

ЕЖЕДНЕВНИТЕ ТРУДОВИ ПЪТУВАНИЯ И РАЗВИТИЕТО НА УРБАНИЗАЦИОННИЯ ПРОЦЕС

З. Нинов

В периода на социалистическото строителство и особено през последните 20—25 години ежедневните трудови пътувания у нас бързо нараснаха. Това става възможно, от една страна, благодарение бурното развитие на производителните сили и, от друга страна, в резултат на бързо развиващия се масов транспорт.

Ежедневните трудови пътувания придобиват все по-широка икономическа и социална значимост. Невъзможно е да си представим нито едно по-крупно производство или отрасъл на народното стопанство без участието на работна сила, набира на пътя на ежедневните трудови пътувания. Особено много порасна ролята на последните за формирането и развитието на селищните системи от различен ранг и най-вече на тези в рамките на икономическия микрорайон. Всичко това в крайна сметка засили значението на ежедневните трудови пътувания за развитието на урбанизационния процес в страната.

Връзката между тях е двустранна. От една страна, нарастването на броя на ежедневно преобладаващите за работа в други населени места съдейства активно за разширяване урбанизацията на населението и урбанизираната територия. От друга страна, наличието на урбанизирана територия създава предпоставки за стимулиране на ежедневните трудови пътувания. Поради това в характера на урбанизационния процес у нас и в другите страни се забелязват съществени промени, отнасящи се не само до мащабите на урбанизация, но и до формите на нейното проявление. Наред с увеличаване относителния дял на градското население все по-голямо значение придобива и процесът на огражданяване на селското население.

„Съвременният етап на урбанизация — пише съветският автор Пивоваров — се характеризира с нарастване тенденцията на пространствено разсъсредоточаване на населението, което в голяма степен е подсилено от научно-техническия прогрес, особено в областта на транспорта и средствата за връзка. Концентрацията на функциите сега не изисква съответна концентрация на населението, териториалните връзки между производство и разселване стават все по-малко задължителни“ [9, с. 30]. Важна роля в развитието на тази сравнително нова форма на урбанизация на населението играят еже-

дневните трудови пътувания. Това е дало основание на съветския учен Хорев да счита последните като „естествено и напълно характерно явление за съвременната фаза на урбанизация [12, с. 45].

Значението, което ежедневните трудови пътувания имат за пренасяне градския начин на живот в селата, се проявява многогранно, но по-важните му направления са следните:

работейки в града, ежедневно преобладащите фактически са поставени при равни условия с живеещите в градовете, по отношение на условия на работа и трудово възнаграждение и имат всички права и задължения на работещите в съответния отрасъл или предприятие;

посещавайки ежедневно града във връзка със своята трудова дейност, те имат възможност да ползват широк кръг от услуги, които в селата обикновено липсват;

като възприемат градския начин на живот, ежедневно преобладащите стават пример на подражание и за останалите жители на съответните населени места, от които пътуват. Така, сами попаднали под въздействието на урбанизацията, те се превръщат в нейни про-водници.

По косвен път ежедневните трудови пътувания оказват положително влияние върху жизнеността на селските населени места, тъй като в тях се задържа повече население, което позволява по-добра организация на общественото обслужване.

Все по-убедително се налага становището, че „явлението ежедневна трудова миграция още сега трябва да се разглежда в качеството на един от основните критерии, измерващи степента на урбанизация на района и страната в цяло“ (5, с. 332).

Икономическата основа на трайната и ежедневната трудова миграция на населението е една и съща — задоволяване на възникнали потребности на народното стопанство от работна сила. Това именно прави двете форми на миграция взаимозаменяеми, което означава, че с увеличаване размера на едната ще се намалява размерът на другата. С това се обяснява причинно-следствената връзка, която съществува между размера на ежедневните трудови пътувания и демографското развитие на съответните населени места, от които те произхождат. Колкото по-висок е относителният дял на ежедневно-преобладащите за работа спрямо общия брой на активното население, толкова по-слаба е при равни други условия трайната миграция от съответния населен пункт и демографското му развитие е по-благоприятно.

Съвременните икономико-математически методи позволяват не само да се провери наличието на такава зависимост, но и да се измери количествено. Това може да се постигне с помощта на така наречения „подобрен Фехнеров коефициент“ [10, с. 564—566]. С него изследваме причинно-следствената връзка между явлението-причина (което в нашия случай се явява съотношението между ежедневно пътуващите и общия брой на активното население на всяко насе-

лено място) и явлението — следствие (изразено в нашия случай с промяната в общия брой на населението във всяко от изследваните селища).

Обект на изследване са 35 селища, влизащи в рамките на Врачанската микрорайонна селищна система (вж. табл. 1).

Направените изчисления по формулата

$$U_{\phi} = \frac{\sum (d_x d_y)}{\sum (d_x d_y)} = \frac{6153 \cdot 29 - 1423 \cdot 13}{6153 \cdot 29 \cdot 1423 \cdot 13} = 0,62,$$

където

U_{ϕ} е коефициентът, изразяващ степента на корелационна зависимост между изследваните процеси и явления;

d_x — отклонението (разликата) от средната величина на нарастване (в конкретния случай разликата между средната стойност на относителния дял на ежедневно преобладащите за работа спрямо активното население в цялата микрорайонна селищна система и отделното населено място);

d_y — отклонението (разликата) от средната величина на нарастване (в конкретния случай разликата между средната стойност на нарастване на населението в рамките на цялата микрорайонна селищна система и отделното населено място) говори за наличието на причинно-следствена връзка между двете явления от висок порядък.

Включването в рамките на изследваните населени места и на такива с относително по-добре развита собствена икономическа база, която по същество влияе отрицателно върху размера на ежедневните трудови пътувания, произхождащи от тези населени места, „замъглява“ в известна степен търсенето на причинно-следствена връзка между изследваните явления. Ако направим същото изчисление, като елиминираме два от населените пунктове (Бели извор и Криво-дол), ще видим, че големината на получения коефициент достига 0,73, което е признак за наличието на още по-ясна корелационна зависимост и показва положителната роля на ежедневните трудови пътувания за намаляване на трайната миграция в изследваните селища.

Съществуването на корелационна зависимост между посочените по-горе явления показва широките възможности, които ежедневните трудови пътувания имат не само за регулиране броя на населението в селските населени места, но и на големите и средните градове. „Регулирането на ръста на градовете — пише съветският учен Ванд — е невъзможно без въздействието на мятниковата миграция“ [2, с. 80]. Това е така, защото с плановото регулиране на трайната миграция в селата по косвен път се подпомага решаването на редица проблеми в градовете, каквито са жилищният проблем, затрудненията в снабдяването на градското население с някои селско-

Таблица 1

Корелационна зависимост между интензитета на ежедневните трудови пътувания и нарастване броя на населението в селищата
(На примера на Врачанската микрорайонна селищна система)

Населено място	Нарастване на населението през 1975 г. спрямо 1965 г. в %	Относителен дял на ежедневните трудови пътувания спрямо активното население в %	\bar{y}_a	\bar{x}_a	$y - \bar{y}_a$	$x - \bar{x}_a$	$(y - \bar{y}_a)^2$	$-(y - \bar{y}_a)(x - \bar{x}_a)$	
Баница	-15	23	-14,97	40,9	-0,03	-17,9	0,54		
Г. Пещене	-26	22	-14,97	40,9	-11,03	-18,9	208,37		
М. Пещене	-35	20	-14,97	40,9	-20,03	-20,9	418,63		
Оходен	-27	24	-14,97	40,9	-12,03	-16,9	203,31		
Веслец	-31	80	-14,97	40,9	-16,03	39,1		626,77	
Власатица	-13	68	-14,97	40,9	1,97	27,1	53,39		
Згориград	8	78	-14,97	40,9	22,97	37,1	852,19		
Костелево	1	90	-14,97	40,9	15,97	49,1	784,13		
Лютаджик	-20	9	-14,97	40,9	-5,03	-31,9	160,46		
Нефела	12	75	-14,97	40,9	26,97	34,1	919,68		
Мраморен	9	47	-14,97	40,9	23,97	6,1	146,22		
Паволче	5	62	-14,97	40,9	19,97	21,1	421,37		
Челопек	4	75	-14,97	40,9	18,97	34,1	646,88		
Галатия	-25	33	-14,97	40,9	-10,03	-7,9	79,24		
Градешница	-32	30	-14,97	40,9	-17,03	-10,9	185,63		
Добруша	-30	19	-14,97	40,9	-15,03	-21,9	329,16		
Девене	-11	19	-14,97	40,9	3,97	-21,9		86,94	
Три кладенци	-7	25	-14,97	40,9	7,97	-15,9		126,72	
Ботуня	-11	42	-14,97	40,9	3,97	1,1	4,37		
Главаци	-21	36	-14,97	40,9	-6,03	-4,9	29,55		
Криводер	-11	73	-14,97	40,9	3,97	32,1	127,44		
Пудрия	-16	42	-14,97	40,9	-1,03	1,1		1,13	
Г. Бабино	-15	61	-14,97	40,9	-0,03	20,1		0,60	
Криводол	-2	16	-14,97	40,9	12,97	24,9		322,95	
Осен	-25	56	-14,97	40,9	-10,03	15,1		151,45	
Уровене	-35	36	-14,97	40,9	-20,03	-4,9	98,15		

Таблица 1 — продължение

1	1	3	4	5	6	7	8	9
Лесура	-16	29	-14,97	40,9	-1,03	-11,9	12,26	
Фурен	-31	22	-14,97	40,9	-16,03	-18,9	302,97	
Лиляче	-16	47	-14,97	40,9	-1,03	6,1		6,28
Ракево	-15	39	-14,97	40,9	-0,03	-1,1	0,03	
Баурене	-14	45	-14,97	40,9	0,97	4,1	3,98	
Чирен	-20	28	-14,97	40,9	-5,03	-12,9	64,89	
Бели извор	-11	27	-14,97	40,9	3,97	-13,9		56,18
Тишевица	-19	16	-14,97	40,9	-4,03	-24,9	100,35	45,11
Вировско	-13	18	-14,97	40,9	1,97	-22,9		1423,13
Без Криводол и Бели извор	-524						6153,29	1045,00

Забелска. Колоната 2 на настоящата таблица е попълнена въз основа на информация от преброяванията 1965 и 1975 г., а колоната 3 — по данни от Окръжен народен съвет — Враца.

стопански продукти, трудностите в градския транспорт, недостигът на социална инфраструктура и т. н.

Както бе споменато по-горе, диалектичката връзка между ежедневните трудови пътувания и развитието на урбанизационния процес е двустранна, тъй като е налице и обратна връзка, изразяваща зависимостта между урбанизацията и броя на ежедневно преобладаващите. Естествено проявлението на тази зависимост се влияе твърде много от степента на развитие на урбанизационния процес в дадена територия. Въздействието на урбанизацията върху интензитета на ежедневните трудови пътувания също е многостранно, но ние ще разгледаме само най-същественото.

Преди всичко в урбанизираната територия е налице добре изградена транспортна система. Транспортните връзки между отделните селища и най-вече между съответния административно-стопански център и останалите населени места са силно развити. Такива условия съществуват за част от населените места в рамките на Врачанската микрорайонна селищна система. Някои от тях са свързани с окръжния град посредством градска автобусна линия (Згориград, Паволче, Костелево и др.), а при други честотата на транспортните връзки е много голяма (Баница—139 пъти в денонощие; Мраморен—136 и т. н.). При тези селища относителният дял на ежедневно преобладаващите спрямо общия брой на активното население е най-висок (вж. табл. 1).

Наличието на интензивни ежедневни трудови пътувания, от друга страна, е предпоставка за още по-голямо разширяване на транспортните връзки между съответния населен пункт и административ-

но-стопанския център. По такъв начин се подобряват и възможностите за увеличаване на културно-битовите пътувания, което от своя страна води до засилване общата подвижност на населението — една друга характерна черта за урбанизираните територии. „Без създаването на подвижност на населението — пише Ленин — е невъзможно неговото развитие. . . „[1, с. 240]. В това отношение особено благоприятно отражение в нашата страна намира въведената в някои райони практика с работнически автобуси да се извършват и културно-битови и ученически превози.

Дотук изтъкнахме някои положителни моменти, съпътстващи новата форма на урбанизация на населението, в развитието на която важна роля играят ежедневните трудови пътувания. Не ще съмнение, този вид миграция както у нас, така и в чужбина ще продължи да съществува и в бъдеще. Нейното значение за развитието на редица селища все повече привлича вниманието на нашите учени [8, с. 53, 108, 133]. Много автори изказват увереност, че трайната миграция от селото към града постепенно ще се заменя с ежедневни трудови пътувания. В какви мащаби обаче ще се развива тя, а оттам и в какво направление ще се развива урбанизацията в нашата страна, в най-висока степен зависи от това, доколко ежедневните трудови пътувания ще бъдат стимулирани или ограничавани със съответни икономически, социални и други мерки. Този въпрос сега занимава икономикогеографи, икономисти, социолози и други специалисти. „Защо при съвременните комуникации — пише един наш социолог — работата в промишлеността трябва непременно да се свързва с напускане на селото? Нима не е възможно да се работи в града и да се живее в селото?“ [4, с. 96]. Продължавайки разсъжденията си, същият автор стига до заключението, че „ние трябва да се придържаме към формулата: урбанизация — да, защото тя е израз на индустриализацията и цялостния социален прогрес на обществото, но без да се струпва населението в една дузина големи градове на страната, без да се обезлюдяват селски райони. При съвременните условия — продължава авторът — това не е утопия, това е реална възможност“ [4, с. 98].

Такава възможност, както вече констатирахме, в нашата страна действително съществува. Налице е необходимата степен на развитие на производителните сили, която непрекъснато се усъвършенствува във всички направления, в т. ч. и по отношение на териториалното си разположение. Налице е и една добре развита транспортна система, която през тази и най-вече през следващата петилетка ще бъде в състояние да отговори напълно на изискванията на пътническите превози във връзка с ежедневните трудови пътувания. Съществува и подчертан интерес от страна на обществото (произтичащ от икономически и социални съображения) този вид миграция да се разширява. Направените проучвания във Врачански окръг показват, че посоченият ефект намира израз в следните по-важни направления: намаляват разходите на обществото, които то извършва във връзка с трайната миграция на населението от селата към градовете;

подпомага се по косвен път решаването на социалните проблеми в градовете;

постига се по-пълно и по-рационално използване на наличните трудови ресурси в рамките на микрорайонните селищни системи, където се създават по-широки възможности за избор на подходяща професия от страна на отделния индивид;

премахва се в значителна степен икономическата предпоставка за обезлюдяване на селскостопански територии;

разширява се зоната на влияние на нашите икономически и културни центрове, като към тях се приобщават нови селища (предимно села). По такъв начин се създава предпоставка за териториално разширяване и задълбочаване на урбанизационния процес, което в крайна сметка води до ускоряване постигането на една от главните цели на нашето обществено-икономическо развитие, формулирано още от Енгелс като „сливане на града със селото“.

Регулирането на трайната миграция с помощта на ежедневните трудови пътувания показва възможността административните ограничения за нарастването на големите градове по механичен път да бъдат заменени постепенно с икономически. Основно значение в това отношение ще има по-нататъшното усъвършенстване на териториалното разположение на производителните сили в страната и ускореното развитие на изоставащите икономически микрорайони. Така не само ще се стимулира разширяването на ежедневните трудови пътувания (за сметка на трайната миграция), но ще се ускори и процесът на урбанизация, което в крайна сметка ще доближи нашето общество до неговата социална еднородност.

ЛИТЕРАТУРА

1. Ленин, В. И., Съчинения по четвърто руско издание — том 3, С., 1951.
2. Ванд, Э. и др., Современные проблемы теории маятниковых миграций населения, Сб. Статистика миграции населения, М., 1973.
3. Динев, Л., Трудовите миграции в България и отражението им върху урбанизацията и селищната мрежа, Сб. Проблеми на географията на населението и селищата, С., 1971.
4. Желев, Ж., Средствата за масова комуникация и урбанизационният процес, Социологически проблеми, бр. 6, 1976.
5. Марксистко-ленинская теория народонаселения. Под редакцией Валентя, Д. И., М., 1974.
6. Мишев, Н., Низовите микрорайонни ядра — опорни пунктове за регулиране на съвременните процеси на урбанизация и усъвършенстването на селищната мрежа в България. — Доклад, изнесен на симпозиума на тема: Проблеми на урбанизацията и селищната мрежа, състоял се в гр. Пловдив и Смолян на 15—18 май 1973 г.
7. Мишев, Н., Населението на България, С., 1978.
8. Пенков, И., Новите градове в НР България, С., 1977.
9. Пивоваров, Л., Современная урбанизация: сущность, фактори и особенности изучения, Сб. Проблемы современной урбанизации, М., 1972.
10. Стефанов, И. в. и др., Теория на статистиката, С., 1960.
11. Табориска, И., Маятниковая миграция населения, М., 1979.
12. Хорев, Б., Проблемы городов, М., 1975.

COMMUTING AND THE DEVELOPMENT OF THE URBANIZING
PROCESS

Z. Ninov

(Summary)

There is a close relation between the fast development of the urbanizing process and the expansion of commuting in Bulgaria. A close correlative dependence exists between commuting intensity and the development of the demographic processes in the towns and villages it comes from. The existence of an urbanized territory creates preconditions for further expansion of commuting.