

ЕЖЕДНЕВНИТЕ ТРУДОВИ ПЪТУВАНИЯ КАТО КРИТЕРИЙ ЗА ТЕРИТОРИАЛНИЯ ОБХВАТ НА СЕЛИЩНИТЕ СИСТЕМИ В ПЛЕВЕНСКИ ОКРЪГ

Бр. Пенков

Изграждането на развито социалистическо общество в НРБ предизвика важни изменения в географското разположение на производителните сили, които доведоха до несъответствия със селищната организация. Затова БКП обръща изключително внимание на проблемите за по-нататъшното развитие и усъвършенствуване на териториалното и селищното устройство. Основните насоки в това отношение бяха дадени от др. Т. Живков още на Декемврийския пленум на ЦК на БКП през 1972 г. и залегнаха в решенията на XI конгрес на БКП. Този изключително важен проблем беше цялостно развит на Юлския пленум през 1976 г. и конкретизиран като програма за действие на Мартенския пленум през 1977 г.

В светлината на тези решения „териториалното устройство е комплексна дейност, насочена към ефективна организация на територията и използване на ресурсите на страната, рационално разполагане на различни обекти на материалното производство и непроективната сфера, тяхното съвместяване и кооперирано изграждане с цел да се създаде хармонична жизнена среда“ (2, с. 25). Това определение поставя в центъра на вниманието системата „ПРИРОДА-ОБЩЕСТВО“ (12, с. 311—348), чийто изявен пространствен характер е предмет и свързващо звено на географските науки. Естествени центрове в нея са селищата, свързани на първо място чрез териториалното разделение на труда и обединени от сложни и многообразни връзки в селищни системи. Ето защо селищните системи се явяват главни в териториалното устройство (2, с. 27).

Системообразуването в селищната мрежа е непосредствено свързано с териториално-отрасловата структура на производството (ТОСП). Последната се проявява в йерархически съподчинените икономически райони — район, подрайон и микрорайон, „където селищните системи играят ролята на исторически създаден скелет“ (3, с. 157). В диалектическия двучлен „ТОСП-СЕЛИЩНА СИСТЕМА“ първата е не само определяща, но и по-динамична, докато за втората е присъща „историческа инерционност“ (8, с. 165). Изоставайки в своето развитие от бурния размах на производителните сили, особено

но в периода на научно-техническата революция, селищните системи встъпват в противоречие с изискванията на новоформиращата се ТОСП.

В НРБ селищните системи се формират като резултат от нова планираща се ТОСП. Ясно отчитайки обективно протичащите процеси в селищната мрежа, Мартенският пленум на ЦК на БКП определи селищните системи като „органически свързани населени места и междуселищни територии, в границите на които се осъществява многостранният човешки жизнен цикъл“ (2, с. 27), а селищните агломерации — като „най-високо развити селищни системи на настоящия етап със значително териториално съсредоточаване на население, крупна концентрация на производствени дейности и изключително висока интензивност на комуникациите“ (2, с. 47). Пред селищните системи се поставят изключително важни задачи относно заличаването на съществуващите различия между града и селото, плановото и пропорционалното удовлетворяване изискванията на социалистическото разширено възпроизводство, решаването на териториалноустройствените, градоустройствените и културните проблеми, самозадоволяването с основни селскостопански продукти и др. Основен момент в тяхното изпълнение са приетите от Министерския съвет 252 селищни системи в НРБ (14, с. 1—2). За оптималното определяне на техните граници „особено важен критерий е свързаността между селищата, изразена посредством ежедневните трудови и културно-битови пътувания“ (2, с. 46).

Предмет на икономическата география е и изразеният пространствен характер на ежедневните трудови пътувания, които са обект на изследване в настояща га публикация. Техният механизъм се корени в противоречието между ТОСП и еволюцията на селищната мрежа, което изисква бързо прегрупиране на трудовите ресурси. Последното се осъществява най-ефективно от ежедневните трудови пътувания, осигуряващи оптимални условия за труд, бит и отдих. Те причиняват съществени изменения в психологията и социалното поведение на трудещите се и се явяват един от основните начини за отстраняване на съществуващите различия между града и селото, между големите и малките градове (6, с. 183—184). Така ежедневните трудови пътувания имат значителен положителен ефект в сравнение с процесите на преселване и се явяват като тяхно изменение в условията на научно-техническата революция. Техен праобраз е описаният от В. И. Ленин „неземеделски отлив“ (1, стр. 499 и 501), гурбетчийството в България и др. С появата на капитализма започва ежедневното отиване на работа пеш „с отдалеченост 5 км“ (13, с. 189), а понякога и „до 10 км“ (например в Пернишко, 10, с. 189—213).

Конкретното изследване на ежедневните трудови пътувания се затруднява особено от липсата на редовни статистически наблюдения.

Събраните по анкетен път данни¹ през 1977 г. в Плевенски окръг показват, че всичките 113 селища са обхванати в различна степен от ежедневни трудови пътувания. От общия брой на заетото население — 161 927 души — 13,1% прилагат труда си извън населеното място, където живеят. Това са трудещите се на един 50-хиляден град (като Казанлък) или в рамките на окръга — на градовете Червен бряг, Левски, Никопол и Белев. От друга страна, 53,7% от ежедневните трудови пътувания се извършват на разстояние до 10 км, 31,1% — от 10 до 20 км, 8,0% — от 20 до 30 км, 4,3% — от 30 до 40 км и 2,9% — над 40 км. Следователно около 90% от тях са в рамките на 30-минутния изохрон и се явяват оптимални по отношение на транспортната умора и транспортните разходи. Ето защо изучаването на ежедневните трудови пътувания придобива особено значение във връзка с бъдещото осигуряване на производството с работна сила без необходимост от средства за ново жилищно и комунално-битово строителство, с внедряване на градския начин на живот в селата и др.

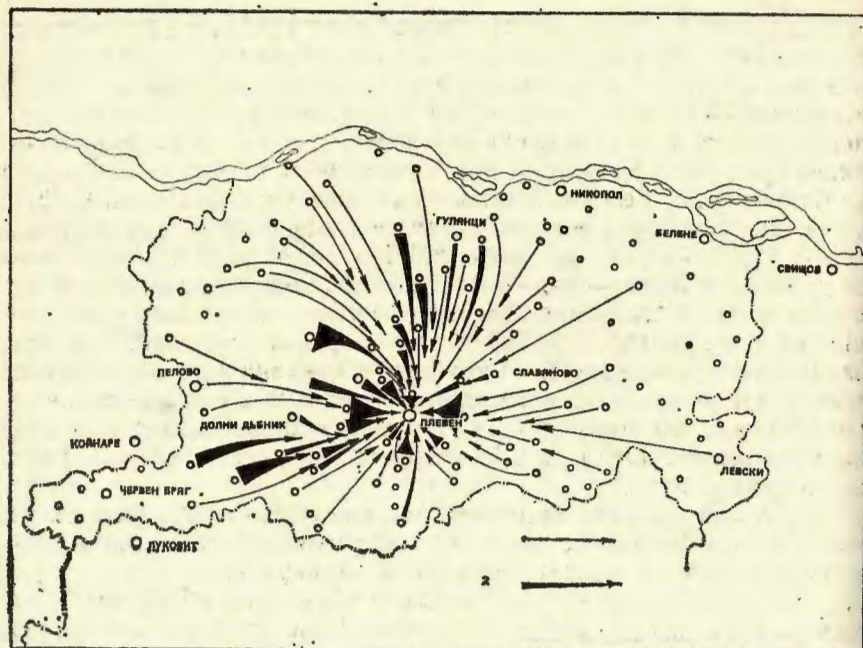
Пространствената насоченост на ежедневните трудови пътувания дава възможност да се определят границите на селищните системи в различните стадии на тяхното формиране.

Ограничаването на разглеждания териториален обхват в рамките на Плевенски окръг не е случайно. Изхождайки от динамичната връзка между интегралните икономически райони (общостопански, административно-стопански и производствено-икономически; 9, с. 5 и 8) и селищните системи, следва да се заключи, че окръгът има особена селищна система, покриваща административно-стопански район с конкретни функции на управление, планиране, стопанско и културно строителство. На по-ниско йерархическо ниво Министерският съвет е приел 13 селищни системи в Плевенски окръг, които са подсистеми на окръжната селищна система и изпълняват същите функции в по-малък териториален обхват.

Вземайки за основа производствено-икономическите (иконом-географски) райони и ежедневните трудови пътувания, в Плевенски окръг могат да се обособят следните селищни системи:

Основна урбанизирана компактна форма на селищни системи в Плевенски окръг е Плевенската агломерация. Тя включва 12 селища, от които 3 града, и има население 37,3% от това на окръга (вж. 5, с. 117—123). Основен център на сложни и многообразни връзки, от които най-характерни са ежедневните трудови пътувания, е Плевен. Той обединява 61,1% от населените места в централната, северната и северозападната част на окръга (фиг. 1). Посредством ежедневните трудови пътувания неговото активно население се увеличава ежедневно с 20,1%, докато прилагат труда си извън града

¹ Анкетата е проведена от група към РПО — Плевен, с ръководител инж. В. Гайтанджиев, проверена, коригирана и допълнена от автора.



Фиг. 1. Карта на ежедневните трудови пътувания към гр. Плевен

1—100 души, 2—1мм от основата на стрелката отговаря на 100 души

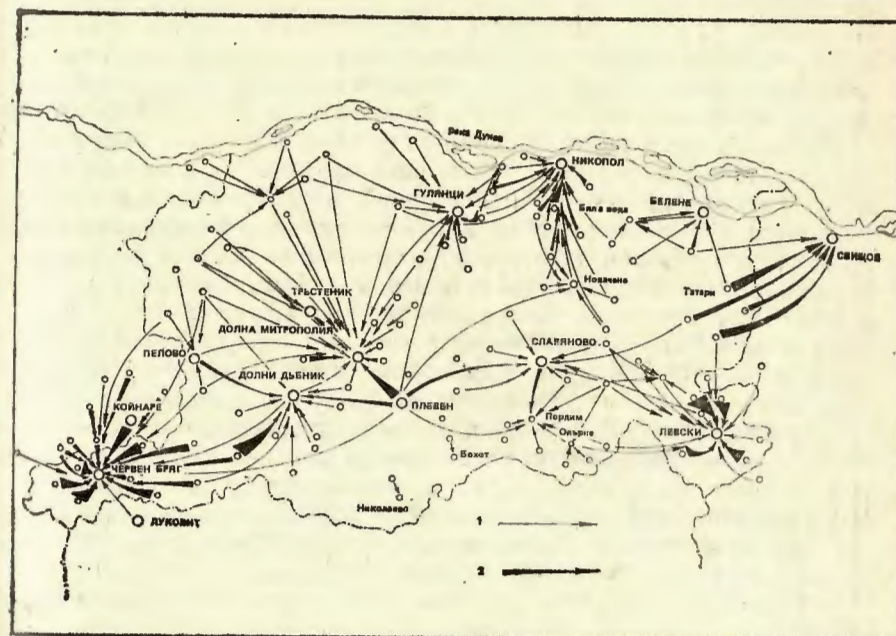
Fig. 1. A map of commuting flows to the town of Plevna

1—up to 100 persons; 2—1 mm of the arrow's base=100 persons

са 1,1%. В Плевен, както и в останалите центрове на ежедневни трудови пътувания се потвърждава тенденцията за сравнително по-високата квалификация на входящите и за по-високата на изходящите трудови ресурси.

Към гр. Долна митрополия се насочват ежедневни трудови пътувания от 24 селища, които увеличават заетото му население с 87,4% (фиг. 2), а 14,5% пътуват към Плевен. Връзката между двата града се засилва и обуславя от единната промишлено-транспортна зона между тях. Най-голям е броят на ежедневните трудови пътувания от Плевен (398 души) и от гр. Тръстеник (373 души). Организиращата роля на гр. Долна митрополия в границите на ПАК и създаденият промишлен потенциал, отразяващи се в ежедневните трудови пътувания, са основа за формиране на неговата селищна подсистема в обсега на Плевенската агломерация.

Третият център по абсолютен брой на ежедневни трудови пътувания в агломерацията е гр. Долни Дъбник. Той обединява 12 селища (фиг. 2), от които получава работна ръка, равна на 27,0% от трудовете му ресурси. От него 8,1% заето население пътува в Плевен и Долна митрополия. Той дава ежедневни трудови пътувания и към гр. Червен бряг. Както Долна митрополия и Долни Дъбник е организиращ център на селищата в зоната на неговото икономическо влияние, които могат да се третират като селищна подсистема на Плевенската агломерация.



Фиг. 2. Карта на ежедневните трудови пътувания към други селища на Плевенски окръг:

1—до 100 души, 2—1 мм от основата на стрелката отговаря на 100 души

Fig. 2. A map of commuting flows to some other settlements of Plevna district

1—up to 100 persons; 2—1 mm of the arrow's base=100 persons

вен и Долна митрополия. Той дава ежедневни трудови пътувания и към гр. Червен бряг. Както Долна митрополия и Долни Дъбник е организиращ център на селищата в зоната на неговото икономическо влияние, които могат да се третират като селищна подсистема на Плевенската агломерация.

Плевенската агломерация включва и 9 села, обединени в „млечния пояс“ около Плевен. От особено значение е с. Гривица като селище-спалня, чиито 91,7% от активното население пътуват в окръжния център. То се обединява с Плевен териториално чрез промишлената му зона и зоната за отдих. В селата Радишево, Върбица, Ясен и Брестовец от 60 до 80% от заетото население ежедневно пътуват в рамките на агломерацията, а от селата Буковлък, Опанец, Търнеце и Къртожабене — около 50%. Те са неразделна част от нея, като някои могат да се третират за формиращи се селища-спални.

Около посоченото агломерационно ядро се формира една обширна селищна система, състояща се от подсистемите на градовете Плевен, Долни Дъбник и Долна митрополия. В нея са съсредоточени 59,7% от ежедневните трудови пътувания в окръга, обхващащи

48 селища, от които 6 града. В рамките на системата се формират и второстепенни центрове с локална гравитация (фиг. 2). Те съсредоточават само 2,4% от всички ежедневни трудови пътувания. По-значителен е обхватът им към гр. Пордим — 26,5% от активното му население. Ежедневните трудови пътувания отразяват благоприятното му икономикогеографско положение, функциите като център на АПК, на автомобилен и жп транспорт, като промишлено средище с филиали на предприятията от Плевен. Селищата в рамките на този АПК също могат да се разглеждат като селищна система, непосредствено свързана с Плевенската агломерация. Птицеводството в гр. Славяново обуславя също ежедневни трудови пътувания към него в размер на 6,2% от заетите. Новата отраслова структура на АПК поражда ежедневни трудови пътувания към с. Одрене (фиг. 2). Останалите селища — гр. Тръстеник, с. Бохот, с. Подем и др. — привличат ежедневно под 100 души, което не оказва съществено влияние върху преразпределението на трудовите ресурси. Село Обнова е в зона с поделена гравитация, за което свидетелствува насочеността на ежедневните трудови пътувания (фиг. 2), и затова с оглед на перспективното му развитие може да се оформи като център на административно-стопанска селищна система.

Така описаната селищна система има изградена инфраструктура с динамични граници, произтичащи от непрекъснатото развитие и усъвършенстване на териториалната структура на производството.

Селищната система, формираща се около гр. Червен бряг, излиза извън границите на административно-стопанския окръг. Благоприятното икономикогеографско положение, особено като голям-жп. възел, и промишленият потенциал разширяват хинтерланда на гр. Червен бряг във Врачански и Ловешки окръг (7, с. 246—249). По отношение на ежедневните трудови пътувания към него гравитират 24 селища, от които 10 от Врачански окръг и гр. Луковит от Ловешки окръг (фиг. 2). Ежедневно Червен бряг получава допълнителна работна сила в размер на 45,4% от заетото му население. В рамките на окръга селищната система има 9 селища с териториален обхват — АПК с център Червен бряг. Той включва в своя най-близък хинтерланд цяла поредица села като Реселец, Бресте, Горник и Девенци. В бъдеще някои от тях ще се превърнат в селища-спални и вилни зони, тъй като на настоящия етап 50% от тяхното заето население е обхванато от ежедневните трудови пътувания. Към Червен бряг е насочен и малък пътничкопоток от отдалечени села като Староселци — 56 км, Писарово — 48 км и др. (фиг. 2), отразяващ липсата на организиращ център в долното течение на р. Искър.

Перспективата на тази селищна система трябва да се съобрази с развитието на тази около Луковит, който е естествен шосеен възел в хинтерланда на Червен бряг и отстои от него само на 12 км. Обединяването им в една селищна система би довело до правилно териториално и селищно устройство и ефективно разполагане на произ-

водителните сили, избягвайки дублиране на функции и спомагателни бази (7, с. 247).

В източната част на окръга се формира селищна система около гр. Левски, съвпадаща с обхвата на АПК. Тя включва 12 селища. Ежедневно в гр. Левски се съсредоточават трудови ресурси от 16 населени места на Плевенски и Великотърновски окръг, съставляващи 29,7% от заетите в града. От друга страна, потокът на изходящи трудови ресурси е само 0,4%. Около гр. Левски се формират и няколко селища-спални като Козар-Белене — със 71,7% ежедневни трудови пътувания, Малчика — 61,1% и др. Център с локална гравитация е с. Българене.

Ежедневните трудови пътувания чертаят зона на преход между селищните системи на гр. Левски и Свищов, изразена в селата Божурлук, Стежерово и Петокладенци (фиг. 2). И тук както при селищната система на Червен бряг съществуват проблеми при териториалното и селищното устройство във връзка с икономическата и транспортната свързаност на селищните системи на гр. Левски, Павликени и Свищов (4, стр. 47).

В северната част на Плевенски окръг ще се формира Придунавската Никополско-Гулянска селищна система. Тя ще обхваща 28 селища, от които 2 града, в границите на АПК с центрове Никопол и гр. Гулянци, включвайки и с. Байкал. Посредством ежедневните трудови пътувания процесът на формиране се отразява в големия им брой от почти всички селища на АПК в гр. Гулянци към Плевен и в агломерационния процес между градовете Никопол и Гулянци с близко разположените села. Агломерацията ще формира около себе си селищна система, подобна на Плевенската, чийто опит в териториалното и селищното устройство може да служи за пропорционално изразен мултипликационен ефект. Сега може да се говори за формиране на селищна система около Никопол, който получава трудови ресурси чрез ежедневни трудови пътувания от 19 села (фиг. 2). Неговото активно население се увеличава ежедневно с 45,3%, заети предимно в двете основни промишлени предприятия. Извън града 8,4% ежедневно пътуват към завода за многослоест картон край с. Черковица. Около Никопол ще се формират селища-спални като Драгаш войвода, Жернов, Въбел и др. В югозападната част на бъдещата агломерация ще се формира селищна система около гр. Гулянци. Към него гравитират ежедневни трудови пътувания от 11 селища в размер на 37,5% от активното му население. Други 5,2% са насочени към Плевен. В непосредствена близост до Гулянци селата Долни Вит и Милковица се оформят като селища-спални с по 50% ежедневни трудови пътувания, а в перспектива и с. Крета (41,4%) и др.

На сегашния етап градовете Никопол и Гулянци и техните селищни системи нямат значително съсредоточаване на население и крупна концентрация на промишлени дейности, характерни за селищната агломерация. От друга страна, те се свързват посредством

икономическата база на селата Черковица и Сомовит, отразена и чрез ежедневните трудови пътувания към тях (фиг. 2). Като начало на агломерационен процес може да се третира близостта и функционалната диференциация на територията; градовете Никопол и Гулянци — първостепенни организиращи центрове; село Черковица — формираща се промишлена зона; с. Сомовит — транспортна зона. Останалите села в непосредствена близост до градовете ще се развиват като селища-спътници. Като зона за отдих и туризъм в окръжен мащаб се специализира с. Байкал. Перспективното изграждане на хидротехническият комплекс „Никопол — Турну Мъгуреле“ ще засили извънредно много агломерационния процес, а чрез бъдещия плавателен канал по р. Вит Плевенската и Никополско-Гулянската агломерация ще се свържат в ново, по-сложно селищно образувание.

Селищната мрежа в поречието на р. Искър остава отдалечена от организиращите центрове на стоганската и комуникационната инфраструктура в окръга. Тя може да се поделени условно на 2 формиращи се в перспектива селищни системи — около гр. Пелово и с. Оряховица. Понастоящем линията на мощна градообразуваща база и организиращ център пречи на формирането им. Затова процесите на икономическа гравитация имат разнопосочен характер. Локален център на ежедневни трудови пътувания е гр. Пелово, който получава допълнителна работна ръка ежедневно в размер на 2,5% от заетото му население, докато ежедневно излизашите са 4,6%. В селищната система на с. Оряховица такъв център е с. Крушовене (фиг. 2). На сегашния етап селищата гравитират към Плевенската агломерация, гр. Червен бряг и гр. Кнежа. С особена острота стои въпросът за бъдещото им развитие във връзка със задачите, поставени на Мартенския пленум. Единственият път за формиране и развитие на селищни системи е провеждането на линия за освобождаване от несвойствените за Плевенската агломерация дейности, които да се разположат в искърските селища и да се организират като единици от едно общо предприятие с единно управление и транспорт.

В стадий на перспективно системообразуване се намира и селищната мрежа в североизточната част на окръга, обединена от АПК на гр. Белене. За разлика от горепосочената тук се изразява организиращият център — Белене (11, с. 323—324). Въпреки това ежедневните трудови пътувания свидетелствуват за ограничената гравитационна способност на неговата градообразуваща база. Той получава ежедневно трудови ресурси само от 4 села (фиг. 2), съответстващи на 2,2% от заетото му население. Малък е и относителният дял на работещите в други населени места — 0,7%. Селищата на бъдещата система изпитват силно влияние на икономическия, просветния и обслужващия потенциал на Свищов. Особено ясно това проличава от големия относителен дял на ежедневни трудови пътувания от селата Татари — 42,5%, Петокладенци — 29,8%, Деков —

16,7%, и др. (фиг. 2). Бъдещото хармонично изграждане на селищата и междуселищните територии ще бъде възможно при съобразяването му със селищната система на Свищов.

Направеният преглед на селищните системи в Плевенски окръг показва, че ежедневните трудови пътувания са ефективен критерий при определяне на териториалния им обхват. По отношение на йерархическата съподчиненост ежедневните трудови пътувания разграничават урбанизираната компактна форма на селищни системи (каквато на сегашния етап в НРБ е селищната агломерация) от разпръснатата (съответстваща на селищната мрежа в икономическите микрорайони, подрайони и райони). Като регулатор в противоречието между ТОСП и селищната мрежа те не отразяват напълно сложните пространствени връзки между селищата. Ето защо при разглеждане на селищните системи е необходим комплексен подход, отчитащ диалектичката връзка и взаимодействието между различни групи фактори, като икономически, природни, социални, демографски, психологически и др.

ЛИТЕРАТУРА

1. В. И. Ленин, — Развитие капитализма в России, Собр. соч., т. 3, М., 1951.
2. „Основни насоки за по-нататъшното развитие и усъвършенствуване на териториалното и селищно устройство на НРБ“, С., 1977.
3. Агафонов, Н. Г., Лавров, С. Б. — Териториално-отраслевая структура производства и формирование системы расселения, в сб. „География населения“, М., 1976.
4. Василев, Д. — Проблеми на териториалното планиране и проектиране на селищните системи, инф. бюлетин КНИПИТУГА, бр. 5—6, С., 1977.
5. Гайтанджиев, В. — Същност, пространствена организация и развитие на Плевенската агломерация, инф. бюлетин КНИПИТУГА, бр. 5—6, С., 1977.
6. Иванова, Т. Д. — Место маятниковой миграции в территориальной подвижности населения, в сб. „География населения“, М., 1976.
7. Кръстев, К. — Някои основни въпроси на Червенобрежкия икономически микрорайон с оглед на неговите граници, ГСУ, ГГФ, кн. 2, т. 58, год. 1963/1964, С., 1965.
8. Лапо, Г. М. — Расселение — составная часть территориальной структуры народного хозяйства“, в сб. „Ресурсы, среда, расселение, изд. „Наука“, М., 1974.
9. Никольский, И. В. — Теоретические основы региональной экономической географии, изд. БГУ, Минск, 1976.
10. Пенков, И. И. — Стопанско-географска характеристика на района Драгичево — Перник — Батановци, ГСУ, кн. 3, С., 1948.
11. Пенков, И. И. — Новите градове в НРБ, изд. „Народна просвета“, С., 1977.
12. Саушкин, Ю. Г. — „Экономическая география: история, теория, методы, практика, изд. „Мысль“, М., 1973.
13. Стефанов, Ив. и др. — Демография на НРБ, изд. „Наука и изкуство“, С., 1974.
14. Вестник „Отечествен фронт“, бр. 10 235, год. 36, София, 19. I, 1978.

THE EVERYDAY LABOUR MIGRATIONS AS A CRITERION
FOR THE TERRITORIAL FIELD OF THE SETTLEMENT SYSTEMS
IN PLEVEN DISTRICT

Branimir Penkov

S u m m a r y

This publication is a experiment to apply in praxis the basic formulations, given at the March plenum of the CC of the BCP in 1977. The author studies the economicgeographical aspects in the essence of the settlement systems and the everyday labour migrations. A due consideration is given to the concrete everyday labour migrations in Pleven district, showing the connection between the settlements. Two types of settlement systems are delimited-administrative-economic and productive-economic (economicgeographical), which response to the integral economic regions in their hierarchic co-subordination.

In conclusion the author analyses the effectivity of the everyday labour migrations as a pointer for the territorial field of the settlement systems.