

АКАДЕМИЯ НАУК СССР

ЗАРУБЕЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

ИЗДАТЕЛЬСТВО АКАДЕМИИ НАУК СССР

А К А Д Е М И Я Н А У К С С С Р
И Н С Т И Т У Т К О М П Л Е К С Н Ы Х Т Р А Н С П О Р Т Н Ы Х П Р О Б Л Е М

ЗАРУБЕЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

ИЗДАТЕЛЬСТВО АКАДЕМИИ НАУК СССР
Москва 1960

ОТВЕТСТВЕННЫЙ РЕДАКТОР
доктор географических наук И. И. БЕЛОУСОВ

ПРЕДИСЛОВИЕ

В настоящее время Советский Союз решает основную экономическую задачу — в кратчайший срок превзойти наиболее развитые капиталистические страны по производительности общественного труда и производству продукции на душу населения. «На этом этапе соревнования,— говорит Н. С. Хрущев,— Советский Союз намерен превзойти в экономическом отношении Соединенные Штаты Америки. Уровень производства в США — это тот потолок, до которого смогла подняться экономика капитализма».

Для решения этой задачи большое значение приобретает изучение экономики ведущих капиталистических стран и в первую очередь США.

Важное место в экономике каждой страны занимает транспорт, от работы которого во многом зависит развитие хозяйства страны в целом, развитие отдельных экономических районов и осуществление межрайонных экономических связей. Результаты исследований работы транспорта, проводимых Институтом комплексных транспортных проблем, освещаются в ряде сборников по зарубежному транспорту.

Настоящий сборник, как и вышедшие ранее, состоит из двух частей — текстовой и табличной. Основное место в нем отведено характеристике и анализу работы самой мощной и технически оснащенной транспортной системы капиталистического мира — транспорту США. На основе исследования динамики грузооборота и объема производства США за период с 1889 по 1958 г., а также на основе материалов по другим странам сделана попытка установить взаимосвязь между этими показателями и наметить закономерности, которым она подчиняется.

Значительное место в сборнике отведено железнодорожному транспорту, как основному виду транспорта. По всем капиталистическим странам мира приведены данные на 1958 г. о протяженности сети железных дорог и их подвижном составе. В сборник включены также две статьи, характеризующие современное состояние и работу железных дорог Великобритании.

Кроме того, в сборнике дается характеристика двух наиболее молодых и весьма перспективных видов транспорта — трубопроводного и воздушного, по развитию которых США далеко опередили другие капиталистические страны.

Специальная статья характеризует развитие автомобильного транспорта в капиталистических странах, изучение опыта которых может оказаться полезным при разработке перспектив развития технических средств этого вида транспорта в СССР.

Настоящий сборник составлен и подготовлен к изданию коллективом научных работников Института комплексных транспортных проблем при Государственном научно-экономическом совете Совета Министров СССР.

Цифровой табличный материал сборника подготовили Василевский Л. И. (руководитель), Васильева Л. В., Мухина Л. В., Мызникова Г. П., Окунь Э. С., Поздняк И. П., Рачинская Ч. С., Рождественская Д. С., Хватов С. И. и Шлихтер С. Б.

**СТАТЬИ И ОБЗОРЫ ПО ТРАНСПОРТУ
КАПИТАЛИСТИЧЕСКИХ СТРАН**

Л. И. Василевский

**СООТНОШЕНИЕ МЕЖДУ ГРУЗООБОРОТОМ
И ОБЪЕМОМ ПРОИЗВОДСТВА В КАПИТАЛИСТИЧЕСКИХ
СТРАНАХ**

I. ЗАДАЧИ ИССЛЕДОВАНИЯ

Вопрос о соотношении между ростом продукции производства и объемом перевозок или, шире, о пропорциях в развитии транспорта и всей экономики — проблема первостепенной важности. Он имеет не только большой теоретический интерес, но и громадное практическое значение для перспективного планирования социалистической экономики в СССР и странах народной демократии.

Для решения этой проблемы важно, в частности, исследовать соотношения между грузооборотом и объемом производства, складывавшиеся в наиболее развитых капиталистических странах на разных исторических этапах их экономического развития. Необходимо также выяснить, как влияли на соотношение между транспортом и производством общественно-экономические условия развития страны в целом и отдельные технико-экономические и территориальные условия развития ее хозяйства. К числу этих условий относятся прежде всего уровень индустриального развития, отраслевая структура производства, размеры хозяйственной территории и характер размещения на ней производства и потребления.

Значение отдельных отраслей производства в экономике и вся отраслевая структура производства страны или района характеризуются многими показателями. Важнейшие из них — удельный вес отраслей (в том числе и транспорта, представляющего собой большую отрасль материального производства)

в основных фондах производства, в численности рабочей силы и в продукции производства. Эти показатели удельного веса отрасли (в данном случае — транспорта) в экономике дополняются другими — теоретически менее строгими сведениями, но статистически определяемыми легче и точнее по значительно большему числу стран. Это доля транспорта в общем национальном богатстве (а не только в основных производственных фондах); в общем и самостоятельном населении (а не только в рабочей силе, занятой производительным трудом), в национальном доходе.

Наконец, удельный вес транспорта в экономике страны характеризуют и некоторые дополнительные показатели, например относящиеся к энергетике (доля транспорта в установленной мощности двигателей и в потреблении топлива и энергии), или показатели, характеризующие роль транспорта как потребителя металла и других важнейших материалов.

Доля транспорта (включая транспортные средства нетранспортных предприятий и легковые автомобили личного пользования) в национальном богатстве стран капиталистического мира в целом составляет около 20%. В США этот процент несколько выше, он в 1950 г. составлял 27,3%; в капиталистических странах Европы — 14%. Доля транспорта, не считая легковых автомобилей, составляет соответственно: в капиталистических странах мира в целом 16%, в США — 21%, в капиталистических странах Европы — 12%.

Необходимо оговорить, что данные буржуазной статистики о национальном богатстве включают не только производственные фонды и потребительские ценности, но и фиктивный капитал, прежде всего землю. Однако, поскольку это относится как к транспорту (стоимость земли в полосе отчуждения железных дорог, под автодорожной сетью и т. д.), так и к национальному богатству в целом, искажения процентной доли транспорта в национальном богатстве не столь велики, как искажения в абсолютных цифрах.

Значительно труднее определить удельный вес транспорта в основных производственных фондах. Для этого из национального богатства нужно исключить не только фиктивный капитал, но и оборотные средства производственных предприятий (запасы товаров, сырья и т. д.) и всякого рода потребительские ценности, включая жилища и другие непроизводственные здания, сооружения и движимое имущество. Доля основных фондов транспорта в общей стоимости основных фондов производства по имеющимся подсчетам в настоящее время составляет в США — около 11,3%, в Великобритании — около 16%.

Доля численности работников транспорта в общей численности самостоятельного населения в большинстве капиталисти-

ческих стран составляет только 5—8%, а в США — 4,3% (4,1% всего работоспособного населения, включая безработных). Этот процент может показаться неожиданно низким, особенно по сравнению с высоким удельным весом средств транспорта в основных производственных фондах. Однако нужно учесть, что статистические данные (данные переписей и текущей статистики) о составе самостоятельного населения и количестве занятых в отдельных отраслях хозяйства относят к работникам транспорта только рабочих и служащих коммерческого транспорта (т. е. транспортных предприятий общего пользования и так называемых «контрактных» предприятий, также выполняющих перевозки за плату). Они не включают значительное число работников, также выполняющих грузовые перевозки или обслуживающих транспорт, но не на транспортных предприятиях. Это водители грузовиков, принадлежащих промышленным, торговым и сельскохозяйственным предприятиям; рабочие и служащие, занятые в строительстве и эксплуатации дорожной сети, каналов, речных и морских портов, аэропортов и т. д. Даже содержание и ремонт дорог общего пользования, так же как каналов и портов общего пользования, формально не относят к транспорту.

Если отнести к рабочей силе, занятой на транспорте, всех рабочих и служащих некоммерческого грузового автотранспорта (т. е. автотранспорта нетранспортных предприятий), береговой персонал речного и морского транспорта, весь наземный персонал воздушного транспорта, а также часть рабочих, используемых на содержании и ремонте дорожной сети, соответствующую доле грузовых автомобилей и автобусов (с учетом их веса) в общем пробеге по дорогам, то доля работников производительного транспорта в самостоятельном населении будет значительно больше. В развитых капиталистических странах она составит 12—15%, в США, в частности 12,9%, или 11,9% всего работоспособного населения, включая безработных.

Удельный вес работников производительного транспорта в общем числе рабочих всех отраслей производства, вместе взятых, составит 19—20%. При этом на один только грузовой транспорт (включая работников некоммерческого грузового транспорта, береговой состав водного транспорта и соответствующую часть дорожных рабочих) приходится 11—13% самостоятельного населения, или 17—18% рабочей силы, занятой во всех отраслях производства развитых капиталистических стран (в США соответственно 12,3 и 18%).

Доля транспорта общего пользования в национальном доходе США, Великобритании и других развитых капиталистических стран невелика — 4—6% его общей суммы, или примерно

8—10% суммарной доли всех отраслей материального производства: промышленности, сельского хозяйства, транспорта, связи. При этом на протяжении последних 40—50 лет доля транспорта в национальном доходе развитых капиталистических стран непрерывно падает, что связано с ростом автомобильных перевозок, выполняемых грузовыми и легковыми автомобилями нетранспортных предприятий и частных лиц.

Если же при исчислении доли транспорта в национальном доходе учитывать не только перевозки транспортом общего пользования (и контрактным), но и все другие перевозки производственного характера, т. е. перевозки, выполняемые грузовыми автомобилями промышленных и торговых фирм, фермеров и т. п., а также работы по содержанию и ремонту дорог (в доле, соответствующей пробегам грузового автотранспорта), портовых устройств и т. п., то удельный вес транспорта окажется значительно более высоким. Он составит 7—9% национального дохода и 14—17% суммарной доли всех отраслей производства в национальном доходе развитых капиталистических стран (в США соответственно 9,5 и 18,5%). Доля одного грузового транспорта несколько меньше — 12—15% (в США около 17%) суммарной доли всех отраслей производства в национальном доходе.

Удельный вес транспорта в установленной мощности первичных двигателей (первичных силовых установок) очень велик. Во всех капиталистических странах он составляет (правда, включая двигатели легковых автомобилей) значительно больше половины установленной мощности всех первичных двигателей, а в США — 93—94%.

Если исключить легковые автомобили (большая часть которых — находящаяся в личном пользовании — не относится к транспорту, как отрасли производства), окажется, что мощность первичных двигателей производительного транспорта составляет лишь около 40% общей мощности всех первичных двигателей, но образует большую часть — 88% — мощности первичных силовых установок всех отраслей производства (промышленности, сельского хозяйства, транспорта и связи), вместе взятых¹.

На один только грузовой транспорт (за вычетом пассажирского железнодорожного, автобусного транспорта, большей части городского и почти всего воздушного транспорта) приходится около трети установленной мощности всех первичных двигателей страны и треть мощности силовых установок всех отраслей производства.

¹ Мощность силовых установок электростанций общего пользования разделена в этом исчислении между отраслями производства, использующими их энергию, и прочими потребителями энергии пропорционально среднему количеству потребляемой энергии.

Транспорт занимает второе место после промышленности по потреблению топлива и энергии. Доля транспорта в общем потреблении топлива (непосредственно и в форме энергии, полученной от тепловых электростанций), выраженном в единицах условного топлива (с добавлением электроэнергии, полученной от гидростанций), составляет в США около 22 %. В том числе транспорт потребляет почти половину (48,6%) всего жидкого топлива и около 4% угля.

Немногом более половины всего топлива, потребляемого транспортом (около 12% общего потребления топлива в стране), приходится на легковые автомобили. Таким образом, потребление топлива производительным транспортом составляет около 10% общего потребления страны. При этом в США только на грузовой транспорт приходится около 8% общего потребления топлива.

Потребление топлива транспортом по отношению к общему потреблению в производстве для производительного транспорта в целом (т. е. всего грузового транспорта и пассажирского транспорта общего пользования) составляет около 15%; только на грузовой транспорт приходится несколько больше 14% производственного потребления топлива в США².

Транспорт вместе с транспортным машиностроением (включая судостроение, автомобилестроение, авиастроение и железнодорожное машиностроение) является крупным потребителем металла. На эти отрасли в США приходится около 24% общего потребления стали в стране, в том числе почти половина — на легковые автомобили.

Рассмотрение удельного веса транспорта в экономике страны (его доли в национальном доходе всех отраслей материального производства, вместе взятых) вплотную подводит нас к основной задаче исследования — анализу соотношения (в натуральном и денежном выражении) между продукцией грузового транспорта и общей продукцией всего общественного производства. Иначе говоря, задача сводится к исследованию удельных затрат перевозочной работы на единицу продукции и транспортной составляющей в стоимости продукции производства в их исторической динамике и в их зависимости от уровня развития и особенностей пространственно-экономической структуры различных стран.

Необходимо выяснить, с одной стороны, как влияют на динамику этих показателей особенности капиталистической экономики с присущими ей антагонистическими противоречиями,

² Потребление топлива тепловыми электростанциями общего пользования здесь разделено между производственными отраслями и прочими потребителями пропорционально среднему количеству потребляемой энергии.

стихийностью развития и т. д. С другой стороны, важно выявить роль изменений технико-экономического характера, происшедших за последние две трети столетия, т. е. на протяжении эпохи империализма, в соотношении между транспортом и производством. Очень важно исследовать различия между странами в соотношении продукции транспорта и общей продукции всего общественного производства и установить, как зависит этот показатель от размеров территории грузообмена и размещения на ней производства и потребления.

В буржуазной экономической литературе существуют две основные точки зрения на место и роль транспорта в общей системе производства, а тем самым и на соотношение между размерами и темпами роста продукции грузового транспорта и продукции всех отраслей производства.

Согласно наиболее распространенной точке зрения в процессе индустриального прогресса развитых капиталистических стран рост транспорта неизбежно опережает рост совокупности прочих отраслей производства, так же как отрасли, производящие средства производства, особенно металлургия, машиностроение и энергетика, опережают в своем развитии остальные отрасли. Таким образом, вслед за машиностроением и энергетикой транспорт ставят на одно из первых мест как ведущую отрасль производства.

Вторая, противоположная, точка зрения сводится к тому, что по мере повышения уровня промышленного развития рост продукции транспорта и грузооборота начинает отставать от роста продукции грузообразующих отраслей производства. В современных условиях именно этим вызвано снижение удельного веса транспорта в национальном доходе и всех относительных показателей (денежных и натуральных), характеризующих продукцию транспорта по сравнению с продукцией грузообразующих отраслей производства в наиболее развитых капиталистических странах. Соответственно должны были бы снижаться коэффициенты перевозимости и все показатели, характеризующие транспортную составляющую в стоимости продуктов производства.

Первая из охарактеризованных точек зрения была преобладающей (и до сих пор часто встречается) в трудах буржуазных экономистов. Но в последнее время (отчасти под влиянием критики со стороны советских экономистов) некоторые крупнейшие американские экономисты начали защищать вторую точку зрения. Среди них следует назвать Гарольда Барджера (автора известного труда о динамике продукции, занятости и производительности труда на транспорте США с 1889 г. [34]) и Холланда Хантера. Последний (в малоизвестной, изданной в 1960 г. на правах рукописи, работе) сравнивает развитие произ-

водства с развитием транспорта за период с 1929 по 1956 г. [42]. В качестве общего показателя динамики материального производства США он избрал так называемый «реальный материальный валовой национальный продукт» («*Real material gross national product*»), определенный путем вычитания стоимости «производства услуг» из общей суммы валового национального продукта. По существу это условно чистая продукция грузообразующих отраслей хозяйства, т. е. промышленности и сельского хозяйства, в отпускных ценах на месте производства. Данные об этом показателе взяты им из официального статистического издания [10]. В качестве показателя развития транспорта Хантер принял суммарный грузооборот всех видов междугородного транспорта по исчислениям Эрнеста Вильямса младшего [52].

Сопоставляя динамику этих двух показателей, Хантер отмечает, что за 28 лет, с 1929 по 1956 г., «реальный материальный валовой продукт» (в денежном выражении, но, очевидно, в неизменных ценах) вырос в 3,69 раза, а общий грузооборот междугородного транспорта — только в 3,12 раза. Отсюда автор делает вывод, что материальное производство США за последние три десятилетия в своем развитии опережало транспорт.

Однако этот вывод вызывает ряд возражений. Во-первых, проф. Хантер сопоставляет денежный показатель роста производства с натуральным показателем работы транспорта, между тем как следовало в первую очередь сравнивать натуральные показатели общего объема производства и натуральные показатели транспорта, а стоимостные показатели — со стоимостными; во-вторых, так называемый «реальный материальный валовой продукт» нельзя считать адекватным измерителем объема материального производства даже при рассмотрении лишь стоимостной стороны последнего. С одной стороны, в его состав входит, помимо вновь созданной стоимости ($m + v$), еще и перенесенная стоимость части основного капитала, соответствующая износу последнего в процессе производства (т. е. $c_{осн}$). С другой стороны, «реальный материальный валовой продукт», напротив, не включает в себя часть новой стоимости, созданную в сфере материального производства, но реализуемую вне ее, которая образует часть национального дохода, приписываемую американской статистикой «производству услуг», торговле и т. д.; в-третьих, исчисление динамики общего грузооборота междугородного транспорта США, произведенное Э. Вильямсом (младшим), — не безупречно. Разница в методике подсчетов Барджера (у которого Вильямс заимствовал данные за старые годы) и Комиссии междугосударственных сообщений (ICC), данные которой приняты им для периода после 1939 г., привела к заметному искажению динамики грузооборота (как это заметно по излому кривой грузооборота в приводимой Ханте-

ром диаграмме); в-четвертых, для обоснования наличия долговременной тенденции, действующей на протяжении трех десятилетий, недостаточно сравнивать данные за произвольно выбранные начальные и конечные годы.

В настоящем исследовании сравнивается динамика гораздо более широкого круга показателей за 70 лет как по узловым годам, так и по периодам (пятилетним или десятилетним). Это сравнение показывает, что развитие транспорта в США (если отвлечься от конъюнктурных колебаний) продолжает опережать развитие материального производства в целом, хотя темпы их развития, замедляясь, постепенно сближаются.

В советской литературе по вопросам экономики современно-го капитализма в принципе обычно придерживаются второй из изложенных точек зрения, а фактические данные, противоречащие ей, объясняют исключительно нерациональными перепробами и всякого рода расточительством в области перевозок, бесспорно свойственными капитализму. При этом обычно не обращают достаточного внимания на резкие различия между капиталистическими странами в отношении удельных затрат перевозочной работы на единицу продукции, которые нельзя объяснить одной только разницей в степени расточительства и нерациональности транспортных связей.

Для решения этого вопроса обратимся к трудам основоположников марксизма, а затем в свете их высказываний рассмотрим новые фактические данные.

К. Маркс неоднократно отмечал³, что по сравнению с докапиталистическими способами производства капитализм в огромной степени увеличил ту часть общественного труда (живого и овеществленного), которая затрачивается на перевозки, во-первых, потому, что он превратил почти все продукты в товары, во-вторых, потому, что он заменяет (во все возрастающей мере) местные рынки все более отдаленными⁴.

Таким образом, при капитализме удельный вес транспорта в общей продукции всех отраслей производства резко повышался по следующим причинам. Во-первых, вследствие разложения натурального хозяйства и замены его товарным, а также все возрастающей товарности хозяйства, т. е. в результате того, что все большее количество продуктов начинает производиться на рынок, а не для потребления в собственном хозяйстве. В основном речь идет о крестьянских хозяйствах, унаследованных капитализмом от докапиталистических способов производства. В процессе развития капитализма крестьянские хозяйства заменялись капиталистическими хозяйствами фермерского или помещичье-юнкерского типа, в которых основная масса продук-

³ В частности в «Капитале», т. II, гл. VI и XIV.

⁴ К. Маркс и Ф. Энгельс. Сочинения, т. XVIII, стр. 155, 268 и др.

тов производится как товар для рынка, а большая часть изделий и продуктов, необходимых для производственных нужд этих хозяйств и для потребления людей, занятых в этих хозяйствах, приобретает на рынке.

Вторая причина относительного увеличения грузооборота при капитализме заключается в том, что в период капитализма ближние рынки заменяются все более отдаленными: местные — районными, районные — национальным рынком страны, и, наконец, с ростом международных экономических связей появляется мировой рынок, общий для всей системы капиталистического хозяйства.

Первая из этих причин имела существенное значение для роста грузооборота наиболее развитых капиталистических стран только на ранних стадиях развития капитализма. Трудно представить себе, чтобы на протяжении последней эпохи, эпохи империализма, грузооборот, например в Англии, мог существенно расти за счет ликвидации остатков натурального или полунатурального крестьянского хозяйства, так как эти остатки ничтожны. Точно так же и в США в XX в. такой процесс вряд ли мог привести к существенному увеличению грузооборота. Это не значит, что в таких странах, как Англия и США, вовсе нет остатков полунатурального крестьянского хозяйства. Однако удельный вес продукции хозяйств такого типа в общем сельскохозяйственном производстве развитых капиталистических стран незначителен.

Иначе обстоит дело в капиталистической системе в целом, включающей многие колониальные, полуколониальные и отсталые страны, бывшие колонии или полукolonии.

Для всей системы капиталистических и отсталых стран продолжающийся процесс разложения натурального хозяйства и замены его товарным является источником расширения грузооборота и повышения удельного веса транспорта в общей продукции всех отраслей производства.

Что касается второго фактора, отмеченного Марксом, то он, несомненно, продолжает действовать на протяжении всех стадий развития капитализма, в том числе и в эпоху империализма, включая период всеобщего кризиса капитализма. Процесс этот не только увеличивает отношение грузооборота к продукции других отраслей производства для всей капиталистической системы в целом, он продолжает повышать удельный вес транспорта в каждой отдельно взятой капиталистической стране, в том числе и в таких наиболее развитых капиталистических странах, как Англия, США и ФРГ.

Все усиливающееся и углубляющееся географическое разделение труда не следует отождествлять с расточительством в области перевозок, также бесспорно свойственным капитализму.

Фр. Энгельс, описывая в «Эльберфельдских речах», как много совершается в условиях капитализма ненужных, излишних перевозок, представляющих собой разновидность капиталистического расточительства, отметил, что планомерная организация перевозок в условиях социализма должна дать огромную экономию общественного труда, затрачиваемого на обращение товаров, в частности на транспортировку в сфере обращения.

В то же время Энгельс подчеркивал в «Анти-Дюринге», что огромные размеры перевозок сохранятся и в разумно планомерно-организованном социалистическом хозяйстве, ибо очень высокоразвитые производительные силы, высокая производительность труда, создаваемые новыми общественными отношениями, могут с избытком компенсировать затраты труда на отдаленные перевозки.

Таким образом, было бы ошибочно объяснять одними только перепробегам (и вообще только нерациональными перевозками) большую величину удельных затрат перевозочной работы в наиболее развитых капиталистических странах по сравнению с менее развитыми и относительный рост грузооборота в процессе индустриального развития.

Высокий уровень рассматриваемых показателей в различных странах и изменение этих показателей в ходе экономического развития объясняются не только нерациональными перевозками, но и различиями и сдвигами в территориальной структуре хозяйства: использование более отдаленных естественных ресурсов, заселение и хозяйственное развитие территорий, раньше слабо участвовавших в грузообмене, перераспределение производства и населения между районами в результате миграции промышленных предприятий из старых исторических районов и центров в новые (например, во время второй мировой войны — на Тихоокеанский Запад и на Юг в США) могут также приводить к увеличению относительных затрат на транспорт.

В отличие от планомерного и гармоничного размещения производства и населения при социализме все отмеченные процессы при капитализме носят стихийный и антагонистический характер, сопровождаются хищнической растратой средств и ресурсов, в том числе расточительством и в области транспортных затрат. Но трудно отрицать, что самые процессы расширения территории грузообмена и изменения взаимного размещения отраслей производства и естественных ресурсов могут приводить, независимо от капиталистического расточительства, к росту удельных затрат перевозочной работы.

Неотъемлемо присущее капитализму и резко усилившееся в его последней фазе расточительство в области перевозок, ра-

зумеется, заметно увеличивает объем перевозочной работы, выполняемой во всех капиталистических странах. Однако излишняя, экономически неэффективная перевозочная работа, вытекающая из этого расточительства, добавляется в каждой стране к специфическому для нее объему перевозочной работы, обусловленному величиной территории грузообмена и особенностями в размещении хозяйства на этой территории. Различия в величине этой основной части перевозочной работы чрезвычайно значительны; именно они, а не различия в степени расточительства, определяют громадную разницу в удельных затратах перевозочной работы на единицу продукции в таких типичных империалистических странах, как США, с одной стороны, и Великобритании, Франции и ФРГ, с другой⁵.

II. РАЗВИТИЕ ГРУЗОБОРОТА ВНУТРЕННЕГО ТРАНСПОРТА В США В ЭПОХУ ИМПЕРИАЛИЗМА.

Для исследования основной проблемы — соотношения между грузооборотом и объемом производства при капитализме — необходимо, во-первых, изучить историческую динамику показателей, характеризующих это соотношение, и выявить главные тенденции их развития; во-вторых, сопоставить величину таких показателей в разных капиталистических странах и исследовать ее зависимость от экономических и экономико-географических особенностей отдельных стран.

Начнем с изучения исторической динамики этих показателей в крупнейшей территориально и экономически сильнейшей капиталистической стране мира — США.

США являются наиболее подходящим объектом такого исследования еще и потому, что статистические и приводимые в монографических исследованиях цифровые данные об этой стране богаче, чем по другим капиталистическим странам, что позволяет установить интересующие нас показатели для более длительного периода и с большей степенью точности, чем это возможно в отношении капиталистических стран Европы.

Рассмотрим сперва динамику размеров общего грузооборота внутреннего транспорта США за достаточно длительный период. Затем перейдем к показателям объема продукции промышленности и сельского хозяйства (в весовых и денежных измерителях) и к показателям национального дохода, также характеризующего общий объем продукции всего хозяйства.

Сопоставление показателей грузооборота и общего объема продукции всего хозяйства позволит установить и исследовать наиболее важную для нас историческую динамику относительных показателей, характеризующих соотношение между

⁵ См. об этом подробнее в разделе V настоящей статьи.

развитием всего материального производства и ростом грузооборота.

Наиболее ранняя дата, для которой удалось с достаточной степенью приближения установить размеры грузооборота и продукции промышленности и сельского хозяйства, а также величину национального дохода,— это 1889 год⁶. Последний год, за который к моменту написания настоящей работы имеются достаточно полные статистические данные,— 1958.

Таким образом, хронологические рамки исследования охватывают 70-летний период, включающий эпоху империализма и непосредственно предшествующие ей годы.

Мы исследуем три разных показателя размеров грузооборота, в том числе два показателя натуральных, измеряемых тонна-километрами, и третий — объем грузовой перевозочной работы в денежном выражении в неизменных ценах и по неизменным доходным ставкам 1939 г. (табл. 1).

Показатели, характеризующие размер грузооборота в натуральном выражении, относятся к суммарному грузообороту всех видов внутреннего междугородного транспорта США; они не включают перевозок экспортных и импортных грузов за пределами страны, а также внутригородских перевозок в границах США.

Первый из этих показателей представляет собой арифметическую сумму перевозочной работы всех видов внутреннего транспорта, включая морской каботаж. Второй натуральный показатель также измеряет общий грузооборот тех же видов транспорта, но только в условных (более сопоставимых) тонна-километрах, соответствующих тонна-километрам железнодорожного транспорта.

Рассмотрим прежде всего динамику первого из названных натуральных показателей — суммарного грузооборота всех видов внутреннего транспорта США. В 1889 г. суммарный грузооборот всех видов внутреннего транспорта составлял всего 179 млрд. ткм. На протяжении последующей четверти века до первой мировой войны грузооборот возрастал очень быстро и к 1916 г., накануне вступления США в войну, достиг 820 млрд. ткм, т. е. вырос в 4,6 раза. К концу войны он увеличился еще на 11% и в 1920 г. составлял 908 млрд. ткм. Рост грузооборота продолжался в течение целого десятилетия после войны, хотя и менее быстрыми темпами. В 1929 г. общий грузооборот внутреннего транспорта США достиг рекордного размера — 1245 млрд. ткм, т. е. за десятилетие увеличился в 1,4 раза.

⁶ Для железнодорожного транспорта это будет не календарный 1889 г., а оперативный 1889/90 г. Но для нашего исследования динамики грузооборота и связанных с ним относительных показателей на протяжении 70-летнего периода сдвиг в датировке некоторых показателей на несколько месяцев не имеет существенного значения.