

Maria Kozanecka

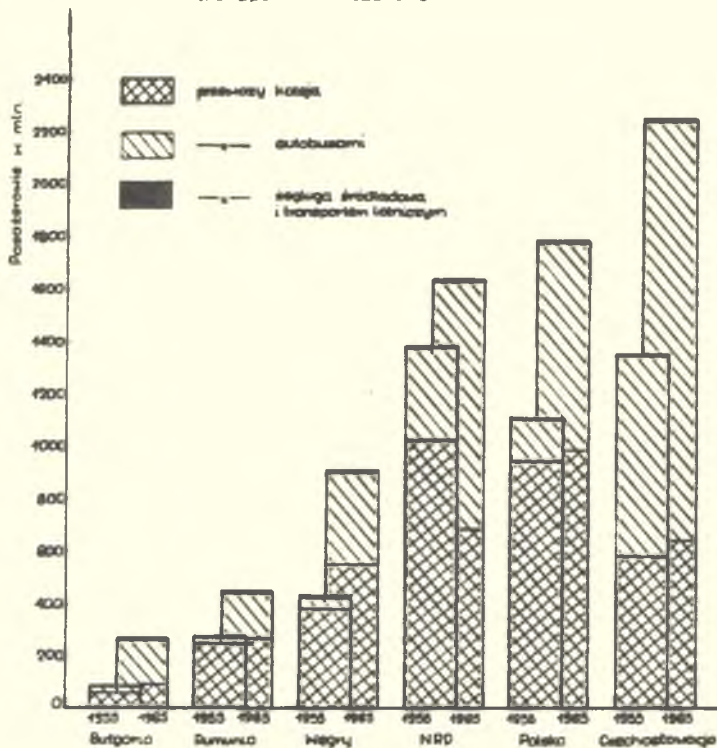
**ZAGADNIENIA KOMUNIKACJI AUTOBUSOWEJ
W NIEKTÓRYCH EUROPEJSKICH KRAJACH SOCJALISTYCZNYCH**

Brak bardziej szczegółowych i szerszych publikacji /źródłowo-statystycznych, jak też monograficznych/ odnoszących się do rozwoju i stanu komunikacji autobusowej w szeregu krajów nie zezwała na bardziej kompleksowe potraktowanie tej gałęzi transportu w niniejszym artykule. Podkreślić też należy często występującą nieporównywalność danych statystycznych, dotyczących omawianej dziedziny. Dodatkowe trudności badawcze wynikają ze zróżnicowania terytorialnego i geograficzno-ekonomicznego poszczególnych krajów, co znajduje odbicie w stanie i funkcjach różnych rodzajów transportu /zwłaszcza w rozmieszczeniu ich sieci, stanie technicznym i funkcjach gospodarczych/, jak też w ogólnej problematyce ekonomicznej komunikacji. W rezultacie, szereg zjawisk występujących w ramach jednej gałęzi transportu w różnych państwach, ze względów metodologicznych, nie może być porównywane i dopiero na tle szerszych studiów, obejmujących różne dziedziny komunikacji, znajduje właściwe oświetlenie. Dążąc do złagodzenia tych trudności w badaniu niektórych tylko problemów komunikacji autobusowej zdecydowano się ograniczyć poniższe rozważania do sześciu państw: Bułgarii, Czechosłowacji, Niemieckiej Republiki Demokratycznej, Polski, Rumunii i Węgier.

Na podstawie dostępnych źródeł i literatury można stwierdzić, że w wymienionych krajach socjalistycznych przewozy osobowe publicznymi środkami transportu wykazują na przestrzeni badanego okresu /lata 1955-1965/ ogólny wzrost. Szczególnie wyraźny jest wzrost przewozów dokonywanych transportem autobusowym międzyosiedlowym. Zjawisko to w silnym stopniu wystąpiło we wszystkich badanych krajach, co ilustruje rys. 1. W odniesieniu do komunikacji autobusowej rys. 1, podobnie jak następne wykresy oraz zestawienia, uwzględnia przewozy pasażerskie dokonywane publicznym transportem autobusowym międzyosiedlowym z wyjątkiem Czechosłowacji, dla której podaje dane obejmujące przewozy komunikacji międzyosiedlowej i miejskiej łącznie. Fakt ten trzeba mieć stale na uwadze przy porównaniach sytuacji przewozowej w Czechosłowacji i innych krajach, o których mowa w artykule.

Największy wzrost przewozów autobusowych w omawianych latach nastąpił w Rumunii /przy przyjęciu ich wielkości w 1955 r. za 100 do 894 w 1965 r./, w Bułgarii /do 824/ i Węgrzech /do 810/. Równocześnie w krajach tych zaznaczył się bardzo pokazywany wzrost wskaźnika przejazdów na jednego statystycznego mieszkańca w ciągu roku. I tak np. w 1955 r. wskaźnik ten wynosił w Rumunii 1, a w 1965 r. - 9, na Węgrzech odpowiednio 5 i 37, w Bułgarii zaś 3 i 21. Mimo jednak ogólnego rozwoju komunikacji autobusowej i zwiększenia się wskaźnika częstotliwości przejazdów autobusowych

Rys. 1: Przewozy pasażerskie publicznymi środkami transportu w 1955 i 1965 r.



jednego mieszkańca w ciągu roku nadal utrzymują się w tym zakresie istotne różnice pomiędzy poszczególnymi krajami. Np. w NRD na jednego statystycznego mieszkańca przypadało 55 przejazdów w ciągu 1965 r., podczas gdy na Węgrzech, w Polsce i Bułgarii od 37 do 21. Od tej ostatniej grupy trzech państw odbiega jeszcze in minus Rumunia, mimo największego wśród badanych krajów wzrostu procentowego przewozów autobusowych i częstotliwości przejazdów w dziesięcioleciu 1955-1965. Jednocześnie jednak trzeba podkreślić, że na przestrzeni tego dziesięciolecia nastąpiło zmniejszenie rozpiętości pomiędzy wskaźnikami częstotliwości przejazdów w poszczególnych krajach. Szczegółowiej o poruszonych sprawach informuje zestawienie 1.

Można dostrzec określony związek pomiędzy omówionym stanem rzeczy a wyposażeniem poszczególnych krajów w sieć dróg twardych, zwłaszcza zaś ulepszonych i stanem taboru autobusowego. Zestawienie 1 pokazuje, że w tych krajach, w których przypada duży obszar obsługi na jeden autobus przewozy pasażerskie i wskaźniki częstotliwości przejazdów są stosunkowo niskie. Pośrednio może to wskazywać, że sieć regularnych linii autobusowych jest w tych krajach słabiej rozwinięta i nie włącza dość skutecznie w sferę oddziaływania pasażerskiej komunikacji samochodowej pewnych terenów i znacznej części skupisk ludzkich. Cytowane zestawienie wskazuje także na związek pomiędzy strukturą zatrudnienia a ruchliwością komunika-

Z e s t a w i e n i e 1

Rozwój przewozów osobowych publicznym transportem autobusowym,
w niektórych krajach socjalistycznych w latach 1955 - 1965

Lp.	T r e ś ć	Rok	Bułgaria	Czecho- słowacja	NRD	Polska	Rumunia	Węgry
1	Przewozy pasażerów w mln.	1955	21,3	758,2 ^x	357,0	151,9	19,3	46,2
		1965	173,0	1 599,5 ^x	941,0	802,1	170,1	373,2
2	Wzrost przewozów /1955 r. = 100/	1965	824	211 ^x	263	527	894	810
3	Ilość przejazdów autobus. na 1 mieszkańca	1955	3	58 ^x	20	6	1	5
		1965	21	112 ^x	55	26	9	37
4	Powierzchnia w km ² przypadająca na 1 autobus	1965	36	7,7 ^x	8,8	13,5	67,7	9,3
5	Ilość przejazdów kolejowych na 1 mieszkańca	1955	7	45	59	34	15	36
		1965	11	45	40	31	14	48
6	% zatrudnionych poza rolnictwem w stosunku do ogółu ludności czynnej zawodowo	1965	54,7	78,6	84,5	52,9	43,3	68,3

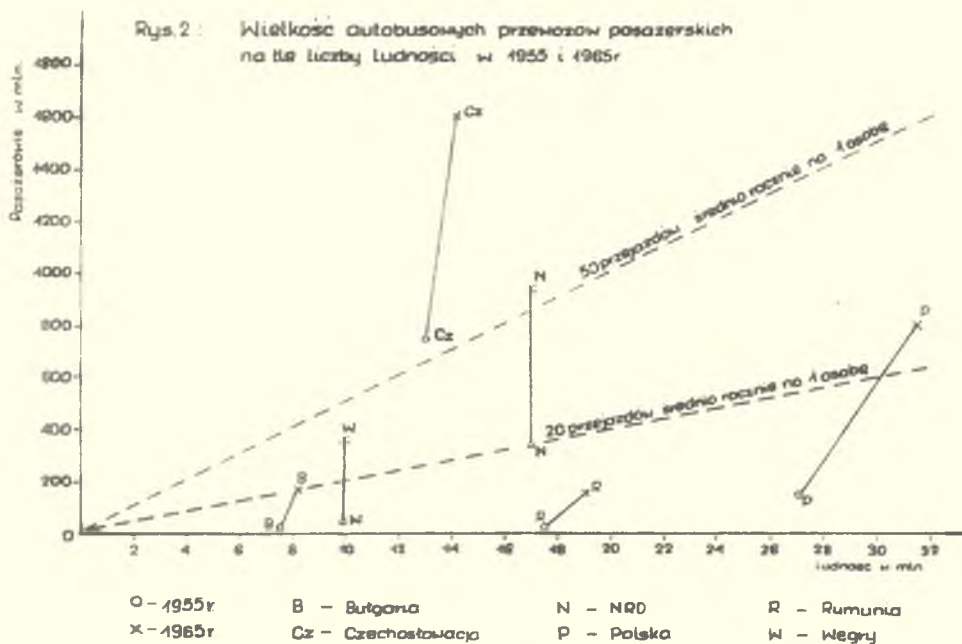
^{x/} w tym przewozy /tabor/ miejskiej komunikacji autobusowej.

Zródła: Zestawienie sporządzone w oparciu o obliczenia własne, dokonane na podstawie następujących publikacji statystycznych: Biuletyn Statystyczny /informacyjny/ 1964, nr 1-2/4; Biuletyn Statystyczny /informacyjny/ 1967, nr 6; Rocznik Statystyczny 1966; Rocznik Statystyczny Transportu 1945-1966. Warszawa 1967; Statistisches Jahrbuch der Deutschen Demokratischen Republik. Berlin 1966.

cyjną ludności. W krajach, w których odsetki ludności czynnej zawodowo w działach pozarolniczych są większe - większa jest także ilość przejazdów przypadających na jednego mieszkańca w ciągu roku. Ma to zapewne częściowe uzasadnienie w rozmiarach dojazdów do pracy. Związek pomiędzy wielkością autobusowych przewozów pasażerskich w latach 1955-1965 a liczebnością ludności analizowanych krajów przedstawia rys. 2. Wynika z niego, że można wydzielić dwie grupy państw, charakteryzujące się na przestrzeni tych lat nieco odmiennymi tendencjami. Jedna grupa, do której zaliczyć można NRD i Węgry, wykazuje wzrost przewozów, ale stabilność liczebności mieszkańców, co odpowiednio rzutuje na wielkość wskaźnika częstotliwości przejazdów jednego mieszkańca. Druga grupa państw, która obejmuje Rumunię, Bułgarię i Polskę wykazuje obok wzrostu przewozów dość pokąźny przyrost ludności. Równoległe występowanie tych procesów, nawet przy dużej dynamice rozwojowej przewozów, ogranicza wielkość wskaźnika częstotliwości przejazdów. Czechosłowacja zajmuje pozycję pośrednią między wymienionymi dwoma grupami państw, jej sytuacja jednak podobna jest bardziej do sytuacji NRD i Węgier niż pozostałych krajów.

Wydaje się być rzeczą celową wskazanie - choćby w największym skró-

cie - na niektóre z przyczyn wzmiankowanych wyżej różnic w zakresie komunikacji autobusowej w omawianych krajach. Ogólnie biorąc przyczyn tych upatrywać można w zróżnicowaniu zagospodarowania transportowego poszczególnych krajów, w niejednakowym poziomie motoryzacji, od którego rozpoczęły rozwój komunikacji autobusowej, a także w różnych nieco potrzebach przewozowych, wynikających m. in. z różnic w stopniu uprzemysłowienia i - w ślad za tym - w strukturze zatrudnienia ludności. Nie trzeba dodawać, że wyżej wymienione okoliczności wiążą się z całym zespołem geograficzno-ekonomicznych i historycznych uwarunkowań /w tym zwłaszcza z wysokim zróżnicowaniem stopnia rozwoju gospodarczego omawianych krajów w czasach kapitalistycznych i różnym poziomem ich startu przed dwudziestu pięciu laty/. Tak więc np. w analizowanym 1955 roku w Czechosłowacji i NRD komunikacja autobusowa była już dobrze rozwinięta /podobnie zresztą jak komunikacja kolejowa, od dawna na ich terytorium silnie rozbudowana/. Świadczy o tym duża ilość przewiezionych w 1955 r. pasażerów, jak też wysoki wskaźnik przejazdów przypadających na jednego mieszkańca /rys. 1, zestawienie 1/. W tej sytuacji, chociaż w latach 1955-1965 rzeczywisty wzrost liczby pasażerów i częstotliwości przejazdów statystycznego mieszkańca był duży, to jednak dynamika wzrostu przewozów pasażerskich była niższa niż w innych krajach socjalistycznych. Wiąże się



to z wysokim poziomem bazy odniesienia w 1955 r. W Czechosłowacji, przy przyjęciu przewozów z 1955 r. za 100, przewozy wzrosły do 211, a w NRD do 263. Natomiast pozostałe z omawianych krajów w latach pięćdziesiątych wchodziły dopiero w etap organizacji komunikacji autobusowej. Ponadto np. Bułgaria i Rumunia były i są nadal słabo wyposażone w sieć kolejową /w Bułgarii w 1965 r. przypadało 3,7 km linii na 100 km², w Rumunii zaś 4,6 km linii na 100 km²/. Stąd też szczególnie te kraje, które posiadają słabiej rozwiniętą sieć kolejową, a w analizowanym dziesięcioleciu inten-

sywniej rozbudowywały urządzenia i środki komunikacji autobusowej, wykazują w 1965 r. w porównaniu z rokiem 1955 bardzo wydatny wzrost pasażerskich przewozów samochodowych i częstotliwości przejazdów statystycznego mieszkańca tym środkiem transportu. Świadczy to o tym, że na obszarach słabo rozwiniętych komunikacyjnie, a podlegających aktualnie intensywnej komunikacji rozwoju ekonomicznego, zwłaszcza zaś procesowi industrializacji, samochód jest obecnie tym środkiem, który pozwala lepiej i wszechstronnie niż kolej rozwiązywać pojawiające się problemy przewozowe /przy zachowaniu niezbędnej kooperacji z transportem szynowym, spełniającym podstawową rolę w przewozach ładunków i osób na większe odległości/. Wynika to m. in. z jego właściwości ekonomicznych, zarówno w odniesieniu do przewozów ciężarowych, jak też osobowych.

Potwierdzenie tego rozumowania w odniesieniu do komunikacji pasażerskiej może dać bliższe porównanie udziału transportu autobusowego i innych rodzajów transportu, zwłaszcza kolejowego, w zaspokajaniu potrzeb ruchu osobowego w latach 1955 i 1965. Jest to zresztą odrębne i ważne zagadnienie, którego analiza pozwala na właściwe umiejscowienie komunikacji autobusowej na tle innych rodzajów transportu oraz - częściowo przy najmniej - określonych warunków komunikacyjnych. Pewną orientację w tym zagadnieniu daje zestawienie 2, a także rys. 1 i 3.

W 1955 r. dominującą pozycję w przewozach pasażerskich w omawianych krajach zajmował transport kolejowy. W roku tym, w Bułgarii kolej przewiozła 72,8% pasażerów korzystających z usług transportu publicznego, w NRD 73,5%, w Polsce 85,8%, a na Węgrzech 88,2%, w Rumunii zaś aż 92,6%. Podkreślenia wymaga ogromna rozpiętość pomiędzy odsetkami osób korzystających z usług kolei i innych rodzajów transportu w poszczególnych krajach w tymże roku. Ogółem w omawianych krajach kolej przewiozła w 1955 r. 76% pasażerów, zaś komunikacja autobusowa tylko 23,3% /w Polsce 13,8%, na Węgrzech 11,1%, w Rumunii 7,1%, podczas gdy w Bułgarii i NRD po około 26%, a w Czechosłowacji 56,2% - jednakże wraz z komunikacją autobusową miejską/. Inne gałęzie transportu nie odgrywały w przewozach pasażerskich w analizowanych państwach większej roli. W porównaniu do tego stanu, w 1965 r. pozycja transportu autobusowego w tych krajach wydatnie wzrosła. Odsetki pasażerów przewiezionych autobusami wahały się w granicach od 39,1% /Rumunia/ do 65,5% /Bułgaria, jeśli nie brać już pod uwagę Czechosłowacji/. Średnio zaś w omawianych krajach z tego środka transportu korzystało 53,3% ogólnej liczby pasażerów przewiezionych publicznymi środkami transportu, z usług zaś kolei 46,3% pasażerów. Zauważyć też można zmniejszenie się różnic pomiędzy odsetkami osób korzystających w poszczególnych krajach z usług dwóch podstawowych działów komunikacji pasażerskiej. W 1955 r. rozpiętość pomiędzy poszczególnymi krajami w odsetkach osób korzystających z usług autobusów była uderzająco duża, natomiast w 1965 r. zmalała ona dość wydatnie /przy ogólnym wzroście globalnych przewozów pasażerskich w każdym z krajów/. Informuje to o występowaniu w omawianym dziesięcioleciu tendencji do wyrównywania, czy mówiąc ściślej, zmniejszania istniejących rozpiętości w tym zakresie. Pomimo wzrastającej roli transportu autobusowego w każdym z omawianych państw - w 1965 r. w Polsce, na Węgrzech i w Rumunii odsetek osób przewiezionych tym transportem był jeszcze niższy niż odsetek osób przewiezionych koleją. W pozostałych trzech krajach sytuacja ta wyglądała przeciwnie.

Mówiąc o tych sprawach warto zwrócić uwagę na pozycję 3 i 4 zestawienia 1. Ich porównanie pozwala łatwo zauważyć na przestrzeni lat 1955-1965 wzrost wskaźnika częstotliwości przejazdów autobusowych statystycznego mieszkańca we wszystkich analizowanych państwach przy równoczesnej stabilności /lub nawet zmniejszeniu się/ wskaźnika częstotliwości przejazdów kolejowych w czterech z tych państw. Tylko w Bułgarii i na Węgrzech w 1965 r. w porównaniu z rokiem 1955 nastąpił wzrost częstotliwości przejazdów kolejowych, wyraźnie jednak mniejszy niż wzrost częstotliwości przejazdów autobusowych. Na marginesie głównego toku rozważań warto podkreślić, że na przestrzeni omawianych lat nastąpił spadek udziału innych rodzajów transportu /transport lotniczy, żegluga śródlą-

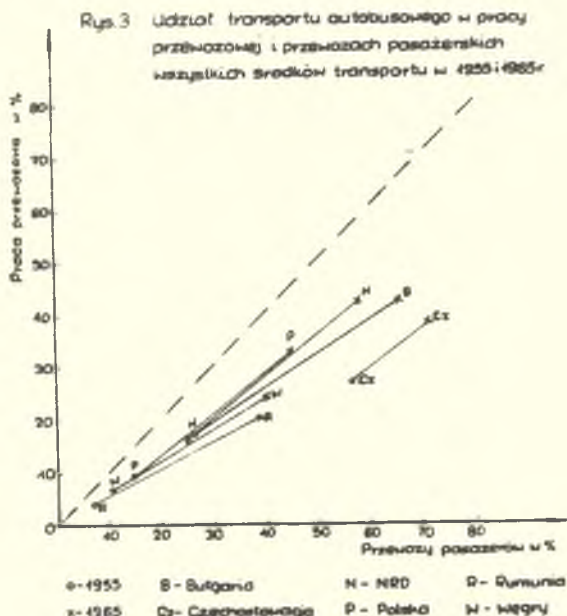
Z e s t a w i e n i e 2

Udział komunikacji autobusowej w całości przewozów pasażerskich
niektórych krajów socjalistycznych w latach 1950-1965

K r a j	Udział w przewozach pasażerskich w %				Udział w pracy przewozowej /wyrażonej w pasażerokm/ w %			
	1950	1955	1960	1965	1950	1955	1960	1965
Bułgaria	•	25,9	47,4	65,5	•	17,3	30,2	42,7
Czechosłowacja ^z	45,0	56,2	64,6	71,4	21,2	27,4	37,4	38,5
KRD	10,4	25,8	42,0	57,6	9,3	17,9	31,4	42,7
Polska	10,2	13,8	29,0	45,1	5,6	8,2	19,6	33,6
Rumunia	8,8	7,1	24,9	39,1	4,5	4,3	11,5	20,3
Węgry	9,7	11,1	32,5	40,9	5,2	6,5	19,9	24,1

^z wraz z komunikacją autobusową miejską

Źródła: jak w zestawieniu 1.



dowa/ w realizacji globalnych przewozów pasażerskich z 0,7% w 1955 r. do 0,4% w 1965 r. w ujęciu łącznym dla wszystkich sześciu państw. Tylko w Rumunii na przestrzeni tych lat wystąpił w tym zakresie przeciwny kierunek zmian /wzrost z 0,3% do 0,6%/.

Zestawienie 2 i rys. 3 ukazują, oprócz udziału komunikacji autobusowej w całości przewozów pasażerskich, również jej udział w pracy przewozowej, realizowanej przez wszystkie rodzaje transportu osobowego łącznie. Interesujące jest porównanie tempa wzrostu udziału komunikacji autobusowej w przewozach pasażerskich z obu tych punktów widzenia. Otóż stwierdzić można, że w badanych krajach na przestrzeni lat 1955 - 1965 w transporcie autobusowym rysuje się tendencja szybszego wzrostu przewozów osób niż pracy przewozowej /wyrażonej w pasażerokm/. W ślad za tym następuje szybszy wzrost udziału komunikacji autobusowej w przewozach pasażerów niż w pracy przewozowej, realizowanych przez wszystkie rodzaje transportu publicznego łącznie. Szczególnie jest to widoczne w Polsce. Wyrazem tej tendencji jest zmniejszenie się - również uprzednio niewielkiej - średniej odległości przejazdu statystycznego pasażera komunikacji autobusowej. Np. w Bułgarii średnia odległość przejazdu spadła z ponad 28 km do prawie 21 km, na Węgrzech z 13 do około 11 km.

Wskazuje to na wzrost udziału w autobusowym ruchu pasażerskim przewozów o charakterze lokalnym, głównie związanych z dojazdami do pracy, o czym świadczy także wzrastająca ilość przystanków autobusowych w przeliczeniu na km linii.

Brak odpowiednich danych statystycznych nie pozwala na dokładniejszą analizę struktury ruchu autobusowego we wszystkich omawianych krajach. Przykładowo przytoczone w zestawieniu 3 dane, dotyczące Czechosłowacji i Polski, wskazują jednak na wyjątkowo poważną pozycję w tym ruchu przewozów pracowniczych i szkolnych. W pierwszym z wymienionych państw w 1965 r. stanowiły one 67,5% całości przewozów komunikacji autobusowej międzyosiedlowej i miejskiej łącznie, w drugim zaś 42,3% komunikacji autobusowej międzyosiedlowej.

Z e s t a w i e n i e 3

Struktura pasażerskich przewozów autobusowych w 1965 r.

Struktura przewozów	Czechosłowacja ^x		Polska	
	Osoby w %	Osobokm w %	Osoby w %	Osobokm w %
Przewozy autobusowe ogółem	100,0	100,0	100,0	100,0
w tym:				
przewozy pracownicze	53,0	47,5	32,6	26,6
przewozy szkolne	14,5	8,7	9,7	5,6
przewozy ogólnie dostępne	32,5	43,8	57,7	65,8

^{x/} wraz z komunikacją autobusową miejską

Źródła: Biuletyn Statystyczny /informacyjny/, 1967, nr 6; Rocznik Statystyczny 1965 Państwowej Komunikacji Samochodowej.

Reasumując powyższe rozważania, można stwierdzić, że we wszystkich omawianych krajach, na przestrzeni lat 1955-1965, wystąpiły podobne tendencje rozwojowe komunikacji autobusowej oraz podobne tendencje niemal we wszystkich analizowanych aspektach jej funkcjonowania. Zwłaszcza podkreślić należy dużą dynamikę rozwoju komunikacji autobusowej. We wszystkich sześciu państwach nastąpił poważny wzrost wielkości autobusowych przewozów pasażerskich, podobnie jak też przewozów pasażerskich dokonywanych łącznie wszystkimi środkami transportu publicznego. Tempo wzrostu tych pierwszych było jednak znacznie wyższe niż tempo wzrostu przewozów pasażerskich ogółem. W rezultacie tego w 1965 r. transport autobusowy w omawianych krajach łącznie przewoził więcej pasażerów niż kolej /w ujęciu regionalnym taki stan wystąpił w Bułgarii, Czechosłowacji, NRD i na Węgrzech/. Mówiąc o rozwoju komunikacji autobusowej warto zaznaczyć, że jego tempo było wyższe w tych krajach, które w dawniejszych latach /przed 1944 r./ i u progu badanego dziesięciolecia wykazywały się niższym poziomem zagospodarowania transportowego i ogólnego rozwoju ekonomicznego. Prowadziło to do stopniowego zmniejszania różnic pomiędzy stanem komunikacji autobusowej w badanych krajach. Informuje o tym zmniejszanie rozpiętości pomiędzy wielu przytoczonymi wskaźnikami, dotyczącymi omawianej gałęzi transportu w poszczególnych krajach.

Z przytoczonych wskaźników i porównań wynika, że w gronie państw o silnym rozwoju komunikacji autobusowej - obok Czechosłowacji - znalazła się NRD. Opuścili grupę państw o słabym rozwoju tej komunikacji Węgry i Polska, awansując na przestrzeni lat 1955-1965 do grupy krajów o średnim jej poziomie. Duży obszar obsługi przypadający na jeden autobus w Bułgarii nie pozwala jej jeszcze bez zastrzeżeń zaliczyć do tej grupy, stwierdzając to, trzeba podkreślić, że pewną rolę w tym stanie rzeczy odgrywają warunki przyrodnicze Bułgarii /ukształtowanie powierzchni/ oraz nietypowy wzrost częstotliwości przejazdów mieszkańców tego kraju koleją, przy małym przecieź zagęszczeniu linii kolejowych. W tej sytuacji bardzo dynamiczny wzrost przewozów transportem autobusowym /zestawienie 1/ i osiągnięcie przez ten rodzaj komunikacji 65,5% udziału w całości przewozów pasażerskich z jednej strony informuje o trudnościach komunikacyjnych i wielkich potrzebach przewozowych tego kraju, z drugiej strony wskazuje, że komunikacja autobusowa będzie tu nadal rozbudowywana. Aktualnie Bułgaria zajmuje pośrednią pozycję pomiędzy grupą państw o średnim i słabszym rozwoju komunikacji autobusowej, z tym jednak, że szereg wskaźników stawia ją bliżej tej pierwszej. Podobne do bułgarskich warunki przyrodnicze i komunikacyjne występują w Rumunii, którą - mimo największego w dziesięcioleciu wzrostu przewozów autobusowych i wskaźnika częstotliwości przejazdów autobusowych statystycznego mieszkańca - trzeba zaliczyć do krajów o słabym rozwoju komunikacji autobusowej. Łącznie omawiane kraje socjalistyczne - na tle ogółu państw europejskich - wykazują dość wysoki poziom rozwoju omówionej dziedziny transportu.

LITERATURA

- [1] "Biuletyn Statystyczny /informacyjny/", 1964, nr 1-2/4.
- [2] "Biuletyn Statystyczny /informacyjny/", 1967, nr 6.
- [3] C i e p l a k J., Rozwój komunikacji pasażerskiej PKS. "Motoryzacja", 1960, nr 5
- [4] D y m k o w s k i K., Stosunki ekonomiczne i rozwój transportu krajów członkowskich RWPG. "Przegląd Komunikacyjny", 1967, nr 2.
- [5] K l o n e k Z., Komunikacja autobusowa w zagospodarowaniu kraju. "Przegląd Komunikacyjny", 1967, nr 8.
- [6] K o z a n e c k a M., Kolejnictwo polskie na tle komunikacji kolejowej w niektórych krajach europejskich. Rocznik Naukowo-Dydaktyczny WSP w Krakowie. Kraków 1958, z. 8, Geografia.

- [7] Kratki Statystyczny Sbornik Socjalistycznej Republiki Rumynii 1966.
 [8] L i j e w s k i T., Powojenne przemiany transportu w Bułgarii. "Przegląd Geograficzny", 1961, nr 4.
 [9] Międzynarodowy Rocznik transportu 1967. Nadas-Praha, Transpress-Berlin, WKiŁ - Warszawa.
 [10] Rocznik Statystyczny. Warszawa 1966.
 [11] Rocznik Statystyczny 1965 Państwowej Komunikacji Samochodowej. Warszawa 1967.
 [12] Rocznik statystyczny transportu europejskiego 1965. Warszawa 1969.
 [13] Rocznik statystyczny transportu 1945-1966. Warszawa 1967.
 [14] Statistisches Jahrbuch der Deutschen Demokratischen Republik. Berlin 1966.
 [15] Statystyczny Sprawozdanie N. R. Bułgarii 1961, Sofia 1962.

Maria Kosanecka

MOTOR COACH TRANSPORT IN SOME OF THE EUROPEAN SOCIALIST COUNTRIES

The article is concerned with public motor-coach transport in some selected socialist countries /Bulgaria, Czechoslovakia, German Democratic Republic, Hungary, Poland, and Roumania/. Two years, 1955 and 1965, have been chosen as starting-points for analysing the situation in this field in the respective countries. By means of comparative methods and Special indices the author has tried to determine, what are the general development trends in motor-coach transport as compared to the other types of public passenger transport. In all the countries comprised by our analysis there has been noted a very rapid growth in passenger coach transport, particularly dynamic in Roumania, Bulgaria and Hungary, which reflects the transformations taking place in the general structure of transport. Thus, in three countries /Czechoslovakia, Bulgaria, GDR/ coach road transport has more passengers than the railway transport, while in all the examined countries together, the share of this sort of transport within the over-all transport by public means has grown from 23,3% in 1955 to 53,3% in 1965.

Мария КОЗАНЭЦКА

ПРОБЛЕМЫ АВТОБУСНОГО СООБЩЕНИЯ В НЕКОТОРЫХ СОЦИАЛИСТИЧЕСКИХ СТРАНАХ ЕВРОПЫ

Р е з ю м е

Статья посвящена междупоселочному автобусному сообщению в некоторых социалистических странах Европы /Болгария, Венгрия, Германская Демократическая Республика, Польша, Румыния, Чехословакия/. В ней подробно анализируется состояние этого транспорта в 1955 и 1965 гг. При помощи сравнительного метода и примененных показателей автор попытался показать тенденции в развитии автобусного сообщения на фоне других видов публичного пассажирского транспорта. Во всех исследованных странах заметен очень быстрый рост автобусного пассажирского транспорта /особенно динамическим он оказывается в Болгарии, Венгрии и Румынии/, что является отражением перемен в упомянутой области. В ряде стран /Болгария, ГДР и Чехословакия/ автобусы междупоселочного сообщения перевозят большее число пассажиров, чем железная дорога, а во всех исследованных странах вместе их участие в общем перевозке публичными средствами транспорта увеличилось с 23,3 % в 1955 г. до 53,3 % в 1965 г.