София: Наука и изкуство.

Тодоров, И. (1981). Българските кораби. С.: ДИ „Техника“.

Хромов, П. (1982). Экономическая история СССР. Москва: Высшая школа.

Бюджет на Главна дирекция на железниците и пристанищата за 1940 г.

Бюджет на разходите на Министерството на железниците, пощите и телеграфите за 1940 г.

География на България, Т. 2 (1981). С.: Изд. на БАН.

Енциклопедия България, Т. 2 (1981). София: БАН.

- Закон за бюджета за 1940 бюджетна година.
Закон за бюджета на Главна дирекция на строежите за 1940 г.
Закон за сключване на бюджета на държавата за годините 1929/1930 до 1938 включително.
Икономика на България (1970). С.: „Народна просвета“.
История на Балканските народи (1975). С.: „Наука и изкуство“.
История на Отечествена война на България 1944-1945 г., Т. 1-2 (1981). С.: Държавно военно издателство.
Краткая история Румынии (1987). Москва: „Наука“.
Националният доход на България 1936-1945 г. (1947). С.: Стопанска камара.
Ньойски договор (1994). С.: „Мартилен“.
Советско-болгарские отношения 1944-1948 гг. (1969). Москва: Изд. политической литературы.
Статистически годишник на Българското царство за 1909 г., 1913/1922 г., 1926 г.
Статистически годишник на Царство България за 1936 и 1942 г.
Статистически годишник на НРБ за 1946, 1947/1948 и 1956 г.
Турецкая республика. Справочник (1975). Москва: „Наука“.

25.IV.2018 г.