

ТРАНСПОРТНЫЕ СВЯЗИ ЭКОНОМИЧЕСКИХ РАЙОНОВ

ДЪ. КРАЙКО

Цель исследования транспорта между экономическими районами

Экономические районы являются территориальными единицами в разделении общественного труда страны, поэтому они не могут существовать сами по себе, отделено друг от друга, а их практический смысл определен специализацией, вытекающей из разделения труда, и товарооборотом, опирающемся на нее.

Исследование связей между районами необходимо должно исходить из территориального разделения производительных сил, а во время анализа надо возвратиться к нему, чтобы, во-первых, определить занятое районом положение, и во-вторых, оценить целесообразность и эффективность территориального размещения производства с точки зрения связей. Перечисленными целями подтверждается и важность исследования этой темы.

Экономические районы по их содержанию представляют собой территориальные комплексы производства, это значит, что каждый уровень имеет внутренний товарооборот. Это тесно не относится к анализу связей между районами, но все-таки не пропустимо, так как:

- внутреннее и внешнее движение не отделимо друг от друга,
- отношение между внутренним и внешним товарооборотом играет значительную роль и с точки зрения рационализации транспорта.

Нельзя представить себе региональный анализ и территориальный синтез без знания транспортных связей и условий движения.

Углубленный анализ способствует развитию движения, и дает возможности для рационализации транспорта.

Важнейшие теоретические и методологические вопросы о транспортных связях районов

1. Состав, количество и направление внешнего транспорта определяется профилем экономического района. Это — объективное соотношение и создано в ходе исторического развития.

Экономический район, как историческая категория, возник в определенный период развития разделения общественного труда, во время формирования капитализма. Развитие средств производства повлекло за собой и развитие средств транспорта. Рост масштаба производства потребовал оборота все большего и большего количества сырья и готовых товаров, а оборот предъявил все растущие требования для транспорта. Транспорт мог удовлетворить возрастающие потребности путем развития и усовершенствования средств дви-

жения. Все это, естественно, сопутствовало повышению скорости и понижению транспортных расходов, но это воздействовало обратное и на производство, так как упомянутое развитие транспорта дало возможность для значительного расширения производительных сфер, для вовлечения все новых и новых территорий в качестве ресурсов сырья и рынков, а, не в последнюю очередь, для развития разделения труда между территориями, и, в связи с этим, для повышающейся специализации производства. Это развитие неизбежно привело к разлому сравнительно закрытых рамок натурального хозяйства, а наконец, к его ликвидации. Этот процесс является идентичным появлению и формированию экономических районов, и очевидно, что в нем транспорт играл значительную роль. Вышеупомянутое соотношение в нашей стране осуществилось в различное время и разным образом по территориям.

Уровень развития и конфигурация внутренней транспортной сети данного района и внешней транспортной сети, связывающей его с другими районами, во многом зависит от уровня развития производительных сил данного района, от его экономической структуры и от его роли и места среди районов.

Наряду с развитием производительных сил экономического района обычно повышается грузооборот и параллельно этому развивается и транспортная сеть. Следовательно, чем больше развиты производительные силы одного района, тем сильнее его экономическое влияние, тем больше его товарооборот, и тем быстрее развивается его транспортная сеть. Значит, товарооборот определяется, с одной стороны, уровнем развития промышленности данного района, с другой стороны, территориальным размещением производительных сил, точнее, уровнем развития территориального разделения труда. Оба фактора представляют собой один и тот же процесс. Из этого, очевидно, следует, что роль и место каждого экономического района, занятые им в географическом разделении труда страны, созданном в ходе исторического развития, во многом влияют на масштаб и направление товарооборота между районами и на развитие транспортной сети.

Значит, внешний товарооборот экономических районов, в первую очередь, зависит от специализации районов. В связи с этим необходимо иметь в виду, что:

а) развитие специализации экономических районов сопутствует повышению товарооборота. Этот процесс представляет собой тенденцию, и, естественно, может иметь место и противодействующая тенденция.

б) специализация определяет состав вывозных товаров и значительно влияет на их направление.

в) развитие специализации, то есть развитие территориального разделения общественного труда, влияет на среднее расстояние товарооборота и, в большинстве случаев, действует на повышение расстояния.

г) масштаб и направление железнодорожного товарооборота вхолостую зависят и от профиля района, таким образом, что масштаб или объем поставляемых товаров различны в разные направления, именно в связи с тем, какие важные продукты имеют районы в свое распоряжение.

д) специализация экономических районов обеспечивает транспорт постоянным и массовым товарооборотом. Его удовлетворение специфично дешевле, так как понижает транспортные расходы.

е) постоянный, однонаправленный, массовый товароборот облегчает усовершенствование транспортной сети и прокладку мощных дорог.

Естественно, что соотношение между экономическими районами и транспортом является взаимным. Ведь, не только экономические районы влияют на транспорт, но и развитие транспорта действует обратно на развитие экономических районов, так, например, усовершенствование транспорта, повышение мощности и скорости, понижение себестоимости и т. д. уменьшает «пространственные расстояния» между районами, усиливает связи между ними, способствует процессу специализации, значит, все время развивает разделение труда. Наряду с развитием техники целесообразными станут товароборот на все большие и большие расстояния, и создание кооперации дальних предприятий.

2. Известно, что экономические районы в социалистическом обществе не только специализируются, но одновременно имеют комплексный характер. Из этого следует, что в соотношении между транспортом и экономическими районами, кроме вышеупомянутой тенденции, имеет место и противодействующий процесс. Товароборот между территориальными единицами основывается на различиях экономических районов, и на специализации производства, а внутренний товароборот опирается на комплексный характер экономического района, и вливает на товароборот с противоположной, стороны, ведь действует в сторону уменьшения масштаба внешнего товароборота. Это и понятно, ведь, заменяя местными веществами привозные издали материалы, понижается внешний товароборот между районами. Поэтому целесообразно оформленная комплексность уменьшает напрасный транспорт.

Развитие транспорта, понижение себестоимости перевозки делают возможным, даже в некотором случае целесообразным, массовый товароборот дальнего следования, одновременно, подходящий территориальный комплекс производства уменьшает среднее расстояние товароборота и объем железнодорожного транспорта вхолостую. Но действие не одностороннее, так как наряду с ростом самостоятельности экономических районов в некоторой степени понижается массовый товароборот дальнего следования, и это влечет за собой повышение специфичных транспортных расходов. (себестоимость товароборота недалекого следования в тоннах товаров на км больше, чем себестоимость массового товароборота дальнего следования)

Две противоречивые тенденции, влияющие на транспорт, имеют только кажущийся характер, так же как и противоречивость между комплексностью и специализацией экономических районов, они являются двумя неразрывными сторонами разделения труда, и таким образом, их видимое противодействие может быть согласовано планомерным хозяйством. И это подчеркивает, что рационализация транспорта начинается с целесообразного территориального размещения производительных сил.

Таксономический анализ товароборота

Территориальным разделением общественного труда в нашей стране были созданы экономические районы разного уровня, отражающегося и в расчленении товароборота. При пассажирском движении и при товаробороте различают местный транспорт и транспорт дальнего сообщения. Транспорт дальнего

сообщения включает в себя движение на средние дистанции и транзитное движение. С точки зрения экономических районов это появляется в том, что местные перевозки составляют внутренний товарооборот микрорайона.

а) *Внутреннее движение микрорайонов*

К нему принадлежат:

- значительная часть транспорта закупленного пищепромышленными предприятиями сырья,
- перевозка сельскохозяйственных товаров (хлебов, фруктов, овощей, животных и т. д.),
- местное движение, сопутствующее подаче и сдаче железнодорожных станций,
- товарооборот кооперирующих промышленных предприятий, территориально связанных друг с другом,
- транспорт пищепромышленных продуктов (хлеба, молока и других), для обеспечения продовольствием населения, и рыночный привоз
- перевозка промышленных предприятий (например, кирпичных заводов, хлебопекарств, молочной промышленности и т. д.), обеспечивающих местное потребление,
- ежедневное маятниковое движение населения в центры микрорайона.

Перечисленные элементы составляют основную массу внутреннего транспорта микрорайона. Это движение стремится к центрам или исходит из них. Отсюда следует, что масштаб грузооборота и пассажирского движения увеличивается в сторону центров.

Вообще трудно отделить внутреннее движение от внешнего, так же как и местный транспорт от транспорта дальнего следования, исключение представляют только микрорайоны, у которых внутреннее и внешнее движение сравнительно хорошо разделимо, пока у других районов обнаружено перекрытие.

б) *Внутреннее движение подрайонов*

Внутреннее движение подрайонов, в большинстве случаев, опирается на территориальные комплексы производства. К нему принадлежат:

- внутреннее движение микрорайонов в общем и целом (так как подрайоны, будучи таксономическими единицами высшего уровня, включают в себя микрорайоны),
- взаимный транспорт между микрорайонами данного подрайона,
- товарооборот, обеспечивающий сырьем пищевую промышленность (так как обеспечение сырьем пищевой промышленности в большинстве случаев охватывает всю территорию подрайона),
- перевозка в хранилища закупленных сельскохозяйственных продуктов (так как она часто переходит границы микрорайонов),
- товарооборот кооперирующих промышленных предприятий,
- товарооборот в склады предприятий оптовой торговли и распределение товаров,
- транспорт предприятий местного значения,
- маятниковое движение в центры подрайонов.

Внутренний транспорт подрайонов, состоящий из перечисленных элементов, далеко не представляет единую картину, его форма не так легко делима, как в случае микрорайонов. Его масштаб — кроме внутреннего движения микрорайонов, принадлежащих к данному подрайону, — совсем незначителен.

в) *Внутреннее движение мезорайонов*

Сюда принадлежат:

- внутреннее движение подрайонов
- значительная часть внешнего движения микрорайонов,
- товарооборот кооперирующих предприятий,
- взаимный транспорт между подрайонами данного мезорайона,
- внутренние перевозки региональных учреждений,
- товарооборот, обеспечивающий сырьем пищевую промышленность.

Внутреннее движение мезорайонов страны в значительной степени отличается друг от друга.

В Центральном районе движение между столицей Будапештом и ее окрестностью объединяло весь мезорайон. В индустриально развитой Северной Венгрии тоже имеется значительное внутреннее движение, основанное на широком территориальном комплексе производства. Такое же положение имеет Северный и Средний Задунайский край. Наоборот, движение между подрайонами Северного и Южного Альфельда значительно слабее, и далеко не дает такую единую картину, какую представляет другие индустриально развитые районы.

**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 при внутреннем движении, но статистические данные, к сожалению, представлены не по названным категориям.

Разделение железнодорожного транспорта по главным группам товаров и направление транспорта отдельных сортов товаров играют важную роль с точки зрения географии транспорта и экономической географии. В дальнейшем эта проблема будет рассмотрена только с одной точки зрения, а именно, со стороны районов, следовательно, рациональные направления транспорта, перекрещивающиеся товарообороты, транспортные области различных продуктов, программирование транспорта не будут анализированы, анализ ограничен отношениями экономических районов.

При железнодорожном транспорте наибольший масштаб составляют горнопромышленные продукты. Носители энергии и стройматериалы совместно представляют половину товарооборота. Направление, масштаб и конфигурация товарооборотных связей, в первую очередь, определяется с помощью этих трех видов товарооборота.

Главные направления транспорта угля

Движение угля по районам определяется размещением месторождений и рассеянием мест употребления. Вывоз угледобывающих областей происходит программным путем, то есть Северная Венгрия и Задунайский край имеют свои снабженческие территории, таким образом, из Боршода на Задунайский край, и обратно, объем перевозки совсем минимальный. Альфельдские районы обеспечены углем обоих вышеупомянутых угледобывающих районов почти в одинаковой мере (рис. 1.).

С точки зрения движения угля по районам роль Центрального района меньше, чем в других случаях, хотя он остается главным потребителем.

Уголь области Печ и Комло транспортируется, главным образом, в Центральный район, значительный объем привозится к подрайону Тольна, а незначительная доля отправляется на Южный Альфельда. В сущности совпадает с ней и вывозная область Среднего Задунайского края, различие состоит только в том, что отсюда транспортируется значительный масштаб угля и на Малый Альфельд и в Северную Венгрию. Уголь области Комаром в большей части привозится к Центральному району и Малому Альфельду, а остаток в одинаковой мере отправляется в районы Альфельда и Задунайского края. Боршодский район получает импортный уголь, а из Боршода вывозится только незначительное количество собственной добычи, почти в одинаковой мере в Центральный район и в районы Альфельда.

Направления транспорта угля, из-за огромного количества, в значительной мере влияют на транспортные отношения между районами, но не определяют принадлежность подрайонов и таксономическую структуру.

Транспорт производных нефти и природного газа

Их объем почти 9 миллионов тонн. Внутренняя и импортная нефть транспортируется по трубопроводам, по железной дороге транспортируются только производные нефти. Так как обработка нефти концентрирована на двух районах, поэтому и их транспорт исходит из этих двух районов, и охватывает всю территорию страны. Импортные производные нефти привозятся в первую очередь в Боршодский район и в Центральный район (рис. 2).

Транспорт рудных пород

Этот вид транспорта составляет 10 процентов всего товарооборота. Несмотря на огромный масштаб, в транспорте рудных пород заинтересовано только несколько районов. Импортные рудные породы привозятся в Боршод, но из этого района вывозится, в первую очередь, железная руда в Центральный район (рис. 3).

Боксит Среднего Задунайского края обрабатывается в подрайонах Комаром и Дьер, таким образом, в направлении транспорта рудных пород отражается территориальный комплекс производства, что придется принять во внимание при проведении границ районов.

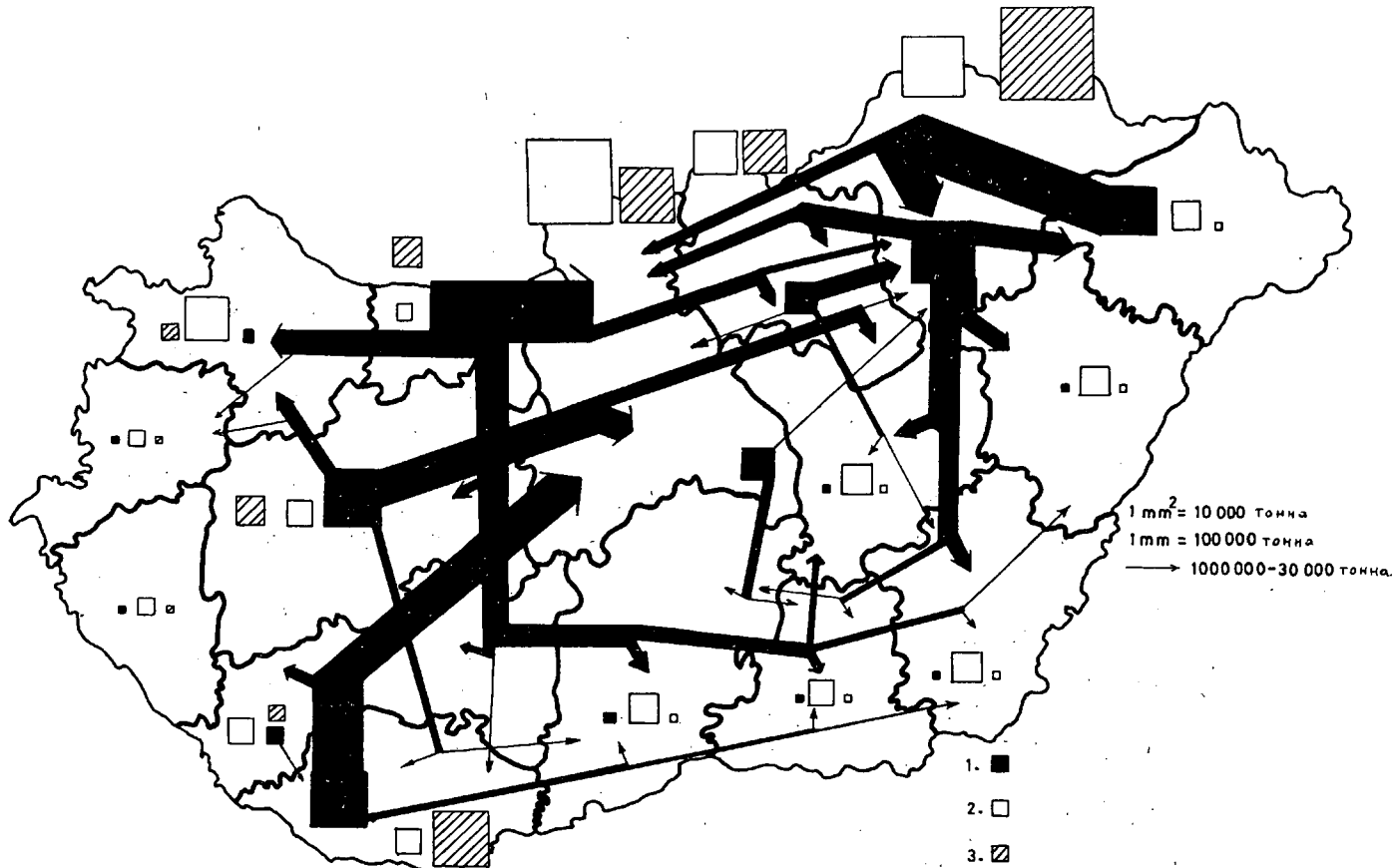


Рис. 1 Железнодорожный товарооборот угля и производных
в 1975 г. по районам
1: вывоз 2: привоз 3: товарооборот внутри района

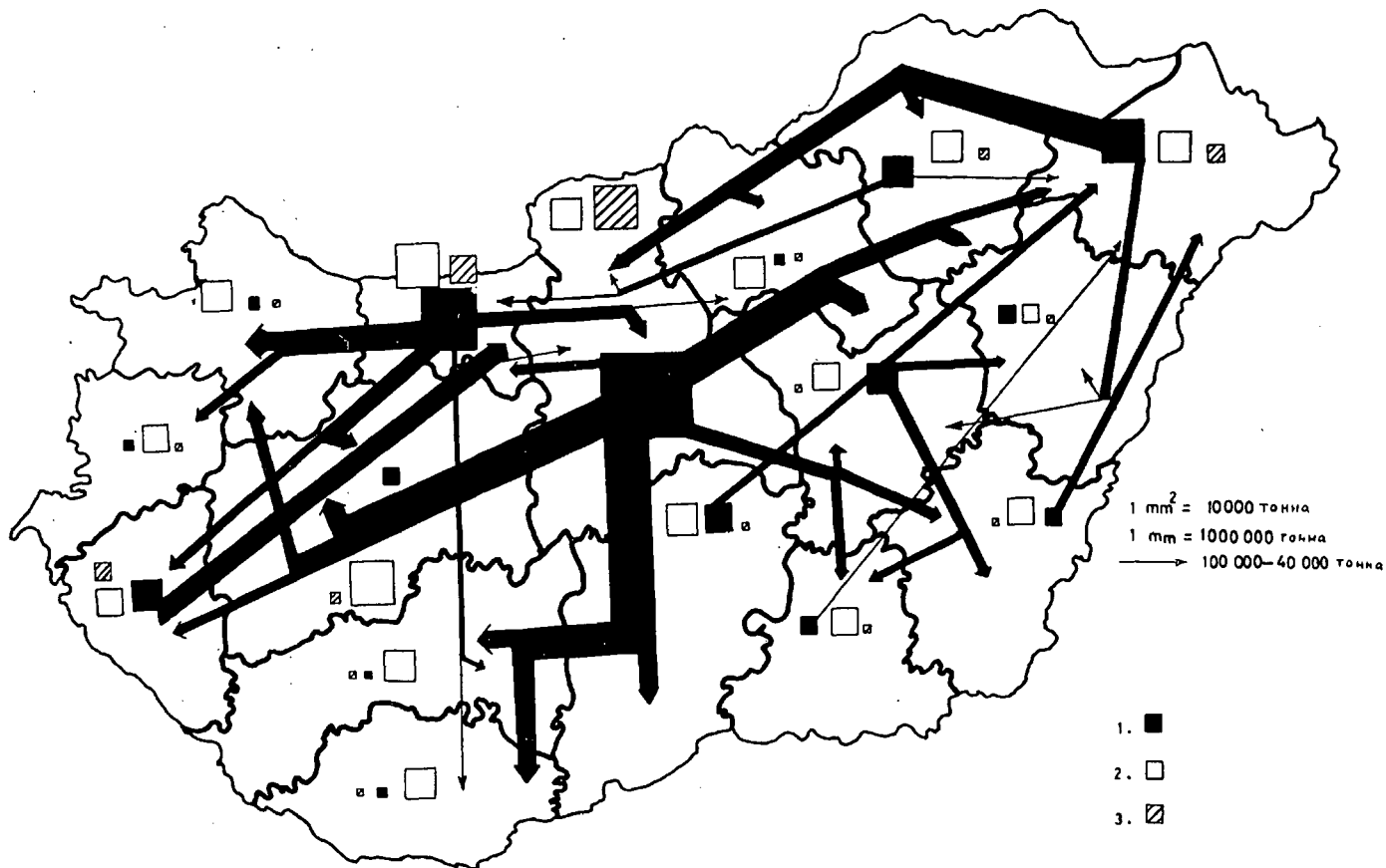


Рис. 2 Железнодорожный товарооборот нефти, производных нефти и природного газа в 1975 г. по подрайонам
 1: вывоз 2: привоз 3: товарооборот внутри района

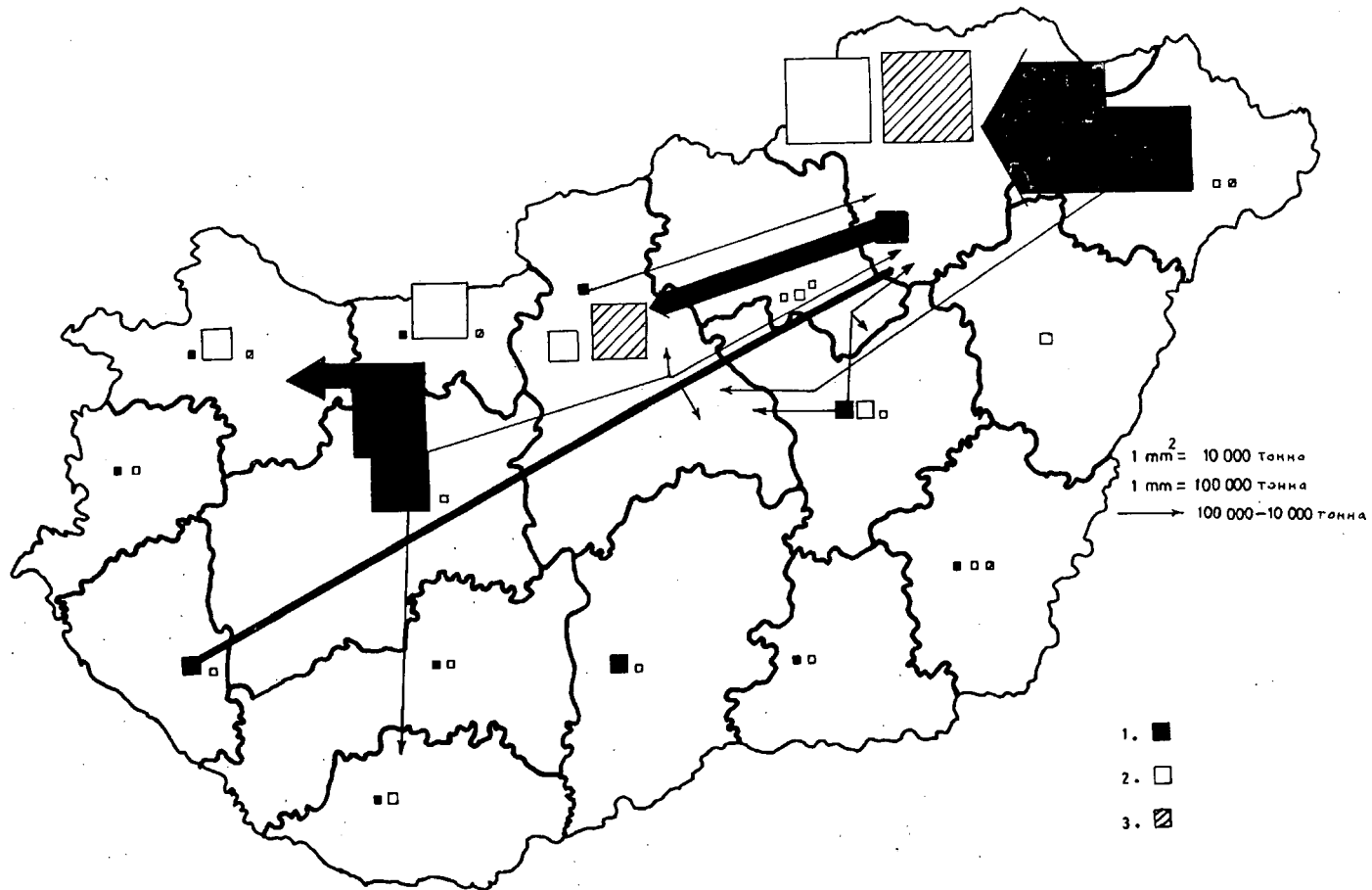


Рис. 3 Железнодорожный товарооборот горнодобывающей промышленности в 1975 г. по подрайонам

1: вывоз 2: привоз 3: товарооборот внутри района

Транспорт основных строительных материалов

Этот вид товарооборота представляет почти 18 миллионов тонн, в том числе 16 миллионов тонн составляют внутренние стройматериалы. Направление товарооборота между районами довольно однозначно, ведь «энергетическая ось» от Боршода до Залы представляет собой добывающие районы и отсюда вывозятся материалы в районы Альфельда и Малого Альфельда. Масштаб определен расстоянием между районами.

Транспорт стройматериалов меньше централизован и принадлежит к товарообороту между нагорными и равнинными районами (рис. 4).

Транспорт цемента и цементных продуктов составляет свыше 5 миллионов тонн (рис. 5), и транспортные направления производящих центров хорошо отделимы. Комитат Барабан обеспечивает цементом Южно-западную часть страны и вывозит незначительную долю и на Южный Альфельд. Комитат Комаром транспортирует цемент в Центральный район и в район Дьер, а Северная Венгрия отправляет цемент в Северный Затисский край и в меньшем количестве на Южный Альфельд. Импортный цемент употребляется в восточной части страны.

Транспорт других стройматериалов (главным образом кирпича, черепицы, изразца)

Среднее расстояние этого вида товарооборота меньше, чем у других товаров, поэтому транспортные районы сравнительно хорошо отделимы. Значительная часть вывоза Бекеша направлена на соседние территории, а из Северной Венгрии отправляется, в первую очередь, в Центральный район. Южный Задунайский край имеет значительный избыток, который транспортируется в соседние районы. Стоит замечания, что, кроме Центрального района, главным потребителем является край между Дунаем и Тисой, привоз Ньиршега и Чонграда тоже значителен (Рис. 6.).

Транспорт продуктов черной металлургии

Этот вид товарооборота имеет масштаб свыше 10 миллионов тонн (рис. 7), в том числе половину составляют внутренние продукты. Товарооборот ограничен некоторыми районами. Импортные продукты привозятся в район Боршод и в Центральный район. Главным внутренним производителем является Боршодский район, большое количество его продуктов вывозится в Центральный район, небольшую долю получает и Малый Альфельд. Из Центрального района тоже вывозятся продукты в Боршодский район и на Малый Альфельд. Вывоз в другие районы страны незначителен. Значит, транспортные направления продуктов черной металлургии совпадают с промышленными зонами или с главной транспортной осью страны.

Транспорт станков и оборудования

Этот вид товарооборота представляет свыше 2 миллионов тонн, в том числе только 20 процентов имеет внутренний характер. Экспорт и импорт

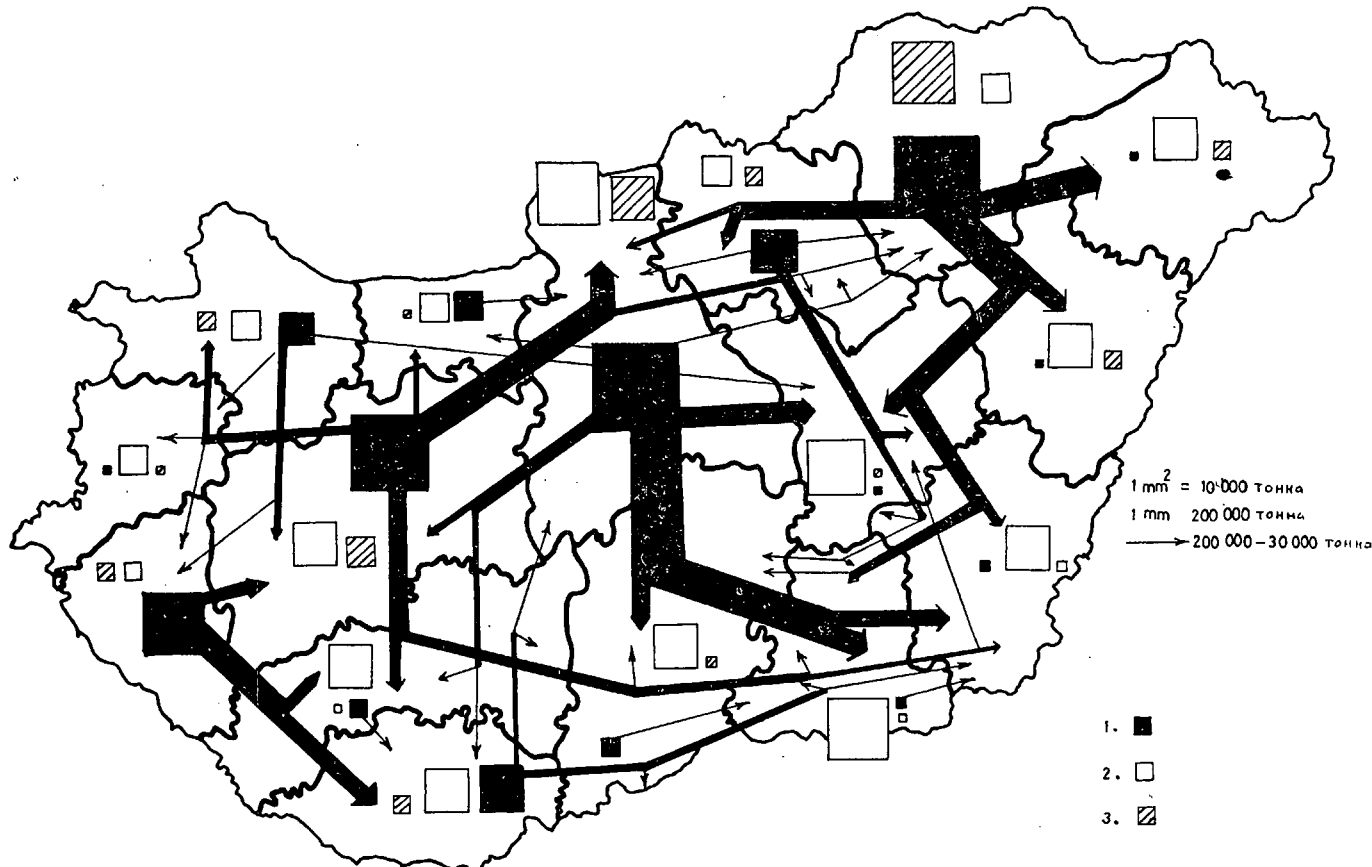


Рис. 4 Железнодорожный товарооборот стройматериалов в 1975 г.
по подрайонам

1: вывоз 2: привоз 3: товарооборот внутри района

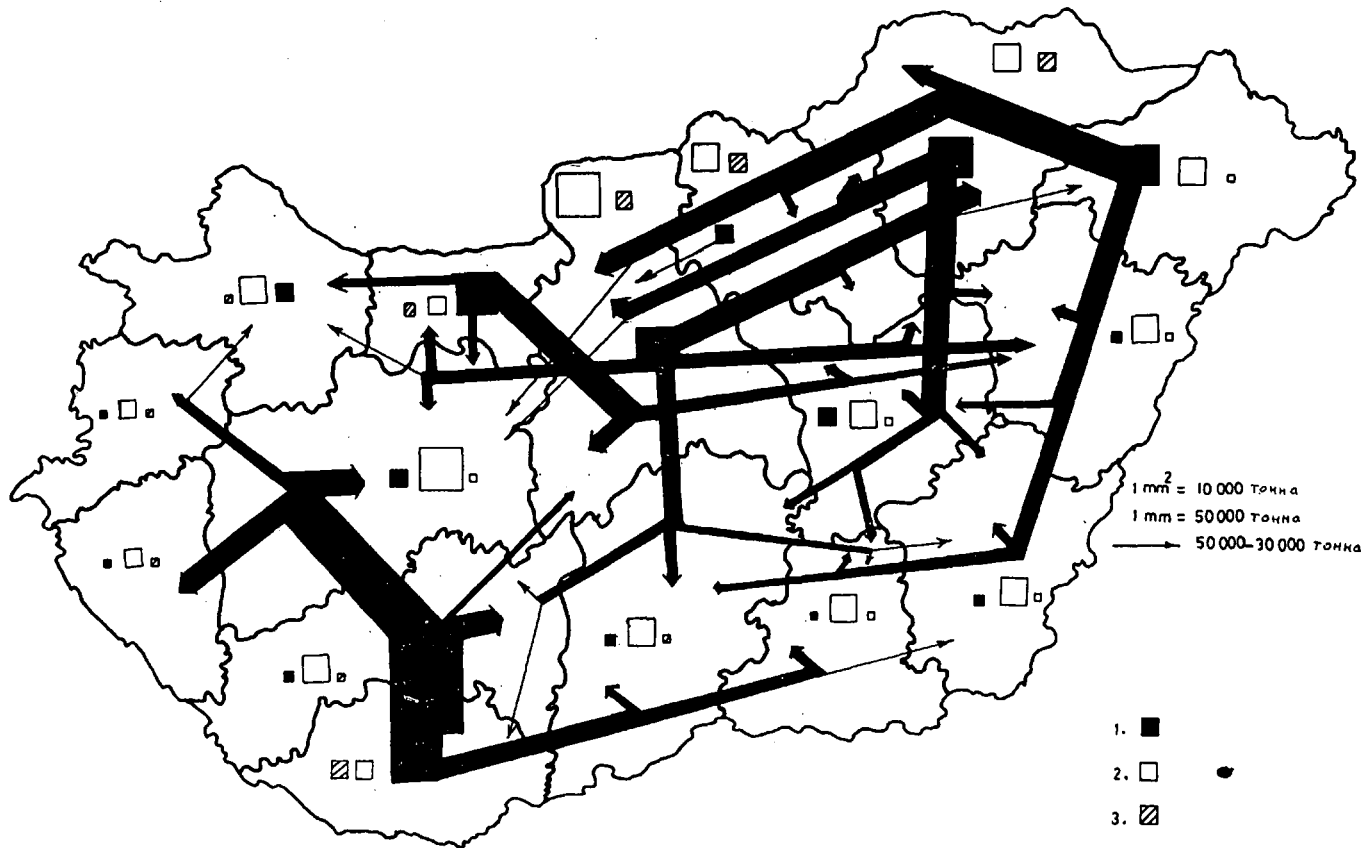


Рис. 5 Железнодорожный товарооборот цемента и цементных продуктов в 1975 г. по подрайонам
 1: вывоз 2: привоз 3: товарооборот внутри района

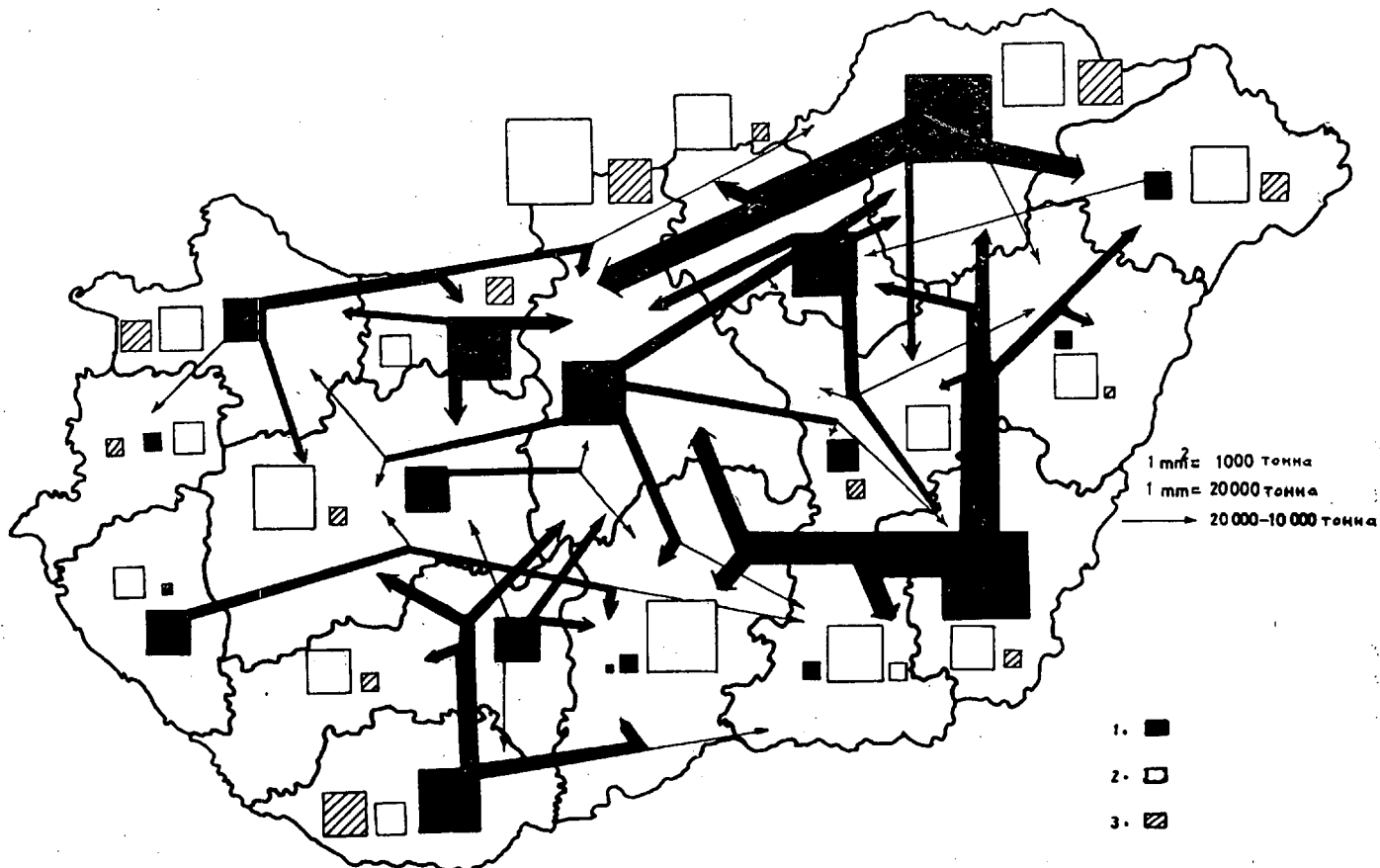


Рис. 6 Железнодорожный товарооборот других стройматериалов в 1975 г.
по подрайонам

1: вывоз 2: привоз 3: товарооборот внутри района

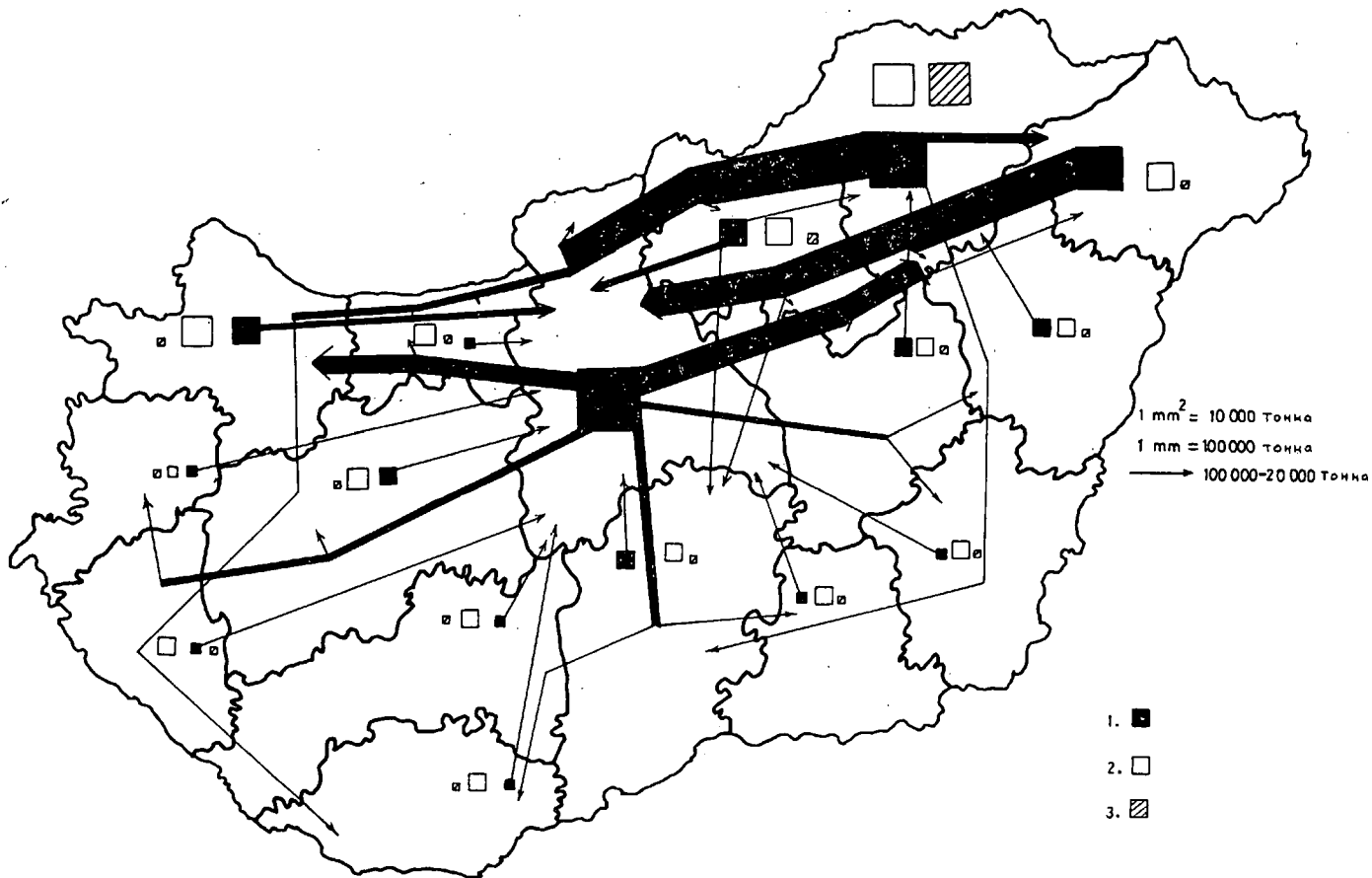


Рис. 7 Железнодорожный товарооборот металлургических продуктов в 1975 г.

по подрайонам

1: вывоз 2: привоз 3: товарооборот внутри района

проводится, главным образом, Центральным районом, далее значительный вывоз принадлежит к Малому Альфельду. Внутренний товарооборот сильно централизован, почти все районы имеют связь с Центральным районом (рис. 8).

Транспорт удобрения и средств для защиты растений

Этот вид товарооборота представляет почти 5 миллионов тонн, половина чего имеет внутренний характер. Главными вывозными районами являются Боршод и Средний Затисский край, они обеспечивают удобрением и средствами для защиты растений восточную часть страны. Средний Задунайский край транспортирует в Южный Задунайский край и на Малый Альфельд. Центральный район имеет незначительное количество избытков. Таким образом, транспортные районы совсем хорошо отделимы друг от друга (рис. 9).

Транспорт лесопромышленного сырья

Этот вид товарооборота представляет 6 миллионов тонн, треть чего имеет внутренний характер. Главные направления транспорта определены импортом, в соответствии с тем, транспортные линии отходят от Ныршега ко всем районам. Главным потребителем, естественно, является Центральный район. Значительный вывоз имеет только Средний Задунайский край.

Транспорт мукомольных продуктов

Этот вид товарооборота не доходит до полумиллиона тонн. Имеет сильно централизованный характер, главным потребителем является Центральный район, а вслед за ним Северная Венгрия. Значительный вывоз осуществляется районами Альфельда: Бекешем, Средним Затисским краем и комитатом Тольна. Транспортные направления интересны с той точки зрения, что здесь роли заменены, значительный масштаб отправлен в индустриальные зоны. Это справедливо и для других пищевых и сельскохозяйственных товаров.

Транспорт хлебов

При железнодорожном транспорте хлебов значительную долю представляют экспорт (Захонь и Комаром) и потребность Центрального района (рис. 10).

Транспорт картофеля и овощей

Главные направления этого вида товарооборота стремятся к Центральному району. Товарооборот между другими районами незначителен.

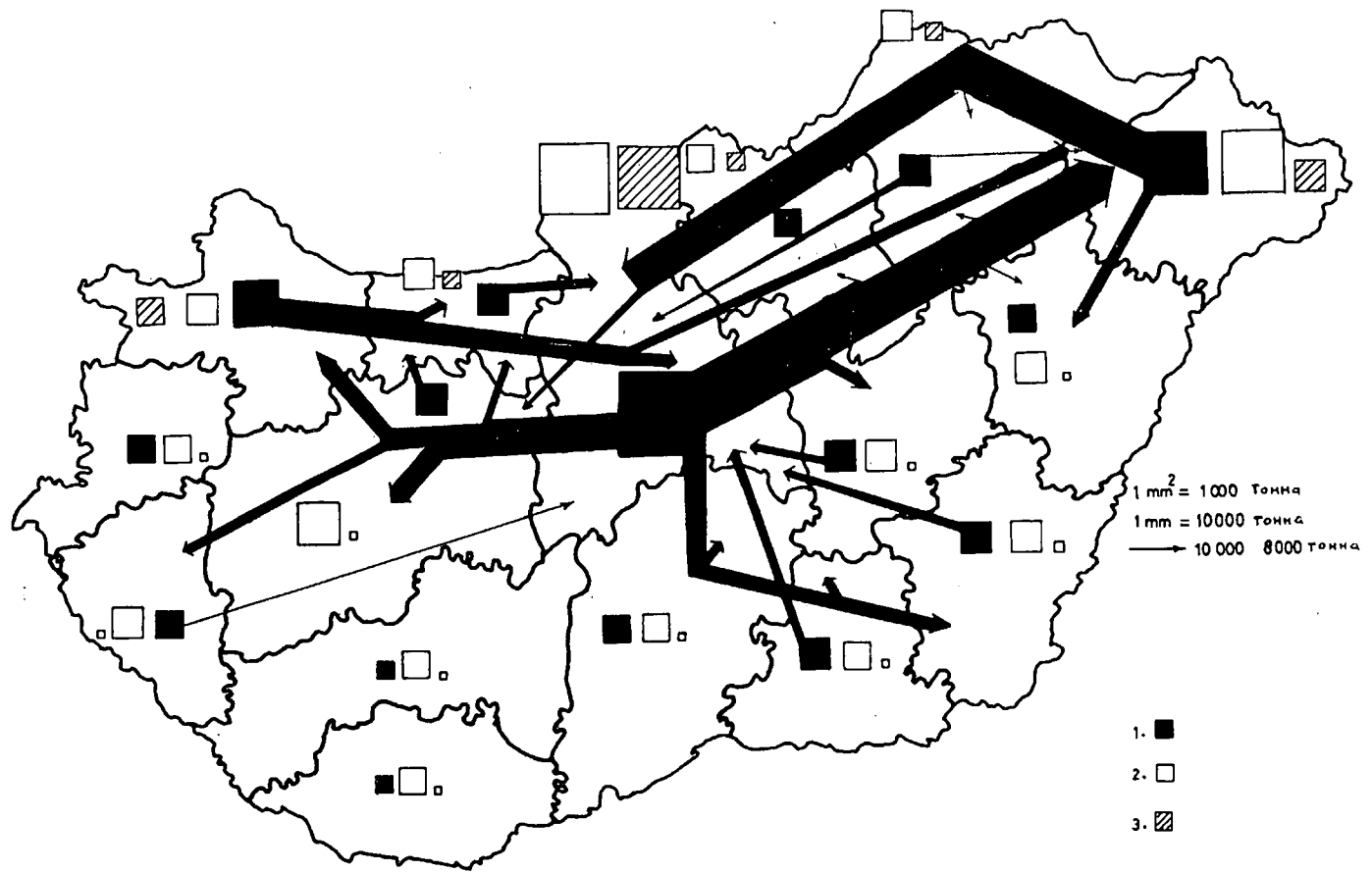


Рис. 8 Железнодорожный товарооборот станков и оборудования в 1975. г. по подрайонам
1: вывоз 2: привоз 3: товарооборот внутри района

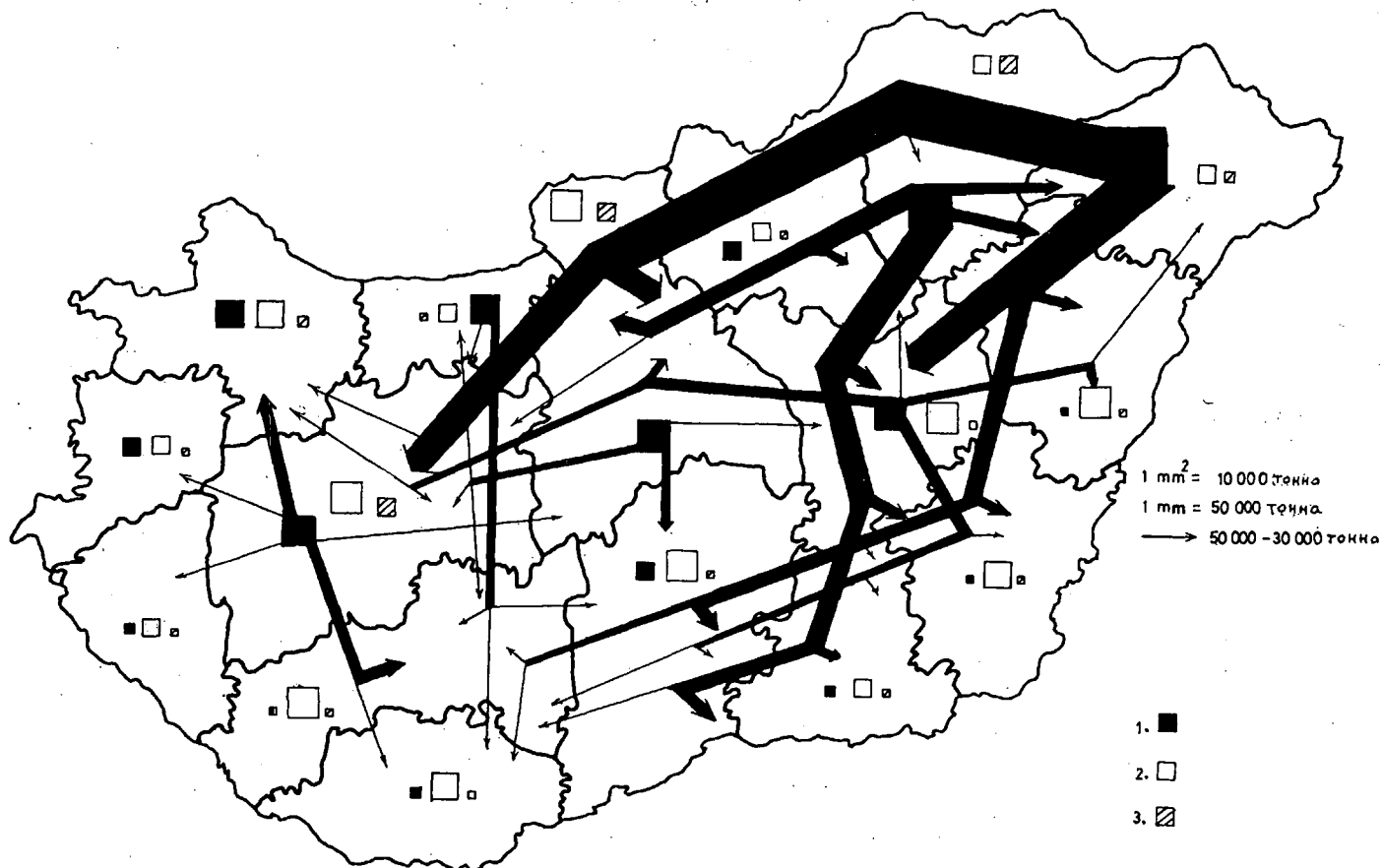


Рис. 9 Железнодорожный товарооборот химического удобрения и средств для защиты растений в 1975 г. по подрайонам
 1: вывоз 2: привоз 3: товарооборот внутри района

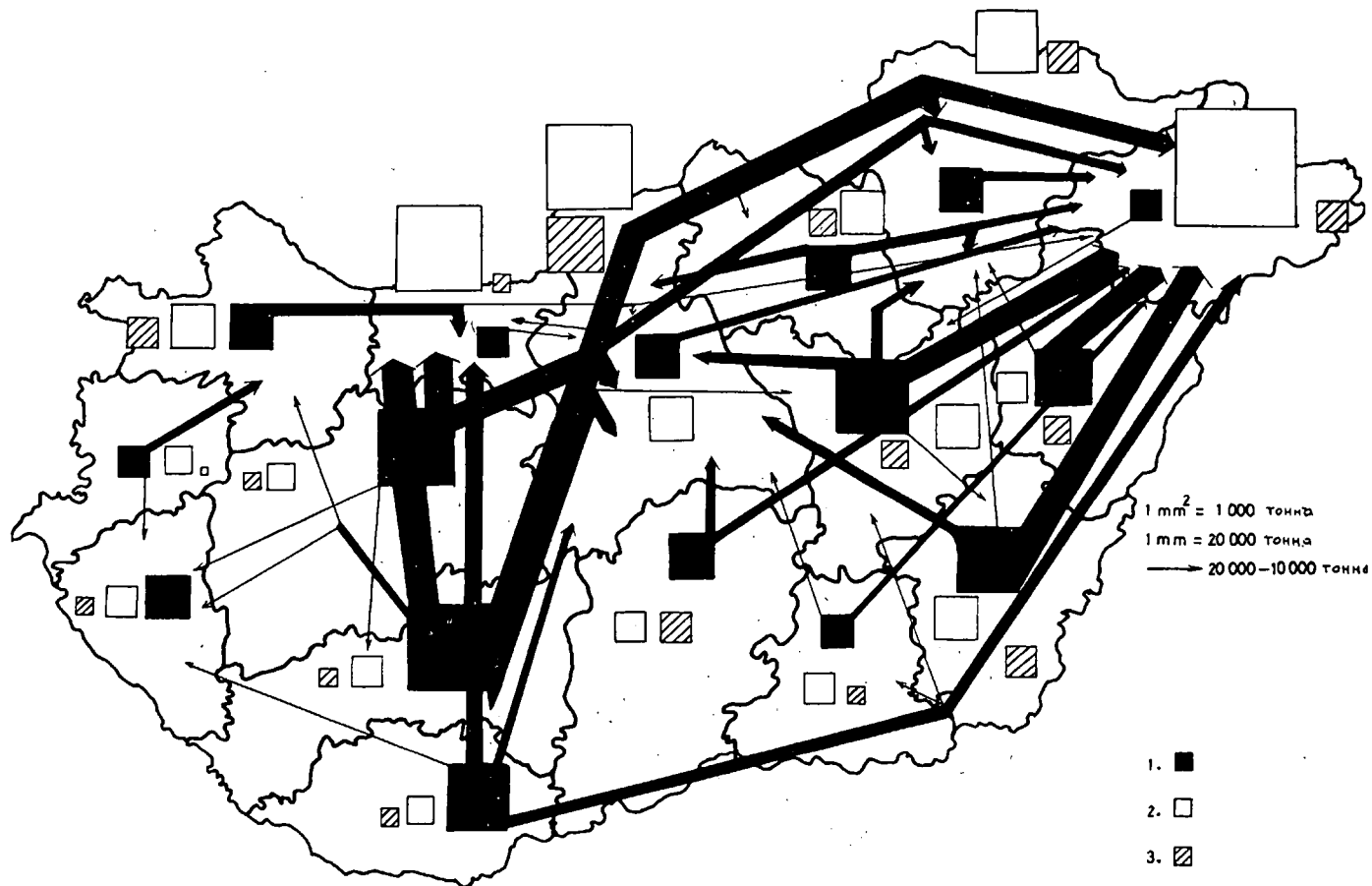


Рис. 10 Железнодорожный товарооборот хлебных растений в 1975 г.
 по подрайонам

1: вывоз 2: привоз 3: товарооборот внутри района

Транспорт животных

При железнодорожном транспорте животных имеют место те же отношения, как и в транспорте других сельскохозяйственных продуктов. Центральный район является рынком сбыта, и важную роль играет экспорт (рис. 11).

Сельскохозяйственный товарооборот в общем и целом составляет 11 миллионов тонн, 60 процентов чего имеет внутренний характер. Его доля в железнодорожном транспорте страны не доходит до 10 процентов. Несмотря на это, отношение товарооборота между районами представляет интерес с той точки зрения, что направление сельскохозяйственного товарооборота противоположно направлению транспорта рудных пород и промышленного сырья, далее районы сельскохозяйственного профиля экспортируют свои продукты, а для них сельскохозяйственный товарооборот составляет значительную часть транспорта.

Между производственными профилями сельскохозяйственных районов имеются только масштабные различия, поэтому товарооборот между ними совсем маленький, пока между районами индустриальной зоны имеется большой оборот промышленного сырья и продуктов. Степень отношения между районами зависит не только от их транспортно-географического положения, но и от их производственного профиля.

В конце концов можно обнаружить, что

- массовые товары вывозятся, в первую очередь, из Северной Венгрии, Среднего и Южного Задунайского края, и разделяются почти в одинаковой мере по подрайонам, а области притяжения хорошо отделимы друг от друга. В товарообороте районов различительную роль играют импорт, экспорт и транзитное движение,
- во внутреннем транспорте Альфельда, т. е. в товарообороте между подрайонами, мало значительных массовых товаров (такими являются только химическое удобрение, кирпич и несколько сельскохозяйственных продуктов, как например, сахарная свекла),
- большинство сельскохозяйственных и пищепромышленных продуктов (пшеница, картофель, овощи, фрукты, убойный скот, сахар, комсервы) экспортируется или вывозится в промышленные районы, а в товарооборот Альфельда очень редко входят эти продукты,
- товарооборот, в большей части, осуществляется между промышленными районами, составляя как бы «ось движения»,
- Центральный район играет значительную роль, как и в качестве привозной, так и в качестве вывозной области, с точки зрения сырья эта роль менее значительна, чем с точки зрения готовых товаров и полуфабрикатов, или продовольствия,
- Средний Задунайский край имеет более сложную взаимосвязь с Малым Альфельдом, чем с Южным Задунайским краем,
- значителен взаимный товарооборот между сельскохозяйственным и промышленными районами,
- товарооборот между индустриально менее развитыми районами является необычайно маленьким и ограничивается несколькими видами товаров. Это и понятно, ведь у них почти нет сменяемых товаров,

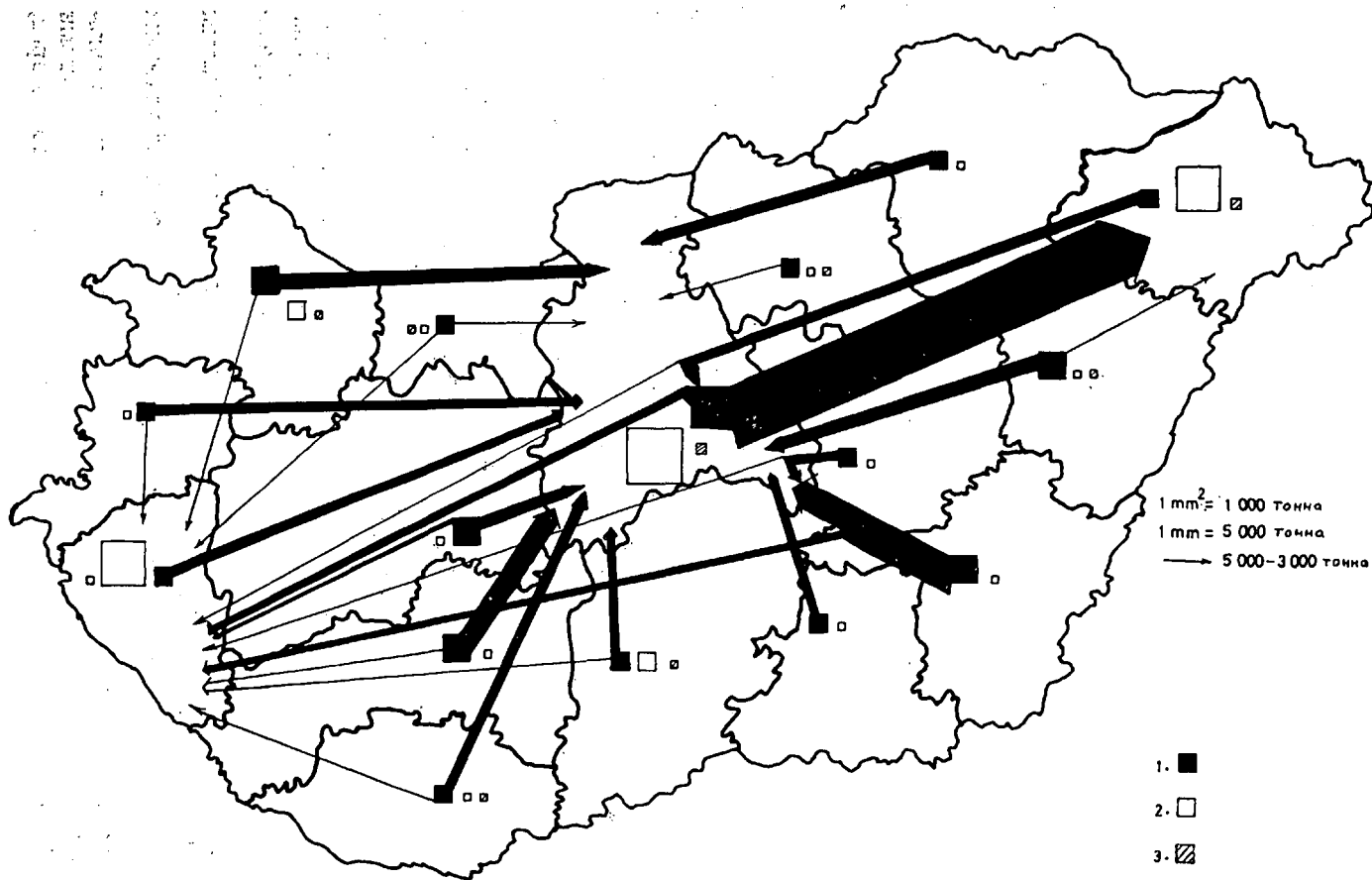


Рис. 11 Железнодорожный товарооборот животных в 1975 г. по подрайонам
 1: вывоз 2: привоз 3: товарооборот внутри района

— значительное трансверсальное движение имеют только северные районы страны (Малый Альфельд, Центральный район и Северная Венгрия), такое движение у «южных» районов (на Южном Задунайском краю, на Южном Альфельде и на Северном Альфельде) является незначительным.

Характеристика товарооборота между экономическими районами

Привоз товаров по масштабу далеко пропорциональнее вывоза. И Южный Альфельд и Северный Альфельд представляют значительную долю из-за огромного количества привозных горючих и строительных материалов (таблица 1).

Таблица 1

Железнодорожный товарооборот в 1975 г.: полный привоз и вывоз

	Вывоз		Привоз	
	тысяча тонн	процент	тысяча тонн	процент
подрайон Боршод	10 277	14,0	8 544	11,6
подрайон Ноград-Хевеш	3 222	4,4	4 048	5,5
мезорайон Северная Венгрия	11 821	18,6	10 913	17,2
подрайон Ньередьхаза	11 438	15,5	5 258	7,2
подрайон Дебрецен	2 132	2,9	3 167	4,3
подрайон Сольнок	2 916	4,0	4 469	6,1
мезорайон Северный Альфельд	14 089	22,2	10 495	16,5
подрайон Бекешчаба	2 108	2,9	3 498	4,8
подрайон Сегед	933	1,3	3 520	4,8
подрайон Кечкемет	1 787	2,4	3 713	5,0
мезорайон Южный Альфельд	3 961	6,2	9 868	15,5
подрайон Дьер	2 973	4,0	4 409	6,0
подрайон Западный Задунайский край	584	0,8	1 814	2,5
мезорайон Малый Альфельд	3 081	4,9	5 746	9,0
подрайон Комаром	6 021	8,2	3 826	5,2
подрайон Фейер-Веспрем	7 642	10,4	4 507	6,1
подрайон Зала	3 417	6,6	2 163	2,9
мезорайон Средний Задунайский край	13 488	21,2	6 906	10,9
подрайон Бараня	3 885	5,3	2 869	3,9
подрайон Тольна	1 466	2,0	3 147	4,3
мезорайон Южный Задунайский край	5 354	6,9	5 018	7,9
Центральный подрайон	12 733	17,3	14 585	19,8
Центральный мезорайон	12 733	17,3	14 585	23,0

Отношение между привозом и вывозом изменяется по районам, равновесие имеется только в нескольких районах, в большинстве случаев, масштабы привоза и вывоза значительно отличаются друг от друга. На Южный Альфельд привозится в два с половиной раза больше вывозных товаров. Такое же положение имеет Малый Альфельд. Транспортный баланс Северного Альфельда активен из-за огромного масштаба импорта. На Среднем Задунайском краю, наоборот, вывозится в два раза больше привозных товаров. Эти различия

представляют интерес не только с точки зрения транспортных отношений между районами, но и влияют на эффективность транспорта, ведь в результате разниц станет необходимым отправление тысяч пустых вагонов в разные места.

Главные черты шоссейного движения

Анализ шоссейного движения между экономическими районами был произведен на основе данных переписи шоссейного движения от 1 ноября 1973 года до 31 августа 1974 года.

При переписи движения были различены пассажирский транспорт и грузооборот, таким образом, возможной стала дифференцированная разработка движения между районами.

Большую часть движения составляет грузооборот, его доминирующей ролью определяется отношение между районами, и поэтому рисунок, представляющий данные о полном движении, отражает, по существу, те же направления, как и линии грузооборота (рис. 12). При оценке приняты во внимание, в первую очередь, данные о полном движении.

Шоссейное движение между подрайонами состоит из сводных данных микрорайонов, т. е. практически суммирует их, в его состав новый элемент не входит, поэтому, при характеристике транспортных отношений между районами, за основу принято взаимное движение микрорайонов.

По шоссейной дороге, как известно, среднее транспортное расстояние является маленьким (17 км), поэтому для внутренних отношений подрайонов и мезорайонов характерен объем шоссейного движения, и во многих случаях, играет более определяющую роль, чем железнодорожный транспорт. Из этого следует, что взаимное движение микрорайонов, в первую очередь между микрорайонами одного подрайона — за исключением нескольких, как например, микрорайон Домбовар—Капошвар, — очень оживлено.

При шоссейном движении, так же как и при железнодорожном транспорте, центральную роль Будапешта доминирует. Его соседние микрорайоны представляют большой объем в приливающимся движении. Влияющим на шоссейное движение микрорайонов фактором считается и притягивающая роль комитатских и, особенно, региональных центров, как Мишкольц, Дебрецен, Сегед, Дьер, Печ. Микрорайоны, окружающие эти центры, имеют интенсивные транспортные отношения. Это увеличивает внутреннее движение подрайонов и мезорайонов, и подтверждает или отрицает существование районных уровней.

Кроме перечисленных факторов на территориальные отношения шоссейного движения влияет и административное разделение, и можно обнаружить, что в сторону административных (комитатских, уездных) центров масштаб движения увеличивается.

Транспортные связи Южного Альфельда

Транспортно-географическое положение Южносо Альфельда нельзя считать неблагоприятным, хотя дороги с большим движением не переходят через него, но международные железная и шоссейная дороги пересекают его. Внутри

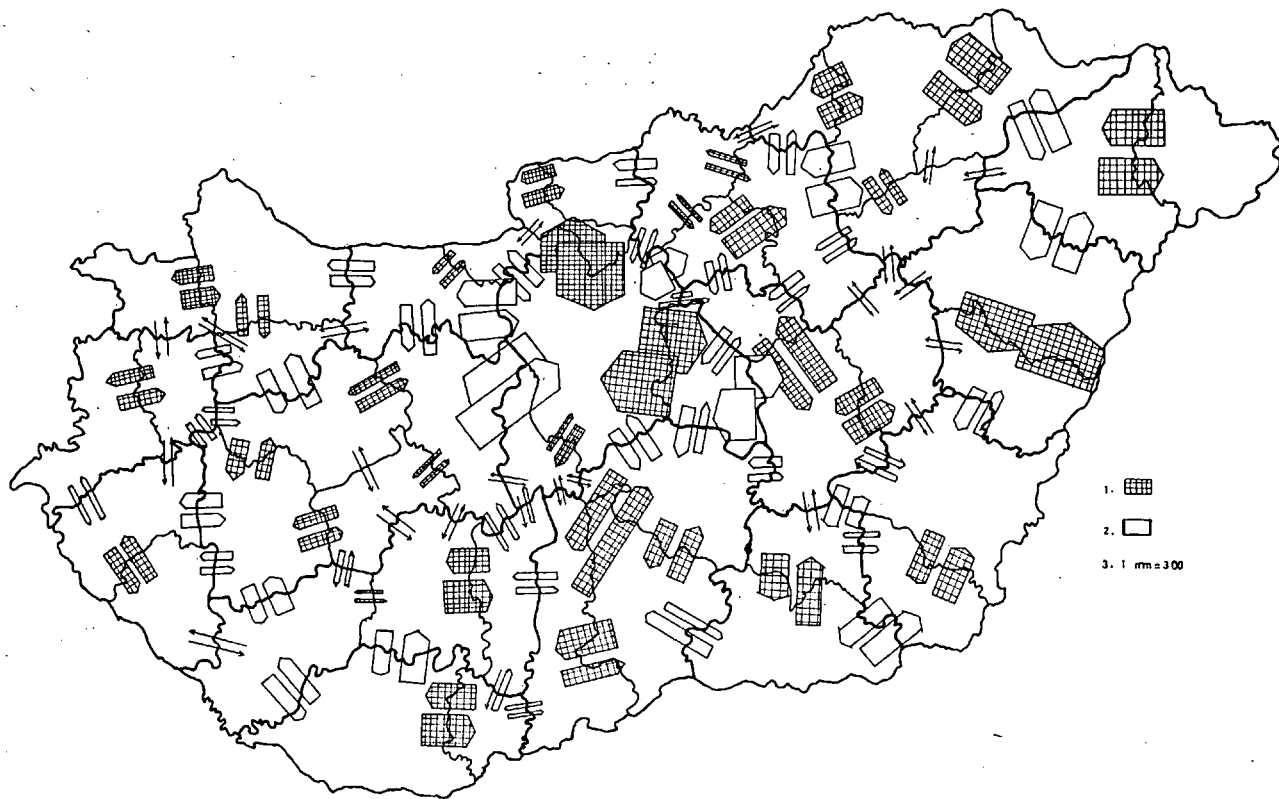


Рис. 12 Шоссейное движение между микрорайонами в 1973—74 гг.
(автомобильные единицы всего)
1: внутренний тов.оборот подрайонов 2: тов.оборот между подрайонами

страны этот район имеет подходящую транспортную связь только с Центральным районом, а с двумя соседними мезорайонами и другими районами страны связан обходным путем.

Из Южного Альфельда товары вывозятся, в первую очередь, в первую очередь, в Центральный район и на Северный Аиьфельд, а места происхождения приводных товаров территориально более дифференцированы, кроме упомянутых выступают Северная Венгрия, Средний и Южный Задунайский край.

Транспортные отношения Южного Альфельда далеко не представляют единую картину, между подрайонами встречаются значительные отличия и в товарной структуре, и в транспортных направлениях.

В состав железнодорожного товарооборота подрайона Кечкемет входят вывоз в 31 проценте, привоз в 64 процентах, а внутреннее движение дает только 5 процентов (таблица 2). По железной дороге транспортируется (в первую

Таблица 2

Железнодорожный товарооборот по подрайонам (в процентах) 1975 г.

Подрайоны	Вывоз	Провоз	Внутрирайонный транспорт	Всего
Боршод	32,8	27,3	39,9	100,0
Ноград-Хевеш	37,8	47,6	15,6	100,0
Ньиредьхаза	62,6	28,7	8,7	100,0
Дебрецен	38,7	57,6	3,7	100,0
Сольнок	38,2	58,6	3,2	100,0
Бекешчаба	34,2	56,9	8,8	100,0
Сегед	20,3	76,7	3,0	100,0
Кечкемет	30,8	64,2	5,0	100,0
Дьер	35,7	53,1	11,2	100,0
Западный Задунайский	23,5	73,5	3,0	100,0
Комаром	54,4	34,5	11,1	100,0
Фейер-Веспрем	67,3	33,8	8,9	100,0
Зала	57,1	36,1	6,8	100,0
Бараня	46,7	34,6	18,7	100,0
Тольна	30,6	65,9	3,5	100,0
Центральный	37,0	42,5	20,5	100,0

очередь привозится) камень, гравий и другие стройматериалы, далее нефть и нефтяные продукты, химическое удобрение, железные и стальные изделия и т. д., наконец категория «другие» (таблица 3).

С точки зрения транспортных направлений вывоза картина простая, выделяются вывоз в Центральный район (20 %) и экспорт (17 %).

Места происхождения привозных товаров более дифференцированы, но доля Центрального района (32 %) и здесь превышает другие (рис. 13).

Транспортные связи подрайона Сегед являются чрезвычайно односторонними, из него вывозятся продукты только в Центральный район и в район Бекеш, а большинство привозных товаров происходит из Центрального района (40%) и из Боршода. Это и понятно потому, что свыше половины привозных

Таблица 3

Товарная структура железнодорожного товарооборота (в процентах) в 1975 г.
Мезорайон Южный Альфельд

	Вывоз				Привоз		
	подрайонов						
	Бекешчаба	Сегед	Кечкемет	Бекешчаба	Сегед	Кечкемет	
1 = уголь, кокс брикет	0,4	0,6	3,0	11,0	8,4	11,2	
2 = нефть, нефтяные продукты	5,5	10,1	7,7	7,6	6,6	8,7	
3 = железная и марганцевая руды	9,7	0,6	0,5	2,7	2,0	1,4	
4 = камень, гравий, песок, земля, кирпич, черепица	18,5	6,3	9,1	33,0	46,5	25,2	
5 = известь, цементные продукты	2,6	0,5	1,6	7,0	9,0	9,8	
6 = деловая древесина, дрова	0,1	0,6	0,9	1,4	0,9	0,9	
7 = железные и стальные изделия	3,9	5,7	6,6	4,2	3,9	5,6	
8 = химическое удобрение	0,6	0,1	8,5	8,3	5,5	10,3	
9 = хлеб, кормовое зерно, кукуруза	7,9	5,9	4,8	1,8	1,1	0,9	
10 = сахарная свекла	4,3	21,3	11,0	6,7	1,0	0,3	
11 = другие	46,5	48,3	46,3	16,2	15,1	25,7	
12 = всего	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	

товаров составляют стройматериалы. Любопытно отметить, что наибольшее количество вывозных товаров (свыше 20 процентов) представляет сахарная свекла, точно в два раза больше, чем нефть и нефтяные продукты (рис. 14).

Транспортные связи подрайона Бекеш, по существу, имеют сходство с двумя вышеупомянутыми подрайонами, большая часть товаров вывозится в Центральный район (27%), и экспортируется, места происхождения привозных товаров достаточно дифференцированы, но все-таки доминируют Центральный район и Северная Венгрия (24%) (рис. 15). Этот район является единственным на территории Альфельда, откуда вывозится значительное количество стройматериалов.

Внутренний железнодорожный транспорт районов Южного Альфельда имеет чрезвычайно маленький масштаб, товарооборот между микрорайонами тоже маленький. Из этого, очевидно, следует, что ни масштаб, ни направление товарооборота не способствуют единству мезорайона (рис. 16). Только подрайоны Сегед и Бекешчаба имеют достойную упоминания связь друг с другом.

Движение между микрорайонами — за исключением Центрального района — представляет незначительную прямую связь. На Южном Альфельде только микрорайон Бекеш имеет живой товарооборот из-за транспорта стройматериалов и сельскохозяйственных продуктов.

В состав железнодорожного товарооборота, как известно, входят, в первую очередь, массовые товары, транспортируемые на большие расстояния. Вследствие этого, железнодорожный товарооборот на Южном Альфельде не способствует проведению границ районов и установлению принадлежности микрорайонов. Для этого целесообразнее использовать шоссейное движение.

Шоссейным движением между микрорайонами уже хорошо документировается единство подрайонов. Объем движения между микрорайонами одного подрайона значительно больше, чем их движение к соседним микрорайонам.

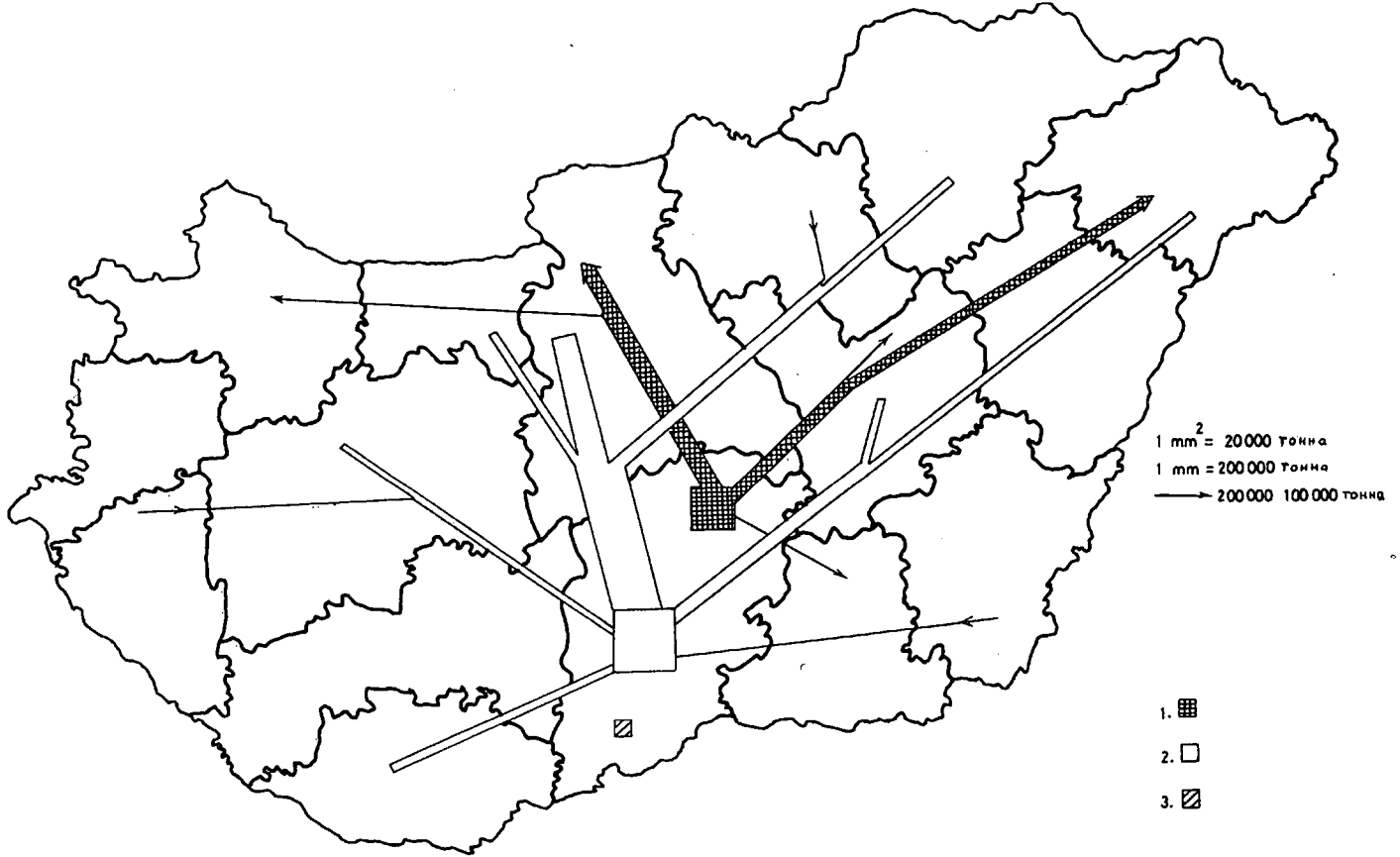


Рис. 13 Железнодорожный товарооборот подрайона Кечкемет в 1975 г.
на основе реального веса товаров (главные группы товаров всего)
1: вывоз 2: привоз 3: товарооборот внутри района

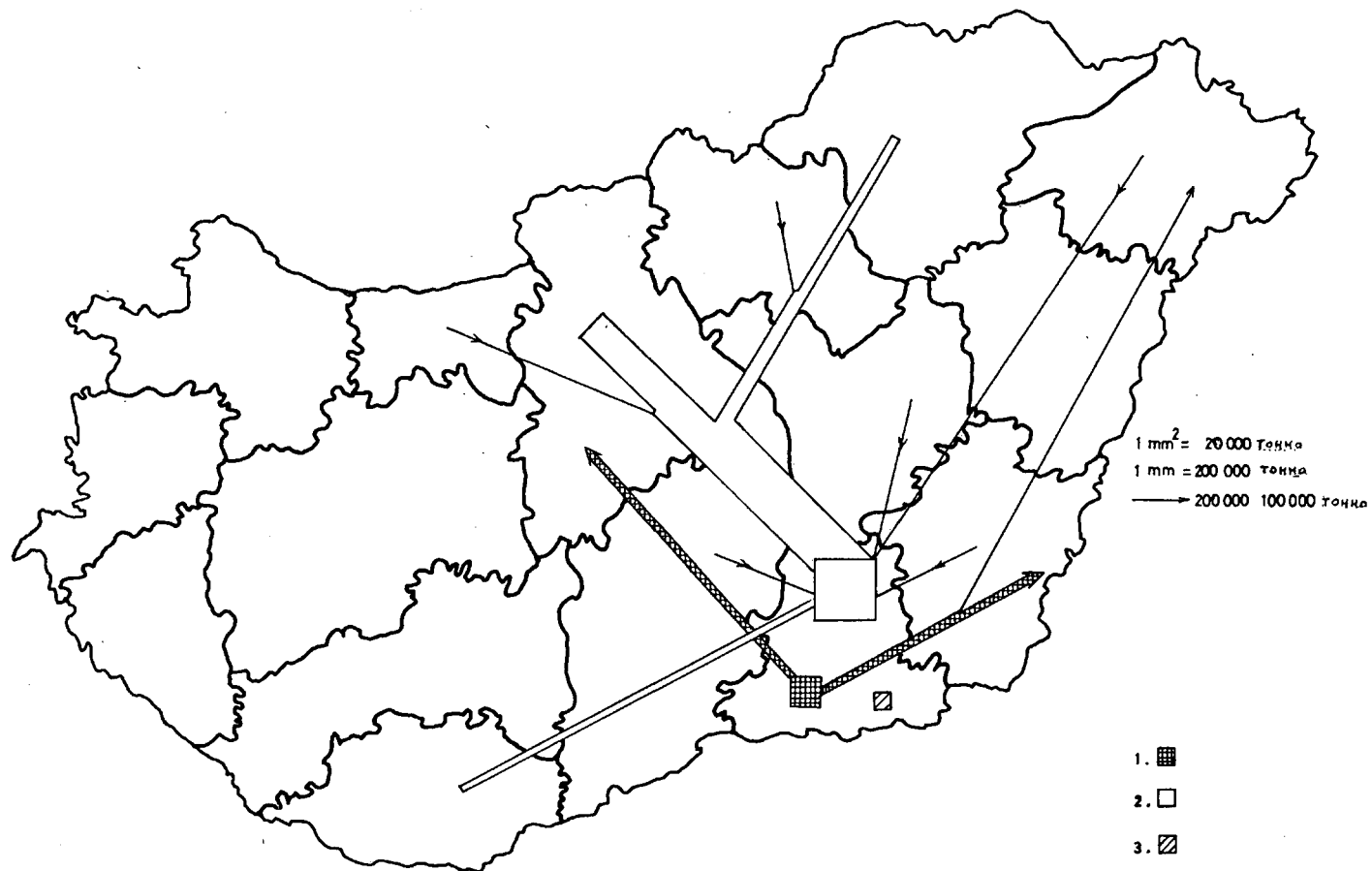


Рис. 14 Железнодорожный товарооборот подрайона Сегед в 1975 г. на основе реального веса товаров (главные группы товаров всего)
 1: вывоз 2: привоз 3: товарооборот внутри района

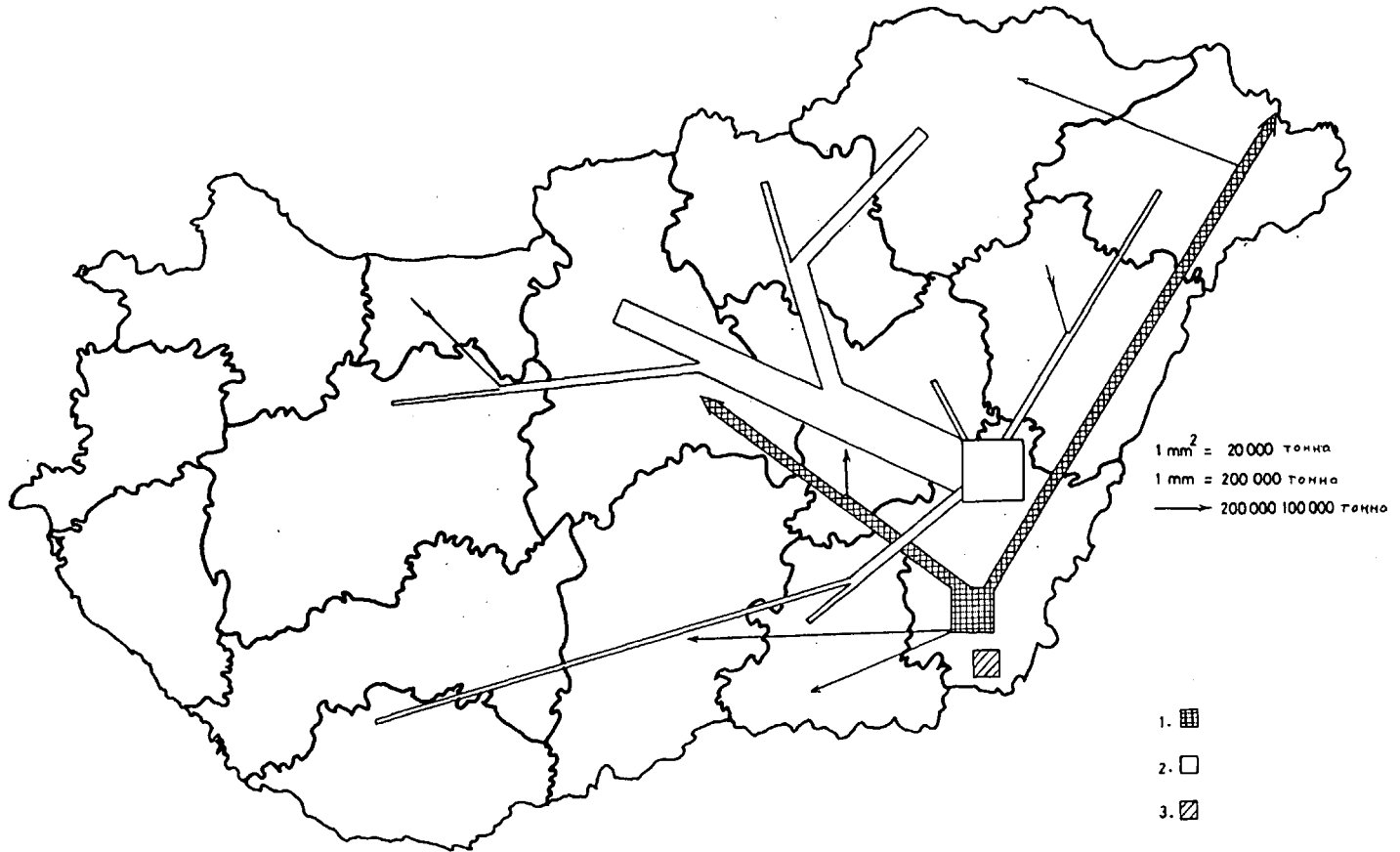


Рис. 15 Железнодорожный товарооборот подрайона Бекешчаба в 1975 г.
 на основе реального веса товаров (главные группы товаров всего)
 1: вывоз 2: привоз 3: товарооборот внутри района

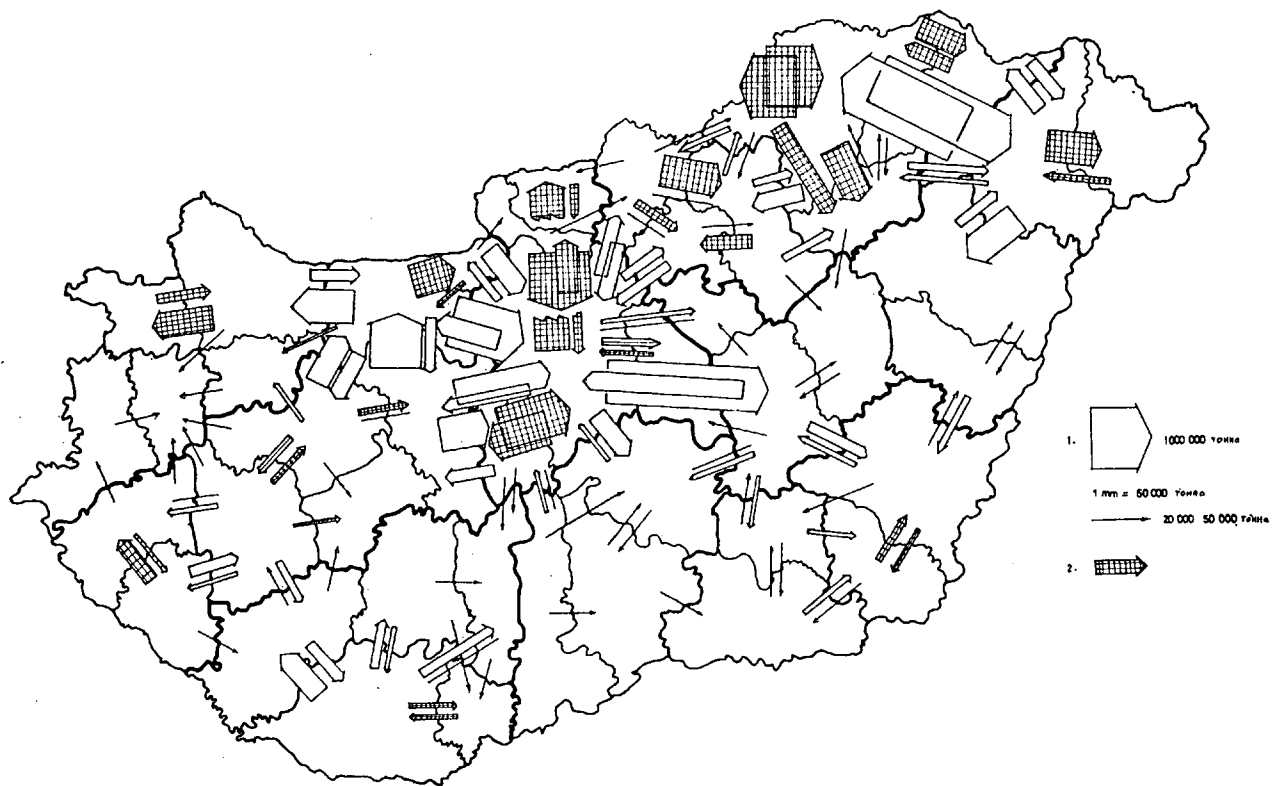


Рис. 16 Железнодорожный товарооборот микрорайонов в 1975 г.
на основе реального веса товаров (главные группы товаров всего)
1: тов.оборот между подрайонами 2: внутренний тов.оборот подрайонов

Такое же положение характерно в области между Дунаем и Тисой, далее и для Сегедского и Бекешского подрайонов. Но Сегедский микрорайон имеет шоссейное сообщение и с районами Орошхаза и Халаш. Это объясняется особенными функциями города Сегеда на Южном Альфельде. Значит, шоссейным движением между микрорайонами подтверждается существование экономического мезорайона Южного Альфельда.

Транспортные связи Северного Затисского края

Товарооборот Северного Затисского края определяется географическим положением района. Этот район из-за пограничного движения Захоня связывается по железной дороге с большим движением почти со всеми другими районами страны. Удельный вес районов в пограничном движении, естественно, значительно отличается друг от друга. Транспортные связи района являются выгодными с Центральным районом и Северной Венгрией, не так удобны для южных и других удаленных районов.

Транспортные связи Северного Альфельда определяются местами назначения импортированных товаров и местами производства экспортируемых товаров. Большая часть товарооборота отправлена в Северную Венгрию и в Центральный район, значительную долю составляет Южный Альфельд, Средний Задунайский край и Малый Альфельд.

Среди подрайонов самый значительный товарооборот имеет подрайон Ньиредьхаза (из 25 миллионов тонн к нему принадлежит 16 миллионов), в том числе венгерские товары представляют незначительную долю. Это выражается и в товарной структуре транспорта, так как значительный масштаб имеют импортированные товары: руды, металлы, сталь, химическое удобрение и другие.

Подрайон Ньиредьхаза вывозит большое количество товаров (почти 40 процентов) (например, железную и марганцевую руды, уголь и т. д.) в Северную Венгрию. В Центральный район вывозится почти 20 процентов, и такое же количество остается на Северном Затисском краю (таблица 4). Доля Задунайского края и Малого Альфельда совсем незначительна. Привоз товаров в район, по существу, представляет такую же картину, как и вывоз, только масштаб уменьшен (рис. 17).

Товарооборот подрайона Дебрецен (5 миллионов тонн) считается средним, при вывозе большой представляют сахарная свекла и категория «другие», а в привозе значительный масштаб имеют стройматериалы (35%), уголь, химическое удобрение и категория «другие» (таблица 5).

Из подрайона Дебрецен вывозятся товары в Северную Венгрию и в Центральный район (16%). В подрайон привозятся товары, в первую очередь, из Боршода. Значит, транспортные связи подрайона сильные с Северной Венгрией и с Центральным районом, а с другими районами имеется только незначительная связь (рис. 18).

Подрайон Сольнок имеет благоприятное географическое положение, это выражается и в масштабе товарооборота (свыше 7 миллионов тонн) и в направлениях. В состав вывозных товаров первое место занимает химическое удобрение (местного происхождения), значительную долю представляют нефтяные

Таблица 4

Территориальное разделение вывоза в 1975 г. (в процентах)

Подрайоны	Северная Венгрия	Северный Альфельд	Южный Альфельд	Малый Южный	Мезорайоны Южный Задунайский край	Средний Задунайский край	Центральный
Боршод	59,1	18,9	6,4	1,6	2,5	0,8	10,7
Ноград-Хевеш	43,9	21,0	12,8	2,5	3,1	1,1	15,6
Ньиредьхаза	39,6	23,6	6,0	2,1	6,3	1,9	20,5
Дебрецен	28,8	26,6	11,4	5,8	9,2	2,5	15,7
Сольнок	18,3	23,1	21,0	5,8	9,8	5,8	16,2
Бекешчаба	8,8	19,6	33,5	3,8	8,4	4,2	21,7
Сегед	5,9	19,1	37,7	6,2	7,6	4,7	18,8
Кечкемет	5,7	25,0	26,3	5,8	6,9	7,2	23,1
Дьер	4,7	8,0	4,3	33,0	23,1	5,0	21,9
Западный Задунайский Комаром	2,4	5,1	5,5	20,9	24,3	5,5	26,3
Фейер-Веспрем	7,3	6,2	8,2	16,3	30,5	7,1	24,4
Зала	7,6	6,2	6,1	17,0	33,6	6,9	22,6
Бараня	5,8	3,9	7,1	6,5	32,1	34,1	10,4
Тольна	1,0	2,8	15,5	4,7	13,1	31,6	21,3
Центральный	4,0	9,9	7,5	8,3	22,8	27,9	19,6
	11,8	11,1	17,9	5,5	11,3	6,7	35,7

Таблица 5

Товарная структура железнодорожного товарооборота (в процентах) в 1975 г. Мезорайон Северный Альфельд

	Вывоз			Привоз			
	Ньиредь-хаза	Дебрецен	подрайонов Сольнок	Ньиредь-хаза	Дебрецен	Сольнок	
1 = уголь, кокс, брикет	8,2	0,4	0,1	9,3	12,2	8,9	
2 = нефть, нефтяные продукты	6,5	4,3	15,4	10,3	6,0	4,5	
3 = железная и марганцевая руды	27,3	11,9	2,4	1,2	2,2	11,0	
4 = камень, гравий, песок, земля, кирпич, черепица	0,3	1,8	1,4	20,5	25,2	31,2	
5 = известь, цементные продукты	6,6	2,4	5,0	4,4	9,2	6,3	
6 = деловая, древесина, дрова	0,3	0,3	0,6	0,1	0,9	0,8	
7 = железные и стальные изделия	10,4	3,4	2,6	12,5	5,0	2,5	
8 = химическое удобрение	10,8	0,1	18,2	3,7	9,3	10,8	
9 = хлеб, кормовое зерно, кукуруза	0,4	6,0	7,6	11,6	1,2	1	
10 = сахарная свекла	2,0	29,4	9,6	1,7	0,9	6,6	
11 = другие	27,2	40,0	37,1	24,7	27,9	15,8	
12 = всего	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	

продукты (это, в частности, отражает свою разделительную роль), далее значительное количество составляют сахарная свекла и хлеба. В состав привозных товаров значительное место занимают стройматериалы (почти 40%), далее химическое удобрение, железная и марганцевая руды, уголь и сахарная свекла.

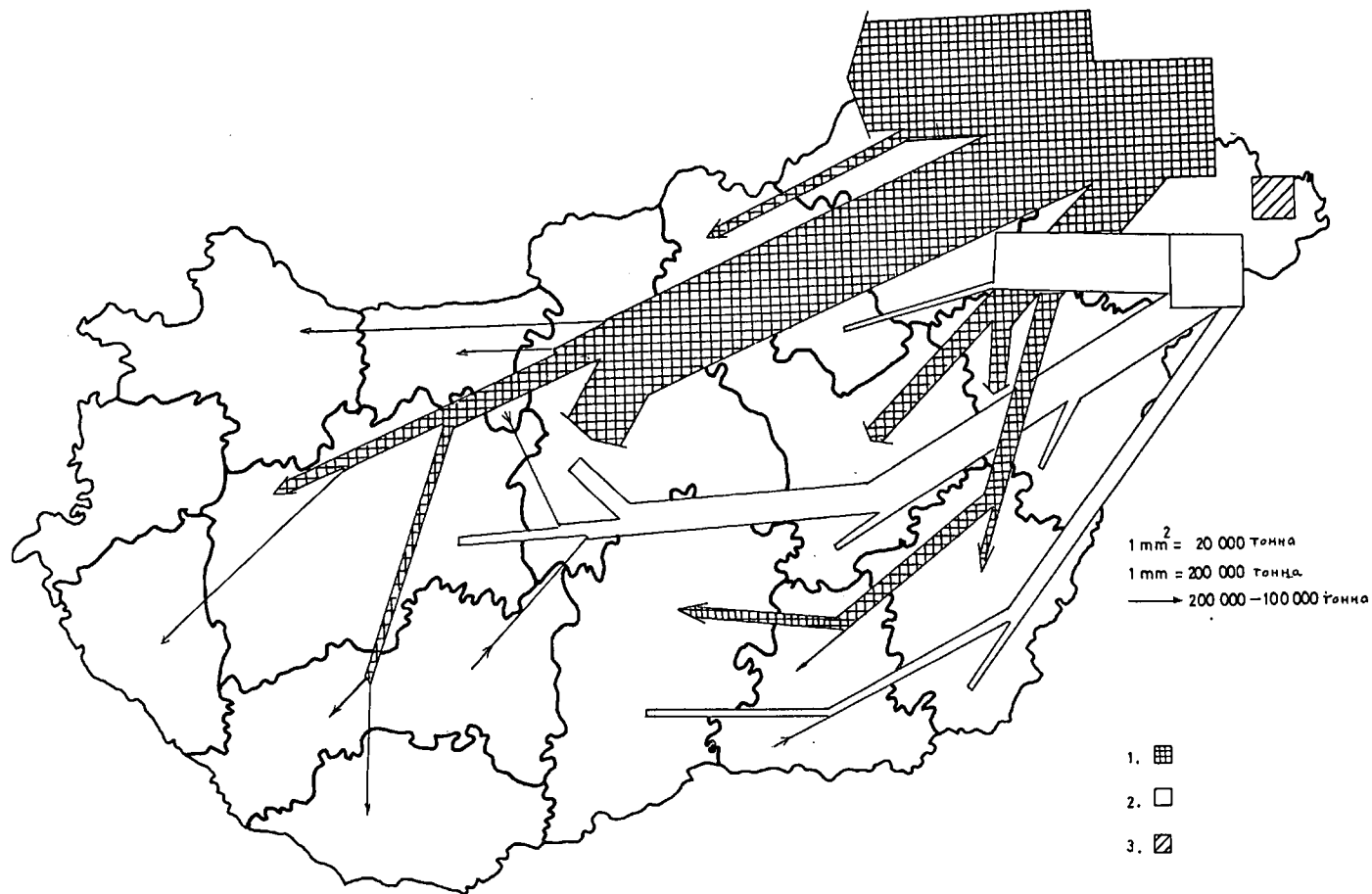


Рис. 17 Товароборот подрайона Ньиредьхаза в 1975 г.
 на основе реального веса товаров (главные группы товаров всего)
 1: вывоз 2: привоз 3: товароборот внутри района

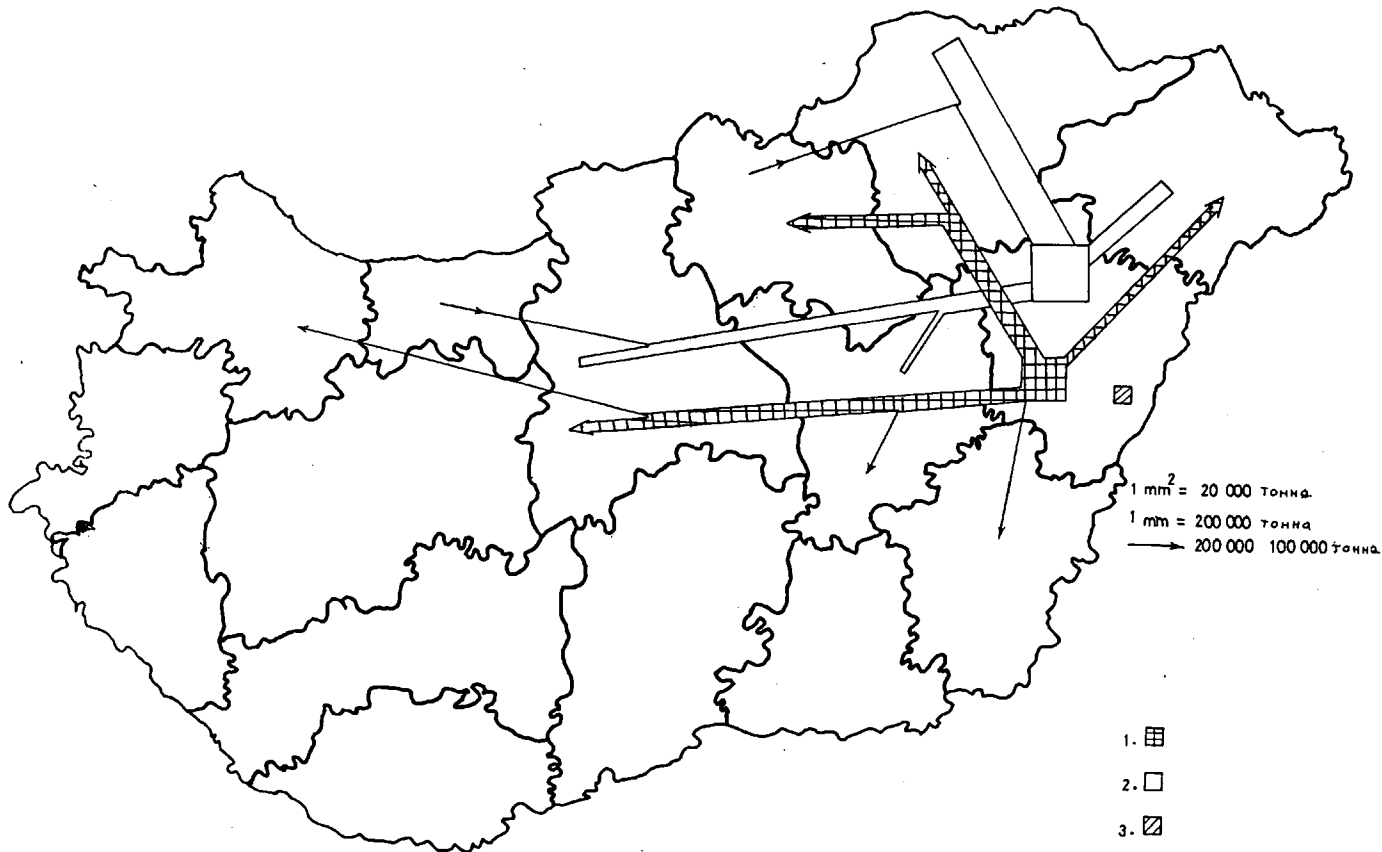


Рис. 18 Товарооборот подрайона Дебрецен в 1975 г.
 на основе реального веса товаров (главные группы товаров всего)
 1: вывоз 2: привоз 3: товарооборот внутри района

Вывозные товары разделены в одинаковой мере по районам, только в районы Задунайского края вывозится меньше товаров. Привозные товары отправлены из Центрального района и Северной Венгрии (рис. 19).

Внутренний товарооборот Северного Затисского края имеет двойственный характер, между подрайонами Ньиредхаза и Дебрецен, или между двумя микрорайонами Ньиршега, товарооборот является очень значительным, пока между территориальными единицами Сольнок и Дебрецен движение незначительно. Практически, внутренний товарооборот района незначителен, еще не составлен территориальный комплекс производства, единство района выражается не транспортными связями, а другими фактами.

Кажется, что единству противоречит оживленный товарооборот между подрайоном Ньиредхаза и Северной Венгрией, но он базируется не на местные производственные отношения, поэтому при проведении границ нельзя их принимать во внимание. Между прочим, интенсивный товарооборот этих двух районов является поучительным и с точки зрения транспорта.

Шоссейное движение микрорайонов, естественно, во многих отношениях, отличается от тенденций железнодорожного транспорта. Их сходство состоит в том, что район Ньиршег имеет значительное движение к обоим соседним подрайонам. Взаимное шоссейное движение между микрорайонами одного подрайона превышает выходное движение подрайона, документируя с этим существование и внутреннее единство подрайонов. Особенно важно это на Среднем Затисском краю, где принадлежность Ясшага является проблематичной. Его транспортные связи однозначно доказывают, что названная территориальная единица принадлежит к Среднему Затисскому краю, значит, она является органической частью и Северного Затисского края. Микрорайон Сольнок, естественно, имеет оживленное движение с микрорайоном Цеглед, из этого, все-таки, не следует, что две единицы принадлежат друг к другу, ведь принадлежность последнего района — кроме транспортных связей — определяется и другими фактами.

Суммируя транспортные связи районов Альфельда, можно обнаружить, что

- районы Альфельда бедные полезными ископаемыми, значит, имеют аналогичную роль в территориальном разделении общественного труда, таким образом, кроме сельского хозяйства характерны для него незначительная доля добывающих отраслей промышленности и преобладание обрабатывающей промышленности, и этим определяются масштаб и направление транспорта, и степень связи районов,
- в товарообороте Венгрии они представляют незначительную долю. Масштаб привозных товаров довольно превышает масштаб вывоза. Отсутствие равновесия бесполезно, ведь транспорт вхолостую пребывает перерасходов,
- производственный профиль районов, по существу, является одинаковым, или имеет почти аналогичные направления, поэтому взаимный товарооборот друг с другом удивительно незначителен.

Исключение представляет собой только подрайон Сольнок, вывоз химического удобрения обеспечивает ему особое место среди районов (его связь с другими соседними подрайонами базируется на полезное географическое положение). В подрайоне Сегед нет сахарного завода,

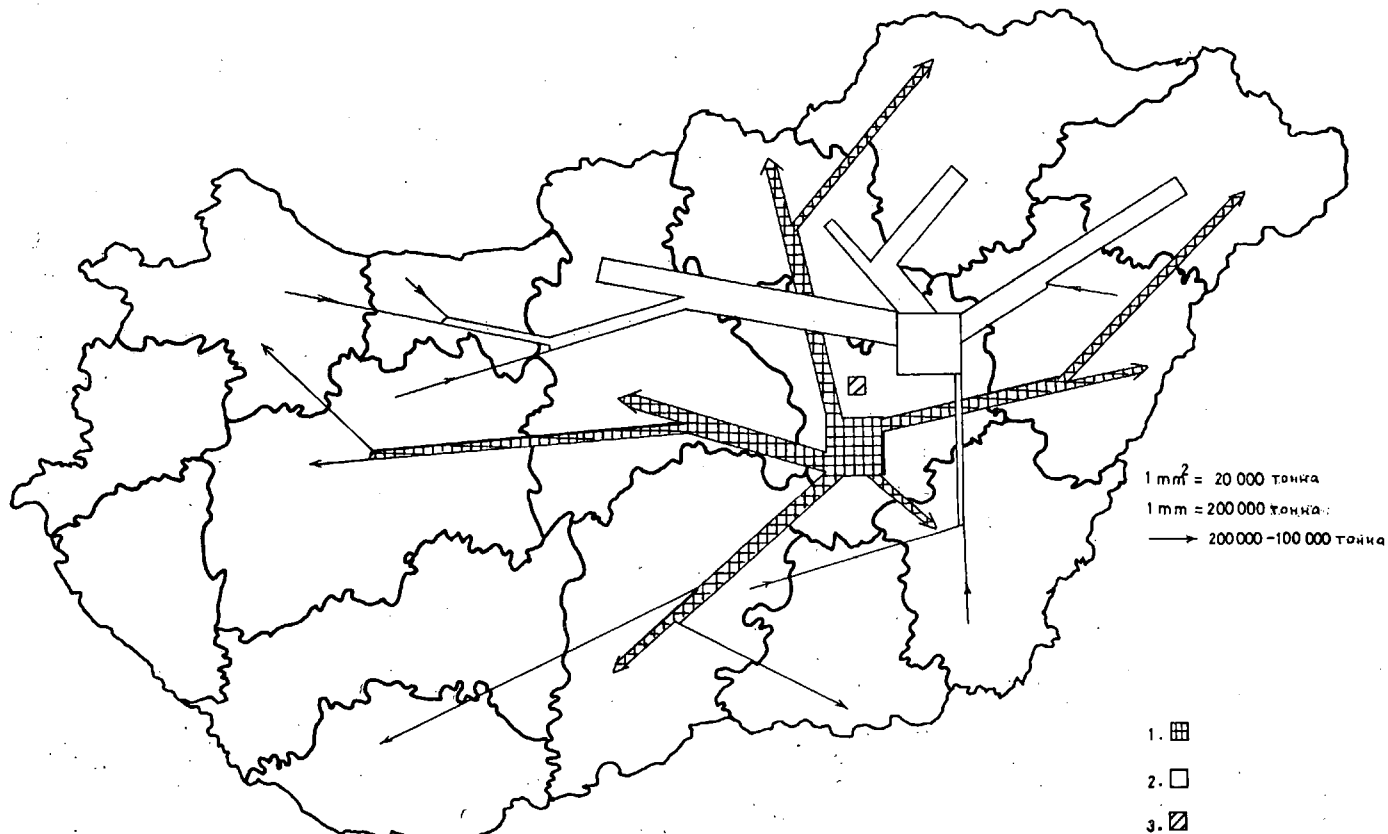


Рис 19 Товарооборот подрайона Сольнок в 1975 г.
 на основе реального веса товаров (главные группы товаров всего)
 1: вывоз 2: привоз 3: товарооборот внутри района

поэтому сахарная свекла вывозится в Мезехедеш и Шаркад, и таким образом, увеличивается движение между ними. Движение подрайонов Кечкемет и Ньиредьхаза имеет транзитный характер, из-за этого станет необходимой помощь СЭВ-а в усовершенствовании и модернизации железнодорожной линии Цеглед — Кечкемет — Келебия.

- в Венгрии кроме транспортной сети и товарооборот имеет сильно централизованный характер. Из этого следует, что большая часть товарооборота (16—23%) всех районов Альфельда транспортируется в Центральный район,
- В последние десятилетия централизованный характер изменился, в настоящее время централизация не представляет собой исключительную или господствующую форму. Подрайоны Северного Затисского края в товарообороте сильнее связаны с Северной Венгрией, чем с Центральным районом. Имеется усиливающаяся тенденция в транспортных связях (8—10%) между Южным Альфельдом и Северной Венгрией. Транспортные связи с районами Задунайского края — так же как и с районами Северной Венгрии — являются немного односторонними, значительно больше товаров привозится, чем вывозится. Довольно большой объем имеет товарооборот между Южным Альфельдом и Южным Задунайским краем, 15 процентов вывоза подрайона Барана направлено на Южный Альфельд. Сильно централизованная транспортная сеть противоречит растущемуся трансверсальному движению районов, и это является задерживающим фактором слаженного движения на Альфельде,
- сводный товарооборот двух мезорайонов Альфельда уже значителен, в нем большую часть составляют экспорт, импорт и транзитное движение, а масштаб местного товарооборота — из-за вышеупомянутых причин — незначителен.

Транспортные связи Северной Венгрии

Транспортно-географическое положение Северной Венгрии нельзя считать полезным, главные международные транспортные дороги не пересекают ее, но, несмотря на это, ее товарооборот — кроме Центрального района — выше всех других районов страны, так как этому способствуют потребность в сырье ее промышленности и ее экономическая структура.

Больше всего выделяется масштаб ее внутреннего товарооборота (составляя 40 процентов всего товарооборота), и в нем осуществляется и равновесие вывоза-привоза.

Из Северной Венгрии товары вывозятся, в первую очередь, в Центральный район, далее на Северный Альфельд и на Южный Альфельд. Большую часть привозных товаров дает импорт, и таким образом, привозные товары транспортируются через Северный Альфельд. Но значительная доля привозится и из Центрального района и с Среднего Задунайского края.

Большую часть (19 миллионов тонн) товарооборота Северной Венгрии составляет подрайон Боршод, и таким образом, ее транспортные связи определяются им. В состав вывозных товаров подрайона Боршод входят стройма-

териалы (почты 40%), стальные изделия (15%), уголь (16%), химическое удобрение (10%), таким образом масштаб категории «другие» (10%) является наименьшим среди других районов. В состав привозных товаров входят руды (почти 40%), уголь (16%), железные и стальные изделия (10%).

Вывоз подрайона Боршод представляет собой очень интенсивную связь с другими районами, его продукты вывозятся почти во все подрайоны страны. Большой масштаб отправляется на Северный Альфельд и в Центральный район, далее значительный объем получает и Южный Альфельд. Доля районов Задунайского края — из-за известных причин — составляет только несколько процентов. Места происхождения привозных товаров представляют такие же отношения. Первое место занимает Центральный район, но значительный масштаб товаров дает и Средний Задунайский край (рис. 20).

Масштаб товарооборота подрайона Ноград-Хевеш остается от подрайона Боршод, но все-таки значителен (7 миллионов тонн). В состав вывозных товаров входят стройматериалы (35%), уголь (18%), железная руда (10%), железные и стальные изделия (12%). Перечисленные продукты отражают производственный профиль района. В состав привозных товаров входят те же продукты, т. е. стройматериалы (10%), уголь (16%), железные и стальные изделия (10%), но в большом масштабе привозится и сахарная свекла (16%) и нефть (14%).

Подрайон Ноград-Хевеш вывозит товары, главным образом, в восточные части страны, в первую очередь, на Северный Альфельд (20%), в Центральный район (16%), и на Южный Альфельд (13%). С точки зрения территориальных связей масштаб вывозных на Задунайский край товаров незначителен. Продукты привозятся из Центрального района, с Северного Альфельда и Среднего Задунайского края (рис. 21).

Внутренний железнодорожный товарооборот Северной Венгрии, как было уже упомянуто, имеет значительный масштаб, и нельзя его сопоставить с альфельдскими районами, поэтому внутренний товарооборот хорошо способствует проведению границ районов. Движение между микрорайонами составляет внутреннюю систему связей подрайонов и мезорайона. Между микрорайонами подрайона Ноград-Хевеш имеется оживленное движение, для нас представляет интерес особенно связь бассейна Ноград. Здесь существуют два микрорайона — Шалготарян и Балашшадярмат. На основе транспортных связей можно обнаружить, что товарооборот между двумя названными районами имеет незначительный масштаб, бассейн Ноград ориентируется к Боршоду, а микрорайон Балашшадярмат к Центральному району, таким образом, подкрепляя предыдущее разделение районов. В подрайоне Боршод микрорайон Мишкольц сильно связывается со всеми другими микрорайонами, особенно сильно с микрорайонами Озд и Ленинварош. Это и понятно, ведь упомянутые микрорайоны являются частями более широкого территориального комплекса производства (таблица 6).

Между подрайонами Боршод и Ноград-Хевеш имеется сильная взаимная транспортная связь, укрепляющая принадлежность этих двух подрайонов к одному мезорайону.

Шоссейное движение между микрорайонами Северной Венгрии отражает такие же отношения, как и железнодорожный транспорт. Имеются различия только в том, что между двумя микрорайонами Нограда

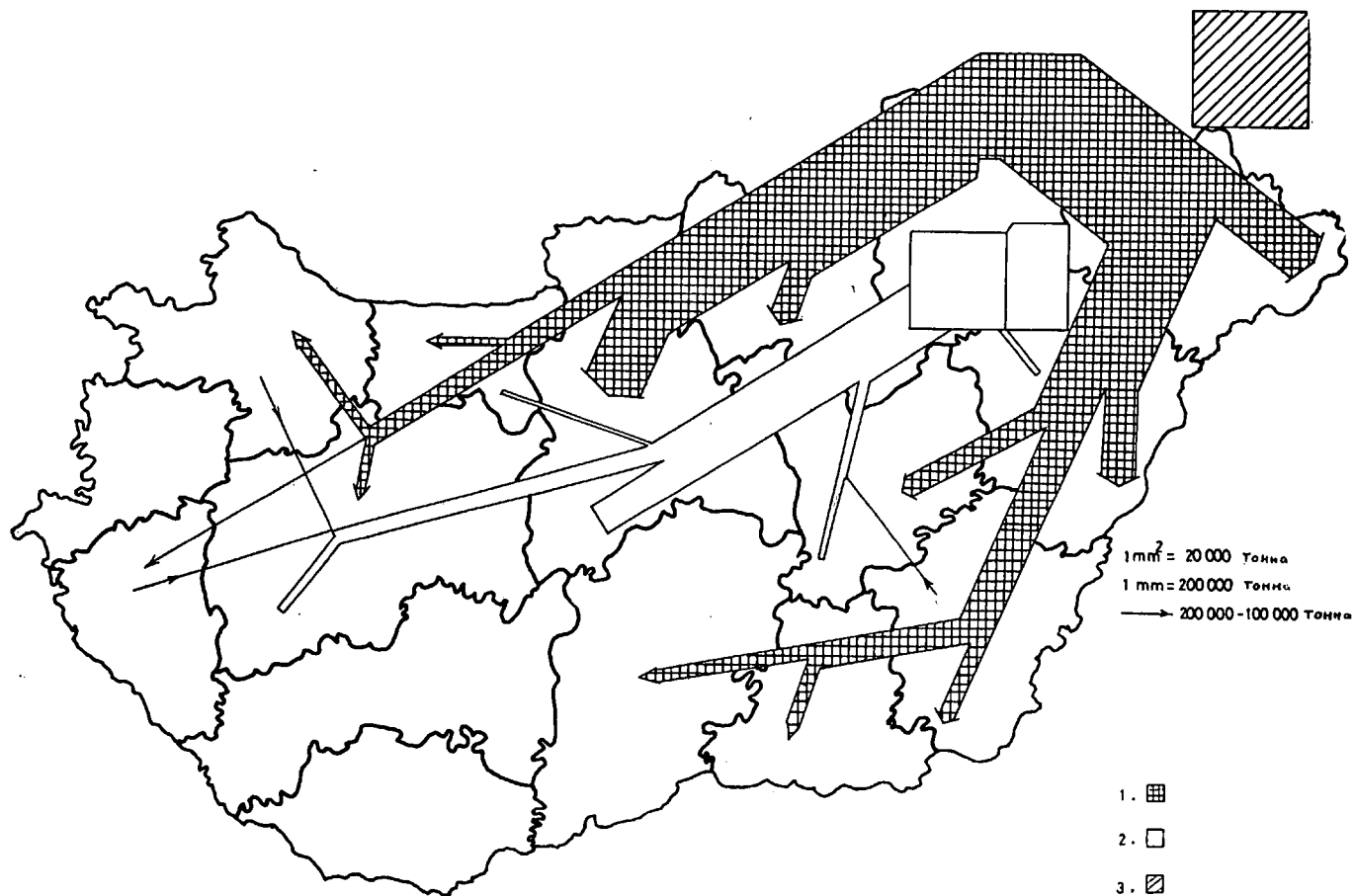


Рис. 20 Товарооборот подрайона Боршод в 1975 г.
 на основе реального веса товаров (главные группы товаров всего)
 1: вывоз 2: привоз 3: товарооборот внутри района

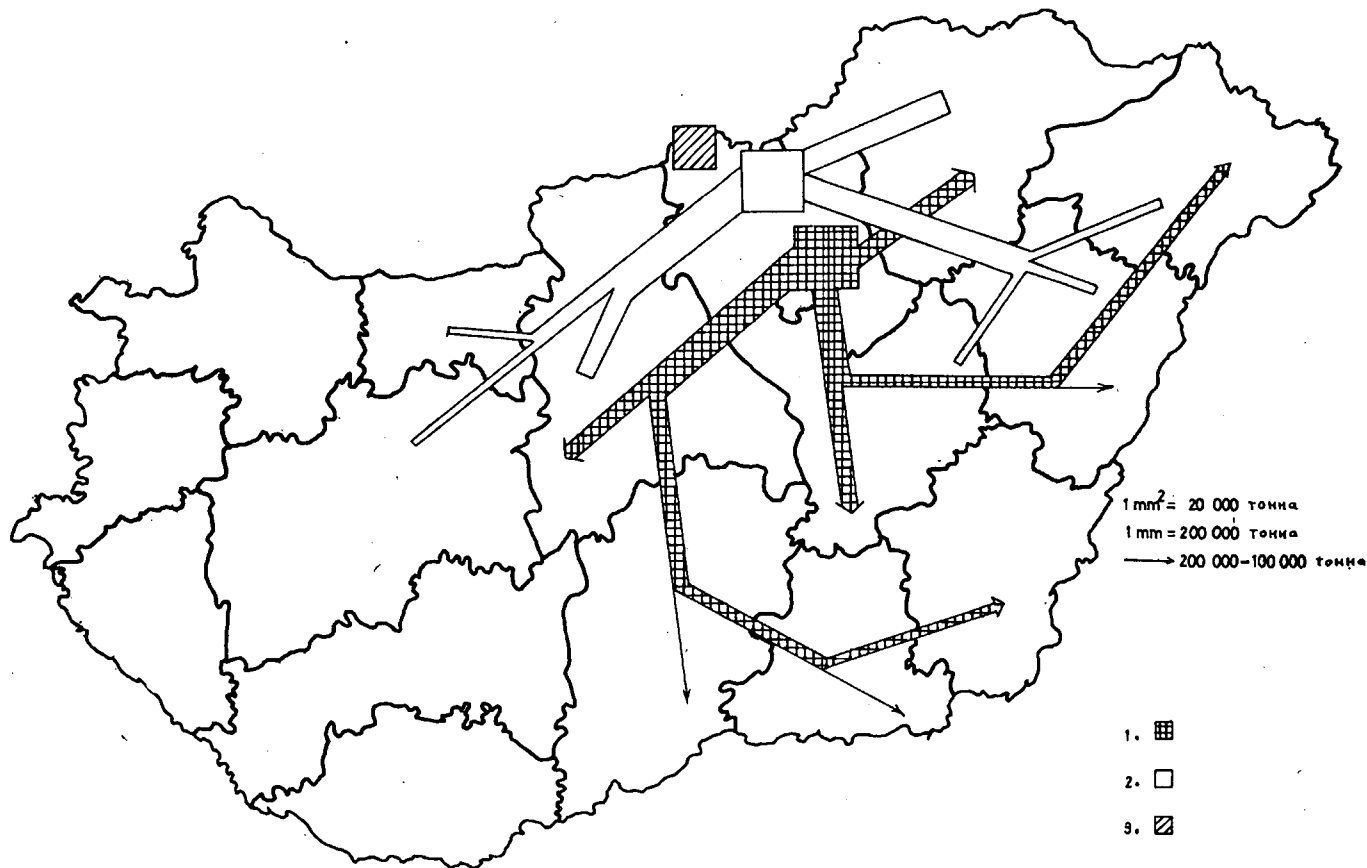


Рис. 21 Товарооборот подрайона Нograd-Хевеш в 1975 г.
 на основе реального веса товаров (главные группы товаров всего)
 1: вывоз 2: привоз 3: товарооборот внутри района

Таблица 6

Товарная структура железнодорожного товарооборота (в процентах) В 1975 г.
Мезорайон Северная Венгрия

	Вывоз		Привоз	
	Боршод	подрайонов Ноград-Хевеш	Боршод	Ноград-Хевеш
1 = уголь, кокс, брикет	16,4	17,9	16,0	16,3
2 = нефть, нефтяные продукты	2,5	1,3	6,1	13,9
3 = железная и марганцевая руды	5,0	10,0	38,0	2,3
4 = Камень, гравий, песок, земля, кирпич, черепица	32,7	24,6	5,9	15,8
5 = Известь, цементные продукты	7,6	5,7	4,4	6,3
6 = деловая древесина, дрова	0,9	1,3	0,1	0,1
7 = железные и стальные изделия	14,8	12,0	9,4	10,6
8 = химическое удобрение	8,6	2,6	1,2	4,1
9 = хлеб, кормовое зерно, кукурузу	0,6	3,0	1,9	1,6
10 = сахарная свекла	0,5	1,8	3,8	16,3
11 = другие	10,4	19,8	13,2	12,7
12 = всего	100,0	100,0	100,0	100,0

шоссейное движение живее, а на восток слабее, далее шоссе движение микрорайона Дьендешеш оживленно и к столице Будапешт, и к микрорайону Хевеш. Шоссейное движение тоже способствует единству подрайона Боршод.

Транспортные связи Малого Альфельда

Транспортно-географическое положение Малого Альфельда считается благоприятным, преимущества которого используются им столетиями. Его транспортные связи территориально ограничены, и охватывают только Средний Задунайский край, Центральный район и Северную Венгрию. Внутренний товарооборот района сравнительно незначителен. Масштаб привозных товаров почти в два раза больше вывозных.

Товарооборот подрайона Дьер (7 миллионов тонн) далеко превышает оборота соседнего Западного Задунайского края. В состав вывозных товаров входят стройматериалы (25%), железо и другие руды. В состав привозных товаров входят уголь (13%), нефть и нефтяные продукты (12%), разные руды (11%), стройматериалы (12%), железные и стальные изделия (12%) (таблица 7).

Из подрайона Дьер вывозятся товары на Средний Задунайский край (23%), в Центральный район (22%), в Северную Венгрию (6%) и на Северный Альфельд (8%) (в большую часть на экспорт). По существу, таким же образом разделяются и привозные товары, только Средний Задунайский край имеет больший масштаб (рис. 22).

Железнодорожный товарооборот Западного Задунайского края незначителен (не доходит до двух процентов всего товарооборота страны). В состав вывозных товаров входят железные и стальные изделия, хлебные растения, но большую долю (68%) составляет только категория «другие», и с этой точки

Таблица 7

Товарная структура железнодорожного товарооборота (в процентах) в 1975 г.
Мазорайон Малый Альфельд

	Вывоз		Привоз	
	Дьер	подрайонов Западный Задунай- ский	Дьер	Западный Задунай- ский
1 = уголь, кокс, брикет	1,3	0,4	13,1	9,1
2 = нефть, нефтяные продукты	1,4	4,5	12,1	8,9
3 = железная и марганцевая руды	2,6	1,6	11,5	3,5
4 = камень, гравий, песок, земля, кирпич, черепица	24,2	2,6	7,2	19,0
5 = известь, цементные продукты	2,3	0,5	5,4	8,8
6 = деловая древесина, дрова	0,9	0,7	0,3	3,5
7 = железные и стальные изделия	7,8	9,6	12,6	3,6
8 = химическое удобрение	5,7	1,5	5,3	7,5
9 = хлеб, кормовое зерно кукуруза	3,0	9,4	1,9	1,3
10 = сахарная свекла	1,5	1,4	1,8	12,3
11 = другие	49,3	67,8	28,8	22,5
12 = всего	100,0	100,0	100,0	100,0

зрения занимает первое место среди подрайонов. В состав привозных товаров входят стройматериалы (10%), уголь (9%), нефть и нефтяные продукты (9%), сахарная свекла (12%) и химическое удобрение (8%).

Из Западного Задунайского подрайона вывозится только полмиллиона тонн товаров. Вывоз отправлен в соседние районы. Большая часть товаров привозится со Среднего Задунайского края и из Центрального района.

Внутренний товарооборот Малого Альфельда — подобно альфельдским районам — имеет незначительный масштаб. Стоит упоминания только движение между микрорайонами Дьер и Шопрон. Транспортные связи микрорайона Папа сильнее со Средним Задунайским краем, чем с другими микрорайонами Малого Альфельда. Это противоречит предлагаемому разделению районов, так как в этой системе микрорайон Папа принадлежит к Малому Альфельду.

Микрорайон Дьер имеет оживленный товарооборот со Средним Задунайским краем, это во многих отношениях отражает и производственные связи. Вследствие этого, необходимой станет проверка разделения районов Задунайского края, так как товарооборот подкрепляет единство Северного Задунайского края. При решении принадлежности территориальных единиц, естественно, придется считаться и с другими факторами кроме товарооборота.

Шоссейное движение микрорайонов Малого Альфельда больше способствует единству района и существованию подрайонов. Два микрорайона Западного Задунайского края сильно связаны друг с другом, выражая этим единство подрайона. Транспортная связь является однозначной между микрорайонами Дьер и Шопрон подрайона Дьер. Микрорайон Папа в одинаковой мере притягивается и к Дьеру и к Веспрему. В конце концов, масштаб и направление шоссежного движения не противоречит разделению районов, но в случае микрорайона Папа не подкрепляет его.

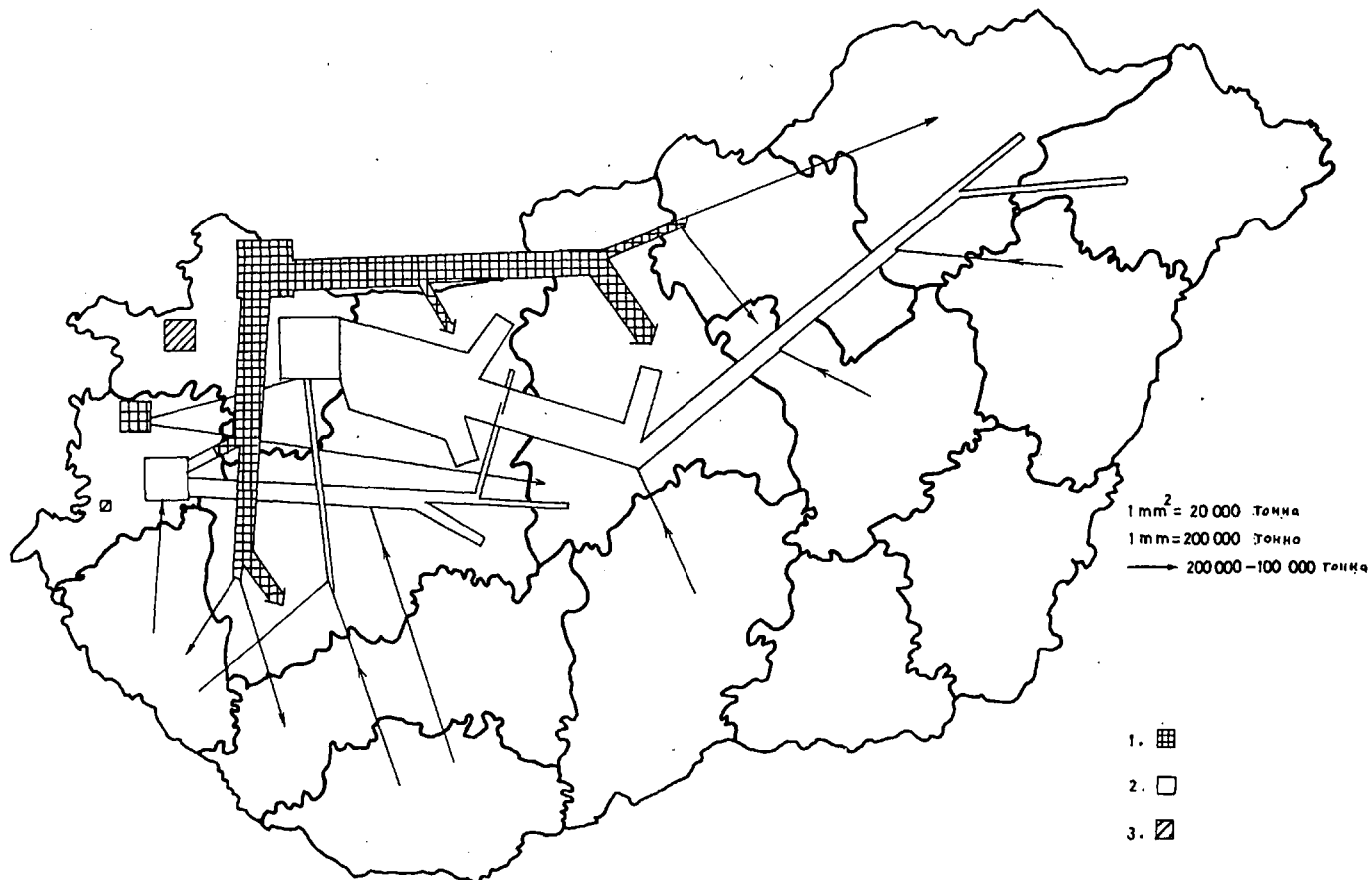


Рис. 22 Товарооборот подрайона Кишалбфельд в 1975 г.
 на основе реального веса товаров (главные группы товаров всего)
 1: вывоз 2: привоз 3: товарооборот внутри района

Транспортные связи Южного Задунайского края

Транспортно-географическое положение Южного Задунайского края считается неблагоприятным. Этот район имеет соответствующие связи только с Центральным районом и Средним Задунайским краем. Его удельный вес в товарообороте является маленьким (почти 10 миллионов тонн товаров составляет лишь 8 процентов всего товарооборота страны) и занимает второе место за Малым Альфельдом.

Привоз и вывоз имеет почти одинаковый масштаб, внутренний товарооборот считается средним. С этой точки зрения два подрайона значительно отличаются друг от друга, внутренний товарооборот в подрайоне Тольна составляет только 3,5%, а в подрайоне Бараня 18%.

Южный Задунайский край имеет сильные транспортные связи со Средним Задунайским краем и с Центральным районом.

Большую часть железнодорожного товарооборота Южного Задунайского края дает подрайон Бараня. В состав вывозных товаров входят стройматериалы (45%), уголь (28%) (таблица 8). К категории «другие» принадлежит только 12

Таблица 8

Товарная структура железнодорожного товарооборота (в процентах) в 1975 г.
Мезорайон Южный Задунайский край

	Вывоз		Привоз	
	Бараня	подрайонов Тольна	Бараня	Тольна
1 = уголь, кокс, брикет	28,0	5,2	5,1	8,3
2 = нефть, нефтяные продукты	1,0	0,1	13,9	11,9
3 \ Д железная и марганцевая руды	0,8	0,1	10,8	1,7
4 = камень, гравий, песок, земля, кирпич, черепица	20,7	14,0	32,2	32,4
5 = известь, цементные продукты	24,4	1,8	3,6	8,9
6 = деловая древесина, дрова	1,1	5,2	3,2	0,1
7 = железные и стальные изделия	1,4	2,9	3,5	3,0
8 = химическое удобрение	0,1	0,1	7,3	10,6
9 = хлеб, кормовое зерно кукуруза	5,1	20,9	0,7	1,3
10 = сахарная свекла	5,6	7,8	0,3	6,7
11 = другие	11,8	41,9	19,4	15,1
12 = всего	100,0	100,0	100,0	100,0

процентов. В состав привозных товаров входят стройматериалы (32%), разные руды (10%), нефтяные продукты (14%) и химическое удобрения (7%).

Большая часть товаров (уголь и стройматериалы) вывозится в Центральный район, на Средний Задунайский край и на Южный Альфельд. Товары привозятся со Среднего Затисского края (рис. 23).

Масштаб товарооборота подрайона Тольна является удивительно большим (4,5 миллионов тонн), в том числе почти две трети составляет привоз. В состав вывозных товаров входят хлебные растения (20%), стройматериалы (15%), сахарная свекла (8%). В составе привозных товаров входят стройматериалы (40%), химическое удобрение (10%), уголь (почти 10%), нефть и нефтяные продукты (свыше 10%).

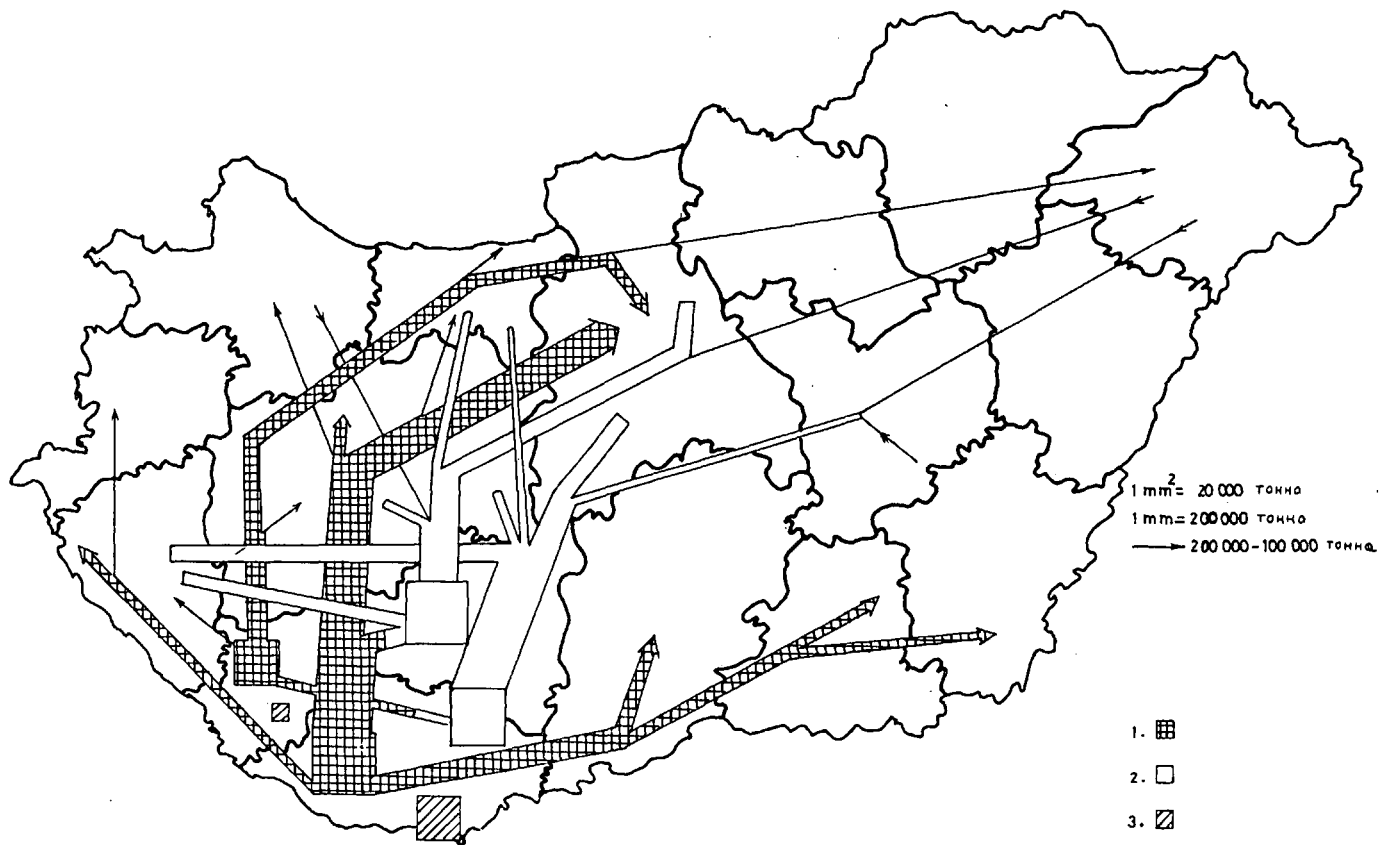


Рис. 23 Товарооборот подрайона Бараня в 1975 г.
 на основе реального веса товаров (главные группы товаров всего)
 1: вывоз 2: привоз 3: товарооборот внутри района

Транспортные связи района Тольна в общем соответствуют связям подрайона Бараня, только масштаб товарооборота меньше, и незначительна его связь с альфельдскими районами

Движение микрорайонов Южного Задунайского края представляет интерес. Все сильно связаны с микрорайоном Бараня, одновременно между ними или к соседним районам движение незначительно. Это подкрепляет единство двух подрайонов, но не способствует существованию и единству подрайона Тольна, так как в этом подрайоне между микрорайонами почти нет никакой товарооборотной связи. (Нельзя забывать о том, что это характерно для всех сельскохозяйственных районов.)

Шосейное движение между микрорайонами Южного Задунайского края имеет те же характеристики, как и железнодорожный транспорт. Подрайон Бараня сильно связан с другими районами, и микрорайоны подрайона Тольна тоже хорошо связываются с ним, далее подрайон Бараня имеет и значительное внутреннее движение. Шосейное движение подрайона Тольна далеко не представляет единый вид, между микрорайонами Домбовар и Сексард проводится оживленное движение, но одновременно, транспортная связь с микрорайоном Капошвар является слабой. Микрорайон Капошвар притягивается, в первую очередь, к комитату Бараня, во вторую очередь, к Кестхю. (Интересно, что движение к Надьканиже является удивительно незначительным.)

Транспортные связи Среднего Задунайского края

Транспортно-географическое положение Среднего Задунайского края считается благоприятным, из-за центрального расположения он имеет значительное транзитное движение, важные дороги пересекают его. В порядке районов по товарообороту Средний Задунайский край следует за Центральным районом и Средней Венгрией, даже с точки зрения вывоза занимает первое место. Кроме Центрального района он является почти единственным районом, который имеет сильные товарооборотные связи со всеми другими мезорайонами.

Товарооборот подрайона Комаром составляет почти 10 миллионов тонн. Масштаб вывозных товаров больше привозных почти в два раза. В состав вывозных товаров входят уголь (43%), нефть и нефтяные продукты (19%), стройматериалы (17%), а категория «другие» не достигает до 10 процентов. В состав привозных товаров входят разные руды (30%), нефть и нефтяные продукты (18%), стройматериалы (10%), и хлебные растения (8%). (Этот район является единственным, где доля хлебных растений достигает до 8 процентов.)

Транспортные направления подрайона Комаром определяются структурой товарооборота, большая часть вывозных товаров (уголь и нефтяные продукты) отправляются в Центральный район и на Малый Альфельд, но все другие районы получают из них. Места происхождения привозных товаров менее дифференцированы, большую часть товаров привозится со Среднего Задунайского края и из Центрального района (рис. 24).

Масштаб железнодорожного товарооборота подрайона Фейер-Веспрем (12 миллионов тонн) превышает объема Комарома. Количество вывозных товаров значительно больше привозных. В состав вывозных товаров входят строй-

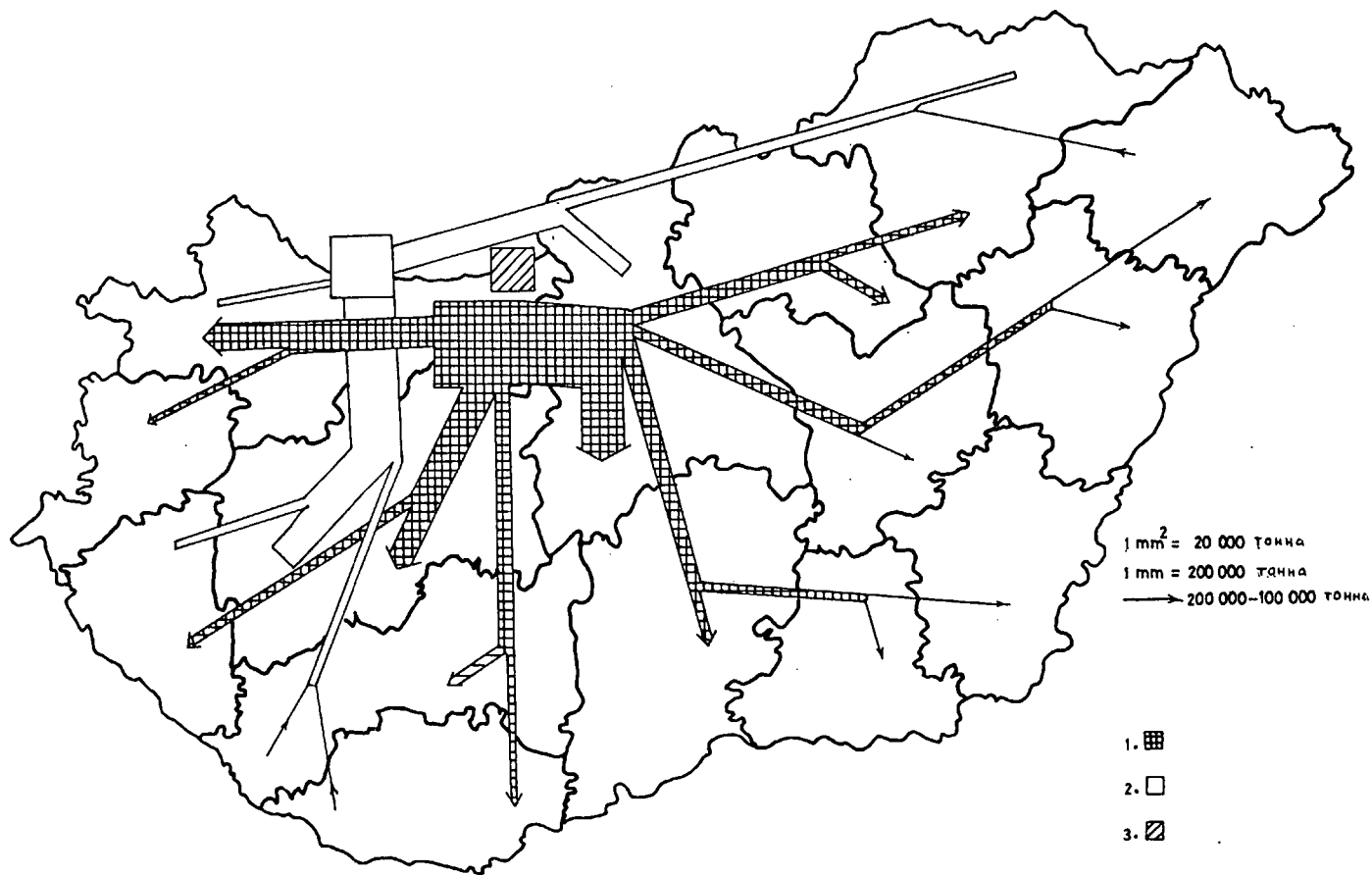


Рис. 24 Товарооборот подрайона Комаром в 1975 г.
 на основе реального товаров (главные группы товаров всего)
 1: вывоз 2: привоз 3: товарооборот внутри района

материалы (30%), руды (21%), уголь (17%). Транспортные направления этих трех товаров определяют товарооборотные связи подрайона.

В состав привозных товаров первое место занимают стройматериалы (34%), вслед за ними входят химическое удобрение (11%) и нефтяные продукты (14%).

Из подрайона Фейер-Веспрем вывозятся товары в Центральный район (23%), на Малый Альфельд (17%), в подрайон Комаром (17%), а остальная часть почти в одинаковой мере разделяется между другими районами. А в подрайон привозятся товары из Центрального района, с Южного Задунайского края и с Малого Альфельда (рис. 25).

Товарооборот подрайона Зала является сравнительно значительным (5,5 миллионов тонн), в том числе находятся и импортные товары. В состав вывозных товаров входят стройматериалы (43%), и нефть (15%). В состав привозных товаров входят нефтяные продукты (13%), стройматериалы, железные и стальные изделия (10%).

Из подрайона Зала вывозятся товары, в первую очередь, на Южный Задунайский край и в Центральный район. Привозные товары отправляются из Центрального района, с Южного Задунайского края, из Северной Венгрии, со Среднего Задунайского края. У подрайона Зала значительных связей с Альфельдом и Малым Альфельдом нет (рис. 26).

Внутренний железнодорожный товарооборот не во всем способствует единству экономического района. В северной части мезорайона товарооборот между подрайонами Комаром и Фейер-Веспрем имеет большой масштаб, выражая с этим единый территориальный комплекс производства. В южной части мезорайона имеется другое положение. Между двумя микрорайонами подрайона Зала имеются сильные товарооборотные связи. Это отражает некоторое территориальное единство. Но товарооборотные связи подрайона Зала такие же сильные с подрайоном Бараня, как и с другими подрайонами Среднего Задунайского края. Значит, на основе транспортных связей нельзя однозначно решить принадлежность подрайона Зала.

Представляет интерес, что товарооборот микрорайона Дунауйварош имеет одинаковый масштаб и к микрорайону Фейервар, и к Центральному району.

Шоссейное движение микрорайонов Среднего Задунайского края представляют собой противодействующие тенденции, подкрепляющие существование мезорайона. Микрорайоны подрайона Зала имеют оживленный товарооборот между собой, и значительную транспортную связь с микрорайоном Кестхей. Масштаб последней далеко превышает движения в другие направления. Шоссейное движение микрорайонов подрайона Фейер—Веспрем способствует единству подрайона, и в этом случае внутреннее движение превышает движения в другие направления. Составляет исключение микрорайон Фейервар, так как он притягивается к столице Будапешт. Такое же положение находится в шосейном движении микрорайонов Комаром. Здесь притягивающую роль играют не только столица Будапешт, но и Дьер и Секешфегервар (таблица 9).

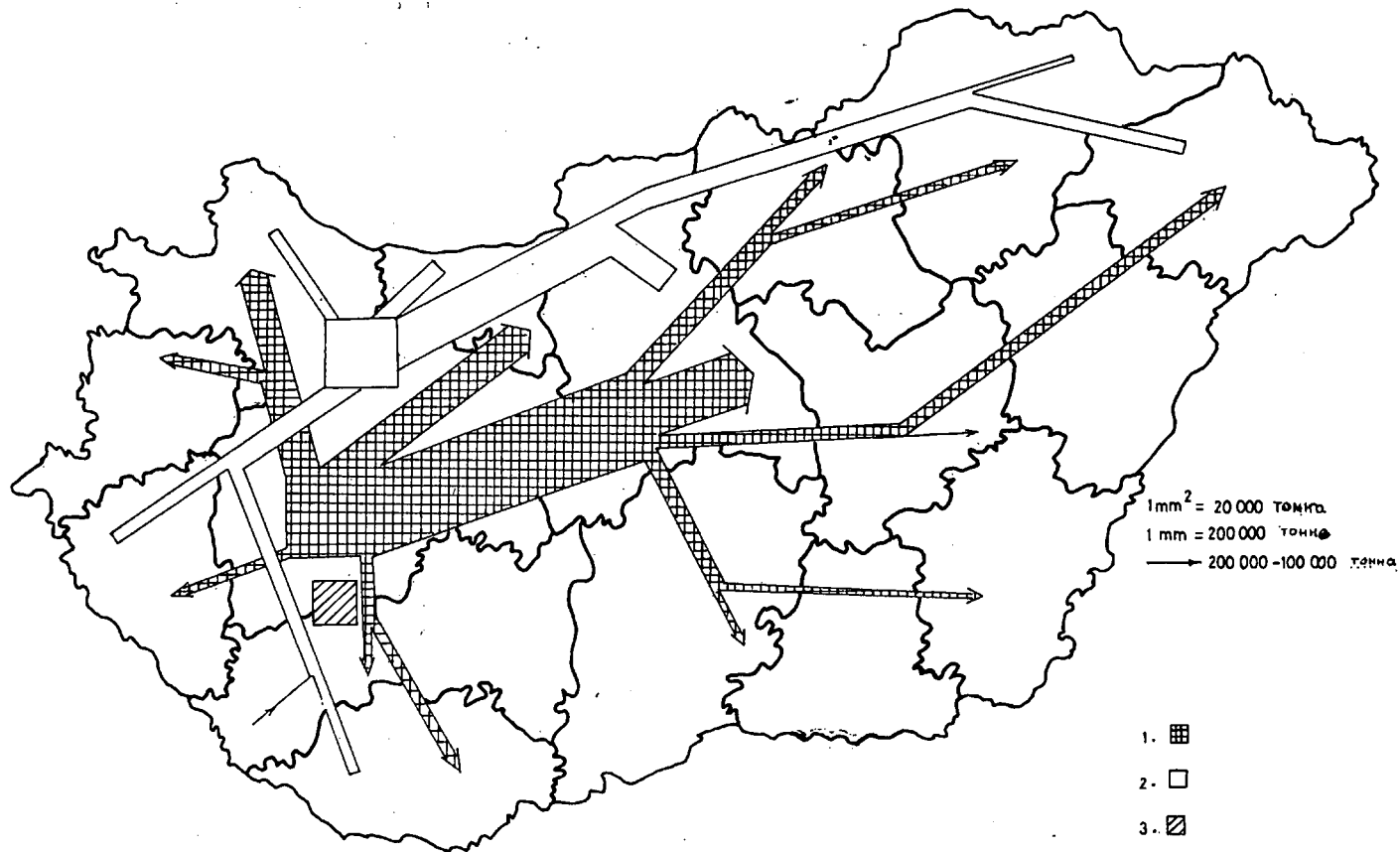


Рис. 25 Железнодорожный товарооборот подрайона Фейер-Веспрем в 1975 г.
 на основе реального веса товаров (главные группы товаров всего)
 1: вывоз 2: привоз 3: товарооборот внутри района

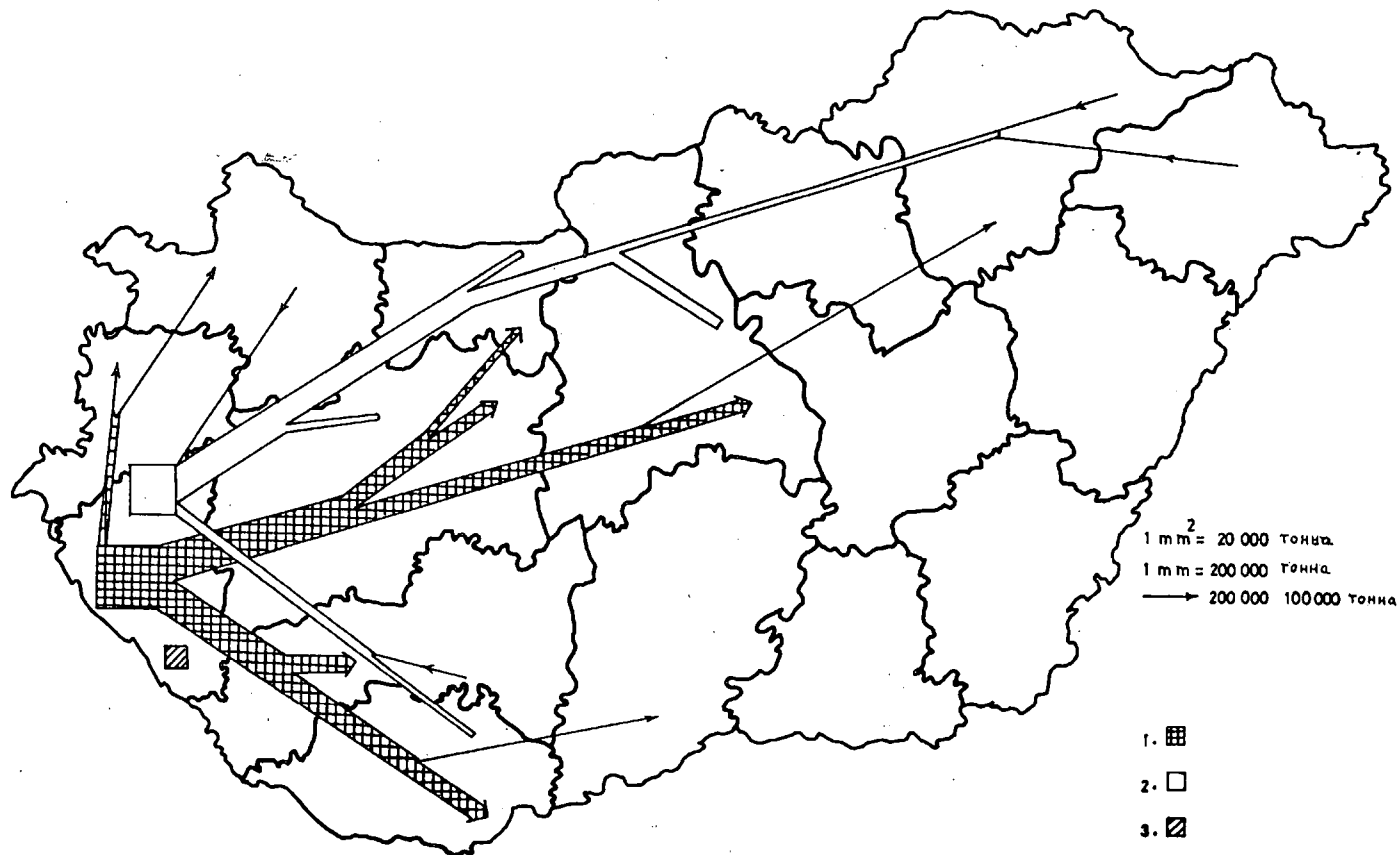


Рис. 26 Железнодорожный товарооборот подрайона Зала в 1975 г.
 на основе реального веса товаров (главные группы товаров всего)
 1: вывоз 2: привоз 3: товарооборот внутри района

Таблица 9

Товарная структура железнодорожного товарооборота (в процентах) в 1975 г.
Мезорайон Средний Задунайский край

	Вывоз			Привоз		
	Комаром	Фейер- Вес- прем	подрайонов Зала	Комаром	Фейер- Вес- прем	Зала
1 = уголь, кокс, брикет	42,9	17,2	0,3	2,1	4,8	4,0
2 = нефть, нефтяные продукты	19,3	1,1	14,8	17,7	14,2	12,5
3 = железная и марганцевая руды	1,2	21,4	5,5	29,2	3,0	1,0
4 = камень, гравий, песок, земля, кирпич, черепица	6,7	29,3	43,1	8,5	23,2	9,6
5 = известь, цементные продукты	10,9	1,1	0,5	3,2	10,9	9,1
6 = деловая древесина, дрова	0,6	1,6	2,1	0,1	0,2	1,0
7 = железные и стальные изделия	3,6	6,0	1,4	4,3	6,1	9,6
8 = химическое удобрение	3,8	6,4	1,7	3,2	11,2	6,2
9 = хлеб, кормовое зерно, кукуруза	0,8	3,4	0,9	8,3	0,7	3,1
10 = сахарная свекла	0,3	2,0	1,5	2,3	0,5	0,4
11 = другие	9,9	10,5	28,2	21,1	25,2	43,5
12 = всего	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Транспортные связи Центрального района

Транспортно-географическое положение Центрального района считается отличным и обеспечивает центральную роль району. Территориальное разделение его вывоза и привоза не касается границ районов, представляет интерес только потому, что иллюстрирует централизованный характер товарооборота между районами. Масштаб товарооборота свыше 25 миллионов тонн, объем привозных и вывозных товаров уравновешен, товарооборот имеет пропорциональную структуру. В состав вывозных товаров выделяются стройматериалы (30%), нефтяные продукты (20%) и стальные изделия (13%), а в состав привозных товаров входят стальные изделия (15%), стройматериалы (17%) и уголь (19%).

Центральный район вывозит товары во все районы, большую часть отправляет на Южный Альфельд (18%), далее значительную долю получают Северная Венгрия (12%), Северный Альфельд (11%) и Средний Задунайский край (11%). А товары — кроме импортных — привозятся из Северной Венгрии со Среднего и Южного Задунайского края (рис. 27).

Железнодорожный транспорт и шоссейное движение представляют одинаковую картину. В обоих случаях можно обнаружить большую притягательную силу Центрального района. Вследствие этого станет очень трудным проведение границ районов, и поэтому придется предпочитать другие факторы кроме товарооборота (таблица 10).

Оценивая транспортные связи нам кажется, что нет необходимости изменить предлагаемые границы Центрального района.

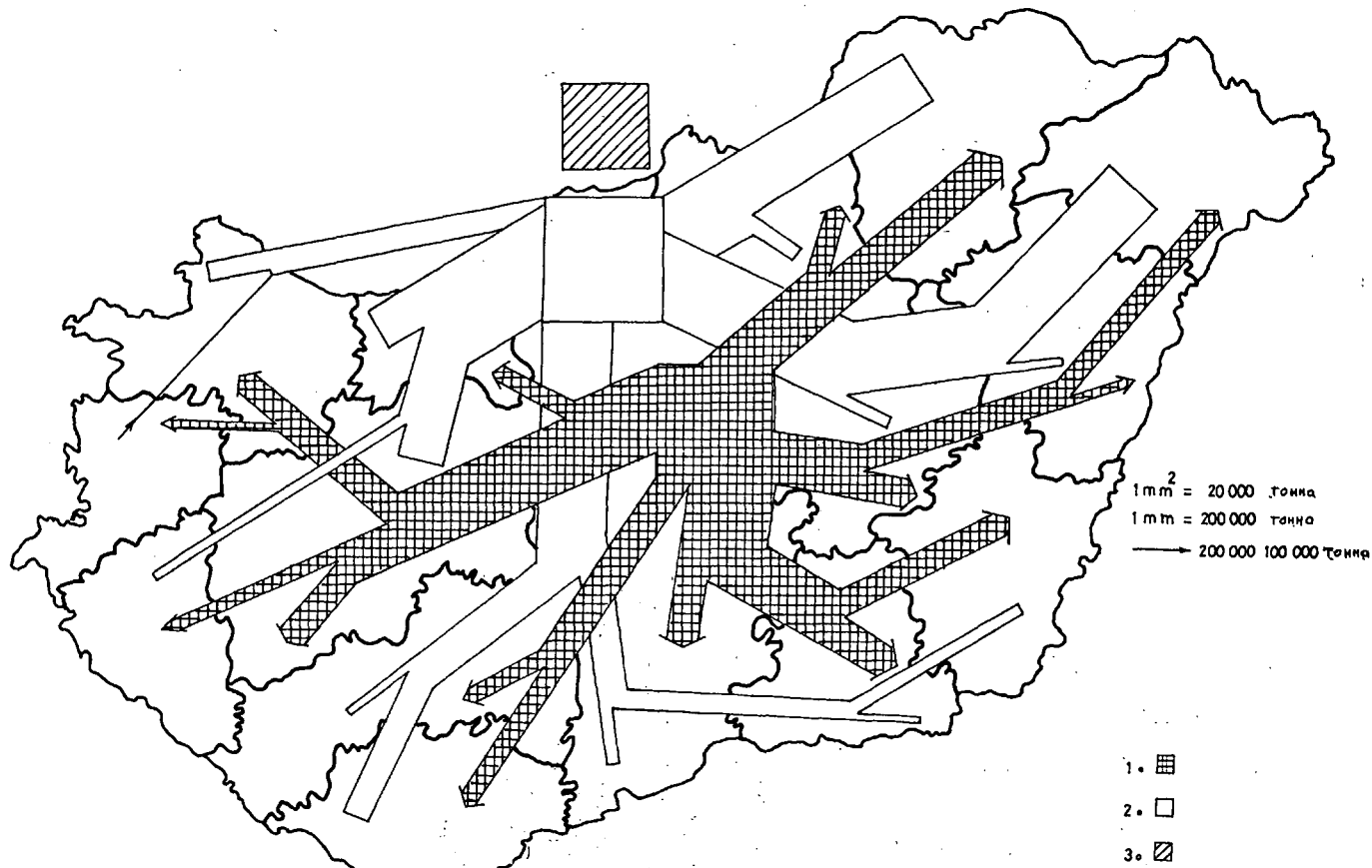


Рис. 27 Железнодорожный товарооборот Центрального района в 1975 г.
 на основе реального веса товаров (главные группы товаров всего)
 1: вывоз 2: привоз 3: товарооборот внутри района

Таблица 10

Товарная структура железнодорожного товарооборота (в процентах) в 1975 г.
Центральный мезорайон

	Вывоз Центрального мезорайона	Привоз
1 = уголь, кокс, брикет	2,6	18,8
2 = нефть, нефтяные продукты	20,4	3,4
3 = железная и марганцевая руды	4,1	5,7
4 = камень, гравий, песок, земля, кирпич, черепица	26,7	12,5
5 = известь, цементные продукты	6,4	4,6
6 = деловая древесина, дрова	0,2	1,5
7 = железные и стальные изделия	13,6	15,1
8 = химическое удобрение	3,1	3,2
9 = хлеб, кормовое зерно, кукуруза	0,8	2,0
10 = сахарная свекла	0,4	0,9
11 = другие	21,7	32,3
12 = всего	100,0	100,0

ЛИТЕРАТУРА

- Ч. КОВАЧ (1976): Релятивный потенциал железнодорожного движения и среднего расстояния поселений Венгрии. Территориальные проблемы в развитии народного хозяйства Венгрии (сост. Эньеди Дь.) Изд. Академии, Будапешт, стр. 198—225
- Дь. КРАЙКО (1961): Некоторые принципиальные отношения транспорта к разделению экономических районов Географический бюллетень, стр. 321—332
- Дь. КРАЙКО—И. ПЕНЗЕШ—АБОНИНЕ (1969): Некоторые теоретические и практические вопросы о разделении экономических районов Венгрии, Географический бюллетень стр. 95—114
- Дь. КРАЙКО (сост. 1974): Экономическая география комитата Бекеш Бекешчаба, стр. 506
- Дь. КРАЙКО (1977): Таксономическая структура экономических районов на Альфельде, Альфельдские статьи, 1977 г. Бекешчаба, стр. 80—92
- Ф. ШУХАИ (1979): Оценка транспортно-географического положения и обеспеченности транспортном поселений на примере Задунайского края, кандидатская диссертация, 1979 г.
- Л. ТАНЦОШ—Л. САБО (1977): Главные тенденции в шоссейном движении на Альфельде, Альфельдские статьи, 1977 г. Бекешчаба, стр. 178—186