

ТРАНСПОРТНЫЕ СВЯЗИ ЭКОНОМИЧЕСКИХ РАЙОНОВ НА АЛЬФЭЛЬДЕ

Дь. Крайко

Цель исследования транспорта между экономическими районами

Экономические районы являются территориальными единицами в разделении общественного труда страны, поэтому они не могут существовать отдельно, оторванно от других районов и их практическое значение определяется степенью специализации в разделении труда и размером товарооборота между ними. Анализ системы связи между районами должен необходимо исходить из территориального распределения производительных сил и ему надо неизбежно возвращаться туда в течение исследования для того чтобы определить, с одной стороны, занятое районами место, и, с другой стороны, оценить с точки зрения связей целесообразность и эффективность территориального размещения производства. Эти цели одновременно свидетельствуют о необходимости и важности исследования названной темы.

Экономические районы по их содержанию являются территориальными комплексами производства, это значит, что каждый уровень имеет и внутренний товарооборот. Хотя этот факт, строго говоря, не входит в состав анализа, но нельзя его пропустить, так как

- внутренний и внешний транспорты не отделяются резко друг от друга,
- отношение между внутренним и внешним товарооборотами играет важную роль и с точки зрения рационализации транспорта.

Создание регионального анализа и территориального синтеза не может обойтись без знания связей транспорта и условий движения.

Углубленный анализ может оказать помощь в организации движения и может способствовать в рационализации транспорта. Например, внутренний и внешний товарообороты могут быть запрограммированы и среднее расстояние транспорта отдельных продуктов, далее и пересекающийся транспорт могут быть уменьшены. Для этого служит и программное определение областей товарооборота. Здесь целесообразно отметить, что в целях проведения границ экономических районов большую роль играет программное определение областей товарооборота, чем установление действительных направлений транспорта.

Движение между районами представляется на основе данных железнодорожного транспорта в 1975 году и счета шоссейного движения в 1973 году.

Главные теоретические и методические вопросы о транспортных связях районов

Состав, количество и направление внешнего транспорта районов определяется их экономическим профилем. Соотношение между ними создавалось в течение объективного и исторического развития.

Экономический район, как историческая категория, возник в определенный этап развития разделения общественного труда, во время формирования капитализма. Наряду с развитием производительных сил развивались и средства транспорта или, точнее, именно развитие производительных сил способствовало развитию средств транспорта. Повышение масштаба производства потребовало транспорт все большего и большего количества сырья и готовых товаров, и это претендовало на дальнейшее развитие движения. Движение могло соответствовать развивающимся требованиям только путем усовершенствования средств транспорта. Все это сопутствовало повышению скорости и понижению транспортных расходов, и действовало обратно на производство, так как упомянутое развитие движения вызвало расширение производительных сфер, вовлечение все новых и новых территорий в ряд ресурсов сырья и рынков, и, не в последнюю очередь, это способствовало развитию территориального разделения труда и дальнейшей специализации производства. Это развитие привело к разрушению и наконец скотмене сравнительно закрытых рамок натурального хозяйства. Этот процесс вызвало появление и формирование экономических районов, и в этом важную роль играло и движение.

Вышеупомянутое соотношение может быть обнаружено и на Альфельде. Товарное производство началось в сельском хозяйстве, транспорт все большего и большего количества хлебо- и мясопродуктов мотивировал прокладку железных дорог. Появление железных дорог привело к индустриализацию городов, к мощению дорог общего пользования и к повышению производства сельскохозяйственных продуктов, и таким образом, территориальные различия становились все больше и больше значительными. Формирование районов было обособлено повышением товарного производства и территориальной специализацией, причем развивались и внутренний в внешний товарообороты Альфельда.

Следовательно, связь специализации экономических районов с товарооборотом является чрезвычайно тесной; она определяет размер, структуру, направление и уровень развития движения, она может влиять на среднее расстояние транспорта и, с помощью этого, она может воздействовать на конфигурацию и на развитие транспортных путей. Кажется целесообразным подробнее заниматься с этим соотношением.

а) Развитие специализации в экономических районах сопутствовало повышению товарного производства. Этот процесс представляет собой тенденцию, и, естественно, в некоторых случаях может быть и обратным.

Индустриализация Альфельда и развитие в последнее десятилетие сельского хозяйства скачкообразно повышали объем товарооборота. Вывоз продуктов обработки вающей промышленности не перегружает железную дорогу, но развивающиеся требования в строительных материалах, в носителях энергии и в химическом удобрении в районах Альфельда значительно увеличили объем привозных товаров. Вскрытие месторождений углеводородов немного изменило это положение, так как оно уменьшало привоз угля и значитель-

но повышало вывоз нового носителя энергии. (Наоборот, если обработка нефти производилась бы на Альфельде, то, несмотря на усиление специализации, объем вывоза уменьшалась бы.)

б) Специализация экономических районов определяет состав вывозных товаров и значительно влияет на направление вывоза. Быстрое развитие промышленности и сельского хозяйства на Альфельде значительно увеличивает товарооборот с другими районами страны. Таким образом, сильно централизованный товарооборот страны в последние годы значительно изменился, так например, товарооборот Северного-Альфельда с Северной Венгрией имеет больший объем чем с Центральным районом. Производительный профиль районов Альфельда совсем похож друг на друга, и следовательно, товарооборот между ними имеет сравнительно маленький объем.

в) Развитие специализации районов — не что иное, как развитие территориального разделения труда — влияет на среднее расстояние транспорта и в большинстве случаев действует в направлении повышения. Например, большое количество массовых товаров (угля, строительных материалов, нефтяных продуктов и т. д.) привезется на Южный Альфельд из расстояний (больше 200 километров и их усиленное использование в государственной мере увеличивает среднее расстояние транспорта по железной дороге.

г) Масштаб и направление нерабочих ходов железнодорожного товарооборота зависят и от профиля районов, таким образом, что объем транспортируемого товара обычно зависит от того, какими продуктами владеют благодаря своим данностям районы. Транспорт сырья вообще требует больше мест чем транспорт готового товара. Так, в последние годы на Альфельде увеличивалась разность объемов вывозных и привозных товаров, а ввиду того, что транспорт сельскохозяйственных продуктов в большинстве случаев имеет сезонный характер, так доля нерабочих ходов не может быть уравновешена только временами.

д) Специализация экономических районов обеспечивает транспорт постоянным и массовым товарооборотом. Его проведение специфично стоит дешевле и, таким образом, уменьшает транспортные расходы. Но это только частично относится к районам Альфельда, так как лишь материалоемкие отрасли обрабатывающей промышленности имеют массовое производство и требуют железнодорожного транспорта, все остальные пользуются шоссейным транспортом.

е) Постоянный, односторонний, массовый товарооборот облегчает усовершенствование и модернизацию транспортной сети и делает экономичней прокладку дорог с высокой емкостью. Специализация в районах Альфельда обеспечивает товарооборот сравнительно незначительного объема, но транзитное движение требует современных рейсов с большой емкостью и от железнодорожного транспорта и от шоссейного движения.

Естественно, что имеется соотношение между экономическими районами и движением, хотя не только районы действуют на движение, но и состояние движения влияет обратно на развитие экономических районов, так например, усовершенствование транспорта, повышение емкости и скорости, снижение себестоимости и др. уменьшают «сферические расстояния» между районами, усиливают связь между ними и способствуют процессу специализации, значит, постоянно совершенствуют разделение труда.

С помощью развития техники целесообразными станут транспорт некоторых продуктов на большее расстояние и организация сотрудничества далеких друг от друга предприятий.

Известно, что экономические районы не только специализируются, но и имеют одновременно комплексный характер. Из этого следует, что в связи экономических районов с движением существует и процесс, противоположный вышеупомянутой тенденции. Движение между территориальными единицами основывается на различии и на специализации производства в экономических районах, а наоборот, внутреннее движение опирается на комплексность районов и его усиление обратно влияет на транспорт, так как оно уменьшает количество внешнего товарооборота. Это и понятно, ведь, употребляя местные материалы вместо привозных издала, уменьшается товарооборот между данными районами. Поэтому рационально оформленная комплексность уменьшает лишний транспорт.

Две противоположных, влияющих на транспорт тенденции противоречат друг другу только наружно, так же как и комплексность и специализация экономических районов, или две неотъемлемых стороны разделения труда; их противное действие уравнивается планомерным хозяйством. Это свидетельствует о том, что рационализация транспорта начинается с целесообразного территориального размещения производительных сил.

Таксономическая оценка движения

При перевозке пассажиров и при товарообороте различают движение дальнего сообщения и местного сообщения. В состав движения дальнего сообщения входят движение на среднюю дистанцию и транзитное движение. С точки зрения экономических районов это представляется тем, что местный транспорт обеспечивает внутреннее движение микрорайона.

а) Внутреннему движению микрорайонов принадлежат:

- значительная часть перекупки сырья для предприятий пищевой промышленности
- закупки сельскохозяйственных продуктов (хлебов, фруктов, овощей, животных и т. д.)
- подача и сдача станции сопутствует значительному местному движению
- движение в целях организации координации промышленных предприятий, территориально связанных друг с другом
- транспорт пищевых продуктов (хлеба, молока) для обеспечения продовольствием населения и рыночный привоз
- соответствующий местному потреблению перевоз продуктов промышленных предприятий (например, кирпичных заводов, хлебопекарства и молочной промышленности)
- ежедневное маятниковое движение населения в центры микрорайонов.

Пересеченные элементы представляют основную массу внутреннего движения в микрорайонах. Движение стремится к центрам или исходит из центров. Из этого следует, что масштаб перевозки пассажиров и товарооборота сильно увеличивается в сторону центров.

Внутреннее и внешнее движения, так же как и местный и далекий товарообороты вообще трудно отделяются друг от друга. Исключение составляют только микрорайоны, у которых внешнее и внутреннее движения могут быть сравнительно хорошо отделены. У других районов обнаружены перекрытия.

б) Внутреннее движение подрайонов опирается по большей части на территориальный комплекс производства. Ему принадлежат следующие элементы:

- целый комплекс внутреннего движения микрорайонов входит в состав внутреннего движения подрайонов, так как, представляя высшую единицу в таксономии, подрайоны включают в себя данные микрорайоны
- взаимный транспорт микрорайонов данного подрайона
- обеспечение сырьем пищевой промышленности часто охватывает всю территорию подрайона
- закупка сельскохозяйственных продуктов и их перевоз в хранилища часто переступают границы микрорайонов
- транспорт, обеспечивающий координацию промышленных предприятий
- транспорт в склады предприятий оптовой торговли и распределение товаров
- транспорт предприятий местного значения
- маятниковое движение в центры подрайонов.

Состоящий из перечисленных элементов внутренний товарооборот далеко не дает единую, территориально отделимую картину, как это было обнаружено у микрорайонов. Несмотря на внутреннее движение микрорайонов масштаб внутреннего движения подрайонов совсем маленький.

в) Внутреннему движению мезорайонов принадлежат:

- внутреннее движение подрайонов
- значительная часть внешнего движения микрорайонов
- транспорт, обеспечивающий координацию предприятий
- транспорт между подрайонами данного мезорайона, тождественный внешнему движению данных микрорайонов
- внешний транспорт региональных органов
- обеспечение сырьем некоторых предприятий пищевой промышленности.

Внутреннее движение мезорайонов Венгрии в значительной степени отличается друг от друга. В Центральном районе движение между столицей (Будапештом) и ее окружностью объединяло весь район. В индустриально развитой Северной Венгрии тоже имеется значительное внутреннее движение, основанное на обширный, территориальный комплекс производства. Такое же положение имеет и Средний Задунайский край. Наоборот, движение между подрайонами Северного и Южного Альфельда значительно слабое и далеко не дает такую единую картину, как в других индустриально более развитых районах.

Железнодорожный транспорт между экономическими районами по главным группам товаров

При железнодорожном транспорте не отделены друг от друга внутреннее, привозное, вывозное и транзитное движения. Хотя связь между районами лучше отражается в местных движениях, но, к сожалению, статистические данные не дифференцированы по названным категориям.

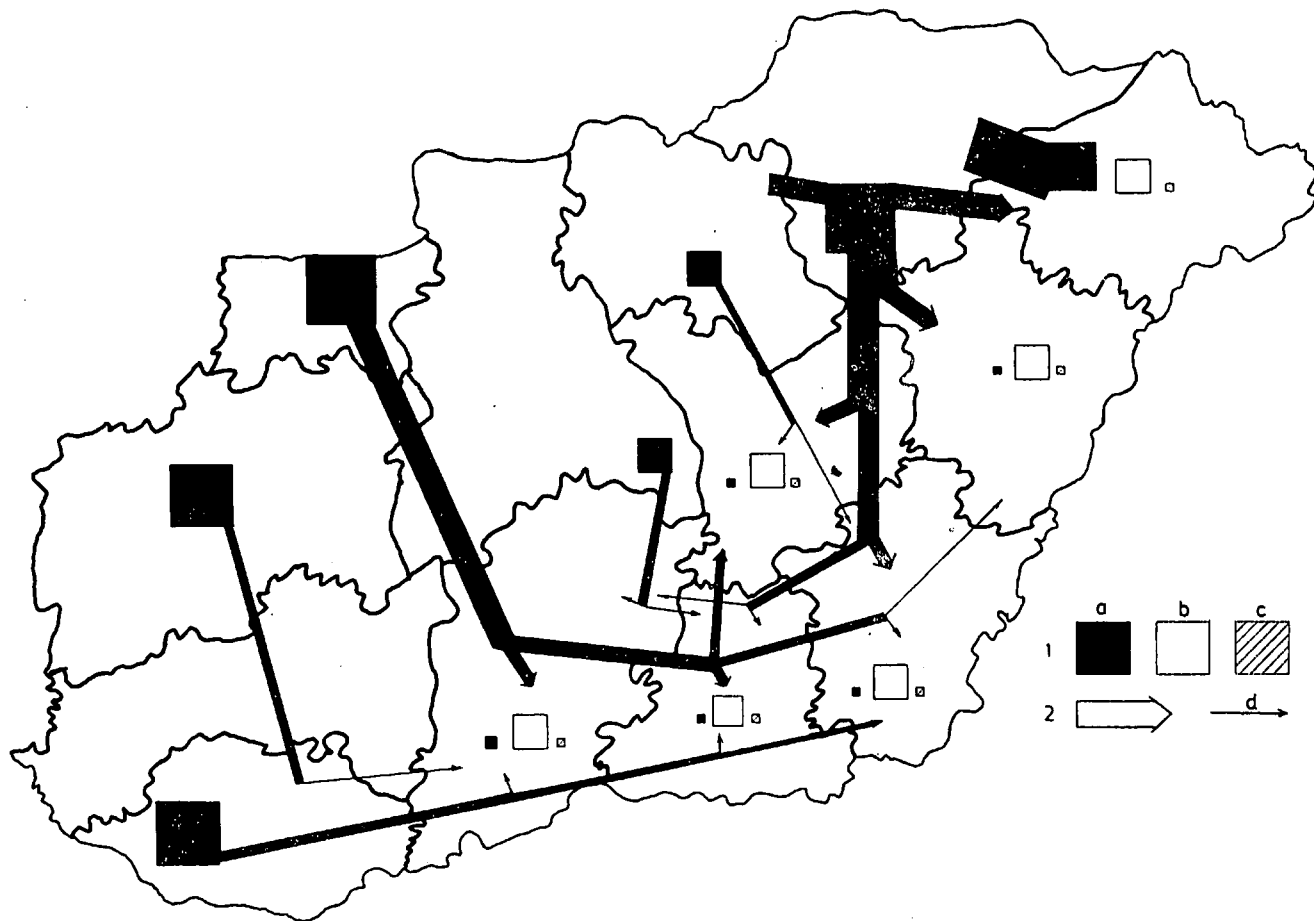


Рис. 1. Железнодорожной товарооборот углей в 1975 г. по подрайонам

1: количество транспортированных товаров (знаки соразмеряются с территорией, знак представляет 1 000 000 т. товаров)
 а: вывоз товаров б: привоз товаров с: внутренний транспорт 2: направление транспорта (широта стрелок соразмеряется с количеством транспортированных товаров широта представляет 500 000 т. товаров) :количество траспортированных товаров до 100 000 т.

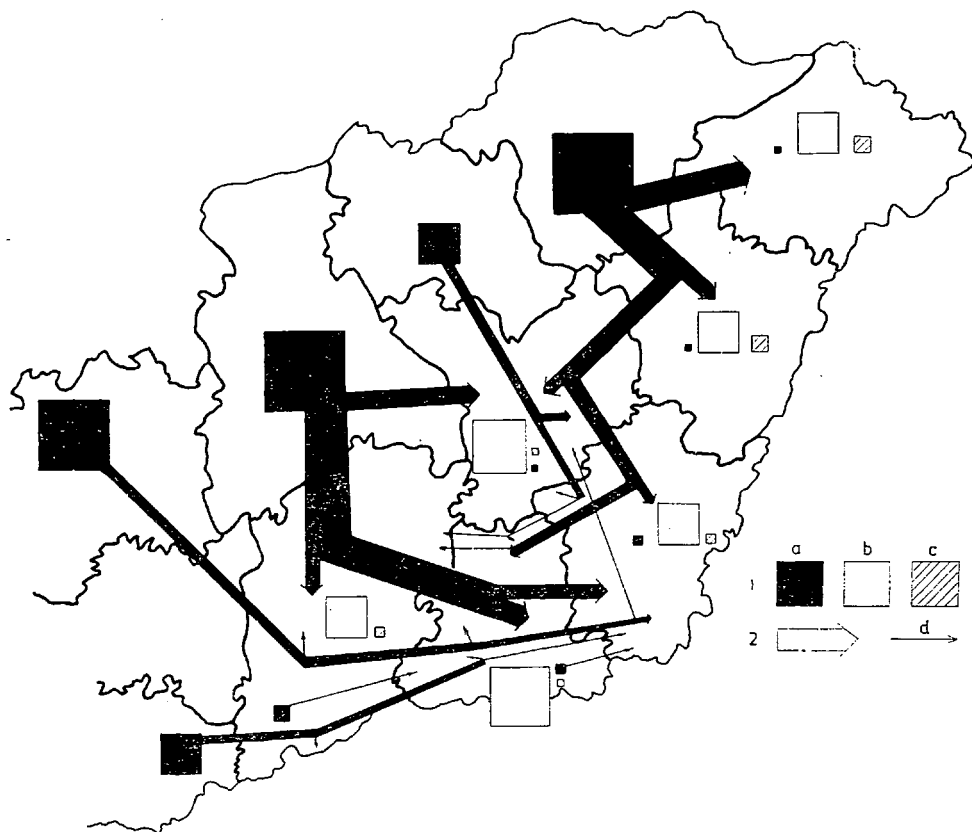


Рис. 2. Железнодорожный товарооборот строительных материалов в 1975 г.
по подрайонам

- 1: см. рис. 1.
 2: направление транспорта (ширина стрелок соразмеряется с количеством транспортированных товаров, ширина представляет 1 000 000 т. товаров
 d: количество транспортированных товаров до 200 000 т.

Разделение железнодорожного транспорта по главным группам товаров, направление транспорта отдельных сортов товаров играют важную роль с точки зрения географии транспорта и с точки зрения экономической географии. В дальнейшем эта проблема будет рассмотрена только с одного зрения, а именно, со стороны районов, следовательно, рациональные направления транспорта, перекрещивающиеся товарообороты, области транспорта различных продуктов, программирование транспорта и другие вопросы не будут анализированы. Наш анализ ограничивается только на отношения между экономическими районами.

Сперва коротко рассматривается направление транспорта некоторых более важных продуктов с точки зрения районов Альфёльда.

Транспорт угля между районами определяется размещением месторождений и рассеянием мест употребления. Вывоз угольных районов происходит программировано, и согласно этому, Северный Альфельд (и подрайон Бекешчаба) употребляют главным образом уголь Северной Венгрии, а на Южном Альфельде используется, в первую очередь, уголь Задунайского края (рис. 1).

В транспорте строительных материалов осуществляется такой же принцип, как и в территориальном распределении транспорта угля, даже более определенно отделены друг от друга снабжающие территории подрайонов Альфельда. Подрайон Бекешчаба, благодаря своему географическому положению, покупает строительный материал на всех местах производства (рис. 2.).

При транспорте других строительных материалов (кирпича, черепицы-изразца) между районами доминирует вывоз кирпичной промышленности под,

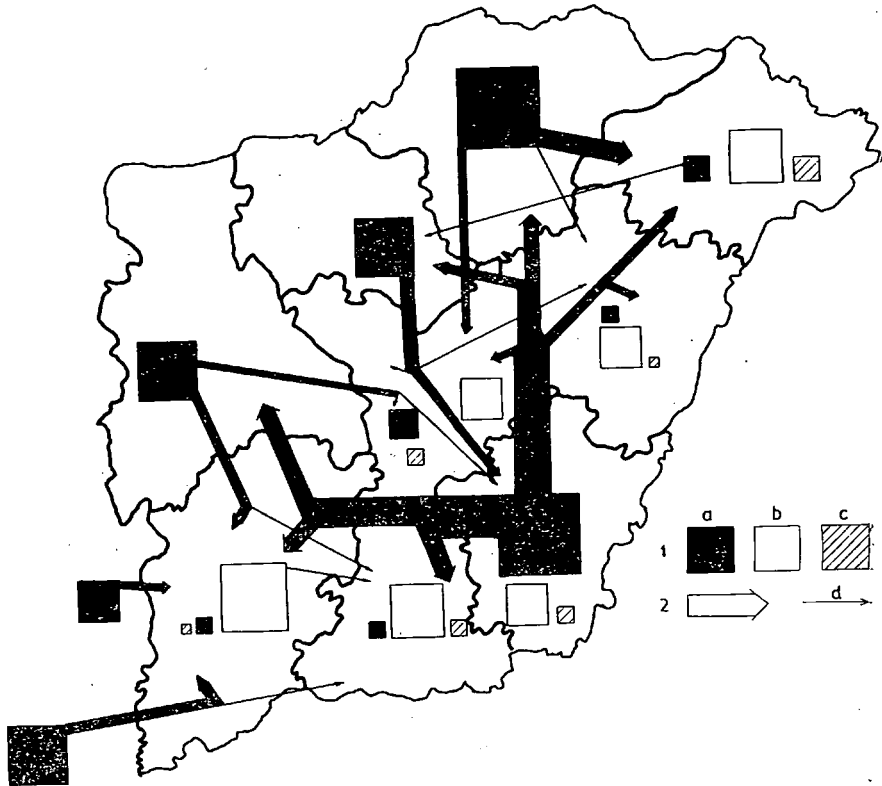


Рис. 3. Железнодорожный товарооборот других продуктов строительной промышленности в 1975 г. по подрайонам

- 1: количество транспортированных товаров (знаки соразмеряются с территорией, знак представляет 100 000 т. товаров)
а, б, с : см. рис. 1.
- 2: направление транспорта (ширина стрелок соразмеряется с количеством транспортированных товаров, ширина представляет 100 000 т. товаров)
: количество транспортированных товаров до 20 000 т.

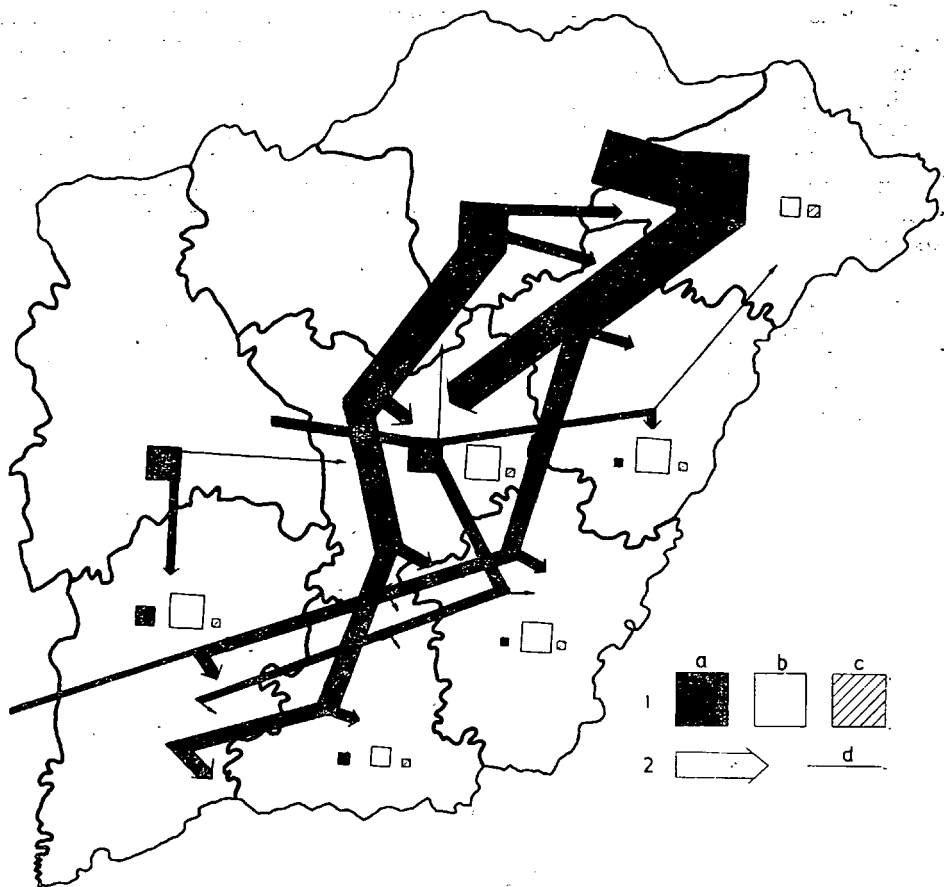


Рис. 4. Железнодорожный товарооборот химических удобрений и средств для защиты растений в 1975 г. по подрайонам

1: см. рис. 1.

2: направление транспорта (ширина стрелок соразмеряется с количеством транспортированных товаров, ширина представляет 250 000 т. товаров)

d: количество транспортированных товаров до 50 000 т.

района Бекешчаба, продукты которой развозятся во все районы Альфельда (даже и на большие расстояния). Одновременно некоторое количество названных продуктов приводится в районы Альфельда из окружающих районов. Главным принимающим центром является подрайон Кечкемет, где, как известно, обеспечение сырьем кирпичной промышленности не соответствует запросам (рис. 3.).

Транспорт химического удобрения между районами представляет простую картину; химическое удобрение, транспортированное из комитата Боршода или импортированное из-за границы, распределяется пропорционально по районам Альфельда, и к этому добавляется вызов, главным образом, суперфосфата подрайона Сольнока (рис. 4.).

Разделение лесопромышленного сырья имеет очень простой вид. Альфельд, как известно, является безлесным, а потребность почти исключительно обеспечивается импортом (рис. 5).

Вывоз продуктов, связанных со специализацией районов Альфельда, иллюстрируется транспортом хлебных растений, показывающим сравнительно простую картину: транспорт между подрайонами незначителен, большинство излишков вывозится в промышленные районы и за границу (рис. 6.). Такое же разделение встречается и в межрайонном движении многих продуктов сельского хозяйства и пищевой промышленности.

Наконец можно сделать следующие выводы:

- большинство массовых товаров привозится из Северной Венгрии, из Среднего и Южного Задунайского края, оно пропорционально разделяется по подрайонам, а области притяжения хорошо отличаются друг от друга. Товароборот районов значительно изменяется импортом и экспортом, даже и транзитным движением.

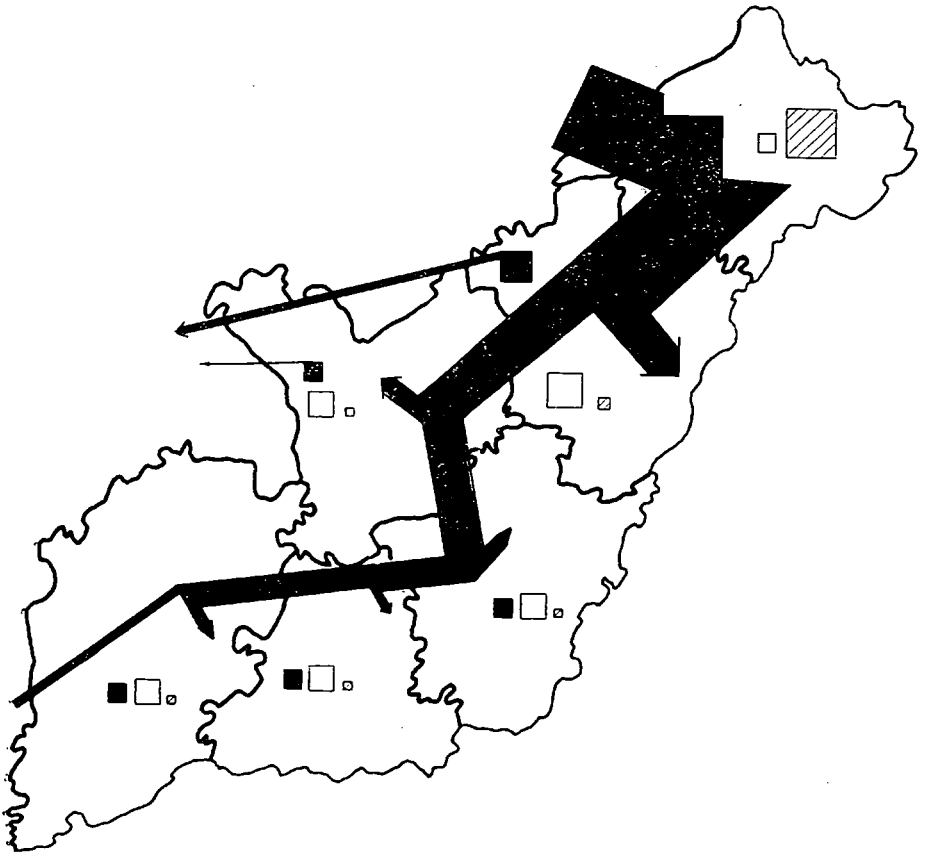


Рис. 5. Железнодорожный товароборот лесопромышленного сырья в 1957 г. по подрайонам

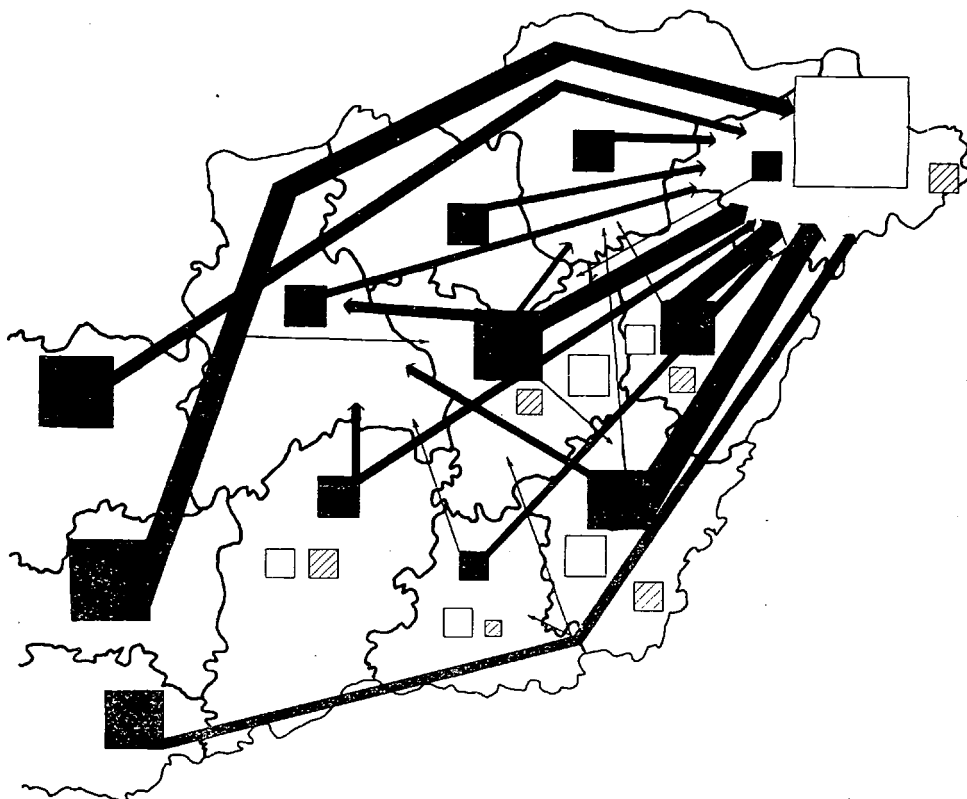


Рис. 6. Железнодорожный товарооборот хлебных растений в 1975 г. по подрайонам

Объяснение: см. рис. 3.

- во внутреннем движении Альфёльда, т. е. между подрайонами, очень мало таких продуктов, которые представляют значительное количество для транспорта (например, только химическое удобрение, кирпич и несколько сельскохозяйственных продуктов, как сахарная свекла представляют собой массовые товары).
- большинство сельскохозяйственных и пищевых продуктов (например, хлеба, картофель, овощи, фрукты, убойный скот, сахар, консервы и др.) экспортируется за границу или вывозится в промышленные районы Венгрии, но не входит во внутренний транспорт Альфёльда.

Характерные черты в транспортной связи районов Альфёльда

Транспортно-географическое положение Южного Альфёльда нельзя назвать неблагоприятным, ведь международные железные и шоссейные дороги пересекают его, но внутри страны он имеет подходящую транспортную связь

только с Центральным районом, а с двумя соседними мезорайонами и другими частями страны связывается в обход.

Вывозные товары (4 миллиона тонн) из Южного Альфельда транспортируются в Центральный район (32 процента) и в Северный Альфельда (32 процента) или экспортируются. Одновременно территориальное разделение привозных товаров (10 миллионов тонн) больше дифференцировано, кроме вышеупомянутых районов выступают Северная Венгрия (21 процент), Средний Задунайский край (14 процентов) и Южный Задунайский край (10 процентов) (рис. 7.). Транспортные связи Южного Альфельда далеко не представляют собой единство, и даже значительные отличия встречаются в направлении транспорта между подрайонами и в структуре товаров.

Железнодорожный товарооборот подрайона Кечкемета разделяется так: 31 процент происходит из вывоза, 64 процента из привоза и только 5 процентов из внутреннего движения. При железнодорожной транспорте (главным образом, в привозе) выделяющиеся места занимают камень, гравий, и другие строительные материалы, далее продукты нефти, химическое удобрение, железные и стальные изделия и т. д. и даже так называемая категория товаров «другие» (таблица 1).

С точки зрения направлений транспорта имеется совсем простая картина. Выделяются только Центральный район (27 процентов) и экспорт (17 процентов) (таблица 2). Значительнее дифференцированы места происхождения привозных в подрайон товаров, но и здесь выделяется Центральный район (32 процента) (таблица 3) (рис. 8.).

Транспортные связи подрайона Сегеда являются чрезвычайно односторонними. Вывоз, по существу, направляется в Центральный район (22 процента) и в подрайон Бекешчаба (23 процента), а большинство привозных товаров происходит из Центрального района (40 процентов) и из комитата Боршода (13 процентов). Но это и понятно, ведь больше половины привозных товаров составляют строительные материалы. Стоит вспомнить, что в числе вывозных товаров подрайонах наибольший объем (больше 20-и процентов) представляет сахарная свекла (рис. 9.).

Транспортные связи подрайона Бекешчаба в общем соответствуют движению вышеупомянутых двух подрайонов. Большинство продуктов вывозится в Центральный район (27 процентов) или за-границу (15 процентов), достаточно дифференцированы места происхождения привозных товаров, но Центральный район (27 процентов) и Северная Венгрия (24 процента) занимают выделяющееся место. Подрайон Бекешчаба является единственным районом Альфельда, из которого вывозится значительное количество строительного материала (рис. 10.).

Внутреннее железнодорожное движение подрайонов Южного-Альфельда имеет чрезвычайно малый объем, это касается и движения между микрорайонами. Из этого, очевидно, следует, что единству района совсем не способствует ни количество ни направление товарооборота (рис. 11.). Только между подрайонами Сегеда и Бекешчаба существует значительное движение.

Объем товаров, транспортируемых при взаимном железнодорожном движении микрорайонов, является удивительно малым, только микрорайоны подрайона Бекешчаба имеют значительное движение, происходящее из транспорта строительных материалов и сельскохозяйственных продуктов.

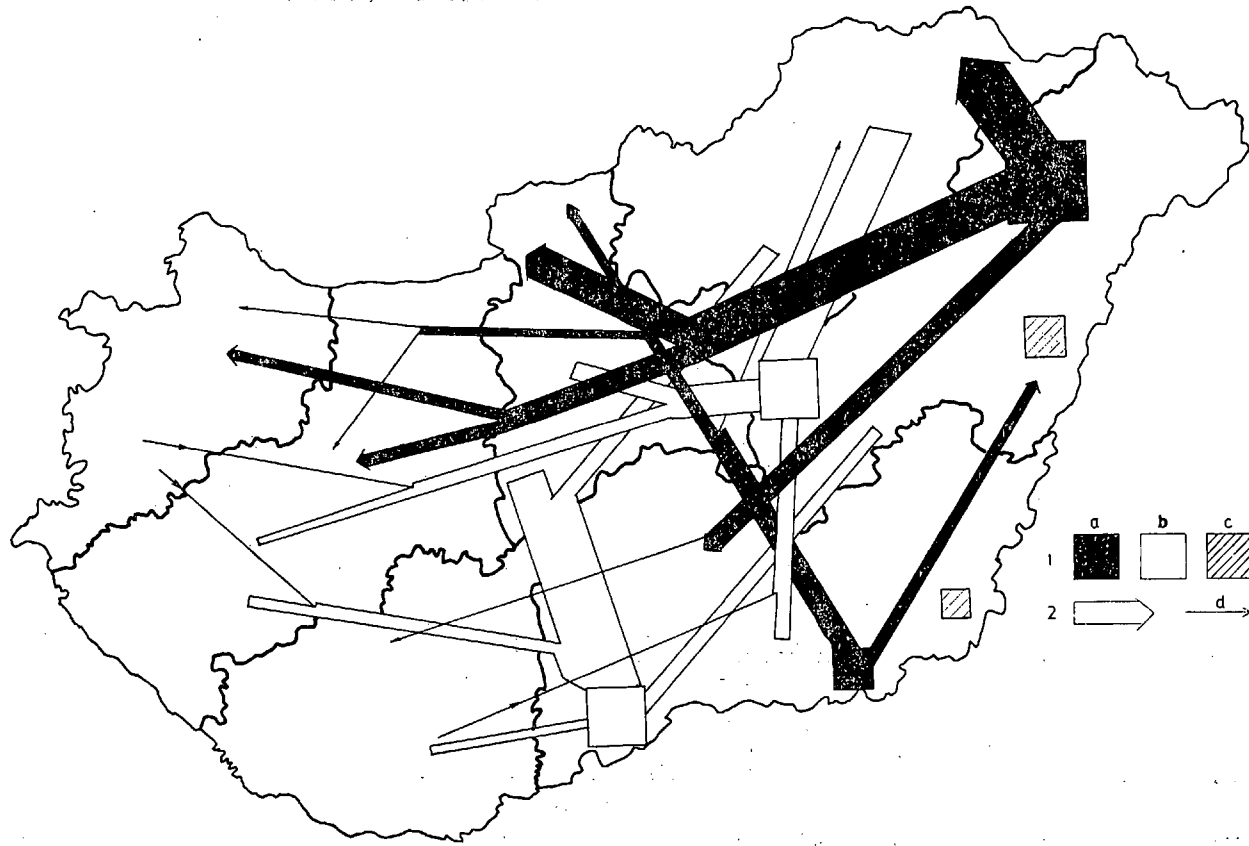


Рис. 7. Железнодорожный товарооборот альфельдского мезорайона в 1975 г. по весам товаров всего группы главных товаров

1: количество транспортированных товаров, (знаки соразмеряются с территорией, знак представляет 5 000 000 т. товаров) а, в, с: см. рис. 1.

2: направление транспорта (широта стрелок соразмеряется с количеством транспортированных товаров, широта представляется 2 500 000 т. товаров)

d: количество транспортированных товаров до 500 000 т.

Таблица 1. Структура товаров железнодорожного товарооборота (%)
Южно-Альфельдский мезорайон, 1975 г.

Подрайоны	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
	Вывоз											
Бекешчабайский	0,4	5,5	9,7	18,5	2,6	0,1	3,9	0,6	7,9	4,3	46,5	100,0
Сегедский	0,6	10,1	0,6	6,3	0,5	0,6	5,7	0,1	5,9	21,3	48,3	100,0
Кечкеметский	3,0	7,7	0,5	9,1	1,6	0,9	6,6	8,5	4,8	11,0	46,3	100,0
	Привоз											
Бекешчабайский	11,0	7,6	2,7	33,0	7,0	1,4	4,2	8,3	1,8	6,7	16,2	100,0
Сегедский	8,5	6,6	2,0	46,5	9,0	0,9	3,9	5,5	1,1	1,0	15,1	100,0
Кечкеметский	11,2	8,7	1,4	25,2	9,8	0,9	5,6	10,3	0,9	0,3	25,7	100,0

1: уголь, кокс, брикет; 2: нефть и её продукты; 3: железная и марганцовая руда; 4: камень, гравий, песок, земля, кирпич, гериница; 5: известь, цементные изделия; 6: шпала, дрова; 7: железо, стальные изделия; 8: химическое удобрение; 9: хлеб, зерно кукуруза; 10: сахарная свёкла; 11: прочее; 12: всего

Таблица 2. Процентное разделение вывозного товарооборота

Из подрайона	В подрайон															
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
1. Боршодский	—	23,8	40,1	43,0	18,7	16,6	13,6	11,0	6,5	3,6	6,1	4,9	5,8	3,4	3,1	16,7
2. Нograd—Хевешский	8,4	—	4,1	5,4	12,4	7,5	5,0	3,7	2,1	1,0	0,5	1,5	2,5	0,9	0,8	4,7
3. Ниредьхазский	54,9	11,5	—	20,5	19,0	7,2	5,3	9,2	4,5	4,5	4,7	11,9	4,8	4,5	3,7	18,3
4. Дебреценский	2,9	10,5	4,8	—	3,6	4,1	1,5	1,9	7,9	0,6	2,6	1,8	1,6	1,0	0,7	2,5
5. Солнокский	2,6	8,9	4,9	7,1	—	7,5	5,5	5,6	3,1	2,5	2,0	3,5	3,6	4,5	1,7	3,5
6. Бекешчабайский	1,7	2,1	6,0	2,4	2,8	—	4,5	5,1	2,0	0,8	2,5	2,0	1,8	2,7	1,1	3,9
7. Сегедский	—	0,5	2,3	—	1,6	6,3	—	1,2	1,2	0,7	1,0	—	1,4	1,4	—	1,4
8. Кечкеметский	0,8	1,2	5,9	0,9	4,0	2,5	4,8	—	2,3	1,0	0,9	1,2	2,2	2,9	2,1	3,3
9. Дьёрский	1,6	1,1	1,8	1,7	3,7	1,3	1,2	2,1	—	19,6	6,8	11,0	6,7	2,5	3,9	5,9
10. Запад-задунайский	—	—	—	—	—	—	—	—	2,7	—	0,7	1,5	3,2	0,8	—	1,2
11. Комаромский	2,7	7,4	3,1	3,3	4,2	3,8	4,3	8,4	21,1	13,6	—	15,2	13,7	7,4	9,6	12,1
12. Фейер—Веспремский	3,6	9,0	0,7	1,5	2,7	7,0	2,4	5,7	24,9	22,2	38,6	—	14,2	8,4	11,6	13,6
13. Залайский	2,2	0,8	1,0	1,6	1,0	2,2	2,3	3,0	2,5	7,6	9,3	10,2	—	25,0	18,7	2,7
14. Баранийский	—	0,9	1,6	—	1,2	6,3	8,7	8,5	2,5	7,8	3,8	7,3	11,1	—	22,5	8,0
15. Тольнайский	0,6	—	2,5	—	—	—	0,7	2,3	1,9	2,9	3,9	2,2	5,6	10,0	—	2,2
16. Центральный	17,2	21,6	14,2	11,1	24,5	27,2	39,8	32,0	19,8	11,6	16,8	25,3	21,5	24,6	19,8	—
Всего	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Таблица 3. Процентное разделение привозного товарооборота

Из подрайона	В подрайон																
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	%
1. Боршодский	—	9,4	20,5	13,2	8,1	5,6	4,7	4,0	2,8	0,6	2,3	2,0	1,2	9,4	9,3	23,6	1000
2. Ноград— Хевешский	22,2	—	6,7	5,3	17,2	8,1	5,5	4,2	2,9	0,6	0,7	2,0	1,6	0,8	0,8	21,4	100
3. Ниредьхазский	41,0	4,1	—	5,7	7,4	2,2	1,6	3,0	1,7	0,7	1,6	4,7	0,9	1,1	1,0	23,3	100
4. Дебреценский	11,8	19,9	11,8	—	7,5	6,7	2,5	3,3	5,9	—	4,6	3,8	1,6	1,4	1,1	17,4	100
5. Солнокский	7,5	12,3	8,9	7,7	—	9,0	6,7	7,1	1,7	1,6	2,6	5,4	2,6	4,4	1,9	17,5	100
6. Бекеш- чабайский	6,9	4,1	15,1	3,6	6,0	—	7,4	8,9	4,1	0,7	4,5	4,2	1,9	3,7	1,6	27,3	100
7. Сегедский	4,4	2,4	12,9	1,6	7,5	23,4	—	4,9	5,7	1,4	4,0	1,5	3,3	4,3	1,1	21,8	100
8. Кечкеметский	3,9	2,8	17,3	1,7	10,1	4,8	9,5	—	5,7	1,1	1,8	3,0	3,2	4,7	3,6	26,9	100
9. Дьёрский	4,6	1,5	3,2	1,8	5,5	1,5	1,5	2,7	—	11,9	8,7	16,8	4,8	2,5	4,1	28,9	100
10. Запад- задунайский	1,9	0,9	3,3	1,2	1,4	2,2	1,7	2,4	20,7	—	4,8	11,3	11,8	3,9	2,4	30,3	100
11. Комаромский	3,9	5,0	2,7	1,7	3,1	2,2	2,5	5,2	15,5	4,5	—	11,4	4,9	3,5	4,0	29,3	100
12. Фейер— Веспремский	4,0	4,8	0,5	0,6	1,6	3,2	1,1	2,7	14,4	5,3	19,3	—	4,0	3,1	4,8	26,0	100
13. Залайский	5,6	1,0	1,6	1,5	1,3	2,2	2,4	3,3	3,2	4,0	10,4	13,7	—	21,0	17,2	11,6	100
14. Бараньяйский	0,5	0,9	2,1	—	1,4	5,6	7,9	8,2	2,9	3,7	3,7	8,5	6,2	—	18,2	29,9	100
15. Тольнайский	3,7	1,3	10,0	0,8	1,6	1,0	1,8	6,5	6,2	4,0	11,4	7,7	9,2	21,9	—	24,4	100
16. Центральный	11,5	6,9	5,9	2,7	8,6	7,5	11,0	9,3	6,8	1,7	5,0	9,0	3,6	5,6	4,9	—	100



Рис. 8. Железнодорожный товарооборот кечкеметского подрайона в 1975 г. по весам товаров (всего группы главных товаров)

1: количество транспортированных товаров (знаки соразмеряются с территорией, знак перед ставляет 2 000 000 т. товаров
а, в, с: см. рис. 1.

2: направление транспорта (широта стрелок соразмеряется с количеством транспортированных товаров, широта представляет 1 000 000 т. товаров)

d: количество транспортированных товаров до 200 000 т.

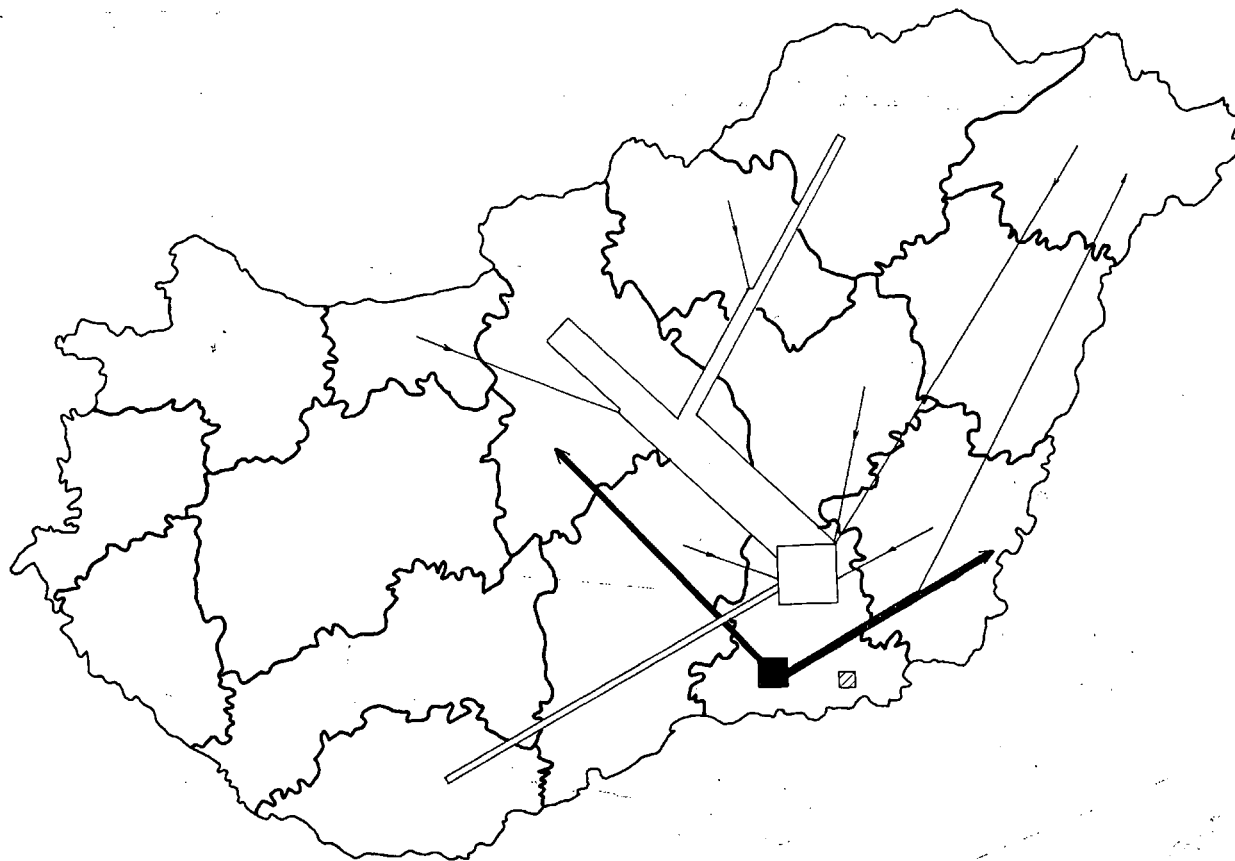


Рис. 9. Железнодорожный товарооборот сегедского подрайона в 1975 г. по весам товаров, (всего группы главных товаров)
Объяснение: см. рис. 8.

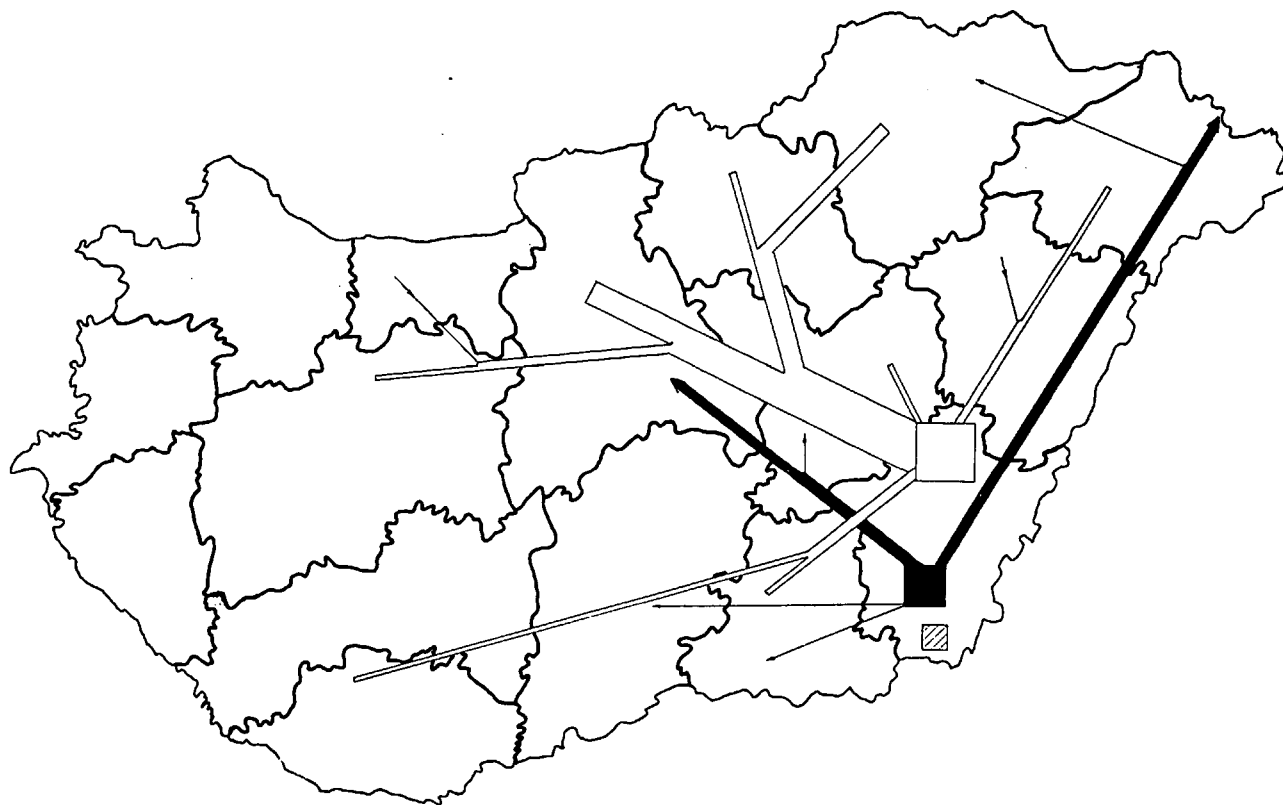


Рис. 10. Железнодорожный товарооборот бекешчабайского подрайона в 1975 г. по весам товаров (всего группы главных товаров)

Объяснение: см. рис. 8.

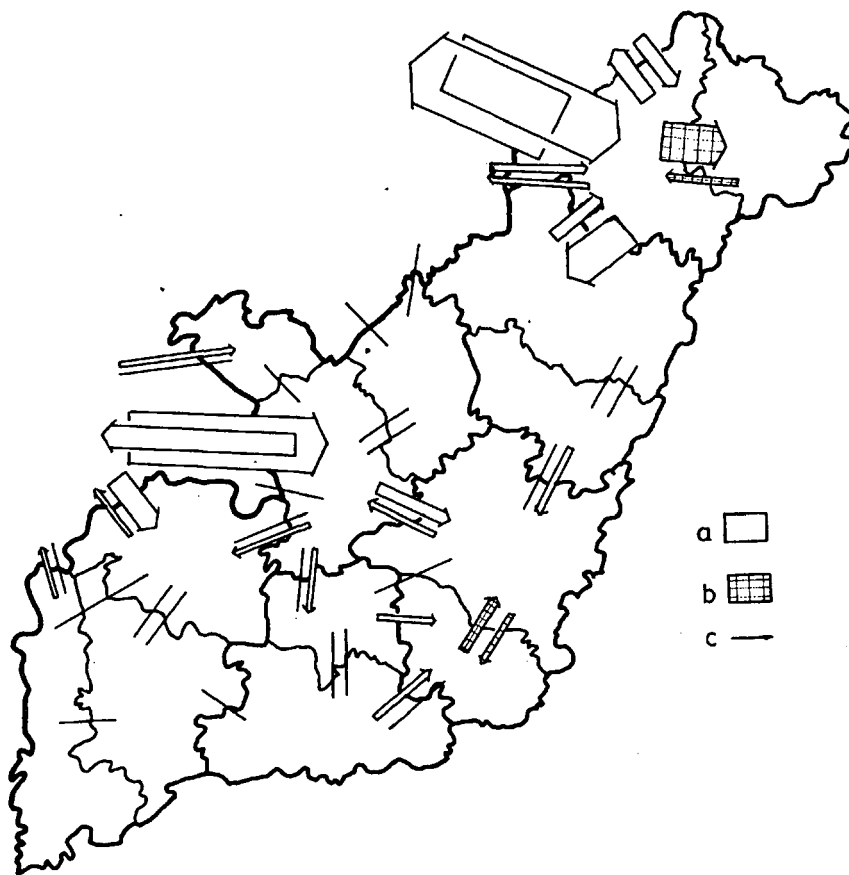


Рис. 11. Железнодорожный товарооборот альфельдских микрорайонов в 1975 г. по весам: товаров (всего группы главных товаров)

1: товарооборот (широта стрелок соразмеряется с весом транспортированных товаров широта представляет 5 000 000 т. товаров)

а: товарооборот между микрорайонам

в: товарооборот внутри подрайона

с: товарооборот до 50 000 т.

Железнодорожный транспорт, как известно, состоит, в первую очередь, из товарооборота массовых продуктов на большие расстояния. Очевидно, что с точки зрения Южного Альфельда этот факт не поможет ни проведению границ районов ни определению принадлежности микрорайонов. При решении этой проблемы более целесообразным станет анализ шоссейного движения.

Шоссейное движение между микрорайонами уже хорошо подкрепляет единство подрайонов (рис. 12.). На местности между Дунаем и Тиссой хорошо видно, что объем шоссейного движения между микрорайонами одного подрайона является намного большим движения данных микрорайонов в другие со-

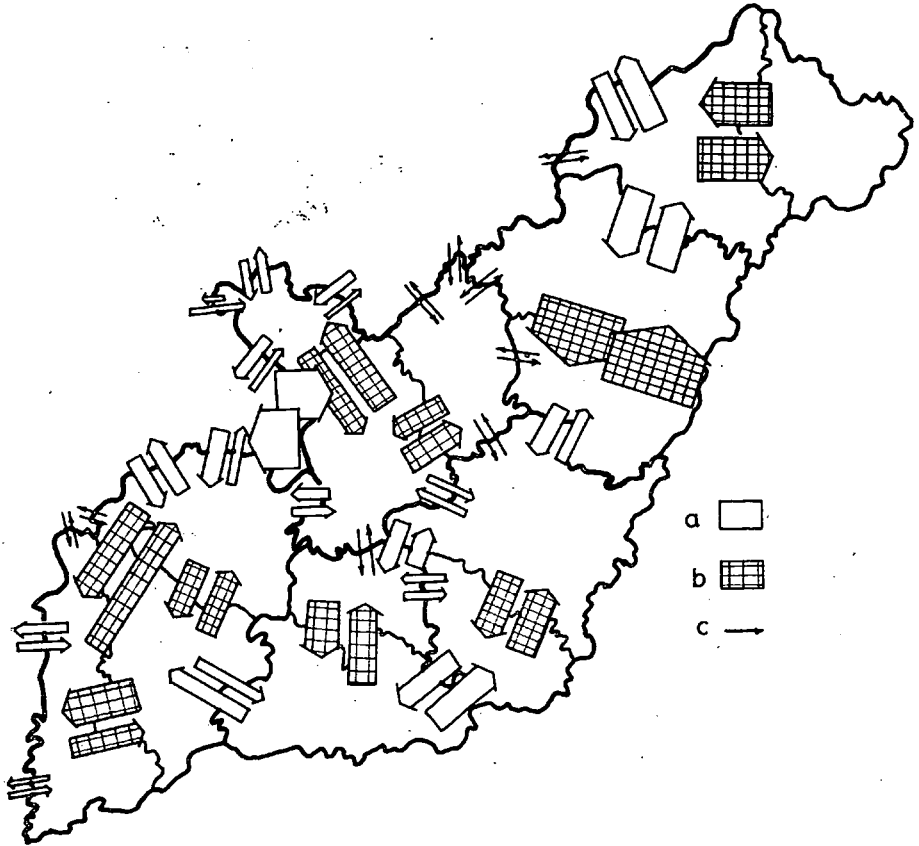


Рис. 12. Шоссейное движение между микрорайонами в 1973—74 гг.
(автомобили всего)

- 1: движение (широта стелок соразмеряются с величиной движения, широта представляет 3000 шт. автомашин)
 а: движение между подрайонам
 в: движение внутри подрайона между микрорайонами
 с: движение до 3000 автомобилей

седние микрорайоны. Такое же положение находится и в случае микрорайонов Сегеда и Бекешчаба. Отличаются они только тем, что микрорайон Сегеда имеет значительное шоссейное движение в соседние районы Орошгаза и Галаш. Это логично вытекает из роли Сегеда, ведь круг притяжения города охватывает весь Южный Альфельд. Значит, шоссейное движение между микрорайонами однозначно укрепляет существование таксономических уровней Южного Альфельда.

Транспортные связи Северного Альфельда в значительной мере определяются географическим положением района. Район объединяется одной из железных дорог с наибольшим движением, а в пограничном движении Загоня участ-

вует, хотя значительно разномерно, но почти вся территория страны. Транспортные связи района с Центральным районом и с Северной Венгрией считаются подходящими, а его связь с южной и с дальними частями страны уже является невыгодной.

Транспортные связи Северного Альфельда определяются местом назначения привозных товаров и местом происхождения вывозных продуктов. Большая часть движения направляется в Северную Венгрию (приблизительно 50 процентов) и в Центральный район (22 процента), далее в движении участвуют Южный Альфельд (11 процентов) и Средний Задунайский край (11 процентов).

Среди подрайонов, естественно, наибольший товарооборот имеет подрайон Ньиредьгаза. В этом товарообороте незначительную часть представляют венгерские продукты. Это видно и из структуры транспорта. Наиболее значительными партиями являются импортные товары: руды, металлы, сталь, химическое удобрение и др.

Большинство вывозных из подрайона Ньиредьгаза товаров транспортируется в Северную Венгрию (приблизительно 45 процентов), еще значительная часть транспортируется в Центральный район (почти 23 процента) и 13 процентов остается на Северном Альфельде. Совсем незначительную долю получают Задунайский край и Малый Альфельд. Разделение по местам происхождения привозных в район товаров совпадает с вывозом, только в масштабах имеются различия (рис. 13.).

Товарооборот подрайона Дебрецена представляет среднее отношение. В вывозе значительный объем принадлежит сахарной свекле и так называемой категории товаров «другие». В привозе важную роль играют строительные материалы (35 процентов), уголь, химическое удобрение и другие материалы (таблица 4).

Вывозные продукты транспортируются в Северную Венгрию (32 процента) и в Центральный район (почти 17 процентов). Большая часть привозных товаров транспортируется из комитата Боршода (43 процента). Транспортные связи подрайона Дебрецена являются очень тесными с Северной Венгрией и с Центральным районом, а с другими подрайонами совсем незначительны (рис. 14.).

Подрайон Сольнок имеет прекрасное транспортно-географическое положение. Это выражается и в масштабе товарооборота (7 миллионов тонн) и в направлениях. В структуре вывозных товаров ведущее место занимает химическое удобрение, значительную долю представляют продукты нефти, далее и сахарная свекла и хлебные растения. В ряде привозных товаров 40 процентов составляют строительные материалы, значительную часть дают химическое удобрение, железные и магранцевые руды, уголь и сахарная свекла. Вывозные продукты между районами разделяются пропорционально, но районы Задунайского края, очевидно, представляются меньшими количествами. Большинство товаров происходит из Центрального района (25 процентов) и из Северной Венгрии (31 процент) (рис. 15.).

При внутреннем товарообороте Северного Альфельда встречается двойственность. Пока, между подрайонами Ньиредьгаза и Дебрецена, или микрорайонами Ньиредьгаза проводится значительное движение, то между территориальными единицами Сольнока и Дебрецена движение незначительно.

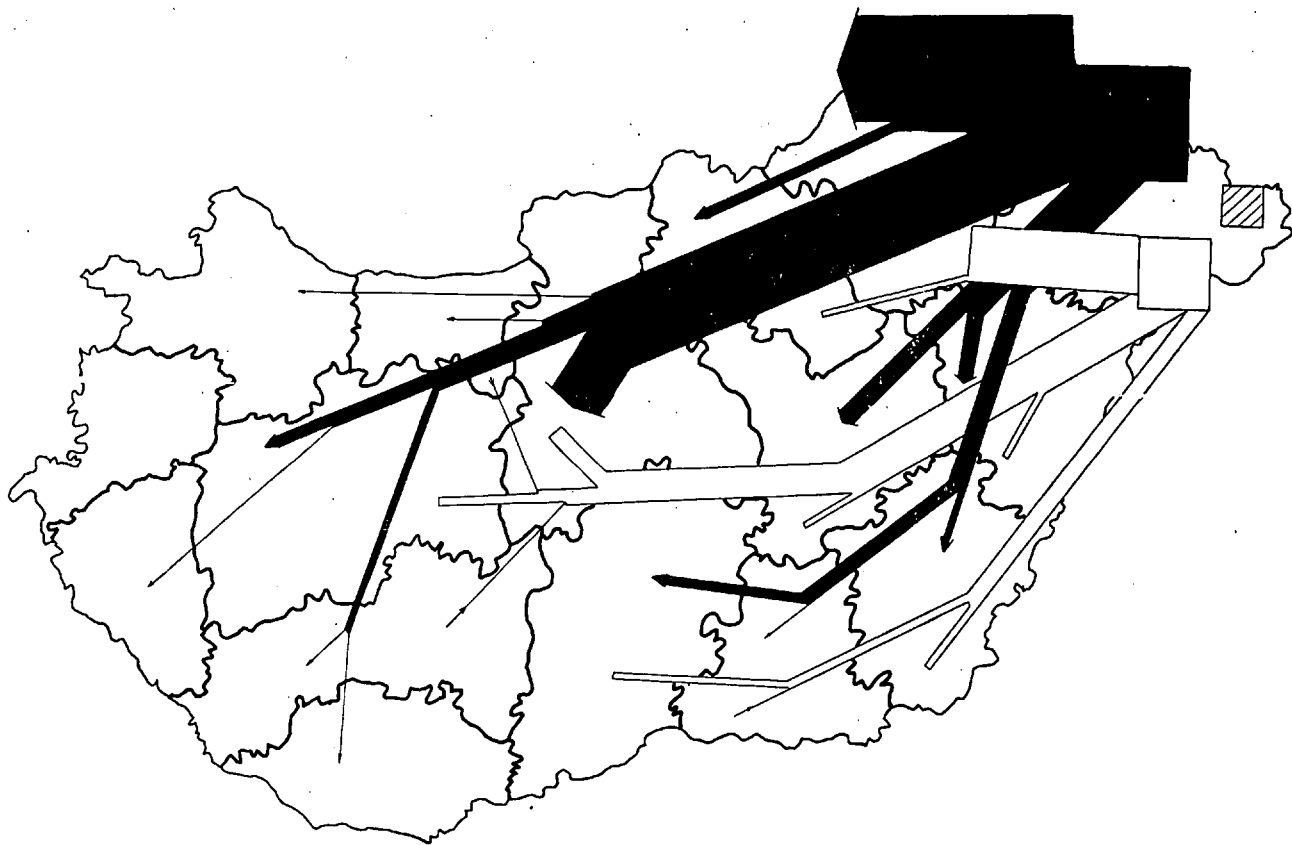


Рис. 13. Железнодорожный товарооборот ниредьхазского подрайона в 1975 г. по весам товаров (всего группы главных товаров)
Объяснение: см. рис. 8.

Таблица 4. Структура товаров железнодорожного товарооборота (%)
Северно-Альфёльдский мезорайон, 1975 г.

Подрайоны	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Вывоз												
Ниредьхазский	8,2	6,5	27,3	0,3	6,6	0,3	10,4	10,8	0,4	2,0	27,2	100,0
Дебреценский	0,4	4,3	11,9	1,8	2,4	0,3	3,4	0,1	6,0	29,4	40,0	100,0
Солнокский	0,1	15,4	2,4	1,4	5,0	0,6	2,6	18,2	7,6	9,6	37,1	100,0
Привоз												
Ниредьхазский	9,3	10,3	1,2	20,5	4,4	0,1	12,5	3,7	11,6	1,7	24,7	100,0
Дебреценский	12,2	6,0	2,2	25,2	9,2	0,9	5,0	9,3	1,2	0,9	27,9	100,0
Солнокский	8,9	4,5	11,7	31,2	6,3	0,8	2,5	10,8	1,5	6,6	15,8	100,0

1: уголь, кокс, брикет; 2: нефть и её продукта; 3: железная и марганцовая руда; 4: камень, гравий, песок, земля, кирпич, гереница; 5: известь, цементные изделия; 6: шпала, дрова; 7: железо, стальные изделия; 8: химическое удобрение; 9: хлеб, зерно, кукуруза; 10: сахарная свёкла; 11: прочее; 12: всего

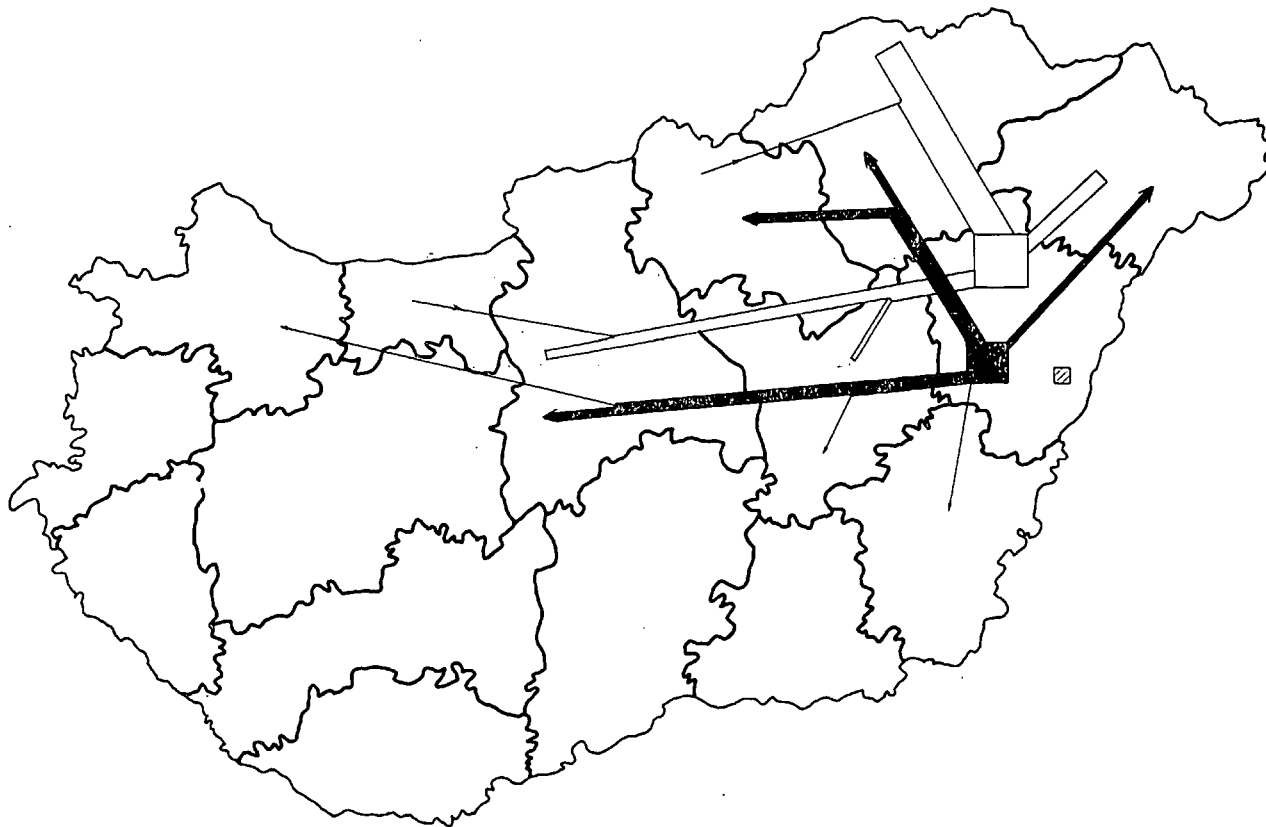


Рис. 14. Железнодорожный товарооборот днепропетровского подрайона по весам товаров (всего группы главных товаров)
Объяснение: см. рис. 8.

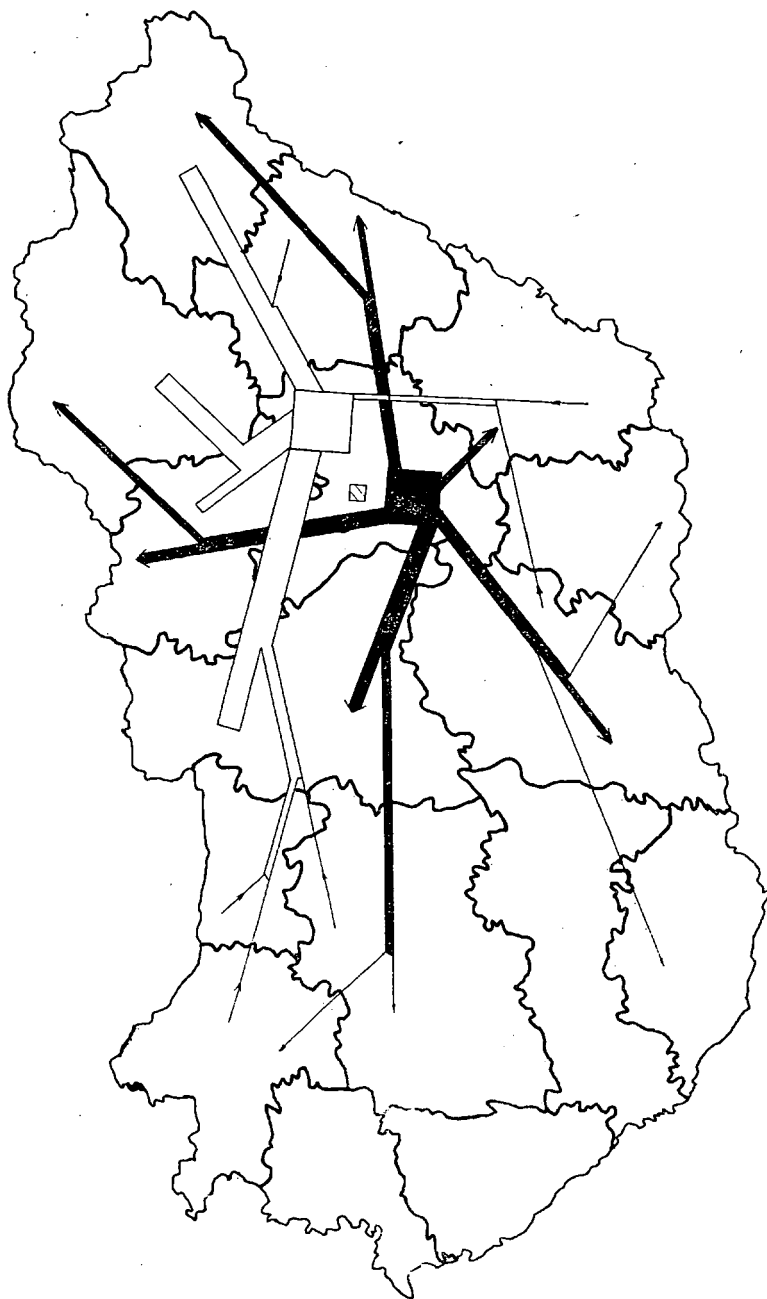


Рис. 15. Железнодорожный товарооборот солнокского подрайона по весам товаров (всего группы главных товаров)
Объяснение: см. рис. 8,

Подобно Южному Альфельду внутренний товарооборот района незначителен, так как не осуществился территориальный комплекс производства, охватывающий всю площадь района. Единство района обеспечивается не транспортными связями, а другими факторами.

Кажется, единству района противоречит тот факт, что товарооборот между подрайонами Ньиредьгаза и Северной Венгрии достигает высокой степени. Но это вытекает не из местных связей производства, поэтому при проведении границ районов нельзя его принимать во внимание. Впрочем из интенсивности товарооборота между двумя подрайонами можно с других точек зрения сделать важные выводы.

Шоссейное движение микрорайонов, естественно, отличается от тенденций железнодорожного транспорта. Они похожи друг на друга только в том, что в обоих соседних подрайонах обнаружи.

ЛИТЕРАТУРА

- Ковач, Ч.* (1976 г.) Релятивный потенциал железнодорожного движения и среднего расстояния между поселениями Венгрии. Территориальные проблемы в развитии народного хозяйства Венгрии. (под ред. Эньеди Дь.), Изд. Академии, Будапешт, 198—225 стр.
- Крайко, Дь.* (1961 г.) Некоторые принципиальные отношения между транспортом и разделением экономических районов. — Географический бюллетень 321—332 стр.
- Крайко, Дь.—Пензеш И.—Тот Й.—Абонинэ* (1969 г.) Некоторые теоретические и практические вопросы о разделении экономических районов Венгрии. Географический бюллетень, 95—111 стр.
- Крайко, Дь.* (1977 г.) Таксономическая структура экономических районов на Альфельде. — Альфельдские статьи, 1977 г. Бекешчаба, 80—92 стр.
- Танцош-Сабо, Л.* (1977 г.) Главные тенденции в шоссейном движении на Альфельде. — Альфельдские статьи, 1977 г. Бекешчаба, 178—186 стр.