

Ю • И • КОЛДОМАСОВ

ЭКОНОМИ-
ЧЕСКИЕ
СВЯЗИ

В НАРОДНОМ
ХОЗЯЙСТВЕ

СССР

ЭКОНОМИЧЕСКИЕ СВЯЗИ
В НАРОДНОМ ХОЗЯЙСТВЕ
СССР

*ИЗДАТЕЛЬСТВО
ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ЛИТЕРАТУРЫ
Москва — 1963*

В книге на основе анализа территориального размещения производства освещаются вопросы улучшения транспортно-экономических связей в народном хозяйстве СССР и организации материально-технического снабжения по экономическим районам и предприятиям во взаимосвязи с совершенствованием районирования производства, сбыта и потребления продукции сырьевых отраслей народного хозяйства.

Большое место отведено вопросам рационализации перевозок грузов между экономическими районами и предприятиями в основных отраслях промышленности и в сельском хозяйстве, а также вопросам взаимосвязей транспорта и материально-технического снабжения, комплексного развития единой транспортной сети страны, рационального распределения грузопотоков между разными видами транспорта, размещению и эффективному использованию сети межотраслевых баз снабжения и сбыта.

Книга будет служить пособием для работников совнархозов, плановых органов республик, краев и областей, а также для практических работников различных отраслей хозяйства, занимающихся организацией материально-технического снабжения и планированием перевозок грузов. Она представляет интерес для экономистов различных видов транспорта, а также для студентов и преподавателей экономических вузов и факультетов.

Отзывы на книгу просьба направлять по адресу: Москва, Б-78, Дьяковский пер., 4, Экономиздат.

ПРЕДИСЛОВИЕ

После победы Великой Октябрьской социалистической революции, с установлением общественной собственности на орудия и средства производства и развитием нового общественного строя возникли многочисленные и сложные проблемы обеспечения планомерного, пропорционального развития социалистической экономики на основе познания и сознательного использования объективных законов экономического развития, свойственных социализму.

К числу актуальных проблем развития социалистической экономики, особенно в период развернутого строительства коммунизма, относятся:

во-первых, проблема последовательной рационализации внутрирайонных и межрайонных транспортно-экономических связей в народном хозяйстве на основе научно обоснованного экономического районирования страны, наиболее целесообразного размещения производительных сил, концентрации и комбинирования производства, специализации и кооперирования предприятий, общественного разделения труда между отраслями, экономическими районами внутри страны, между СССР и странами социалистического лагеря;

во-вторых, проблема рациональной организации процесса планомерного распределения и обращения средств производства в народном хозяйстве с наименьшими затратами живого и овеществленного труда;

в-третьих, проблема комплексного развития и рационального взаимодействия разных видов транспорта в экономических районах, союзных республиках, в стране в целом и, наконец, на огромной территории всего социалистического лагеря с учетом новой географии развивающихся международных экономических связей.

Между этими важными проблемами социалистической экономики существует органическое единство и непосредственная взаимообусловленность, так как решаются они в конечном счете на основе рационального размещения производительных сил, что является существенным фактором повышения производительности общественного труда — этого решающего условия окончательной победы нового общественного строя.

На этапе создания материально-технической базы коммунизма при высоких темпах расширенного социалистического воспроизводства, освоения новых районов, развития промышленности и сельского хозяйства и углубления процесса общественного разделения труда в колоссальных масштабах возрастает обмен средствами и предметами труда внутри отраслей и районов страны, между отраслями народного хозяйства и экономическими районами, а также между странами социалистического лагеря. Все это вызывает огромное увеличение объема транспортной работы.

Суммарный грузооборот всех видов транспорта СССР в 1962 г. превысил 2 триллиона *ткм* и по сравнению с довоенным 1940 г. увеличился более чем в 4,3 раза при увеличении валовой продукции промышленности за этот период в 6,3 и сельского хозяйства — в 1,7 раза. Грузооборот одного лишь железнодорожного транспорта достиг 1645 млрд. *ткм*, вдвое превысив грузооборот железных дорог США и составив 40 % грузооборота железных дорог всего мира.

В генеральной перспективе при увеличении валовой продукции промышленности за двадцатилетие (1961—1980 гг.) в 6,2—6,4 раза и валовой продукции сельского хозяйства — в 3,5 раза грузооборот всех видов транспорта возрастет в 3,5—4 раза.

Для перемещения непрерывно возрастающей массы продукции промышленности и сельского хозяйства из районов ее производства к местам потребления в нашей стране расходуется огромное количество живого и овеществленного труда.

Транспорт завершает процесс материального производства и выступает в качестве важнейшей составной и неотъемлемой части производительных сил грядущего коммунистического общества, цементирующей все отрасли народного хозяйства и многочисленные районы

страны в одно единое и неразрывное хозяйственное целое.

Государство ежегодно направляет весьма значительные материальные ресурсы и капитальные вложения для обеспечения бесперебойной работы всех видов транспорта, на восстановление быстро изнашиваемых основных фондов транспорта и на их дальнейшее развитие в качестве важной составной части материально-технической базы коммунизма.

В стране работают десятки доменных и мартеновских печей, прокатных станов и рудников, нефтепромыслов и нефтеперерабатывающих заводов, угольных шахт и электростанций, большое число предприятий по производству современных локомотивов, вагонов, речных и морских судов, автомобилей и самолетов, продукция которых направляется для обеспечения нормального функционирования и дальнейшего широкого развития транспортной сети Советского Союза.

Суммарные транспортные расходы в народном хозяйстве, включая расходы на погрузочно-разгрузочные работы, составляют примерно 20 млрд. руб. в год.

Капитальные вложения во все виды транспорта за семилетие (1951—1958 гг.) по объектам производственного назначения составили около 14% от суммарных капитальных вложений в народное хозяйство, а в течение 1959—1965 гг. составят примерно 10%.

Стоимость основных фондов транспорта к началу 1960 г. достигла почти 25% по отношению к производственным основным фондам и примерно 44% — по отношению к стоимости основных фондов промышленности.

Численность рабочих и служащих на всех видах транспорта в 1960 г. превысила 6,3 млн. человек и составила 10,1% общей численности рабочих и служащих, занятых в народном хозяйстве, почти 28% численности промышленно-производственного персонала, занятого во всех отраслях промышленности, и превышает численность рабочих, занятых в черной металлургии, в 8,5 раза, занятых в угольной, нефтедобывающей и нефтеперерабатывающей промышленности — в 5 раз, на строительстве-монтажных работах во всех отраслях народного хозяйства (включая также и служащих) — на 22%.

Каждый десятый рабочий и служащий в народном хозяйстве занят на транспорте.

Более $\frac{1}{4}$ продукции грузового транспорта, по данным отчетного межотраслевого баланса, разработанного ЦСУ СССР за 1959 г., расходовалось на производство продукции топливных отраслей промышленности (в том числе на уголь примерно 14% и производство продуктов нефтедобычи и нефтепереработки — 10,8%), около 16% — на производство строительных материалов, более 15% — на продукцию лесопильной, деревообрабатывающей и бумажной промышленности, свыше 5% — на черные металлы, производство руд черных металлов и обогащение их, нерудное сырье для черной металлургии, продукты коксохимии, огнеупоры и метизы промышленного назначения, более 7% — на производство продукции машиностроения, примерно 5,5% — на производство продукции химической промышленности, около 7% — на продукцию сельского хозяйства, 2,5% — на текстильные изделия, примерно 2% — на производство сахара и т. д.

В суммарных материальных затратах на производство многих видов продукции, особенно массовой, затраты на грузовой транспорт занимают весьма значительное место. Так, в суммарных материальных затратах (включая затраты на амортизацию и недоамортизированную стоимость, входящую в стоимость продукции) доля затрат на грузовой транспорт в 1959 г. составляла на уголь около 40%, на нефть — 45, на нефтепродукты — свыше 28, на строительные материалы — свыше 32, на продукцию химической промышленности — 11,5, на продукцию лесопильной, деревообрабатывающей и бумажной промышленности и лесозаготовки — свыше 22, на черные металлы, трубы черных металлов, нерудное сырье, огнеупоры, продукты коксохимии и метизы — около 8%.

В свою очередь в общей стоимости продукции самого грузового транспорта в 1959 г. материальные затраты составляли примерно 43% и трудовые затраты — 57%. При этом в структуре материальных затрат транспорта, принимаемых за 100%, на долю угля приходилось примерно 24%, на долю продукции нефтепереработки — 28,6, электроэнергии — 4,3, а всех отраслей топливной промышленности — около 57%; доля транспортного машиностроения составляла 4,6%, автомобилей и запчастей к ним — 6,2, продукции резиноасбестовой про-

мышленности — 10,7, продукции лесозаготовки — 4,7%. Все это характеризует тесные взаимосвязи транспорта с отраслями народного хозяйства, особенно с отраслями топливной промышленности.

Создание материально-технической базы коммунизма требует обеспечения объективно необходимой и экономически наиболее целесообразной пропорциональности в развитии отраслей народного хозяйства и экономических районов страны в качестве условия дальнейшего совершенствования сложившихся межотраслевых и межрайонных экономических связей.

«Рост народного хозяйства, — как указывается в Программе КПСС, принятой XXII съездом партии, — требует ускоренного развития **всех видов транспорта**. Важнейшими задачами в области транспорта являются: расширение транспортно-дорожного строительства и полное удовлетворение потребностей народного хозяйства и населения во всех видах перевозок; дальнейшее техническое перевооружение железнодорожного и других видов транспорта; значительное повышение скоростей на железных дорогах, морских и речных путях; согласованное развитие всех видов транспорта как составных частей единой транспортной сети»¹.

Рационализация экономических связей позволяет с *меньшими* затратами материальных, трудовых и финансовых ресурсов осуществлять необходимые народному хозяйству перемещения продукции из пунктов производства в пункты ее потребления; она приводит к относительному *сокращению общего объема работы транспорта (ткм)* и служит важным источником *экономии времени, живого и овеществленного труда* не только в сфере обращения, но и в сфере производства. Вот почему систематическое улучшение экономических связей в народном хозяйстве на всех этапах социалистического строительства привлекает пристальное внимание партии и государства, их органов в центре и на местах.

Систематическое изучение, контроль и совершенствование транспортных связей внутри экономических районов является важной задачей предприятий и совнархозов, внутри союзных республик — задачей госпланов союзных республик и республиканских совнархозов и

¹ Материалы XXII съезда КПСС, Госполитиздат, 1962, стр. 373.

ных видов транспорта с минимальными издержками на производство и доставку продукции из районов ее производства в районы потребления.

Это одно из многочисленных проявлений огромных преимуществ плановой социалистической системы хозяйства перед анархической капиталистической системой, раздираемой антагонистическими внутренними противоречиями.

При капитализме между производителями и потребителями имеется много излишних посредников, спекулянтов, агентов, экспортеров, оптовых и розничных торговцев. Продвижение товаров от производителей к потребителям сопровождается перепродажей их с многократной погрузкой и выгрузкой. Путь товаров от производства к потребителю искусственно усложняется, удлиняется и удорожается. На транспорте царит хаос в грузопотоках (встречные и излишне дальние перевозки), отражающий анархичность капиталистической системы хозяйства.

«Подумайте, — писал Энгельс, — через сколько рук должен пройти каждый продукт, прежде чем он попадет в руки действительного потребителя, — подумайте ... сколько спекулирующих и излишних посредников вторгаются в настоящее время между производителем и потребителем!»¹.

Яркую картину хаоса в грузопотоках, отражающих анархичность всей капиталистической системы хозяйства, нарисовал буржуазный экономист Чэз Стюарт в своей книге «Трагедия расточительства». «...Вагоны с углем движутся в Чикаго и обратно из Чикаго и снова в Чикаго. Уголь Иллинойса, Пенсильвании и Индианы продается в 20 штатах, в которых тоже добывается уголь... Если кто-нибудь с самолета захотел бы изобразить путь, по которому проходит товар при существующих условиях от производителя А к потребителю Б, то ему очень скоро пришлось бы отказаться от этой задачи, если он не хочет, чтобы у него перекошились глаза и пострадала шея»².

В силу неумолимого действия экономических зако-

¹ К. Маркс и Ф. Энгельс, Соч., т. 2, стр. 536.

² Чэз Стюарт, Трагедия расточительства, Гостехиздат, 1926, стр. 118, 119.

нов капиталистического способа производства — закона производства прибавочной стоимости, закона неравномерного развития капитализма, конкуренции и анархии производства и других экономических связи в рамках всего капиталистического национального хозяйства приобрели чудовищно хаотические размеры и формы, вызывая колоссальное расточительство общественного труда.

Неравномерное размещение капиталистического производства достигло поистине своего апогея. Почти 90% промышленного производства всего капиталистического мира сосредоточено в США и Канаде (54%) и в странах Западной Европы (35%), имеющих 8% территории и 15% населения всего капиталистического мира, а около 85% населения остальных несоциалистических стран мира производят лишь около 10% промышленной продукции и вынуждены приобретать ее на условиях *неэквивалентного обмена*. На современном этапе существования мировой капиталистической системы в условиях ее общего кризиса империалистические державы прилагают все усилия к сохранению такого разделения труда и увековечиванию уродливых экономических связей в интересах капиталистических монополий.

В результате образования и развития мировой социалистической системы проблема установления рациональных экономических связей приобрела ныне *международное* значение. Эта проблема успешно решается на основе тесной координации планов развития народного хозяйства социалистических стран. Установление общественной собственности на средства производства и плановой системы создало объективные предпосылки для планомерного и наиболее эффективного разделения общественного труда между странами мирового социалистического лагеря и для установления наиболее рациональных экономических связей между ними.

Проблема всемерной рационализации транспортно-экономических связей в народном хозяйстве СССР является синтетической проблемой, связанной с решением большого комплекса крупных методических вопросов совершенствования народнохозяйственного планирования.

Основные задачи настоящей монографии состоят в том, чтобы:

во-первых, подвергнуть всестороннему анализу межреспубликанские, межрайонные и внутрирайонные потоки продукции промышленности и сельского хозяйства в динамике за относительно продолжительный период времени и их распределение между разными видами транспорта; вскрыть и систематизировать причины возникновения нерациональных транспортно-экономических связей в народном хозяйстве СССР; обосновать методику классификации транспортно-экономических связей для объективного отнесения их к категории рациональных или нерациональных связей в экономике страны; определить пути дальнейшей рационализации транспортно-экономических связей важнейших отраслей народного хозяйства;

во-вторых, установить взаимосвязь системы экономического районирования страны с формированием рациональных транспортно-экономических связей в народном хозяйстве, имея в виду, что экономическое районирование является основой для изучения перспективной потребности в разнообразных средствах производства и предметах потребления в территориальном разрезе и для научного планирования размещения производительных сил;

в-третьих, показать решающее значение для рационализации транспортно-экономических связей в народном хозяйстве наиболее целесообразного размещения производительных сил и установления оптимальных объемов производства промышленной и сельскохозяйственной продукции в отдельных пунктах или районах страны, а следовательно, и оптимальных мощностей вновь создаваемых и реконструируемых предприятий с расчетом обеспечения соответствующей продукцией экономически тяготеющих к ним зон потребления; в этой связи обосновать методику установления *оптимальных зон* распространения и потребления массовой промышленной и сельскохозяйственной продукции, производимой в различных районах страны, с учетом капитальных вложений и текущих издержек, связанных с производством и транспортом продукции до ее потребителей;

в-четвертых, на основе анализа теории и практики распределения грузопотоков между разными видами транспорта и их технико-экономических показателей, а также оценки роли каждого вида транспорта в обес-

печении межотраслевых, межрайонных и внутрирайонных связей раскрыть сущность *методики экономического обоснования* наиболее целесообразного распределения грузопотоков между разными видами транспорта и для формирования *единой транспортной сети* Советского Союза; наметить пути решения назревших вопросов совершенствования методики распределения грузопотоков между разными видами транспорта; *обобщить* организационно-технические мероприятия, обеспечивающие технологическое единство и рациональное взаимодействие разных видов транспорта при осуществлении грузовых перевозок; показать значение правильного географического начертания транспортной сети страны для установления более рациональных межрайонных экономических связей в народном хозяйстве;

в-пятых, *вскрыть резервы* и возможности дальнейшей рационализации транспортно-экономических связей в народном хозяйстве СССР на основе совершенствования системы планирования и организации материально-технического снабжения, правильного размещения сети межотраслевых баз снабжения и сбыта по районам страны, целесообразного применения различных форм поставки материальных ресурсов (транзитной или складской), принимая во внимание органическую взаимосвязь между нормированием производственных запасов в народном хозяйстве (текущих и сезонных), распределением грузопотоков между разными видами транспорта и установлением рациональных внутрирайонных и межрайонных транспортно-экономических связей.

Таким образом, перечисленные проблемы исследуются в предлагаемой монографии в аспекте обоснования наиболее экономичных транспортных связей в народном хозяйстве, рационального использования трудовых и материальных ресурсов, экономии времени, т. е. дальнейшего повышения производительности общественного труда в период создания материально-технической базы коммунизма.

Естественно, что ввиду значительной широты и комплексности поставленных вопросов автор ни в коей мере не претендует на их исчерпывающее освещение в настоящей монографии.

РАЗДЕЛ I

ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ РАЦИОНАЛИЗАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СВЯЗЕЙ В НАРОДНОМ ХОЗЯЙСТВЕ СССР

Глава I

ХАРАКТЕРИСТИКА ТРАНСПОРТНЫХ СВЯЗЕЙ В НАРОДНОМ ХОЗЯЙСТВЕ СССР

Вся сложная совокупность и многообразие производственных связей между отраслями народного хозяйства, районами страны и странами всего социалистического лагеря концентрируются в грузообороте транспорта, являющемся, по определению К. Маркса, «...продолжением процесса производства *в пределах* процесса обращения и *для* процесса обращения»¹.

Грузооборот транспорта выражает сумму многочисленных конкретных транспортно-экономических связей, складывающихся между разными районами и отраслями народного хозяйства, между предприятиями-поставщиками и предприятиями — потребителями промышленной и сельскохозяйственной продукции.

Решающим фактором, определяющим формирование грузовых потоков на всех видах транспорта, является разделение общественного труда между союзными республиками, крупными экономическими и административными районами страны и отраслями народного хозяйства, а также между странами социалистического лагеря, обусловленное природно-климатическими, экономико-географическими, национальными и социально-политическими факторами. История развития транспорта неразрывно связана с процессом углубления обществен-

¹ К. Маркс и Ф. Энгельс, Соч., т. 24, стр. 171.

ного разделения труда и развития производительных сил общества. Комплексное развитие хозяйства экономических районов в условиях территориальной системы управления промышленностью и строительством не означает создание замкнутого, изолированного хозяйства и ослабление межрайонных экономических связей. Наоборот, комплексное развитие хозяйства экономических районов страны позволяет полнее использовать природные ресурсы, способствует установлению более рациональных транспортных связей в народном хозяйстве. Это требует максимального приспособления транспортной сети страны к обеспечению развивающихся межрайонных и внутрирайонных экономических связей.

При высоких темпах расширенного социалистического воспроизводства экономические связи в народном хозяйстве, как показывает их анализ за длительный период, не остаются постоянными; они подвергаются не только значительным количественным изменениям во времени, но и по направлениям, отражая происходящие сдвиги в размещении производительных сил, углубление процесса общественного разделения труда, непрерывное увеличение количества выделившихся отраслей в народном хозяйстве, возрастание межотраслевых производственных связей, которые в свою очередь сопровождаются изменениями межрайонных экономических связей и находят свое выражение в грузопотоках транспорта.

Динамичность экономических связей в народном хозяйстве при высоких темпах расширенного социалистического воспроизводства предполагает настоятельную необходимость установления относительно устойчивых производственных связей между предприятиями страны, рассчитанных на возможно более длительный период и занимающих преобладающую долю в грузообороте всех видов транспорта.

Грузопотоки транспорта в динамике, характеризуя масштабы и темпы расширенного социалистического воспроизводства, вместе с этим отражают всю сложность и многообразие экономических связей между отраслями народного хозяйства, союзными республиками, экономическими районами страны и всеми странами социалистического лагеря, размещение производительных сил, уровень и характер комплексного развития экономических районов и их специализации. Анализ грузопотоков

транспорта дает возможность вскрыть недостатки в размещении производительных сил и возникающие в процессе экономического развития частичные диспропорции в развитии взаимосвязанных между собой отраслей народного хозяйства и экономических районов страны и наметить пути их ликвидации.

При возрастании валовой продукции промышленности в 1960 г. по сравнению с 1913 г. в 45 раз и валовой продукции сельского хозяйства — более чем в 2 раза грузооборот всех видов транспорта в СССР возрос в 15 раз, при этом львиная доля всего грузооборота — около 80%, а в предыдущие годы и более — приходилась на железнодорожный транспорт.

Сравнение темпов роста продукции промышленности и сельского хозяйства с темпами роста грузооборота и распределение его по видам транспорта за относительно длительный период — с 1913 по 1960 г. — приведено в табл. 1.

Т а б л и ц а

**Темпы роста промышленной и сельскохозяйственной продукции
и грузооборота транспорта**
(в %)

	1913 г.	1928 г.	1940 г.	1950 г.	1955 г.	1960 г.
Темпы роста валовой продукции промышленности	100	132	852	1476	2729	в 45 раз
Темпы роста валовой продукции сельского хозяйства	100	124	141	140	170	224
Темпы роста грузооборота всех видов транспорта .	100	95	387	567	925	1500

Суммарный объем грузовых перевозок, выполняемых всеми видами транспорта за последние два десятилетия, отражая неуклонное развитие социалистической экономики, увеличился в размерах, указанных в табл. 2.

При возрастании общего объема перевозок грузов всеми видами транспорта в тоннах в 1960 г. по сравнению с 1940 г. в 6,8 раза наиболее высокими темпами увеличивается объем передачи нефтегрузов трубопро-

Таблица 2

Суммарный объем грузовых перевозок на всех видах транспорта
за 1940—1960 гг.

	В млн. т			В %		
	1940 г.	1950 г.	1960 г.	1940 г.	1950 г.	1960 г.
Все виды транспорта	1563,4	2834,3	10579,9	100,0	100,0	100,0
в том числе:						
железнодорожный	592,6	834,3	1884,9	37,9	29,4	17,8
морской	31,2	33,7	75,9	2,0	1,1	0,7
речной	73,1	91,5	210,3	4,7	3,2	2,0
автомобильный ¹	858,2	1859,2	8492,7	54,9	65,6	78,2
трубопроводный	7,9	15,3	130,1	0,5	0,5	1,2
воздушный	—	—	0,7	—	—	—

¹ Включая автомобильный транспорт необщего пользования и колхозов.

водным транспортом, который возрос соответственно в 16,5 раза, и объем перевозки грузов автомобильным транспортом, который за этот период возрос в 9,7 раза, при увеличении объема перевозки грузов железнодорожным транспортом — в 3,2, речным транспортом — в 2,9 и морским транспортом — в 2,5 раза.

Для характеристики объема транспортной работы приведем данные об изменении средней дальности перевозок грузов на разных видах транспорта (табл. 3).

Быстрый рост экономики наиболее удаленных восточных районов, включая районы Средней Азии и Казахстана, и расширение экономических связей этих районов с районами Европейской части страны сопровождался увеличением средней дальности перевозок. Так, средняя дальность перевозок грузов по железным дорогам за последние 20 лет возросла с 700 км в 1940 г. до 798 км в 1960 г.

Расширение международных экономических связей Советского Союза со странами социалистического лаге-

**Динамика средней дальности перевозок грузов
на разных видах транспорта**

	Средняя дальность перевозок грузов, км		
	1940 г.	1950 г.	1960 г.
Все виды транспорта	312	251	178
в том числе:			
железнодорожный	700	722	798
морской	763	1178	1732
речной	494	502	474
автомобильный	10	10,8	11,9
трубопроводный	481	320	349

ря, а также со слаборазвитыми и многими капиталистическими странами привело к увеличению дальности перевозок грузов морским транспортом в 1960 г. по сравнению с 1940 г. почти в 2,3 раза.

При резком возрастании объема перевозок грузов автомобильным транспортом средняя дальность их перевозок за последние 20 лет увеличилась незначительно.

За два последние десятилетия произошло значительное перераспределение грузооборота (выраженного в тонна-километрах) между видами транспорта и заметное повышение значения автомобильного, морского и трубопроводного транспорта в суммарном грузообороте страны при сокращении доли железнодорожного транспорта, что характеризуется данными табл. 4.

Решающая роль железнодорожного транспорта в грузообороте страны дает возможность составить достаточно полное представление об объеме и характере межрайонных и внутрирайонных экономических связей на основе анализа грузопотоков железнодорожного транспорта, учитывая в необходимых случаях межрайонные экономические связи важнейших отраслей народного хозяйства, осуществляемые с помощью водного и трубопроводного транспорта.

К концу текущей семилетки на долю железнодорожного транспорта будет приходиться около 74% всего