

Никола БОРБЕВИЋ
Виша ПТТ школа, Београд

Географија и ПТТ саобраћај

Geography in Relation to Postal and Telecommunication Traffic

Извод: Аутор сматра да се географија, као мултидисциплинарна наука која проучава животни простор, до сада није бавила ПТТ саобраћајем, мрежом и капацитетима ПТТ. Циљ овог рада је да скрене пажњу научника и стручњака на ово поље активности, јер је и ПТТ мрежа саставни део животног простора. Аутор сматра неопходним детаљнија истраживања ПТТ система у оквиру глобалних географских проучавања одређених територија, а резултати тих истраживања ће бити посебно примењивани у просторним плановима одређених територија.

Кључне речи: поштанска и телекомуникациона мрежа, ПТТ географија и саобраћајна географија, фактори просторног планирања.

Abstract: The author suggests that geography as an environmental multi-discipline science has not been dealing with postal and telecommunication traffic and facilities yet. The aim of this paper is to draw the attention of scientists and specialists to this field of activity being part of environment as well. The need for more detailed study of postal traffic in the framework of global geographical research in selected areas has been proposed, to be especially applicable in the field of landscape planning of certain territories.

Key words: postal and telecommunication network, postal and telecommunication geography, landscape planning factors.

Одлучили смо да учествујемо на овом научном скупу са предпоставком да ће наше саопштење скренути пажњу и заинтересовати географску стручно-научну јавност и институције, које се баве географским проучавањима на једну, до сада скоро потпуно географски непознату и неиспитану област - ПТТ саобраћај. Шира јавност, па и она ужа стручно - научна, најчешће под овим појмом ("ПТТ") подразумева класичну "пошту" односно "телефон" у стану или на послу док мањи број људи зна да је то још и "телекс" "факс", "пејџер" "мобилни телефон", финансијске услуге преко пошта, текући рачуни грађана и слично. Све напред наведено као и друге бројне ПТТ услуге,

настало је као свакодневна потреба људи на простору где живе, односно као потреба одређене друштвене заједнице и државе.

ПТТ саобраћај или ПТТ систем је сложени и по многим одликама врло специфичан саобраћајни систем. У својој бити у основи се састоји из две доста различите делатности:

1) поштанска или поштански саобраћај или "пошта" у класичном смислу са бројним саставним деловима као посебан подсистем у оквиру ПТТ система који пружа грађанима и привреди сваке државе разноврсне поштанске услуге и

2) телеграфско - телефонски саобраћај краће телекомуникациони саобраћај или шире телекомуникације са још већим бројем саставних делова као други посебан подсистем у оквиру ПТТ система са широком лепезом могућих класичних и нових услуга за потенцијалне кориснике односно клијенте - потрошаче.

Током вишегодишњег рада (преко три деценије) у једној специјализованој и по много чему јединственој образовној установи, која школује и припрема за рад кадрове тз. матичних занимања средње и више стручне спреме у ПТТ саобраћају (шалтерски радници и контролори у поштама, управници пошта, телефонисти, телеграфисти, организатори рада у већим поштама за област пружања свих врста ПТТ услуга, а надзорници телекомуникационих централа и преносних система, радници на изградњи и одржавању свих телекомуникационих уређаја за област технике у ПТТ систему) дошли смо до закључка да географија као мултидисциплинарна наука о животном простору људи, простору где функционише ПТТ саобраћај, треба и мора својим научним истраживањима да обухвати и ову делатност, за коју се често не без разлога каже да је "од посебног друштвеног интереса". Међутим истичемо да ће како су се ствари до сада кретале, проћи још дуго времена да људи из ПТТ система схвате (слободни смо да макар и стидљиво кажемо и географи) да су код пројекција развоја ПТТ мреже и капацитета, изузетно потребна и значајна специфична (специјална) географска проучавања простора где се налазе будући клијенти и потрошачи ПТТ услуга. Под овим специфичним проучавањима мислимо на: 1) демографске карактеристике становништва, а посебно на ваљане пројекције пораста или смањења броја људи у појединим

насељима или на одређеној територији, у административно политичким целинама; 2) број домаћинстава и њихова структура, број станова и структура, изградња нових породичних кућа и сл; 3) привредне и друге потенцијале, као будуће клијенте ПТТ система; 4) типове и размештај насеља у одређеним пределима и 5) основне физичко - географске (природне) карактеристике и специфичности територије где се развија ПТТ мрежа, коју када се изгради треба дуги низ година одржавати и користити. Ово су само неке области из домена интереса географских наука веома значајних, ако не и најважнијих по нашем мишљењу, за развој и лоцирање ПТТ мреже.

Нека нам буде допуштено једно наше доста слободно размишљање и тврдња да би се пражњење брдско - планинских и других сеоских предела и средина наше земље кроз интензивне миграције из села у градове, знатно успорило, сигурно не и зауставило, када би та подручја била обухваћена иоле развијенијом ПТТ мрежом, посебно телекомуникационом.

Нисмо имали прилике да се упознамо (или нам је можда непознато) са радовима из домена географских и сродних наука, који шире разматрају проблематику ПТТ саобраћаја и узрочно - последичне везе између осталих елемената геопростора и ПТТ мреже која је несумњиво његов саставни део. Познато нам је да је још давне 1948. год. тадашње Министарство пошта ФНРЈ објавило рукопис "Поштанска географија" у којој аутор на доста упрошћен начин разматра поштанско - саобраћајне везе наше земље са светом, углавном кроз обраду саобраћаја и основних економско - географских карактеристика тадашњих држава света (1), затим ваљда прва у свету "Географија телекомуникација" објављена у француској пре десетак година (1984.) (2) из пера једног од саветника (а вероватно географа) Националног центра за студије телекомуникација при француском министарству ПТТ, као и књига "ПТТ саобраћај" објављена у бившем СССР-у пре двадесетак година (3).

Међутим сви наведени радови су писани знатно пре него што се телекомуникациона мрежа почела тако брзо да шири светом да је то попримило карактер праве "револуције" посебно у ПТТ саобраћају. Класична пошта са својим већ деценијама устаљеним поштанским услугама није могла да прати овакав тренд развоја па је у развијеним земљама дошло до одвајања поште од телекомуникација где држава по правилу

управља и дотира губитке поштанског саобраћаја, а ПТТ телекомуникације преузимају разне приватне и мешовите компаније. Код нас још увек до оваквих промена није дошло, а како сада ствари стоје тек се увелико прича о подели ПТТ на телекомуникације и пошту.

Слободни смо рећи да се у оквиру економске географије, тачније у оквиру посебне саобраћајне географије, стидљиво најављује или појављује и издваја тзв. ПТТ географија чији су циљеви и садржаји фондирани баш у наведеној специјализованој установи за школовање ПТТ занимања, али још увек са недовољно јасним предметом проучавања и без методолошких основа (предмет и методи проучавања, значај, везе са другим наукама и сл) (4).

Географски факултет са оба своја института и географски одсеци других факултета, затим Географски институт "Јован Цвијић", а потом и оне високошколске организације или научни институти које у својим програмима образовања или научних истраживања имају и неку од географских дисциплина, или бар додира са њима, су најпозванији да што пре предузму мере како би и ПТТ географија нашла одговарајуће место у систему географских наука.

Имајући у виду да се ПТТ систем састоји од две области (поштанска и телекомуникациона) и да предстоји њихово раздвајање у две привредне делатности, једну по свој прилици државну (пошта) и другу вероватно са мешовитом својином (телекомуникације), мислимо да је баш сада право време да се научно - истраживачким радом наведених институција обухвати и област ПТТ саобраћаја.

Покушаћемо да кроз два питања и одговоре на њих иницирамо идеју о географским истраживањима ПТТ система, ако се она буде и прихватила.

1) Да ли је географија уз остале науке позвана да проучава ПТТ саобраћај? Тврдимо да јесте. Географија је најшире гледано наука о компонентама животне средине људи тј. о ономе што се на одређеном геопростору дешава и непрекидно мења. ПТТ саобраћај је свакодневни пренос великих количина поштанских пошиљака и пружање грађанима разноврсних поштанских услуга, односно пренос огромног броја разних информација у телекомуникационом саобраћају. Све ово се дешава због потреба људи тј. у геопростору, па је по нашем мишљењу *географија*

и те како позвана да ове појаве са свог становишта, својим методама и научним приступима проучи, објасни и покуша да да одговоре на бројна питања. Од њих је једно основно - велики раскорак (несклад) између потражње и потреба људи за ПТТ услугама и неодговарајуће ПТТ мреже, која то не може да задовољи, па ПТТ саобраћај због тога остаје без прихода, а становништво без неких својих најнужнијих потреба.

2) Да ли у просторним и урбанистичким плановима појединих већих или мањих територијалних целина, у чијој изради и конципирању учествују и географи, треба да се детаљније него до сада обрађује сегмент ПТТ инфраструктуре, а не као до сада да се ово узгред, најчешће уз остали саобраћај, само помене? Сматрамо да то, не само да је потребно, него је и важније од неких других компонената датог простора. Примера ради навешћемо изречено на "ТЕЛФОРУ" (Телекомуникациони форум) одржаном у Београду почетком децембра 1995. да су телекомуникације данас најпрофитабилнија област улагања, али да су потребна огромна средства за њихов развој због изузетно скупе опреме. Међутим ако пођемо од предпоставке да је планско уређење животног простора у функцији побољшања стандарда људи, онда свакој држави, региону, округу, општини, граду, месној заједници и свим насељима, ова скупа опрема донеће током коришћења значајне приходе па и неопходна средства за друге намене.

У ПТТ саобраћају, посебно у телекомуникацијама, живи људски рад (који је по правилу увек најскупљи) замењује електронска и компјутерска опрема, па она током пружања услуга (нпр. телефонски разговор) доноси велике приходе и новац кога треба само да "покупимо". Нажалост то до сада нисмо умели да урадимо, као што раде развијенији од нас, било због круте државне регулативе и прописа који спутавају размах развоја ПТТ система, било због трошења прихода од телекомуникација на покривање огромних трошкова у области поштанског саобраћаја, који је за ПТТ организације нерентабилан.

Навешћемо неке интересантне податке: од око 1450 пошта (крајем 1995.) у Републици Србији само 200-250 су рентабилне и остварују веће приходе од трошкова; од укупних прихода ЈП ПТТ саобраћаја "Србија" поштанска делатност оствари једва десетак посто, а телекомуникације све остало, док у трошкови-ма поштанска делатност учествује чак са скоро 30% свих трош-

кова ПТТ система; у укупном обиму свих ПТТ услуга (према критеријима шта је услуга утврђеним у оквиру ПТТ система) у првих девет месеци 1995. г. поштанске услуге су учествовале са нешто више од 1%, док телекомуникационе са скоро 98%. Иако наведене бројке показују да је поштански саобраћај нерентабилан за ПТТ систем, поште и даље треба да раде и остану на простору насељених места, јер је то законска обавеза која произилази из чињенице да је ПТТ саобраћај јавна служба (6).

Потребно је дакле да се систематски, најпре макар само и статистичко - географски, истражи садашње стање мреже и капацитети ПТТ система, по општинама и окрузима и проучи тз. доступност ПТТ мреже на датој територији у односу на становништво, насеља и привреду, који су потенцијални потрошачи и клијентела ПТТ система (5). Кроз дипломске радове оба института Географског факултета, посебно Института за просторно планирање, у оквиру одговарајућих наставно-научних дисциплина економске или регионалне географије, могла би се проучити мрежа и капацитети ПТТ саобраћаја и узрочно - последичне везе између ПТТ мреже и њених корисника клијентела (становништва, насеља и привредни потенцијали). Кроз магистарске и докторске тезе ова проблематика сваког уређеног простора би могла да се више научно осветли и појасни и тако временом фундирају темељи ПТТ географије као гране саобраћајне, односно шире гледано економске географије.

У научним институцијама, било географским, било оним који се баве планирањем простора, требало би у студијама које претходе одговарајућим плановима, шире обухвати област ПТТ саобраћаја и то обе његове делатности и детаљно проучити садашње стање, критички анализирати не само капацитет и потребе за њима, већ и утицаје физичко - географских, а нарочито друштвено - географских елемената на лоцирање мреже ПТТ система, јер и од локације касније и те како зависи њено одржавање и коришћење. Из оваквих студија произаћиће по нашем мишљењу много биљни просторни и урбанистички планови по којима се уређује одређена територија. Уколико се ваљано планирају капацитети и развој ПТТ мреже, сигурно се неће као до сада дешавати бројни случајеви "колабирања" телефонских централа, "мртвих телефона" и узалудног окретања бројева на телефонским апаратима, односно раскорака између потреба нових насеља у великим градским центрима и могућности

ПТТ капацитетата. Навешћемо један карактеристичан пример из Београда: телефонска централа "Бежанија" у Блоку 45 изграђена пре петнаестак година пројектована је са капацитетом 20000 прикључака, а када је пуштена у рад у том делу Београда је било већ изграђено преко 20000 станова. Данас их је сигурно скоро двоструко више па каснија проширења уз неодговарајући преносну мрежу пројектовану такође за 20000 прикључака, само су погоршала стање квалитета основне телекомуникационе услуге - телефонски разговори између претплатника, што најбоље знају житељи Блока 45 и десетак околних насеља.

Оваквих примера има нажалост много више у нашем главном граду где би ПТТ мрежа и њени капацитети требало да буду знатно развијенији него у унутрашњости што није увек случај. Стиче се утисак да је и овај део инфраструктуре планиран и развијан у претходним периодима без адекватних претходних проучавања потреба простора и људи у њему. У овим проучавањима требало би и географија као мултидисциплинарна наука истражујући потребе и стање ПТТ мреже одређеног простора својим научним методама и принципима, да свој допринос бољем уређењу геопростора.

S u m m a r y

Postal and telecommunication traffic is a large and complex system operating on inhabited territories. The services provided by postal and telecommunication activity belong in the sphere of everyday human needs. Geographical research has not developed the study of this activity of vital social importance yet.

Geographical research of postal and telecommunication networks regarded as part of the state infrastructure is needed due to the fact that this activity has undergone an uneven development in our country. The development plans have not been founded on necessary elaborate analyses of the conditions, capacities and needs for suitable postal and telecommunication networks in particular regions. That is why there is a considerable discrepancy between the needs of citizens and business sector (i.e. of consumers), on the one hand, and the actual capacity of the postal and telecommunication system to satisfy them, on the other hand.

It is necessary to establish postal and telecommunication geography as a discipline within the scope of economic geography, more precisely within the scope of one of its branches - transportation and traffic geography. The subject of this new discipline would be postal and telecommunication traffic regarded as part of environment as well as a profitable economic activity.

кова ПТТ система; у укупном обиму свих ПТТ услуга (према критеријима шта је услуга утврђеним у оквиру ПТТ система) у првих девет месеци 1995. г. поштанске услуге су учествовале са нешто више од 1%, док телекомуникационе са скоро 98%. Иако наведене бројке показују да је поштански саобраћај нерентабилан за ПТТ систем, поште и даље треба да раде и остану на простору насељених места, јер је то законска обавеза која произилази из чињенице да је ПТТ саобраћај јавна служба (6).

Потребно је дакле да се систематски, најпре макар само и статистичко - географски, истражи садашње стање мреже и капацитети ПТТ система, по општинама и окрузима и проучи тз. доступност ПТТ мреже на датој територији у односу на становништво, насеља и привреду, који су потенцијални потрошачи и клијентела ПТТ система (5). Кроз дипломске радове оба института Географског факултета, посебно Института за просторно планирање, у оквиру одговарајућих наставно-научних дисциплина економске или регионалне географије, могла би се проучити мрежа и капацитети ПТТ саобраћаја и узрочно - последичне везе између ПТТ мреже и њених корисника клијената (становништва, насеља и привредни потенцијали). Кроз магистарске и докторске тезе ова проблематика сваког уређеног простора би могла да се више научно осветли и појасни и тако временом фундирају темељи ПТТ географије као гране саобраћајне, односно шире гледано економске географије.

У научним институцијама, било географским, било оним који се баве планирањем простора, требало би у студијама које претходе одговарајућим плановима, шире обухвати област ПТТ саобраћаја и то обе његове делатности и детаљно проучити садашње стање, критички анализирати не само капацитет и потребе за њима, већ и утицаје физичко - географских, а нарочито друштвено - географских елемената на лоцирање мреже ПТТ система, јер и од локације касније и те како зависи њено одржавање и коришћење. Из оваквих студија произаћиће по нашем мишљењу много биљни просторни и урбанистички планови по којима се уређује одређена територија. Уколико се ваљано планирају капацитети и развој ПТТ мреже, сигурно се неће као до сада дешавати бројни случајеви "колабирања" телефонских централа, "мртвих телефона" и узалудног окретања бројева на телефонским апаратима, односно раскорака између потреба нових насеља у великим градским центрима и могућности

ПТТ капацитетата. Навешћемо један карактеристичан пример из Београда: телефонска централа "Бежанија" у Блоку 45 изграђена пре петнаестак година пројектована је са капацитетом 20000 прикључака, а када је пуштена у рад у том делу Београда је било већ изграђено преко 20000 станова. Данас их је сигурно скоро двоструко више па каснија проширења уз неодговарајући преносну мрежу пројектовану такође за 20000 прикључака, само су погоршала стање квалитета основне телекомуникационе услуге - телефонски разговори између претплатника, што најбоље знају житељи Блока 45 и десетак околних насеља.

Оваквих примера има нажалост много више у нашем главном граду где би ПТТ мрежа и њени капацитети требало да буду знатно развијенији него у унутрашњости што није увек случај. Стиче се утисак да је и овај део инфраструктуре планиран и развијан у претходним периодима без адекватних претходних проучавања потреба простора и људи у њему. У овим проучавањима требало би и географија као мултидисциплинарна наука истражујући потребе и стање ПТТ мреже одређеног простора својим научним методама и принципима, да свој допринос бољем уређењу геопростора.

S u m m a r y

Postal and telecommunication traffic is a large and complex system operating on inhabited territories. The services provided by postal and telecommunication activity belong in the sphere of everyday human needs. Geographical research has not developed the study of this activity of vital social importance yet.

Geographical research of postal and telecommunication networks regarded as part of the state infrastructure is needed due to the fact that this activity has undergone an uneven development in our country. The development plans have not been founded on necessary elaborate analyses of the conditions, capacities and needs for suitable postal and telecommunication networks in particular regions. That is why there is a considerable discrepancy between the needs of citizens and business sector (i.e. of consumers), on the one hand, and the actual capacity of the postal and telecommunication system to satisfy them, on the other hand.

It is necessary to establish postal and telecommunication geography as a discipline within the scope of economic geography, more precisely within the scope of one of its branches - transportation and traffic geography. The subject of this new discipline would be postal and telecommunication traffic regarded as part of environment as well as a profitable economic activity.

Л и т е р а т у р а

1. Гулан Н.: *Поштанска географија* - Београд: Министарство пошта, 1948.
2. Vakise H.: *Geographie de Telecommunicatione.* - Paris: "Ques s'ais-je", 1984.
3. Гилъ Г. К., Горохова В. В., Манцев В. Н. и др.: *Почтоваз свзъзъ.* - Москва, 1978.
4. Ђорђевић Н.: *Саобраћајни систем и ПТТ географија* - Београд: Завод за уџбенике и наставна средства, 1988; *Исти: ПТТ географија и транспорт* - предавање на смеру ПТТ саобраћаја Више техничке ПТТ школе, Београд 1995/1996.
5. Ђорђевић Н.: *Студија ПТТ саобраћаја - Просторни план општине и ГУП Колашин*, Београд: ИАУС, 1985.
6. *Извештај о пословним резултатима у 1995. години.* - Београд: Јавно предузеће ПТТ саобраћаја "Србија", 1996.