

XI. ТРАНСПОРТ И СЪОБЩЕНИЯ

Данните за железопътния транспорт за 1939 г. по всички показатели са взети от статистическия годишник на Министерството на транспорта, а тези за 1948—1970 г. — от редовната отчетност за изпълнението на плана за експлоатацията и труда и от годишните счетоводни отчети.

В данните за железопътния транспорт не е включен ведомственият железопътен транспорт с изключение на коловозите на нетранспортните предприятия в системата на Министерството на транспорта за 1939 г. и 1948—1952 година.

Общата дължина на железопътните линии (таблица 4) включва текущия път и гаровите коловози. В данните за текущия път е включена дължината на железопътните линии между осите на гарите и разстоянието от граничните гари до държавната граница. Дължината на удвоените линии е в една посока.

В превозените товари (таблица 5) не са включени данни за превозите по тесните (600 мм) линии.

В данните за превозените пътници не са включени безплатните пътувания.

Данните за автомобилния транспорт за общо ползване обхващат ДП „Автотранспред“, ДП „Пътнически автотранспорт“ и клоновете на съюза за обществен автомобилен транспорт (СОАТ). Данните за труда, работната заплата и себестойността се отнасят за ДП „Автотранспред“ и ДП „Пътнически автотранспорт“, но поради реорганизацията (обединяването на товарния автомобилен транспорт с бившите предприятия „Транспред“) данните по някои показатели за периода след 1964 г. са променени. Средният годишен брой на работниците и служещите (таблица 23) обхваща данните за бившите държавни автомобилни предприятия (ДАП) и ДП „Транспред“. Средната изработка на един работник е изчислена на база приходи — общо от превозна, товаро-разтоварна, преносно-превозна и спедиционна дейност.

По същите причини са коригирани и данните за средносписъчния брой на персонала общо за транспорта и средната работна заплата от 1965 година включително (таблица 3).

Данните по труда за отделните видове транспорт не се покриват с тези, посочени в табл. 3 — „Работници и служещи, средна годишна заплата и производи-

телност на труда в транспорта за общо ползване“, поради включването в същата таблица на лицата, заети в предприятия и дейности, обслужващи транспортни предприятия и техните управления като заетите в ДСП „Инфлот“, ДСО „Воден транспорт“, ДСО „Автотранспред“, ДСО „Пътнически автотранспорт“ и др.

Данните за водния транспорт (морски и речен) са взети от редовната годишна отчетност на параходства „Български морски флот“, „Български танкерен флот“ и „Българско речно плаване“ и от изисканите със справки данни за параходите на ОТП „Балкантурист“ и ДСО „Рибно стопанство“.

В таблица 25 в данните от 1967 г. са включени и корабите на ОТП „Балкантурист“, а от 1969 г. — и ДСО „Рибно стопанство“.

В таблица 26, 29 и 30 не са посочени данни за пътническите кораби на ОТП „Балкантурист“.

Данните за въздушния транспорт са резултат от обработката на отчетите за изпълнението на плана за експлоатацията и труда и на годишните отчети на гражданския въздушен транспорт.

В превозените товари от въздушния транспорт през 1969 г. (таблица 1 и 39) са включени данни и за чартърните товарни превози.

Данните за развитието и трафика на пощенските, телефонните, телеграфните и радиосъобщенията за 1939 г. са взети от Министерството на съобщенията, а за периода 1948—1970 г. са резултат от разработката на отчетите за изпълнението на плана и годишните отчети на съответните поделения и предприятия на Министерството на съобщенията.

Данните за броя на пощенските, телеграфните и телефонните станции (таблица 46) са без ведомствените телефонни станции.

Данните за пътно-шосейната мрежа (таблица 49) за 1939 г. и 1948—1952 г. са по наблюдение на Главното управление на пътищата, а за 1953—1970 г. са взети от съответните годишни отчети на окръжните пътни управления.

До 1960 г. шосейните пътища са категоризирани като първокласни, второкласни, третокласни и четвъртокласни. От 1963 г. са прекатегоризирани.