

РОЛЯТА НА ТРАНСПОРТА ЗА РАЗВИТИЕТО НА СЕЛСКОТО СТОПАНСТВО В АФГАНИСТАН

М. Ахгар

По развитието на транспорта в дадена страна може да се съди за нейното икономическо състояние. Общественото разделение на труда, производствените връзки между отделните отрасли и предприятия, развитието на пазарите, всичко това се осъществява чрез един добре организиран транспорт. Той благоприятствува кооперирането и специализирането на производството в национален и международен мащаб. По този начин се постига най-пълно оползотворяване на природните и икономическите условия. Транспортът придвижва готовия продукт от сферата на производството в сферата на потреблението. К. Маркс пише, че „продуктът само тогава е готов за потребление, когато той е завършил това придвижване“¹.

Следователно транспортът е неделима част от производствения процес. Настоящата статия има за цел да изясни ролята на транспорта в развитието на селското стопанство на Д. Р. Афганистан.

Демократична република Афганистан е разположена в централната част на Азия. На север тя граничи със СССР, на изток и югоизток с Пакистан (Пашунистан и Белуджистан)², на запад с Иран, а на североизток с Китай. Площта на страната е 655 хил. кв. км; а населението ѝ през 1978 г. е 17,5 млн. души. През 19-ия и първите две десетилетия на 20-и век Афганистан е бил колониална и полуколониална страна. Афганският народ винаги се е борил против чуждото владичество. През 1919 г. с усилията на всички патриотични сили Афганистан успя да отхвърли колониалната система.

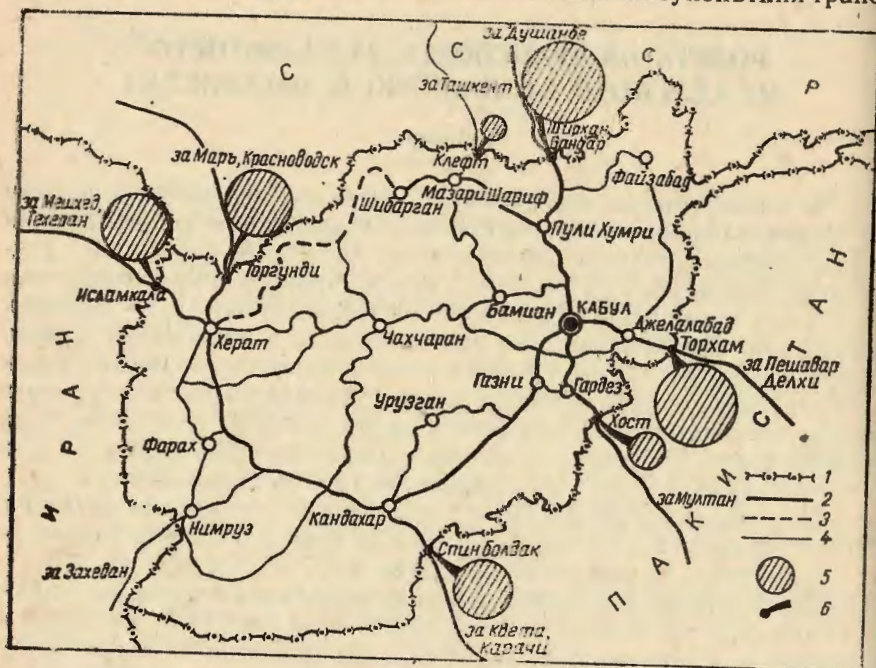
Афганистан е селскостопанска страна. Повече от 85% от населението ѝ е заето в селското стопанство. Тя няма излаз на море. Източните и централните ѝ части са заети от високи труднопроходими планини, най-голямата от които е Хиндукуш (с над 7 хил. м височина). Тя разделя страната на две — Северен и Южен Афганистан.

Неблагоприятните природно-географски условия оказват голямо влияние върху развитието на транспортната мрежа в Афганистан.

¹ К. М а р к с, Капиталът, т. 1, стр. 152.

² Тези части на Афганистан след 1947 г., когато Пакистан беше обявена за независима страна, останаха в нейните предели. В тях сега живеят 8 млн. пашуни и балучи.

Селското население от различните провинции трудно успява да извези произведенията за своя труд до големите градове и пазари. Реките с изключение на Амударя, която е гранична със СССР в продължение на 1200 км, не са плавателни. Ролята на сухопътния транс-



Фиг. 1. шосеен транспорт на Афганистан:

1 — държавна граница; 2 — асфалтирано шосе (първокласно); 3 — асфалтирано шосе (първо класно) — в строеж; 4 — второкласно шосе; 5 — обем на износа на селскостопански произведения по основни пропускателни пунктове — 1 кв. мм е равен на 2 хил. т; 6 — основни пропускателни пунктове

Fig. 1. Road transport in Afghanistan:

1 State boundary; 2 asphalt first-class highway; 3 asphalt first-class highway under construction; 4 volume of exported agricultural products by main checkpoints — 1 mm² = 2000 tons; 6 main checkpoints

порт в икономическото развитие на страната е особено важна, тъй като чрез него може да се създаде здрава икономическа основа за пълно използване на природните ресурси и развитие на много по-широки международни връзки.

Географското положение на страната определя развитие предимно на сухопътния транспорт. До 1930 г. пътищата в Афганистан са били малки тесни пътеки, а основните транспортни средства — кервани от коне, камили, магарета и др.

Строителството на модерни транспортни артерии започва след Втората световна война, но бе значително затруднено поради планинския характер на голяма част от територията. Въпреки тези за-

труднения с изпълнението на първия петгодишен план бяха построени 3700 км нови пътища. През следващата петилетка 33% от държавния бюджет (53 милиарда афгани) бяха изразходвани за строителството на пътища.³ В резултат на това от 1957 до 1966 г. беше изградена основната мрежа от транспортни артерии.

Строителството на пътища продължи и през следващите десетилетия и в 1977 г. общата им дължина достига 18 320 км. Те биват: 1. Асфалтирани — 2806 км (15,3%). 2. Подготвени за асфалт — 8824 км (48,2%). 3) Черни пътища — 6690 км (36,5%).⁴

Създаването на тези пътища до голяма степен намали разстоянието и времето за придвижване и се осъществява връзката между отделните райони. С изграждането на шосето Кабул—Ширхан Бандар страната получи удобна връзка с река Амударя. Шосето е с голямо стопанско значение, тъй като чрез пристанищата, разположени по Амударя, осъществява връзки със СССР.

Асфалтирана е една от най-главните артерии на Афганистан — Ислам Каала (провинция Херат) — Торхам — (провинция Нангархар), дълга 1391 км. Това е част от международния път, свързващ Европа с Индия. На него са разположени големите градове на Афганистан — Херат, Кандахар, Кабул и Желалабад.

Отсечката Херат — Кандахар с дължина 560 км е построена с безвъзмездната помощ на СССР и свързва важни икономически райони. Разклонението Херат—Торханди, дълго 119 км, построено също от съветски специалисти, осъществява връзката на Западен Афганистан със СССР. След Кандахар международното шосе продължава до столицата Кабул и има дължина 483 км. Шосето Кандахар—Спин Булдак, дълго 101 км, води до границата с Пакистан. Общата стойност на тези две шосета възлиза на 54,4 млн. долара. Те са построени със заем от САЩ. Шосето Кабул—Кандахар минава през важни икономически центрове и осъществява връзката на Кабул с тях. Значението на тази връзка е голямо, тъй като покрай пътя се намират земи, на които се отглежда грозде, нарове и др. плодове, чийто износ е от голямо значение. Земеделските произведения могат да бъдат доставени по най-бързия начин до големите градове Кабул,⁵ Кандахар и Газни.

В Източен Афганистан най-важен е пътят, който свързва страната с Пакистан и Индия. Дължината му от Кабул до Торхам е 232 км. И в миналото той е бил важна съобщителна артерия. Днес е едно от най-натоварените шосета. Построено е от чехословашки специалисти, със заем от САЩ — 34 млн. долара.⁶ Това шосе

³ Статистическа информация за Афганистан, 1978, Кабул, с. 73, на персийски език.

⁴ Пак там.

⁵ Сп. География, Кабулски университет, Кабул, 1968, с. 16, на персийски език.

⁶ Сп. География, Кабулски университет, 1968, с. 16, на персийски език.

свързва източните провинции Нангархар и Кунар и Лагман със столицата. Тук са разположени цитрусовите плантации, създадени със съветска помощ. Голяма част от производството на цитрусови плодове се изнася за СССР.

През 1959 г. започна строежът на голяма съвременна магистрала от Кабул до северните провинции на страната. Строежът на тази магистрала бе извършен от афганските работници при изключително тежки природни условия с помощта на СССР. Планините Хиндукуш и Кохебаба са най-голямата естествена преграда между Северен и Южен Афганистан. До 1945 г. превозът на товари се осъществява с кервани. След 1945 г. бе построен черен, проходим за автомобили път. Изгражданата съвременна магистрала бе пусната в експлоатация през 1964 г. Тя започва от Кабул и пресича Хиндукуш при високопланинския проход Саланг (3360 м), където е пробит един голям тунел с дължина 2670 м, ширина 7,5 м и височина 7 м и няколко малки с дължина до 500 м. Тунелите съкращават пътя с 200 км. При Пули Хумри шосето се разделя на две части. Едната част, която минава през Баглан и Кундуз, стига до река Амударя при Ширхан Бандар, а другата през Мазари Шариф достига Шибарган. Дължината на това шосе от Кабул до Ширхан Бандар е 405 км, а от Пули Хумри до Шибарган — 360 км.

Построяването на това шосе бе необходимо поради развитието на икономическите връзки между Афганистан и СССР. Освен това то свързва Кабул с Южен Афганистан и със Северен Афганистан.

С голямо значение е шосето Кабул-Хост (провинцията Пактия) дълго 248 км. Голям дял в изграждането на това шосе имат и българските пътни инженери, които заедно с афганските си колеги работиха при много трудни природни условия. Шосето е от голямо значение за дърводобивната промишленост, защото минава през Югоизточния район, където са 29,6% от горите на Афганистан.

Монархическото правителство под предлог, че природните условия са трудни, не предвиждаше построяване на жп. линии. Ниското равнище на икономическо развитие също не създаваше условия за такова строителство.

В седемгодишния план (1976—1983 г.) за социално-икономическото развитие на Афганистан (като разчиташе на чужди помощи и главно на обещанията от Иран петродолари) бяха проведени проучвателни работи за построяването на жп. линии: Кабул — Кандахар; Кандахар — Спин Булдак; Кандахар — Херат и Херат — Ислам Кала. Предвиждаше се общата дължина на жп. линиите в Афганистан да бъде 1810 км, а средствата за построяването им да възлязат на 1,2 млрд. долара. Строителните работи по този проект трябваше да започнат към средата на 1977 г.⁷ Но този проект отпадна от плана, тъй като Иран отказа да даде съответната финансова помощ.

⁷ Седемгодишен план на Афганистан, Кабул, 1976, с. 223.

Във връзка с разширяване на транспортната мрежа се предвиждаше:

1. Довършване на всички незавършени пътни обекти от предшните планове.

2. Построяване на нови 583 км пътища, а именно частта от околоръстното национално шосе от Шибарган до Бадгис.

3. Построяване на 995 км пътища, от които 545 км асфалтирани.

Основа на транспортната мрежа в Афганистан се явяват главните шосейни и второстепенни пътища. Общата дължина на пътищата от всички категории е 18 320 км, от които само 9243 км (50,5%) са годни за използване през цялата година.

В днешно време основното транспортно средство в Афганистан е автомобилът, но животинската тяга също широко се използва при превоза на селскостопански стоки от мястото на производството им до шосетата. Увеличаващият се брой товарни и леки коли доказва острата нужда от по-нататъшно развитие на пътната мрежа. Следната таблица се отнася за периода 1973—1977 г.

Таблица 1

Вид хил. бр.	1973	1975	1977
Товарни автомобили (вкл. автобуси)	29,6	31,9	35,8
Леки автомобили	29,5	30,4	33,6
Общо:	59,1	62,3	69,4

За периода 1973—1977 г. автомобилният парк се е увеличил с 14,8%. Основната част от автомобилите са частна собственост — на отделни лица или на транспортни фирми. Близко 2/3 от товарните автомобили са съсредоточени в Източния район.

Планинският характер на релефа предопределя голяма роля на въздушния транспорт. През 1967 г. бе основана вътрешна авиационна компания „Бактар“, чиито линии свързваха градовете Кабул, Кандахар, Херат, Лашкарга и Мазари Шариф. Бяха изградени летища в по-отдалечените провинции, като Бадахшан, Тахар, Бамиан, Урузган и Бадгис, до които достъпът беше затруднен от неблагоприятните природни условия. Сега общо има 35 летища.

През 1926 г. в Афганистан кацна първият самолет, който осъществи въздушни връзки със СССР и Германия. През 1955 г. бе основана Националната авиационна компания „Ариана“, която сега разполага с модерни самолети от типа „Боинг-727“ и др. Линията Кабул—Москва се обслужва от Аерофлот. Най-важни линии са от Кабул за Москва, Делхи, Техеран, Карачи, Бейрут, Париж и Лондон. Международният въздушен транспорт не е развит достатъчно⁸

поради което броят на пътниците и товарите, превозвани от него, е ограничен.

Речният транспорт се осъществява чрез пристанищата, разположени на Амударя—Ширхан Бандар и Клефт. Ширхан Бандар има за естествен хинтерланд Източния, Югоизточния и източните части на Северния и Централния район. Средно годишно през него се изнасят само селскостопански стоки в порядъка 50—70 хил. т. Те са предназначени за СССР. Клефт е значително по-малко пристанище и обслужва западната част на Северния район. Ширхан Бандар е изграден с помощта на СССР и товарно-разтоварните работи са механизирани.

Транспортът играе особено важна роля за развитието на селското стопанство, тъй като в Афганистан годните за обработване земи са разделени с пустинни и планински райони с малко население. За да се развие селското стопанство и другите отрасли, е необходима една гъста и ефективна транспортна система. Преди построяването на модерни пътища всяка земеделска област имаше затворено натурално стопанство, с което задоволяваше собствените си нужди и много малка част се изнасяше в други райони на страната или в чужбина.⁸ В резултат на икономическото развитие след 1956 г. тази изолираност между отделните области бе ликвидирана с подобряване на транспортните условия, което от своя страна даде тласък за по-бързо развитие на стоково селско стопанство.

С разширяване връзките между отделните селскостопански райони се увеличи и продукцията, която участва във външната търговия на страната.

Освен развитието на вътрешния шосеен транспорт все по-успешно се развива и международният транспорт. Изнася се главно селскостопанска продукция, което се вижда на следната таблица 2.⁹

Общо износът на селскостопански продукти за периода 1973—1977 г. в теглово изражение се е увеличил с 39,9%. На шосейния транспорт се падат 2840 хил. т, или 86,3% от изнасяните стоки. Останалите 45,1 хил. т, или 13,7%, се изнасят със самолети.

Чрез въздушния транспорт се изнасят предимно пресни и сухи плодове, билки, сусам, каракулска вълна и кожи, килими и др. Най-важни летища за износа са Кабул, Мазари Шариф и Кандахар.

На следващата таблица са показани пунктовете, през които се осъществява сухопътният износ (вж. таблица 3).

Основната част селскостопански стоки се изнасят към СССР през Ширхан Бандар, Клефт и Торгунди — общо 40,9%. Стоките, предназначени за Индия и Пакистан, минават през Торхам, Хост и Спин болдак, за Иран през Ислам Кала. Износът към развитите

⁸ За вътрешната търговия на Афганистан не съществуват данни и няма никаква литература в тази област. Написаното се основава на наблюденията на автора. Има данни само за външната търговия на Афганистан.

⁹ Стат. информация за Афганистан, Кабул, 1978.

Таблица 2

Продукт	1973	1975	1977	в. хил. т
Пресни плодове	98,6	143,2	174,3	
Сушени плодове	51,8	59,6	62,1	
Памук	15,6	28,4	42,7	
Маслодайни култури	9,4	9,6	11,2	
Билки	4,1	12,6	13,6	
Вълна	4,4	4,0	6,4	
Кожи	5,2	5,1	5,9	
Други	11,4	9,8	12,9	
	200,5	272,3	329,1	

капиталистически страни се осъществява през Спин болдак за Карачи и през Ислам Кала за пристанищата в Персийския залив или по източното средиземноморско крайбрежие.

Таблица 3

Пунктове, през които се осъществява износът на селскостопански произведения¹⁰

Пункт	Селскостопански стоки, хил. т	%
Ширхан Бандар	66,4	23,4
Клефт	4,7	1,7
Торгунди	44,9	15,8
Ислам Кала	43,2	15,2
Спин болдак	36,8	13,0
Хост	14,6	5,1
Торхам	59,8	21,0
Други	13,6	4,8
Общо:	284,0	100,0

Вносът се осъществява предимно през пунктовете по границата със СССР — Ширхан Бандар 49,7% и Торгунди 21,6%. От останалите пунктове с най-голямо значение е Торхам — 26,3%.

Въпреки явния напредък в развитието на транспорта това все още не е достатъчно, тъй като редица райони поради липса на пътища не участват в икономическия живот на страната и в тях не се създава стоково стопанство. Такива райони са: Бадахшан, Нуристан, Гор, Хазарджат и др. Тенденцията за в бъдеще е да се построят пътища до тези райони, за да могат и те да се развиват.

¹⁰ Стат. информация за Афганистан, Кабул, 1978.

Противоречивите тенденции в обществено-политическото развитие на Афганистан, изострянето на класовата борба и широкото недоволство на народните маси доведе до въоръженото въстание от 27. IV. 1978 г., ръководено от Народнодемократичната партия на Афганистан, което събори властта на потискащите класи. Динамичното и планомерно развитие на обществото ще се отрази върху всичките области на живота, а на първо място в селото, където трябва да бъдат ликвидирани феодалните и полуфеодалните производствени отношения. Наблюдава се засилване на урбанизацията. Всичко това налага съгъстяване и удължаване на транспортната мрежа.

Уверено може да се каже, че вековната изостаналост ще бъде преодоляна за няколко десетилетия.

За хармоничното развитие на транспорта може да ни окаже помощ българският опит в изграждането на транспортната мрежа.

Афганистан ще разширява сътрудничеството си със СССР и другите социалистически страни. За това ще бъде необходимо Афганистан да построи жп. линия към северната граница, свързана с жп. мрежата на СССР.

Промените, които настъпиха след 27 декември 1979 г., дават възможност да се следва линията на модернизация на цялостния живот в страната, провъзгласена от Априлската революция през 1978 г.

ЛИТЕРАТУРА

1. Обща статистика, Кабул, Министерство на планирането, 1971, (на персийски език).
2. Седемгодишен план за икономическо развитие на Афганистан (1976—1982), Кабул, Министерство на планирането (на персийски език).
3. Списание География. Кабулски университет, бр. 1, 1969, с. 17 (на персийски език).
4. Статистическа информация за Афганистан, Кабул, 1974, 1975, 1976, 1977, 1978 (на персийски език).
5. Шурмач, М.:А. Обща география на Афганистан, Кабул, 1972, 242 с. (на персийски език).
6. Современная Азия. Справочник, М., Наука, 1977, 152 с. (на руски език).
7. Statistical Information of Afganistan (1975—1976), Central Statistics Office. Prime Ministry № 3, 1977, p. 20.
8. Вестник Халк (Народ). Първи орган на ЦК на НДПА, Кабул, 1966, бр. първи, втори.
9. Вестник Парчам (Знаме). Орган на ЦК на НДПА, Кабул, 1969, бр. 2, год. II.
10. Списание География. Кабулски университет, бр. 1, 1977.
11. Вестник Парчам (Знаме). Орган на ЦК на НДПА, Кабул, 1971, бр. 64.

THE ROLE OF TRANSPORT FOR THE DEVELOPMENT OF AGRICULTURE IN AFGHANISTAN

M. Ahgar

(Summary)

The article deals with the problem of transport and its role for agricultural development in Afghanistan. Because the country has not an outlet on the sea the main kinds of transport, functioning, there, are the road and railway transport and of considerably slight significance are the air and river transport.

Motor transport is developed to the greatest extent. The roads are 18 300 km long half of which are permanently used throughout a year. Asphalt paved roads account for 2800 km (15,3%). Of great importance for foreign trade is the international highway, crossing the country.

As there is just one railway line, 5 km long, we may say that railway transport is not available at all.

The only navigable river is the Amudarya. It contributes to establish economic relations with the USSR.

The air transport in Afghanistan maintains airlines within the country as well as lines connecting it with other states, but both are insufficient.

It is necessary to improve the transport system. This will put an end to the isolation of certain districts, will expand the foreign trade, and will create a common national market.