

Транспортная система мира. Под ред. С. С. Ушакова, Л. И. Василевского. Изд-во «Транспорт», 1971 г., стр. 1—216.

Книга содержит основные данные о развитии и современном состоянии мирового транспорта и отдельных его видов по общественным системам, крупным географическим регионам и важнейшим странам. В частности, рассматривается развитие сети путей сообщения и обслуженность ею основных групп стран, регионов и отдельных стран; развитие грузовых и пассажирских перевозок в сопоставлении с ростом населения и объемом производства, роль отдельных видов транспорта в выполнении грузовых и пассажирских перевозок, типы транспортных систем, тенденции развития транспорта и перевозок (в целом и по видам транспорта) в разных регионах и странах мира. Показаны преимущества социалистической системы в развитии транспорта СССР и других социалистических стран.

Книга рассчитана на экономистов и инженеров транспорта, научных работников и аспирантов, преподавателей и студентов вузов.

Табл. 136, библи. 232.

82666

БИБЛИОТЕКА
ИНСТИТУТА
ОБЩЕСТВЕННЫХ НАУК

80

ПРЕДИСЛОВИЕ

Выпуском настоящей монографии «Транспортная система мира» Институт комплексных транспортных проблем при Госплане СССР продолжает серию опубликованных ранее работ, посвященных вопросам современного состояния и развития транспорта за рубежом.

Наиболее значительными из этих работ были три сборника «Зарубежный транспорт» (1956, 1958 и 1960 гг.), в которых помещались статистические материалы и обзорные статьи по основным показателям развития сети путей сообщения, эксплуатации и работы транспорта зарубежных стран, статистический справочник «Зарубежный транспорт. Капиталистические и развивающиеся страны», изданный в 1966 г., и книга «Тенденции и перспективы развития транспорта и перевозок США» (1968 г.).

Настоящая работа состоит из текстовой части и статистического приложения. Текстовая часть представляет собой первое в советской и международной литературе монографическое исследование по транспорту мира. В нем освещается историческое развитие и современное состояние (по этапам с 1913 по 1967 г.) мирового транспорта по общественным системам, главным географическим регионам и важнейшим странам; рассматривается обеспеченность всего мира и отдельных его регионов и стран транспортной сетью, мощность этой сети; даются характеристики основных типов конфигурации транспортных сетей. Подробно освещается работа транспорта, динамика, размещение и состав грузовых и пассажирских перевозок; дается анализ важнейших факторов, влияющих на их рост. Характеризуется и исследуется соотношение между продукцией производства и грузооборотом в основных регионах мира и в важнейших странах, рассматривается транспортная подвижность населения.

Отдельная глава посвящена подвижному составу, основным фондам транспорта и капиталовложениям в транспорт, а также контингентам работников транспорта и производительности труда. Эти показатели приводятся в целом по миру с подразделением по общественным системам и видам транспорта.

Приводятся основные технико-экономические и эксплуатационные характеристики видов транспорта — железнодорожного, автомобильного, внутреннего водного, морского, трубопроводного и воздушного. Каждому из видов транспорта посвящена отдельная глава. Показатели даются по миру в целом, по общественным системам, регионам и наиболее типичным странам.

Основные показатели даны в динамике. Последняя глава посвящена транспортному машиностроению.

Статистическое приложение содержит общетранспортные данные по миру и отдельным его регионам за 1965 г. — базисный год восьмой пятилетки, позволяющие сравнивать главные показатели всех видов транспорта СССР с аналогичными показателями по группам стран. Далее в приложении помещены общетранспортные данные за 1967 г. по важнейшим странам, а также разнообразные сведения по каждому виду транспорта за ряд лет.

В шести разделах приложения по видам транспорта приводятся основные технико-экономические и эксплуатационные показатели по каждому виду транспорта с подразделением по регионам и важнейшим странам.

Разнообразие и пестрота материалов и коренные различия в системах статистического учета и классификации в разных странах вызывали большие трудности в обеспечении сопоставимости показателей. В некоторых случаях приходилось проводить технико-экономические расчеты для восполнения пробелов, препятствующих подведению сопоставимых итогов.

При подготовке монографии использовались обширные статистические данные и текстовые материалы иностранных справочников, ежегодников, бюллетеней и монографий, изданных международными организациями: отраслевыми и региональными комитетами и комиссиями ООН, железнодорожными союзами, навигационным конгрессом, организациями воздушного транспорта и др.

В зарубежных справочниках и статистических изданиях отсутствуют некоторые показатели, необходимые для характеристики отдельных видов транспорта и их доли в объеме перевозок. Эти показатели частично получены расчетным путем; при этом использовалась методика, применявшаяся в аналогичных расчетах международных организаций и исследованиях отдельных крупных специалистов транспорта.

Монография «Транспортная система мира» написана Л. И. Василевским. В подготовке статистического приложения участвовал коллектив Сектора экономики зарубежного транспорта Института комплексных транспортных проблем при Госплане СССР: по железнодорожному транспорту — Э. С. Окунь, по автомобильному — Ч. С. Рачинская и Л. В. Васильева, морскому — О. М. Колесников, внутреннему водному — Г. Е. Волкова, трубопроводному — В. О. Маслов, воздушному — Ю. С. Вишнев, общетранспортному — Л. И. Василевский. Рукопись подготовили к печати ст. лаборанты Л. К. Боровик и Н. Д. Обухова.

1. ТРАНСПОРТ КАК ОТРАСЛЬ ПРОИЗВОДСТВА В МИРОВОМ ХОЗЯЙСТВЕ

Особенности транспорта как отрасли производства

Транспорт — одна из основных отраслей материального производства. На транспорте, как в добывающей и обрабатывающей промышленности и в сельском хозяйстве, создается стоимость. Однако транспорт имеет ряд своеобразных черт. Его продукция — изменение местоположения, перемещение грузов и людей. Эта продукция создается и потребляется одновременно, в самом процессе работы транспорта.

С особым характером продукции связан и ряд других особенностей транспорта. Схема кругооборота капитала на транспорте отличается от кругооборота капитала в промышленности и сельском хозяйстве: в ней отсутствует звено — приращенный капитал в товарной форме, так как приращенный в результате производства капитал сразу выступает в денежной форме.

Сырьем транспорт в отличие от промышленности не использует, хотя и является крупнейшим потребителем топлива (около четверти всего добываемого топлива расходуется на силовые установки транспорта), электроэнергии, смазочных масел, металла (около трети мировой выплавки), каучука (70% всей его продукции) и других материалов.

Транспорт резко отличается от любой отрасли промышленности и сельского хозяйства универсальностью своих технологических связей с другими отраслями производства. Товар, созданный предприятиями промышленности или сельского хозяйства, только тогда готов к сбыту и к потреблению, когда он доставлен на рынок сбыта или к месту потребления. Поэтому транспортный процесс является обязательным продолжением любого производственного процесса промышленности и сельского хозяйства (в основном уже в сфере обращения).

Кроме того, транспорт является материальным выразителем общественного территориально-географического разделения труда, международного и внутреннего.

Продукция транспорта — грузооборот и пассажирооборот — образует материальную основу всей системы международных и внутренних (межрайонных и внутрирайонных) территориально-экономических связей, географических по своему характеру. Транспортная система любой страны (или района) тесно связана с территориальной структурой хозяйства.

Имеются особенности и в преобладающем типе размещения транспорта. Для промышленности характерным является дискретное, или точечное, размещение. В сельском хозяйстве типичен ареальный тип размещения, характеризующийся сплошным заполнением площади целых участков территории. На транспорте преобладает линейное размещение. Этому соответствуют и картографические методы изображения транспорта линиями и полосами движения.

Цена транспортной продукции принимает особую форму — тарифов и фрахтов. Ценообразование на транспорте, как и в других отраслях производства, происходит на основе закона стоимости, однако транспортные тарифы, как цена продукции транспорта, имеют существенные особенности. Главная из них заключается в том, что тарифы с самого начала развития капиталистического транспорта носили монопольный характер, тогда как монопольные цены на продукцию промышленности появились только в эпоху империализма.

Наиболее ярким примером монопольного характера цены транспортной продукции являются железнодорожные тарифы. Количество труда, затрачиваемого на перевозку, зависит главным образом от веса груза и расстояния (стоимость груза влияния не оказывает). Следовательно, тариф, построенный на основе стоимости транспортного процесса, не должен был бы зависеть от стоимости перевезенных грузов. Но фактически железнодорожные компании уже вскоре после постройки первых железных дорог начали устанавливать тарифы на ценные грузы значительно выше стоимости перевозки, а тарифы на перевозку малоценных грузов снижали почти до уровня дополнительных (зависящих от объема перевозок) затрат, т. е. ниже полной стоимости. Такое построение тарифов — по платежеспособности грузов — было выгодно железнодорожным компаниям, так как привлекало на железную дорогу большое количество дополнительных дешевых грузов.

Напротив, перевозимость и дальность перевозки дорогостоящих товаров мало лимитируется тарифами, потому что даже провозная плата по сильно завышенным тарифам составляет все же ничтожную долю их цены.

В то же время построение тарифов по принципу платежеспособности позволяло капиталистам промышленности создавать промышленные предприятия в пунктах, удаленных от ресурсов топлива и сырья, оплачивая в виде провозных плат только часть действительной полной стоимости перевозки нужных им массовых грузов. Тарифы, построенные по принципу платежеспособности, оказали,

таким образом, значительное влияние на процесс индустриализации и размещение промышленности. Они способствовали ускорению роста крупной капиталистической промышленности за счет разорения мелких производителей, усиления межрайонного разделения труда и специализации районов.

Виды транспорта и сообщений

Деление транспорта на виды коренным образом отличается от деления промышленности и сельского хозяйства на отрасли. Разные виды транспорта создают, вообще говоря, одну и ту же продукцию — производят перемещение грузов и пассажиров. Исходя из качественного различия продукции, можно было бы выделить только две отрасли транспортного производства — пассажирский и грузовой транспорт. Однако все виды транспорта (за исключением лишь трубопроводов) способны выполнять как грузовые, так и пассажирские перевозки. Более того, на железнодорожном, водном и воздушном транспорте большинство предприятий (дороги, пароходства, авиалинии) перевозят грузы и пассажиров и принадлежат, таким образом, сразу к обоим «отраслям» транспорта.

Виды транспорта отличаются друг от друга не качественными особенностями их продукции, родом используемого сырья или стадией производства (как отрасли промышленности), а использованием различных естественных или искусственных путей сообщения. Эти различия носят в значительной мере географический характер. Не случайно виды транспорта естественно группируются по геосферам (наземный, водный и воздушный).

Насчитывается шесть основных современных видов транспорта: железнодорожный, автодорожный (автомобильный), морской, внутренний водный (речной и озерный), воздушный и трубопроводный.

Иногда называют в качестве особых видов транспорта городской и промышленный, но это, собственно говоря, особые виды сообщений, обслуживаемые разными видами транспорта (внутригородские и внутризаводские соответственно).

Необходимо также отметить зарождающиеся новые виды транспорта и новые разновидности старых видов — водный и наземный транспорт на воздушной прослойке; подвесные монорельсовые и канатные дороги и, наконец, трубопроводы для сыпучих грузов и ленточные транспортеры; последние пока применяются почти исключительно для перевозок внутри предприятий (т. е. являются видами промышленного транспорта).

Особым видом транспорта (электронным) являются по существу и линии передачи электроэнергии.

Разные виды транспорта пользуются различными естественными или искусственно сооруженными путями сообщения. К последним относятся железные и автомобильные дороги, трубопроводы, мор-

ские и внутренние каналы, а также значительная часть улучшенных речных путей.

Наряду с делением транспорта на виды немалое значение имеет и подразделение транспортных предприятий и их работы (продукции транспорта) по характеру обслуживаемых связей, т. е. по видам сообщений.

Различают международные и внутригосударственные сообщения, делящиеся в свою очередь на межрайонные, внутрирайонные и местные, междугородные, пригородные и внутригородские сообщения.

Ни один вид транспорта не ограничивается обслуживанием исключительно международных или внутренних, междугородных, пригородных или внутригородских сообщений¹. Можно говорить лишь о преобладающем использовании того или другого вида транспорта для определенного вида сообщений. Морской (а в большинстве стран и воздушный) транспорт применяется шире всего для международных перевозок, но в значительной степени и для внутренних (междугородных) — в каботаже. Для всех других видов транспорта основными являются внутренние сообщения, при этом автотранспорт очень широко используется для внутригородских и пригородных перевозок.

Последовательность развития разных видов транспорта

К древнейшим видам транспорта относятся гужевой, вьючный и людской, а также немеханизированные формы водного — гребной и парусный. Только с развитием капитализма в XIX в. были построены железные дороги, а затем в эпоху империализма создан трубопроводный², автомобильный и воздушный транспорт. Наряду с возникновением железных дорог в XIX в. произошла техническая революция на водном транспорте — замена немеханизированного (главным образом парусного) судоходства механизированным — пароходством.

Еще в XVIII и начале XIX в. водный транспорт играл преобладающую роль не только в международных сообщениях, но и во внутренних перевозках ряда стран. В истории транспорта Англии, Франции, США и других стран это время часто называют «эпохой

каналов». С середины XIX в. начинает преобладать железнодорожный транспорт. Исключение составляют международные перевозки, где главенствующая роль поныне принадлежит морскому транспорту.

После первой мировой войны преобладающую роль железнодорожного транспорта начинают оспаривать новые виды транспорта — автомобильный, трубопроводный и воздушный. Наряду с этим в некоторых странах (например, в США, во Франции и др. возникла на новой технической базе речной транспорт; его роль после длительного упадка выросла, он снова стал опасным конкурентом железных дорог.

Экономическая структура и конкуренция видов транспорта в условиях капитализма

Понятие транспортной системы, объединяющей все виды транспорта и все звенья транспортного процесса (на пути от места производства к месту потребления), в применении к капиталистическим странам имеет иной смысл, чем в СССР и других социалистических странах. Транспортная система страны в условиях капитализма представляет собой стихийно развивающуюся совокупность капиталистических предприятий; основная цель их деятельности (независимо от того, государственные это или частные предприятия) — извлечение прибыли, а не удовлетворение нужд общества в перевозках; предприятия эти ведут между собой ожесточенную конкурентную борьбу, но в то же время взаимодействуют.

Почти для всех видов транспорта характерна сильная концентрация, преобладание крупных капиталистических предприятий монополистического типа, часто в форме государственных или полугосударственных «национальных» акционерных обществ. Железные дороги и авиалинии в странах Западной Европы, Японии и многих других сосредоточены полностью или частично в руках «национальных обществ» (по одному, реже — по два-три на каждый вид транспорта в стране). На морском и отчасти речном транспорте (как и трубопроводном) преобладают крупные частнокапиталистические предприятия. Уровень их концентрации можно показать на примере Англии. Более трети британского торгового флота принадлежит 12 пароходствам (всего их несколько сотен), в том числе одна шестая флота сосредоточена в руках трех крупнейших. В США железные дороги и авиалинии эксплуатируются частным капиталом. Всего насчитывается более 800 железнодорожных компаний, в том числе около 400 осуществляют перевозки на своих линиях; из них 103 компании I класса получают более 3 млн. долл. дохода каждая; 15 крупнейших из них сконцентрировали на своих линиях 60% всего грузооборота. В Канаде почти весь железнодорожный транспорт принадлежит двум компаниям,

¹ Не составляют в этом отношении исключения даже виды городского электрического транспорта: метрополитен и троллейбусные линии обслуживают, помимо внутригородских сообщений (основных для них), также и ближние пригородные. Трамваи в ряде густонаселенных стран (Бельгия, Япония и др.), кроме городских и пригородных перевозок, выполняют еще и междугородные. За последние десятилетия междугородные трамвайные линии (как и городские) все больше вытесняются автобусами и легковым автотранспортом.

² Трубопроводы для воды — акведуки — сооружались еще в глубокой древности.

из которых одна — государственная. На авиатранспорте США господствуют 4—5 гигантских компаний.

В отличие от других видов транспорта автотранспорт сильно распылен. Государственные автотранспортные компании существуют в немногих странах (Нидерланды, Великобритания). В последней, как и в других капиталистических странах, большая часть грузовых автоперевозок выполняется средними и мелкими частными предприятиями. Даже крупнейшие автомобильные компании США (грузовые и автобусные), осуществляющие междуштатные перевозки, по масштабам работы, капиталам и доходам далеко уступают железнодорожным и авиакомпаниям.

Успех разрозненных мелких и средних предприятий автотранспорта в конкурентной борьбе с железнодорожными монополиями кажется экономическим парадоксом. Однако автотранспортные предприятия систематически поддерживаются самыми мощными капиталистическими монополиями — гигантскими компаниями автостроения и нефтепромышленности, заинтересованными в увеличении роли автотранспорта для расширения сбыта своей продукции.

Переход от гегемонии железнодорожного транспорта к сложным многовидовым транспортным системам привел в условиях капитализма к обострению конкуренции между предприятиями разных видов транспорта. В связи с этим уже с 30-х годов XX в. начались поиски методов и организационных форм координации видов транспорта для смягчения конкуренции и ограничения ее рамками «добросовестных» средств борьбы. Фактически эта «координация» в основном сводится просто к попыткам защиты железных дорог от натиска новых видов транспорта, в интересах железнодорожных монополий, а также по военно-стратегическим соображениям, играющим большую роль в транспортной политике империалистических держав.

Но наряду с таким буржуазным пониманием задач работы координационных органов в практике деятельности крупных транспортных компаний возникают в ограниченных масштабах и различные формы согласованного взаимодействия видов транспорта. Крупные транспортные монополии старых видов транспорта (железнодорожного и морского) постепенно обрастают «дочерними» предприятиями других видов транспорта для усиления своих позиций в борьбе с конкурентами.

Например, крупные частные железнодорожные компании США, государственные или полугосударственные железнодорожные монополии Западной Европы и других капиталистических стран (Япония, ЮАР и т. д.) организуют подсобные предприятия автотранспорта (автохозяйства) или подчиняют себе, превращая фактически в свои филиалы, прежде независимые автотранспортные компании.

Подсобные автохозяйства железных дорог подвозят грузы и пассажиров к железнодорожным станциям и доставляют их от станций в пункты назначения, расположенные в стороне от железнодорож-

ных линий¹, а также осуществляют некоторые прямые автомобильные перевозки «от дверей до дверей» — там, где перевозка по железной дороге убыточна для железнодорожных компаний. Подобные автомобильные предприятия не только не конкурируют с железными дорогами, а, напротив, помогают им бороться с усиливающейся конкуренцией независимых предприятий автотранспорта².

Крупные морские пароходные компании (британские и др.) для доставки пассажиров организуют подсобные авиалинии, с помощью которых они пытаются бороться с конкуренцией больших международных авиакомпаний, вытесняющих их из трансъокеанских сообщений.

Экономическая структура транспорта и координация видов транспорта в социалистических странах

Экономическая структура транспорта в условиях социализма коренным образом отличается от капиталистической. При социализме все пути сообщения и все (или на первых порах почти все) технические средства транспорта становятся всенародной (государственной) собственностью и используются для удовлетворения общих нужд народного хозяйства и личных потребностей трудящихся.

Обобществление путей сообщения и технических средств транспорта (вместе с другими средствами производства) устраняет в корне антагонистические противоречия капиталистической системы хозяйства. Создаются основные социально-экономические предпосылки, принципиальная возможность для объединения всех видов транспорта и транспортных предприятий в одно целое — в единую транспортную сеть — для полной координации работы всех видов транспорта между собой и с другими отраслями народного хозяйства, для планомерного гармонического развития транспорта в общей системе социалистической экономики.

Однако формирование и развитие единой транспортной сети проходит ряд этапов и не лишено трудностей и противоречий.

Если обобществление путей сообщения и основных транспортных средств проводилось во всех странах, ставших на путь социалистического развития (в форме национализации) уже вскоре после победы нового общественного строя, то последующие стадии

¹ Такие (смешанные) железнодорожно-автомобильные грузовые перевозки выполняются в большинстве случаев без перегрузки — в контейнерах обычного типа, в съемных кузовах автоприцепов или (в США) в цельных полуприцепах автопоездов, которые для перевозки по железным дорогам устанавливаются на железнодорожные вагоны-платформы особой конструкции.

² Эти «независимые» от железнодорожных компаний предприятия автотранспорта в свою очередь часто находятся под финансовым контролем монополий других отраслей — банков, компаний по сбыту автомашин или автомобильного горючего и т. д.

развития единой транспортной сети осуществлялись постепенно в различных странах, в разные сроки, разными темпами и имели свои особенности.

Важно отметить, что наличие принципиальной основы для создания единой транспортной сети, обусловленной социально-экономическими предпосылками, еще не влечет за собой автоматически полной реализации всех возможностей и преимуществ единой транспортной сети, реального объединения всех транспортных предприятий и видов транспорта в единую гармонически развивающуюся и работающую как единое целое транспортную систему; для этого необходим еще и ряд технологических и технико-экономических предпосылок, создаваемых постепенно в ходе социального строительства. В целом развитие единой транспортной системы — это сложный процесс, проходящий ряд этапов и растягивающийся на весь период строительства социализма и на период построения материально-технической базы коммунизма. Поэтому в ряде социалистических стран на разных стадиях развития транспорта могут наблюдаться известные диспропорции в уровне развития отдельных видов транспорта, ведомственность, приводящая к соперничеству между видами транспорта (в распределении капиталовложений и в привлечении грузов и пассажиров и т. д.), недостаточная их координация и пр.

2. РАЗВИТИЕ МИРОВОГО ТРАНСПОРТА В ЭПОХУ ВСЕОБЩЕГО КРИЗИСА КАПИТАЛИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ И СОРЕВНОВАНИЯ ДВУХ ОБЩЕСТВЕННО- ЭКОНОМИЧЕСКИХ СИСТЕМ

Основные показатели развития мирового транспорта

Развитие мирового транспорта характеризуется в первую очередь ростом сети путей сообщения (как важнейшей части производственного аппарата транспорта) и ростом продукции транспорта — грузовых и пассажирских перевозок. Рост перевозок, как грузовых, так и пассажирских систематически опережал рост сети путей сообщения. Например, за период с 1913 по 1967 г. длина мировой сети путей сообщения увеличилась с 13 до 27,2 млн. км (т. е. удвоилась), а суммарная перевозочная работа выросла с 2,8 до

28,8 триллиона приведенных $ткм^1$, т. е. в 10 раз. Суммарная приведенная работа в весовых тонно-километрах ² увеличилась с 2,35 до 22,6 триллиона, т. е. почти десятикратно. Грузооборот по перевозке грузов вырос за тот же период в 9,5 раза, пассажирооборот — в 13,8 раза.

Значительный интерес представляет сравнение роста основных показателей мирового транспорта с ростом населения мира и суммарных показателей производства, особенно физического веса и стоимости продукции (табл. 1).

Таблица 1

Рост населения, продукции и развитие мирового транспорта с 1913 по 1967 г.
в абсолютных измерителях и в % к 1913 г.

Годы	Население в млрд. чел.	Всё производство в млрд. т	Суммарный национальный продукт в триллион современных долл. ¹	Общая сеть путей сообщения в млн. км*		Общий грузооборот всех видов транспорта в трилл. $ткм$	Общий пассажирооборот всех видов транспорта в трилл. $пассажиро-км$
				фактическая длина	в условном эквиваленте железных дорог		
1913	1,7	5,7	0,25	13	1,9	2,3	0,5
1937	2,2	8,5	0,5	16	3,2	5,0	1,7
1950	2,5	11,0	0,7	21	4,4	6,9	2,7
1967	3,4	25,9	2,3	27	6,2	21,9	7,0
% к 1913 г.							
1937	129	149	200	123	169	216	317
1950	147	193	280	162	230	297	513
1967	200	455	920	211	325	947	1320

¹ Условно чистая продукция производства без повторного учета стоимости сырья и топлива.

* Не считая морских путей.

Определяя отношение показателей перевозок к численности населения и к объему продукции (по ее физическому весу и стоимости), получаем серию душевых и других относительных показателей развития транспорта (табл. 2).

Развитие сети путей сообщения

Суммарная длина мировой сети путей сообщения изменяется относительно медленно. За период с 1913 по 1967 г., т. е. более чем за полстолетия, она росла примерно теми же темпами, что и числен-

¹ При исчислении приведенного грузооборота мирового транспорта 1 *пассажиро-км* всех видов транспорта приравнивается к 1 *ткм*, как это принято на железнодорожном транспорте СССР.

² При исчислении общей грузовой и пассажирской перевозочной работы в весовых тонно-километрах в среднем для всех видов транспорта перевозка 10 пассажиров с ручным багажом приравнивается к перевозке 1 т груза.

ность населения мира. В XIX в. дело обстоит иначе. Население мира росло медленнее, а сеть путей сообщения увеличивалась быстрее, в связи с бурным железнодорожным строительством, развитием речного судоходства и расширением дорожной сети (главным образом за пределами Европы).

Таблица 2

Относительные показатели развития мирового транспорта с 1913 по 1967 г.

Годы	Густота сети на 10 тыс. жителей		Грузооборот на одного жителя в тыс. ткм	Экономическая дальность перевозок в тыс. км	Грузооборот на 1 долл. продукции* в ткм	Транспортная подвижность населения в тыс. пассажиро-км на одного жителя	Средняя стоимость 1 т продукции в долл.*
	по фактической длине	по условному эквиваленту железных дорог					
1913	76,5	11,2	1,4	0,4	9,2	0,29	43,8
1937	74,2	14,6	2,3	0,6	10,0	0,77	58,8
1950	84,0	17,5	2,8	0,6	9,9	1,08	63,6
1967	79,5	18,2	6,4	0,86	10,4	2,03	88,7
% к 1913 г.							
1937	97	129	164	150	109	265	134
1950	110	157	200	150	108	372	145
1967	104	163	457	215	113	700	203

* Условно чистая продукция без повторного учета стоимости сырья и топлива.

К 1913 г. почти целиком уже сложились и современная железнодорожная сеть мира и основная часть дорожной сети, особенно в экономически развитых странах.

Фактическая длина сети путей сообщения с 1913 по 1967 г. в значительной мере увеличилась за счет развития новых видов транспорта (трубопроводов и авиалиний) и расширения дорожной сети.

Непрерывное улучшение дорожной сети — замена грунтовых дорог дорогами с твердым покрытием и развитие сети усовершенствованных автомагистралей — существенно повысило общую пропускную способность сети путей сообщения. Этому способствовало и улучшение железнодорожной сети (замена узкоколейных железных дорог во многих странах линиями нормальной колеи и т. д.). В результате приведенная длина сети путей сообщения, выраженная в условном эквиваленте однопутных железных дорог нормальной колеи, за те же 54 года увеличилась в 3 раза (см. табл. 1).

В табл. 3 показан рост мировой сети путей сообщения по отдельным видам транспорта. В то время как железнодорожная сеть увеличилась с 1913 по 1967 г. только на 1/5, сеть внутренних водных путей и общая дорожная сеть — почти на 2/3, сеть автодорог с твердым

покрытием выросла в 5,5 раза, а сеть нефтяных трубопроводов — в 11 раз. Сеть газопроводов выросла за 30 лет (с 1937 г.) почти в 5 раз, сеть воздушных путей — почти в 7 раз.

Таблица 3

Развитие мировой сети путей сообщений по видам транспорта за 1913—1967 гг.

Вид транспорта	Г о д ы						
	1913	1937	1950	1967	1937	1950	1967
	в тыс. ткм				в % к 1913 г.		
Железные дороги	1 114	1 330	1 320	1 343	119	118	120
Автомобильные и гужевые дороги	11 460	13 425	15 540	19 140	117	136	167
В том числе:							
с твердым покрытием	2 035	5 150	7 645	11 520	253	376	566
усовершенствованные	—	1 400	2 920	5 430	100*	209*	388*
Судоходные реки и каналы	318	386	560	525	121	176	165
Магистральные нефтепроводы и продуктопроводы	33	114	175	365	345	530	1106
Магистральные газопроводы	—	100	186	485	100*	186*	485*
Воздушные пути	—	770	3 300	5 320	100*	428*	691*
Итого	12 935	16 325	21 081	27 177	126	163	210
Условная длина сети путей сообщения в пересчете на эквивалент железных дорог в км	1 900	3 220	4 380	6 188	169	230	326

* В % к 1937 г.

Развитие перевозок

С 1913 по 1967 г. общий грузооборот мирового транспорта вырос почти десятикратно — с 2,3 трилл. ткм до 22 трилл. ткм. Население за тот же период только удвоилось (с 1,7 млрд. до 3,4 млрд. чел.); суммарный физический вес продукции производства увеличился в 4,5 раза (с 5,7 млрд. до 26 млрд т); стоимость совокупного национального продукта в неизменных ценах выросла в 8,4 раза.

Таким образом, грузооборот в своем росте обогнал почти в 5 раз рост населения, в два с лишним раза рост продукции по ее физическому весу и почти на 15% — рост ее стоимости (см. табл. 1 и 2).

Соответственно за 54 года, с 1913 по 1967 г., изменились показатели, характеризующие соотношение мирового грузооборота с населением и продукцией производства. Грузооборот, рассчитанный на одного жителя, увеличился в 4,6 раза: с 1,4 тыс. до 6,4 тыс. ткм/жителей в год. Удельная затрата перевозочной работы

на 1 т продукции производства (и численно равная ей экономическая дальность перевозок в километрах от места производства к месту потребления) более чем удвоилась: с 400 до 860 км.

Однако удельная затрата перевозочной работы на единицу стоимости национального продукта мало изменилась: в 1913 г. — 9,2, в 1967 г. — 10,4 *ткм/долл.* Это небольшое изменение по величине не превосходит неизбежных погрешностей в валютных пересчетах. Сопоставление данных приводит к выводу, что рост мирового грузооборота на протяжении полустолетия с лишним был примерно пропорционален росту суммарного национального продукта в неизменных ценах. Более детальное рассмотрение по отдельным частям периода и по некоторым крупным регионам мира (США, Западная Европа) подтверждает этот вывод.

Сравнительные темпы роста грузооборота и соотношение видов транспорта

За 54 года — с 1913 по 1967 г. — грузооборот железных дорог мира увеличился примерно в 6 раз, внутренних водных путей — в 4,6 раза, т. е. значительно меньше, чем общий грузооборот всех видов транспорта, вместе взятых (9,5 раза). Грузооборот морского транспорта мира за то же время вырос почти в 10 раз, в том числе в каботаже — в 8,3 раза, в международных сообщениях — 9,9 раза.

Таблица 4

Рост мирового грузооборота по видам транспорта с 1913 по 1967 г. в млрд. *ткм*

Вид транспорта	Г о д ы			
	1913	1937	1950	1967
Железнодорожный	753	1 269	2 117	4 529
Автомобильный	2	166	519	1 710
В том числе междугородные и пригородные сообщения	0	102	378	1 270
Внутренний водный	169	253	389	749
Морской	1 375	3 207	3 571	13 459
В том числе:				
каботаж	102	437	475	846
международные перевозки	1 273	2 769	3 096	12 613
Нефтяной трубопроводный	16	94	212	1 023
Газопроводный	—	18	74	457
Воздушный	—	0(0,06)	1(1,15)	15(14,8)
Всего	2 316	5 007	6 883	21 942
В том числе во внутренних сообщениях	1 043	2 238	3 787	9 322

Примечание. В этой и последующих таблицах в скобках поставлены более точные цифры, характеризующие данный вид транспорта, вне скобок — округленные для суммирования с данными по другим видам транспорта.

Значительно вырос грузооборот автотранспорта — в 842 раза. Работа магистрального трубопроводного транспорта увеличилась в 64 раза, а с учетом магистральных газопроводов (фактически еще не существовавших в 1913 г.) даже в 93 раза!

За 30 лет — с 1937 г. — при общем росте грузооборота в 4,4 раза грузооборот железных дорог увеличился примерно в 3,5 раза, внутренних водных путей — в 3,1 раза, морского транспорта — в 4,2 раза, автомобильного — в 10 раз (в том числе в междугородных перевозках — в 12,5 раза), нефтяных трубопроводов — в 11 раз, газопроводов — в 25 раз и, наконец, воздушного транспорта — в 740 раз (табл. 4, 5 и 6).

Таблица 5

Рост мирового грузооборота по видам транспорта с 1913 по 1967 г. в % к 1913 г.

Вид транспорта	Г о д ы		
	1937	1950	1967
Железнодорожный	168	281	601
Автомобильный	8 300	25 950	85 500
В том числе междугородные и пригородные сообщения	100	3 706	12 451
Внутренний водный	150	230	443
Морской	233	260	979
В том числе:			
каботаж	428	466	829
международные перевозки	218	243	991
Нефтяной трубопроводный	588	1 325	6 393
Газопроводный	100	411	2 539
Воздушный	100	1 917	24 667
Весь грузооборот	216	297	947
Грузооборот во внутренних сообщениях	282	363	894

Таблица 6

Среднегодовые темпы роста грузооборота за 1913—1967 гг. по периодам в %

Вид транспорта	Г о д ы		
	1913—1937	1937—1967	В том числе 1950—1967
Железнодорожный	2,3	4,3	4,6
Автомобильный	20,2	8,1	7,2
Внутренний водный	1,7	3,8	3,9
Морской	3,6	4,9	8,1
Нефтяной трубопроводный	7,7	8,2	9,7
Газопроводный	—	11,4	10,1
Воздушный	—	20,2	16,2
Весь грузооборот	3,3	5,0	7,1
Грузооборот во внутренних сообщениях	4,4	4,9	5,4

В результате опережающего роста молодых видов транспорта (в том числе новых, еще не существовавших в 1913 г.) значительно изменилась доля старых видов транспорта в грузообороте. Удельный вес железных дорог в мировом грузообороте снизился примерно на одну треть: с 32,5% в 1913 г. до 20,6% в 1967 г.; доля внутренних водных путей упала вдвое: с 7,3 до 3,4%. Морской транспорт не только сохранил, но даже несколько увеличил свой удельный вес в мировом грузообороте — с 59,4 до 61,3%. Доля автотранспорта в мировом грузообороте возросла с 0,1% в 1913 г. до 7,8% в 1967 г., т. е. в 77 раз! Почти семикратно увеличилась доля нефтяных трубопроводов — с 0,7 до 4,7% (табл. 7).

Таблица 7

Распределение мирового грузооборота по видам транспорта с 1913 по 1967 г. в % к итогу

Вид транспорта	Г о д ы			
	1913	1937	1950	1967
Железнодорожный	32,5	25,3	30,8	20,6
Автомобильный	0,1	3,3	7,5	7,8
В том числе междугородные и пригородные сообщения	—	2,0	5,5	5,8
Внутренний водный	7,3	5,1	5,6	3,4
Морской	59,4	64,0	51,9	61,3
В том числе:				
каботаж	4,4	8,7	7,0	3,9
международные перевозки	55,0	55,3	44,9	57,4
Нефтяной трубопроводный	0,7	1,9	3,1	4,7
Газопроводный	—	0,4	1,1	2,1
Воздушный	—	0,01	0,01	0,1 (0,07)
Всего	100	100	100	100
В том числе во внутренних сообщениях	45,0	44,7	55,1	42,4

Подобная картина наблюдается в соотношении видов транспорта в грузообороте за последние 30 лет (1937—1967 гг.). Доля железных дорог сократилась на $\frac{1}{5}$ (в 1937 г. она составляла 25%), несколько снизилась и доля морского транспорта. Доля автотранспорта увеличилась в 2,3 раза. Удельный вес трубопроводов (нефтяных и газовых) вырос втрое, воздушного транспорта — в 10 раз.

Существенно иные тенденции в изменении доли видов транспорта в мировом грузообороте выявились на протяжении последних рассматриваемых 17 лет (1950—1967 гг.). Удельный вес железных дорог (возросший к 1950 г. по сравнению с 1937 г. на $\frac{1}{5}$ — до 30,8%, т. е. почти до уровня 1913 г.) снова упал на $\frac{1}{3}$. Доля автотранспорта практически стабилизировалась (в 1950 г. — 7,5%, в 1967 г. — 7,8%). Удельный вес морского транспорта увеличился с 51,9 до 61,3%. В 1,6 раза возросла доля трубопроводного транс-

порта (включая газопроводы); десятикратно вырос удельный вес воздушных путей в мировом грузообороте.

Сравнительные темпы роста пассажирооборота и изменение соотношения отдельных видов транспорта

С 1913 по 1967 г. общий мировой пассажирооборот увеличился в 13 раз, а пассажирооборот в междугородных и пригородных сообщениях — в 15 раз. Таким образом, темп роста пассажирских перевозок был значительно выше, чем грузовых.

Основная часть прироста перевозок приходится на легковой автомобильный транспорт; пассажирооборот всех видов общественного транспорта увеличился за 54 года лишь в 5,5 раза, пассажирооборот легкового автотранспорта — в 341 раз!

На железных дорогах пассажирооборот увеличился в 4,4 раза, на внутренних водных путях — в 8 раз, на морском транспорте пассажирооборот сократился на $\frac{1}{3}$. Пассажирооборот автобусных линий возрос в 185 раз, в том числе в городских сообщениях — в 90 раз. Пассажирооборот городского электротранспорта почти не изменился по абсолютной величине. Развился не существовавший в 1913 г. воздушный транспорт.

За 30 лет (1937—1967 гг.) общий пассажирооборот всех видов транспорта возрос в 4 раза, в междугородных и пригородных сооб-

Таблица 8

Рост мирового пассажирооборота по видам транспорта с 1913 по 1967 г. в млрд. пассажиро-км

Вид транспорта	Г о д ы			
	1913	1937	1950	1967
Железнодорожный	249	405	640	1 108
Автобусный	6	202	366	1 110
В том числе междугородные и пригородные сообщения		95	177	580
Легковой автомобильный	12	862	1 421	4 120
В том числе междугородные и пригородные сообщения	2	461	786	2 445
Итого автомобильный	18	1 064	1 787	5 230
В том числе междугородные и пригородные сообщения	2	556	963	3 025
Внутренний водный	5	9 (9,2)	15 (15,2)	38 (38,3)
Морской	37	25	22 (22,5)	24 (24,4)
Воздушный	—	2 (1,5)	29	348
Городской электрический	220	174	220	233
Весь пассажирооборот	529	1 678	2 713	6 981
Междугородные и пригородные сообщения	273	980	1 645	4 411
Транспорт общего пользования	517	816	1 292	2 861

щениях — в 4,4 раза. При этом темпы роста перевозок общественного транспорта и легкового автотранспорта несколько сблизились, хотя и не сравнялись между собой: пассажирооборот всех видов общественного транспорта вырос примерно в 3,5 раза, легкового автотранспорта — в 4,7 раза.

Пассажирооборот железных дорог увеличился с 1937 г. в 2,7 раза, автобусов — в 5,5 раза, воздушных путей — в 232 раза (табл. 8, 9, 10).

Таблица 9

Рост мирового пассажирооборота по видам транспорта
с 1913 по 1967 г. в % к 1913 г.

Вид транспорта	Г о д ы		
	1937	1950	1967
Железнодорожный	163	257	445
Автобусный	3 366	6 100	18 500
В том числе:			
междугородные и пригородные сообщения	100*	186*	610*
городское сообщение	1 783	3 150	8 834
Легковой автомобильный	7 183	11 841	34 333
В том числе:			
междугородные и пригородные сообщения	23 050	39 300	122 250
городское сообщение	4 010	6 350	16 750
Итого автомобильный	5 911	9 927	29 056
В том числе:			
междугородные и пригородные сообщения	27 800	48 150	151 250
городское сообщение	3 175	5 150	13 781
Внутренний водный	184	304	776
Морской	68	61	66
Воздушный	100*	1 953*	23 200*
Городской электрический	79	100	106
Весь пассажирооборот	317	513	1 320
Междугородные и пригородные сообщения	359	603	1 616
Транспорт общего пользования	158	250	553

* В % к 1937 г.

В результате столь различных темпов роста удельный вес железнодорожного транспорта в мировом пассажирообороте упал с 47% в 1913 г. до 24% в 1937 г. и до 16% в 1967 г., т. е. почти втрое. Удельный вес городского электротранспорта снизился еще резче: с 42% в 1913 г. до 10% в 1937 г. и 3,3% в 1967 г. (в 12 раз!). Напротив, доля автобусных линий в мировом пассажирообороте за то же время выросла с 1,1% в 1913 г. до 12% в 1937 г. и почти до 16% в 1967 г., т. е. увеличилась в 15 раз.

Доля легкового автотранспорта увеличилась с 2,3% в 1913 г. до 51,4% в 1937 г. и до 59% в 1967 г.

Таблица 10
Среднегодовые темпы роста пассажирооборота за 1913—1967 гг. по периодам в %

Вид транспорта	Г о д ы		
	1913—1937	1937—1967	В том числе 1950—1967
Железнодорожный	2,1	3,4	3,3
Автомобильный	18,5	5,4	6,5
Автобусы	15,8	5,9	6,7
Легковые автомобили	19,5	5,0	6,5
Воздушный	—	19,9	15,7
Городской электрический	—1,0	1,1	0,3
Весь пассажирооборот	4,9	4,9	5,7
Междугородные и пригородные сообщения	5,5	5,1	6,0
Транспорт общего пользования	1,9	4,2	4,8

Таблица 11

Распределение мирового пассажирооборота по видам транспорта
с 1913 по 1967 г. в % к итогу

Вид транспорта	Г о д ы			
	1913	1937	1950	1967
Железнодорожный	47,0	24,1	23,6	15,9
Автобусный	1,1	12,0	13,5	15,9
В том числе:				
междугородные и пригородные сообщения	—	5,7	6,5	8,3
городское сообщение	1,1	6,3	7,0	7,7
Легковой автомобильный	2,3	51,4	52,4	59,0
В том числе:				
междугородные и пригородные сообщения	0,4	27,5	29,0	35,0
городское сообщение	1,9	23,9	23,4	24,0
Итого автомобильный	3,4	63,4	65,9	74,9
В том числе:				
междугородные и пригородные сообщения	0,4	33,1	35,5	43,3
городское сообщение	3,0	30,3	30,4	31,6
Внутренний водный	0,9	0,5	0,6	0,6
Морской	7,0	1,5	0,8	0,3
Воздушный	—	0,1	1,1	5,0
Городской электрический	41,7	10,4	8,1	3,3
Всего	100	100	100	100
В том числе междугородные и пригородные сообщения	51,7	58,4	60,7	63,0
Транспорт общего пользования	97,7	48,6	47,6	41,0

Доля водных путей в целом (морского и внутреннего водного транспорта) сократилась с 7,9% в 1913 г. до 2% в 1937 г. и до 0,9% в 1967 г., т. е. упала в 8 раз. В том числе удельный вес внутренних водных путей снизился в 1,5 раза, морского транспорта — в 23 раза.

Доля воздушного транспорта в мировом пассажирообороте выросла за последние 30 лет в 50 раз — от 0,1% в 1937 г. до 5% в 1967 г. (табл. 11).

3. СЕТЬ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ

Мировая сеть путей сообщения

Общая длина сети путей сообщения (кроме морских путей) во всех странах мира в 1967 г. достигла 27,2 млн. км (см. табл. 1).

За вычетом 5,3 млн. км воздушных путей сеть остальных видов транспорта насчитывает 21,86 млн. км (табл. 12), 87% ее протяжения образуют автомобильные и автогужевые дороги (19,1 млн. км). Железные дороги составляют 6,2% этой сети (1,34 млн. км), внутренние водные пути — только 2,4%, трубопроводы — около 4% (табл. 13). Однако по транспортному значению железные дороги все еще занимают первое место, а автодороги только второе. Исходя из пропускной способности разных путей сообщения, их длину можно привести к условной длине железных дорог. В таком условном счете мировую сеть всех путей сообщения можно приравнять к 6 млн. км железных дорог. Удельный вес приведенной длины сети автодорог в условном эквиваленте железных дорог составляет лишь 57% общей транспортной сети, удельный вес железных дорог — 25%, трубопроводов — около 10% (табл. 14).

84% всех путей сообщения мира по их фактической суммарной длине приходится на развитые капиталистические и развивающиеся страны, при этом транспортная сеть развитых капиталистических стран в два с лишним раза превосходит сеть развивающихся стран. Всего длина сети путей сообщения капиталистических и развивающихся стран (с воздушными путями) превышает 22 млн. км, в том числе более 16 млн. км автодорог (из них 10,3 млн. км с твердым покрытием), менее 1 млн. км (988 тыс. км) железных дорог, 244 тыс. км внутренних водных путей, около 330 тыс. км магистральных нефтяных трубопроводов и 426 тыс. км магистральных газопроводов, 4,4 млн. км — авиалиний. Условная длина всей сети (кроме воздушных путей), т. е. длина их, пересчитанная в эквивалентную длину железных дорог, составляет 4,8 млн. км. Доля развитых капиталистических и развивающихся стран в приведенной (условной) длине транспортной сети — 81% (табл. 15).

Таблица 12
Сеть путей сообщения мира по видам транспорта и по регионам в 1967 г. в тыс. км

Регионы	Вид транспорта									
	Железные дороги			Автодороги			Внутренние водные пути (фактическая длина)		Нефтепроводы и продуктопроводы	
	Эквивалентная длина	Разрепутая длина	Приведенная длина	Общая фактическая длина	В том числе с твердым покрытием	Из них усовершенствованные	Приведенная длина	Фактическая длина	Фактическая длина	Приведенная длина
Мир в целом	1 345	1 540	1 479	19 140	11 520	5 430	3 433	523	365	482
Социалистические страны	367	417	448	2 850	1 250	475	346	279	35	106
В том числе:										
СССР	218	255	286	1 578	543	241	164	141	33	100
Другие европейские страны	92	107	107	1 730	500	220	143	13	2	5
Вневропейские страны	47	55	55	542	207	14	39	125	0	1
Остальные страны	988	1 123	1 031	16 290	10 270	4 955	3 087	244	330	376
В том числе:										
Развитые капиталистические страны	694	811	792	12 435	9 090	4 530	2 756	80	270	264
из них США	338	370	370	5 962	4 550	2 460	1 434	41	225	180
Развивающиеся страны	294	312	239	3 855	1 180	435	331	164	60	112
Остальные страны по частям света:										
Северная Америка	409	452	452	6 770	5 150	2 630	1 578	44	255	220
Западная Европа	190	253	255	3 595	2 740	1 600	900	36	14	44
Австралия и Океания	47	52	42	1 010	450	180	127	82	31	—
Латинская Америка	127	133	107	1 200	980	100	81	48	19	31
Азия	138	153	126	2 250	1 300	350	309	48	50	60
Африка	76	80	49	1 435	350	95	92	34	10	31
Всего ³	21 858	24 102	22 858	218 278	138 879	69 264	34 333	523	365	482
Фактическая длина	3 580	3 850	3 580	18 278	9 926	4 399	2 132	6 926	4 399	6 926
Приведенная длина	6 053	6 053	6 053	4 866	4 012	851	4 012	4 012	851	851

¹ Приведенная длина железных дорог учитывает развернутую длину главных путей в пересчете на нормальную колею. Сеть магистральных нефтяных трубопроводов приведена к условному эквиваленту трубопроводов, диаметр которых равен среднему по капиталистическому миру (12,7"). Пути сообщения разных видов транспорта пересчитаны в условный эквивалент железнодорожной сети: 1 км усовершенствованных автодорог приравнен к 0,45 км железных дорог; 1 км автодорог с твердым покрытием — к 0,15 км; 1 км грунтовых дорог — к 0,01 км; 1 км магистральных газопроводов — к 0,3 км железных дорог. Нефтяные трубопроводы (среднего диаметра) и речные пути приравнены к железным дорогам (1 км второстепенных и устаревших водных путей, не пригодных для совмещенного судоходства, принят за 0,1 км железных дорог).

² Исключая воздушные пути.
³ Включая эксплуатационную длину подвезденных путей и железнодорожных линий промышленных ведомств.
⁴ Включая городские дороги.

Таблица 13

Удельный вес видов транспорта в общей транспортной сети
по фактической длине путей сообщения в 1967 г. в %

Вид транспорта	Мир в целом	Социалистические страны	И том числе СССР	Остальные страны	В том числе США
Всего (сумма фактической длины всех путей сообщения, кроме воздушных и морских путей)	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Железные дороги	6,1	9,9	10,7	5,4	4,8
Автомобильные дороги	87,6	79,7	78,0	89,1	86,1
В том числе:					
с твердым покрытием	52,7	34,9	26,8	56,2	65,7
усовершенствованные	24,8	13,3	11,9	27,2	35,5
Магистральные нефте- и продуктопроводы	1,7	1,0	1,6	1,8	3,2
Магистральные газопроводы	2,2	1,6	2,8	2,3	5,2
Внутренние водные пути	2,4	7,8	6,9	1,4	0,6

Таблица 14

Удельный вес видов транспорта в общей транспортной сети в 1967 г.
по условной длине путей сообщения, приведенной к эквиваленту
железных дорог, в %

Вид транспорта	Мир в целом	Социалистические страны	В том числе СССР	Остальные страны	В том числе США
Всего условная длина транспортной сети в пересчете на эквивалент однопутных железных дорог нормальной колеи	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Развернутая длина железнодорожной сети в пересчете на нормальную колею	24,4	37,3	40,2	21,2	17,5
Приведенная длина:					
автодорог	56,7	29,0	23,2	63,6	67,7
нефтяных трубопроводов	7,8	8,9	14,2	7,5	8,5
газопроводов	2,5	1,5	2,4	2,6	4,4
внутренних водных путей	8,6	23,3	20,0	5,1	1,9

Таблица 15

Распределение сети путей сообщения всех видов транспорта
по общественным системам в 1967 г. в %

Вид транспорта	Мир в целом	Социалистические страны	В том числе СССР	Остальные страны	В том числе США
Железные дороги	100,0	26,4	16,0	73,6	25,2
Развернутая длина железнодорожной сети в пересчете на нормальную колею	100,0	30,2	19,2	69,8	25,0
Автомобильные дороги	100,0	14,9	8,2	85,1	31,1
В том числе:					
с твердым покрытием	100,0	10,8	4,7	89,2	39,5
усовершенствованные	100,0	8,7	4,4	91,3	45,3
Магистральные нефтепроводы и продуктопроводы	100,0	9,6	8,9	90,4	61,6
Приведенная длина	100,0	22,5	21,2	77,5	38,1
Магистральные газопроводы	100,0	12,2	11,5	87,8	74,2
Внутренние водные пути	100,0	53,3	27,0	46,7	9,0
Транспортная сеть (фактическая длина путей сообщения всех видов транспорта) ¹	100,0	16,4	9,3	83,6	31,7
Транспортная сеть в пересчете на эквивалент однопутных железных дорог нормальной колеи	100,0	19,8	11,7	80,2	35,0

¹ Кроме воздушных и морских путей.

Густота сети путей сообщения

Степень обеспеченности отдельных стран и целых частей света путями сообщения можно характеризовать густотой транспортной сети.

Чаще всего применяют два показателя: густоту сети относительно территории (длина путей сообщения в километрах на 100 км² территории) и населения (длина путей сообщения в километрах на 10 тыс. жителей, табл. 16, 17 и 18).

Наряду с этими простыми показателями густоты транспортной сети применяются комплексные: коэффициенты Энгеля — Юдзуру Като и Успенского, формула Колосовского и др. Эти показатели позволяют получить более верную характеристику уровня при сравнении обеспеченности путями сообщения разных стран и районов, а также в известной мере соответствие существующей сети потребностям в путях сообщения.

Потребность в путях сообщения зависит от территории, численности населения и уровня экономического развития (в первую очередь от объема производства). Поэтому обычный показатель густоты транспортной сети относительно площади дает искаженное

Таблица 16

Густота сети путей сообщения мира относительно населения по видам транспорта и регионам
в 1967 г. в км на 10 тыс. жителей¹

Регионы	Железные дороги				Автодороги				Внутренние водные пути				Газопроводы				Воздушные пути		Всего	
	Эксплуатационная длина	Развернутая длина	Приведенная длина	В том числе с твердым покрытием	Из них усовершенствованные	Приведенная длина	Нефтепродукты и продукты переработки	Приведенная длина	Фактическая длина	Приведенная длина	Фактическая длина	Приведенная длина	Фактическая длина	Приведенная длина	Фактическая длина	Приведенная длина	Фактическая длина	Приведенная длина	Фактическая длина	
Мир в целом	3,9	4,5	4,3	56,0	33,7	15,9	10,0	1,5	1,1	1,4	1,4	15,6	63,9	0,4	1,4	15,6	63,9	17,7	17,7	
Социалистические страны	3,1	3,7	4,0	25,1	11,0	4,2	3,0	2,5	0,3	0,9	0,5	7,7	31,6	0,16	0,5	7,7	31,6	10,5	10,5	
В том числе:																				
СССР	9,1	10,7	12,0	66,9	23,0	10,2	6,9	6,0	1,4	4,2	2,4	21,8	85,9	0,7	2,4	21,8	85,9	29,9	29,9	
другие европейские страны	7,5	8,7	8,7	59,3	41,0	18,0	11,6	1,0	0,16	0,41	0,24	23,4	68,2	0,08	0,24	23,4	68,2	22,0	22,0	
вневропейские страны	0,61	0,71	0,71	7,0	2,7	0,18	0,5	1,6	Менее	Менее	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Остальные страны	4,3	4,9	4,5	71,2	44,9	21,7	13,5	1,1	1,4	1,6	1,9	0,90	9,3	0,5	1,9	0,90	9,3	2,8	2,8	
В том числе: развитые капиталистические страны	10,1	11,8	11,5	182,2	132,5	66,0	40,2	1,2	3,9	3,8	5,8	46,9	202,3	1,7	5,8	46,9	202,3	58,4	58,4	
Из них США	17,0	18,6	18,6	300,0	228,6	123,6	72,0	2,0	11,3	9,0	18,1	5,4	348,0	5,4	18,1	24,1	348,0	107,0	107,0	
развивающиеся страны	1,8	1,9	1,5	24,1	7,4	2,6	2,0	1,0	0,37	0,7	0,16	7,7	27,5	0,05	0,16	7,7	27,5	5,3	5,3	
Остальные страны по частям света:																				
Северная Америка	18,6	20,5	20,5	307,7	234,1	119,5	71,7	2,0	11,6	9,6	17,5	5,3	357,4	5,3	17,5	28,9	357,4	109,1	109,1	
Западная Европа	5,8	7,7	7,7	109,3	83,3	48,6	27,4	1,1	0,4	1,3	0,45	0,1	116,4	0,1	0,45	65,5	116,4	37,4	37,4	
Австралия и Океания	26,0	28,7	23,2	574,5	248,6	99,4	70,2	—	—	—	—	—	600,5	—	—	27,1	600,5	93,4	93,4	
Латинская Америка	5,1	5,3	4,3	47,8	11,2	4,0	3,2	3,3	1,2	1,2	0,78	0,2	58,2	0,2	0,78	18,7	58,2	12,2	12,2	
Азия	1,2	1,3	1,1	19,7	11,4	3,1	2,7	0,4	0,1	0,43	0,04	0,01	21,6	0,01	0,04	4,8	21,6	4,7	4,7	
Африка	2,3	2,4	1,5	43,7	10,7	2,9	2,8	1,0	0,3	0,95	0,05	0,01	47,5	0,05	0,05	12,2	47,5	6,3	6,3	

¹ См. примечания к табл. 12.

Таблица 17

Густота сети путей сообщения мира относительно территории, по видам транспорта¹, и регионам
в 1967 г. в км на 100 км²

Регионы	Железные дороги			Автодороги				Внутренние/водные пути		Нефтепродукты и водопроводы			Газопроводы		Воздушные пути		Всего		
	Эксплуатационная длина	Разветвленная длина	Приведенная длина	Общая длина	В том числе с твердым покрытием	Из них усовершенствованные	Приведенная длина	Внутренние/водные пути	Фактическая длина	Приведенная длина	Фактическая длина	Воздушные пути	Приведенная длина	Фактическая длина	Приведенная длина	Фактическая длина	Воздушные пути	Приведенная длина	Фактическая длина
Мир в целом	0,99	1,1	1,09	14,1	8,5	4,0	2,53	0,39	0,27	0,36	0,36	3,9	16,2	0,11	0,36	3,9	16,2	4,47	4,47
Социалистические страны	1,00	1,2	1,26	8,1	3,6	1,34	0,98	0,79	0,09	0,30	0,16	2,5	10,2	0,05	0,16	2,5	10,2	3,24	3,24
В том числе:																			
СССР	0,96	1,1	1,26	7,0	2,4	1,1	0,73	0,63	0,14	0,45	0,25	2,3	9,0	0,08	0,25	2,3	9,0	3,2	3,2
другие европейские страны	7,1	8,2	8,2	56,2	38,5	16,9	11,0	0,96	0,15	0,38	0,23	21,4	64,6	0,08	0,23	21,4	64,6	20,7	20,7
вневропейские страны	0,4	0,48	0,48	4,7	1,8	0,12	0,34	1,1	0,004	0,008	—	0,6	6,2	—	—	0,6	6,2	1,9	1,9
Остальные страны	0,98	1,1	1,0	16,3	10,3	5,0	3,1	0,24	0,32	0,37	0,42	4,4	18,3	0,1	0,42	4,4	18,3	4,85	4,85
В том числе развитые капиталистические страны	2,0	2,29	2,24	35,1	25,7	12,8	7,8	0,25	0,76	0,74	1,1	9,1	39,2	0,33	1,1	9,1	39,2	11,3	11,3
из них США	4,32	4,73	4,73	76,2	58,1	31,4	18,3	0,52	2,87	2,29	4,59	6,13	88,5	1,37	4,59	6,13	88,5	27,2	27,2
развивающиеся страны	0,45	0,48	0,36	6,0	1,8	0,65	0,51	0,25	0,09	0,17	0,04	1,9	6,8	0,01	0,04	1,9	6,8	1,3	1,3
Остальные страны по частям света:																			
Северная Америка	1,9	2,1	2,1	31,2	24,0	12,2	7,3	0,20	1,2	1,0	1,8	2,9	36,6	0,53	1,8	2,9	36,6	11,2	11,2
Западная Европа	5,1	6,8	6,9	97,2	74,0	43,2	24,3	0,97	0,4	1,2	0,4	58,6	104,0	0,1	0,4	58,6	104,0	33,5	33,5
Австралия и Океания	0,55	0,6	0,48	12,1	5,2	2,1	1,5	—	—	—	—	2,7	12,6	—	—	2,7	12,6	2,0	2,0
Латинская Америка	0,62	0,65	0,52	5,9	1,4	0,49	0,39	0,4	0,1	0,1	0,09	2,3	7,1	0,02	0,09	2,3	7,1	1,5	1,5
Азия	0,89	0,98	0,8	14,4	8,3	2,2	1,9	0,31	0,12	0,32	0,02	3,5	15,8	Менее	0,02	3,5	15,8	3,4	3,4
Африка	0,25	0,26	0,16	4,7	1,1	0,3	0,3	0,11	0,03	0,1	0,1	1,3	5,1	Менее	0,1	1,3	5,1	0,68	0,68

¹ См. примечания к табл. 12.

Густота сети путей сообщения мира относительно обжитой территории, по видам транспорта и регионам²
в 1967 г. в км на 100 км²

Регионы	Железные дороги		Автодороги			Внутренние водные пути		Нефтепродукты и водопроводы		Газопроводы	Воздушные пути	Всего	Приведенная длина
	Эксплуатационная длина	Развешенная длина	Приведенная длина	Общая длина	В том числе с твердым покрытием	Из них усовершенствованные	Приведенная длина	Фактическая длина	Приведенная длина	Фактическая длина	Приведенная длина	Фактическая длина	
	Эксплуатационная длина	Развешенная длина	Приведенная длина	Общая длина	В том числе с твердым покрытием	Из них усовершенствованные	Приведенная длина	Фактическая длина	Приведенная длина	Фактическая длина	Приведенная длина	Фактическая длина	
	Эксплуатационная длина	Развешенная длина	Приведенная длина	Общая длина	В том числе с твердым покрытием	Из них усовершенствованные	Приведенная длина	Фактическая длина	Приведенная длина	Фактическая длина	Приведенная длина	Фактическая длина	
Мир в целом	1,81	2,8	2,0	25,9	15,6	7,3	4,6	0,71	0,66	0,19	7,2	29,6	8,2
Социалистические страны	1,56	1,82	1,95	12,5	5,5	2,1	1,5	1,2	0,26	0,08	3,8	15,7	5,2
В том числе:													
СССР	1,54	1,81	2,0	11,3	3,9	1,7	1,2	1,05	0,4	0,1	3,7	14,5	5,0
другие европейские страны	7,07	8,23	8,23	56,2	38,5	16,9	11,0	0,96	0,23	0,07	22,1	64,6	20,7
внеевропейские страны	0,6	0,73	0,73	7,2	2,8	0,19	0,52	1,7	—	—	0,09	9,6	2,9
Остальные страны	1,93	2,2	2,0	31,9	20,1	9,7	6,0	0,48	0,83	0,25	8,7	35,8	9,5
В том числе: развитые капиталистические страны	4,3	5,0	4,92	77,2	56,4	28,1	17,1	0,49	2,5	0,74	20,0	86,2	24,8
из них США	4,48	4,90	4,90	79,1	60,3	32,6	19,0	0,54	4,77	1,42	6,37	91,9	28,4
развивающиеся страны	0,84	0,89	0,68	11,0	3,4	1,2	0,94	0,47	0,07	0,02	3,5	12,6	2,4
Остальные страны по частям света:													
Северная Америка	4,4	4,9	4,9	73,6	56,0	28,6	17,1	0,48	4,2	1,3	6,9	85,5	26,1
Западная Европа	5,6	7,4	7,5	106	80,6	47,0	26,5	1,0	0,44	0,1	63,8	113,2	36,4
Австралия и Океания	2,5	2,7	2,2	54,7	23,7	9,5	6,7	—	—	—	12,1	57,2	8,9
Латинская Америка	1,2	1,3	1,0	11,8	2,7	0,98	0,79	0,80	0,19	0,05	4,6	14,3	3,0
Азия	1,5	1,6	1,4	23,9	13,8	3,7	3,3	0,51	0,05	0,01	5,8	26,2	5,7
Африка	0,45	0,47	0,29	8,4	2,1	0,56	0,54	0,20	0,01	менее 0,01	2,4	9,2	1,2

¹ Районы с плотностью населения более 1 чел. на 1 км².

² См. примечания к табл. 12.

представление об обеспеченности путями сообщения при сравнении стран с резко различной плотностью населения. Например, если судить по густоте сети относительно территории железнодорожная сеть США в целом (около 4,3 км/100 км²) значительно менее развита, чем в Японии (7,1 км/100 км²), уступает даже Ирландии и находится на одном уровне с Испанией, Португалией, Ливаном, Доминиканской Республикой. Густота железнодорожной сети таких капиталистически развитых стран, как Канада (0,72) и Австралия (0,55), гораздо ниже, чем в Пакистане, Турции, Малайе, Чили и Уругвае, т. е. в странах с гораздо менее развитой сетью железных дорог. Наоборот, показатель густоты сети относительно населения дает сильно завышенное представление об обеспеченности путями сообщения стран с редким населением. Например, если судить по этому показателю, Аляска в два раза лучше обеспечена железными дорогами, чем основная территория США, а Великобритания и ФРГ значительно уступают ЮАР.

Показатель густоты путей сообщения относительно территории можно улучшить, если делить длину сети не на всю площадь государства, а только на площадь обжитой территории; в качестве признака для выделения ее можно взять плотность населения (например, к обжитой территории можно относить районы с плотностью населения не менее 1 чел. на 1 км²).

Однако комплексные показатели обеспеченности путями сообщения дают более правильную картину. Коэффициент Энгеля (или Юдзуру Като¹) позволяет правильно сравнивать обеспеченность путями сообщения стран и районов с совершенно различной плотностью населения. Этот коэффициент исчисляется как средняя геометрическая обих простых показателей густоты транспортной сети:

$$d = \sqrt{\frac{L}{S} \cdot \frac{L}{P}} = \frac{L}{\sqrt{SP}},$$

где L — длина сети в км;

S — территория в сотнях квадратных километров;

P — население в десятках тысяч человек (табл. 19 и 20).

В табл. 21 оба простых показателя густоты сети путей сообщения (железных и автомобильных дорог), т. е. густота их относительно территории и населения, сравниваются с комплексным показателем Энгеля (Юдзуру Като), отражающим обеспеченность этими путями сообщения территории и населения одновременно. Показатели сравниваются для основных регионов мира (по общественным системам и частям света). Приводится также общеэкономический показатель, характеризующий уровень развития производ-

¹ Коэффициент назван по имени известного немецкого статистика XIX в. Эриста Энгеля. После второй мировой войны был вторично выведен (с новым обоснованием) японским ученым Юдзуру Като и применяется в географии и картографии главным образом для характеристики густоты автодорожных сетей.

Таблица 19

Комплексные показатели обеспеченности мира общей транспортной сетью по общественным системам и регионам в 1965 г.¹

Общественные системы и регионы	Обслуженность территории и населения по коэффициенту Энгеля		Обслуженность территории, населения и производства по коэффициенту Успенского (видоизмененный)		
	$\frac{L}{\sqrt{SP}}$ *		$\frac{L}{\sqrt[3]{SPQ}}$ *		
	по фактической длине путей сообщения с учетом территории	по приведенной длине сети с учетом обжитой территории	по фактической длине путей сообщения с учетом обжитой территории	по приведенной длине сети с учетом обжитой территории	
	всей	обжитой	всей	обжитой	
Мир в целом	31,4	42,5	11,5	11,6	3,1
Социалистические страны . .	17	21,1	6,9	6,1	2,0
В том числе:					
СССР	24,7	31,3	10,6	7,7	2,6
другие европейские страны	67,2	73,1	22,6	13,3	4,1
внеевропейские страны . . .	7,7	9,4	2,9	4,1	1,3
Остальные страны	37,5	52,5	13,7	14,2	3,7
В том числе:					
развитые капиталистические страны	88,4	131	36,9	26,3	7,4
из них США	176	179	54,3	39,9	10,5
развивающиеся страны . . .	12,8	17,5	3,3	6,7	1,3
Остальные страны по частям света:					
Северная Америка	114	175	52	34	10,0
Западная Европа	109	114	36	21	6,8
Австралия и Океания	88	187	28	48	7,3
Латинская Америка	20	28	5,9	9,1	1,9
Азия	16	21	4,4	6,8	1,4
Африка	16	21	2,8	8,4	1,1

¹ См. примечания к табл. 12 и 18.

* L — протяжение транспортной сети в км; S — территория в сотнях км²; P — население в десятках тыс. жителей; Q — суммарный вес произведенной продукции в тыс. т.

ства в рассматриваемых регионах — условно чистая продукция на одного жителя.

Как видно из табл. 21, коэффициент Энгеля выявляет более отчетливое соответствие с уровнем экономического развития регионов, чем простые показатели густоты сети. Комплексный коэффициент вернее отражает и уровень обеспеченности регионов железными дорогами и автодорогами, чем каждый из показателей густоты сети в отдельности.

Более сложные комплексные коэффициенты обеспеченности путями сообщения показывают, насколько удовлетворяет сеть путей

Таблица 20

Обслуженность территории, населения и производства общей транспортной сетью путей сообщения важнейших капиталистических стран в 1965 г.¹

Страны	Обслуженность путями сообщения в км			
	По коэффициенту Энгеля		По видоизмененному коэффициенту Успенского	
	$\frac{L}{\sqrt{SP}}$		$\frac{L}{\sqrt[3]{PSQ}}$	
	по фактической длине путей сообщения с учетом территории:	по приведенной длине сети с учетом обжитой территории	по фактической длине путей сообщения с учетом обжитой территории ¹	по приведенной длине сети с учетом обжитой территории
	всей	обжитой	всей	обжитой
США, континентальная территория (без Аляски и Гавайев)	176,1	179,1	54,3	39,9
Канада	68,0	163,0	18,3	36,6
Австралия	95,2	238,9	13,9	57,1
Великобритания (без Северной Ирландии)	101,4	101,4	54,8	16,2
ФРГ	119,2	119,2	50,7	17,2
Франция	308,0	308,0	67,0	58,7
Италия	65,2	65,2	23,6	12,5
Япония	109,2	109,2	21,7	20,0
Индия	21,8	23,5	4,0	10,5
ЮАР	77,5	81,5	6,9	21,0

¹ См. примечания к табл. 12, 18 и 19.

сообщения потребность в транспорте, зависящую не только от площади территории и населения, но и от веса продукции производства, которую нужно доставлять от места производства к месту потребления. Для этой цели может служить видоизмененный автором настоящей работы коэффициент Успенского¹

$$d = \sqrt[3]{\frac{L}{S} \cdot \frac{L}{P} \cdot \frac{L}{Q}} = \frac{L}{\sqrt[3]{SPQ}}$$

где L — длина сети в км;

S — площадь территории в сотнях квадратных километров;

P — население в десятках тыс. чел.;

Q — суммарный физический вес продукции промышленности и сельского хозяйства в тыс. т.

¹ В первоначальном коэффициенте Успенского в качестве третьего множителя под знаком кубического корня стоял вес отправленных грузов — показатель, зависящий непосредственно от наличия транспортной сети и поэтому мало пригодный для измерения потребности в путях сообщения.

Таблица 21

Густота сети и обслуженность территории, населения и производства
сетью железных и автомобильных дорог по общественным системам
и регионам мира в 1965 г.

Общественные системы	Густота сети железных дорог в км		Обслуженность железными дорогами в км по коэффициенту Энгеля с учетом только обжитой территории ¹	Густота фактической сети автодорог всех типов в км		Густота условной сети автодорог (в пересчете на шоссейные дороги) ² в км		Обслуженность автодорогами в км по коэффициенту Энгеля с учетом обжитой территории ¹	Условно чистая продукция производства на одного жителя в тыс. долл. ³
	на 100 км ² обжитой территории	на 10 тыс. жителей		на 100 км ² обжитой территории	на 10 тыс. жителей	на 100 км ² обжитой территории	на 10 тыс. жителей		
Мир в целом	1,8	4,1	3,0	25	56	29	64	42	0,61
Социалистические страны	1,5	3,2	2,7	11,6	24,2	8,3	17	10,5	0,61
В том числе:									
СССР	1,5	9,2	4,6	9,7	59	5,1	31	12,6	1,6
другие европейские страны	7,0	7,7	9,3	56	60	69	74	77	1,9
внеевропейские страны	0,47	0,64	7,2	5,2	7,1	2,3	3,2	3,1	0,75
Остальные страны	2,0	4,5	3,0	31	71	38	87	57	0,60
В том числе:									
развитые капиталистические страны	4,4	10,5	7,7	76	182	109	261	168	1,58
развивающиеся страны	0,83	1,9	1,0	10	23	5,1	12	7,6	0,15
Остальные страны по частям света:									
Северная Америка	4,5	19,3	9,3	73	323	109	449	226	2,90
Австралия и Океания	2,5	26,8	8,1	54	592	43	463	139	1,60
Западная Европа	5,8	6,0	5,9	104	109	164	180	176	1,10
Латинская Америка	1,2	5,3	2,2	11	48	4,9	21	10	0,38
Азия	1,5	1,2	1,4	20	17	16	14	15	0,15
Африка	0,45	2,4	1,0	8,2	45	3,2	18	7,7	0,15

¹ Районы с плотностью населения более 1 чел. на 1 км². На 100 км² всей территории капиталистических и развивающихся стран приходится 1 км железных и 15 км автомобильных дорог.

² При пересчете 1 км усовершенствованной дороги (автомагистрали) приравнивался к 3 км обычной дороги с твердым покрытием (обычного) типа, а 15 км грунтовой дороги — к 1 км шоссейной.

³ Показатель годовой продукции производства на одного жителя примерно соответствует общему уровню экономического развития.

Показатели густоты сети путей сообщения отдельных видов транспорта еще недостаточны для сравнительной характеристики обеспеченности различных стран и районов: ведь разные виды путей сообщения в известной степени могут заменять друг друга. При этом взаимозаменяемость разных видов транспорта усиливается. Например, 40—50 лет назад автотранспорт применялся только для перевозок на короткие расстояния (т. е. служил для местных сообщений) и на подъездах к железнодорожным станциям и портам. В настоящее время пассажирский и грузовой автотранспорт применяется в большинстве стран и для магистральных сообщений на значительные расстояния (вместо железных дорог или наряду с ними); в связи с этим существенно изменилась и роль дорожной сети.

Таблица 22

Длина общей транспортной сети мира и ее густота в км на 100 км² территории и на 10 тыс. жителей по общественным системам и регионам в 1965 г.¹

Общественные системы	Длина общей транспортной сети в млн. км		Густота сети в км					
	фактическая	приведенная	Фактическая длина		Приведенная длина		Фактическая длина	Приведенная длина
			на 100 км ² площади					
			всей территории	обжитой территории	всей территории	обжитой территории	на 10 тыс. жителей	
Мир в целом	20,98	5,68	15,5	28,4	4,2	7,7	63,7	17,2
Социалистические страны	3,33	1,08	9,5	14,6	3,1	4,7	30,6	9,9
В том числе:								
СССР	1,78	0,60	7,9	12,7	2,7	4,3	77,1	26
другие европейские страны	0,84	0,26	64,6	64,6	20,0	20,0	69,4	21,5
внеевропейские страны	0,71	0,22	6,18	9,47	1,92	2,93	9,76	3,03
Остальные страны	17,65	4,60	17,6	34,5	4,6	9,0	80,0	20,9
В том числе:								
развитые капиталистические страны	13,61	3,83	38,4	84,5	10,8	23,8	202,8	57,1
из них США	6,84	2,11	87	91	27	28	353	109
развивающиеся страны	4,04	0,77	6,31	11,5	1,2	2,2	26,3	5
Остальные страны по частям света:								
Северная Америка	7,77	2,32	36	85	11	25	363	108
Европа	3,79	1,20	102	111	33	35	117	37
Австралия и Океания	1,08	0,16	13	57	1,9	8,4	618	91
Латинская Америка	1,40	0,29	6,9	14	1,4	2,8	59	12
Азия	2,09	0,45	13	22	2,8	4,8	19	4,1
Африка	1,52	0,18	50	88	0,7	1,2	49	6,4

¹ См. примечание к табл. 12 и 18.

Таблица 23

Длина общей транспортной сети и ее густота в важнейших капиталистических странах¹ в 1965 г.

Страны	Длина общей транспортной сети в тыс. км		Густота сети в км					
	фактическая	приведенная	Фактическая длина		Приведенная длина		Фактическая длина	Приведенная длина
			на 100 км²					
			всей территории	обжитой территории	всей территории	обжитой территории		
на 10 тыс. жителей								
США, континентальная территория (без Аляски и Гавайев)	6842	2111	87	91	27	28	353	109
Канада	950	256	95	56	2,5	15	484	131
Австралия	891	130	12	74	16	11	782	114
Великобритания (без Северной Ирландии)	354	191	153	153	82	82	67	86
ФРГ	448	191	181	181	77	77	79	84
Франция	1596	347	292	292	63	63	326	71
Италия	257	93	85	85	31	31	50	18
Япония	657	131	178	178	35	35	67	13
Индия	868	160	26	31	5	6	18	3
ЮАР	362	32	30	33	3	3	20	2

¹ См. примечания к табл. 12 и 18.

Поэтому наряду с густотой транспортной сети по отдельным видам путей сообщения важно характеризовать и сравнивать также ее общую густоту в разных странах и группах стран.

Простое арифметическое суммирование длины путей сообщения разных видов транспорта не дает правильного представления о сравнительной обеспеченности транспортом сопоставляемых территорий, так как пути сообщения разных видов транспорта отнюдь не равноценны. Но можно поступать иначе, а именно: пересчитать длину путей сообщения каждого вида транспорта по условным коэффициентам в эквивалентную (равноценную по пропускной и провозной способности) длину железных дорог. Исходя из провозной способности путей сообщения разных видов транспорта и фактически выполняемой работы (в среднем по миру), а также из их значения, можно условно принять, что водные пути в среднем равноценны железным дорогам; 1 км автодороги с твердым покрытием соответствует 0,15, 1 км автомагистрали — 0,45, а 1 км грунтовых дорог — только 0,01 км железных дорог; 1 км магистральных трубопроводов для нефти и нефтепродуктов среднего для мировой сети диаметра (12,7") можно приравнять к 1 км, а 1 км газопроводов — к 0,3 км железных дорог.

Пересчет длины разных путей сообщения в эквивалентную длину железных дорог дает возможность правильно сравнивать между собой по уровню обеспеченности всей транспортной сетью в целом районы, страны, континенты и регионы мира с совершенно различным составом транспортной сети, т. е. с разным удельным весом путей сообщения отдельных видов транспорта.

В табл. 19 и 20 даны комплексные показатели обеспеченности транспортной сетью (коэффициент Энгеля — Юдзуру Като и модифицированный автором настоящей работы коэффициент Успенского).

В табл. 22 и 23 приведены простые и усовершенствованные показатели густоты общей транспортной сети относительно территории и населения по фактической протяженности путей сообщения всех видов транспорта и по приведенной их длине (в пересчете на эквивалентную длину однопутных железных дорог нормальной колеи) с учетом всей территории и только обжитой.

Конфигурация транспортных сетей

Сети путей сообщения характеризуются, помимо густоты, еще и своим начертанием, или конфигурацией.

Различают несколько основных конфигурационных типов транспортной сети. В радиальной, одноцентральной и многоцентральной сети основные магистрали расходятся лучеобразно от одного или нескольких главных узлов страны. В сети радиально-кольцевого типа расходящиеся из центра магистрали дополняются концентрическими кольцевыми. От радиальных и радиально-кольцевых сетей резко отличаются сети с преобладанием магистралей, более или менее параллельных, проходящих либо преимущественно в широтном, либо в меридиональном направлении. Ортогональные сети характеризуются одновременным развитием широтных и меридиональных направлений, образующих, пересекаясь, почти прямоугольную решетку. Наконец, сеть древовидной конфигурации напоминает очертания речной системы — реки с ее притоками и притоками притоков.

Разумеется, транспортные сети большинства стран и районов нельзя относить только к одному из конфигурационных типов в чистом виде. Чаще всего в начертании сети сочетаются элементы двух или нескольких типов, с более или менее резким преобладанием одного из них. Например, железнодорожная сеть Франции в основном относится к одноцентральной радиальной типу: почти все основные магистрали расходятся из Парижа и соединяются линиями второстепенного значения. Но эту радиальную сеть дополняют несколько чрезвычайно важных рокадных магистралей, проходящих параллельно сухопутным границам страны и вдоль побережья Средиземного моря. Рокадные магистрали образуют большое полукольцо Лиль — Страсбург — Марсель — Тулуза — Бордо. Радиаль-

ная, расходящаяся от Лондона железнодорожная сеть Южной Англии переходит в центральных и северных частях страны в систему почти параллельных магистралей, связанных между собой немногими короткими магистралями поперечного направления. В железнодорожной сети США преобладают магистрали широтного направления, но несколько важных магистралей, близких к меридиональному направлению, проходят вдоль побережий Атлантического и Тихого океанов и в долине р. Миссисипи.

Одноцентровый радиальный тип конфигурации железнодорожной сети Франции отражает большую степень политической и хозяйственной централизации страны и доминирующую роль Парижа в эпоху основного железнодорожного строительства.

Многоцентровый радиальный тип железнодорожной сети на территории ГДР и ФРГ, унаследованный ими от Германской империи начала XX в., отражает политическую и экономическую раздробленность, характерную для Германии во II и III четверти XIX в., когда была построена основная часть сети железных дорог страны. Железнодорожное строительство велось одновременно в Пруссии, Баварии, Саксонии, Вюртемберге. Объединение железных дорог в руках имперского германского правительства в 80-х годах XIX столетия не устранило «многоцентровости», сохранившейся до настоящего времени, как отпечаток политической и хозяйственной истории.

Древовидный тип железнодорожной сети ясно выражен в ряде стран Латинской Америки и Африки. Он отражает господство иностранного капитала в этих странах в период строительства железных дорог, которые прокладывались главным образом для подвоза сырья к портам на экспорт и для доставки в глубинные районы страны импортных промышленных товаров. При этом конкурировавшие иностранные железнодорожные компании не стремились соединять железными дорогами разные части страны, каждая из древовидных сетей развивалась обособленно. Впоследствии в некоторых из этих стран (например, в Аргентине) разросшиеся древовидные сети были соединены, но общий конфигурационный тип сохранился, как отпечаток прежней экономической зависимости страны.

Конфигурационные типы автодорожных сетей в принципе те же, что и железнодорожных; однако гораздо большая густота их затрудняет выявление основного типа. Для решения этой задачи необходимо рассматривать раздельно сеть главных магистралей в пределах страны в целом (или ее значительной части), отобранную или выделенную особым знаком на карте мелкого масштаба, а сети дорог районного и местного значения — в пределах отдельных территориальных подразделений (районов и подрайонов) на картах соответствующего, более крупного масштаба.

При показе путей сообщения на специальных транспортных и некоторых других географических картах (обзорных, справочных,

политико-административных и т. д.) сеть автогужевых дорог обычно наносится с большим отбором. Нередко приходится отбирать для нанесения и важнейшие железные дороги. С другой стороны, при уменьшении масштаба очертания сети неизбежно генерализуются.

Одна из важнейших задач правильного картографического изображения железных и автомобильных дорог заключается как раз в том, чтобы сохранять при отборе и генерализации характерные для разных районов и стран конфигурационные типы сети.

Речная система (река с судоходными притоками) образует естественную (бассейновую) древовидную по конфигурации сеть водных путей. Объединение речных систем в региональную сеть достигается с помощью каналов. Существуют два основных конфигурационных типа таких сетей: 1) соединение речных систем короткими каналами там, где главные реки или их притоки сближаются (обычно в верховьях с соответствующей реконструкцией их верхнего течения); 2) соединение рек длинными каналами поперечного к ним направления (обычно параллельными морскому побережью) в устьевых участках или в нижнем течении. При соединениях первого типа взаимное расположение главных магистралей сети водных путей приближается к радиальному, во втором — к неполному ортогональному типу.

К первому типу относятся сети внутренних путей Франции, Англии и ряда других стран, ко второму — сеть водных путей восточной половины США (от Скалистых гор до Атлантического океана и от Великих озер до Мексиканского залива), а также — с некоторыми отклонениями — сети водных путей ФРГ и Нидерландов. Конфигурация последней относится к ортогональному типу.

В социалистических странах к первому типу относится сеть водных путей Польши и старая (унаследованная от царской России) сеть водных путей европейской части СССР; сооружение новых длинных глубоководных каналов — Беломорско-Балтийского (227 км), Волго-Донского (210 км) и канала имени Москвы (228 км) — существенно изменило конфигурацию сети водных путей, которая все более приближается к ортогональной.

Ко второму типу относятся сети водных путей ГДР и Китая.

В ряде стран имеются лишь изолированные (не соединенные между собой) «древовидные» системы водных путей (например, система р. По с притоками и каналами в северной Италии), система р. Ганг с притоками и каналами (в Индии), система р. Конго и т. д. или даже отдельные изолированные водные пути (в Испании, в ОАР, Судане и ряде других стран Африки).

4. ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ ТРАНСПОРТА. ОСНОВНЫЕ ФОНДЫ. ЧИСЛЕННОСТЬ РАБОТНИКОВ И ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТЬ ТРУДА

Подвижной состав

В развитых капиталистических и развивающихся странах всего насчитывается примерно 200 млн. единиц подвижного состава, в том числе: более 40 тыс. морских судов (общей валовой вместимостью 168 млн. брутто регистровых т) и валовой грузоподъемностью более 240 млн. т дедвейт, свыше 80 тыс. речных и озерных судов грузоподъемностью 40 тыс. т; 194 млн. автомобилей (из них 36 млн. грузовых и 1,5 млн. автобусов), свыше 120 тыс. локомотивов (в том числе 60 тыс. тепловозов и 14 тыс. электровозов); 5,2 млн. грузовых вагонов общей грузоподъемностью около 180 млн. т и 300 тыс. вагонов для пассажирских составов (включая почтовые и багажные вагоны), 6 тыс. рейсовых самолетов, курсирующих на авиалиниях, и более 150 тыс. других транспортных самолетов (принадлежащих различным предприятиям и частным лицам).

Несмотря на специфичность подвижного состава разных видов транспорта, его можно суммировать и сравнивать по некоторым общим показателям.

Во всем мире на транспорт приходится около 32 млрд. л. с.—91% общей установленной мощности всех первичных двигателей (35 млрд. л. с.). В прошлом доля транспорта в мощности силовых установок была значительно скромнее; еще в 1913 г. на транспорт приходилось только 30% общей установленной мощности всех двигателей (не достигавшей в то время и 1 млрд. л. с.).

При этом подавляющая часть всей мощности двигателей транспорта (98%) приходится на автомобили и автомобильные тягачи; общая мощность железнодорожных локомотивов, автомотрис и моторных вагонов железных дорог составляет 0,2 млрд. л./с., морских и самоходных речных судов—0,3 млрд. л. с.; транспортных самолетов—0,1 млрд. л. с.

Однако двигатели на транспорте загружены гораздо меньше, чем стационарные силовые установки; поэтому их доля в общем потреблении топлива и энергии составляет менее одной четверти.

Общая грузоподъемность всех перевозочных средств мирового транспорта (железнодорожных вагонов, автомобилей, судов и самолетов) приближается к 800 млн. т, из которых 35% приходится на морские суда, 33%—на железнодорожные вагоны, около 16%—на грузовые автомобили и автоприцепы, 10%—на легковые автомобили и автобусы, 5%—на речные суда.

Морской флот, автомобильный и самолетный парки мира с каждым годом увеличиваются. Особенно быстро растет автомобильный парк: в 1929 г. во всем мире насчитывалось только 5,3 млн. грузовиков и 30 млн. легковых автомобилей. Таким образом, за последние 38 лет количество автомобилей увеличилось в 6—7 раз. Еще быстрее растет суммарная энергетическая мощность и грузоподъемность автомобильного парка.

Торговый флот также непрерывно растет, но значительно медленнее автомобильного парка: с 1913 г. (за 54 года) число судов лишь удвоилось, а их общий тоннаж вырос в 4 раза.

Количество подвижного состава железных дорог и речного флота в мире существенно не возрастает. В 1913 г. было даже больше локомотивов, чем сейчас (около 200 тыс.), но это были исключительно паровозы и притом малоомощные. Количество грузовых вагонов увеличивается: еще быстрее растет их грузоподъемность.

Основные фонды транспорта и их доля в национальном богатстве

Стоимость путей сообщения, постоянных устройств и технических средств (подвижной состав и флот) всех видов транспорта в развитых капиталистических и развивающихся странах мира по современным ценам превышает 1 трилл. долл. Из них до 150 млрд. составляет стоимость железнодорожной сети, не менее 400 млрд.—автомобильных дорог, 150 млрд.—водных путей, портов, аэропортов и трубопроводов; весь подвижной состав (включая легковые автомобили) и флот оценивается в 400 млрд. долл.

Основные фонды транспорта составляют примерно 20% всего национального богатства капиталистических и развивающихся стран мира. Свыше 70% общей суммы основных фондов транспорта приходится на развитые капиталистические страны, в том числе 460 млрд.—на США и 250 млрд. долл. на страны Западной Европы.

Ежегодные капиталовложения в транспорт развитых капиталистических и развивающихся стран непрерывно растут и ныне приближаются к 40 млрд. долл. в год, в том числе в США около 20 млрд., в Западной Европе—10 млрд.; более половины этих вложений затрачивается на строительство и реконструкцию автодорог. Кроме того, свыше 15 млрд. долл. расходуется ежегодно на приобретение легковых автомобилей личного пользования, в том числе более половины в США.

Основные фонды всех видов транспорта общего и необщего пользования социалистических стран мира можно оценить приблизительно в 200 млрд. долл. (180 млрд. руб.). Примерно половина этой суммы приходится на СССР. Основные фонды транспорта общего пользования СССР на начало 1967 г. составляли 68 млрд. руб. (около 76 млрд. долл.).

Ежегодные капиталовложения в транспорт социалистических стран достигают 7 млрд. долл., в том числе 5 млрд. долл.

(свыше 4,5 млрд. руб.) в СССР. В отличие от капиталистических стран наибольшая доля вложений в социалистических странах, особенно в СССР, направляется в железнодорожный транспорт; на втором месте по капитальным вложениям — морской транспорт.

Численность работников транспорта и производительность труда

В транспортном процессе всех стран мира участвует более 80 млн. чел. Это лишь в два раза меньше, чем количество работающих во всей промышленности мира.

Из этого общего числа около 25 млн. чел. работает на погрузке и разгрузке, приемке и отправлении грузов (в основном это грузчики). Из остальных больше всего (37 млн. чел.) приходится на автомобильный транспорт общего и необщего пользования; 10 млн. — на железные дороги; свыше 6 млн. чел. на морской транспорт (плавающий персонал и портовые работники); на речном (и озерном) транспорте занято около 0,5 млн. чел.; на воздушном (летный и наземный персонал) — почти 1 млн. чел.; менее 1 млн. чел. работает на городском электрическом транспорте.

На транспорте социалистических стран занята четвертая часть всех работников транспорта — примерно 20 млн. чел., из них около 12 млн. в СССР (15% мирового итога). На железнодорожном транспорте социалистических стран трудится свыше 5 млн. чел., на автомобильном транспорте общего и необщего пользования — 7 млн. чел., на погрузочно-разгрузочных работах около 8 млн. (в том числе 5 млн. чел. в СССР); на городском электрическом транспорте — 0,5 млн. чел. и т. д.

На транспорте развитых капиталистических и развивающихся стран работает 60 млн. чел., из них более 30 млн. на автомобильном транспорте: это не только работники автотранспорта общего пользования, но и водители грузовиков, принадлежащих промышленным и торговым предприятиям, дорожно-ремонтные рабочие, персонал гаражей, бензоколонок и т. д.

На железных дорогах занято 6 млн. чел.; на морском транспорте (включая береговой персонал портов) — более 5 млн., на воздушном — 0,6 млн.; на речном — не более 0,3 млн. чел. и примерно столько же на городском электротранспорте.

На погрузке и разгрузке грузов всех видов транспорта работает около 17 млн. грузчиков.

Работники транспорта (включая грузчиков, дорожных рабочих и т. д.) составляют в экономически развитых капиталистических странах 12—15% самодельного населения и 17—20% общего количества работающих во всех отраслях производства. В развивающихся странах работники транспорта составляют обычно небольшую долю самодельного населения (большая часть которого занята в сельском хозяйстве), но они образуют значительную часть

рабочего класса этих стран (не считая сельскохозяйственных рабочих).

Выработка на одного работника транспорта (в *ткм* и *пассажиро-км*) резко различна на разных видах транспорта. Выше всего производительность труда на морском флоте (в среднем около 2 млн. *ткм* в год на одного человека, в некоторых странах — даже 5—6 млн. *ткм*) и на трубопроводном транспорте (1—2 млн. *ткм* в год на одного человека). На железных дорогах средняя выработка на одного работника 300—400 тыс. приведенных *ткм* (т. е. *ткм*+*пассажиро-км*); на железных дорогах США — 1,8 млн. *ткм*. Ниже всего производительность труда на грузовом автотранспорте: 30—40 тыс. *ткм* в год на одного работника (в США — 100—200 тыс. *ткм*). Это отчасти объясняется малой средней дальностью перевозок автотранспортом. На пассажирском автотранспорте (автобусные линии) она составляет в среднем около 300 тыс. *пассажиро-км* в год на одного работника.

5. РАБОТА ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ

Грузовые и пассажирские перевозки

Грузовой транспорт мира (включая социалистические, развитые капиталистические и развивающиеся страны) перевез в 1967 г. почти 85 млрд. *т* на среднее расстояние 258 *км*, в том числе во внутренних сообщениях 83 млрд. *т* в среднем на 112 *км*; мировой грузооборот достиг почти 22 трилл. *ткм*, из них почти 43% — 9,3 трилл. *ткм* — во внутренних сообщениях (в пределах стран и континентов)¹ (табл. 24, 25 и 26).

При общем весе всей мировой продукции промышленности и сельского хозяйства 25,9 млрд. *т* каждая произведенная тонна перевозилась от места производства до места потребления в среднем почти 3,3 раза на общее расстояние около 850 *км*, в том числе 3,2 раза на расстояние 360 *км* — во внутренних сообщениях.

Среднюю длину пути перевозок товаров между местом их производства и потребления в настоящее время принято называть экономической дальностью перевозок, в отличие от традиционной (технической) дальности перевозок от места погрузки до выгрузки или перевалки².

¹ К внутренним сообщениям относятся перевозки всех видов транспорта, кроме международных морских и воздушных.

² О показателе экономической дальности перевозки товаров см. в главе 6.

Грузооборот всех видов мирового транспорта по общественным системам и регионам в 1967 г. в млрд. ткм

Регионы	Вид транспорта												
	Железнодорожный	Автомобильный		Морской			Внутренний водный	Трубопроводный		Воздушный		Всего	
		Всего	В международных и пригородных сообщениях	Всего по работе флотов	Международные сообщения	В том числе каботаж		Нефтяные трубопроводы	Газопроводы	Всего	В том числе		Всего
											Внутренние сообщения	В том числе внутренние сообщения	
Мир в целом	4 529	1 710	1 270	13 459	12 613	846	749	1 023	457	15 (14,8)	8 (8,1)	21 942	9 322
Социалистические страны	2 715	240	95	803	735	68	187	193	87	2 (1,8)	2 (1,6)	4 227	3 492
В том числе:													
СССР	2 215	170	51	527	475	52	144	183	81	2 (1,7)	2 (1,6)	3 302	2 847
другие европейские страны													
неевропейские страны	264	53	33	246	244	2 (1,5)	16	9,0	0 (5,9)	0 (0,1)	0	594	350
Остальные страны	236	17	11	30	16	14	27	1,0	0 (0,1)	0 (0,0)	0	341	295
В том числе:	1 814	1 470	1 175	12 656	11 878	778	562	830	370	13 (13,6)	6 (6,5)	17 715	5 830
развитые капиталистические страны	1 580	1 287	1 043	9 077	8 393	684	531	600	355	12 (12,1)	6 (6,3)	13 442	5 043
из них США	1 082	732	567	690	210	480	389	511	295	10 (9,5)	6	3 709	3 495
развивающиеся страны	234	183	132	3 579	3 485	94	31 (30,5)	230	15	1 (0,9)	0 (0,2)	4 273	787
Остальные страны по частям света:													
Северная Америка	1 230	780	610	770	280	490	437	563	346	10 (9,7)	6 (6,1)	4 136	3 852
Западная Европа	220	370	330	6 606	6 526	80	94	34	9 (9,2)	2 (2,0)	0 (0,1)	7 335	807
Австралия и Океания	21	48	33	30	22	8	0	0	0	0 (0,2)	0 (0,1)	99	77
Латинская Америка	57	85	68	750	720	30	13	46	9 (8,8)	1 (0,5)	0 (0,15)	961	240
Азия	204	152	110	1 850	1 690	160	10 (10,4)	136	4 (4,2)	1 (0,5)	0 (0,1)	2 357	667
Африка	82	35	22	2 650	2 640	10	7 (7,1)	51	2 (1,8)	0 (0,1)	0	2 827	1 187

Таблица 25

Объем грузовых перевозок всех видов мирового транспорта по общественным системам и регионам в 1967 г. в млн. т

Регионы	Вид транспорта											
	Железнодорож- ный	Автомобиль- ный		Морской		Трубопроводный		Воздушный		Всего		
		Всего	В между- городских сообще- ниях	Всего по ра- боте флотов	Международ- ные сообше- ния	В том числе		Внутренний водный	Нефтяные трубопро- воды	Газопроводы	Всего	В том числе внутрен- ние сооб- щения
						каботаж	каботаж					
Мир в целом	8 386	70 000	20 970	2 780	1 910	870	1 516	1 692	608	7 (6,7)	84 989	83 078
Социалистические страны	4 446	16 000	2 400	206	130	76	417	312	142	2 (1,6)	21 525	21 395
В том числе:												
СССР	2 605	11 947	1 540	128,0	76,0	52	302	273	118	2 (1,5)	15 375	15 299
другие европейские страны	1 231	3 000	500	57	53	4	45	36	24 (23,8)	0 (0,1)	4 393	4 340
вневропейские страны	610	1 053	360	21	1 (1,4)	20	70	3,0	0 (0,2)	0	1 757	1 756
Остальные страны	3 940	54 000	18 570	2 574	1 780	794	1 099	1 380	466	5 (5,1)	63 464	61 683
В том числе:												
развитые капиталистиче- ские страны	3 336	45 534	16 150	1 795	1 171	624	1 020	960	435	5 (4,9)	53 084	51 911
из них США	1 450	30 250	9 750	224	28	196	531	681	360	4 (3,9)	33 500	33 472
развивающиеся страны	604	8 466	2 420	779	609	170	79	420	31	0 (0,2)	10 380	9 770
Остальные страны по частям света:												
Северная Америка	1 690	31 150	10 350	250	30	220	581	750	415	4 (4,1)	34 840	34 810
Западная Европа	1 205	8 650	4 300	1 165	985	180	439	210	20	1 (0,6)	11 690	10 700
Австралия и Океания	83	2 300	550	16	8	8	—	—	—	0 (0,2)	2 399	2 392
Латинская Америка	177	3 300	1 130	188	162	26	30	140	21	0 (0,25)	3 856	3 694
Азия	570	6 600	1 800	540	200	340	36	150	8 (7,5)	0,4	7 904	7 700
Африка	215	2 000	440	415	395	20	13	130	2 (2,5)		2 775	2 380

Средняя дальность грузовых перевозок всех видов транспорта по общественным системам и регионам мира в 1967 г. в км

Регионы	Железнодорожный	Автомобиль- ный		Морской			Внутренний водный		Трубопроводный		Воздушный		Всего	
		Всего	В международ- ных сообщениях	Всего по работе флотов	В том числе		Внутренний водный	Нефтяные трубо- проводы	Газопроводы	Всего	В том числе внутрен- ние сооб- щения	Всего	Всего	
					Международ- ные сообще- ния	Каботаж								
Мир в целом	542	24	60	4 840	6 600	980	494	605	752	2 200	1 430	258	112	
Социалистические страны	611	15	44	3 940	5 650	920	448	618	613	1 125	1 060	196	163	
В том числе:														
СССР	850	14	33	4 120	6 250	1 000	476	670	686	1 130	1 060	217	187	
другие европейские страны	214	18	66	4 470	4 600	380	355	231	248	1 000	—	135	81	
византийские страны	387	16	30	1 430	11 430	700	386	338	500	—	—	177	168	
Остальные страны	464	27	62	4 920	6 670	980	511	601	794	2 550	1 560	279	94	
В том числе:														
развитые капиталистические														
страны	478	23	64	5 060	7 170	1 100	521	625	816	2 470	1 590	252	97	
из них США	747	25	58	3 080	7 500	2 450	732	750	820	2 430	1 680	110	104	
развивающиеся страны	387	22	54	4 590	5 720	550	383	548	484	4 500	1 330	412	80	
Остальные страны по час- там света:														
Северная Америка	728	25	59	3 080	9 330	2 230	752	741	834	2 360	1 670	119	110	
Западная Европа	183	42	77	5 670	6 630	440	215	162	460	3 300	500	627	75	
Австралия и Океания	253	21	60	1 880	2 750	1 000	—	—	—	—	—	41	32	
Латинская Америка	322	26	60	3 990	4 440	1 150	433	328	419	3 250	1 400	249	65	
Азия	358	23	61	3 430	8 450	470	288	907	560	—	—	297	76	
Африка	381	18	50	6 390	6 680	500	526	392	720	—	—	1 018	78	

Доля основных регионов в грузообороте всех видов транспорта в 1967 г.
в % к мировому итогу

Регионы	Вид транспорта																
	Железнодорожный			Автомобильный			Морской			Внутренний водный			Трубопроводный		Воздушный	Всего	
	Всего	В международ- ных сооб- щениях	Всего по работе флотов	Всего по работе флотов	В том числе		Всего по работе флотов	Всего по работе флотов	Всего по работе флотов	Всего по работе флотов	Всего по работе флотов	Всего по работе флотов	Всего по работе флотов	Всего по работе флотов		Всего по работе флотов	Всего по работе флотов
					международ- ные сообше- ния	каботаж											
Мир в целом	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Социалистические страны	60,0	14,0	7,5	6,0	5,8	8,0	25,0	18,9	19,0	42,2	19,3	37,5	100,0	19,0	19,0	100,0	19,3
В том числе:																	
СССР	49,0	10,0	4,0	3,9	3,8	6,1	19,3	17,9	17,7	11,5	15,2	30,5	77,7	17,9	17,7	11,5	15,2
другие европейские страны	5,8	3,1	2,6	1,9	1,9	0,2	2,1	0,9	1,3	0,7	2,7	3,8	64,6	0,9	1,3	0,7	2,7
вневропейские страны	5,2	0,9	0,9	0,2	0,1	1,7	3,6	0,1	0,02	—	1,4	3,2	3,3	81,1	0,02	—	1,4
Остальные страны	40,0	86,0	92,5	94,0	94,2	92,0	75,0	81,1	81,0	87,8	80,7	62,5	58,6	81,1	81,0	87,8	80,7
В том числе:																	
развитые капиталистические страны	34,9	75,3	82,1	67,4	66,6	80,9	71,0	58,6	77,7	81,8	61,3	54,1	58,6	77,7	81,8	61,3	54,1
из них США	23,9	42,8	44,6	5,1	1,7	56,7	51,9	50,0	64,6	64,2	17,0	37,5	50,0	64,6	64,2	17,0	37,5
развивающиеся страны	5,1	10,7	10,4	26,6	27,6	11,1	4,0	22,5	3,3	6,0	19,4	8,4	22,5	3,3	6,0	19,4	8,4
Остальные страны по частям света:																	
Северная Америка	27,1	45,6	48,0	5,7	2,2	57,9	58,4	55,0	75,7	65,5	18,8	41,3	55,0	75,7	65,5	18,8	41,3
Западная Европа	4,9	21,6	26,0	49,1	51,7	9,5	12,6	3,3	2,0	13,5	33,4	8,7	3,3	2,0	13,5	33,4	8,7
Австралия и Океания	0,4	2,8	2,6	0,2	0,2	0,9	—	—	—	1,3	0,5	0,8	—	—	1,3	0,5	0,8
Латинская Америка	1,3	5,0	5,4	5,6	5,7	3,5	—	—	—	3,4	4,4	2,6	—	—	3,4	4,4	2,6
Азия	4,5	8,9	8,7	13,7	13,4	19,0	1,4	13,3	0,9	3,4	10,7	7,1	13,3	0,9	3,4	10,7	7,1
Африка	1,8	2,1	1,8	19,7	21,0	1,2	0,9	5,0	0,4	0,7	12,9	2,0	5,0	0,4	0,7	12,9	2,0

Общее количество грузов, перевезенных транспортом социалистических стран в 1967 г., превысило 21 млрд. т и составило почти 1/4 общего мирового объема грузовых перевозок. Почти 3/4 суммарного объема грузовых перевозок социалистических стран приходится на СССР. 99% всех грузов перевезено транспортом социалистических стран во внутренних сообщениях (см. табл. 25 и 28).

Средняя дальность грузовых перевозок в социалистических странах, вместе взятых, в 1967 г. составляла около 200 км, в том числе во внутренних сообщениях — 163 км. Средняя дальность грузовых перевозок в СССР — 217 км в среднем по всем сообщениям и 187 км — во внутренних сообщениях (см. табл. 26).

Пассажирооборот мирового транспорта, включая поездки в легковых автомобилях личного пользования, составил в 1967 г. почти 7 трилл. пассажиро-км, в том числе 64% — 4,4 трилл. пассажиро-км было выполнено в междугородных и дальнепригородных сообщениях (см. табл. 29).

Общее количество пассажиров, перевезенных всеми видами транспорта всех стран мира, достигло в 1967 г. почти 590 млрд. чел.; из них 150 млрд. чел. было перевезено в междугородных и дальнепригородных сообщениях. Большая часть пассажиров — почти 440 млрд. чел. — была перевезена во внутригородских сообщениях (см. табл. 30).

В среднем на каждого жителя земного шара приходится 170 поездок в год. Примерно 1/4 всех поездок составляют междугородные и пригородные, 3/4 внутригородские, 38% всех пассажирских поездок выполняется транспортом общего пользования.

Средняя дальность пассажирских перевозок, выполняемых всеми видами мирового транспорта, равна всего лишь 12 км; дальность перевозок в междугородных сообщениях (с дальнепригородными) несколько меньше 30 км (в 1967 г. — 29 км, см. табл. 31).

Суммарный пассажирооборот всех развитых капиталистических и развивающихся стран мира в 1967 г. достиг 6 трилл. пассажиро-км (86% мирового итога); из них на развитые капиталистические страны приходится более 70%, на развивающиеся страны — более 15% мирового итога; в междугородных и дальнепригородных сообщениях капиталистических и развивающихся стран выполнено 3,7 трилл. пассажиро-км — 85% мирового итога (табл. 29 и 32).

Общее количество перевезенных пассажиров в развитых капиталистических и развивающихся странах мира достигло в 1967 г. 505 млрд. чел., в том числе 131 млрд. чел. в междугородных (с дальнепригородными) сообщениях. Средняя дальность пассажирских перевозок в этих странах, вместе взятых, примерно такая же, как и по миру в целом, т. е. 12 км во всех сообщениях и 27 км в междугородных и дальнепригородных сообщениях.

Общий пассажирооборот всех социалистических стран мира приближается к 1 трилл. пассажиро-км (965 млрд. пассажиро-км в 1967 г.). Около 60% этого пассажирооборота выполнил транспорт СССР (почти 550 млрд. пассажиро-км в 1967 г.).

Доля основных регионов мира в объеме грузовых перевозок всех видов транспорта в 1967 г. в % к мировому итогу

Регионы	Вид транспорта									
	Автомобильный			Морской			Трубопроводный			
	Железнодорожный	В межгосударственных сообщениях		Всего по работе флотов	В том числе		Внутренний водный	Нефтяные трубопроводы	Газопроводы	Воздушный
					международные сообщения	каботаж				
Мир в целом	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Социалистические страны	53,0	11,4	7,4	6,8	8,7	27,5	18,4	23,4	24,0	25,3
В том числе:										
СССР	31,1	7,3	4,6	4,0	6,0	19,9	16,1	19,4	22,5	18,1
другие европейские страны	14,7	2,4	2,0	2,8	0,4	3,0	2,1	4,0	1,5	5,2
внеэвропейские страны	7,3	1,7	0,8	0,05	2,3	4,6	0,2	0,03	—	2,1
Остальные страны	47,0	88,6	92,6	93,2	91,3	72,5	81,6	76,6	76,0	74,7
В том числе:										
развитые капиталистические страны	39,8	77,0	64,6	61,3	71,7	67,3	56,7	71,5	73,0	62,4
из них США	17,3	46,5	8,1	1,5	23,0	35,3	40,3	59,2	58,0	39,4
развивающиеся страны	7,2	11,5	28,0	31,9	19,6	5,2	24,8	5,1	3,0	12,2
Остальные страны по частям света:										
Северная Америка	20,2	49,4	9,0	1,6	25,3	38,3	44,3	68,2	61,0	41,0
Западная Европа	14,4	20,5	41,9	51,6	20,7	28,9	12,4	3,4	9,0	13,8
Австралия и Океания	1,0	2,6	0,5	0,4	1,0	—	—	—	—	2,8
Латинская Америка	2,1	5,4	6,8	8,5	3,0	2,0	8,3	3,4	6,0	4,5
Азия	6,8	8,6	19,4	10,5	39,1	2,4	8,9	1,2	—	9,3
Африка	2,6	2,1	15,0	20,6	2,2	0,9	7,7	0,4	—	3,3
										2,8

Доля социалистических стран в мировом пассажирообороте заметно ниже, чем в грузообороте, и составляет лишь 14%. Доля социалистических стран в пассажирообороте явно не соответствует численности населения всех социалистических стран вместе взятых. Это в значительной мере объясняется слабым развитием пассажирского транспорта в Китае при громадной численности его населения. Однако и в других социалистических странах пассажирский транспорт несколько отстает в своем развитии от грузового.

Пассажирооборот всех социалистических стран в междугородных и дальнепригородных сообщениях составил 666 млрд *пассажиро-км*, в том числе более половины — 349 млн. *пассажиро-км* — выполнено на транспорте СССР.

Доля социалистических стран в мировом междугородном и дальнепригородном пассажирообороте более 15%. На транспорте общего пользования социалистических стран выполнено 875 млрд. *пассажиро-км*, что составляет $\frac{1}{3}$ мирового итога по соответствующим видам транспорта общего пользования. Из них 525 млрд. *пассажиро-км* приходится на транспорт СССР.

Общее количество пассажиров, перевезенных всеми видами транспорта социалистических стран, достигло в 1967 г. 83 млрд. чел.: из них более половины приходится на СССР. Средняя дальность перевозки составляла 12 км (в СССР — 13 км). При этом в междугородных и дальнепригородных сообщениях было перевезено 19 млрд. чел. на среднее расстояние 36 км. Удельный вес транспорта социалистических стран в мировом объеме пассажирских сообщений мало отличается от его доли в пассажирообороте (см. табл. 32 и 33). На транспорте общего пользования социалистических стран было перевезено 73 млрд. чел. на среднее расстояние 12 км (в СССР — 13 км), но средняя дальность перевозок транспорта общего пользования в междугородных и дальнепригородных сообщениях составляет по всем социалистическим странам, вместе взятым, 41 км, а по СССР — 81 км.

Грузовые и пассажирские перевозки растут в социалистических странах быстрее, чем в остальных странах мира. Общий грузооборот всех видов транспорта социалистических стран вырос за 17 лет — с 1950 по 1967 г. — в 4,6 раза, в то время как суммарный грузооборот капиталистических и развивающихся стран — в 3 раза. Внутренний грузооборот за тот же период вырос в социалистических странах почти в 4 раза, в капиталистических и развивающихся странах он лишь удвоился.

Общий пассажирооборот всех видов транспорта социалистических стран вырос с 1950 по 1967 г. в 3,1 раза; в остальных странах мира — в 2,5 раза.

Быстрый рост перевозок в социалистических странах отражает более высокие темпы экономического развития в условиях социализма и углубление территориально-географического разделения труда, опережающее аналогичный процесс в капиталистическом мире.

Пассажирооборот всех видов мирового транспорта по общественным

Регионы	Железнодорожный	Автомобильный						Вид
		Автобусные линии		Легковые автомобили		Всего автотранспорт		Внутренний водный
		Все сообщения	В том числе между- родные и пригородные сообщения	Все сообщения	В том числе между- родные и пригородные сообщения	Все сообщения	В том числе между- родные и пригородные сообщения	
Мир в целом	1 108	1 110	580	4 120	2 445	5 230	3 025	38 (38,3)
Социалистические страны	404	270	130	90	65	360	195	13 (12,7)
В том числе:								
СССР	234	153	40	23	17	176	57	5 (5,3)
другие европейские стра- ны	123	97	74	60	43	157	117	1 (0,5)
виевропейские страны	47	20	16	7	5	27	21	7 (6,9)
Остальные страны	704	840	450	4 030	2 380	4 870	2 830	25 (24,8)
В том числе:								
развитые капиталистиче- ские страны	500	460	273	3 805	2 280	4 265	2 553	10 (10,1)
из них США	25	83	40	2 292	1 432	2 375	1 472	5 (4,9)
развивающиеся страны	204	380	177	225	100	605	277	15 (14,7)
Остальные страны по ча- стям света:								
Северная Америка	30	97	45	2 480	1 532	2 577	1 577	7 (7,1)
Западная Европа	195	240	168	1 145	653	1 385	821	3
Австралия и Океания	12	16	10	80	45	96	55	—
Латииская Америка	38	156	77	115	45	271	122	4 (4,2)
Азия	394	275	125	160	80	435	205	5 (5,4)
Африка	35	56	25	50	25	106	50	5 (5,1)

Примечание. Общий объем пассажирооборота морского транспорта СССР включа-

Т а б л и ц а 29

системам и регионам в 1967 г., в млрд. *пассажиро-км*

транспорт									
Морской			Воздушный			Городской электрический	Всего		
всего	В том числе		всего	В том числе			Все виды сообщений	Междугородные и пригородные сообщения	Транспорт общего пользования
	каботаж	международные сообщения		внутренние сообщения	международные сообщения				
24 (24,4)	9	15 (15,4)	348	231	117	233	6 981	4 411	2 861
2 (2,4)	1 (1,4)	1	58	53	5 (4,6)	128	965	666	875
2 (1,6)	(1,2)	(0,4)	53 (53,4)	52	2 (1,5)	78	548	349	525
0 (0,5)	0 (0,05)	0 (0,5)	4	1 (1,3)	3 (2,7)	35	320	242	260
0 (0,3)	0 (0,2)	0 (0,1)	1 (0,6)	(0,2)	0 (0,4)	15	97	75	90
22	8 (7,6)	14 (14,4)	290	178	112	105	6 017	3 745	1 986
20	7 (6,9)	13 (13,1)	261	166	95	70	5 126	3 236	1 321
2 (1,9)	0 (0,3)	2 (1,6)	174	136	38	20	2 601	1 638	309
2	1 (0,7)	1 (1,3)	29	12 (12,3)	17 (16,7)	35	891	509	665
2 (2,2)	0 (0,5)	2 (1,7)	185	142	43	24	2 826	1 756	345
14	3	11	60	15	45	25	1 682	1 037	537
0 (0,1)	0 (0,1)	—	7 (7,4)	4	3 (3,4)	1	116	71	37
1 (1,1)	0 (0,3)	1 (0,8)	13 (12,8)	6	7 (6,8)	26	353	171	238
4 (4,2)	3 (3,5)	1 (0,7)	19 (18,8)	9	10 (9,8)	25	882	617	722
0 (0,4)	0 (0,2)	0 (0,2)	6,0	2 (1,6)	4 (4,4)	4	156	92	107

ет 0,02 млрд. *пассажиро-км*, выполненных портовым флотом во внутригородских сообщениях.

Объем пассажирских перевозок всех видов мирового транспорта по

Регионы	Железнодорожный	Автомобильный						Вид
		Автобусные линии		Легковые автомобили		Всего		Внутренний водный
		Все сообщения	В том числе междугородные и пригородные сообщения	Все сообщения	В том числе междугородные и пригородные сообщения	Все сообщения	В том числе междугородные и пригородные сообщения	
Мир в целом	29 910	138 000	30 600	366 500	87 500	504 500	118 100	873
Социалистические страны	6 552	38 000	7 700	9 500	4 000	47 500	11 700	319
В том числе:								
СССР	2 592	22 000	1 270	1 800	700	23 800	1 970	151
другие европейские страны	3 464	12 500	5 230	7 000	3 000	19 500	8 230	30
внеевропейские страны	496	3 500	1 200	700	300	4 200	1 500	138
Остальные страны	23 358	100 000	22 900	357 000	83 500	457 000	106 400	554
В том числе:								
развитые капиталистические страны	18 476	53 030	17 600	327 900	81 400	380 930	99 000	165
из них США	304	5 013	380	145 000	30 500	150 013	30 880	32
развивающиеся страны	4 882	46 970	5 300	29 100	2 100	76 070	7 400	389
Остальные страны по частям света:								
Северная Америка . .	328	5 800	450	156 000	32 600	161 800	33 050	53
Западная Европа . .	4 695	32 900	13 650	155 000	43 800	187 900	57 450	112
Австралия и Океания	510	1 800	700	7 800	1 900	9 600	2 600	—
Латиноская Америка .	1 080	15 600	1 700	13 000	1 200	28 600	2 900	125
Азия	16 000	35 500	5 600	17 500	3 200	53 000	8 800	152
Африка	745	8 400	800	7 700	800	16 100	1 600	112

Примечание. В общий объем пассажирских перевозок СССР входят 11 млн.

общественным системам и регионам в 1967 г. в млн. пассажиров

транспорт							Всего		
Морской			Воздушный			Городской электрический	Все виды сообщений	Междугородные и пригородные сообщения	Транспорт общего пользования
Всего	В том числе		Всего	В том числе					
	каботаж	международные сообщения		внутренние сообщения	международные сообщения				
245	234	11	330	263	67	52 500	588 358	149 369	221 858
48	48	0(0,4)	62	59	3(3,2)	28 500	82 981	18 667	73 481
34	34	0(0,2)	55	55	0(0,5)	15 250	41 882	4 791	40 082
4	4(3,8)	0(0,2)	5(5,0)	3(3,2)	2(1,8)	9 500	32 503	11 731	25 503
10	10	0 (менее 0,1)	2 (1,5)	1(0,6)	1(0,9)	3 750	8 596	2 145	7 896
197	186	11	268	204	64	24 000	505 377	130 702	148 377
165	155	10	235	188	47	14 000	413 971	117 984	86 071
3(3,3)	3,0	0(0,3)	167	153	14	1 970	152 489	31 372	7 489
32	31	1(1,4)	33	16	17	10 000	91 406	12 718	62 306
5(5,3)	5	0(0,3)	173	157	16	2 400	164 760	33 593	8 760
38	29	9	50	12	28	7 200	199 994	62 308	44 995
1(0,5)	1 (0,5)	0 (менее 0,1)	6(6,5)	4(4,4)	2(2,1)	250	10 367	3 115	2 567
5	5(4,6)	0(0,4)	16	9(8,6)	7(7,4)	6 500	36 326	4 119	23 326
146	145	1(1,0)	16	10	6	6 250	75 564	25 107	58 064
2(2,5)	2(2,4)	0(0,1)	7	2(2,5)	5(4,5)	1 400	18 366	2 460	10 666

пассажиров, перевезенных портовым флотом во внутригородских сообщениях.

Средняя дальность пассажирских перевозок всех видов мирового транспорта по общественным системам и регионам в 1967 г. в км

Таблица 31

Регионы	Вид транспорта											
	Автомобильный						Морской		Воздушный			
	Автобусные линии			Легковые автомобили			В том числе		В том числе		В среднем по видам транспорта	
	Всего сообщений			Всего сообщений			Всего		Всего		Всего	
	В том числе между-городские и пригородные сообщения	В том числе между-городские и пригородные сообщения	В том числе между-городские и пригородные сообщения	В том числе между-городские и пригородные сообщения	В том числе между-городские и пригородные сообщения	В том числе между-городские и пригородные сообщения	Всего	каботаж	Всего	внутренние сообщения	Международные сообщения	Международные и пригородные сообщения
Мир в целом	37	8	19	11	28	10	100	40	1 054	879	1 740	29
Социалистические страны	62	7	17	9	16	8	50	30	940	920	1 440	36
В том числе:												
СССР	90	7	31	13	24	7	47	36	970	950	3 000	13
другие европейские страны	36	8	14	8	14	8	120	10	800	410	1 500	10
и внеевропейские страны	95	6	13	10	17	6	30	20	400	330	440	11
Остальные страны	30	8	20	11	28	11	110	40	1 082	873	1 750	13
В том числе:												
развитые капиталистические страны	27	8	16	12	28	11	120	45	1 110	883	2 020	15
из них США	82	16	104	16	47	16	580	100	1 040	890	2 710	41
развивающиеся страны	42	8	33	8	48	8	60	85	890	770	1 000	11
Остальные страны по частям света:												
Северная Америка	91	16	100	16	47	16	420	100	1 070	910	2 600	39
Западная Европа	42	7	12	7	15	7	370	85	1 200	886	1 630	12
Австралия и Океания	24	9	14	10	24	10	200	200	1 140	910	1 620	14
Латинская Америка	35	10	45	9	38	10	220	65	900	700	920	10
Азия	25	8	22	5	25	8	30	25	1 180	800	1 630	13
Африка	47	7	31	6	31	7	160	83	860	640	980	10

Таблица 32.

Доля основных регионов мира в пассажирообороте всех видов транспорта в 1967 г. в % к мировому итогу

Регионы	Вид транспорта											
	Автомобильный						Морской		Воздушный			
	Автобусные линии			Легковые автомобили			В том числе		В том числе		Всего	
	Всего сообщений			Всего сообщений			Всего		Всего		Всего	
	В том числе между-городские и пригородные сообщения	В том числе между-городские и пригородные сообщения	В том числе между-городские и пригородные сообщения	В том числе между-городские и пригородные сообщения	В том числе между-городские и пригородные сообщения	В том числе между-городские и пригородные сообщения	Всего по работе флотов	Международные сообщения	каботаж	Всего	внутренние сообщения	Международные сообщения
Мир в целом	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Социалистические страны	36,5	24,3	22,4	2,2	2,7	6,9	9,8	6,5	15,5	16,7	23,1	3,9
В том числе:												
СССР	21,1	13,8	6,9	0,6	0,7	3,4	6,6	2,6	13,3	15,4	22,5	1,2
другие европейские страны	11,1	8,7	12,8	1,5	1,8	3,0	1,3	3,2	—	1,1	0,6	2,3
внеевропейские страны	4,3	1,8	2,7	0,1	0,2	0,5	17,7	0,7	2,2	0,2	0,09	0,4
Остальные страны	63,5	75,7	77,6	97,8	97,3	93,1	90,2	93,5	84,5	83,3	76,9	96,1
В том числе:												
Международные и пригородные сообщения	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Все виды сообщений	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Транспорт общего пользования	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Регионы	Вид транспорта															Всего		
	Автомобильный					Морской		Воздушный			Городской электрический							
	Железнодорожный		Легковые автомобили		Всего	В том числе		Всего	В том числе							Международные сообщения		Международные и пригородные сообщения
	Всего сообщения	В том числе между-городские и пригородные сообщения	Всего сообщения	В том числе между-городские и пригородные сообщения		Всего сообщения	В том числе между-городские и пригородные сообщения		Всего сообщения	В том числе между-городские и пригородные сообщения	Всего сообщения	В том числе между-городские и пригородные сообщения	Всего сообщения	В том числе между-городские и пригородные сообщения	Всего сообщения	В том числе между-городские и пригородные сообщения		
					Всего сообщения			В том числе между-городские и пригородные сообщения									Всего сообщения	В том числе между-городские и пригородные сообщения
развитые капиталистические страны	45,1	41,5	47,1	92,3	93,2	81,5	84,4	29,4	82,0	85,1	76,7	75,0	71,6	81,8	30,1	73,4	73,4	46,2
из них США	2,3	7,5	7,0	55,6	58,7	45,4	48,7	12,6	7,8	10,4	3,3	50,0	58,7	32,6	8,6	37,3	37,1	10,8
развивающиеся страны	18,4	34,2	31,0	5,5	4,1	11,6	9,2	37,9	8,2	8,4	7,8	8,3	5,3	14,3	15,0	12,8	11,5	23,2
Остальные страны по частям света:																		
Северная Америка	2,6	8,7	7,8	60,2	62,6	49,3	52,2	20,6	9,0	11,0	5,6	53,2	61,5	36,6	10,3	40,5	39,8	12,1
Западная Европа	17,6	21,7	29,0	27,8	26,8	26,5	27,1	8,8	57,4	71,5	33,4	17,2	6,5	38,5	10,7	24,1	23,5	18,8
Австралия и Океания	1,1	1,4	1,7	2,0	1,8	1,8	1,8	—	0,5	—	1,1	2,1	1,7	3,0	0,5	1,7	1,6	1,3
Латинская Америка	3,4	14,1	13,3	2,8	1,8	5,2	4,0	10,8	4,5	5,2	3,3	3,7	2,6	5,8	11,2	5,1	3,9	8,3
Азия	35,6	24,8	21,5	3,8	3,3	8,3	6,8	13,9	17,2	4,5	38,9	5,4	3,9	8,4	10,7	12,6	14,0	25,2
Африка	3,2	5,0	4,3	1,2	1,0	2,0	1,7	13,2	1,6	1,3	2,2	1,7	0,7	3,8	1,7	2,2	2,1	3,7

Таблица 33

Доля основных регионов мира в объеме пассажирских перевозок всех видов транспорта в 1967 г. в % к мировому итогу

Регионы	Вид транспорта															Всего																																																																																																																																																																																																																																							
	Автомобильный					Морской		Воздушный			Городской электрический																																																																																																																																																																																																																																												
	Железнодорожный		Автобусные линии		Легковые автомобили	Всего		Внутренний водный		Всего		В том числе		Всего		Международные сообщения		В том числе		Международные сообщения		Всего		Международные и при- родные сообщения		Транспорт общего пользо- вания																																																																																																																																																																																																																													
			Всего сообщения	В том числе между- городские и приго- родные сообщения		Всего сообщения	В том числе между- городские и приго- родные сообщения																					Всего сообщения	В том числе между- городские и приго- родные сообщения	Всего сообщения	В том числе между- городские и приго- родные сообщения	Всего сообщения	В том числе между- городские и приго- родные сообщения	Всего сообщения	В том числе между- городские и приго- родные сообщения	Всего сообщения	В том числе между- городские и приго- родные сообщения	Всего сообщения	В том числе между- городские и приго- родные сообщения	Всего сообщения	В том числе между- городские и приго- родные сообщения	Всего сообщения	В том числе между- городские и приго- родные сообщения	Всего сообщения	В том числе между- городские и приго- родные сообщения	Всего сообщения	В том числе между- городские и приго- родные сообщения	Всего сообщения	В том числе между- городские и приго- родные сообщения	Всего сообщения	В том числе между- городские и приго- родные сообщения	Всего сообщения	В том числе между- городские и приго- родные сообщения	Всего сообщения	В том числе между- городские и приго- родные сообщения	Всего сообщения	В том числе между- городские и приго- родные сообщения	Всего сообщения	В том числе между- городские и приго- родные сообщения	Всего сообщения	В том числе между- городские и приго- родные сообщения	Всего сообщения	В том числе между- городские и приго- родные сообщения	Всего сообщения	В том числе между- городские и приго- родные сообщения	Всего сообщения	В том числе между- городские и приго- родные сообщения	Всего сообщения	В том числе между- городские и приго- родные сообщения	Всего сообщения	В том числе между- городские и приго- родные сообщения	Всего сообщения	В том числе между- городские и приго- родные сообщения	Всего сообщения	В том числе между- городские и приго- родные сообщения	Всего сообщения	В том числе между- городские и приго- родные сообщения	Всего сообщения	В том числе между- городские и приго- родные сообщения	Всего сообщения	В том числе между- городские и приго- родные сообщения	Всего сообщения	В том числе между- городские и приго- родные сообщения	Всего сообщения	В том числе между- городские и приго- родные сообщения	Всего сообщения	В том числе между- городские и приго- родные сообщения	Всего сообщения	В том числе между- городские и приго- родные сообщения	Всего сообщения	В том числе между- городские и приго- родные сообщения	Всего сообщения	В том числе между- городские и приго- родные сообщения	Всего сообщения	В том числе между- городские и приго- родные сообщения	Всего сообщения	В том числе между- городские и приго- родные сообщения	Всего сообщения	В том числе между- городские и приго- родные сообщения	Всего сообщения	В том числе между- городские и приго- родные сообщения	Всего сообщения	В том числе между- городские и приго- родные сообщения	Всего сообщения	В том числе между- городские и приго- родные сообщения	Всего сообщения	В том числе между- городские и приго- родные сообщения	Всего сообщения	В том числе между- городские и приго- родные сообщения	Всего сообщения	В том числе между- городские и приго- родные сообщения	Всего сообщения	В том числе между- городские и приго- родные сообщения	Всего сообщения	В том числе между- городские и приго- родные сообщения	Всего сообщения	В том числе между- городские и приго- родные сообщения	Всего сообщения	В том числе между- городские и приго- родные сообщения	Всего сообщения	В том числе между- городские и приго- родные сообщения	Всего сообщения	В том числе между- городские и приго- родные сообщения	Всего сообщения	В том числе между- городские и приго- родные сообщения	Всего сообщения	В том числе между- городские и приго- родные сообщения	Всего сообщения	В том числе между- городские и приго- родные сообщения	Всего сообщения	В том числе между- городские и приго- родные сообщения	Всего сообщения	В том числе между- городские и приго- родные сообщения	Всего сообщения	В том числе между- городские и приго- родные сообщения	Всего сообщения	В том числе между- городские и приго- родные сообщения	Всего сообщения	В том числе между- городские и приго- родные сообщения	Всего сообщения	В том числе между- городские и приго- родные сообщения	Всего сообщения	В том числе между- городские и приго- родные сообщения	Всего сообщения	В том числе между- городские и приго- родные сообщения	Всего сообщения	В том числе между- городские и приго- родные сообщения	Всего сообщения	В том числе между- городские и приго- родные сообщения	Всего сообщения	В том числе между- городские и приго- родные сообщения	Всего сообщения	В том числе между- городские и приго- родные сообщения	Всего сообщения	В том числе между- городские и приго- родные сообщения	Всего сообщения	В том числе между- городские и приго- родные сообщения	Всего сообщения	В том числе между- городские и приго- родные сообщения	Всего сообщения	В том числе между- городские и приго- родные сообщения	Всего сообщения	В том числе между- городские и приго- родные сообщения	Всего сообщения	В том числе между- городские и приго- родные сообщения	Всего сообщения	В том числе между- городские и приго- родные сообщения	Всего сообщения	В том числе между- городские и приго- родные сообщения	Всего сообщения	В том числе между- городские и приго- родные сообщения	Всего сообщения	В том числе между- городские и приго- родные сообщения	Всего сообщения	В том числе между- городские и приго- родные сообщения	Всего сообщения	В том числе между- городские и приго- родные сообщения	Всего сообщения	В том числе между- городские и приго- родные сообщения	Всего сообщения	В том числе между- городские и приго- родные сообщения	Всего сообщения	В том числе между- городские и приго- родные сообщения	Всего сообщения	В том числе между- городские и приго- родные сообщения	Всего сообщения	В том числе между- городские и приго- родные сообщения	Всего сообщения	В том числе между- городские и приго- родные сообщения	Всего сообщения	В том числе между- городские и приго- родные сообщения	Всего сообщения	В том числе между- городские и приго- родные сообщения	Всего сообщения	В том числе между- городские и приго- родные сообщения	Всего сообщения	В том числе между- городские и приго- родные сообщения	Всего сообщения	В том числе между- городские и приго- родные сообщения	Всего сообщения	В том числе между- городские и приго- родные сообщения	Всего сообщения	В том числе между- городские и приго- родные сообщения	Всего сообщения	В том числе между- городские и приго- родные сообщения	Всего сообщения	В том числе между- городские и приго- родные сообщения	Всего сообщения	В том числе между- городские и приго- родные сообщения	Всего сообщения	В том числе между- городские и приго- родные сообщения	Всего сообщения	В том числе между- городские и приго- родные сообщения	Всего сообщения	В том числе между- городские и приго- родные сообщения	Всего сообщения	В том числе между- городские и приго- родные сообщения	Всего сообщения	В том числе между- городские и приго- родные сообщения	Всего сообщения	В том числе между- городские и приго- родные сообщения	Всего сообщения	В том числе между- городские и приго- родные сообщения	Всего сообщения	В том числе между- городские и приго- родные сообщения	Всего сообщения	В том числе между- городские и приго- родные сообщения	Всего сообщения	В том числе между- городские и приго- родные сообщения	Всего сообщения	В том числе между- городские и приго- родные сообщения	Всего сообщения	В том числе между- городские и приго- родные сообщения	Всего сообщения	В том числе между- городские и приго- родные сообщения	Всего сообщения	В том числе между- городские и приго- родные сообщения	Всего сообщения	В том числе между- городские и приго- родные сообщения	Всего сообщения	В том числе между- городские и приго- родные сообщения	Всего сообщения	В том числе между- городские и приго- родные сообщения	Всего сообщения	В том числе между- городские и приго- родные сообщения	Всего сообщения	В том числе между- городские и приго- родные сообщения

Регионы	Вид транспорта														Всего		
	Железнодорожный	Автомобильный						Внутренний водный	Морской		Воздушный		Городской электрический				
		Автобусные линии		Легковые автомобили		Всего	В том числе между-городские и при-городные сообщения		В том числе каботаж	В том числе междунаро-дные сообщения	В том числе						
		Все сообщения	В том числе между-городские и при-городные сообщения	Все сообщения	В том числе между-городские и при-городные сообщения												
												Всего		В том числе междунаро-дные сообщения			
из них США	1,0	3,6	11,2	39,6	34,9	29,7	2,6	3,7	1,3	2,7	50,6	58,2	17,3	3,7	25,9	21,0	3,4
развивающиеся страны	16,3	34,1	17,3	7,9	2,4	15,1	6,3	44,6	13,2	12,2	10,0	6,1	24,9	19	15,5	8,5	28,1
Остальные страны по частям света:																	
Северная Америка	11,1	4,3	1,4	42,6	37,2	32,1	28,0	6,2	2,2	2,1	52,4	59,6	24,4	4,6	28,0	22,5	3,9
Западная Европа	15,7	23,8	44,7	42,3	50,0	37,2	48,6	12,8	15,5	12,3	15,1	8,3	41,0	13,7	34,0	41,7	20,3
Австралия и Океания	1,7	1,3	2,3	2,1	2,2	1,9	2,2	—	0,2	0,2	2,0	1,7	3,2	0,4	1,8	2,1	1,2
Латинская Америка	3,6	13,3	5,6	3,5	1,4	5,7	2,5	14,3	2,0	3,5	4,8	3,2	11,0	12,4	6,2	2,8	10,5
Азия	53,5	25,7	18,3	4,8	3,7	10,5	7,5	17,4	59,5	62,0	4,8	3,8	8,9	11,9	12,8	16,8	26,2
Африка	2,5	6,1	2,6	2,1	0,9	3,2	1,3	12,8	1,0	1,0	2,1	1,0	6,7	2,7	3,1	1,6	4,8

Соотношение видов транспорта в мировом грузообороте и пассажирообороте

Первое место среди всех видов транспорта по грузообороту и по общему объему перевозочной работы занимает морской транспорт, он выполняет более 60% мирового грузооборота (но перевозит лишь Доля железных дорог в мировом грузообороте 21%, в количестве обороте развитых капиталистических и развивающихся стран еще выше—71%, но при этом морем перевозится лишь небольшая доля всех грузов (по весу) 4%. В социалистических странах морской транспорт выполняет 19% грузооборота, перевозя менее 1% всех грузов (табл. 34 и 35).

Автотранспорт, напротив, выполняет лишь менее 8% общего мирового грузооборота, но перевозит при этом 82% всех грузов. Доля железных дорог в мировом грузообороте 21%, в количестве перевезенных грузов—10%. В суммарном грузообороте развитых капиталистических и развивающихся стран доля железных дорог вдвое ниже, чем по миру в целом, и составляет около 10%, а в количестве перевезенных грузов—6%, доля автотранспорта соответственно 8 и 85%. В социалистических странах, вместе взятых, доля 64%, доля автотранспорта (5,7%) заметно ниже, чем в капиталистических странах.

Почти $\frac{2}{5}$ мирового пассажирооборота выполняют легковые автомобили личного пользования, 16% — автобусы, 16% — железные дороги и только 5% — воздушный транспорт. В междугородных сообщениях удельный вес железнодорожного и воздушного транспорта выше (около 25,2 и 5,3% соответственно), но автотранспорт занимает первое место и в этом виде сообщений: легковые автомобили — 55%, автобусы — 13% (табл. 36 и 37).

В социалистических странах удельный вес железнодорожного транспорта в пассажирских перевозках значительно выше, чем в капиталистических, и достигает 42% общего пассажирооборота и 62% междугородного (с пригородным). Доля автотранспорта значительно ниже, чем в капиталистических странах: автобусы выполняют 28% общего пассажирооборота и 18% — в междугородных и пригородных сообщениях, легковой автотранспорт — только 9,1% и 9,5% соответственно.

Пассажирооборот мирового воздушного транспорта непрерывно и быстро растет за последние годы—на 15—20% в год по абсолютным размерам и примерно на 1% в год по удельному весу в пассажирообороте. Однако он все еще составляет только 5% общего пассажирооборота. В социалистических странах доля этого, наиболее совершенного для дальних сообщений вида пассажирского транспорта заметно выше и составляет 6,0% общего и 8,2% междугородного пассажирооборота. В суммарном пассажирообороте развитых капиталистических и развивающихся стран на воздушный транс-

Доля отдельных видов транспорта в грузообороте по основным регионам мира в 1967 г. в % к общему итогу

Регионы	Вид транспорта										Всего		
	Железнодорожный	Автомобильный		Морской			Внутренний водный			Трубопроводный			
		Всего	В межгосударственных сообщениях	Всего по работе флотов	Международные сообщения	В том числе каботаж				Нефтепродукты	Газопроводы	Воздушный	
Мир в целом	20,6 48,6	7,8 18,3	5,8 13,6	61,3 9,1	57,5 —	3,8 9,1	3,4 8,0	4,7 11,0	2,1 4,9	0,07 0,08	100,0	100,0	
Социалистические страны	64,2 77,7	5,7 6,9	2,2 2,7	19,0 2,0	17,4 —	1,6 2,0	4,4 5,4	4,6 5,5	2,1 2,5	0,04 0,04	100,0	100,0	
В том числе:													
СССР	66,7 77,8	5,1 6,0	1,5 1,8	15,9 1,8	14,3 —	1,6 1,8	4,3 5,1	5,5 6,4	2,4 2,8	0,05 0,05	100,0	100,0	
другие европейские страны	44,5 75,5	8,9 15,1	5,2 8,9	41,4 0,5	41,1 —	0,3 0,5	2,7 4,6	1,5 2,6	1,0 1,7	0,02 0,03	100,0	100,0	
вневропейские страны	75,9 80,0	5,5 5,8	3,5 3,7	9,6 4,8	5,1 —	4,5 4,8	8,7 9,1	0,3 0,3	0,03 0,03	— —	100,0	100,0	
Остальные страны	10,2 31,1	8,3 25,2	6,6 20,1	71,4 13,3	67,0 —	4,4 13,3	3,2 9,6	4,7 14,3	2,1 6,4	0,07 0,1	100,0	100,0	
В том числе:													
развитые капиталистические страны	11,7 31,3	9,6 25,5	7,6 20,3	67,5 13,6	62,4 —	5,1 13,6	4,0 10,5	4,5 12,0	2,6 7,0	0,09 0,1	100,0	100,0	
из них США	29,2 31,0	19,7 21,0	15,3 16,2	18,6 13,7	5,7 —	12,9 13,7	10,5 11,1	13,8 14,6	7,9 8,4	0,3 0,2	100,0	100,0	

Продолжение

Регионы	Вид транспорта										Всего
	Железнодорожный	Автомобильный		Морской			Внутренний водный	Трубопроводный		Воздушный	
		Всего	В межгосударственных сообщениях	Всего по работе флотов	Международные сообщения	В том числе каботаж		Нефтяные трубопроводы	Газопроводы		
развивающиеся страны	5,5 29,7	4,3 23,3	3,1 16,8	83,8 11,9	81,6 —	2,2 11,9	0,7 3,9	5,4 29,2	0,3 2,0	0,02 0,03	100,0 100,0
Остальные страны по частям света											
Северная Америка	29,7 31,9	18,9 20,3	14,7 15,8	18,6 12,7	6,8 —	11,8 12,7	10,6 11,3	13,6 14,6	8,4 9,0	0,2 0,2	100,0 100,0
Западная Европа	3,0 27,4	5,0 45,8	4,5 40,9	90,1 9,9	89,0 —	1,1 9,9	1,3 11,6	0,5 4,2	0,1 1,1	0,02 0,01	100,0 100,0
Австралия и Океания	21,2 27,3	48,4 62,2	33,3 42,8	30,2 10,4	22,2 —	8,0 10,4	— —	— —	— —	0,2 0,1	100,0 100,0
Латинская Америка	5,9 23,7	8,9 35,4	7,1 28,4	78,1 12,5	75,0 —	3,1 12,5	1,4 5,4	4,8 19,2	0,9 3,7	0,05 0,06	100,0 100,0
Азия	8,7 30,6	6,4 22,8	4,7 16,5	78,5 24,0	71,7 —	6,8 24,0	0,4 1,6	5,8 20,4	0,2 0,6	0,02 0,01	100,0 100,0
Африка	2,9 43,9	1,2 18,7	0,8 11,8	93,7 5,4	93,4 —	0,3 5,4	0,3 3,8	1,8 27,3	0,1 0,9	0,003 —	100,0 100,0

Доля отдельных видов транспорта в объеме грузовых перевозок по основным регионам мира в 1967 г в % к общему итогу

Регионы	Вид транспорта										Всего	
	Железнодорожный	Автомобильный		Всего по работе флотов	Морской			Внутренний водный	Трубопроводный			
		Всего	В международных сообщениях		Всего по работе флотов	В том числе			Нефтепроводы	Газопроводы		
						международные сообщения	каботаж					
Мир в целом	9,9 10,1	82,4 84,3	24,6 25,1	3,2 1,1	2,2 —	1,0 1,1	1,8 1,8	—	2,0 2,0	0,7 0,7	100,0 100,0	100,0
Социалистические страны	20,6 20,7	74,4 74,8	41,1 41,2	0,9 0,4	0,6 —	0,3 0,4	2,0 2,0	—	1,4 1,5	0,7 0,6	100,0 100,0	100,0
В том числе:												
СССР	47,0 17,0	77,7 78,1	40,0 10,1	0,7 0,3	0,4 —	0,3 0,3	2,0 2,0	—	1,8 1,8	0,8 0,8	100,0 100,0	100,0
другие европейские страны	28,1 28,3	68,3 69,2	11,4 11,5	1,3 0,1	1,2 —	0,1 0,1	4,0 1,0	—	0,8 0,8	0,5 0,6	100,0 100,0	100,0
вневропейские страны	36,8 36,8	57,5 57,6	21,7 21,7	1,3 1,2	0,1 —	1,2 1,2	4,2 4,2	—	0,2 0,2	0,01 0,01	100,0 100,0	100,0
Остальные страны	6,2 6,4	85,1 87,5	29,3 30,1	4,0 1,1	2,8 —	1,2 1,3	4,8 4,8	—	2,2 2,2	0,7 0,8	100,0 100,0	100,0
В том числе:												
развитые капиталистические страны	6,3 6,4	85,8 87,7	30,4 31,1	3,4 1,2	2,2 —	1,2 1,2	1,9 2,0	—	1,8 1,9	0,8 0,8	100,0 100,0	100,0

Продолжение

Регионы	Вид транспорта										Всего
	Железнодорожный	Автомобильный		Всего по работе флотов	Морской		Внутренний водный	Трубопроводный			
		Всего	В международных сообщениях		Международные сообщения	В том числе каботаж		Нефтяные трубопроводы	Газопроводы		
из них США	4,3	90,3	29,1	0,7	0,1	0,6	1,6	—	2,0	1,1	100,0
развивающиеся страны	4,3	90,4	29,1	0,6	—	0,6	1,7	—	2,0	1,0	100,0
Остальные страны по частям света:	5,8	81,6	23,3	7,5	5,9	1,6	0,8	—	4,0	0,3	100,0
	6,2	86,7	24,8	1,7	—	1,7	0,8	—	4,3	0,3	100,0
Северная Америка	4,8	89,4	29,7	0,7	0,08	0,6	1,7	—	2,2	1,2	100,0
Западная Европа	4,8	89,5	29,7	0,6	—	0,6	1,7	—	2,2	1,2	100,0
	10,3	74,0	36,8	9,9	8,4	1,5	3,8	—	4,8	0,2	100,0
Австралия и Океания	11,3	80,7	40,2	1,7	—	1,7	4,1	—	2,0	0,2	100,0
	3,4	95,9	20,8	0,7	0,3	0,4	—	—	—	—	100,0
Латинская Америка	3,5	96,2	21,0	0,3	—	0,3	—	—	—	—	100,0
	4,6	85,6	29,3	4,9	4,2	0,7	0,8	—	3,6	0,5	100,0
Азия	4,9	89,3	30,6	0,7	—	0,7	0,8	—	3,8	0,5	100,0
	7,2	83,5	22,8	6,8	2,5	4,3	0,4	—	2,0	0,1	100,0
Африка	7,4	85,6	23,4	4,4	—	4,4	0,5	—	2,0	0,1	100,0
	7,7	72,0	18,0	15,0	14,2	0,8	0,5	—	4,7	0,1	100,0
	9,0	84,0	21,0	0,8	—	0,8	0,6	—	5,5	0,1	100,0

¹ На воздушный транспорт во всех регионах мира приходится менее 0,1% общего грузооборота.

Доля отдельных видов транспорта в пассажирообороте по основным регионам мира в 1967 г.

Регионы	Вид транспорта													Всего					
	Железнодорожный	Автомобильный						Внутренний водный	Морской		Воздушный				Городской электрический	Все виды сообщений	Международные и пригородные сообщения	Транспорт общего пользования	
		Автобусные линии		Легковые автомобили		Всего	В том числе сообщений и пригородные		Всего сообщений	В том числе сообщений и пригородные	Всего	В том числе сообщений и пригородные	Всего						В том числе сообщений и пригородные
		Всего сообщений	В том числе сообщений и пригородные	Всего сообщений	В том числе сообщений и пригородные														
Мир в целом	15,9	8,3	59,0	35,0	74,9	43,3	0,6	0,3	0,1	0,2	5,0	3,3	1,7	3,3	100,0	100,0	100,0		
Социалистические страны	25,1	13,1	—	55,4	—	68,5	0,9	0,2	0,2	—	5,3	—	—	—	—	100,0	100,0		
	38,7	20,3	—	—	38,8	20,3	1,3	0,8	0,3	0,5	12,2	8,1	4,1	8,2	100,0	100,0	100,0		
В том числе:	41,9	28,0	9,3	6,7	37,3	20,2	1,3	0,2	0,1	0,1	6,0	5,5	0,5	13,3	100,0	100,0	100,0		
	60,6	19,5	—	9,8	—	29,3	1,9	0,2	0,2	—	8,0	8,0	—	—	—	100,0	100,0		
СССР	42,6	27,9	4,2	3,1	32,1	10,4	1,0	0,3	0,2	0,1	9,8	9,5	0,3	14,2	100,0	100,0	100,0		
другие европейские страны	67,0	11,4	—	4,9	—	16,3	1,5	0,3	0,3	—	14,9	14,9	—	—	—	100,0	100,0		
	44,5	29,1	—	—	29,1	7,6	1,0	0,3	0,2	0,1	10,2	9,9	0,3	14,8	100,0	100,0	100,0		
внеевропейские страны	38,4	30,3	18,8	13,4	49,1	36,5	0,1	0,1	*	0,1	1,3	0,4	0,9	11,0	100,0	100,0	100,0		
	50,9	30,6	—	17,8	—	48,4	0,2	*	*	—	1,5	0,5	1,0	13,4	100,0	100,0	100,0		
всего	47,3	37,4	—	—	37,4	28,5	0,2	0,2	*	0,2	1,5	0,5	0,4	15,5	100,0	100,0	100,0		
	48,5	20,6	7,2	5,2	27,8	21,7	7,3	0,3	0,2	0,1	0,6	0,2	0,4	15,5	100,0	100,0	100,0		
всего	62,4	21,2	—	6,6	—	27,8	9,2	0,3	0,3	—	0,3	0,3	—	—	—	100,0	100,0		
	52,2	17,8	—	—	22,2	17,8	7,8	0,3	0,2	0,1	0,7	0,2	0,5	16,8	100,0	100,0	100,0		

3 Зак. 11122

Продолжение

Остальные страны	11,7	14,0	7,5	67,0	39,6	81,0	47,1	0,4	0,3	0,1	0,2	4,8	3,0	1,8	1,8	100,0	100,0
	18,8	—	12,1	—	63,5	—	75,5	0,7	0,2	0,2	—	4,8	—	—	—	100,0	100,0
	35,4	42,3	22,7	—	—	42,3	22,7	1,3	1,1	0,4	0,7	14,6	9,0	5,6	5,3	—	—
В том числе разви- тые капиталистиче- ские страны . . .	9,7	9,0	5,3	74,3	44,5	83,2	49,8	0,2	0,4	0,1	0,3	5,1	3,2	1,9	1,4	100,0	100,0
	15,4	—	8,5	—	70,4	—	78,9	0,3	0,2	0,2	—	5,2	5,2	—	—	—	—
	37,8	34,8	20,7	—	—	34,8	20,7	0,8	1,5	0,5	1,0	19,8	12,6	7,2	5,3	—	—
Из них США:	1,0	3,2	1,5	88,1	55,0	91,3	56,5	0,2	0,1	0,01	0,1	6,7	5,2	1,5	0,7	100,0	100,0
	1,6	—	2,4	—	87,4	—	89,8	0,3	0,02	0,02	—	8,3	8,3	—	—	—	—
	8,1	26,9	12,9	—	—	26,9	12,9	1,6	0,6	0,1	0,5	56,3	44,0	12,3	6,5	—	—
развивающиеся страны	22,9	42,6	19,9	25,3	11,2	67,9	31,1	1,6	0,2	0,1	0,1	3,3	1,4	1,9	4,0	100,0	100,0
	40,1	—	34,8	—	19,6	—	54,4	2,9	0,1	0,1	—	2,5	2,5	—	0,1	—	—
	30,7	57,1	26,6	—	—	57,1	26,6	2,2	0,3	0,1	0,2	4,4	1,9	2,5	5,3	—	—
Остальные страны по частям света:																	
Северная Америка	1,1	3,4	1,6	87,8	54,2	91,2	55,8	0,3	0,1	*	*	6,5	5,0	1,5	0,8	100,0	100,0
	1,7	—	2,6	—	87,2	—	89,8	0,4	*	*	—	8,1	8,1	—	—	—	—
	8,7	28,1	13,0	—	—	28,1	13,0	2,1	0,6	0,1	0,5	53,6	41,1	12,5	6,9	—	—
Западная Европа	11,6	14,3	10,0	68,1	38,8	82,4	48,8	0,2	0,8	0,2	0,6	3,5	0,9	2,6	1,5	100,0	100,0
	18,8	—	16,2	—	63,0	—	79,2	0,3	0,3	0,3	—	1,4	1,4	—	—	—	—
	36,3	44,7	31,3	—	—	44,7	31,3	0,6	2,6	0,5	2,1	11,2	2,8	8,4	4,6	—	—
Австралия и Океа- ния	10,3	13,7	8,6	68,7	38,6	82,4	47,2	—	0,1	0,1	—	6,4	3,4	3,0	0,8	100,0	100,0
	16,9	—	14,1	—	63,3	—	77,4	—	0,1	0,1	—	5,6	5,6	—	—	—	—
	32,9	43,8	27,4	—	—	43,8	27,4	—	0,3	0,3	—	20,3	11,0	9,3	2,7	—	—
Латинская Америка	10,8	44,2	21,8	32,6	12,7	76,8	34,5	1,2	0,3	0,1	0,2	3,5	3,5	1,9	7,3	100,0	100,0
	22,2	—	45,2	—	26,4	—	71,6	2,5	0,2	0,2	—	1,8	3,6	—	—	—	—
	16,0	65,5	32,3	—	—	65,5	32,3	1,8	0,4	0,1	0,3	5,4	2,5	2,9	10,9	—	—
Азия	44,7	31,2	14,2	18,1	9,0	49,3	23,2	0,6	0,5	0,4	0,1	2,1	1,0	1,1	2,8	100,0	100,0
	63,8	—	20,2	—	13,0	—	33,2	0,9	0,6	0,6	—	1,5	1,5	—	—	—	—
	54,6	38,0	17,3	—	—	38,0	17,3	0,7	0,6	0,5	0,1	2,6	1,2	1,4	3,5	—	—
Африка	22,4	35,9	16,0	32,0	16,0	67,9	32,0	3,2	0,2	0,1	0,1	3,8	1,0	2,8	2,5	100,0	100,0
	38,1	—	27,2	—	27,2	—	54,4	5,5	0,2	0,2	—	1,8	1,8	—	—	—	—
	32,9	52,6	23,5	—	—	52,6	23,5	4,8	0,4	0,2	0,2	5,6	1,5	4,1	3,7	—	—

* Менее 0,1%.

Доля отдельных видов транспорта в объеме пассажирских перевозок по основным регионам мира в 1967 г. в % к общетранспортному итогу

Регионы	Вид транспорта												Всего					
	Железнодорожный	Автомобильный					Внутренний водный	Морской		Воздушный			Торговой электростанции	Все виды сообщений	Междугородные и пригородные сообщения	Транспорт общего пользования		
		Автобусные линии	Легковые автомобили	Всего		Всего		В том числе	Всего	В том числе	Всего	В том числе						
				В том числе междугородные и пригородные сообщения	Всего сообщения												В том числе междугородные и пригородные сообщения	Всего сообщения
Мир в целом	5,2 20,0 13,5	23,5 — 62,2	5,2 20,5 13,8	62,3 — —	14,9 58,6 —	85,8 — 62,2	20,1 79,1 13,8	0,1 0,6 0,4	0,2 0,2 0,1	0,1 0,1 0,1	0,1 0,1 0,1	0,1 0,1 0,1	8,9 — 23,7	100,0 100,0 100,0	100,0 100,0 100,0			
Социалистические страны	7,9 35,2 8,9	45,8 — 51,7	9,3 41,3 10,5	11,4 — —	4,8 21,3 —	57,2 — 51,7	14,1 62,6 10,5	0,4 1,7 0,4	0,1 0,2 0,1	0,1 0,2 0,1	0,1 0,3 0,1	0,1 0,1 0,1	34,3 — 38,8	100,0 100,0 100,0	100,0 100,0 100,0			
В том числе:																		
СССР	6,2 54,0 6,5	52,6 — 54,9	3,0 26,5 3,2	4,3 — —	1,7 14,6 —	56,9 — 54,9	4,7 41,1 3,2	0,4 3,1 0,4	0,7 0,7 0,1	0,7 0,7 0,1	0,1 1,1 0,1	0,1 1,1 0,1	36,4 — 38,1	100,0 100,0 100,0	100,0 100,0 100,0			
другие европейские страны	10,7 29,6 13,6	38,4 — 49,0	16,1 44,6 20,5	21,6 — —	9,2 25,6 —	60,0 — 49,0	25,3 70,2 20,5	0,1 0,2 0,1	0,1 0,2 0,1	0,1 0,2 0,1	0,1 0,2 0,1	0,1 0,2 0,1	29,2 37,3 —	100,0 100,0 100,0	100,0 100,0 100,0			
вневропейские страны	5,8 23,1 6,3	40,7 — 44,3	13,9 55,9 15,2	8,1 — —	3,5 14,0 —	48,8 — 44,3	17,4 69,9 15,2	1,6 6,4 1,7	0,1 0,5 0,1	0,1 0,5 0,1	0,1 0,1 0,1	0,1 0,1 0,1	43,7 — 47,6	100,0 100,0 100,0	100,0 100,0 100,0			

Продолжение

Остальные страны	4,6 7,9 15,7	19,8 — 67,4	4,5 17,5 15,4	70,6 — —	16,5 63,9 —	90,4 — 67,4	21,0 81,4 15,4	0,1 0,4 0,4	0,1 0,1 0,1	0,1 0,1 0,1	4,8 — 16,3	100,0	100,0
Из них:													
развитые капиталистические страны	4,5 15,7 21,5	12,8 — 61,6	4,2 14,9 20,4	79,2 — —	19,6 69,0 —	92,0 — 61,6	23,9 83,9 20,4	0,1 0,2 0,2	0,1 0,2 0,2	0,1 0,2 0,2	3,4 — 16,3	100,0	100,0
из них США	0,2 1,0 4,1	3,3 — 67,0	0,2 1,2 5,1	95,1 — 31,8	20,0 97,2 2,3	98,4 — 83,2	20,2 98,4 5,1	0,02 0,1 0,4	0,1 0,1 0,1	0,1 0,1 0,1	1,3 — 26,3	100,0	100,0
Развивающиеся страны	5,4 38,4 7,9	51,4 — 75,4	5,8 41,7 8,5	— — —	16,5 — —	83,2 — 75,4	8,1 58,2 8,5	0,4 3,1 0,6	0,2 0,2 0,2	0,1 0,1 0,1	11,0 — 16,1	100,0	100,0
Остальные страны по частям света:													
Северная Америка	0,2 1,0 3,7	3,5 — 66,2	0,2 1,4 5,1	94,7 — —	19,9 97,0 —	98,2 — 66,2	20,1 98,4 5,1	0,1 0,6 0,1	0,1 0,5 0,5	0,1 0,5 0,5	1,5 — 27,4	100,0	100,0
Западная Европа	2,3 7,6 10,4	16,4 — 73,2	6,8 21,9 30,3	77,6 — —	21,9 70,3 —	94,0 — 73,2	28,7 92,2 30,3	0,1 0,2 0,2	0,1 0,1 0,1	0,1 0,1 0,1	3,6 — 16,1	100,0	100,0
Австралия и Океания	4,9 16,4 19,9	17,4 — 70,2	6,7 22,5 27,3	75,3 — —	18,3 61,0 —	92,7 — 70,2	25,0 83,5 27,3	— — —	— — —	— — —	2,4 — 9,7	100,0	100,0
Латинская Америка	3,0 26,2 4,6	42,9 — 66,9	4,7 41,3 7,3	35,8 — —	3,3 29,2 —	78,7 — 66,9	8,0 75,0 7,3	0,4 3,0 0,5	0,1 0,1 0,1	0,1 0,1 0,1	17,9 — 27,9	100,0	100,0
Азия	21,2 63,8 27,6	47,0 — 61,1	7,4 22,3 9,6	23,2 — —	4,2 12,7 —	70,2 — 61,1	11,6 35,0 9,6	0,2 0,6 0,3	0,1 0,6 0,2	0,1 0,6 0,2	8,3 — 10,8	100,0	100,0
Африка	4,0 30,2 7,0	45,8 — 78,8	4,4 32,5 7,5	41,9 — —	4,4 32,5 —	87,7 — 78,8	8,8 65,0 7,5	0,6 4,6 1,0	0,1 0,1 0,1	0,1 0,1 0,1	7,7 — 13,2	100,0	100,0

* Менее 0,1%.

порт приходится менее 5%. Однако воздушный транспорт уже вышел на первое место в международных сообщениях, далеко опередив морской транспорт.

6. ТРАНСПОРТ И ТЕРРИТОРИАЛЬНО-ГЕОГРАФИЧЕСКОЕ РАЗДЕЛЕНИЕ ТРУДА

Соотношение между транспортом и другими отраслями характеризует территориальную структуру хозяйства, тип его размещения и уровень географического разделения труда. Это соотношение (как и соотношение между промышленностью и сельским хозяйством) может быть выражено разными показателями: отношением числа занятых работников, продукции, основных фондов и т. д. транспорта к соответствующим показателям других отраслей.

Отношение стоимости продукции грузового транспорта к общей стоимости продукции промышленности и сельского хозяйства представляет собой транспортную составляющую в стоимости товаров на месте потребления; этот показатель характеризует и долю транспорта в валовом общественном продукте.

Отношение грузооборота транспорта, выраженного в тонно-километрах, к общему весу продукции промышленности и сельского хозяйства, т. е. удельная затрата перевозочной работы на единицу продукции (в *ткм/т*), имеет размерность длины; она представляет собой средний фактический путь тонны продукции от места производства к месту потребления. Ее можно назвать экономической дальностью перевозки (табл. 38 и 39).

Экономическая дальность перевозок тесно связана с внутренним и международным территориально-географическим разделением труда. На ее уровень влияет ряд факторов: размеры и очертания государственной территории, на которой складывается внутреннее территориальное разделение труда, степень специализации экономических районов в стране; степень вовлечения страны в международное географическое разделение труда и зависимость ее хозяйства от мировых рынков¹, а также капиталистическое расточительство, приводящее к нерациональным перевозкам (повторным, встречным, кружным и т. д.), удлинение маршрутов перевозок в свя-

¹ Особенно сильно влияние этого фактора в экономически отсталых странах, превращенных в аграрно-сырьевые придатки к хозяйству империалистических держав; даже в странах, уже освободившихся от колониальной зависимости и борющихся за экономическую самостоятельность, длительно еще сохраняется односторонняя аграрно-сырьевая специализация их хозяйства, навязанная империализмом.

Таблица 38

Вес продукции производства и экономическая дальность грузовых перевозок, в основных группах стран и регионах мира в 1965 г.

Регионы	Вес продукции производства		Экономическая дальность перевозок в км		
	Всего в млрд. т	На одного жителя в т	во внутренних сообщениях	во внутренних и международных сообщениях с учетом работы	
				флота	портов
Мир в целом	23,9	7,3	351	806	806
Социалистические страны	6,9	6,3	451	519	543
В том числе:					
СССР	4,1	17,8	617	700	685
другие европейские страны	1,9	15,7	166	224	268
внеевропейские страны	0,9	1,2	303	313	470
Остальные страны	17,0	7,7	311	924	914
В том числе:					
развитые капиталистические страны	12,8	19,0	363	933	869
развивающиеся страны	4,2	2,7	150	895	1 049
Остальные страны по частям света:					
Западная Европа	5,0	15,6	147	1 335	860
Азия	2,8	2,6	187	673	1 384
Африка	1,1	3,5	140	2 131	586
Северная Америка	6,2	28,7	581	642	806
Латинская Америка ¹	1,5	6,3	150	597	810
Австралия и Океания	0,4	20,0	203	249	1 432

¹ Исключая Кубу.

зи с особенностями трасс разных видов транспорта (например, расстояния по речным путям в среднем на 20—40% длиннее, чем между теми же пунктами по железным дорогам) и т. д.

Исключив из экономической дальности перевозок добавочные километры пробега, обусловленные удлинением маршрутов и нерациональными перевозками, мы получим среднее расстояние между пунктами производства и потребления. Этот показатель можно назвать географической дальностью перевозок. Величина его непосредственно определяется внутренним и международным территориально-географическим разделением труда.

Экономическая и географическая дальность внутренних перевозок в США примерно в четыре раза больше, чем в среднем в капиталистических странах Европы. Это соотношение очень устойчиво.

Вес продукции производства и экономическая дальность грузовых перевозок в важнейших странах в 1965 г.

Страна	Средний условный поперечник территории		Вес продукции производства		Грузооборот на одного жителя во внутренних сообщениях в тыс. т.км	Экономическая дальность перевозок во внутренних сообщениях		
	всей	обжитой ¹	Всего в млрд. т	На одного жителя в т		в км	в % к среднему поперечнику территории	
							всей	обжитой ¹
	в тыс. км							
СССР	4,57	3,74	4,10	17,8	10,7	617	13,5	16,5
США (без Аляски и Гавайев)	2,80	2,73	5,62	28,5	16,9	587	21	22
Канада	3,16	1,80	0,53	29	15,4	570	18	32
Австралия	2,78	1,07	0,27	26	5,4	230	8	21
Великобритания (без Северной Ирландии)	0,48	—	0,86	17	2,1	133	28	—
ФРГ	0,50	—	1,26	22	3,2	146	29	—
Франция	0,74	—	0,75	15	3,2	210	28	—
Италия	0,55	—	0,56	11	1,4	132	24	—
Япония	0,61	—	0,98	10	1,9	189	31	—
Индия	1,81	—	0,41	0,9	0,26	320	18	—

¹ За обжитые условно принимаются районы с плотностью населения более 1 чел. на 1 км².

За последние полстолетия оно почти не изменилось, хотя экономическая дальность перевозок за этот период как в США, так и в Западной Европе увеличилась примерно на 40%. Почти четырехкратная по сравнению с Западной Европой экономическая дальность внутренних перевозок в США объясняется в основном различием в размерах государственных территорий, в пределах которых в процессе стихийного и антагонистического развития складывается территориально-географическое разделение труда, не стесненное таможенными и валютными границами.

7. ТРАНСПОРТНАЯ ПОДВИЖНОСТЬ НАСЕЛЕНИЯ

Показатели транспортной подвижности населения

Количество пассажирских перевозок, приходящихся в среднем на одного жителя, принято называть транспортной подвижностью населения¹. Это понятие шире, чем понятие миграции населения: при исчислении транспортной подвижности учитывают не только поездки, связанные с изменением постоянного (или хотя бы длительного) места жительства, но и все поездки с возвращением к месту жительства, в том числе (в случае общей подвижности населения) и наиболее многочисленные внутригородские и пригородные, так называемые маятниковые поездки.

Различают три основных показателя транспортной подвижности населения: 1) среднее число поездок на одного жителя в год. Это так называемый коэффициент подвижности населения; 2) среднее количество пассажиро-километров на одного жителя в год. Этот показатель отражает среднее использование услуг пассажирского транспорта одним жителем (пассажирской перевозочной работы), его называют километрической подвижностью населения; 3) время, проведенное в поездках в среднем на одного жителя в год. Этот показатель измеряется в пассажиро-часах на одного жителя; его иногда называют часовой подвижностью населения.

Километрическая подвижность населения

Из трех названных показателей наибольшее распространение (особенно для международных и межрайонных сопоставлений) получил показатель километрической подвижности населения. Не только для отдельных районов в пределах каждой страны, но и для стран, принадлежащих к одной и той же общественно-экономической системе, уровень километрической подвижности связан отчетливой корреляционной зависимостью с уровнем национального дохода, приходящегося на одного жителя. При этом коэффициент ранговой корреляции² очень высок — около 0,9. Связь между километ-

¹ В специальной транспортной литературе ее обычно называют просто подвижностью населения; но такое словупотребление может приводить к неясности, так как в демографии подвижностью населения называют изменения его численности по странам или районам в результате постоянных перемещений населения — миграций.

² Коэффициент ранговой корреляции двух показателей по странам (или районам) выражает степень соответствия между порядковыми номерами стран в списках, где они расположены в зависимости от величины каждого из показате-

рической подвижностью и национальным доходом на одного жителя обнаруживается также и в динамике роста этих показателей по миру в целом, по регионам и отдельным странам. Эта зависимость используется для прогнозирования роста подвижности населения и долгосрочного перспективного планирования пассажирооборота.

Однако километрическая подвижность обычно растет (особенно в экономически развитых странах) быстрее, чем национальный доход на одного жителя. Дело в том, что уровень километрической подвижности лимитируется не только денежными расходами пассажиров за проезд (отсюда связь с национальным доходом), но и затратами времени на поездки. Непрерывный рост скоростей пассажирских сообщений все дальше отодвигает этот барьер, давая возможность за тот же промежуток времени (выходные дни, отпуск) совершать более отдаленные поездки. Средняя скорость пассажирских сообщений растет не только в связи с повышением скоростей движения на каждом виде транспорта, но и за счет увеличения доли и роли скоростных видов транспорта (особенно воздушного) в общем пассажирообороте.

В экономически наиболее развитых капиталистических странах уровень километрической подвижности более жестко лимитируется бюджетом времени населения, чем денежными затратами. В менее развитых капиталистических странах и особенно в развивающихся странах стоимость поездки создает более жесткий лимит для километрической подвижности, чем бюджет времени. В социалистических странах (кроме КНР), особенно в СССР, короткая рабочая неделя и длительные оплачиваемые отпуска несколько ослабляют лимитирующую роль бюджета времени¹.

Часовая подвижность населения

Наиболее устойчивым в динамике из показателей подвижности населения является часовая или временная подвижность. Как показывают имеющиеся исследования², она растет несравненно медленнее, чем километрическая подвижность населения; рост этот связан главным образом с изменениями в бюджете времени населения

(Продолжение сноски стр. 71)

лей. Коэффициент может принимать значения от 0 (отсутствие какой бы то ни было корреляции, т. е. связи между показателями) до 1 (точное соответствие порядковых номеров по рассматриваемым показателям). При обратной связи показателей коэффициент принимает отрицательные значения (от 0 до —1).

¹ В некоторых методиках перспективного планирования пассажирских перевозок в СССР используется соотношение между километрической подвижностью населения и национальным доходом на одного жителя; в других связь километрической подвижности с уровнем реальных или денежных доходов населения (т. е. той части национального дохода, которая при распределении его поступает для личного потребления трудящихся).

² Работы В. Фридмана (США), Б. М. Парахонского и автора настоящей монографии.

(сокращение рабочей недели, удлинение оплачиваемых отпусков и т. д.). К сожалению, показатель часовой подвижности слабо изучен (и то лишь для немногих стран); поэтому он до сих пор редко применяется для прогнозирования и сопоставительного международного анализа.

Коэффициент подвижности населения

Что касается среднего числа поездок на одного жителя (так называемый коэффициент подвижности), то этот показатель ранее преобладал в литературе по пассажирским сообщениям. Однако он мало пригоден для международных сопоставлений: число поездок в междугородных сообщениях в значительной степени зависит от средней дальности поездки, которая в экономически развитых странах примерно пропорциональна средневзвешенному расстоянию между городами страны (разумеется, не соседними, а взятыми во всех сочетаниях); эта величина в свою очередь в сильнейшей мере зависит от площади территории страны (международные поездки в большинстве стран образуют лишь малую долю подвижности населения по сравнению с междугородными поездками в пределах страны). Иными словами, жители малых стран, при прочих равных условиях (равном национальном доходе на одного жителя и т. д.) ездят в междугородных сообщениях чаще, но на малые расстояния, а жители более крупных стран — реже, но в среднем на более значительные расстояния. Однако суммарное расстояние всех поездок в пассажиро-километрах за год примерно одинаково для тех и других. Если же включать в число поездок маятниковые — пригородные и особенно внутригородские, число которых в десятки и сотни раз больше, чем число междугородных поездок, то последние вообще коэффициентом подвижности не отражаются.

Подвижность населения и душевой национальный доход

На протяжении длительных периодов опережающий рост километрической подвижности населения по сравнению с ростом национального дохода на одного жителя приводит к значительному разрыву между динамикой этих показателей. Так, с 1913 по 1967 г. средняя километрическая подвижность по миру в целом выросла в 7 раз — с 0,3 до 2 тыс. пассажиро-км в год на одного жителя — при росте среднего душевого национального дохода всех стран мира (в неизменных ценах) примерно в 4 раза (с 120 до 0,5 тыс. долл. на одного жителя в год).

Помимо общей транспортной подвижности населения, представляют значительный интерес и показатели транспортной подвижности населения по видам сообщения. Особенно важно отделить подвижность населения во внутригородских сообщениях, связанную с увеличением площади больших городов и с урбанизацией насе-

ния, от подвижности в междугородных и в дальнепригородных сообщениях. В приведенных ниже таблицах везде даны оба эти показателя. Разделение междугородных и пригородных (дальнепригородных) сообщений трудно осуществить, например для автотранспорта, на который приходится большая часть всех пассажирских перевозок мира, особенно в капиталистических странах.

Транспортная километрическая подвижность населения очень сильно варьирует по группам стран, регионам мира и отдельным странам. Для развивающихся и колониальных стран она в среднем в 14 раз ниже, чем для экономически развитых капиталистических стран, для Африки в среднем в 26 раз ниже, чем для Северной Америки. В социалистических странах разных регионов эти показатели также значительно отличаются. Так, для внеевропейских социалистических стран этот показатель в среднем в 20 раз ниже, чем для СССР и европейских социалистических стран. Диапазон различий в уровне километрической подвижности населения для отдельных стран мира еще значительней — от 13 тыс. *пассажиро-км* на одного жителя в США до нескольких сот *пассажиро-км/жителя* в странах тропической Африки и примерно 100 *пассажиро-км* на 1 жителя в Китае (табл. 40 и 41).

Т а б л и ц а 40

Транспортная подвижность населения мира по регионам в 1967 г.

Регионы	Тыс. <i>пассажиро-км</i> на одного жителя	
	Всего	В том числе в междугородных и пригородных сообщениях
Мир в целом	2,03	1,28
Социалистические страны	0,84	0,57
В том числе:		
СССР	2,31	1,69
другие европейские социалистические страны	2,60	1,87
внеевропейские социалистические страны	0,12	0,09
Остальные страны	2,64	1,65
В том числе:		
развитые капиталистические страны	7,63	4,76
развивающиеся страны	0,54	0,31
Остальные страны по частям света:		
Западная Европа	5,40	3,86
Северная Америка	12,84	8,00
Латинская Америка	1,53	0,75
Азия	0,78	0,54
Африка	0,50	0,28
Австралия и Океания	6,56	4,00

Т а б л и ц а 41

Транспортная подвижность населения некоторых стран в 1967 г.

Страны	Тыс. <i>пассажиро-км</i> на одного жителя		Страны	Тыс. <i>пассажиро-км</i> на одного жителя	
	Всего	В том числе в междугородных и пригородных сообщениях		Всего	В том числе в междугородных и пригородных сообщениях
США	13,0	8,2	Япония	4,4	3,4
Канада	9,6	5,0	ЮАР	3,9	1,5
Австралия	7,2	4,3	Италия	3,3	2,2
Новая Зеландия	6,7	2,4	Аргентина	3,0	1,8
Швеция	7,6	4,9	Мексика	1,4	0,8
ФРГ	6,6	3,9	Бразилия	1,3	0,6
Франция	6,2	3,8	Индия	0,34	0,25
Великобритания	5,7	3,9	ОАР	0,30	0,18
			Конго (Киншаса)	0,14	0,07

8. ТИПЫ ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ

Понятие транспортной системы

Под транспортной системой страны понимаются все виды транспорта и все звенья транспортного процесса (на пути от места производства к месту потребления) в их взаимодействии.

Транспортная система — в широком, народнохозяйственном ее понимании — охватывает не только все виды транспорта общего пользования; в ее состав входит и внешний транспорт промышленных и сельскохозяйственных предприятий, выполняющий перевозки на железнодорожных и автомобильных подъездных путях к магистралям и между предприятиями. Органическую составную часть транспортной системы образует также погрузочно-разгрузочное хозяйство транспортных и других (промышленных, строительных, сельскохозяйственных и торговых) предприятий, осуществляющее погрузку, выгрузку и перевалку грузов, перевозимых всеми видами магистрального транспорта.

Сравнительное изучение транспортных систем разных стран предполагает прежде всего анализ факторов, определяющих их развитие и объем выполняемой ими перевозочной работы; далее — анализ структуры и мощности их производственного аппарата, включающего сети путей сообщения всех видов транспорта с их техническим оснащением.

Факторы, определяющие тип транспортной системы

Транспортные системы в разных странах существенно отличаются друг от друга. Это объясняется не только разным общественно-политическим строем и уровнем развития производительных сил, но и экономико-географическими особенностями — характером размещения населения, размерами городов, размещением хозяйства по территории страны (т. е. его территориальной структурой), влиянием природных условий (наличие и конфигурация естественных водных путей сообщения, характер рельефа, климат и т. д.).

Существенно отразились на транспортной системе большинства стран исторические условия их развития: история заселения и хозяйственного развития страны, изменение государственных границ, политическая и экономическая зависимость от империалистических держав и т. д.

Типы транспортных систем в развитых капиталистических и развивающихся странах

Понятие транспортной системы в применении к капиталистическим странам имеет иной смысл, чем в СССР и других социалистических странах.

В условиях капитализма транспортная система включает предприятия и виды транспорта, ожесточенно конкурирующие между собой с целью получения максимальной прибыли. Стихийность, бесплановость и антагонистические противоречия, присущие капиталистическому способу производства, искажают развитие транспорта, делают технический прогресс односторонним и неравномерным, приводят к образованию больших избыточных производственных мощностей. Эти черты транспортных систем капиталистических стран коренным образом отличают их от транспортной системы СССР, планомерное развитие которой служит общенародным интересам, тесно связано с ростом производительных сил и повышением благосостояния трудящихся.

Транспортные системы колониальных и зависимых стран, а также, в известной мере, и развивающихся стран, уже завоевавших государственную независимость, но еще не ликвидировавших наследие колониального (или полуколониального) прошлого в своей экономике, отражают однобокость аграрно-сырьевой специализации, навязанной им иностранным капиталом, и общую технико-экономическую отсталость этих стран.

При всем многообразии особенностей транспортных систем, сложившихся в различных капиталистических и развивающихся странах, можно выделить четыре основных типа и пятый переходный.

Первые два типа характерны для экономически развитых капиталистических стран Северной Америки и Западной Европы. Один из них, к которому относится транспорт США и Канады, можно назвать североамериканским, другой — западноевропейским.

Третий и четвертый типы транспортных систем характерны для развивающихся стран Азии, Африки и Латинской Америки, недавно находившихся еще в колониальной или полуколониальной (фактической) зависимости от империалистических держав, но уже ставших или становящихся на путь самостоятельного экономического развития.

К третьему типу принадлежат относительно более старые, обладающие развитой железнодорожной сетью транспортные системы ряда крупнейших развивающихся стран: в Азии — Индии, Пакистана и наиболее развитого — главного острова Индонезии — Явы, в Африке — ОАР, Алжира и некоторых других; в Латинской Америке — Аргентины, Бразилии и Мексики.

К четвертому — относятся транспортные системы большинства стран тропической Африки, расположенных между Алжиром и ОАР на севере и Южно-Африканской Республикой на юге, транспортные системы Афганистана, Саудовской Аравии и некоторых других азиатских стран, а также транспортные системы многих латиноамериканских стран (например, Венесуэлы и Парагвая в Южной Америке и почти всех стран Центральной Америки). К четвертому типу относятся также все транспортные системы колониальных стран, борющихся за национальное освобождение, но еще не добившихся государственной самостоятельности (Ангола, Мозамбик и др.).

Транспортные системы переходного типа встречаются в некоторых высокоразвитых капиталистических странах, но еще сохранивших в структуре (в том числе территориальной) своей экономики отпечатки исторически недавнего докапиталистического прошлого (Япония) или процесса колонизации (Австралия, Новая Зеландия, ЮАР)¹.

Транспортные системы Австралии, Японии, Южно-Африканской Республики и Новой Зеландии по своему характеру занимают промежуточное место и сочетают многие черты, характерные для высокоразвитых капиталистических стран, главным образом западноевропейских (а Австралия имеет отдельные черты, свойственные транспорту Канады и США), с некоторыми особенностями, типичными для развивающихся афро-азиатских и латиноамериканских стран.

Ряд исторических, экономических и географических условий способствовал сохранению в современной структуре транспортной системы Японии некоторых черт, характерных для развивающихся стран. Среди них немаловажную роль сыграли исторически позднее развитие японского капитализма, обилие и живучесть полуфеодальных пережитков в ее экономике; известное влияние оказал также островной характер страны, гористый рельеф, отсутствие удобных внутренних водных путей.

¹ В ЮАР, кроме того, современная экономика сочетает черты развитого капитализма с колониальной эксплуатацией большинства коренного населения.

Особенности транспортной системы Австралии и Новой Зеландии, их промежуточные «переходные» черты связаны с политической и экономической историей этих стран — переселенческих колоний Великобритании, ставших затем капиталистически развитыми доминионами Британской империи, но надолго сохранивших роль аграрно-сырьевых дополнений к индустриальной метрополии.

В Австралии определенную роль могло сыграть и позднее (в конце XIX в.) объединение нескольких прежних британских колоний на материке в федерацию, долго остававшуюся рыхлой в политическом и экономическом отношении. Результатом этого явилась разноклейность железных дорог Австралии (в каждом штате принят свой особый стандарт железнодорожной колеи).

Чем отличаются друг от друга транспортные системы разных типов?

Для транспортных систем североамериканского и западноевропейского типов, а также близких к ним систем «переходного типа» (в Японии и Австралии), т. е. практически для всех стран высокоразвитого капитализма, характерна прежде всего их многосторонность, одновременный высокий уровень развития и значительный удельный вес всех (в США и Канаде) или многих (в Западной Европе, Японии и Австралии) видов транспорта.

Например, в Великобритании (в отличие от США) чрезвычайно малы удельный вес и значение внутреннего водного и трубопроводного транспорта: речные пути и каналы большей частью пришли в глубокий упадок еще в начале столетия; трубопроводный транспорт Великобритании находится в зачаточном состоянии. Но зато все остальные виды транспорта — железнодорожный и автомобильный, морской и воздушный — высоко развиты и играют большую роль.

В ФРГ сравнительно слабо развиты воздушный, трубопроводный транспорт, но высоко развиты железнодорожный, речной, автомобильный и морской транспорт.

В Японии, Австралии, Новой Зеландии и ЮАР практически отсутствуют трубопроводный и внутренний водный транспорт; воздушный транспорт Японии развит относительно слабее, чем в других индустриальных странах.

Транспортные системы азиатских, африканских и латиноамериканских стран отличаются крайне односторонним, иногда до уродливости однобоким развитием. В этих странах преобладает в основном один или два вида транспорта.

В Индии, Пакистане, Аргентине и других странах преимущественно развит железнодорожный транспорт, в Афганистане — автомобильный (железных дорог нет совсем); в Судане, Конго (Киншаса) и многих других странах тропической Африки главную роль играют внутренние водные пути, а железные дороги представлены в основном короткими отрезками, соединяющими судоходные участки рек в обход порогов или водопадов.

Особенности отдельных видов транспорта в транспортных системах западноевропейского и американского типов

Хотя железнодорожный транспорт достиг высокого уровня развития и в странах Западной Европы, и в Северной Америке, между этими двумя типами транспортных систем имеется существенное различие. В Западной Европе железнодорожная сеть значительно гуще, чем в США и Канаде; на 100 км² территории в Великобритании приходится 12,6 км, Бельгии — 17,7, ФРГ — 14,3, Франции — 7,5, а в США — только 4,4 км железных дорог. Все основные железнодорожные магистрали и даже значительная часть второстепенных линий в западноевропейских странах — двухпутные. В Великобритании двухпутные и многопутные линии образуют более двух третей (74 %) железнодорожной сети, в Бельгии — 58 %, во Франции — 42 %, в ФРГ — 41 %.

В США многопутные и двухпутные линии составляют только 12 % общей длины железнодорожной сети, причем их удельный вес не повышается. На многих важных направлениях демонтируются не только третьи и четвертые пути, но и вторые, которые заменяют двухпутными вставками и диспетчерской централизацией.

Железные дороги США и Канады, уступая странам Западной Европы по густоте сети и доле в них двухпутных линий, значительно превосходят их во многих других отношениях.

На железных дорогах США и Канады значительно выше мощность локомотивов и грузоподъемность вагонов; все вагоны по меньшей мере четырехосные, в то время как в грузовом вагонном парке западноевропейских стран преобладают двухосные вагоны. Средняя грузоподъемность грузового вагона в США — 52 т, в странах Западной Европы — в 2—3 раза меньше (в Великобритании — 16 т, во Франции и ФРГ — 24—25 т).

Густота перевозок на железных дорогах Западной Европы высока, хотя и ниже, чем в США. Грузовые перевозки на железных дорогах Западной Европы выполняются при очень густом движении (частоте поездов) поездами сравнительно небольшого веса (400—1000 т брутто) и с менее высокими скоростями — 20—30 км/ч.

В США и Канаде густота грузовых перевозок на главных магистралях еще больше, но движение значительно реже, так как перевозки выполняются очень тяжелыми поездами (в среднем в США 3,2 тыс. т брутто, а на главных магистралях 4—6 тыс. т брутто)¹. Составы значительно длиннее, скорость грузового движения выше (средняя участковая скорость грузовых поездов в США — 33 км/ч).

¹ На отдельных направлениях сети США курсируют поезда значительно большего веса. Так, каменный уголь из Северо-Аппалачского бассейна (штат Западная Виржиния) перевозится в штат Огайо поездами весом около 20 тыс. т, а в отдельных случаях до 60 тыс. т брутто. Каждый такой поезд перевозит по 42—43 тыс. т угля. Составы (общей длиной свыше 6 км) включают по 500 большегрузных вагонов и 6 мощных тепловозов.

Менее резко различия в пассажирском движении, но в Западной Европе значительно шире применяются автомотрисы и моторвагонные секции (моторный вагон с прицепом). Таким образом, пассажирское движение на магистралях Западной Европы во многих случаях приближается по типу к пригородному.

В США в настоящее время 58% всего протяжения железнодорожной сети оборудовано усовершенствованными системами сигнализации, централизации и блокировки (СЦБ), т. е. автоблокировкой, диспетчерской централизацией, автостопами и т. д., обеспечивающими резкое повышение пропускной способности даже на однопутных линиях. Из стран Западной Европы только во Франции применение диспетчерской централизации достигло такого же уровня.

Железнодорожный транспорт в странах Западной Европы в значительной мере электрифицирован. Электрификация железных дорог осуществлена во всех странах Западной Европы (даже в тех, где она встречала до второй мировой войны сильное сопротивление). В отличие от периода до второй мировой войны электрифицированы не только перевальные (через горные хребты) железные дороги и линии с густым пассажирским движением (например, Лондон — Брайтон в Англии), но и магистрали с преобладанием грузового движения при большой его грузонапряженности (например, в Англии линия Манчестер — Шеффилд).

Доля электрифицированных линий в общей длине железнодорожной сети Западной Европы достигла 24%, в том числе: в Швейцарии — более 90%, в Швеции — 54%, в Нидерландах — 50%, в Италии — 46%, в Норвегии — 44%, в Австрии — 35%, во Франции — 20%, Бельгии — 30%, ФРГ — 19%, Великобритании — 10% (в Японии — 23%).

Тепловозная тяга в Западной Европе до недавнего времени применялась преимущественно для маневровой работы; магистральные тепловозы широко внедряются только в последние годы. Более 70% грузооборота и пассажирооборота железных дорог Западной Европы выполняется электрической тягой и около 20% — тепловозами и дизельными автомотрисами. Напротив, в США и Канаде тепловозы полностью вытеснили паровозы и стали не только главным, но практически почти единственным видом тяги. Электрификация железных дорог в США полностью прекратилась еще до второй мировой войны¹. Более того, часть электрифицированных прежде линий США за последние десятилетия переведена на тепловозную тягу. В 1937 г. электрифицированные линии составляли 1,2%

¹ После 1937 г. в США была электрифицирована (в 1966 г.) только одна железнодорожная линия — пригородная, длиной в 8,5 км, к северо-востоку от Филадельфии. Однако вновь созданное министерство транспорта США в 1968 г. разработало широкую программу электрификации железных дорог на период после 1975 г.

общей длины железнодорожной сети, в 1963 г. — лишь 0,9%. В США и Канаде более $\frac{9}{10}$ всей перевозочной работы выполняется тепловозной тягой (в том числе в США — 98%).

Железнодорожный транспорт Японии в целом близок к западноевропейскому типу и достиг довольно высокого уровня развития.

Сеть по густоте примерно соответствует сети Франции, более трети ее электрифицировано, средняя мощность грузопотоков на этой сети выше, чем в любой стране Западной Европы. В то же время почти вся эта сеть до сих пор подобно железным дорогам развивающихся стран имеет среднюю ширину колеи (1067 мм)¹. Доля двухпутных железнодорожных линий в Японии значительно ниже, чем в развитых странах Западной Европы.

Железнодорожный транспорт Австралии имеет много общих черт с западноевропейскими и отчасти американским. Однако в Австралии до сих пор сохранилась разноколейная сеть с четырьмя типами колеи (из которых три основных); при этом почти у половины железнодорожной сети средняя ширина колеи 1067 мм. Вся железнодорожная сеть Новой Зеландии и ЮАР имеет ту же ширину колеи. В других отношениях железные дороги ЮАР и Новой Зеландии близки по типу к западноевропейским.

В Западной Европе на главных речных артериях (на Рейне, Сене и т. д.) преобладает применение самоходных судов. Несамоходные суда — баржи — применяются в основном на мелких реках и устаревших (не реконструированных) каналах XIX столетия, где недостаточная глубина или узость фарватера препятствуют применению самоходных судов. Самоходные суда образуют около половины (по тоннажу) всего речного флота Западной Европы и выполняют $\frac{2}{3}$ всего грузооборота на внутренних водных путях. Буксиры заменяются толкачами лишь на немногих водных путях. Но даже в этих странах они составляют лишь несколько процентов буксирного флота (больше всего во Франции — 3%). Длина и грузоподъемность буксируемых составов сравнительно невелика (2—3,5 тыс. т во Франции и даже в ФРГ только 5,5—6,5 тыс. т). В некоторых странах (Великобритания, Бельгия) на узких каналах все еще применяется буксировка с берега (локомотивами или автотягачами), заменившая здесь конную тягу.

На внутренних водных путях США, наоборот, резко преобладает применение несамоходных судов, соединяемых в толкаемые составы (20—40 барж общей грузоподъемностью 10—20 тыс. т). Это относится полностью к главным водным артериям, таким, как реки Миссисипи и Огайо и Береговой водный путь, где ни глубина, ни ширина фарватера не служит препятствием для применения самоходных судов.

¹ В 1964 г. в Японии построена железнодорожная линия нормальной колеи — электрифицированная магистраль «Канто» (Токио—Осака) для скоростных пассажирских сообщений. Это первая и пока наиболее совершенная скоростная железная дорога мира. Намечается строительство других скоростных магистралей.

Таким образом, различия в типе речного транспорта США и Западной Европы нельзя свести лишь к разнице в характере существующих водных путей (надо отметить, что на реках Канады преобладают перевозки в самоходных судах).

Менее резко различия между транспортными системами американского и западноевропейского типа в области автомобильного, морского и воздушного транспорта.

Густота дорожной сети в большинстве стран Западной Европы составляет от 100 до 300 км на 100 км² территории, в США — 76 км. Доля автодорог с твердым покрытием в странах Западной Европы колеблется от половины до $\frac{9}{10}$, в США и Канаде — около $\frac{3}{4}$. Усовершенствованные автодороги составляют 43% длины дорожной сети Западной Европы и 40% всех дорог США.

Особенности отдельных видов транспорта в транспортных системах развивающихся стран

В азиатских, африканских и латиноамериканских странах железнодорожные сети характеризуются разноколейностью, т. е. применением различных типов колеи в качестве стандарта в разных частях страны. В Индии и Пакистане, например, имеется по четыре типа колеи, в том числе по два стандартных (широкая и метровая), в Аргентине — пять типов (в том числе три основных), в Бразилии — четыре типа (из них два главных) и т. д.

Различие в типах колеи в одной и той же стране (а в известной мере и в соседних странах одного региона) затрудняет и удорожает перевозки, препятствует развитию межрайонных экономических связей и тем самым тормозит общее развитие хозяйства этих стран.

Помимо разноколейности, для железных дорог большинства развивающихся стран характерна средняя (1067 и 1000 мм) или узкая ширина колеи: в Африке 85% сети — средняя и узкая колея, в Азии (не считая социалистических стран) — 59%, в Латинской Америке — 55%, в то время как в капиталистической Европе доля их менее 8%, в Северной Америке — 1%.

Примерно половина железных дорог Индии и Пакистана, вся железнодорожная сеть Бирмы, Тайланда, Камбоджи, Малайзии, Индонезии, Филиппин, треть железных дорог Аргентины и Мексики, 90% сети Бразилии и остальных стран Латинской Америки, все железные дороги африканских стран, расположенных к югу от Сахары, имеют среднюю (метровую или «капскую» — 1067 мм) или узкую колею.

Густота пассажирских и особенно грузовых перевозок на железных дорогах развивающихся стран значительно ниже, чем в Западной Европе (не говоря уже о грузонапряженности железных дорог США и Канады).

Даже в развивающихся странах со сравнительно густой железнодорожной сетью (Индия — 1,8 км/100 км², Аргентина — 1,4,

о-в Ява и Индонезии — 3,8) технический уровень железных дорог остается низким. Преобладает паровая тяга; только в некоторых странах Африки и Латинской Америки за последнее время проводится электрификация железных дорог. В последние годы в ряде развивающихся стран используется тепловозная тяга.

При редком железнодорожном движении веса поездов и скорости невелики (в большинстве стран ниже, чем в Западной Европе, не говоря уже о США), локомотивы большей частью менее мощные; вагоны двухосные с меньшей грузоподъемностью; для локомотивного и вагонного парка характерна многосерийность, пестрота и нерациональность состава. Это отражает зависимость железнодорожного транспорта развивающихся стран от иностранного капитала, навязывавшего им поставки подвижного состава. В некоторых развивающихся странах в последнее время создано собственное вагоностроение (Индия, Бразилия) и даже локомотивостроение (Индия).

Железные дороги в развивающихся странах раньше принадлежали иностранному капиталу и играли большую роль в закабалении и эксплуатации этих стран. В настоящее время железнодорожный транспорт в Аргентине, Бразилии, Мексике, Индии, Пакистане, Бирме, Индонезии, Цейлоне, ОАР, Алжире и целом ряде других развивающихся стран национализирован и находится в собственности государства. Иностранный капитал сохранил в своих руках железные дороги лишь в неосвобожденных странах Африки (например, Анголе, Мозамбике), а также некоторые, главным образом горнопромышленные и плантационные, железнодорожные линии в небольших латиноамериканских странах и недавно освободившихся странах Африки.

Дорожная сеть стран Азии, Африки и Латинской Америки состоит в основном из грунтовых дорог. На дороги с твердым покрытием в этих странах приходится от 10 до 60% сети (в азиатских странах — в среднем — около 50%, в Латинской Америке — 22%, в Африке — менее 20%). Но эти дороги значительно уступают автодорогам Северной Америки и Западной Европы по качеству покрытия, ширине проезжей части, искусственным сооружениям (мосты, виадуки, туннели) и устройствам. Многополосных усовершенствованных автодорог типа автострад или автомагистралей в этих странах почти нет.

Грузовые и легковые автомобили и автобусы в развивающихся странах почти исключительно импортные (главным образом из США, Японии, ФРГ, Великобритании и Франции). Импортные машины или собранные из импортных частей автомобили часто плохо соответствуют характеру и состоянию дорог, что приводит к быстрому износу, частым поломкам и ремонтам машин. Собственное автомобилестроение имеют только Индия, Аргентина и Бразилия; в немногих других странах (Индонезии, Филиппинах, Мексике, Венесуэле) производится лишь сборка автомобилей.

Морские перевозки развивающихся стран в основном выполняются иностранным тоннажем (до последнего времени почти исключительно флотом империалистических держав). Исключение составляют Панама, Либерия и другие страны, флаги которых используются иностранными капиталистами как прикрытие для принадлежащих им судов. Разумеется, такие суда почти не обслуживают торговлю стран, под флагом которых они плавают, а главным образом выполняют перевозки между иностранными портами. Небольшой подлинно национальный морской торговый флот некоторых развивающихся стран состоит почти целиком (за исключением самых мелких) из судов, построенных на верфях империалистических держав (Японии, Норвегии, Великобритании и др.).

Весь трубопроводный транспорт, значительная часть речных и озерных пароходств афро-азиатских и латиноамериканских стран принадлежит иностранному капиталу или по крайней мере прямо или косвенно им контролируется.

В некоторых странах, ставших на путь самостоятельного развития, созданы национальные авиалинии, обслуживающие внутренние, а иногда и международные сообщения. Но все самолеты, курсирующие на этих линиях (например, на внутренних и международных авиалиниях Индии), — импортные, главным образом из США и Великобритании. Ни одна из развивающихся стран пока не имеет собственного транспортного авиастроения и производства авиамоторов.

Типы транспортных систем в социалистических странах

Типы транспортных систем, сложившиеся в социалистических странах, существенно отличаются от типов транспортных систем капиталистических стран. Общие черты транспортных систем социалистических стран, отличающие их от транспортных систем в странах капиталистического мира, связаны с коренной противоположностью общественно-экономических систем социализма и капитализма. В социалистических странах все пути сообщения и все (или основные) технические средства транспорта являются общественной социалистической собственностью. Различные виды транспорта не конкурируют друг с другом, а сотрудничают. Развитие их осуществляется в пропорциях, намечаемых народнохозяйственными планами. Однако диспропорции между видами транспорта возможны: в большинстве случаев это наследие капиталистического или колониального либо полуколониального прошлого стран, иногда — результат ошибок планирования.

Сходство природно-географических условий, инерция унаследованных от прошлого черт отраслевой и территориальной структуры хозяйства в целом и особенно структуры самой транспортной системы приводят к тому, что несмотря на противоположность об-

щественно-экономического строя социалистических и капиталистических стран в транспортных системах некоторых социалистических стран обнаруживаются отдельные черты сходства (географические и технико-эксплуатационные) с тем или другим типом транспортных систем капиталистического мира.

Не следует забывать, что транспортная система, сложившаяся на протяжении столетия или полустолетия до социалистической революции, обладает большой инерцией и лишь медленно изменяется в процессе плановой социалистической реконструкции и развития. Это особенно существенно для структуры транспортных систем ряда стран, ставших на путь социализма недавно.

Транспортные системы социалистических стран — весьма разнообразные — можно сгруппировать в три основных типа. К первому типу относится транспортная система СССР. Ко второму — транспортные системы зарубежных социалистических стран Европы (кроме Албании) и до известной степени Кубы. К третьему — транспортные системы вневропейских социалистических стран (кроме Кубы) и одной европейской страны — Албании.

Транспортная система СССР имеет ряд исключительных особенностей. Они обусловлены экономической структурой Советского Союза, дальше других социалистических стран продвинувшегося по пути строительства материально-технической базы коммунистического общества, а также громадными размерами страны и расстояниями между районами и центрами, разнообразием природных условий и районных особенностей хозяйства, отчасти высоким уровнем и чрезвычайно быстрыми темпами развития производства.

По мощности грузопотоков, показателям использования путей сообщения и технических средств транспорта СССР занимает первое (а по многим показателям — исключительное) место в мире. Например, средняя мощность грузопотоков на железных дорогах СССР в пять раз превышает мощность грузопотоков на железнодорожной сети США, занимающих по этому показателю первое место среди капиталистических стран. Железные дороги СССР по грузообороту и пассажирообороту не только занимают первое место в мире, но далеко превосходят любую страну, выполняющую около половины мирового грузооборота и более 20% мирового пассажирооборота железных дорог. По темпам роста сети нефтепроводов и газопроводов и их грузооборота СССР далеко превосходит все капиталистические страны; при этом средний диаметр трубопроводов, определяющий мощность потоков и эффективность перекачки, в СССР значительно больше, чем в США, — главной стране трубопроводного транспорта (средний диаметр нефтепроводов в СССР примерно вдвое больше, чем в США, средний диаметр газопроводов — в 1,5 раза больше).

Наряду с особенностями, свойственными только СССР, и с общими особенностями стран социализма транспортная система СССР обнаруживает некоторые черты сходства или параллелизма с транспортными системами США и стран Западной Европы. Мож-

но сказать, что в некоторых отношениях СССР сочетает ряд положительных технических особенностей американского и западноевропейского типов транспортных систем. Например, для грузового движения на железнодорожном транспорте СССР характерны применение мощных локомотивов и тяжелых составов, а также высокие скорости грузовых поездов, свойственные американскому типу, и в то же время — большая густота движения, характерная для западноевропейского типа.

Железнодорожная сеть СССР сочетает широкое использование автоблокировки и диспетчерской централизации (типичное для США) со значительной долей двухпутных линий в составе железнодорожной сети, характерной для наиболее развитых экономических стран Западной Европы. Электрификация железных дорог (характерная для западноевропейского типа транспорта) в СССР сопровождается широким применением тепловозов (ставших практически почти единственным видом тяги в США).

На речном транспорте СССР наряду с получившими значительное распространение толкаемыми составами (основной тип судовождения по рекам США) применяются крупные самоходные суда, типичные для главных речных артерий Западной Европы (где почти не применяются толкаемые составы).

Пассажирские перевозки в СССР выполняются в основном общественным транспортом. По пассажирообороту транспорта общего пользования и по соответствующему показателю на одного жителя (подвижность населения на общественном транспорте) СССР занимает первое место в мире. Однако по суммарному пассажирообороту (включающему перевозки легковым автотранспортом) СССР уступает США, а по общей подвижности населения — таким индустриально развитым капиталистическим странам, как США, Канада и некоторые страны Западной Европы.

Обладая рядом важных преимуществ по сравнению с другими типами, транспортная система СССР не лишена и недостатков. Важнейший из них — это отставание в развитии автотранспорта и особенно автодорог от достигнутого высокого уровня производства, возрастающих потребностей народного хозяйства и населения в автомобильных перевозках. Это отставание выявляется также в международных сопоставлениях. По густоте сети автодорог с твердым покрытием (относительно обжитой территории и населения) и ее удельному весу в общей дорожной сети — СССР существенно уступает другим индустриально развитым странам (капиталистическим и социалистическим). Несмотря на быстрый рост автомобильных перевозок, грузооборот автотранспорта все еще невелик по абсолютным размерам и особенно по удельному весу. Перевозки речного транспорта в СССР вследствие сезонной его работы растут медленнее, чем на других видах транспорта, удельный вес его в грузообороте не повышается.

Железным дорогам в отдельных случаях приходится выполнять и такие перевозки, которые экономичнее могли бы выполняться

иными видами транспорта (трубопроводным и автомобильным). Разумеется, в условиях СССР железнодорожный транспорт должен (и в настоящее время, и в обозримом будущем) сохранять первое место. Однако доля его во внутреннем грузообороте (78%) и в междугородном пассажирообороте (67%) высока; с приближением к оптимальному для условий СССР соотношению между видами транспорта доля железных дорог, видимо, снизится, хотя и не до столь низкого уровня, как в США и Западной Европе.

Транспортные системы зарубежных социалистических стран Европы разделяют с транспортом СССР основные черты, обусловленные общественно-экономическим строем. Однако технико-экономические и транспортно-географические особенности этого типа транспортных систем во многих отношениях отличаются от советского, в некоторых чертах приближаясь к западноевропейскому типу.

В связи со сравнительно малыми расстояниями в европейских странах социализма и наличием относительно развитой автодорожной сети удельный вес автотранспорта в грузообороте (в среднем по группе) в 2,5 раза, а в междугородном пассажирообороте — даже втрое выше, чем в СССР. Однако доля железнодорожного транспорта в перевозках остается очень высокой: во внутреннем грузообороте она почти такая же, как в СССР, в пассажирообороте — несколько ниже, чем в СССР, но все еще втрое выше, чем в Западной Европе.

Недостатком железнодорожного транспорта европейских стран социализма является значительное использование паровой тяги, все еще сохраняющееся, несмотря на успехи электрификации и применение для пассажирских сообщений дизельных поездов и автотоматрис. В развитии морского, воздушного и трубопроводного транспорта эти страны делают существенные успехи, но все еще отстают (с учетом размеров) и от СССР, и от Западной Европы.

Надо отметить тесную связь транспортных систем большинства зарубежных социалистических стран Европы с транспортом СССР. Связь эта особенно отчетлива в системе нефтепроводов «Дружба», по которым ГДР, Польша, Чехословакия и Венгрия снабжаются нефтью из СССР. Связь транспортных систем имеется и по другим видам транспорта.

По развитию пассажирских сообщений страны этой группы мало уступают Западной Европе. Подвижность населения в наиболее развитых европейских странах социализма сравнительно высока (выше даже, чем в СССР).

Транспортные системы внеевропейских социалистических стран очень разнообразны. Можно все же указать ряд общих черт.

На транспорт этих стран оказывает влияние, наряду с особенностями нового общественно-экономического строя, еще не изжитые до конца остатки наследия их колониального или полуколониального прошлого. Душевые показатели производства и национально-

го дохода, а также уровень индустриализации этих стран значительно ниже, чем в СССР и в европейских странах социализма.

Транспортные системы внеевропейских социалистических стран в большинстве своем менее разносторонни и развиты: они уступают по многим технико-экономическим и эксплуатационным показателям транспорту европейских стран социализма. К типу транспорта европейских социалистических стран приближается лишь транспортная система Кубы.

На железнодорожном транспорте внеевропейских социалистических стран паровая тяга остается основным видом тяги. На речном транспорте ряда этих стран, наряду с небольшим количеством современных паровых и моторных судов, все еще широко распространены парусные и гребные суда, применявшиеся в далеком прошлом (джонки, сампаны и т. д.). Дорожная сеть этих стран в основном грунтовая; ограниченная сеть автодорог имеет главным образом покрытия низших типов и т. д.

Соотношение видов транспорта в перевозках для трех основных групп социалистических стран показано в табл. 42 в сопоставлении с Западной Европой, Японией и Индией.

Таблица 42

Соотношение видов транспорта в грузообороте и пассажирообороте социалистических стран в сопоставлении с некоторыми странами в 1967 г. в %

Группы стран (типы транспортных систем)	Удельный вес в грузообороте (внутренние сообщения)			Удельный вес в пассажирообороте (междугородные и пригородные сообщения)	
	Железнодорожный транспорт	Автотранспорт	Трубопроводы ¹	Железнодорожный транспорт	Автотранспорт
СССР	78	6,0	9,3	67	16
Другие социалистические страны Европы	76	15	4,3	51	48
Внеевропейские социалистические страны	80	5,8	0,3	62	28
Капиталистические страны Западной Европы	27	46	5,3	19	79
Япония	24	33	0,0	75	22
Индия	79	13,6	1,6	72	25

¹ Нефтяные трубопроводы и газопроводы.

9. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

Железнодорожная сеть и железнодорожные перевозки мира

Мировая сеть железных дорог насчитывает 1,3 млн. км (табл. 43). Она построена в основном во второй половине XIX и в начале XX в. К 1913 г. железнодорожная сеть достигла 1,1 млн. км. Суммарное протяжение сети развитых капиталистических и развивающихся стран в настоящее время составляет около 1 млн. км. Общая длина железных дорог мира почти не меняется; в США и Западной Европе сеть сокращается, в Индии, в некоторых странах Африки и Латинской Америки продолжают строить железные дороги и длина железнодорожной сети этих частей света растет. В освободившихся от колониальной зависимости странах Азии, а также во внеевропейских капиталистических странах (Канада, Австралия, ЮАР) протяженность железнодорожной сети почти не меняется. Только в Японии ведется строительство: в 1964 г. было построено 515 км новой магистрали Токайдо; но делалось это не с целью расширения сети, а для создания скоростных сверхмагистралей.

В социалистических странах мира железнодорожная сеть непрерывно растет.

Число стран, совсем не имеющих железных дорог, невелико: в Европе — Исландия, в Азии — Афганистан, Лаос, Йемен, Южный Йемен, Бутан, Кипр; в Африке — Нигер, Чад, Центрально-Африканская Республика, Руанда, Бурунди, в Америке — Гренландия. Но в ряде развивающихся стран железные дороги играют подсобную роль, а основными путями сообщения служат реки (например, во многих странах тропической Африки) или автодороги (например, в Саудии).

Общая длина железных дорог мира в 14 раз меньше, чем безрельсовых дорог; сфера применения железнодорожного транспорта и его доля в перевозках непрерывно сокращается (особенно в развитых капиталистических странах) в результате быстрого развития автомобильного, воздушного и трубопроводного транспорта. И все же железные дороги остаются главным видом наземного магистрального транспорта и для мира в целом и для большинства стран.

Железные дороги развитых капиталистических и развивающихся стран мира в целом выполняют около 1,8 трилл. ткм, т. е. десятую часть общего грузооборота всех видов транспорта и 31 % их внутреннего грузооборота (за вычетом международных морских перевозок); кроме того, они выполняют в пассажирских перевозках 0,7 трилл. пассажиро-км, т. е. примерно 12 % общего пассажиро-

Размещение сети железных дорог, объем грузовых и пассажирских железнодорожных перевозок по общественным системам и частям света в 1967 г.

Части света	Протяжение сети железных дорог в тыс. км	% к итогу		Грузооборот в млрд. т.км	% к итогу		Пассажирооборот в млрд. пассажиро-км	% к итогу		Густота перевозок		
		по развитым капиталистическим и развивающимся странам	по миру в целом		по развитым капиталистическим и развивающимся странам	по миру в целом		по развитым капиталистическим и развивающимся странам	по миру в целом	грузовых в млн. т.км/км	пассажирских в млн. пассажиро-км/км	общих (привнесенных) в млн. т.км/км
Мир в целом	1 345	100,0	100,0	4 529	—	1108	100,0	—	100,0	3,37	0,82	4,19
Социалистические страны	357	26,5	59,9	2 715	—	404	36,5	—	36,5	7,60	1,14	8,74
Развитые капиталистические и развивающиеся страны	988	73,5	40,1	1 814	100,0	704	63,5	100,0	63,5	1,83	0,71	2,54
В том числе:												
Западная Европа	190	—	—	220	19,2	195	—	27,7	—	1,16	1,03	2,19
Азия	139	—	—	204	14,1	394	—	56,1	—	1,48	2,86	4,34
Африка	76	—	—	82	7,7	35	—	4,9	—	1,06	0,42	1,48
Северная Америка	409	—	—	1 230	41,5	30	—	4,2	—	3,01	0,07	3,08
Латинская Америка	127	—	—	57	12,8	38	—	5,4	—	0,45	0,30	0,75
Австралия и Океания	47	—	—	21	4,7	12	—	1,7	—	0,45	0,26	0,71

оборота всех видов транспорта и 19% пассажирооборота в междугородных и пригородных сообщениях. Железнодорожный транспорт занимает второе место (после морского) в общем грузообороте всех видов транспорта и первое — во внутреннем грузообороте этих стран, а также второе место в пассажирообороте (междугородном и общем) после легковых автомобилей.

Грузооборот железных дорог социалистических стран достиг в 1967 г. 2,7 трилл. т.км (в том числе почти 80% — 2,2 трилл. т.км — в СССР). При этом железные дороги социалистических стран перевезли в 1967 г. 4,4 млрд. т грузов на среднее расстояние 611 км, в том числе железные дороги СССР перевезли 2,6 млрд. т (почти 60%) на среднее расстояние 852 км.

В отличие от капиталистического мира грузооборот железных дорог в социалистических странах продолжает быстро расти (хотя они уступают по темпам роста молодым видам транспорта). За 17 лет — с 1950 до 1967 г. — грузооборот железнодорожного транспорта социалистических стран вырос в 3,6 раза; за тот же период он увеличился в остальных странах мира только на одну треть.

Доля железных дорог в перевозках социалистических стран значительно выше, чем в развитых капиталистических странах и большинстве развивающихся стран; она составляет по всем социалистическим странам, вместе взятым, 64% общего грузооборота и 78% внутреннего грузооборота, 42% общего и 62% междугородного (с пригородным) пассажирооборота. Таким образом, железнодорожный транспорт в социалистических странах занимает первое место и выполняет большую часть всей перевозочной работы.

Более 40% общей длины и две трети суммарного грузооборота железных дорог развитых капиталистических и развивающихся стран сосредоточено в США и Канаде (хотя сеть США — не говоря уже о Канаде — менее густа, чем в Западной Европе); но пассажирооборот железных дорог Северной Америки невелик и составляет только 4% общего (большую часть пассажирских перевозок в США и Канаде выполняют легковые автомобили).

На втором месте по длине железнодорожной сети, грузообороту и пассажирообороту — Западная Европа (19% сети, 12% грузооборота, 28% пассажирооборота).

Длина железных дорог капиталистических и развивающихся стран в Азии и Латинской Америке примерно одинакова, но грузооборот на железных дорогах азиатских стран в 3,6 раза, а пассажирооборот почти в 10 раз превышает работу железных дорог Латинской Америки. Это различие объясняется относительно слабой заселенностью и низкой плотностью населения в большинстве латиноамериканских стран, отсутствием развитой сети железных дорог в Центральной и большинстве районов Южной Америки и более слабой их оснащенностью. В связи с этим удельный вес железнодорожного транспорта в грузообороте и пассажирообороте Латинской Америки вдвое ниже, чем в странах Азии.

Мощность грузопотоков и пассажиропотоков (густота перевозок) на железных дорогах колеблется от нескольких десятков тысяч до десятков миллионов тонн и пассажиров (ткм/км и пассажиро-км/км). Наиболее высока средняя густота грузовых перевозок в СССР: она превышает 16 млн. *ткм/км*. По суммарной густоте грузовых и пассажирских перевозок в приведенных *ткм/км* СССР также на первом месте в мире (табл. 44). Ни в одной капиталистической стране средняя густота перевозок на железнодорожной сети не превышает несколько миллионов тонн и пассажиров. По густоте грузовых перевозок (грузонапряженности) среди зарубежных стран на первом месте США (3,2 млн. т). Таким образом, в СССР густота железнодорожных перевозок в 5 раз выше, чем в США; далее идут Япония (2,2 млн. т), ФРГ, Канада, ЮАР и Индия (около 2 млн. т), Франция и Бельгия (1,7—1,5 млн. т), Пакистан (1,2 т), Нидерланды, Великобритания, Швеция и Италия (около 1 млн. т). Средняя густота грузовых перевозок в Западной Европе почти в 3 раза ниже, чем в Северной Америке (США и Канада), и на 20% ниже, чем в Азии. В Африке грузонапряженность в среднем на 28% ниже, чем в Азии, но все же почти в 2,5 раза больше, чем в Латинской Америке. Средняя густота грузовых перевозок на железных дорогах всех капиталистических и развивающихся стран мира составляет 1,8 млн. т.

Различие в мощности грузопотоков на отдельных железнодорожных линиях и участках значительно резче, чем в средней грузонапряженности на железнодорожных сетях разных стран. Самые мощные в мире грузопотоки на железных дорогах СССР сосредоточены на западных выходах из Сибири. Наибольший в капиталистическом мире грузопоток в США на Пенсильванской железной дороге (к западу от Филадельфии) достигает 60 млн. т. Наибольшая мощность грузопотоков в СССР примерно вдвое больше. Наименьшие в мире грузопотоки по железной дороге не превышают нескольких тысяч тонн в год.

По густоте пассажирских перевозок первое место в мире занимает Япония (8,9 млн. *пассажиро-км/км*). Остальные капиталистические страны по мощности пассажиропотоков далеко позади: Нидерланды — 2,3 млн., Бельгия — 1,8 млн., Великобритания — 1,4 млн., ФРГ — 1,2 млн., Франция — 1,0 млн. В среднем по Европе — около 1 млн. *пассажиро-км/км*.

Густота пассажирских перевозок в густонаселенных и имеющих разветвленную железнодорожную сеть развивающихся странах Азии не меньше, чем в наиболее высокоразвитых капиталистических странах Европы, например, в Индии — 1,8, Пакистане — 1,1 млн. *пассажиро-км/км*. А средняя густота пассажирских перевозок на железных дорогах всех капиталистических и развивающихся стран Азии, вместе взятых, 2,9 млн. *пассажиро-км/км*, почти в 3 раза выше, чем в Западной Европе. Это связано с заметным

Длина железнодорожной сети и густота перевозок на железных дорогах некоторых стран в 1967 г.

Страны	Длина железнодорожной сети в тыс. км	Густота перевозок		
		грузовых в млн. <i>ткм/км</i>	пассажирских в млн. <i>пассажиро-км/км</i>	общих (приведенных) ¹ в млн. <i>ткм/км</i>
СССР	133,3	16,3	1,8	18,1
<i>Западная Европа</i>				
Нидерланды	3,2	1,0	2,3	3,3
ФРГ (Федеральные железные дороги)	30,0	2,0	1,2	3,2
Бельгия (Национальное об-во)	4,3	1,5	1,8	3,3
Франция (Национальное об-во)	37,3	1,7	1,0	2,7
Италия: вся сеть	21,1	0,86	1,5	2,3
в том числе государственные железные дороги	15,9	1,1	1,8	2,9
Великобритания (Британские железные дороги)	21,2	1,0	1,4	2,4
Швеция	12,9	1,0	0,38	1,38
Дания	3,5	0,43	0,94	1,37
Испания	17,4	0,55	0,81	1,36
Норвегия	4,3	0,56	0,40	0,96
<i>Северная Америка</i>				
США	337,6	3,2	0,07	3,27
Канада	70,2	2,0	0,06	2,06
<i>Латинская Америка</i>				
Мексика	19,6	0,95	0,21	1,16
Бразилия	34,0	0,57	0,42	1,09
Аргентина	43,8	0,31	0,32	0,63
Чили	8,0	0,34	0,26	0,60
<i>Австралия и Океания</i>				
Австралийский Союз	41,3	0,44	0,30	0,74
Новая Зеландия	5,2	0,46	0,13	0,59
<i>Азия</i>				
Япония: вся сеть	26,9	2,2	8,9	11,1
в том числе государственные железные дороги	21,3	2,6	8,5	11,1
Индия	59,1	2,0	1,8	3,8
Пакистан	11,3	1,2	1,1	2,3
Индонезия	7,9	0,09	0,6	0,69
Турция	8,0	0,69	0,52	1,21

Страны	Длина железнодорожной сети в тыс. км	Густота перевозок		
		грузовых в млн. ткм/км	пассажирских в млн. пассажиро-км/км	общих (приведенных) ¹ в млн. ткм/км
Африка				
ЮАР	22,0	2,0	0,85	2,85
Марокко	1,8	1,14	0,28	1,42
ОАР ²	4,5	0,65	1,2	1,85
Алжир	4,1	0,27	0,18	0,45
Конго (Киншаса)	5,2	0,38	0,12	0,50

¹ При исчислении приведенного грузооборота 1 пассажиро-км приравнивался к 1 ткм, как это принято на железнодорожном транспорте СССР. В других странах приняты иные (разные) коэффициенты приведения.

² Республиканские ж. д. нормальной колес. Кроме того, имеются узкоколейные и местные линии.

отставанием азиатских стран от Западной Европы в развитии автомобильного транспорта. В реже населенных развивающихся странах Среднего Востока, Африки и Латинской Америки густота пассажирских перевозок на железных дорогах гораздо меньше: за немногим исключением — 100—500 тыс. пассажиро-км/км. Одно из последних мест по густоте пассажирских перевозок на железных дорогах занимают США и Канада (60—70 тыс. пассажиро-км/км): это связано с гипертрофированным развитием легкового автотранспорта. Средняя густота пассажирских перевозок по миру в целом 0,8 млн. пассажиро-км/км (см. табл. 44).

Наибольшая мощность пассажиропотоков на отдельных железнодорожных линиях и участках достигает несколько десятков миллионов пассажиро-км/км (главным образом на пригородных электрифицированных линиях).

Дальность перевозок

Средняя дальность грузовых перевозок по железным дорогам в развитых капиталистических и развивающихся странах, вместе взятых, составляет около 464 км — в 17 раз больше, чем по автодорогам, и в 11 раз меньше, чем по морским путям. Дальность перевозок по рекам примерно на 10% больше, чем по железным дорогам; это отчасти связано с извилистостью речных путей.

Средняя дальность пассажирских перевозок по железным дорогам этих стран 30 км, т. е. втрое больше, чем по автодорогам, и в 36 раз меньше, чем по воздушным путям.

Таким образом, по дальности и грузовых, и пассажирских перевозок железные дороги занимают (вместе с речными путями) как бы промежуточное место между морскими и воздушными пу-

тями, обслуживающими дальние (большой частью международные) сообщения, и автодорогами, обслуживающими в первую очередь местные сообщения.

Средняя дальность перевозки грузов и пассажиров по железным дорогам значительно варьирует в отдельных странах: от 40 до более 800 км грузовых перевозок и от 20 до 170 км — для пассажирских.

В США средняя дальность грузовых перевозок достигает 747 км (810 км в коммерческих перевозках на основной сети); в Люксембурге она составляет только 41 км; в других странах Западной Европы — 100—280 км; 230 км — в Японии, около 600 км — в Индии и т. д.

Средняя дальность пассажирских перевозок в Канаде 170 км, в США — 83 км, в Люксембурге — 22 км; в других западноевропейских странах — 30—50 км, в Японии — 21 км, в Индии — 47 км.

В социалистических странах средняя дальность грузовых железнодорожных перевозок варьирует по странам столь же резко, как и в капиталистических, — от 850 км в СССР до 60 км в Албании и 152 км в ГДР, 160 км в Венгрии, 186 км в Болгарии и от 230 до 290 км в других европейских социалистических странах.

В зарубежных социалистических странах Европы средняя дальность поездки пассажира несколько больше, чем в капиталистических странах Западной Европы; в СССР втрое больше (90 км).

По-видимому различия в дальности перевозок зависят в первую очередь от размеров страны (для стран со значительными неосвоенными территориями — от размеров той части страны, которая обслуживается железными дорогами: это отчетливо видно на примерах Канады, Австралии, Бразилии). Средняя дальность перевозок существенно зависит также от размещения населения, от конфигурации (очертания) территории, от различий в густоте железнодорожной сети в разных районах страны, от степени развития других видов транспорта и других условий.

Число путей и типы колес

В основном железнодорожные линии мира — однопутные; общая длина двухпутных и многопутных дорог составляет около 180 тыс. км (примерно 13% мировой сети), в том числе многопутных — около 10 тыс. км (менее 1%). Только в немногих странах Западной Европы двухпутные и многопутные линии образуют значительную часть железнодорожной сети: в Великобритании — 74% (в том числе многопутные линии — 10%), в Бельгии — 60%, в Нидерландах — 48%, во Франции, ФРГ, Швейцарии — 40—44%, в Италии — 30%, в Австрии — 25%, в других европейских странах — 10—15%. В США 42 тыс. км двухпутных и многопутных линий (треть мирового протяжения), но они составляют лишь 12% общей длины всех железнодорожных линий; в Японии и Индии двухпутные и многопутные линии составляют 18—20%, в Канаде —

6% общей железнодорожной сети. Максимальные по длине многопутные участки принадлежат США (более 100 км); в других странах длина таких участков не превышает нескольких десятков километров; обычно многопутные участки расположены на подходах к крупнейшим городам.

Разнообразные типы колеи подразделяют на четыре основные группы: нормальная, широкая, средняя и узкая. К нормальным типам колеи относятся: западноевропейская (так называемая степенсоновская) — 1435 мм и советская колея — 1524 мм. Степенсоновскую колею используют на железных дорогах почти всех зарубежных стран Европы; в США, Канаде, Мексике, Уругвае, Турции, Иране, большей части Ирака и Сирии, почти все линии в Северной Африке, треть железных дорог Австралии и отдельные линии в Аргентине и Бразилии. Советская колея за пределами СССР применяется на всех железных дорогах Финляндии и отдельных участках в Турции и Иране (эти участки постепенно перешиваются на западноевропейскую колею).

Широкая колея (двух типов — иберийского — 1656 мм и ирландского — 1600 мм) является стандартной в Испании, Португалии, Ирландии и Цейлоне. Эту колею имеет больше половины железных дорог Индии, Пакистана, Аргентины, десятая часть сети Бразилии, главные магистрали Чили, пятая часть сети Австралии.

Широко распространены два типа средней колеи — 1067 мм (капская, или островная) и 1000 мм (метровая). Первая из них является стандартной для большей части железнодорожной сети Японии¹, Новой Зеландии, в ЮАР и других странах Южной Африки, в Индонезии (на Яве), Австралии (почти половина всей ее сети), во многих странах тропической Африки (Конго-Киншаса, Нигерия, Гана, Судан и др.). Метровую колею имеют железные дороги всех стран на полуострове Индокитай (Бирма, Тайланд, Малайзия, Камбоджа, ДРВ и Южный Вьетнам), половина сетей Индии (на юге) и Пакистана, 9/10 всей сети Бразилии, 1/3 железных дорог Аргентины и Чили, сеть всех стран Восточной Африки (Кения, Уганда, Танзания, Малагасийская Республика) и ряда стран Западной Африки.

Существуют различные типы узкой колеи (от 600 до 900 мм). Узкая колея, наряду со средней, распространена в странах тропической Африки и Центральной Америки, в некоторых южноамериканских странах (Колумбия), на острове Суматра в Индонезии, на местных линиях некоторых европейских стран, Индии и др.

В железнодорожной сети развитых капиталистических и развивающихся стран, вместе взятых, нормальную колею имеют 65% железных дорог, широкую — 10%, среднюю — 22%, узкую — 3%.

¹ В 1964 г. в Японии введена в эксплуатацию железнодорожная сверхмагистраль нормальной колеи (1435 мм) для скоростных сообщений между двумя крупнейшими городами и индустриальными центрами страны (Токио и Осака) — так называемая новая линия Токайдо. В настоящее время проектируется строительство еще нескольких таких сверхмагистралей с нормальной колеёй между главными промышленными центрами Японии.

Во всем мире, включая социалистические страны, на нормальную колею обоих типов приходится почти 3/4 сети, на широкую — 7%, на среднюю — 17%, на узкую — только 2% общего протяжения железных дорог.

В капиталистических странах Европы 92%, а в Северной Америке более 99% сети имеют нормальную или широкую колею. В недавно освободившихся развивающихся (а также в колониальных) странах преобладает средняя и узкая колея. Средняя колея распространена также в некоторых экономически развитых капиталистических странах: в прежних переселенческих колониях (Австралии, Новой Зеландии, ЮАР) и в Японии. В Латинской Америке, Австралии и Океании она составляет 55%, в странах Азии — 59%, в Африке — 85%.

Капиталистические компании предпочитали строить в закабаленных странах железные дороги средней и узкой колеи, маломощные и дорогие в эксплуатации, но строительство которых обходится в полтора-два раза дешевле, чем железных дорог нормальной колеи. Железные дороги средней и узкой колеи, малопригодные для перевозки массовых дешевых грузов, связанных с индустриальной экономикой, были достаточны для вывоза ценного сырья и ввоза иностранных промышленных изделий.

Виды тяги и их географическое распространение

За 30 лет паровая тяга, до этого безраздельно господствовавшая на железных дорогах, все больше вытесняется: малоэкономичные — расточительно пожирающие топливо и загрязняющие атмосферу паровозы заменяются электровозами и тепловозами, а в пассажирских сообщениях — также моторными вагонами (электрическими или дизельными). Большинство тепловозов — дизельные локомотивы, чаще всего с электрической передачей. В США и Канаде паровозы уже полностью заменены тепловозами. В Западной Европе первое место в перевозках заняла электрическая тяга (более 70%), а паровозы выполняют лишь около 10% всех перевозок. В Азии, Африке, Латинской Америке все еще преобладает паровая тяга (около половины перевозок). В развитых капиталистических и развивающихся странах, вместе взятых, паровой тягой выполняется в среднем лишь четверть всех железнодорожных перевозок, электрической — примерно треть, остальные — дизельной.

Паровая тяга вытесняется электрической или тепловозной прежде всего в экономически развитых странах. Электрическая тяга в пределах каждой страны вводится в первую очередь на линиях с большой густотой грузовых или пассажирских перевозок, в частности, на пригородных участках крупных городов, электрифицируют также линии с тяжелыми затяжными подъемами (особенно перевальные) в горных районах. Способствует электрификации железных дорог наличие дешевой электроэнергии от гидроэлектростанций и до-

ших типов (гудронированные «черные» шоссе, асфальтобетонные, цементобетонные и т. д.). Остальные 5,3 млн. км автодорог — это большей частью обычные («белые» —макадамовые) шоссейные дороги и мощные дороги устаревших типов. Среди усовершенствованных дорог выделяются автострады и многополосные автомагистрали, специально построенные для скоростных сообщений. Таких дорог во всем мире не более 1 млн. км. Большая часть их приходится на США и Западную Европу.

Дорожная сеть в целом и особенно сеть автодорог с твердым покрытием размещены крайне неравномерно. Три четверти всей дорожной сети, около девяти десятых сети шоссейных дорог и почти все усовершенствованные автомагистрали капиталистического мира сосредоточены в экономически развитых странах. На одни только США приходится несколько более трети всей дорожной сети, около половины общей длины шоссейных и усовершенствованных автодорог развитых капиталистических и развивающихся стран мира. В развивающихся странах и колониях на почти вдвое большей территории расположена только четверть общей дорожной сети и лишь десятая часть суммарного протяжения дорог с твердым покрытием развитых капиталистических и развивающихся стран.

В Западной Европе и Северной Америке три четверти дорог имеют твердое покрытие; 40—45% — усовершенствованные дороги. В Африке и Латинской Америке шоссейные дороги образуют менее четверти дорожной сети, в Азии — примерно половину. В некоторых развивающихся странах автодороги с твердым покрытием составляют половину и более длины сети.

В дорожной сети социалистических стран дороги с твердым покрытием составляют на 1967 г. 44% (1,2 млн. км, в том числе 543* тыс. км в СССР), с усовершенствованным — 15% (0,5 млн. км, в том числе 241* тыс. км в СССР). Сеть шоссейных дорог социалистических стран быстро растет, особенно в СССР. Так, с 1950 г. сеть внегородских дорог с твердым покрытием выросла в СССР на 144%.

Размещение автомобильного парка

В развитых капиталистических и развивающихся странах мира, вместе взятых, в 1967 г. насчитывалось около 36 млн. грузовых и 156 млн. легковых автомобилей и 1,5 млн. автобусов. Неравномерность размещения автомобильного парка еще резче, чем автодорог: 93% автомобилей сосредоточено в развитых капиталистических странах, в том числе более половины легковых автомобилей и почти половина грузовых в США. На 100 жителей приходится: в США — 49 автомобилей, в Канаде — 33, в Австралии и Новой Зеландии — около 36, в Западной Европе — 18,5, в Латинской Америке — 3,3, в Азии и Африке — 1. В США один грузовик приходится

* В том числе в СССР имеется 110 тыс. км городских дорог с твердым покрытием и 80 тыс. км с усовершенствованным.

на пять легковых автомобилей, в Западной Европе — на шесть, в Австралии — на четыре, в Африке — на три, в Латинской Америке — почти на два; в Азии же грузовиков почти столько же, как и легковых автомобилей. Из отдельных стран Западной Европы в наибольшей мере насыщены автомобилями Швеция (27 автомобилей на 100 жителей), Франция (27), Великобритания (23), Дания (24); менее всего — Греция (2,5), Португалия (4,3), Испания (около 6). В Японии на 100 жителей приходится 8 автомобилей, в ЮАР — 9,3, в Аргентине — 8, в Венесуэле и Уругвае — 7,5, в Бразилии — только 3.

Основную массу грузовых и легковых автомобилей производят несколько наиболее мощных индустриально развитых стран. Второстепенные капиталистические и развивающиеся страны вынуждены их импортировать. Таким образом автотранспорт, в несколько иной форме, чем в прошлом железные дороги, используется империалистическими державами для усиления экономической зависимости развивающихся стран.

Грузовые перевозки автотранспорта

Грузовой автотранспорт выполнил в 1967 г. 1,8 трилл. ткм, 7,7% мирового грузооборота всех видов транспорта и 18% (шестую часть) мирового грузооборота во внутренних сообщениях. Однако по количеству перевезенных грузов автотранспорт не только занимает первое место, но далеко превосходит все остальные виды транспорта, вместе взятые.

По сравнению с уровнем до второй мировой войны грузооборот мирового автотранспорта увеличился в 10 раз, а доля в общем грузообороте более чем удвоилась.

При этом грузооборот автотранспорта социалистических стран растет значительно быстрее, чем в капиталистическом мире: с 1950 по 1967 г. он вырос в социалистических странах в 12,4 раза, в остальных странах мира только в 3 раза; удельный вес социалистических стран в мировом грузообороте автотранспорта за тот же период увеличился с 5 до 14%.

Автотранспорт развитых капиталистических и развивающихся стран мира выполнил в 1967 г. 1,47 трилл. ткм, что составляет 8,2% общего грузооборота и около 25% грузооборота во внутренних сообщениях этих стран. По размерам грузовой перевозочной работы он уступает морскому и железнодорожному транспорту. Суммарный объем перевозок автотранспорта развитых капиталистических и развивающихся стран составил в 1967 г. 54 млрд. т из 64 млрд. т, перевезенных всеми видами транспорта во внутренних сообщениях.

Автотранспорт до сих пор используется преимущественно для перевозок на малые расстояния. Средняя дальность всех автомобильных грузовых перевозок (включая городские) в настоящее время составляет 27 км, а одних только междугородных — 62 км. Автомобили начинают широко применяться и для перевозок на дальние

расстояния, поэтому средняя дальность перевозок постепенно увеличивается (до второй мировой войны она была в два раза меньше, чем сейчас). В настоящее время 20% грузооборота и почти $\frac{2}{3}$ общего количества грузов, перевезенных автотранспортом развитых капиталистических и развивающихся стран мира, приходится на внутригородские сообщения.

Около 60% грузовых перевозок автотранспорта развитых капиталистических и развивающихся стран мира выполняется на дорогах США и Канады, около 16% (21% междугородных) — в Западной Европе. Доля других частей света очень мала: на дорогах Азии — 12%, Латинской Америки — 6%, Австралии — 4%, в Африке — только 3,7%.

Роль грузового автотранспорта и его доля в грузообороте неодинакова в разных регионах мира. Выше всего доля автотранспорта из частей света — в Австралии: здесь он выполняет 62% грузооборота во внутренних сообщениях (в $2\frac{1}{4}$ раза больше, чем железные дороги). В Западной Европе на автотранспорт приходится в среднем 46%, в Северной Америке — 20%, в Латинской Америке — 35%, в Африке — 19%, в Азии — 23% общего грузооборота во внутренних сообщениях.

Различия в дальности перевозок автотранспорта не очень резкие; больше всего она в Западной Европе (43 км в общих и 77 км в междугородных сообщениях); меньше всего — в Африке.

Пассажирские перевозки автотранспорта

Пассажирские перевозки автотранспорта состоят из автобусных перевозок и поездок в легковых автомобилях.

Мировой автотранспорт перевез в 1967 г. примерно 504 млрд. пассажиров на среднее расстояние около 10 км, выполнив при этом 5,2 трилл. *пассажиро-км*, т. е. около трех четвертей мирового пассажирооборота всех видов транспорта.

Большая часть автомобильных перевозок (73% перевезенных пассажиров и 79% *пассажиро-км*) выполняется легковыми автомобилями и значительно меньше автобусами (27% пассажиров, 21% *пассажиро-км*).

В междугородных (с дальнепригородными) сообщениях автотранспорт перевез в 1967 г. 118 млрд. пассажиров, выполнив при этом 3 трилл. *пассажиро-км*; это составляет около 68% пассажирооборота всех видов мирового транспорта в этих сообщениях.

Доля легкового автотранспорта в междугородных автомобильных сообщениях — 74% по числу поездок и 81% по *пассажиро-км*.

На автобусные линии приходится, таким образом, 26% перевезенных пассажиров и 19% *пассажиро-км*, выполненных автотранспортом в целом.

Пассажирский автотранспорт мира развивается быстрее, чем грузовой. С 1937 г. пассажирооборот автотранспорта вырос почти в пять раз, с 1950 г. — примерно утроился. При этом пассажиро-

оборот автобусного транспорта до 1950 г. рос быстрее, чем легковых автомобилей, а затем автобусные перевозки начинают отставать в росте от перевозок легкового автотранспорта. Всего за 1937—1967 гг. пассажирооборот автобусных линий увеличился в 5,5 раза, легковых автомобилей — примерно в 4,8 раза.

Пассажирский автотранспорт социалистических стран, особенно общественный, развивается быстрее, чем в капиталистическом мире. Пассажирооборот автобусных линий в социалистических странах вырос за 1950—1967 гг. в 16,8 раза, а в остальных странах мира — только в 2,4 раза. Пассажирооборот легкового автотранспорта увеличился за тот же период в социалистических странах в 5,8 раза, в остальных странах мира — в 2,8 раза.

В 1967 г. автобусные линии в развитых капиталистических и развивающихся странах мира перевезли в целом около 100 млрд. пассажиров, в том числе немного менее 23 млрд. пассажиров в междугородных и дальнепригородных сообщениях.

Суммарный пассажирооборот автобусных линий этих стран достиг 840 млрд. *пассажиро-км* (14% общего пассажирооборота), т. е. превысил железнодорожный. Однако только немногим более половины этих перевозок (по пассажиро-километрам) приходится на междугородные сообщения на внегородских дорогах (12% междугородного пассажирооборота с дальнепригородным); таким образом, автобусные междугородные и пригородные сообщения все еще значительно уступают железным дорогам, хотя непрерывно растут за счет вытеснения железных дорог.

Основным же видом транспорта в пассажирских сообщениях капиталистических и многих развивающихся стран стал легковой автомобиль. В 1967 г. легковые автомобили в развитых капиталистических и развивающихся странах мира выполнили 4,0 трилл. *пассажиро-км* — две трети общего пассажирооборота этих стран, в том числе 2,4 трилл. *пассажиро-км* — 64% — в междугородных и пригородных сообщениях. Количество пассажиров, перевезенных легковым автотранспортом этих стран, составило в 1967 г. 357 млрд.; из них 84 млрд. пассажиров — в междугородных и пригородных сообщениях.

Дальность пассажирских автомобильных перевозок

Хотя в США, в ряде стран Западной Европы и в некоторых других странах существуют междугородные автобусные линии и легковые автомобили часто используются для дальних поездок, основная масса пассажиров перевозится в автобусах и легковых автомобилях на очень короткие расстояния — в городах и в пригородных местностях. Поэтому средняя дальность автомобильных пассажирских перевозок по миру в целом — 10 км (в автобусах — 8 км, в легковых автомобилях — 11 км).

Средняя дальность поездок автотранспортом в междугородных и дальнепригородных сообщениях значительно выше и достигает 25 км (в автобусах — 19 км, в легковых автомобилях — 28 км).

Пассажирский автотранспорт оказывает все усиливающееся влияние на размещение населения. В странах, где особенно много автомобилей (США, Канада, Австралия и некоторые страны Западной Европы), значительная часть жителей переселяется из центральных районов крупных городов в дальние пригороды и города-спутники. Площадь городских агломераций резко возрастает, часто они принимают звездообразную форму с далеко расходящимися лучами вдоль автомагистралей. В США возникают особые типы поселений, вытянутых узкой лентой вдоль автодорог; иногда они тянутся от одной городской агломерации к другой.

Густота движения на автодорогах разнится сильнее, чем на железных дорогах, — от нескольких тысяч до многих сотен тысяч автомобилей в год. На городских же и пригородных дорогах потоки нередко составляют несколько миллионов автомобилей в год. Средняя густота перевозок на автодорожных сетях отдельных стран варьирует от 10—20 тыс. т и пассажиров до 100 тыс. т и 300—400 тыс. пассажиров в год. Наибольшая средняя густота потоков и наиболее мощные автомобильные потоки на отдельных дорогах — в США; к ним приближаются по величине потоки на юге Канады, на автодорогах Англии, ФРГ, Франции и некоторых других стран.

11. ВНУТРЕННИЕ ВОДНЫЕ ПУТИ И МОРСКИЕ КАНАЛЫ

Реки и каналы

Общая длина всех внутренних водных путей мира — примерно полмиллиона километров. Около $\frac{9}{10}$ этой величины приходится на реки и лишь $\frac{1}{10}$ — на каналы. В развитых капиталистических и развивающихся странах мира насчитывается $\frac{1}{4}$ млн. км внутренних водных путей с регулярным судоходством, в том числе 32 тыс. км каналов (около 13%).

Мощность и транспортное значение разных судоходных рек и каналов различается сильнее, чем мощность железных дорог и даже автогужевых дорог разных типов. Важнейшие водные магистрали мира — Рейн, Миссисипи, Огайо — превосходят не только по пропускной способности, но и по фактическим грузопотокам и транспортному значению большинство железнодорожных магистра-

лей и все самые совершенные многополосные автодороги. Многие другие реки (Амазонка, Парана и др.) далеко превосходят железнодорожные магистрали по пропускной способности, хотя фактические грузопотоки по ним невелики. Превосходят железнодорожные магистрали по пропускной способности (а иногда и по фактическим грузопотокам) и главные речные магистрали социалистических стран (Волга, Дунай, Янцзы и др.). Напротив, нереконструированные малые судоходные реки и устаревшие каналы, сооруженные еще в первой половине XIX в. и в более ранние эпохи (например, в Великобритании, Индии, Китае) уступают по густоте перевозок и значению даже маломощным железнодорожным линиям. В среднем по миру речные пути и каналы можно приравнять по их транспортному значению к железным дорогам равной длины.

Соединительные каналы между судоходными реками относятся к двум основным типам: короткие каналы, соединяющие сближенные верховья рек или их верхние притоки, и длинные каналы, соединяющие основные реки в их нижнем или (реже) среднем течении (там, где они текут более или менее параллельно). Сооружение каналов первого типа обходится обычно несравненно дешевле, несмотря на связанную с ним необходимость реконструкции верхних участков основной реки и ее притоков для обеспечения гарантированных глубин с помощью подпорных плотин, шлюзования и т. д.

К первому типу относится большинство каналов, соединяющих реки Франции и Бельгии, многие соединительные каналы Великобритании (ныне устаревшие) и др. К тому же типу относятся Днепро-Бугский канал (из СССР в Польшу) и ряд соединительных каналов между реками СССР (Волго-Балтийский, Беломорско-Балтийский, Камско-Печорский водные пути и др.).

Ко второму типу относятся два Береговых канала США (вдоль Мексиканского залива и на восточном побережье), построенные в XX в. (главным образом в период первой и второй мировых войн). Приближается к этому типу и Среднегерманский канал, соединивший (до второй мировой войны) крупнейшие реки, текущие на север и северо-запад, далеко от морского побережья.

В СССР ко второму типу относится (и отчасти подобен Среднегерманскому каналу по своему расположению относительно соединяемых рек) Волго-Донской канал; однако этот глубоководный путь, доступный для морских судов, соединяет не только речные системы, но и моря (Каспийское с Азовским и Черным).

Старинный, построенный много веков назад, «Великий канал» в Китае также относится ко второму типу и сходен по географическому положению (но не по техническому уровню и проходимости) с Береговыми каналами в США.

От соединительных каналов существенно отличаются обводные, идущие вдоль несудоходных (или малой проходимости) участков рек, часто в обход естественных или искусственных препятствий (порогов, водопадов, плотин электростанций).

Перевозки по внутренним водным путям

На речных путях и озерах развитых капиталистических и развивающихся стран мира, вместе взятых, выполняется десятая часть всего их грузооборота во внутренних сообщениях, но лишь 3,2% общего грузооборота (включающего международные морские сообщения). Это составляет почти 0,6 трилл. *ткм*. На речных путях социалистических стран выполняется около 0,2 трилл. *ткм* — 4,4% общего грузооборота.

Речные и озерные перевозки растут в среднем медленнее, чем на других видах транспорта; с 1913 г. их доля в общем грузообороте сократилась вдвое, доля в грузообороте внутренних сообщений — в полтора раза. Однако в США грузооборот на реках и каналах в последние десятилетия рос быстрее, чем грузооборот остальных видов транспорта (кроме воздушного и газопроводов). Этот рост компенсирует сокращение удельного веса перевозок по Великим озерам.

Около 70% суммарного грузооборота внутренних водных путей развитых капиталистических и развивающихся стран мира выполняется в США (389 млрд. *ткм*, в том числе 227 млрд. — на реках и каналах, 162 млрд. — на Великих озерах). Второе место занимает Канада — 9% (48 млрд. *ткм* — в основном на Великих озерах и реке Св. Лаврентия). На реках и каналах Западной Европы выполняется всего 17% (94 млрд. *ткм*, в том числе 46 млрд. в ФРГ, 13 млрд. во Франции, 28 млрд. в Нидерландах и 5,7 млрд. в Бельгии). На речные пути Латинской Америки приходится 2%, Азии — менее 2%, Африки — 1% общего грузооборота внутреннего водного транспорта этих стран.

Размещение внутренних водных путей

Распределение общей длины внутренних водных путей между частями света все еще определяется в большой мере природными условиями, в первую очередь — наличием рек, удобных для судоходства без коренной реконструкции (хотя канализованные и шлюзованные участки рек и целые реки, ставшие судоходными лишь в результате реконструкции, уже образуют значительную часть всей сети речных путей Западной Европы и США).

Неравномерность распределения водных путей мира между частями света менее резка, чем железных и автомобильных дорог, и носит иной характер. Около половины общего протяжения фактически используемых для судоходства водных путей социалистических стран мира приходится на СССР (141 тыс. *км*); в зарубежных социалистических странах Европы — 13 тыс. *км*, в ДРВ — 5 тыс. *км*. В Китае по данным источников, учитывающих разные категории водных путей, от 100 до 150 тыс. *км*.

На первом месте среди главных регионов капиталистических и развивающихся стран мира по протяжению речных путей стоит Ла-

тинская Америка: на нее приходится более трети всех водных путей развитых капиталистических и развивающихся стран мира: $\frac{2}{3}$ из них — в Бразилии (система р. Амазонки). На втором месте — Северная Америка, где сосредоточено (большей частью в США) около $\frac{1}{5}$ всех водных путей капиталистических и развивающихся стран мира. Доля Западной Европы и всего Африканского континента — примерно равна (13—14%), но тип водных путей и уровень использования — совершенно различны; больше половины водных путей Африки образует система р. Конго; на втором месте — система р. Нигер, на третьем — р. Нил (судоходный путь по р. Замбези — только 0,7 тыс. *км*). На развивающиеся страны Азии приходится 20%; большая часть их в Индии, Пакистане, Бирме и Южном Вьетнаме.

Иначе выглядит размещение искусственных водных путей: 43% общей длины каналов капиталистических и развивающихся стран сосредоточено в Западной Европе, 20% — в США и Канаде (в том числе 17% в США), 32% — в развивающихся странах Азии (в значительной части — это оросительные каналы, используемые и для судоходства) и только 6% — в Африке (ОАР и др.).

Водные пути разных частей света и стран далеко не равноценны. Половина протяжения речных путей Африки допускает лишь сезонное судоходство, только на $\frac{3}{4}$ всех водных путей Африки (около 34 тыс. *км*) имеется сколько-нибудь регулярное (круглогодичное либо сезонное) судоходство.

Очень мало используется большая часть сети водных путей Латинской Америки. В регулярном судоходстве, которое поддерживается почти на всех водных путях Азии, все еще широко применяются, наряду с парходами и моторными судами, парусные суда (сампаны, джонки, прау и т. д.). Мощность грузопотоков на большинстве водных путей Азии, Африки и Латинской Америки очень мала.

Больше всего густота перевозок на главных судоходных артериях США и ФРГ. Первое место по густоте перевозок среди всех речных путей мира занимает Рейн. На 886 *км* его судоходной трассы — от Базеля до Роттердама — средняя грузонапряженность более 40 млн. *т* (*ткм/км*); при этом на нижнем и частично на среднем Рейне она значительно выше — до 70 млн. *т*.

Таким образом почти равный по длине тысячекилометровому глубоководному пути Св. Лаврентия (реке с каналом) Рейн превосходит его по мощности грузопотока.

Морская часть Рейна не уступает по грузонапряженности ни одному из морских каналов мира, кроме Суэцкого (до 1967 г.). На коротких соединительных каналах между Великими озерами Северной Америки потоки достигают 60—100 млн. *т*, на Кильском канале — 56 млн. *т*, на Панамском (в 1967 г.) — 78 млн. *т*.

На р. Миссисипи, при общей длине судоходного пути — 3 тыс. *км* от г. Миннеаполис до Нового Орлеана (у устья) средняя мощность грузового потока приблизительно составляет 15 млн. *т*,

а в нижнем течении Миссисипи (от впадения р. Огайо) — 20 млн. т; на р. Огайо (1,5 тыс. км) — также 20 млн. т; на Береговом водном пути в США (вдоль Мексиканского залива, длиной в 1,75 тыс. км) средняя густота перевозок составляет 10—20 млн. т. На Среднегерманском канале длиной в 259 км — 9 млн. т.

На других водных путях США и Западной Европы грузонапряженность значительно меньше. Например, на Сене (542 км судоходных участков и 160 км каналов) 5—6 млн. т, в том числе от Парижа до устья около 10 млн. т, на р. Неккар, притоке Рейна (188 км) — 8 млн. т, на западногерманских каналах — 7 млн. т, на Дунае (2,8 тыс. км), Эльбе (251 км) и р. Майн (396 км) — по 3 млн., на Везере с Фульдой 1—1,5 млн. т, Роне — 1 млн. т и т. д.

Хотя грузонапряженность на наиболее загруженных участках железных дорог капиталистических стран достигает очень высокого уровня (до 60 млн. т в США), эти участки значительно короче, чем водные пути такой же грузонапряженности. В Западной Европе вообще нет железнодорожных линий, равных р. Рейн по грузонапряженности. Например, средняя густота перевозок на внутренних водных путях ФРГ достигает 7 млн. т, в том числе на регулярно используемых — около 9 млн. т, в то время как на железных дорогах (даже с учетом пассажирских перевозок) густота перевозок составляет только в среднем 3,2 млн. приведенных ткм/км. Средняя густота перевозок на внутренних водных путях США — около 5 млн., а на железных дорогах — 3,3 млн. приведенных ткм/км.

На водных путях Азии, Африки и Латинской Америки густота перевозок несравненно меньше. Только на р. Парана (с Лаплатой) в Южной Америке, на отдельных участках Ганга (при общей длине судоходных участков в 2,7 тыс. км) и в нижнем течении Нила (от Асуана до устья, около 1 тыс. км) мощность потоков приближается к 1 млн. т. На остальных водных путях развивающихся стран, включая многоводнейшую реку мира Амазонку (5,5 тыс. км судоходного пути) и ее притоки, р. Конго (3,7 тыс. км), Нигер, Замбези, Брампутру и др., грузопотоки исчисляются лишь несколькими сотнями либо даже десятками тысяч тонн.

Речной и озерный флот

Речной флот развитых капиталистических и развивающихся стран мира, вместе взятых, насчитывает, без парусных и гребных судов (джонки, сампаны, прау и т. п.), а также моторных лодок, около 85 тыс. судов. Из них около 10 тыс. буксиров и толкачей и примерно одинаковое количество самоходных (грузовые и грузопассажирские пароходы и теплоходы) и несамоходных (баржи) судов. По численности судов речной флот вдвое превышает морской. Однако по общей грузоподъемности (около 40 млн. т) он в 7 раз меньше морского. Общая мощность судовых двигателей буксирного и самоходного флота достигает 4 млн. л. с.

Хотя самоходный речной флот по численности судов не уступает несамоходному, доля последнего в общем тоннаже составляет почти $\frac{1}{5}$. Это объясняется чрезвычайно большой грузоподъемностью барж США (в среднем сухогрузные — около 1 тыс. т и 1,5 тыс. т — наливные). Из общего тоннажа речного флота мира лишь $\frac{1}{5}$ (в США — $\frac{1}{3}$) приходится на наливной (речные танкеры и наливные баржи).

В Западной Европе самоходные суда образуют около половины речного флота и выполняют $\frac{2}{3}$ всего грузооборота. Грузоподъемность несамоходных составов сравнительно невелика (2—3,5 тыс. т во Франции и 5,5—6,5 тыс. т в ФРГ). Буксиры постепенно заменяются толкачами. В Великобритании и Бельгии на узких каналах баржи все еще буксируют с берега локомотивами или автотягачами (сменившими здесь конную тягу). На Рейне, Сене и других водных магистральных Западной Европы преобладают самоходные суда. Напротив, на реках и каналах США применяют почти исключительно несамоходные суда, соединяемые в крупные толкаемые составы — по 20—40 барж общей грузоподъемностью 20—50 тыс. т. Особенно крупные составы курсируют по нижнему течению Миссисипи и Береговому каналу вдоль Мексиканского залива.

Приведенные выше данные по речному флоту не включают флот США и Канады на Великих озерах Северной Америки, состоящий в основном из крупных самоходных судов (свыше 500 судов общим тоннажем более 5 млн. т дедейт валовой грузоподъемности). Суда Великих озер по типу ближе к морским, но отличаются от них рядом особенностей (открытые трюмы, большая ширина и т. д.). В последние годы флот Великих озер уменьшается, и перевозки в бассейне Великих озер все больше выполняются морскими судами, получившими свободный доступ в него после сооружения водного пути Св. Лаврентия.

12. МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ

Морские пути мира

Морской путь в большинстве случаев — это лишь рекомендованный приблизительный курс; грузовые и пассажирские суда, регулярно курсирующие между портами, и, особенно трамповые грузовые суда, бороздящие океаны от порта к порту (куда их зафрахтуют), придерживаются этих курсов либо отклоняются от них в зависимости от обстоятельств. Поэтому географию морских перевозок (грузопотоков и пассажиропотоков) в основном определяет не сеть

путей, а сеть портов и лишь частично — соединительные (межбассейновые) морские каналы и доступные для морских судов внутренние водные пути.

Важнейшие два меж океанских канала мира — Суэцкий (161 км длины, 240 млн. т грузового потока, около 80% которого шло с юга на север из Красного моря в Средиземное)¹ и Панамский (82 км, более 100 млн. т); третий по значению морской канал — Кильский (99 км, свыше 56 млн. т).

Доступ морским судам к расположенным в глубине страны портам обеспечивают в Западной Европе — Рейн (доступный для морского судоходства на 360 км до Кельна), Манчестерский канал (Ливерпуль — Манчестер 57 км, 15 млн. т) и морские участки рек Сены, Темзы, Дуная и др.; в Северной Америке — глубоководный путь Св. Лаврентия (свыше 1000 км от Монреаля до озера Онтарио), соединяющий Атлантический океан с бассейном Великих озер, р. Гудзон, нижнее течение Миссисипи и др.; в Южной Америке — Амазонка (доступная для океанских судов до порта Манаус — 1690 км, а для меньших морских судов — до г. Икитос в Перу); р. Парана с Лаплатой и др.; в Азии — р. Хугли в дельте Ганга — Брампутры и др.

Морские порты

Морских портов всего в мире около двух тысяч². Три четверти всех портов имеют грузооборот ниже 1 млн. т; примерно у $\frac{1}{10}$ всех портов — свыше 5 млн. т, в том числе 113 портов (5—6%) — более 10 млн. т каждый.

Географическое размещение портов отражает разнообразие природных и экономических условий развития морских сообщений, не только современных, но и ранее существовавших. На бассейн Атлантического океана приходится более $\frac{3}{4}$ общего числа портов (в том числе на средиземноморский и черноморский бассейны — $\frac{1}{8}$, на Тихий океан — примерно $\frac{1}{6}$, на Индийский — в два раза меньше, чем на Средиземное море).

Почти половина (46%) всех портов капиталистических и развивающихся стран расположена в Западной Европе, 12% — в Северной Америке, 16% — в Латинской Америке, 13% — в Азии, 8% — в Африке, 5% — в Австралии с Океанией. В социалистических странах насчитывается около 200 портов. Более 60% общего числа портов остальных стран мира находятся в развитых капиталистических странах, менее 40% — в развивающихся странах.

Морских портов с грузооборотом более 1 млн. т в год в разви-

тых капиталистических странах насчитывается 210, в развивающихся и колониальных странах — 190, в социалистических — около 50.

Из 113 портов-гигантов с грузооборотом более 10 млн. т 84 — в развитых капиталистических странах, 29 — в развивающихся; из этих крупнейших портов 79 приходится на Атлантику и Средиземное море, 22 — на Тихий и 12 — на Индийский океаны. Таких портов в Западной Европе 30, в США и Канаде 31, в Азии 30, в Латинской Америке 12, в Австралии 4 и в Африке 6.

Крупнейшие универсальные (неспециализированные) порты мира: Роттердам (157 млн. т грузооборота в 1968 г.) и Нью-Йорк (95 млн. т), район Дэлавера, т. е. порт Филадельфия со своими «спутниками» (84 млн. т), Антверпен (72 млн. т), Лондон (60 млн. т), Марсель (около 60 млн. т), Новый Орлеан (52 млн. т), Генуя (39 млн. т), Гамбург (41 млн. т) и др. — выросли на противоположных берегах Северной Атлантики и на европейском берегу Средиземного моря, обычно у начала водных путей, ведущих далеко в глубь обоих промышленно наиболее развитых регионов капиталистического мира. Таковы Нью-Йорк — на р. Гудзон, соединенной Баржевым каналом с бассейном Великих озер, Роттердам — в устье Рейна; Филадельфия — в устье р. Дэлавер, Лондон на р. Темзе и т. д.

Морскими портами стали, после сооружения глубоководного пути Св. Лаврентия, также порты Великих озер — Толидо (38 млн. т), Дулут-Сюпириор (37), Детройт (32), Чикаго (26 млн. т) и др.

Сильно выросли за последнее время порты Японии: Иокогама (75 млн. т), Кавасаки (78 млн. т), Осака (38 млн. т), Нагоя (52 млн. т) и др. Это крупнейшие порты на Тихом океане. Менее крупны универсальные порты других частей света; в Латинской Америке — Буэнос-Айрес (24 млн. т), в Африке — Дурбан (17 млн. т), в Австралии — Сидней (12 млн. т).

Особняком стоят специализированные нефтеэкспортные порты, вырастающие иногда за несколько лет до гигантских размеров, например, Мена-эль-Ахмади в Кувейте (113 млн. т в год), Эс-Сидр (38 млн. т) в Ливии, Бендер Меэшур (34 млн. т) в Иране. Возникновение и рост таких портов целиком зависят от размещения и быстро меняющихся размеров добычи нефти.

Самые крупные порты СССР в Новороссийске, Баку, Туапсе, Одессе, Ленинграде. Построены новые порты в Находке, Ванино, Ильичевске. В других социалистических странах также проводится расширение и реконструкция важнейших портов (Росток в ГДР, Щецин в Польше и др.).

По своему микрогеографическому положению морские порты делятся на естественные береговые, укрытые в бухтах, береговые, отгороженные от открытого моря искусственными сооружениями (молы, волнорезы), и приречные, расположенные у доступных для крупных морских судов (обычно устьевых) участков рек.

¹ С июня 1967 г. Суэцкий канал бездействует в результате агрессивной войны Израиля против ОАР.

² Не входят самые мелкие порты местного значения, рыболовные и промысловые, а также портовые пункты, административно и хозяйственно подчиненные крупным портам.

Морской флот

Мировой торговый морской флот насчитывал в 1968 г. свыше 45 тыс. судов общей валовой вместимостью более 190 млн. брутто регистровых тонн¹. С 1937 г. тоннаж мирового флота увеличился в 2,6 раза и продолжает быстро расти. Валовая грузоподъемность² этого флота превышает 290 млн. т. Около 36% флота по вместимости (и примерно 40% по грузоподъемности) составляют наливные суда-танкеры, перевозящие главным образом нефть, и 18% — суда для навалочных грузов (уголь, руда и т. п.).

На морском флоте идет процесс вытеснения пароходов с силовыми установками старого типа (поршневыми): их заменяют теплоходы и пароходы с турбинными двигателями (турбоходы).

Теплоходы составляют в настоящее время уже более половины (около 53%) общего тоннажа мирового флота, паротурбоходы — более 1/3 мирового тоннажа. Доля поршневых пароходов снизилась до 1/6 тоннажа мирового флота.

Быстрые темпы роста мирового торгового флота привели к омоложению его состава. В 1967 г. более половины (примерно 55%) суммарного тоннажа составляли суда, пробывшие в эксплуатации менее 10 лет; при этом суда со сроком эксплуатации менее 5 лет — составляли 28%. В то же время старые суда — возрастом более 20 лет — составляли менее четверти, а возрастом 30 и более лет — менее 4% общего тоннажа торгового флота.

Наряду с процессом омоложения мирового торгового флота увеличивается доля крупных судов. На суда валовой вместимостью свыше 10 тыс. б. р. т приходится уже значительно более половины суммарного тоннажа; суда вместимостью свыше 20 тыс. б. р. т образуют более трети мирового флота. Особенно быстро растет число судов-гигантов; так, 178 судов имеют вместимость свыше 50 тыс. б. р. т; они образуют 5% всего флота по тоннажу. Доля крупных и особенно крупнейших судов значительно выше в наливном флоте, чем в сухогрузном. Самые крупные суда в мире — танкеры. Грузоподъемность (дедвейт) рекордных по размерам танкеров превысила 300 тыс. т, их валовая вместимость — 200 тыс. б. р. т.

Первое место по размерам флота (ниже в скобках везде дана валовая вместимость в млн. б. р. т на конец 1968 г.) с 1967 г. заняла Либерия (более 26,3), опередив Великобританию (21,7). На третьем месте флот Японии (19,4), на четвертом Норвегии (19,3). Морской флот США (не считая озерного) занимает пятое место (17,9 млн. б. р. т), 40% его (7 млн. б. р. т) составляют устаревшие суда, стоящие на приколе; постепенная ликвидация прикольного

¹ Регистровая тонна — объемная единица вместимости судов, равная 100 куб. футам, т. е. 2,83 м³. Валовая (полная) вместимость судна выражается в брутто-регистровых т (сокращенно б. р. т), чистая вместимость — вместимость одних только грузовых трюмов — в нетто-рег. т.

² Валовая грузоподъемность включает, кроме коммерческого груза, запасы топлива и воды и называется иначе дедвейтом (сокращенно — д. в.). Измеряется весовыми тоннами.

флота объясняет сокращение его общего тоннажа и перемещение США со второго на пятое место в мире. Далее из стран капиталистического мира следуют флоты (в млн. б. р. т): Греции (8,5), Италии (6,6), ФРГ (5,6), Франции (5,6), Нидерландов (5,0), Панамы (4,5) и Швеции (4,4). Необходимо подчеркнуть, что флоты, плавающие под флагами Либерии, Панамы и некоторых других стран (их называют «флагами удобства»), фактически состоят из судов, принадлежащих судовладельцам американским и других империалистических стран (в значительной части — нефтяным компаниям); суда эти приписаны к портам слабо развитых стран в целях обхода законов и договоров с профсоюзами (регулирующих условия труда моряков в экономически развитых странах), и уклонения от уплаты высоких налогов.

Флот перечисленных 12 стран в сумме насчитывает около 145 млн. б. р. т, т. е. образует 80% тоннажа флотов развитых капиталистических и развивающихся стран и почти 76% мирового тоннажа.

Морской флот СССР (9,4 млн. б. р. т) занял шестое место в мире и немногим уступает по тоннажу действующему флоту США (11 млн. б. р. т)¹. Флоты других социалистических стран невелики и насчитывают все вместе 5,6 млн. б. р. т.

Почти весь действующий морской флот в капиталистических странах принадлежит частным компаниям. Судоходные компании разных империалистических держав, а иногда одной и той же страны, ведут между собой жесточайшую конкурентную борьбу на мировом фрахтовом рынке — рынке морских перевозок. Флоты Великобритании, Норвегии, Греции, ФРГ и других западноевропейских стран не только обслуживают внешнеторговые перевозки этих стран, но и выполняют перевозки между иностранными портами («МИП»). Валютные доходы от таких перевозок являются важной статьей «невидимого экспорта» в платежном балансе этих стран. Флоты под флагами Либерии, Панамы и т. п. целиком заняты перевозками «МИП».

Морские перевозки

Морской торговый флот развитых капиталистических и развивающихся стран перевез в 1967 г. 2,6 млрд. т грузов, в том числе около 30% — в каботаже, и выполнил при этом грузооборот в 12,7 трилл. ткм, включая 0,78 трилл. ткм каботажных перевозок и 11,9 трилл. ткм международных внешнеторговых перевозок. Таким образом по размерам грузооборота морской транспорт занимает первое место среди всех видов транспорта. Его доля в общем грузообороте превышает 70%, хотя он перевозит только 4% общего количества грузов.

Средняя дальность морских перевозок значительно выше, чем

¹ Морской транспорт СССР в юбилейном 1967 г. М., 1967. Центральное бюро научно-технической информации ММФ СССР, стр. 3. В 1969 г. тоннаж флота СССР составлял 13,7 млн. б. р. т.

наземных, и составляет 4,9 тыс. км (6,8 тыс. км в международных сообщениях и 1 тыс. км в каботаже).

Более половины общего объема международных морских перевозок приходится на нефть и нефтепродукты (1120 млн. т — 52% в 1968 г.); второе место занимают навалочные (массовые) сухогрузы — железная руда (188 млн. т — около 9% в 1968 г.), зерно (65 млн. т), уголь (73 млн. т — около 4%), бокситы и глинозем (26 млн. т), фосфаты (32 млн. т).

Первое место среди флотов мира по размерам грузооборота занимает флот, плавающий под флагом Либерии (около 2,7 трилл. ткм); далее идут флоты Японии (1,6), Великобритании (1,4 трилл. ткм); Норвегии, затем США, Греции, Панамы, Нидерландов, Швеции, Италии, Франции, Дании, ФРГ. Флоты этих 13 стран в совокупности выполняют 85% грузооборота морских мировых путей.

Крупнейшие грузопотоки на международных мировых путях превышают 100 млн. т (перевозки нефти из районов Карибского моря в США и из стран Среднего Востока — в страны Южной и Восточной Азии и в Западную Европу); перевозки нефти из Карибского моря в Западную Европу — до 50 млн. т, угля и зерна из Северной Америки в Западную Европу — 43 млн. т и т. д. Ниже приводятся некоторые направления крупнейших морских грузопотоков:

Побережье Мексиканского залива США — североатлантические порты США — 100 млн. т (нефть).

Карибские страны — Атлантическое побережье Северной Америки — 98 млн. т (в том числе 87 млн. т нефти).

Средний и Ближний Восток — страны Южной и Восточной Азии — 110 млн.¹ т (нефть).

Средний и Ближний Восток — Европа — 230 млн. т² (нефть).

Северная и Западная Африка — Европа — 160 млн. т (в том числе 130 млн. т нефти).

Карибские страны — Европа — 50 млн. т (в том числе 40 млн. т нефти).

Северная Америка — Европа — 43 млн. т (23 млн. т угля; 15 млн. т зерна).

Карибские страны — Южная Америка — 14 млн. т (нефть).

Юго-Восточная Азия — Восточная Азия — 24 млн. т (в том числе 11 млн. т зерна).

Северная Америка — Азия — 21 млн. т (зерно, уголь).

Северная Европа — Западная Европа — 20 млн. т (железная руда).

Канада — США (по Атлантическому океану) — 16 млн. т (железная руда).

Средний и Ближний Восток — Северная Америка — 15 млн. т (нефть).

Средний Восток — Австралия — 11 млн. т (нефть).

¹ В том числе 25 млн. т через Панамский канал.

² В том числе 77 млн. т до 1967 г. шло через Суэцкий канал.

Средний Восток — Южная и Восточная Африка — 11 млн. т (нефть).

Южная Америка — Европа — 10 млн. т (зерно).

Наиболее крупные каботажные перевозки выполняет флот США (480 млрд. ткм); каботажные перевозки Японии достигают лишь 104 млрд. ткм, Великобритании — 23 млрд. ткм, в других странах они значительно меньше. Крупнейший грузопоток в каботажных сообщениях образуют перевозки нефти из портов Мексиканского залива США в североатлантические порты США (100 млн. т).

Грузооборот морского транспорта социалистических стран вырос за 17 лет в 12 раз — с 67 до 803 млрд. ткм в 1967 г., в том числе по СССР — более чем в 13 раз. Грузооборот морского транспорта остальных стран мира за тот же период увеличился лишь в 3,5 раза — с 3,5 до 12,65 трилл. ткм.

Советские суда грузятся и разгружаются в 800 портах 87 стран мира. Раньше основные перевозки осуществлялись между советскими портами и портами Европы; в последние 8—10 лет большую роль стали играть международные перевозки между СССР и странами Среднего и Ближнего Востока, Северной Африки, Южной и Юго-Восточной Азии, Латинской Америки.

Пассажирооборот по морским путям не превышает 24 млрд. пассажиро-км, в том числе в международных сообщениях — 15 млрд. пассажиро-км. Морские пути заметно уступают воздушному транспорту по объему межконтинентальных трансокеанских пассажирских перевозок. Во все обостряющейся конкуренции между пассажирскими лайнерами трансокеанских паромных компаний и авиакомпаниями последние побеждают, несмотря на более высокую безопасность, комфорт и относительную дешевизну морских сообщений; основная причина победы воздушного транспорта в конкуренции с морским за пассажирские перевозки — громадное превосходство в скорости (600—900 км/ч на авиалиниях, 40—50 — на паромных линиях).

13. ТРУБОПРОВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

Нефтяные трубопроводы и газопроводы

Длина общей сети трубопроводов для нефти и нефтепродуктов (нефтепроводы и продуктопроводы) в развитых капиталистических и развивающихся странах около 450 тыс. км, в том числе 330 тыс. км — магистральных. Почти 70% этой сети — в США, 9% — в Латинской Америке, 7% — в Канаде и 5% — на Среднем Востоке. Сеть газопроводов, используемых для перекачки природного газа, составляет около 0,5 млн. км, в том числе 0,4 млн. км магистраль-

ных. Более 85% магистральных газопроводов расположено в США и почти 7% — в Канаде.

Сеть магистральных трубопроводов социалистических стран примерно в 10 раз меньше, но возрастает быстрыми темпами: например, в СССР в 1960 г. было 17, а в 1967 г. — 33 тыс. км магистральных нефтепроводов и продуктопроводов. Еще быстрее растет сеть газопроводов: в СССР длина магистральных газопроводов за 5 лет (с 1960 по 1965 г.) выросла с 21 до 42 тыс. км и к 1967 г. достигла 52,6 тыс. км.

Основные трубопроводы в США и Канаде соединяют районы добычи нефти и газа с районами их переработки и потребления; в развивающихся странах они ведут из районов добычи нефти к морским портам, откуда нефть вывозится большей частью сырой; в Западной Европе они соединяют морские порты с районами потребления нефтепродуктов.

Грузооборот нефтяного трубопроводного транспорта мира превышает 1 трилл. ткм; с 1937 г. он вырос почти в 11 раз. Объем перекачки достигает 1,7 млрд. т. Средняя дальность перекачки 605 км. На нефтяные трубопроводы приходится почти 5% (4,7%) мирового грузооборота всех видов транспорта и 11% грузооборота мира во внутренних сообщениях.

Суммарный грузооборот нефтяных трубопроводов развитых капиталистических и развивающихся стран достигает 830 млрд. ткм, что составляет 4,7% общего грузооборота этих стран и 14,3% их грузооборота во внутренних сообщениях. По трубам перекачивается 1,4 млрд. т нефти и нефтепродуктов в среднем на расстояние 601 км. С 1937 г. работа нефтяных трубопроводов выросла в 9 с лишним раз — это превосходит даже рост автомобильных перевозок. Около 60% всего грузооборота нефтяных трубопроводов развитых капиталистических и развивающихся стран мира выполняется в США, 6,5% — в Канаде, 16% — на Среднем Востоке, 6% — в Северной Африке, 5,5% — в Латинской Америке.

Нефтяные трубопроводы социалистических стран выполнили в 1967 г. 193 млрд. ткм (из них 183 млрд. ткм — в СССР); объем перекачки составил 312 млн. т (в том числе 273 млн. т — в СССР). Средняя дальность перекачки 623 км (в СССР — 671 км). За 30 лет — с 1937 г. грузооборот нефтяного трубопроводного транспорта СССР вырос в 51 раз!

Самым длинным трубопроводом мира является нефтепровод «Дружба», соединяющий СССР с рядом социалистических стран — членов СЭВ и обеспечивающий их снабжение нефтью. Общее его протяжение (с разветвлениями в разные страны) — 5,5 тыс. км. Сооружение этой гигантской системы трубопроводов — громадное техническое достижение, важный этап осуществления международного социалистического разделения труда и согласованного развития народного хозяйства стран СЭВ.

Длинейшие трубопроводы капиталистического мира находятся в Канаде: это нефтепровод Редуотер — Порт-Кредит — 4 840 км,

трансканадский газопровод Эдмонтон—Монреаль — 3 740 км. Самые длинные трубопроводы США заметно уступают канадским: это продуктопровод «Литтл Биг Инч» Бьюмонт—Линдон (около Нью-Йорка) 2,4 тыс. км и газопровод «Биг Инч» от Лонг-Вью до Филадельфии — 2,0 тыс. км. Оба они построены в годы второй мировой войны для перекачки сырой нефти из Техаса в промышленные районы Северо-Востока, а после войны превращены в газопроводы; но с 1958 г. «Литтл Биг Инч» используется как продуктопровод. В настоящее время построен еще один продуктопровод — от Хьюстона (Техас) до Нью-Йорка длиной в 2,5 тыс. км.

Длинейший на Среднем Востоке трансарабский нефтепровод (от Абхаик в Саудии до порта Сайда в Ливане) насчитывает 1,7 тыс. км; более старые нефтепроводы из Ирака к портам Средиземного моря значительно короче (0,9—1,0 тыс. км).

Самый длинный трубопровод в Западной Европе — бензинопровод от порта Сен-Назер (на западе Франции) до Нюрнберга (на юге ФРГ) — 2 тыс. км — был построен по стратегическим соображениям в качестве части инфраструктуры агрессивного блока НАТО. Из трубопроводов, предназначенных для коммерческой эксплуатации, в Западной Европе самые длинные — нефтепроводы Кадис — Сарагоса — 1,2 тыс. км, Марсель — Карлсруэ — Кельн (Франция — ФРГ) — более 1 тыс. км, Генуя — Эгль — Мюнхен — 1 120 км (Италия — ФРГ), Генуя — Ингольштадт — 650 км и Триест — Ингольштадт — 460 км (Италия — ФРГ).

Подавляющая часть нефтяных трубопроводов принадлежит крупным нефтяным монополиям или их филиалам. Например, 20 из общего числа 87 крупнейших нефтяных компаний США (занятых в первую очередь добычей и переработкой нефти) владеет или контролирует около 70% всей сети нефтяных трубопроводов и почти 90% их производственной мощности.

Пять компаний владеют одной третью длины всей сети трубопроводов и 29% фондов нефтяного трубопроводного транспорта США; в том числе компания «Сервис Пайп-Лайн Ко» (принадлежит «Стандарт Ойл оф Индиана») владеет 24 тыс. км трубопроводов (фонды 285 млн. долл.), «Магнолия Пайп-Лайн Ко» (принадлежит Мобил ойл Корп.) владеет 20 тыс. км трубопроводов (фонды 197 млн. долл.), «Хамбл Пайп-Лайн Ко» (принадлежит «Стандарт Ойл оф Нью-Джерси») — 15 тыс. км трубопроводов (фонды 158 млн. долл.); «Синклер Пайп Лайн Ко» (принадлежит «Синклер Ойл Ко») — 15 тыс. км трубопроводов (фонды 171 млн. долл.); «Галф Рифайнинг» (принадлежит «Галф ойл корпорейшн») — сеть 12 тыс. км (фонды 136 млн. долл.).

Газопроводы — молодой и очень быстро растущий вид транспорта: с 1937 г. их грузооборот по миру в целом вырос в 25 раз и достиг 0,4 трилл. ткм (457 млрд. ткм), считая по физической массе перекаченного газа, составившей 608 млн. т. Средняя дальность перекачки газа 752 км — несколько выше, чем для нефти и нефтепродуктов. На развитые капиталистические и развивающиеся страны

приходится 81% перевозочной работы газопроводов — 370 млрд. *ткм*. Из них 65% работы выполняют газопроводы США, 11% — Канады.

Перекачкой газа в США занимаются около 200 компаний, которые более самостоятельны, чем компании нефтепроводного транспорта. Газ в основном закупается газопроводными компаниями на месте добычи. Около 90% ее транспортируется 50 газопроводными компаниями.

Крупнейшая газопроводная компания — «Теннесси газ транзیشن Ко» с капиталом в 1,1 млрд. долл. (около 11% фондов всех компаний газопроводного транспорта).

На газопроводы социалистических стран (19% мирового объема) по данным 1967 г. приходится 87 млрд. *ткм*, в том числе 81 млрд. *ткм* в СССР. Сеть и грузооборот газопроводов социалистических стран растут значительно быстрее, чем в капиталистических странах.

14. ВОЗДУШНЫЕ ПУТИ И АЭРОПОРТЫ

Авиация — самый молодой и наиболее динамичный вид транспорта. Количество пассажиров, перевезенных на воздушных путях мира, с 1937 по 1967 г. увеличилось почти в 100 раз, с 1950 г. — в 7,6 раза. А пассажирооборот авиалиний вырос с 1937 г. более чем в 230 раз, с 1950 г. — в 12,4 раза. Еще быстрее растут за последние годы грузовые перевозки по воздушным путям (на 20% и более в год).

Чрезвычайно быстро развивается воздушный транспорт социалистических стран. За последние 17 лет сеть авиалиний СССР и других европейских стран социализма, вместе взятых, более чем удвоилась (в то время как сеть остальных стран мира выросла примерно на 60%). Пассажирооборот воздушного транспорта вырос в 7,2 раза, грузооборот — в 12,4 раза. На все социалистические страны в 1967 г. приходилось 16% мировой сети авиалиний и 15% перевозочной работы воздушного транспорта мира в весовых *ткм* (в том числе почти 17% пассажирооборота и около 12% грузооборота мирового воздушного транспорта).

Общая длина воздушных путей мира (линий регулярных воздушных сообщений) составляет 5,3 млн. *км*, в том числе длина авиалиний развитых капиталистических и развивающихся стран мира достигает 4,45 млн. *км*. В 1967 г. авиацией этих стран было выполнено 290 млрд. *пассажиро-км* и 13 млрд. *ткм* грузовых перевозок (включая почту), т. е. всего около 39 млрд. весовых *ткм*, гру-

зовых и пассажирских¹. Это составляет около 7,5% пассажирооборота всех видов транспорта в междугородных и международных сообщениях (или около 5% их общего пассажирооборота) и около 0,1% общего грузооборота развитых капиталистических и развивающихся стран мира.

Воздушным транспортом развитых капиталистических и развивающихся стран мира в 1967 г. было перевезено 268 млн. пассажиров — менее 0,2% всех пассажиров, перевезенных в междугородных сообщениях. Количество грузов, включая почту, перевезенных по воздушным путям, составило лишь 4,8 млн. *т* — менее 0,01% общего количества грузов, перевезенных всеми видами транспорта этих стран. Средняя дальность воздушных перевозок очень велика (для пассажиров — около 1,1 тыс. *км*, для грузов с почтой — 2,7 тыс. *км*).

Доля грузовых перевозок в общей работе воздушного транспорта выше в международных, чем во внутренних сообщениях. Например, в США на грузы, включая почту, приходится на внутренних линиях менее трети, на международных — более 50% суммарной работы (в весовых *ткм*). По отдельным странам доля грузовых перевозок в общей перевозочной работе воздушного транспорта колеблется от 17 (Канада) до 30% (Индия).

Непрерывно увеличивается средняя дальность полетов: одна из основных причин — это повышение доли международных, особенно межконтинентальных воздушных сообщений. Росту дальности воздушных перевозок способствует быстрое увеличение скорости воздушных сообщений, связанное с введением турбовинтовых и реактивных самолетов, почти уже вытеснивших старые поршневые самолеты на большинстве международных и дальних авиалиний: они развивают 700—900 *км/ч*. В 1973—1974 гг. ожидается постепенный ввод в эксплуатацию сверхзвуковых пассажирских самолетов со скоростями 2—3 тыс. *км/ч*.

Вертолеты пока мало применяются для регулярных сообщений из-за дороговизны перевозок. Но они не заменимы для транспортировки грузов и людей в труднодоступные районы. Ожидается, что через 8—10 лет получат применение транспортные самолеты, приспособленные для вертикального взлета и посадки, сочетающие преимущества вертолетов с высокой скоростью и дешевизной обычных самолетов.

Средняя мощность потоков по воздушным путям очень невелика и измеряется несколькими десятками тысяч пассажиров (*пассажиро-км/км*) и сотнями тонн грузов (*ткм/км*). Только на сети воздушных путей США и на немногих отдельных авиалиниях других стран средняя мощность пассажиропотоков превышает 100 тыс.

¹ При исчислении общей перевозочной работы авиалиний в весовых *ткм* вес пассажира с ручным багажом приравнивается примерно к 90 кг груза.

чел. в год, грузопотоков — 1—2 тыс. т, а суммарных весовых потоков пассажиров, багажа, почты и грузов — 3—4 тыс. т в год. На некоторых авиалиниях северо-восточной части США (например, на направлении Бостон — Нью-Йорк, Нью-Йорк — Вашингтон) пассажиропотоки во много раз больше (до 1,5—1,8 млн. чел.). Всего на воздушных путях США, образующих 10% сети развитых капиталистических и развивающихся стран мира, выполняется 65% перевозочной работы воздушного транспорта всех этих стран.

Главные пассажиропотоки и грузопотоки воздушного транспорта капиталистических стран пересекают Атлантический океан, соединяя Западную Европу с Северной Америкой (США и Канадой), Бразилией, Аргентиной. Другие важные направления: из Западной Европы в Африку, из Западной Европы на Средний Восток, в Южную и Юго-Восточную Азию с ответвлением в Австралию; между США и Восточной и Юго-Восточной Азией, США и Австралией, США и Латинской Америкой.

Воздушный транспорт отличается очень высокой концентрацией: 25 крупнейших авиакомпаний мира эксплуатируют половину сети воздушных путей и выполняют две трети перевозок мирового воздушного транспорта. Почти треть всей длины воздушных путей развитых капиталистических и развивающихся стран обслуживается авиакомпаниями США, Великобритании и Франции, доли которых в сети авиалиний мира почти равны. На авиалиниях этих трех держав выполняется 72% всей перевозочной работы воздушного транспорта мира¹. Большую сеть международных авиалиний имеют также Нидерланды, Бельгия, Скандинавские страны, Италия и Канада. На авиакомпании стран Северной Америки и Западной Европы приходится около двух третей сети воздушных путей (2,8 млн. км) и более 80% перевозочной работы воздушного транспорта всех развитых капиталистических и развивающихся стран мира.

В США всего действует 60 авиакомпаний общего пользования, в том числе — 5 специальных грузовых и 4 вертолетных. Но три четверти сети внутренних и международных авиалиний США и 81% перевозочной работы — в руках пяти главных: Америкэн Эйрлайнз, Пан Америкэн Эйруэйз, Юнайтед Эйрлайнз, Трансуорлд Эйрлайнз, Истерн Эйрлайнз.

Великобритания имеет две крупные авиакомпании: Бритиш Оверсиз Эйрлайнз Корпорейшн (БОАК) и Бритиш Юропиен Эйруэйз — обе государственные, во Франции — три (Эр Франс; ЮТА; Эр-Энтер), из которых две первые обслуживают в основном международные сообщения с разными регионами мира, а третья — целиком занята внутренними перевозками, в Канаде и Индии имеются по две крупных авиакомпании; в Бельгии и Нидерландах по

одной (Сабена, КЛМ). Основные авиакомпании трех скандинавских стран образуют объединенную систему международных авиалиний (САС), участниками которой являются национальные компании каждой из стран. Во всех развитых капиталистических странах и в ряде развивающихся стран в настоящее время имеются национальные авиакомпании. Но на их линиях (за исключением авиалиний 4—5 стран) применяются в основном иностранные самолеты, закупленные в США, Великобритании и Франции.

Аэропорты

Сеть авиалиний нестабильна; она быстро меняется по длине и конфигурации. Фактически при современной технике дальних беспосадочных перелетов любая пара аэропортов, отстоящих друг от друга не более чем на 6—8 тыс. км, может быть связана авиалинией. Реальной географической основой воздушного транспорта является не сеть путей, а сеть аэропортов.

Общее количество транспортных аэропортов мира составляет около 4 тыс. — в два раза больше, чем морских портов. Но размещены они крайне неравномерно. Более 1/4 всех аэропортов находится в США, 1/8 — в Западной Европе.

Крупных аэропортов (с пассажирооборотом свыше 100 тыс. чел.) в мире более 400, из них в США более 200 в капиталистических странах Европы — более ста. Крупнейших аэропортов — с пассажирооборотом более 1 млн. чел. — имеется более ста, из них около 40 — в США и около 30 в Западной Европе, 3 в Канаде, 10 в капиталистических и развивающихся странах Азии, и по 5—7 в каждом из остальных регионов мира.

Межконтинентальные сообщения обслуживают 240 аэропортов. Общее же количество международных аэропортов достигает трех сотен. Около половины их в Северной Америке и Западной Европе, треть в Азии и Африке, десятая часть — в Латинской Америке. Международные аэропорты размещены по частям света гораздо равномернее, чем общая сеть аэропортов и особенно сеть крупных аэропортов. Это объясняется отчасти политической раздробленностью «развивающихся континентов» и наличием в них многочисленных государств; в каждой из таких стран имеется хотя бы по одному международному аэропорту, в то время как внутренние воздушные сообщения в них слабо развиты и аэропортов для их обслуживания очень мало.

Больше всего аэропортов для внутренних сообщений в США, Канаде, Австралии, Франции, ФРГ, Италии, Японии; из развивающихся стран — в Бразилии, Индии и Пакистане.

Аэропорты подразделяют по различным признакам и показателям.

Эксплуатационно-экономическая классификация обычно основана на пропускной способности и фактической густоте движения

¹ 1 372 тыс. км сети и 28 млрд. весовых т.км.

— (число взлетов и посадок) и на потенциальном или фактическом объеме перевозок (пассажирских и грузовых).

По видам обслуживаемых воздушных сообщений и роли в них аэропорты подразделяются на конечные и транзитные, а также на межконтинентальные, другие — международные, внутренние для дальних сообщений и местные. Эту последнюю классификацию можно назвать географической.

По техническим признакам различаются:

аэропорты для обычных (приземляющихся) самолетов с подразделением по типам этих самолетов, либо по числу, длине и покрытию взлетно-посадочных полос, наличию и типу устройств для регулирования и управления движением самолетов на подходах и их посадкой;

аэропорты для приводняющихся и взлетающих с водной поверхности гидросамолетов и летающих лодок, т. е. гидроаэропорты; и, наконец,

вертолетные аэродромы.

Техническая оснащенность порта определяет тип самолетов, им обслуживаемых, и (в значительной мере) пропускную способность порта. Таким образом техническая классификация портов тесно связана с эксплуатационно-экономической и географической классификацией.

Крупнейшие аэропорты мира — в США, Великобритании и Франции. Пассажирооборот трех аэропортов Нью-Йорка превышает 35 млн. чел. в год (в том числе международного аэропорта Кеннеди — более 26 млн. чел.), аэропортов Чикаго — около 29 млн. чел., Лос-Анджелеса — около 18, Вашингтона и Сан-Франциско — около 12 млн. чел. в год в каждом, Лондона — около 16, Парижа (Орли и Ле Бурже) — около 9 млн. чел.¹, Франкфурта-на-Майне — около 6,2, Рима и Токио — по 5 млн. чел. в год.

В СССР и социалистических странах Европы имеются хорошо оборудованные аэропорты современного типа, способные принимать большие самолеты. Наиболее крупные из них — четыре аэропорта, обслуживающие Москву (в том числе три международных). Общее количество пассажиров, отправленных и принятых аэропортами СССР и других европейских социалистических стран в 1967 г., приближалось к 120 млн. чел., в том числе более 90% приходилось на аэропорты СССР.

¹ К северу от Парижа в Руасси-ан-Франс строится новый более крупный аэропорт: после завершения его строительства аэропорт Ле Бурже будет закрыт.

Удельный вес и структура транспортного машиностроения

Транспортное машиностроение является крупнейшей отраслью мирового машиностроения, к нему относят все отрасли, производящие транспортные средства, — суда, автомобили, самолеты, локомотивы, вагоны, а также их части.

На предприятиях транспортного машиностроения в развитых капиталистических и развивающихся странах мира, вместе взятых, занято семь-восемь миллионов рабочих и служащих, т. е. более четверти рабочих и служащих машиностроения и около 8—9% общего числа рабочих и служащих обрабатывающей промышленности.

Суммарная валовая стоимость продукции предприятий транспортного машиностроения капиталистических и развивающихся стран мира (с повторным счетом) превышает 100 млрд. долларов, т. е. примерно равна десятой части валовой продукции обрабатывающей промышленности. Условно чистая стоимость продукции транспортного машиностроения составляет около 45 млрд. долларов — 22—23% соответствующего показателя для машиностроения и около 8% — для всей обрабатывающей промышленности.

Еще выше удельный вес транспортного машиностроения в промышленности индустриально развитых капиталистических стран. Например, в США предприятия транспортного машиностроения производят почти 12% условно чистой стоимости продукции и 14% валовой продукции всей обрабатывающей промышленности страны, принося при этом 16—17% всей суммарной прибыли (до уплаты налогов) промышленных предприятий страны. Доля же транспортного машиностроения в численности рабочих и служащих обрабатывающей промышленности США составляет только 9,5%.

До первой мировой войны среди отраслей транспортного машиностроения первое место занимало судостроение, второе — производство железнодорожного подвижного состава, третье — автостроение. На протяжении последних десятилетий произошли изменения в отраслевой структуре транспортного машиностроения. В результате этой перестройки видное место заняла ранее не существовавшая отрасль — авиастроение. Автомобильная промышленность обогнала все другие отрасли транспортного машиностроения и вышла на первое место, второе занимает судостроение, третье — авиастроение; производство железнодорожного подвижного состава — локомотиво- и вагоностроение — отошло на последнее место. Сказанное относится как к численности рабочих и служащих, так и к стоимости продукции.

Из 7—8 млн. рабочих и служащих, занятых во всех отраслях транспортного машиностроения капиталистических стран (доля развивающихся стран ничтожно мала), почти половина занята в автомобильной промышленности — на автостроительных и сборочных заводах и предприятиях по производству автомобильных моторов и частей. Более 2 млн. человек работает в судостроительной промышленности капиталистических стран мира, свыше 1 млн. — в авиастроении и всего лишь около 400 тыс. — на локомотивостроительных и вагоностроительных заводах.

Необходимо оговорить, что в состав продукции предприятий транспортного машиностроения входят и виды продукции, не имеющие непосредственного отношения к транспорту. Например, судостроительные заводы часто производят паровые котлы и другое оборудование для стационарных силовых установок. Особенно отчетливо это видно на примере молодой, но гигантской по размерам судостроительной промышленности Японии. То же относится в некоторой степени к локомотивостроительным заводам, производящим дизельные двигатели, мощные тракторы и т. д., а также предприятиям других отраслей транспортного машиностроения.

С другой стороны, некоторые предметы транспортного оборудования иногда производятся предприятиями, которые относят в статистике к другим отраслям (например, аэронавигационная аппаратура для самолетов, автопокрышки и т. д.).

Наряду с подвижным составом, транспортное машиностроение изготавливает запасные части. Поэтому суммарная стоимость ежегодного производства новых транспортных средств (судов, самолетов, автомобилей и железнодорожного подвижного состава), не считая запасных частей и оборудования для других отраслей, исчисляется в 55—60 млрд. долл., что составляет лишь 60% общей продукции предприятий транспортного машиностроения.

Валовая продукция автомобильной промышленности капиталистического мира составляет около 100 млрд. долл., в том числе на 40—45 млрд. долл. новых автомобилей; продукция судостроительной промышленности составляет около 10 млрд. долл., в том числе новые спускаемые на воду морские торговые суда на 4,5—5 млрд. долл. и речные суда — на 0,7 млрд. долл.

Заводы железнодорожного машиностроения производят в последние годы на 3 млрд. долл. продукции, в том числе — локомотивов на 1 млрд. долл., грузовых вагонов примерно на такую же сумму и пассажирских вагонов — на 50 млн. долл.

Продукция авиастроительной промышленности капиталистических стран, включая авиадвигателестроение и производство частей, оценивается в 6—7 млрд. долл., в том числе новых гражданских самолетов выпускается на 2—3 млрд. долл.; значительную часть остальной продукции составляют сменные авиационные моторы и другое оборудование. Четыре крупнейшие авиастроительные фирмы США производят, по официальным данным американской статистики, более 60% всей продукции этой отрасли в стране и при-

мерно 40% мировой продукции авиастроения. При этом две фирмы из состава этой четверки (крупнейшая в капиталистическом мире авиастроительная фирма «Боинг Эйрплейн» и «Юнайтед Эйркрафт») контролируются одной и той же финансовой группой США (Ферст Нейшнл Бэнк оф Нью-Йорк).

Транспортное машиностроение сконцентрировано в немногих наиболее развитых капиталистических странах. Около 80% всего производства транспортных средств капиталистического мира сосредоточено в пяти странах, 90% — в семи, 96% — в семнадцати странах; в том числе на США приходится около 38%, Японию и ФРГ — по 12%, Великобританию — 9%, Францию — 8%, Италию — 6%, Канаду — 4%; Австралия и Швейцария производят в сумме почти 3%, Нидерланды, Дания, Норвегия, Бельгия, Испания, Южно-Африканская Республика, Бразилия и Аргентина — в сумме также около 3%.

Автомобилестроительная промышленность

Автостроение социалистических стран

Автомобилестроительная промышленность социалистических стран производит в год (не считая КНР) 1,2 млн. автомобилей, в том числе около половины грузовых. Автостроительные заводы Советского Союза выпустили в 1967 г. 729 тыс. автомобилей, в том числе 437 тыс. грузовых, 40 тыс. автобусов и 251 тыс. легковых.

Автостроительная промышленность СССР в настоящее время расширяется. Строится новый крупный завод легковых автомобилей в г. Тольятти, расширяются существующие автозаводы, в частности завод малолитражных автомобилей в Москве. Ведется строительство нового завода грузовых автомобилей, реконструируются существующие заводы по производству грузовых автомобилей и автобусов.

Из зарубежных социалистических стран автостроение развито в Чехословакии, ГДР, Польше, Югославии, Румынии и Венгрии.

Удельный вес социалистических стран в общем мировом автостроении составляет около 5,4%; по грузовым автомобилям он значительно выше — 11,3%, по автобусам достигает 29%.

Автостроение в развитых капиталистических и развивающихся странах

В автомобилестроительной промышленности капиталистических и развивающихся стран произошли существенные сдвиги в отношении объема производства и его размещения. Количество выпущенных автомобилей возросло с 3,8 млн. в 1938 г. до 21,2 млн. в 1967 г. (в том числе 16,4 млн. легковых и 4,7 млн. грузовых). Географическое размещение производства автомобилей можно иллюстрировать следующими данными (табл. 47).

Доля отдельных стран в мировом капиталистическом производстве автомобилей в %

Страны	Годы			
	1938	1953	1960	1967
США	65,2	73,1	50,7	42,5
Великобритания	11,6	8,3	11,6	9,1
ФРГ	—	4,9	13,2	11,7
Франция	5,6	5,0	8,8	9,5
Италия	1,8	1,7	4,1	7,3
Япония	0,6	0,5	3,1	14,8

По средней численности рабочих и служащих на одном промышленном предприятии автостроение занимает первое место среди всех отраслей промышленности США (565 чел.), далеко оставляя за собой черную металлургию, занимающую второе место.

Во время войны и сразу же после нее США, используя трудное положение, создавшееся для капиталистических партнеров, сосредоточили в своей стране около $\frac{3}{4}$ мирового капиталистического производства автомобилей. Затем побежденные страны (ФРГ, Италия и Япония), обновив при финансовой поддержке США и Великобритании свою промышленность, перешли в наступление: ФРГ обогнала Францию и Великобританию, а Япония перегнала и ФРГ, выйдя на второе место среди капиталистических производителей автомобилей. США сохраняют первое место, но их доля существенно сократилась (до 42,5% в 1967 г. против 73,1% в 1953 г.). Легковые автомобили США характеризуются мощными двигателями, позволяющими развивать высокие скорости, обтекаемыми очертаниями, красивой внешней отделкой и комфортабельностью: однако они мало экономичны, так как потребляют слишком много горючего, что снижает их конкурентоспособность; США занимают лишь шестое место среди капиталистических стран по экспорту автомобильных двигателей и запасных частей (табл. 48).

Кроме перечисленных в табл. 48 главных стран — производителей автомобилей, автостроение в значительно меньших масштабах имеется еще в ряде капиталистических и развивающихся стран, в том числе в Испании, Австралии, Бразилии, Швеции, Аргентине, Бельгии, Индии, Нидерландах, Австрии, Финляндии, Швейцарии.

В капиталистических странах и в ряде развивающихся стран имеются автосборочные заводы, работающие на автомобильных частях, импортируемых из главных стран-экспортеров (ФРГ, Великобритания, Япония, США). Больше всего выпускают таких автомобилей Бельгия, ЮАР, Новая Зеландия, Португалия, Ирландия, Дания, Мексика, Венесуэла, Индонезия, Филиппины, ОАР.

Производство автомобилей в капиталистических странах в тыс.

Страны	Всего автомобилей					В том числе грузовые				
	Годы					Годы				
	1937	1950	1960	1965	1967	1937	1950	1960	1965	1967
США	4 820	8 003	7 869	11 113	9 002	891	1 337	1 194	1 777	1 589
Канада	207	390	397	850	937	54	106	71	142	225
Великобритания	493	785	1 811	2 177	1 937	114	261	458	455	395
Италия	78	128	645	1 206	1 542	10	28	49	72	103
Франция	227	358	1 349	1 615	2 004	42	101	234	221	252
ФРГ	261	306	2 055	2 976	2 482	56	89	381	536	439
Япония	18	32	482	1 914	3 147	16	30	317	1 218	1 771

Почти половина (44%) всех производимых новых автомобилей (грузовиков — 47%) идет на замену выбывающих из строя в результате износа или устарелости. Соответственно, 56% всей продукции автостроения идет на расширение автомобильного парка, численность которого в капиталистических и развивающихся странах к концу 1967 г. достигла 194 млн. (в том числе 36 млн. грузовиков и 1,4 млн. автобусов).

Общий экспорт автомобилей из всех капиталистических стран мира в 1967 г. составил свыше 4,7 млн., в том числе 4,01 млн. легковых и почти 700 тыс. грузовых и автобусов (последних очень много).

Первое место среди стран-экспортеров по вывозу всех и в частности — легковых автомобилей занимает ФРГ (1 463 тыс. автомобилей в 1967 г.), второе — Франция (835 тыс.), третье — Великобритания (638 тыс.). Затем следуют Канада (454 тыс.), Италия (427 тыс.), США занимает только пятое место (363 тыс.), фактически на одном с ними уровне Япония (362 тыс.). Экспортируют автомобили также Швеция, Нидерланды, Австрия, Швейцария, Австралия, Бельгия.

Несколько иное соотношение сложилось между капиталистическими странами по экспорту грузовых автомобилей и автобусов. Первое место занимает Япония (138 тыс. в 1967 г.), второе — Великобритания (135 тыс.), третье — Канада (112 тыс.), затем ФРГ (101 тыс.), Франция (85 тыс.) и США (82 тыс.).

В сумме пять главных стран-экспортеров автомобилей вывозят более 80% их общего числа; следующие за ними пять других стран — еще 19%. На остальные страны таким образом приходится лишь незначительная доля процента суммарного экспорта автомобилей.

В производстве и экспорте автомобилей разными капиталистическими странами наблюдается определенная специализация: страны Западной Европы (особенно Италия, ФРГ и Франция), а также

Япония специализировалась на производстве и экспорте малолитражных и отчасти микролитражных легковых автомобилей, менее мощных и значительно более дешевых, чем американские. Большинство легковых автомобилей, производимых в США, относится к среднему классу по стоимости. В то же время фирмы США производят и наиболее дорогие, роскошные модели, конкурируя с английскими и некоторыми другими западноевропейскими фирмами, давно уже специализировавшимися в этой области, в борьбе за этот очень ограниченный рынок сбыта. В производстве грузовых автомобилей специализация стран не так отчетлива. Франция производит грузовые машины повышенной проходимости для сбыта в африканских и других странах с плохими дорогами. Япония в большом количестве выпускает малые трехколесные грузовики и т. д.

В автостроении капиталистических стран занято свыше 3 млн. рабочих и служащих. Суммарная стоимость продукции достигает 50 млрд. долларов, в том числе на 42 млрд. производится новых автомобилей (остальное — производство запасных частей, а также автомобильных моторов и частей на сборку, стоимость которых входит в стоимость сооружения новых автомобилей).

Автомобильная промышленность принадлежит к высоко монополизированным отраслям промышленности. Так, среди американских автостроительных фирм выделяются четыре гигантских монополии — «Дженерал Моторс» (производит свыше 4 млн. автомобилей в год), Форд (около 2 млн.), Крейслер (свыше 1 млн.), «Американ мотор корпорейшн» (около 0,5 млн.). Эти четыре монополии сосредоточили в своих руках 99% всего производства легковых автомобилей и 85% производства грузовиков в США.

Почти 90% автостроения Великобритании сосредоточено в руках двенадцати крупных фирм, из которых десять контролируются двумя британскими финансовыми концернами, а одиннадцатая является филиалом американской фирмы Форда.

Судостроительная промышленность

Объем и структура мирового судостроения

Судостроительная промышленность всех стран мира спускает ежегодно на воду более тысячи морских судов общим тоннажем (по валовой вместимости) более 15 млн. б. р. т и с валовой грузоподъемностью 22—23 млн. т дедвейт. Это соответствует примерно 7% общего тоннажа всего существующего морского торгового флота. В 1967 г. в капиталистических и развивающихся странах спущено на воду 12,3 млн. б. р. т.

Тоннаж заказанных и строящихся (но еще не спущенных на воду) судов превышает 40 млн. б. р. т (около 60 млн. т дедвейт) — несколько менее одной пятой существующего мирового флота.

Более двух третей всего строящегося тоннажа составляют тепло-

ходы, менее одной трети — паротурбоходы. Пароходы с поршневым двигателем в настоящее время почти не строятся.

35—40% общего количества судов и две трети их суммарного тоннажа составляют суда для наливных грузов — танкеры (в основном для перевозки нефти); почти четверть всех строящихся судов и их тоннажа приходится на суда для навалочных сухогрузов (рудовозы и др.); линейные — пассажирские и грузопассажирские суда составляют около одной пятой общего числа строящихся судов, но лишь 7% их суммарного тоннажа по валовой вместимости в брутто-регистрах тоннах.

Более трети (35—40%) спускаемых на воду судов заменяют устаревшие, сдаваемые на слом старые суда, 60—65% всех новых судов идет на расширение действующего тоннажа торгового морского флота.

Общая стоимость ежегодно спускаемых на воду новых судов достигает 4,5—5 млрд. долл. Это примерно в 10 раз меньше, чем стоимость ежегодно производимых новых автомобилей.

В судостроительной промышленности мира занято более 2 млн. рабочих и служащих, из них 140 тыс. в США, 230 тыс. — в Великобритании, 70 тыс. — во Франции, 80 тыс. — в ФРГ, 90 тыс. — в Италии и свыше 1 млн. — в Японии.

Динамика мирового судостроения

Мировая продукция судостроения в общем возрастает, но значительно медленнее, чем продукция автомобилестроения, и с существенными колебаниями в отдельные годы.

За время с 1938 по 1967 г. продукция мирового судостроения выросла более чем в четыре раза, за последнее десятилетие она увеличилась примерно на 80%: это соответствует среднегодовому темпу роста в течение десятилетия в 6,2% (табл. 49).

Быстро развивается судостроение в СССР и других социалистических странах. Наибольшее развитие получило судостроение после СССР в Польше, ГДР и Югославии. Строят морские суда также Венгрия (для речно-морских сообщений), Румыния и Болгария. На верфях этих зарубежных социалистических стран в 1967 г. были спущены на воду суда общим тоннажем более 1 млн. б. р. т.

Сдвиги в удельном весе и роли ведущих судостроительных держав

Классическая страна судостроения — Великобритания занимала первое и доминирующее место в этой отрасли до второй мировой войны, когда США организовали массовое серийное строительство грузовых судов типов «Либерти» и «Виктори» для перевозки военных и военно-промышленных грузов через Атлантический океан. После окончания второй мировой войны массовое судостроение в

Таблица 40

Тоннаж судов, спущенных на воду, в капиталистических странах
в млн. б. р. т

Страны	Годы			
	1938	1956	1960	1967
Капиталистические	3,03	6,63	7,89	12,34
В том числе:				
Япония	0,44	1,75	1,73	4,76
Великобритания	1,03	1,38	1,33	1,25
ФРГ	0,49	1,0	1,09	0,95
Италия	0,09	0,36	0,49	0,80
Швеция	0,17	0,49	0,71	0,65
Франция	0,05	0,30	0,59	0,72
США	0,02	0,17	0,48	0,51
Норвегия	0,06	0,09	0,16	0,41
Нидерланды	0,24	0,49	0,71	0,36
Дания	0,05	0,17	0,20	0,37

США прекратилось и большую часть уже построенных судов пришлось поставить на консервацию, так как они оказались неэкономичными для эксплуатации в условиях мирного времени при возобновившейся ожесточенной конкуренции на фрахтовом рынке, вследствие низкой скорости хода и больших удельных затрат топлива (эти недостатки судов указанных типов связаны с чрезмерно большим сопротивлением движению их корпусов).

В связи с прекращением массового строительства судов в США количественное первенство в мировом судостроении вернулось к Великобритании и сохранялось до 1955 г. Доля Великобритании в тоннаже спускаемых на воду судов составляла в 1938 г.— 33%, в 1948 г.— 48%, в 1954 г.— 26%; затем она потеряла первенство, ее доля в 1956 г.— 21%, в 1967 г.— лишь 10%.

Япония спустила на воду в 1938 г. только 15% общего мирового тоннажа, торговых судов, спущенных на воду в этом году, а в 1950 г., после восстановления разрушенного во время войны производства — лишь 13%. В 1956 г. она увеличила свою долю в продукции судостроения капиталистических стран мира до 26%, опередив таким образом Великобританию, и вышла на первое место в мире. С тех пор Япония прочно сохраняет его; по всем прогнозам она сохранит первое место в мировом судостроении и в обозримом будущем. В 1967 г. судостроительные заводы Японии спустили на воду почти 40% всего тоннажа судов, построенных в капиталистических странах.

Второе и третье места в мировом судостроении занимают Великобритания и ФРГ, за ними идут Италия и Франция. В сумме эти пять ведущих по судостроению стран дают 69% мировой продукции судов (по тоннажу).

На долю следующих за ними пяти стран (Швеции, США, Норвегии, Дании и Нидерландов) приходится 11% продукции судостроения. Таким образом судостроительные верфи 10 стран строят около 80% (по тоннажу) всех торговых судов, производящихся в капиталистическом мире.

Судостроительные верфи сооружены в отдельных развивающихся странах: Бразилии, Перу, Индии, ОАР и в др.

Существенным сдвигом в структуре строящегося флота является непрерывное повышение в нем доли наливных судов — танкеров. Размеры и тоннаж последних непрерывно увеличиваются. Все больше строится сверхтанкеров валовой грузоподъемностью более 100 тыс. т дедвейт. Рекордный тоннаж уже превышает 300 тыс. т дедвейт. В Японии сооружены доки для постройки судов до 500 тыс. т дедвейт.

Для мирового капиталистического судостроения характерна высокая степень концентрации производства. Это относится в первую очередь к странам, играющим ведущую роль в судостроении — Японии, Великобритании, ФРГ и Швеции. Восемь крупнейших судостроительных фирм Японии (из которых две являются филиалами концерна Мицубиси) строят 90% тоннажа всех морских торговых судов, спускаемых на воду на японских верфях и более трети общего тоннажа торговых судов, строящихся в капиталистическом мире.

Локомотиво- и вагоностроение

Железнодорожное машиностроение социалистических стран

Во всех социалистических странах ежегодно строится более 2 тыс. магистральных тепловозов и электровозов общей мощностью около 6,5 млн. л. с. Это составляет примерно 40% общего мирового производства локомотивов. Большая часть их производится в СССР. В 1967 г. локомотивостроительные заводы Советского Союза выпустили в общей сложности 1885 учетных единиц тяговых средств, в том числе 1497 тепловозных секций общей мощностью 3,5 млн. л. с. и 388 электровозов общей мощностью 2,8 млн. л. с. Паровозостроение в СССР и в социалистических странах зарубежной Европы фактически прекращено.

Вагоностроительная промышленность социалистических стран производит около 80 тыс. грузовых и 5—6 тыс. пассажирских вагонов в год. В СССР в 1967 г. было построено 43,8 тыс. грузовых вагонов, 1,9 тыс. железнодорожных пассажирских вагонов и 1,4 тыс. вагонов для городского пассажирского электрического транспорта (трамваев и метрополитена). В целом вагоностроение социалистических стран дает около трети общей мировой продукции этой отрасли.

Железнодорожное машиностроение развитых капиталистических и развивающихся стран

В капиталистических и развивающихся странах в 1967 г. произведено более 3 тыс. локомотивов, в том числе 2 360 тепловозов (и секций) и 550 электровозов (из развивающихся стран локомотивостроение имеется в Индии). Более трети всего производства локомотивов (почти исключительно тепловозов) сосредоточено в США. Электровозов больше всего из капиталистических стран производит Франция.

В капиталистических и развивающихся странах в 1967 г. произведено 157 тыс. грузовых вагонов и около 5 тыс. вагонов пассажирского парка (в том числе 2,3 тыс. автомотрис и моторных вагонов). Грузовые вагоны строятся главным образом в США (более двух третей вагоностроительной продукции капиталистического мира по числу вагонов и почти 80% — по грузоподъемности).

Остальная продукция вагоностроения приходится на промышленные страны Западной Европы (Франция, Великобритания, ФРГ, Италия), Японию, Канаду и немногие развивающиеся страны (Индия, ОАР, Аргентина, Бразилия, Мексика и др.).

ПРИЛОЖЕНИЕ

Таблица 1

I. ОБЩЕТРАНСПОРТНЫЕ ТАБЛИЦЫ

Сеть путей сообщения всех видов мирового транспорта по общественным системам и регионам в 1965 г. в тыс. км

Регионы	Железные дороги		Автомобильные дороги				Внутренние водные пути (реки и каналы)	Магистральные трубопроводы			
	Эксплуатационная длина	Разветвленная длина путей, привязанная к координатам 1:435 км	Общая длина	В том числе дороги с твердым покрытием	Из них усовершенствованные дороги	Привязанная длина		Нефтепродуктопроводы		Газопроводы	
								Фактическая длина	Приведенная длина	Фактическая длина	Приведенная длина
Мир в целом	1 345	1 482	18 350	10 869	2 055	3 225	523	318	380	445	134
Социалистические страны	351	443	2 615	1 159	415	316	278	29	78	45	14
В том числе:											
СССР	211	280	1 364	469	192	138	143	27	73	43	13
другие европейские страны	93	108	720	490	220	142	13	2 (1,5)	4 (3,7)	2	1 (0,6)
вневропейские страны	47	55	531	200	3	36	122	0 (0,5)	1	0,0	0,0
Остальные страны	994	1 039	15 735	9 710	4 640	2 909	245	289	302	400	120
В том числе:											
развитые капиталистические страны	705	796	12 220	8 770	4 300	2 640	81	245	215	380	114
развивающиеся страны	289	243	3 515	940	340	269	164	44	87	20	6 (6,3)
Остальные страны по частям света:											
Северная Америка	412	460	6 730	5 060	2 500	1 526	44*	233	191,0	365	109,5
Западная Европа	196	263	3 535	2 630	1 570	874	36,3	6,9	22,2	12,6	3,8
Австралия и Океания	47	42	1 035	430	170	122	—	—	—	—	—
Латинская Америка	126	102	1 150	260	90	75	83	25,5	25,0	17,0	5,1
Азия	137	126	1 885	1 015	225	228	48	16,8	43,7	4,0	1,2
Африка	76	40	1 400	315	85	84	34	6,5	20,1	1,4	0,4

* Исключая 6 тыс. км участков рек США, подлежащих реконструкции, которые с 1960 г. американской статистикой не включаются в общую протяженность водных путей.

Таблица 2
Грузооборот всех видов мирового транспорта по общественным системам и регионам в 1965 г. в млрд. ткм

Регионы	Вид транспорта										Всего с учетом морских перевозок		В том числе внутренне- ние сообщения		
	Железнодорожный		Автомобильный		Внутренний водный		Морской		Трубопровод- ный					Воздушный (включая почту)	
	Всего сооб- щения	В том числе междуго- родские сооб- щения	Всего	Каботаж	В том числе		Нефтепрово- д- ный	Газопрово- д- ный							
					по работе флота	по работе портов									
Мир в целом	4 235	1 445	1 066	708	11 665	11 665	785	10 880	10 880	815	383	9	19 260	19 260	8 380
Социалистические страны	2 470	195	71	172	518	685	55	463	630	155	67	1(1,4)	3 578	3 745	3 115
В том числе:															
СССР	1 994	143	42	134	389	332	46	343	286	147	62	1(1,3)	2 870	2 813	2 527
другие европей- ские страны	251	37	20	14	112	196	2(1,5)	110	194	7	5	0(0,05)	426	509	316
внесоветские страны	225	15	9	24	17	157	7	10	150	1	0(0,05)	0,0	282	422	272
Остальные страны	1 765	1 250	995	536	11 447	10 980	730	10 417	10 250	660	316	8(7,5)	15 682	15 515	5 265
В том числе:															
развитые капита- листические стра- ны	1 541	1 115	900	507	7 920	7 104	630	7 290,5	6 474	527	302	7(6,7)	11 919	11 103	4 629
развивающиеся страны	224	135	95	29	3 227	3 876	100	3 125,5	3 776	133	14	1(0,8)	3 763	4 412	636
Остальные страны по частям света:															
Северная Америка	1 174	723	565	420	758	1 840	460	298	1 380	492	294	5(4,9)	3 866	4 948	3 568
Западная Европа	231	292	260	86,8	5 953	3 649	80/49	5 873	3 600	35	8	1(1,5)	6 607	4 303	734/703
Австралия и Океа- ния	21	45	30	—	21	466	5/36	16	430	—	—	0(0,2)	87	532	71/102
Латинская Амери- ка	57	75	60	13	710	1 030	30	680	1 000	33	8	0(0,4)	897	1 217	217
Азия	204	90	65	10	1 505	3 495	145	1 360	3 350	68	4	0(0,4)	1 882	3 872	532
Африка	78	25	15	6,5	2 200	500	10	2 190	490	32	2	0(0,1)	2 343	643	153

1 В знаменателе — грузооборот с учетом морских каботажных перевозок по работе портов.

Таблица 3
Объем грузовых перевозок всех видов мирового транспорта по общественным системам и регионам в 1965 г. в млн. т

Регионы	Вид транспорта										Всего с учетом морских перевозок		В том числе внутреннее сообщение	
	Железнодорожный			Автомобильный		Внутренний водный		Морской		Трубопроводный				
	Всего	В том числе междугородные сообщения	В том числе по работе флота	Всего	по работе портов	Каботаж	В том числе		Нефтепроводы	Газопроводы				
							международные сообщения	по работе флота						
Мир в целом	7 744	61 005	17 704	1 422	2 321	2 321	2 321	728	1 593	1 593	1 362	516	74 370	72 777
Социалистические страны	3 972	13 655	1 704	373	143	154	154	64	79	90	246	112	18 501	18 422
В том числе:														
СССР	2 415	10 746	1 295	269	107	95	95	49	58	46	226	96	13 859	13 801
другие европейские страны	1 107	2 059	259	39	25	34	34	5	20	29	17	16	3 263	3 243
внесоветские страны	450	850	150	65	11	25	25	10	1	15	3	0(0,1)	1 379	1 378
Остальные страны	3 772	47 350	16 000	1 049	2 178	2 167	2 167	664	1 514	1 503	1 116	404	55 869	54 355
В том числе:														
капиталистические развитые страны	3 212	41 440	14 280	971	1 553	1 371	1 371	544	1 009	827	797	373	75 346	47 337
развивающиеся страны	560	5 910	1 720	78	625	796	796	120	505	676	319	31	7 523	7 018
Остальные страны по частям света:														
Северная Америка	1 594	29 250	9 500	566	242	412	412	200	42	212	658	356	32 666	32 624
Западная Европа	1 178	7 300	3 500	405	1 011	622	622	154/124	857	498	139	17	10 050	9 661
Австралия и Океания	88	2 100	500	—	10	68	68	5/35	5	33	—	—	2 198	2 193/2 222
Латинская Америка	182	3 000	1 000	30	165	260	260	25	140	235	125	20	3 522	3 382
Азия	530	4 300	1 200	36	430	663	663	260	170	403	88	8	5 392	5 222
Африка	200	1 400	300	12	320	142	142	20	300	122	106	3	2 041	1 741

1 В знаменателе — данные с учетом морских каботажных перевозок по работе портов.

Средняя дальность грузовых перевозок всех видов мирового транспорта по общественным системам и регионам в 1965 г. в км

Регионы	Вид транспорта										В среднем по всем видам транспорта с учетом морских перевозок		Во внутренних сообщениях	
	Железнодорожный			Автомобильный			Морской							Трубопроводный
	В том числе сообщения			В том числе сообщения			Всего		В том числе сообщения		Нефтепродуктовый	Газопроводный		
	Все сообщения	В том числе между городами	В том числе по работе флота	Все сообщения	В том числе между городами	В том числе по работе флота	Каботаж	Международные сообщения						
								по работе флота	по работе портов	по работе флота	по работе портов			
Мир в целом	545	24	502	60	502	5025	5025	1080	6830	6830	597	743	262	262
Социалистические страны	612	14	476	42	476	3630	4450	860	5900	7000	630	594	193	203
В том числе:														
СССР	826	13	497	32	497	3670	3500	940	5960	6220	651	637	207	203
другие европейские страны	227	18	349	77	349	4450	5750	300	5480	6700	407	313	131	156
внеевропейские страны	500	18	369	60	369	1570	6300	750	9800	10700	334	460	204	304
Остальные страны	468	27	511	62	511	5145	5050	1103	6900	6800	592	788	284	282
В том числе:														
развитые капиталистические страны	480	27	522	63	522	5100	5190	1160	7280	7830	662	810	250	238
развивающиеся страны	396	22	378	56	378	5170	4890	835	6200	5600	417	466	497	575
Остальные страны по частям света:														
Северная Америка	737	25	742	59	742	3120	4460	2300	7100	6500	750	826	119	149
Западная Европа	196	40	214	74	214	5900	5870	520/400	6850	7250	250	465	660	445
Австралия и Океания	239	21	—	60	—	2100	6900	1000/1030	3200	13000	—	—	40	240
Латинская Америка	312	25	433	60	433	4300	3960	1200	4857	4255	264	415	254	336
Азия	386	21	278	54	278	3500	5295	558	8000	8300	775	512	350	690
Африка	390	18	542	50	542	6875	3520	500	7300	4016	298	690	1149	346

1 В знаменателе — средняя дальность с учетом морских каботажных перевозок по работе портов.

Таблица 5

Пассажирооборот всех видов мирового транспорта по общественным системам и регионам в 1965 г. в млрд. пассажиро-км

Регионы	Вид транспорта										Всего				
	Железнодорож- ный	Автомобильный						Воздушный	Городской элект- рический						
		Автобусные линии		Легковые автомобили											
		В том числе		В том числе		В том числе				Всего автомо- бильный	Воздушный				
		Все сооб- щения	между- город- ные и приго- родные сооб- щения	Все сооб- щения	между- город- ные и приго- родные сооб- щения	Город- ские и селе- ские сооб- щения									
Мир в целом	1 046	981	482	499	3 625	2 100	1 525	4 606	37	26	252	236	6 203	3 943	2 578
Социалистические страны	367	219	94	125	75	50	25	298	12	2(2,2)	42	126	844	568	769
В том числе:															
СССР	202	120	33	87	20	14	4	140	5	2(1,5)	38	70	456	294	436
другие европейские страны	119	85	56	29	50	32	18	135	1(0,7)	0(0,4)	2	36	294	210	244
вневропейские страны	46	14	5	9	5	4	1	19	7	0(0,3)	2(1,7)	20	94	64	89
Остальные страны	679	762	388	374	3 550	2 050	1 500	4 312	25	24	210	110	5 359	3 375	1 809
В том числе:															
развитые капита- листические страны	490	417	241	176	3 376	1 982	1 394	3 793	11	22	188	78	4 581	2 933	1 205
развивающиеся страны	189	345	147	198	174	68	106	519	14	2(1,9)	22	32	778	442	604
Остальные страны по частям света:															
Северная Америка	33	93	42	51	2 339	1 419	920	2 432	8	3(3,3)	130	25	2 631	1 635	292
Западная Европа	197	215	150	65	895	495	400	1 110	3	15	45	30	1 400	905	505
Австралия и Оке- ания	12	13	7	6	72	39	33	85	—	0(0,2)	6	1	104	64	32
Латинская Америка	38	143	64	79	98	38	60	241	4	1(1,2)	10	26	320	155	222
Азия	370	250	105	145	100	40	60	350	5	4	14	24	767	538	667
Африка	29	48	20	28	46	19	27	94	5	0(0,4)	5	4	137	78	91

1 Включая международные перевозки.

Объем пассажирских перевозок всех видов мирового транспорта

Регионы	Вид транспорта						
	Железнодорожный	Автобусные линии			Легковые автомобили		
		Всего сообщения	В том числе		Всего сообщения	В том числе	
			международные и пригородные сообщения	городские сообщения		международные и пригородные сообщения	городские сообщения
Мир в целом	28 757	123 277	25 860	97 417	324 350	75 620	248 730
Социалистические страны	6 039	32 057	6 040	26 017	8 050	3 320	4 730
В том числе:							
СССР	2 301	18 657	1 140	17 517	1 530	420	1 110
другие европейские страны	3 178	10 000	4 500	5 500	6 000	2 600	3 400
внеевропейские страны	560	3 400	400	3 000	520	300	220
Остальные страны	22 718	91 220	19 820	71 400	316 300	72 300	244 000
В том числе:							
развитые капиталистические страны	17 233	48 120	15 360	32 760	292 500	70 180	222 320
развивающиеся страны	5 485	43 100	4 460	38 640	23 800	2 120	21 680
Остальные страны по частям света							
Северная Америка	323	5 900	500	5 400	152 000	32 000	120 000
Западная Европа	4 785	29 500	12 000	17 500	125 000	35 000	90 000
Австралия и Океания	500	1 400	400	1 000	7 200	1 700	5 500
Латинская Америка	1 090	14 300	1 300	13 000	11 000	1 000	10 000
Азия	15 400	33 000	5 000	28 000	13 800	1 800	12 000
Африка	620	7 100	600	6 500	7 300	800	6 500

* В общий объем пассажирских перевозок морского транспорта СССР входят 10,7 млн. пассажиров, перевезенных портовым флотом во внутригородских сообщениях.

по общественным системам и регионам в 1965 г. в млн. пассажиров

Итого	Внутренний водный	Морской ¹	Воздушный ¹	Городской электрический	Всего ¹		Транспорт общего пользования ¹
					Все виды сообщений	Международные и пригородные сообщения	
447 607	821	250	240	53 414	531 089	131 537	206 759
40 107	282	45	46	28 334	74 853	15 761	66 803
20 187	134	31*	42	14 184	36 879	4 057	35 349
16 000	23	4	3 (3,3)	9 150	28 358	10 308	22 358
3 920	125	10	1	5 000	9 616	1 396	9 096
407 500	539	205	194	25 080	456 236	115 776	139 956
340 600	157	163	165	15 875	374 193	103 258	81 713
66 900	382	42	29	9 205	82 043	12 518	58 243
157 900	50	7	418	2 460	160 858	32 998	8 858
154 500	107	40	37	8 571	168 040	51 969	43 040
8 600	—	1 (0,8)	6	244	9 350	2 606	2 150
25 300	122	5	14	6 500	33 031	3 531	22 031
46 800	150		13	6 072	68 584	22 512	54 784
14 400	110	150 2	6	1 233	16 370	2 138	9 071

пассажиров, перевезенных портовым флотом во внутригородских сообщениях.

Таблица 7

Средняя дальность пассажирских перевозок всех видов мирового транспорта
по общественным системам и регионам в 1965 г. в км

Регионы	Вид транспорта										В среднем по видам транспорта ¹				
	Железнодорожный	Автомобильный						В среднем по автотранспорту в целом	Внутренний водный	Морской				Воздушный ²	Городской электр.
		Автобусные линии		Легковые автомобили											
		В том числе		В том числе											
		Междугородные и пригородные	Городские	Междугородные и пригородные	Городские										
Мир в целом	36	8	19	5	11	28	6	10	46	105	1 048	4	12	30	12
Социалистические страны	61	7	16	5	9	15	5	7	44	50	905	4	11	6	11
В том числе:															
СССР	88	6	29	5	13	33	5	6	37	48	905	5	12	72	12
другие европейские страны	37	8	12	5	8	12	5	8	30	100	667	4	10	20	11
внеевропейские страны	82	4	12	3	10	13	5	5	55	30	1 700	4	10	46	10
Остальные страны	30	8	20	5	11	28	6	11	46	115	1 082	4	12	29	13
В том числе:															
развитые капиталистические страны	28	10	16	5	12	28	6	11	68	135	1 138	5	12	28	25
развивающиеся страны	34	8	33	5	7	32	5	8	37	45	762	4	10	35	10
Остальные страны по частям света:															
Северная Америка	102	16	84	9	15	44	8	15	150	450	1 102	10	16	50	33
Западная Европа	41	7	12	4	7	14	4	7	30	360	1 230	4	8	17	12
Австралия и Океания	24	9	18	6	10	23	6	10	—	250	1 123	4	11	25	15
Латинская Америка	35	10	49	6	9	38	6	10	33	240	683	4	10	44	10
Азия	24	8	21	5	7	22	5	8	35	30	1 030	4	11	24	12

¹ Включая перевозки в международных сообщениях.

Таблица 8

Сеть путей сообщения некоторых стран по видам транспорта в 1967 г. в тыс. км

Страны	Железные дороги		Автомобильные дороги				Внутренние водные пути (реки и каналы)				Магистральные трубопроводы			
	Эксплуатационная длина, тыс. км	Развернутая длина главных путей, приведенная к 1435 мм	Вся сеть	В том числе дорог с твердым покрытием	Из них усовершенствованные	Приведенная длина автодорог	—	—	—	Нефте- и продуктопроводы		Газопроводы		
										Фактическая сеть	Приведенная длина	Фактическая сеть	Приведенная длина	
														—
США	339,4	381,0	5 980	4 550	2 460	1 435	40,6	224,5	180	360	107	—	—	
Канада	70,1	73,6	800	600	170	143	3,3	31	40	25	7,5	—	—	
Австралия	41,3	38,0	920	360	140	102	—	—	—	—	—	—	—	
Великобритания (без Северной Ирландии)	22,0	38,1	328	328	318	145	1,3	1,3	2,03	0,5	0,15	—	—	
ФРГ	34,5	46,8	407	345	170	103	5,8	1,6	2,52	0,6	0,18	—	—	
Франция	39,4	55,3	1 545	1 070	620	351	10,4	2,3	11,2	4,2	1,40	—	—	
Италия	19,9	24,8	282	250	105	69	2,0	1,7	2,82	7,6	2,53	—	—	
Япония	26,3	16,4	700	700	100	135	—	0,3	0,27	0,6	0,18	—	—	
Индия	57,6	62,7	1 000	330	130	95	9,3	2,5	3,14	—	—	—	—	
ЮАР	22,0	13,5	350	80	20	21	—	—	—	—	—	—	—	

Таблица 9

Грузооборот некоторых стран по видам транспорта в 1967 г. в млрд. т·км

Страны	Вид транспорта										Всего	
	Железнодорож- ный ¹	Автомобильный			Внутренний водный	Морской			Трубопроводный		Все виды сооб- щения	Внутренние сооб- щения
		Всего	В том числе междугород- ные сообще- ния	В том числе междугород- ные сообще- ния		Каботаж	Международ- ные сообще- ния	Всего	Нефтепрово- дный	Газопрово- дный		
США	1 082	732	567	389	480	210	690	511	295	3 699	3 489	
Канада	148	48	43	48	10	70	80	52	51	427	357	
Австралия	18,8	42	30	—	7	20	27	—	—	87,8	67,8	
Великобритания (без Северной Ирландии)	24,1	71	63	(0,2) 0,16	23,4	1 420	1 443,4	6,6	—	1 545,3	125,3	
ФРГ	58,3	62,9	52	45,8	0,7	130,7	131,4	10,0	0,6	309,0	178,3	
Франция	65,5	56,7	48	13,0	5,3	263	258,3	9,2	2,0	404,7	151,7	
Италия	18,0	50,4	44	0,2 (0,15)	7,2	310	317,2	4,2	3,9	393,9	83,9	
Япония	59,8	81,1	60	—	104	1 500	1 604	0,2	0,2	1 745,3	245,3	
Индия	116,8	20	13	5,0	3	26	29	2,3	—	173,1	147,1	
ЮАР	53	7,0	4,8	—	4	14	18	—	—	78,0	64,0	

¹ Включая хозяйственные перевозки.

Таблица 10

Объем грузовых перевозок некоторых стран по видам транспорта в 1967 г. в млн. т

Страны	Вид транспорта										Всего	
	Железнодорож- ный ¹	Автомобильный			Внутренний водный	Морской			Трубопроводный		Все виды сооб- щения	Внутренние сообщения
		Всего	в том числе междуторо- пные сообще- ния	в том числе междуторо- пные сообще- ния		Каботаж	Междунаро- дные сообще- ния	Всего	Нефтепро- водный	Газопрово- дный		
США	1 450	30 250	9 750	531	196	28	224	681	360	33 496,0	33 468,0	
Канада	240	900	600	50	24	12	36	69,0	55,0	1 348,0	1 338,0	
Австралия	82	2 000	400	—	5,6	6,2	11,8	—	—	2 093,8	2 087,6	
Великобритания (без Северной Ирландии)	221	1 520	685	7,2	52	158	210	27,2	—	1 985,4	1 827,4	
ФРГ	329	1 720	740	214,4	2,9	31,6	34,5	57,5	1,4	2 356,8	2 325,2	
Франция	243	1 349	620	97,6	7,1	61,5	68,6	67,1	7,1	1 832,4	1 770,9	
Италия	65	600	440	3,7	30	36,5	66,5	36,0	9,0	780,2	743,7	
Япония	258	3 084	850	—	243	154	397	3,8	—	3 742,8	3 588,8	
Индия	202	910	280	12,0	5,5	5,5	11,0	2,9	—	1 137,9	1 132,4	
ЮАР	110	350	100	—	5	3	8,0	—	—	468	465	

¹ Включая хозяйственные перевозки.

Таблица 11

Средняя дальность грузовых перевозок некоторых стран по видам транспорта в 1967 г. в км

Страны	Вид транспорта										В среднем по всем видам транспорта	
	Железнодорож- ный	Автомобильный		Внутренний водный	Морской			Трубопроводный				
		Всего	В том числе междугод- ные сообще- ния		Каботаж	Междунаро- дные сообще- ния	Всего	Нефтепро- водный	Газопрово- дный			
США	747	24	58	732	2 450	7 500	3 100	750	820	110	104	
Канада	616	53	72	960	420	5 800	2 200	755	927	308	259	
Австралия	241	21	75	—	1 250	3 200	2 300	—	—	42	32	
Великобритания (без Северной Ирландии)	109	47	92	22	450	9 000	6 900	243	—	780	69	
ФРГ	177	36	70	214	240	4 100	3 800	174	420	132	77	
Франция	270	42	77	139	750	4 100	3 800	137	280	220	85	
Италия	277	84	100	40	240	7 500	4 500	116	435	505	113	
Япония	231	26	71	—	430	10 000	4 000	50	—	461	61	
Индия	578	22	46	416	500	5 200	2 600	800	—	153	130	
ЮАР	482	20	48	—	860	4 700	2 300	—	—	167	138	

Таблица 12

Средняя дальность пассажирских перевозок некоторых стран по видам транспорта в 1967 г. в км

Страны	Вид транспорта															В среднем по всем видам транспорта		
	Автомобильный					Морской		Воздушный			Городской электрический							
	Автобусные линии		Легковой автотранспорт		Всего	Внутренний водный	Всего сообщений	Каботаж	В том числе		Всего сообщений	В том числе		Всего сообщений	Международные и пригородные сообщения	Транспорт общего пользования		
	В том числе междугородные и пригородные сообщения	Всего сообщений	В том числе междугородные и пригородные сообщения	Всего сообщений					Всего сообщений	Международные сообщения								
	Всего сообщений	В том числе междугородные и пригородные сообщения	Всего сообщений	В том числе междугородные и пригородные сообщения	Всего сообщений	В том числе междугородные и пригородные сообщения	Всего сообщений	Каботаж	Международные сообщения	Всего сообщений	Всего сообщений	Внутренние сообщения	Международные сообщения	Всего сообщений	Международные и пригородные сообщения	Транспорт общего пользования		
США	83	16	103	16	47	16	47	16	47	150	580	100	5 300	1 100	950	2 700	10	39
Австралия	23	10	30	11	30	11	30	11	30	—	900	1 000	3 000	1 100	970	1 300	5	16
Великобритания (без Северной Ирландии)	35	5	8	6	8	5	8	—	500	—	500	45	1 950	1 100	360	1 630	7	9
ФРГ	34	8	12	7	13	7	13	31	480	31	480	70	1 250	1 400	330	2 000	5	12
Франция	61	11	44	11	37	11	38	30	600	30	600	100	1 350	1 450	670	1 800	5	20
Италия	63	9	20	8	20	8	20	12	300	12	300	100	2 500	1 330	290	3 000	4	15
Япония	21	8	16	11	23	9	17	—	30	—	30	25	4 000	1 320	760	6 400	5	13
Индия	47	9	30	9	30	8	30	35	50	35	50	50	—	1 250	660	6 500	6	17
ЮАР	40	13	30	8	29	10	30	—	200	—	200	200	—	1 420	780	3 300	3	17

Пассажирооборот некоторых стран по видам

Страны	Вид транспорта						
	Железнодорожный	Автомобильный					
		Автобусные линии		Легковой автотранспорт		Итого	
		Все сообщения	В том числе междугородные и пригородные сообщения	Все сообщения	В том числе междугородные и пригородные сообщения	Все сообщения	В том числе междугородные и пригородные сообщения
США	24,5	83,1	40,1	2 292	1 432	2 375,1	1 472,1
Австралия	11,0	12,0	7,0	65	40	77	47
Великобритания (без Северной Ирландии)	29,1	56,0	34,0	260	155	316	189
ФРГ	34,5	27,0	20,9	295	153	322	175,9
Франция	38,2	21,6	15,7	184,0	130	205,6	145,7
Италия	31,0	27,3	17,9	135,3	85	162,6	102,9
Япония	237,0	90,0	40,0	74,0	40	164,0	69,0
Индия	102,6	65,0	25,0	20,0	10	85,0	35,0
ЮАР	19,0	17,0	11,0	26,0	11	43,0	22,0

¹ Включая международные сообщения.

* Исключая нерегулярные перевозки, равные 16,0 млрд. пассажиро-км.

транспорта в 1967 г. в млрд. пассажиро-км

Внутренний водный						Городской электриче- ский	Всего		
	Морской		Всего	Воздушный			Все виды сообще- ний	Междугородные и пригородные сооб- щения	Транспорт общего пользования
				В том числе					
				внутренние сообщения	международ- ные сообще- ния				
4,6	1,9	0,3	157,9*	120,3*	37,6	19,7	2 583,7	1 661,0	291,7
—	0,1	0,1	6,4	3,6	2,8	1,0	95,5	64,5	30,5
—	7,5	0,5	14,7	2,0	12,7	4,8	372,1	240,3	112,1
0,6	1,1	0,1	5,6	0,5	5,1	10,0	373,8	217,7	78,8
1,0	2,7	0,3	10,2	1,4	8,8	8,2	265,9	197,8	81,9
0,2	2,2	0,7	5,2	0,7	4,5	4,2	205,4	141,5	70,1
—	3,5	3,1	6,6	3,4	3,2	20,0	431,1	316,1	357,1
1,3	0,3	0,3	2,5	1,2	1,3	0,5	192,2	141,7	172,2
—	0,2	0,2	1,7	0,7	1,0	1,8	65,7	42,9	39,7

Таблица 14

Объем пассажирских перевозок некоторых стран по видам

Страны	Вид						
	Железнодорожный	Автомобильный					
		Автобусные линии		Легковой автотранспорт		Итого	
		Все сообщения	В том числе междугородные и пригородные сообщения	Все сообщения	В том числе междугородные и пригородные сообщения	Все сообщения	В том числе междугородные и пригородные сообщения
США	296	5 013	380	145 000	30 500	150 013	30 880
Австралия	472	1 200	200	5 600	1 400	6 800	1 600
Великобритания (без Северной Ирландии)	837	10 498	4 292	45 000	19 000	55 498	23 292
ФРГ	1 098	3 228	1 836	40 000	12 000	43 228	13 836
Франция	627	1 915	355	17 000	3 500	18 905	3 855
Италия	495	3 000	900	16 800	4 250	19 800	5 150
Япония	11 500	11 230	2 500	6 360	1 700	17 890	4 200
Индия	2 190	7 540	840	2 200	330	9 740	1 170
ЮАР	470	1 270	370	3 000	380	4 270	750

* Исключая нерегулярные перевозки, равные 22,3 млн. пассажиров.

транспорта в 1967 г. в млн. пассажиров

транспорт								Всего		
Внутренний водный	Морской			Воздушный			Городской электрический	Все сообщения	Междугородные со- общения	Транспорт общего пользования
	Всего	В том числе		Все сообщения	В том числе					
		каботаж	международ- ные сообще- ния		внутренние сообщения	международ- ные сообще- ния				
30,3	3,3	3,0	0,3	142,5*	128,5*	14,0	1 970	152455,1	3330,78	7455,1
—	0,11	0,1	0,01	5,8	3,7	2,1	200	7477,9	2275,8	1877,9
—	15,0	11,4	3,6	13,3	5,5	7,8	670	57033,3	24157,3	12033,3
19	2,3	1,5	0,8	4,0	1,5	2,5	2 070	46421,3	14959,3	6421,3
33	4,5	2,7	1,8	7,0	2,1	4,9	1 530	21106,5	4526,5	4106,5
17	7,4	6,8	0,6	3,9	2,4	1,5	1 150	21473,3	5673,3	4673,3
—	120,1	120,0	0,1	5,0	4,5	0,5	4 000	33515,1	15825,1	26855,1
37	6,0	6,0	0,0	2,0	1,8	0,2	85	10206,0	3405,0	9860,0
—	1,0	1,0	0,0	1,2	0,9	0,3	600	5342,2	1222,2	2342,2

II. ТАБЛИЦЫ ПО ВИДАМ ТРАНСПОРТА КАПИТАЛИСТИЧЕСКИХ И РАЗВИВАЮЩИХСЯ СТРАН

а) ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

Таблица 15

Сеть железных дорог и длина электрифицированных линий по частям света
в 1950, 1960, 1965 и 1966 гг.

Части света	Эксплуатационная длина железных дорог		В том числе электрифицированных							
			Г о д ы							
	1950	1960	1965	1966	1950		1960		1965	
	тыс. км				тыс. км	%	тыс. км	%	тыс. км	%
Западная Европа	218,5	212,7	195,7	191,3	30,6	14,0	45,4	21,3	52,7	26,9
Азия	131,5	136,2	137,3	137,7	6,3	4,8	8,1	5,9	11,4	8,3
Африка	72,2	74,2	75,8	76,4	2,1	2,9	3,7	5,0	4,8	6,3
Северная Америка	431,4	425,3	411,5	410,0	4,3	1,0	4,0	0,9	3,3	0,8
Латинская Америка	135,0	133,8	126,5	126,8	1,7	1,3	3,0	2,3	3,6	2,8
Австралия и Океания	50,3	48,9	47,1	47,3	0,4	0,8	0,9	1,8	0,9	1,9
Всего	1 038,9	1 031,1	993,9	989,5	45,4	4,4	65,1	6,3	76,7	7,7
									78,0	7,8

Таблица 16

Локомотивный парк (по видам тяги) по частям света в 1950, 1960 и 1965 гг.

Части света	Всего локомотивов		В том числе									
			паровозы				тепловозы и пр.				электровозы	
	Год											
	1950	1950	1965	1950	1960	1965	1950	1960	1965	1960	1965	
Западная Европа	70 010	55 660	43 250	63 690	40 680	17 460	1 550	7 780	16 270	4 780	7 200	9 520
Азия	21 520	22 660	22 970	20 340	19 850	18 480	190	1 310	2 290	990	1 500	2 200
Африка	7 300	7 500	7 645	6 750	5 760	4 660	290	1 160	2 010	260	580	975
Северная Америка	47 580	35 280	33 640	31 030	830	90	15 690*	33 910*	33 155	860*	540*	395 *
Латинская Америка	12 000	13 070	11 985	11 060	10 330	7 130	720	2 350	4 310	220	390	545
Австралия и Океания	4 360	4 300	3 495	4 320	3 420	2 030	10	770	1 360	30	100	105
Всего	162 770	138 470	122 985	137 190	80 870	49 850	18 450	47 280	59 395	7 140	10 310	13 740

* Число секций.

Таблица 17

Мощность локомотивного парка по частям света в 1963 и 1965 гг.

Части света	Общая мощность		% к итогу		В том числе в %							
	млн. л. с.				Г о д ы							
					паровозы				тепловозы			
	1963	1965	1963	1965	1963	1965	1963	1965	1963	1965	1963	1965
Западная Европа	73,1	66,0	40,0	36,8	52	38	10	15	38	47		
Азия	30,2	31,2	16,5	17,4	78	74	7	8	15	18		
Африка	9,5	10,0	5,2	5,6	63	60	21	21	16	19		
Северная Америка	50,8	53,1	27,8	29,6	—	—	98	98	2	2		
Латинская Америка	14,5	14,7	7,9	8,2	69	62	22	29	9	9		
Австралия и Океания	4,7	4,3	2,6	2,4	73	62	23	33	4	5		
Всего	182,8	179,3	100,0	100,0	44	37	36	40	20	23		

Таблица 18

Парк автомотрис и моторных вагонов по частям света в 1950, 1960 и 1965 гг. в тыс.

Части света	Г о д ы			
	1950	1960	1965	
			Всего	В том числе на дизельной тяге
Западная Европа	7,2	16,4	15,4	8,5
Азия	3,5	8,3	16,0	6,4
Африка	0,8	0,7	1,4	0,6
Северная Америка	2,9	2,9	2,5	0,3
Латинская Америка	1,4	2,0	2,8	1,1
Австралия и Океания	0,8	1,5	1,8	0,4
Всего	16,6	31,8	39,9	17,3

Таблица 19

Парк грузовых и пассажирских вагонов по частям света в 1950, 1960 и 1965 гг.

Части света	Грузовые вагоны				Пассажирские вагоны				
	Г о д ы								
	1950	1960	1965		1950	1960	1965		
	Парк вагонов в тыс.	Парк вагонов в тыс.	Общая грузопод- ъемность в млн. т		Парк вагонов в тыс.	Весь парк	В том числе вагоны для пассажиров		
						числен- ность ва- гонов в тыс.	Общая вме- стимость в млн. мест		
Западная Европа.	2 410	2 217	1 834	38,5	185,9	169,7	146,9	111,2	7,3
Азия	480	574	666	14,0	63,6	67,8	79,3	62,7	4,9
Африка	173	207	234	6,8	14,0	13,5	15,1	13,0	0,8
Северная Америка	2 187	2 174	2 023	106,8	49,8	33,9	27,9	13,9	0,9
Латинская Амери- ка	178	221	234	7,2	14,9	15,4	16,6	14,9	0,9
Австралия и Оке- ания	130	135	132	3,4	6,6	7,6	8,2	5,0	0,3
Всего	5 558	5 528	5 123	175,9	334,8	307,9	294,0	220,7	15,1

Таблица 20

Объем железнодорожных грузовых перевозок, грузооборот и средняя дальность перевозок¹ по частям света в 1950, 1960 и 1965 гг.

Части света	Объем грузовых перевозок в млн. т*			Грузооборот в млрд. ткм			Средняя дальность перевозок в км		
	Г о д ы								
	1950	1960	1965	1950	1960	1965	1970	1960	1965
Западная Европа.	940	1 150	1 130	172	214	221	183	186	195
Азия	270	450	510	80	151	185	296	335	363
Африка	105	162	185	36	61	73	343	376	394
Северная Америка	1 420	1 325	1 530	942	933	1 156	663	704	756
Латинская Амери- ка	128	150	173	39	47	55	302	315	318
Австралия и Оке- ания	60	68	84	12	15	20	200	220	242
Всего	1 923	3 305	3 612	1 281	1 421	1 710	438	430	473

¹ Без хозяйственных перевозок.

* Без повторного учета грузов, перевозимых в международных сообщениях.

Таблица 21

Объем железнодорожных пассажирских перевозок, пассажирооборот и средняя дальность поездки пассажиров по частям света в 1950, 1960 и 1965 гг.

Части света	Объем пассажирских перевозок в млн. пассажиров			Пассажирооборот в млрд. пассажиро-км			Средняя дальность поездки пассажиров в км		
	Г о д ы								
	1950	1960	1965	1950	1960	1965	1950	1960	1965
Западная Европа	4 470	5 125	4 785	157	192	197	35	38	41
Азия	6 740	11 454	15 400	174	284	370	26	25	24
Африка	360	487	620	19	23	29	53	48	47
Северная Америка	520	347	323	56	38	33	107	109	102
Латинская Америка	920	1 143	1 090	30	39	38	33	34	35
Австралия и Океания	490	494	500	10	12	12	20	24	24
Всего	13 500	19 050	22 718	446	588	679	33	31	30

Таблица 22

Соотношение между грузовым и пассажирским железнодорожным движением по частям света в 1950, 1960 и 1965 гг. в %

Части света	Грузовое движение			Пассажирское движение		
	Г о д ы					
	1950	1960	1965	1950	1960	1965
Западная Европа	40	34	34	60	66	66
Азия	36	33	33	64	67	67
Африка	71	72	70	29	28	30
Северная Америка	61	66	71	39	34	29
Латинская Америка	44	38	39	56	62	61
Австралия и Океания	52	46	47	48	54	53
Итого в среднем	48	43	44	52	57	56

Таблица 23

Доля видов тяги в общем пробеге поездов по частям света¹ в 1950, 1960 и 1965 гг. в %

Части света	Паровая			Дизельная			Электрическая		
	Г о д ы								
	1950	1960	1965	1950	1960	1965	1950	1960	1965
Западная Европа	71	40	17	8	24	36	21	36	47
Азия	86	65	46	2	14	21	12	21	33
Африка	82	70	43	5	14	26	13	16	31
Северная Амери- ка	54	—	—	40	95	95	6	5	5
Латинская Амери- ка	89	70	41	9	26	52	2	4	7
Австралия и Океа- ния	93	45	24	1	38	57	6	17	19
Итого в среднем	75	40	24	13	37	44	12	23	32

¹ Включая пробеги поездов с автоматрисами.

Таблица 24

Средний вес грузового поезда и средняя населенность пассажирского поезда по частям света в 1950, 1960 и 1965 гг.

Части света	Средний вес поезда в т				Средняя населенность поезда в пассажирах		
	нетто		брутто				
	Г о д ы						
	1950	1960	1965	1965	1950	1960	1965
Западная Европа	210	245	260	620	120	110	114
Азия	340	435	440	880	370	360	390
Африка	230	290	305	710	260	250	265
Северная Америка	1 040	1 240	1 490	3 125	90	98	101
Латинская Америка	280	365	430	1 040	160	180	183
Австралия и Океания	160	200	250	590	135	130	128
Итого в среднем	540	590	675	1 490	165	180	200

Таблица 25

Средняя производительность локомотивов по частям света в 1950, 1960 и 1965 гг.

Части света	Приведенные тонно-километры			
	на 1 локомотив в млн. ¹			на 1 л. с. в тыс.
	Г о д ы			
	1950	1960	1965	1965
Западная Европа	4,5	5,8	7,3	6,5
Азия	10,5	14,6	14,8	18,4
Африка	7,4	11,0	13,6	10,7
Северная Америка	20,8	26,0	33,1	22,8
Латинская Америка	5,3	5,9	6,4	6,4
Австралия и Океания	4,4	4,8	6,6	7,2
Итого в среднем	10,1	12,2	14,9	13,6

¹ Включая автомотрисы и моторные вагоны.

Таблица 26

Средняя производительность грузовых и пассажирских вагонов по частям света в 1950, 1960 и 1965 гг.

Части света	Среднее количество тонно-километров нетто в тыс.				Среднее количество <i>пассажиро-км</i> в тыс. в 1965 г.	
	на 1 вагон			на 1 т. грузоподъемности вагона в 1965 г.	на 1 вагон	на 1 пассажирское место
	1950 г.	1960 г.	1965 г.			
Западная Европа	78	102	126	6,0	1 770	27,0
Азия	187	293	307	14,6	5 910	75,5
Африка	236	324	333	11,5	2 230	36,2
Северная Америка	453	439	583	10,9	2 530	36,6
Латинская Америка	230	221	245	7,9	2 550	42,2
Австралия и Океания	97	115	154	6,2	2 400	40,0
Итого в среднем	246	267	343	10,0	3 090	44,8

Таблица 27

Численность рабочих и служащих и производительность труда по частям света в 1965 г.

Части света	Численность рабочих и служащих в тыс.	Среднее число рабочих и служащих			Средняя выработ- ка одного работ- ника в тыс. ткм	
		на 1 км сети	на млн. ткм		приведенных	весовых ¹
			приведен- ных	весовых ¹		
Западная Европа	1 870	9,6	4,3	7,2	230	134
Азия	2 230	16,2	3,9	9,3	257	108
Африка	525	6,9	4,8	6,3	204	154
Северная Америка	838	2,0	0,7	0,7	1 440	1 405
Латинская Америка	470	3,7	5,1	8,0	202	130
Австралия и Океания	152	3,2	4,9	7,5	217	146
Всего	6 085	6,1	2,5	3,3	400	299

¹ 1 пассажиро-км 0,1 ткм.

Таблица 28

Коэффициент эксплуатации, средняя доходная ставка и средняя себестоимость 1 ткм приведенного грузооборота по частям света в 1965 г.

Части света	Коэффициент эксплуатации в %	Доходная ставка в центах США на 1 приведенный ткм	Себестоимость перевозок в центах США на 1 приведенный ткм
Западная Европа	112,1	2,00	2,24
Азия	90,5	0,67	0,60
Африка	85,0	1,30	1,12
Северная Америка	79,5	0,97	0,77
Латинская Америка	161,3	0,70	1,12
Австралия и Океания	94,2	1,79	1,67
Итого в среднем	94,3	1,10	1,04

Таблица 29

Протяжение сети и размеры перевозок на главных железнодорожных системах некоторых стран в 1967 г.¹

Страны	Сеть		Перевозки		
	Эксплуатационная длина железных дорог в км	В том числе электрифицированные железные дороги	Грузооборот в млрд. ткм	Пассажирооборот в млрд. пассажиро-км	
		км			%
Европа					
Австрия	5 923	2 195	37,1	8,5	5,8
Бельгия	4 336	1 125	25,9	6,3	7,7
Великобритания	21 199	3 242	15,3	22,2	29,1
Греция	2 572	—	—	0,6	1,0
Дания	2 354	66	2,8	1,5	3,1
Ирландия	2 146	—	—	0,4	0,6
Испания	13 410	2 967	22,1	9,0	12,4
Италия	15 888	7 950	50,0	18,0	28,0
Люксембург	328	136	41,5	0,6	0,2
Нидерланды	3 227	1 642	50,9	3,3	7,64
Норвегия	4 242	2 185	51,5	2,4	1,7
Португалия	3 591	428	11,9	0,7	3,3
Финляндия	5 620	—	—	5,6	2,1
Франция	37 320	8 770	23,5	62,9	38,2
ФРГ	30 007	7 269	24,2	57,4	34,5
Швейцария	2 934	2 906	99,0	5,6	7,6
Швеция	12 206	7 013	57,5	12,6	4,8

Продолжение

Страны	Эксплуатационная длина железных дорог в км	Сеть		Перевозки	
		В том числе электрифицированные железные дороги		Грузооборот в млрд. ткм	Пассажирооборот в млрд. пассажиро-км
		км	%		
Азия					
Индия	58 465	2 830	4,8	116,8	102,6
Индонезия	7 927	119	1,5	0,7	4,9
Иран	3 499	—	—	1,9	1,2
Ирак	3 552	—	—	1,0	0,4
Пакистан ²	11 339	—	—	9,6	13,2
Таиланд	3 765	21	0,6	2,0	3,7
Турция	8 008	28	0,3	5,1	4,3
Япония	21 298	5 360	25,2	58,6	181
Африка					
Алжир	4 100	299	7,3	0,9	0,7
Конго (Киншаса)	5 164	689	13,3	1,8	0,5
Нигерия	3 505	—	—	1,6	0,4
ОАР	4 510	25	0,6	3,0	6,3
Родезия ²	3 235	—	—	8,7	0,2
Судан	4 748	—	—	2,2	0,8
ЮАР	22 053	—	3 755	46,9	19,0
Северная Америка					
США	321 300	2 860	0,9	1 066	24,5
Канада	65 530	43	0,06	137,4	5,0
Латинская Америка					
Аргентина	41 182	140	0,4	11,4	13,6
Бразилия	25 920	2 560	5,1	19,9	13,15
Колумбия	3 483	—	—	1,1	0,4
Мексика	13 787	103	0,7	19,7	4,2
Перу ²	2 400	—	—	0,6	0,2
Чили	6 588	796	12,0	2,5	2,0
Австралия и Океания					
Австралия	40 596	858	2,1	18,8	11,0
Новая Зеландия	51 017	109	2,2	2,3	0,5

¹ Данные относятся к железнодорожным системам, принадлежащим главным образом государству (по США — к железным дорогам I класса). Протяжение сети частных железнодорожных компаний в ряде стран насчитывает: в Бразилии — 8,1, Канаде — 6,8, Мексике — 5,8, ФРГ — 4,6, Италии — 4,5, Испании — 3,9, Франции — 2,1, Швейцарии — 2,1, Чили — 1,6, Дании — 1,5, Великобритании — около 1 тыс. км.

² По данным 1966 г.

Подвижной состав на главных железнодорожных системах
некоторых стран в 1967 г. ¹

Страны	Локомотивный парк				Вагонный парк в тыс.	
	Всего	В том числе			грузовых ва- гонов (вклю- чая частно- владельчес- кие)	пассажирских вагонов (включая поч- товые и ба- гажные)
		паровозы	тепловозы и пр.	электро- возы		
<i>Европа</i>						
Австрия	1 319	507	333	479	37,9	5,2
Бельгия	1 075	—	879	196	50,1	4,1
Великобритания	5 445	962	4 742	341	468	36,3
Греция	335	283	52	—	8,5	0,5
Дания	480	145	335	—	11,4	1,7
Ирландия	221	—	221	—	10,2	0,8
Испания	2 272	1 310	589	373	68,9	5,4
Италия	3 689	1 101	783	1 805	133,3	13,5
Люксембург	78	—	58	20	3,8	0,2
Нидерланды	675	—	568	107	21,3	2,1
Норвегия	320	93	70	157	10,8	1,3
Португалия	482	298	146	38	9,4	1,5
Финляндия	916	364	552	—	23,0	1,4
Франция	6 486	1 435	2 845	2 206	342,2	22,4
ФРГ	8 353	2 506	3 729	2 118	319	25,1
Швейцария	1 239	6	207	1 026	32,5	4,4
Швеция	1 590	63	650	877	53,6	3,3
<i>Азия</i>						
Индия	9 546	8 148	909	489	372,4	29,5
Индонезия	1 228	943	272	13	27,1	3,2
Иран	215	—	215	—	5,9	0,5
Ирак	162	128	34	—	10,2	0,6
Пакистан ²	1 520	1 084	436	—	50,8	3,9
Таиланд	429	257	172	—	8,8	0,8
Турция ²	960	851	106	3	17,8	2,0
Япония	5 016	2 644	843	1 529	142,7	25,7
<i>Африка</i>						
Алжир	336	—	297	39	10,2	0,5
Конго (Киншаса)	392	194	147	51	8,1	0,5
Нигерия	260	191	69	—	6,5	0,6
ОАР	637	46	566	25	19,9	1,4
Родезия	403	324	79	—	13,5	0,7
Судан	185	112	73	—	6,2	0,6
ЮАР	3 809	2 516	267	1 026	142,8	7,5
<i>Северная Америка</i>						
США	27 884	26	27 509*	349	1798	20,6
Канада	3 183	—	3 247	18	187,5	2,9

Продолжение

Страны	Локомотивный парк				Вагонный парк в тыс.	
	Всего	В том числе			грузовых ва- гонов (вклю- чая частно- владельчес- кие)	пассажирских вагонов (включая поч- товые и ба- гажные)
		паровозы	тепловозы и пр.	электро- возы		
<i>Латинская Америка</i>						
Аргентина	4 125	2 135	1 213	2	72,9	8,6
Бразилия	2 239	788	1 340	256	51,8	3,9
Колумбия ²	238	150	88	—	6,0	0,7
Мексика	841	—	832	9	19,8	1,7
Перу ²	143	68	75	—	3,1	0,2
Чили ²	897	546	228	123	12,2	1,1
<i>Австралия и Океания</i>						
Австралия ²	2 598	1 232	1 325	41	91,1	7,4
Новая Зеландия ²	671	142	501	28	33,0	1,4

¹ Данные относятся к железнодорожным системам, принадлежащим главным образом государству (по США — к железным дорогам I класса).

² 1966 г.

* Число секций.

Таблица 31

Эксплуатационные показатели работы локомотивов и поездов
на главных железнодорожных системах некоторых стран в 1966 г.

Страны	Средний вес грузового поезда в т		Средняя годовая производительность локомотива в млн. ткм брутто			Средняя нагрузка пассажирского поезда в чел.
	брутто	нетто	Паровозы	Тепловозы	Электро-возы	
Австрия	640	277	8,4	4,0	44,5	124
Бельгия	757	297	4,5	15,2	49,8	133
Великобритания	...	152	...	...	...	85
Греция	415	183	4,1	21,8	—	84
Дания	...	154	0,7	20,6	—	91
Испания	468	182	7,8	13,6	36,8	166
Италия	611	238	2,2	4,8	41,4	148
Португалия	358	123	3,6	15,1	43,3	125
Финляндия	709	296	5,0	25,5	—	75
Франция	757	310	15,2	9,7	75,5	166
ФРГ	796	314	20,2	6,3	60,5	100
Швейцария	527	186	0,1	10,0	24,1	142
Швеция	696	315	0,6	2,8	44,2	70
США	3 280	1 555	—	87,2	...	104
Япония	635	328	18,3	13,5	60,5	391

Таблица 32

Эксплуатационные показатели работы грузовых вагонов
на главных железнодорожных системах некоторых стран
в 1966 г.

Страны	Средняя производительность в тыс. ткм		Средняя статистическая нагрузка вагона в т	Использование грузоподъемности вагона в %	Доля груженого пробега в общем в %	Среднесуточный пробег вагонов, приходящих к эксплуатации, в км	Среднее время оборота вагона в сутках
	на 1 вагон	на 1 т грузоподъемности					
Австрия	222	9,4	16,4	69	66	57	5,8
Бельгия	116	4,6	21,0	83	62	25	7,3
Великобритания	44	2,6	13,3	79	69	16	12,3
Греция	69	3,5	15,9	80	69	23	19,3
Дания	130	6,0	7,2	33	79	44	5,4
Испания	116	6,2	14,5	78	64	39	13,0
Италия	128	5,6	14,1	62	67	44	11,7
Норвегия	194	10,9	11,7	66	72	55	6,0
Португалия	76	4,9	6,8	44	79	42	7,0
Финляндия	234	11,5	12,0	59	67	63	5,6
Франция	185	7,5	19,7	80	78	48	11,0
ФРГ	179	7,2	15,4	62	67	49	5,1
Швейцария	167	7,2	10,0	43	69	51	3,5
Швеция	251	9,5	17,3	65	71	64	6,6
США	610	10,8	44,4	79	60	81	18,0
Япония	365	20,4	17,8	99	78	91	3,5

Таблица 33

Доля видов тяги в общем пробеге поездов на главных
железнодорожных системах некоторых стран в 1967 г. в %

Страны	Вид тяги		
	Паровая	Дизельная	Электрическая
Австрия	12,2	20,4	67,4
Бельгия	—	50,5	49,5
Великобритания ¹	9,8	62,6	27,6
Греция	21,0	79,0	—
Дания	1,1	86,8	12,1
Испания ¹	36,3	29,6	34,1
Италия	4,3	25,1	70,6
Индия	77,4	15,2	7,4
Мексика	—	100	—
Новая Зеландия	17,7	70,3	12,0
Норвегия	1,0	30,0	69,0
Португалия ¹	26,0	46,0	28,0
Судан	44,0	56,0	—
США	—	96,8	3,2
Финляндия	8,0	92,0	—
Франция	9,0	34,7	56,3
ФРГ	22,5	28,2	49,3
Швейцария	—	0,7	99,3
Швеция	—	24,1	75,9
ЮАР	47,1	10,6	42,3
Япония	19,8	30,0	50,2

¹ 1966 г.

6) АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ

Сеть автомобильных дорог по частям света в 1950, 1960, 1965—1967 гг. в тыс. км

Части света	Г о д ы											
	1950			1960			1965			1966		
	Вся сеть	В том чис- ле с твер- дым пок- рытием	Из них условно- пешеход- ные	Вся сеть	В том чис- ле с твер- дым пок- рытием	Из них условно- пешеход- ные	Вся сеть	В том чис- ле с твер- дым пок- рытием	Из них условно- пешеход- ные	Вся сеть	В том чис- ле с твер- дым пок- рытием	Из них условно- пешеход- ные
Западная Европа	2 854	2 185	1 060	3 392	2 480	1 400	3 535	2 630	1 570	3 565	2 685	1 580
Азия	1 270	700	70	1 720	940	200	1 885	1 015	225	2 070	1 225	300
Африка	985	170	35	1 320	260	65	1 400	315	85	1 420	335	90
Северная Америка	5 876	3 343	1 420	6 445	4 620	2 092	6 730	5 060	2 500	6 740	5 130	2 570
Латинская Америка	820	150	50	1 080	220	70	1 150	260	90	1 170	270	95
Австралия и Океания	885	330	120	946	385	133	1 035	430	170	1 035	440	175
Всего	12 690	6 878	2 755	14 903	8 905	3 960	15 735	9 710	4 640	16 000	10 085	4 810
										16 290	10 270	4 955

Таблица 35

Автомобильный парк по частям света в 1950, 1960, 1965—1967 гг. в тыс.

Части света	Г о д ы											
	Легковые автомобили						Грузовые автомобили					
	1950	1960	1965	1966	1967	1967	1950	1960	1965	1966	1967	1967
Западная Европа	6 082	22 465	42 427	47 134	51 340	51 340	2 720	5 590	7 584	7 985	8 350	8 350
Азия	455	1 579	3 910	4 740	5 940	5 940	511	2 032	3 920	4 590	5 780	5 780
Африка	806	1 786	2 372	2 531	2 728	2 728	403	762	879	950	1 016	1 016
Северная Америка	42 244	65 652	80 540	83 854	87 000	87 000	9 255	13 025	16 000	16 776	17 500	17 500
Латинская Америка	970	2 374	4 057	4 641	5 086	5 086	660	1 739	2 409	2 546	2 710	2 710
Австралия и Океания	1 260	2 547	3 655	3 870	4 030	4 030	586	967	1 034	1 063	1 072	1 072
Всего	51 817	96 403	136 961	146 770	156 124	156 124	14 135	24 116	31 826	33 910	36 428	36 428

Продолжение

Части света	Всего											
	Автобусы						Г о д ы					
	1950	1960	1965	1966	1967	1967	1950	1960	1965	1966	1967	1967
Западная Европа	170	241	294	304	310	310	8 972	28 296	50 305	55 423	60 000	60 000
Азия	88	218	360	380	400	400	1 054	3 829	8 190	9 710	12 120	12 120
Африка	13	39	70	74	75	75	1 222	2 587	3 321	3 555	3 819	3 819
Северная Америка	234	290	340	350	360	360	51 733	78 988	96 880	100 980	104 860	104 860
Латинская Америка	75	148	216	221	230	230	1 705	4 261	6 682	7 408	8 026	8 026
Австралия и Океания	10	14	22	23	24	24	1 856	3 528	4 711	4 956	5 126	5 126
Всего	590	950	1 302	1 352	1 399	1 399	66 542	121 469	170 089	182 032	193 951	193 951

Таблица 36

Обслуженность населения по частям света (число автомобилей на 1000 жителей) в 1950, 1960 и 1965 гг.

Части света	Г о д ы											
	Весь парк			Легковые автомобили			Грузовые автомобили			Автобусы		
	1950	1960	1965	1950	1960	1965	1950	1960	1965	1950	1960	1965
Западная Европа	32	92	157	22	73	132	10	18	23	0,6	0,7	0,9
Азия	1	4	7	0,5	2	3	0,5	2	3	—	0,2	0,3
Африка	6	10	11	4	7	8	2	3	3	0,02	0,1	0,2
Северная Америка	312	397	455	254	330	379	56	65	75	1,4	1,5	1,6
Латинская Америка	11	21	28	6	12	17	4	8	10	0,5	0,7	0,9
Австралия и Океания	143	207	269	97	150	208	45	57	60	0,8	0,8	1,2
Итого в среднем	39	62	77	30	49	62	8	12	14	0,3	0,5	0,6

Таблица 37

Насыщенность дорожной сети по частям света (число автомобилей на 100 км дорог)
в 1950, 1960 и 1965 гг.

Части света	Весь парк			Легковые автомобили			Грузовые автомобили			Автобусы		
	Годы			Годы			Годы			Годы		
	1950	1960	1965	1950	1960	1965	1950	1960	1965	1950	1960	1965
Западная Европа	314,4	834,2	1 435,5	213,1	662,3	1 212,0	95,3	164,8	215,1	6,0	12,7	8,3
Азия	83,0	222,6	416,1	35,8	91,8	199,3	40,2	118,1	198,4	6,9	12,7	18,3
Африка	124,0	196,0	242,5	81,8	135,3	172,2	40,9	57,7	64,9	1,3	3,0	5,3
Северная Америка	880,4	1 225,2	1 431,1	718,9	1 018,6	1 208,4	157,5	202,1	237,7	4,0	4,5	5,0
Латинская Америка	207,9	394,5	581,0	118,3	219,8	352,7	80,5	161,0	209,4	9,1	13,7	18,7
Австралия и Океания	210,0	374,0	455,7	142,3	269,2	352,6	66,2	102,2	101,0	1,1	1,5	2,1
Итого в среднем	530,0	815,6	1 086,5	408,3	647,3	876,9	111,4	161,9	201,4	4,6	6,4	8,1

Таблица 38

Насыщенность автодорожной сети по частям света (число автомобилей на 100 км дорог с твердым покрытием) в 1950—1965 гг.

Части света	Весь парк			Легковые автомобили			Грузовые автомобили			Автобусы		
	Годы			Годы			Годы			Годы		
	1950	1960	1965	1950	1960	1965	1950	1960	1965	1950	1960	1965
Западная Европа	410,6	1 141,0	1 929,5	278,3	905,9	1 629,1	124,5	225,4	289,6	7,8	9,7	11,1
Азия	150,6	407,4	772,7	65,0	168,0	370,2	74,3	216,2	358,5	12,6	23,2	34,0
Африка	718,8	995,0	1 077,7	474,1	686,9	765,7	237,0	293,1	288,5	7,7	15,0	24,4
Северная Америка	1 547,5	1 709,3	1 924,4	1 263,7	1 421,0	1 602,6	276,8	282,0	315,2	7,0	6,3	6,7
Латинская Америка	1 136,7	1 936,8	2 570,0	646,7	1 079,1	1 560,3	440,0	790,4	925,5	50,0	67,3	83,0
Австралия и Океания	562,4	916,4	1 096,9	381,8	661,6	848,8	177,6	251,2	243,0	3,0	3,6	5,1
Итого в среднем	980,6	1 357,2	1 758,6	753,4	1 077,1	1 419,2	205,5	269,5	325,0	8,6	10,6	13,2

Таблица 39

Грузоподъемность и средняя производительность грузового
автомобильного парка по частям света в 1950, 1960 и 1965 гг.

Части света	Грузоподъемность в млн. т			Средняя производительность грузовых автомобилей					
				тыс. ткм на единицу парка			тыс. ткм на 1 т грузоподъемности		
	Годы								
	1950	1960	1965	1950	1960	1965	1950	1960	1965
Западная Европа .	7,5	15,0	23,0	32	38	38	12	14	13
Азия ¹	1,0	4,5	8,0	20	21	24	10	10	11
Африка	0,8	1,8	2,2	20	24	28	10	10	11
Северная Америка	18,2	35,0	45,0	38	45	46	19	17	16
Латинская Амери- ка	1,5	4,5	6,3	24	29	31	11	10	12
Австралия и Оке- ания	1,2	2,2	2,5	34	39	43	17	17	18
Всего	30,2	63,0	87,0	35	39	40	16	15	15

¹ Включая трехколесные грузовики в Японии.

Таблица 40

Грузооборот автомобильного транспорта по частям света
в 1950, 1960, 1965 и 1966 гг. в млрд. ткм

Части света	Годы							
	1950		1960		1965		1966	
	Все сообщения	В том числе междугородные и пригородные	Все сообщения	В том числе междугородные и пригородные	Все сообщения	В том числе междугородные и пригородные	Все сообщения	В том числе междугородные и пригородные
Западная Европа	87	77	210	187	292	260	315	280
Азия	10	6	44	30	90	65	100	72
Африка	8	4	18	10	25	15	30	19
Северная Америка	353	264	570	437	723	565	760	596
Латинская Америка	16	13	50	40	75	60	80	64
Австралия и Океания	20	11	38	24	45	30	47	32
Всего	494	375	930	728	1 250	995	1 332	1 063

Таблица 41

Объем грузовых автомобильных перевозок по частям света в 1950, 1960, 1965 и 1966 гг. в млрд. т

Части света	Г о д ы							
	1950		1960		1965		1966	
	Все сообще- ния	В том числе междугород- ные и приго- родные	Все сообще- ния	В том числе междугород- ные и приго- родные	Все сообще- ния	В том числе междугород- ные и приго- родные	Все сообще- ния	В том числе междугород- ные и приго- родные
Западная Европа . .	3,0	1,5	5,5	2,6	7,3	3,5	7,7	3,7
Азия	0,8	0,2	2,3	0,4	4,3	1,15	4,6	1,3
Африка	0,6	0,1	1,1	0,3	1,4	0,3	1,7	0,4
Северная Америка .	16,2	6,0	24,0	7,6	29,3	9,5	30,4	10,2
Латинская Америка .	0,8	0,4	2,0	0,8	3,0	1,05	3,2	1,1
Австралия и Океания	1,3	0,2	1,9	0,4	2,1	0,5	2,2	0,5
Всего	22,7	8,4	36,8	12,1	47,4	16,0	49,8	17,2

Таблица 42

Средняя дальность грузовых автомобильных перевозок по частям света в 1950, 1960, 1965 и 1966 гг. в км

Части света	Г о д ы							
	1950		1960		1965		1966	
	Общая	В междугородных и пригородных сообщениях	Общая	В междугородных и пригородных сообщениях	Общая	В междугородных и пригородных сообщениях	Общая	В междугородных и пригородных сообщениях
Западная Европа . .	30	50	38	72	40	74	41	76
Азия	13	30	19	43	21	56	22	56
Африка	13	21	17	39	18	50	18	50
Северная Америка .	22	43	24	58	25	60	25	58
Латинская Америка .	20	30	25	50	26	56	25	58
Австралия и Океания	15	55	20	60	21	60	21	60
Итого в среднем .	22	45	26	60	26	62	27	62

Таблица 43

Пассажирооборот автобусов по частям света в 1950, 1960, 1965 и 1966 гг. в млрд. пассажиро-км

Части света	Все сообщения				В том числе							
					междугородные и пригородные				городские			
	Г о д ы											
	1950	1960	1965	1966	1950	1960	1965	1966	1950	1960	1965	1966
Западная Европа .	140	180	215	230	90	120	150	158	50	60	65	72
Азия	25	150	250	270	10	60	105	115	15	90	145	155
Африка	8	25	48	55	3	10	20	23	5	15	28	32
Северная Америка	123	91	93	95	48	36	42	46	75	55	51	49
Латинская Америка	50	100	143	155	22	45	64	70	28	55	79	85
Австралия и Океания	4	5	13	15	2	3	7	8	2	2	6	7
Всего \	350	551	762	820	175	274	388	420	175	277	374	400

Таблица 44

Пассажирооборот легковых автомобилей по частям света в 1950, 1960, 1965 и 1966 гг. в млрд. пассажиро-км

Части света	Все сообщения				В том числе							
					междугородные и пригородные				городские			
	Г о д ы											
	1950	1960	1965	1966	1950	1960	1965	1966	1950	1960	1965	1966
Западная Европа .	140	510	895	1 035	72	270	495	582	68	240	400	450
Азия	13	44	100	115	5	18	40	46	8	26	60	69
Африка	15	34	46	48	6	13	19	20	9	21	27	28
Северная Америка	1 191	1 971	2 339	2 402	676	1 165	1 419	1 482	515	806	920	920
Латинская Америка	24	56	98	105	9	22	38	40	15	34	60	65
Австралия и Океания	23	50	72	75	12	27	39	40	11	23	33	35
Всего	1 406	2 665	3 550	3 780	780	1 515	2 050	2 210	626	1 150	1 500	1 570

Таблица 45

Объем пассажирских перевозок автобусами общего пользования по частям света в 1950, 1960, 1965 и 1966 гг. в млрд. пассажиров

Части света	Все сообщения				В том числе							
					междугородные и пригородные				городские			
	Г о д ы											
	1950	1960	1965	1966	1950	1960	1965	1966	1950	1960	1965	1966
Западная Европа .	24,0	26,0	29,5	32,0	9,7	9,8	12,0	12,6	14,3	16,2	17,5	19,4
Азия	4,0	21,0	33,0	35,0	0,7	3,0	5,0	5,2	3,3	18,0	28,0	29,8
Африка	1,3	3,9	7,1	8,2	0,1	0,3	0,6	0,7	1,2	3,6	6,5	7,5
Северная Америка	9,1	6,2	5,9	6,0	1,0	0,5	0,5	0,6	8,1	5,7	5,4	5,4
Латинская Амери- ка	6,0	10,1	14,3	15,4	0,4	0,9	1,3	1,4	5,6	9,2	13,0	14,0
Австралия и Оке- ания	0,7	0,9	1,4	1,6	0,2	0,3	0,4	0,5	0,5	0,6	1,0	1,2
Всего	45,1	68,1	91,2	98,2	12,1	14,8	19,8	20,9	33,0	53,3	71,4	77,3

Таблица 46

Объем пассажирских перевозок легковыми автомобилями по частям света в 1950, 1960, 1965 и 1966 гг. в млрд. пассажиров

Части света	Все сообщения				В том числе							
					междугородные и пригородные				городские			
	Г о д ы											
	1950	1960	1965	1966	1950	1960	1965	1966	1950	1960	1965	1966
Западная Европа	23,0	78,0	125,0	142,0	7,0	22,0	35,0	42,0	16,0	56,0	90,0	100,0
Азия	2,1	6,3	13,8	15,8	0,4	1,1	1,8	2,0	1,7	5,2	12,0	13,8
Африка	2,6	5,5	7,3	7,5	0,4	0,6	0,8	0,8	2,2	4,9	6,5	6,7
Северная Америка	92,0	134,0	152,0	153,8	18,0	26,0	32,0	32,0	74,0	108,0	120,0	121,8
Латинская Америка	3,3	6,5	11,0	12,1	0,3	0,6	1,0	1,1	3,0	5,9	10,0	11,0
Австралия и Океания	3,1	5,1	7,2	7,5	0,8	1,2	1,7	1,8	2,3	3,9	5,5	5,7
Всего	126,1	235,4	316,3	338,7	26,9	51,5	72,3	79,7	99,2	183,9	244,0	259,0

Таблица 47

Средняя дальность пассажирских перевозок автотранспорта общего пользования по частям света в 1950, 1960, 1965 и 1966 гг. в км

Части света	Средняя дальность автобусных перевозок				В том числе							
					междугородные и пригородные				городские			
	Г о д ы											
	1950	1960	1965	1966	1950	1960	1965	1966	1950	1960	1965	1966
Западная Европа .	5,8	7,0	7,3	7,2	9,3	12,2	12,5	12,5	3,5	3,7	3,7	3,9
Азия	6,8	7,2	7,6	7,7	15,0	20,0	2,1	2,2	4,5	5,0	5,2	5,2
Африка	6,0	6,4	6,8	6,7	25,0	32,0	31,4	32,9	3,5	4,2	4,3	4,3
Северная Америка	13,5	14,6	15,7	15,8	50,0	58,4	71,2	76,4	9,2	9,6	9,5	9,1
Латинская Америка	9,1	10,0	10,0	10,0	40,0	48,0	49,0	50,0	5,0	6,0	6,1	6,1
Австралия и Океания	5,7	9,0	9,3	9,4	10,0	17,0	17,5	20,0	4,0	6,0	6,0	5,8
Итого в среднем	7,8	8,1	8,3	8,4	14,5	18,5	19,5	20,2	5,3	5,2	5,2	5,2

Таблица 48

Производство легковых автомобилей, грузовиков и автобусов в 1966 г. в тыс.

Группы стран	Легковые автомобили	Грузовые автомобили и автобусы	Всего
Развитые капиталистические .	18 454,5	4 576,7	23 031,2
Развивающиеся	280,8	190,9	471,7
Всего	18 735,3	4 767,6	23 502,9

Таблица 49

Протяженность и густота сети автодорог некоторых стран в 1967 г.

Страны	Сеть автодорог в тыс. км		Густота сети автодорог в км			
	Всего	В том числе с твёрдым покр.- тием	на 100 км²		на 10 тыс. жителей	
			Вся сеть	В том числе с твёрдым покрытием	Вся сеть	В том числе с твёрдым покрытием
<i>Европа</i>						
Австрия	91	91	108	108	124	124
Бельгия	92	68	300	222	96	71
Великобритания без Северной Ирландии	328	328	143	143	61	61
Дания	60	60	140	140	125	125
Ирландия	86	67	122	95	300	230
Испания	135	81	27	14	42	25
Италия	282	250	94	83	54	48
Нидерланды	95	71	280	210	76	57
Норвегия	68	68	21	21	184	184
Португалия	29	18	31	19	314	195
Финляндия	72	72	21	21	156	156
Франция	1 545	1 070	280	193	310	218
ФРГ	407	345	164	139	71	60
Швейцария	56	56	135	135	94	94
Швеция	169	167	37	37	214	214
<i>Азия</i>						
Бирма	40	6	6	1	16	2
Индия	1 000	330	26	10	18	7
Индонезия	80	30	5	2	7	3
Иран	35	4	2	0,2	14	2
Пакистан	115	40	12	4	11	4
Сирия	15	6	8	3	30	11
Турция	59	35	8	4	18	11
Филиппины	55	25	18	8	16	7
Япония	700	700	190	190	71	71
<i>Африка</i>						
Алжир	80	20	3	1	66	16
Гана	33	10	14	4	42	13
Кения	50	15	9	3	52	16
Конго (Киншаса)	150	35	6	2	96	22
Марокко	53	40	12	10	39	29
Малагасийская Рес- публика	40	15	7	3	65	24
Нигерия	70	20	8	2	12	3
ОАР	35	15	4	2	12	5
Тунис	15	8	9	5	33	18
ЮАР	350	80	28	6	190	38

Продолжение

Страны	Сеть автодорог в тыс. км		Густота сети автодорог в км			
	Всего	В том числе с твердым покрыв- тием	на 100 км²		на 10 тыс. жителей	
			Вся сеть	В том числе с твердым покрытием	Вся сеть	В том числе с твердым покрытием
<i>Северная Америка</i>						
Канада	800	600	8	6	390	290
США	5 962	4 550	76	58	300	228
<i>Латинская Америка</i>						
Аргентина	150	70	5	3	7	3
Бразилия	500	60	6	1	6	1
Венесуэла	35	20	4	2	40	22
Колумбия	35	10	3	1	19	5
Мексика	140	60	7	3	32	14
Чили	65	25	9	3	75	29
Уругвай	42	8	22	4	160	30
<i>Австралия и Океания</i>						
Австралия	920	360	12	5	800	310

Таблица 50

Автомобильный парк некоторых стран в 1967 г. в тыс.

Страны	Легковые автомобили	Грузовые автомобили	Автобусы	Всего	% грузовых автомобилей
<i>Европа</i>					
Австрия	964,9	104,0	6,3	1 075,2	9,7
Бельгия	1 435,8	232,0	12,0	1 679,8	13,8
Великобритания без Северной Ирландии	10 678,0	1 739,0	82,0	12 499,0	14,0
Греция	145,5	81,2	9,5	236,2	34,4
Дания	887,9	249,4	4,4	1 141,7	21,8
Ирландия	318,6	46,4	1,8	366,8	12,6
Испания	1 334,8	528,8	25,2	1 888,8	28,0
Италия	7 370,0	1 057,8	33,0	8 460,8	12,5
Нидерланды	1 725,0	265,0	9,7	1 999,7	13,2
Норвегия	569,2	132,9	6,9	709,0	18,7
Финляндия	551,2	92,9	7,3	651,4	14,2
Франция	11 200,0	2 360,6	52,4	13 613,0	15,6
ФРГ	11 015,8	1 015,0	39,9	12 070,7	8,5
Швейцария	979,3	199,8	4,5	1 183,6	17,0
Швеция	1 966,6	137,7	11,1	2 115,4	6,5
<i>Азия</i>					
Афганистан	9,0	8,0	1,3	18,3	43,6
Бирма	29,5	22,7	10,4	62,6	36,2
Израиль	102,7	50,1	3,9	156,7	32,0
Индия	445,0	295,0	80,0	20,0	36,0
Индонезия	165,9	82,5	17,8	266,2	31,0
Ирак	60,3	29,3	9,7	99,3	29,5
Иран	164,2	46,4	13,3	223,9	20,7
Ливан	114,2	12,8	2,2	129,2	10,0
Пакистан	132,4	48,3	26,4	207,1	23,3
Сирия	30,0	14,3	2,2	46,5	30,7
Турция	91,6	103,0	23,9	228,5	45,1
Филиппины	189,0	103,0	38,7	330,7	31,1
Япония	3 415	4 480	129	8 024	55,8
<i>Африка</i>					
Алжир	98,0	77,2	3,0	178,2	43,2
Кения	81,9	16,6	2,8	101,3	16,4
Конго (Киншаса)	43,5	23,2	0,7	67,4	34,4
Марокко	178,0	67,1	3,4	249,1	26,9
Малагасийская Республика	39,9	26,0	1,8	72,1	36,1
Мозамбик	40,5	31,0	0,6	72,1	43,0
Нигерия	75,9	31,4	1,4	108,7	28,9
ОАР	108,5	25,0	5,0	138,5	18,1
Танзания	28,4	29,4	2,8	60,6	48,5
Тунис	64,5	19,7	1,4	85,6	29,0
ЮАР	1 376,7	336,3	23,0	1 736,0	19,4

Продолжение

Страны	Легковые автомобили	Грузовые автомобили	Автобусы	Всего	% грузовых автомобилей
<i>Северная Америка</i>					
США	80 432	15 595	333	96 360	16,2
Канада	5 644	1 293	28	6 965	18,6
<i>Латинская Америка</i>					
Аргентина	1 152,3	632,3	20,1	1 804,7	35,0
Бразилия	1 506,4	817,7	81,3	2 405,4	34,0
Венесуэла	452,5	175,5	14,3	642,3	27,3
Колумбия	136,4	100,7	22,0	259,1	41,3
Мексика	890,5	420,3	32,5	1 343,3	31,3
Чили	105,4	96,4	13,2	215,0	44,7
Уругвай	122,1	79,1	3,3	204,5	38,6
<i>Австралия и Океания</i>					
Австралия	3 244,2	901,8	19,0	4 165,0	21,6

Таблица 51

Грузооборот автомобильного транспорта некоторых стран в 1967 г.

Страны	Грузооборот в млрд. ткм		Густота грузовых перевозок в тыс. ткм/км
	Весь	В том числе в междугородных и пригородных сообщениях	
<i>Европа</i>			
Австрия	6,5	5,0	72
Бельгия	10,5	8,7	114
Великобритания	71,0	64,0	216
Дания	7,0	5,5	117
Испания	15,6	12,5	115
Италия	50,4	44,0	178
Нидерланды	10,2	8,3	107
Норвегия	3,3	2,3	48
Финляндия	3,5	2,8	48
Франция	56,7	48,0	37
ФРГ	62,9	52,0	154
Швеция	12,0	10,0	71
<i>Азия</i>			
Бирма	0,8	0,7	20
Индия	20	13,0	20
Индонезия	2,2	1,6	28
Ирак	0,8	0,6	114
Иран	1,2	0,8	35
Ливан	0,4	0,3	80
Пакистан	1,3	0,9	11
Сирия	0,4	0,3	27
Турция	5,5	4,0	93
Филиппины	2,5	1,5	45
Япония	81,1	60,0	116
<i>Африка</i>			
Алжир	2,7	1,6	34
Гана	0,5	0,3	15
Кения	0,3	0,2	6
Конго (Киншаса)	1,2	0,7	8
Марокко	2,1	1,3	58
Нигерия	1,4	0,8	20
ОАР	0,9	0,5	26
Танзания	0,7	0,4	15
Тунис	1,1	0,7	70
ЮАР	7,0	4,8	19
<i>Северная Америка</i>			
Канада	48	43	60
США	732	567	123

Продолжение

Страны	Грузооборот в млрд. ткм		Густота грузовых перевозок в тыс. ткм/км
	Весь	В том числе в междугородных и пригородных сообщениях	
Латинская Америка			
Аргентина	16,0	12,0	106
Бразилия	31,0	25,0	62
Венесуэла	4,0	3,0	114
Колумбия	3,0	2,4	86
Мексика	14,0	11,0	100
Чили	2,5	2,0	39
Уругвай	1,5	1,2	36
Австралия и Океания			
Австралия	42	30	44

Таблица 52

Пассажирооборот автомобильного транспорта некоторых стран в 1967 г.

Страны	Автобусы в млрд. пассажиро-км		Легковые автомобили в млрд. пассажиро-км		Всего в млрд. пассажиро-км	Густота пассажирских перевозок в тыс. пассажиро-км/км
	Всего	В том числе в междугородных и пригородных сообщениях	Всего	В том числе в междугородных и пригородных сообщениях		
Европа						
Австрия	3,9	2,8	12	7,2	15,9	175
Бельгия	9,2	6,4	26,5	15,3	35,7	390
Великобритания	56,0	34,0	260,0	155,0	316,0	960
Дания	5,0	3,4	18,0	11,0	23,0	380
Испания	12,5	9,0	30,0	18,5	42,5	314
Италия	27,3	17,9	135,3	85,0	162,6	570
Нидерланды	12,0	9,7	50,0	29,0	62,0	650
Норвегия	3,5	2,4	7,5	4,1	11,0	164
Финляндия	5,8	3,5	10,0	6,7	15,8	220
Франция	21,6	15,7	184,0	130,0	205,6	133
ФРГ	27,0	20,9	295,0	155,0	322,0	800
Швеция	9,5	7,1	36,0	22,0	45,5	270

Страны	Автобусы в млрд. пассажиро-км		Легковые автомобили в млрд. пассажиро-км		Всего в млрд. пассажиро-км	Густота пассажирских перевозок в тыс. пассажиро-км/км
	Всего	В том числе в междугородных и пригородных сообщениях	Всего	В том числе в междугородных и пригородных сообщениях		
Азия						
Бирма	8,0	3,2	1,0	0,4	9,0	255
Индия	60,0	20,0	9,0	3,0	69,0	69
Индонезия	16,0	7,0	4,5	1,8	20,5	255
Ирак	5,5	2,3	1,8	0,7	7,3	1 040
Иран	7,0	2,9	4,0	1,6	11,0	315
Ливан	1,5	0,5	2,7	1,1	4,2	850
Пакистан	16,5	6,5	2,6	1,0	19,1	170
Сирия	0,8	0,2	0,6	0,2	1,4	93
Турция	16,0	11,0	2,6	1,1	18,6	315
Филиппины	21,0	8,0	5,6	2,4	26,6	480
Япония	90,0	37,0	70	32	160,0	230
Африка						
Алжир	2,7	0,7	3,0	1,3	5,7	71
Гана	2,5	0,8	0,5	0,2	3,0	91
Кения	1,5	0,6	1,5	0,5	3,0	60
Конго (Киншаса)	0,6	0,2	0,9	0,3	1,5	10
Марокко	2,2	0,6	3,2	1,4	5,4	100
Нигерия	0,7	0,2	1,3	0,5	2,0	29
ОАР	3,2	0,8	2,0	0,9	5,2	15
Танзания	1,3	0,6	0,6	0,2	1,9	42
Тунис	1,0	0,3	1,1	0,5	2,1	140
ЮАР	17,0	11,0	26,0	11	43,0	120
Северная Америка						
Канада	13,9	9,9	188	100	201,9	250
США	83,1	40,1	2 292	1 432	2375,1	400
Латинская Америка						
Аргентина	20,0	13,0	26,0	10,0	46,0	300
Бразилия	55,0	28,0	32,0	13,0	87,0	175
Венесуэла	7,2	3,3	11,2	4,7	18,4	520
Колумбия	12,7	6,0	3,5	1,5	16,2	460
Мексика	21,0	10,0	21,0	9,0	42,0	300
Чили	10,0	4,0	2,7	1,1	12,7	195
Уругвай	2,0	0,9	2,4	0,9	4,4	105
Австралия и Океания						
Австралия	12,0	7,0	65,0	40,0	77,0	84

в) ВНУТРЕННИЙ ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

Таблица 53

Сеть внутренних водных путей по частям света в 1950, 1960 и 1965 гг. в тыс. км

Части света	Годы			
	1950	1960	1965	
			Всего	В том числе каналы
Западная Европа	34,7	32,0	36,3	14,4
Азия	47,0	47,5	48	11
Африка	32	33,4	34	2
Северная Америка	49,2	49,3	49,4	7
Латинская Америка	80,0	82,0	82	—
Австралия и Океания	—	—	—	—
Всего	242,9	244,2	249,7	34,4

Таблица 54

Объем грузовых перевозок, грузооборот и средняя дальность перевозок на внутреннем водном транспорте по частям света в 1950, 1960 и 1965 гг.

Части света	Грузовые перевозки в млн. <i>т</i>			Грузооборот в млрд. <i>ткм</i>			Средняя дальность в <i>км</i>		
	Г о д ы								
	1950	1960	1965	1950	1960	1965	1950	1960	1965
Западная Европа	182	330,9	405,4	37	78	86,8	204	234	215
Азия	38	44	36	9	11	10	240	250	275
Африка	2	8	12	1	4	6,5	400	500	525
Северная Америка	398	479,5	565,5	279	364	420	700	741	743
Латинская Америка	10	28,6	30	3	10	13	300	350	450
Австралия и Океания	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Всего	630	891	1 048,9	329	467	536,3	522	524	511

Таблица 55

Объем пассажирских перевозок, пассажирооборот и средняя дальность пассажирских поездок на внутреннем водном транспорте по частям света в 1950, 1960 и 1965 гг.

Части света	Объем пассажирских перевозок в млн. пассажиров			Пассажирооборот в млрд. пассажиро-км			Средняя дальность в км		
	Годы								
	1950	1960	1965	1950	1960	1965	1950	1960	1965
Западная Европа .	40	86,1	107	1	2,3	3,2	25	26	30
Азия	100	147	150	3	5,0	5,2	30	34	35
Африка	54	100	110	2	4,0	5	37	40	45
Северная Америка .	21	42	50	3	6,3	7,5	145	150	150
Латинская Америка	67	109,4	122	2	3,5	4	30	32	33
Австралия и Океания	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Всего .	282	484,5	539	11	21,1	24,9	39	44	46

Таблица 56

Сеть внутренних водных путей некоторых стран в 1967 г. в км

Страны	Реки	Каналы	Всего	В том числе водные пути, регулярно используемые
Бельгия ¹	1 103	940	2 043	2 043
Великобритания	530	732	1 262	876
Италия ¹	1 136	852	1 988	1 988
Нидерланды	1 576	4 441	6 017	6 017
Франция	5 635	4 083	10 438	7 629
ФРГ	4 021	1 853	5 874	4 453
Канада ¹	2 400	900	3 300	—
США ¹	34 600	6 000	40 600*	40 600
Индия ¹	42 000	24 000	66 000	9 300

¹ 1966 г.

* В общую длину внутренних водных путей США включены, помимо зарегулированных, естественные водные пути, используемые для судоходства и учитываемые статистикой США. Суммарная длина участков, подлежащих зарегулированию и утвержденным Конгрессом, составляла в 1966 г. 6 тыс. км. Начиная с 1960 г. она не включается статистикой США в общее протяжение внутренних водных путей.

Таблица 57

Численность и состав речного флота некоторых стран в 1967 г.

Страны	Самоходные суда								
	Сухогрузные			Наливные			Всего		
	Количество	Мощность двигателей в тыс. л. с.	Грузоподъем- ность в тыс. т	Количество	Мощность двигателей в тыс. л. с.	Грузоподъем- ность в тыс. т	Количество	Мощность двигателей в тыс. л. с.	Грузоподъем- ность в тыс. т
Франция	5 124	643,3	1 916,1	660	117,3	274,4	5 784	760,6	2 190,5
Италия ¹	—	—	—	49	5,94	10,58	—	—	—
Нидерланды	10 998	1 579,2	3 151,1	1 170	300,3	496,9	12 115	1 879,5	3 648,0
Бельгия	4 834	917,2	2 186,7	413	93,7	182,9	5 247	1 010,9	2 369,6
ФРГ ¹	4 941	1 604,6	2 878,2	721	331,9	554,8	5 662	1 936,5	3 433,0
США ² (без Ве- ликих озер)	—	—	—	—	—	—	—	—	—
В том числе система р. Миссисипи	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Страны	Несамоходные суда						Общая грузоподъем- ность речного флота в тыс. т	Буксиры и толкачи	
	Сухогрузные		Наливные		Всего			Количество	Мощность двигателей в тыс. л. с.
	Количество	Грузоподъем- ность в тыс. т	Количество	Грузоподъем- ность в тыс. т	Количество	Грузоподъем- ность в тыс. т			
Франция	1 827	829,8	165	148,4	1 992	978,3	3 168,8	199	103,6
Италия ¹	2 137	95,1	18	3,27	2 155	98,37	—	125	8,88
Нидерланды	8 160	2 674,5	237	173,1	8 317	2 844,6	6 492,6	2 275	448,7
Бельгия	611	480,3	18	14,2	629	494,5	2 864,1	153	26,5
ФРГ ¹	1 553	1 350,1	173	102,5	2 026	1 452,6	4 885,6	645	249,3
США ² (без Ве- ликих озер)	14 439	12 763,6	2 646	4 678,7	17 085	17 442,3	17 442,3	3 864	2 792,3
В том числе система р. Мис- сисипи	10 590	9 827,2	2 045	3 792	12 635	13 619,2	13 619,2	1 864	1 679,9

¹ 1966 г.

² 1965 г.

Таблица 58

Средняя грузоподъемность, мощность судовых двигателей и показатели использования речного флота некоторых стран в 1960 и 1967 гг.

Страны	Годы	Средняя грузо- подъемность в т		Средняя мощность двигателей в л. с.		Средняя производи- тельность судов в тыс. т/км/т грузо- подъемности	Перевозочная работа в тыс. т/км/л. с. мощности судовых двигателей
		самоходного судна	несамоход- ного судна	самоходного судна	букира и толкая		
США (без Великих озер)	1960	—	873	—	628	12,51	70,9
	1965	—	1 020	—	722	12,42	79,7
Бельгия	1960	381	637	136	139	2,04	7,24
	1967	452	786	192	173	1,90	5,48
Италия	1960	88	56	47,2	72,1	0,66	3,09
	1966	94*	46	53,1*	71,0	0,63*	1,34
Нидерланды	1960	230	322	107	166	3,90	13,62
	1967	301	342	154	197	4,37	12,19
Франция	1960	367	361	104	273	2,04	16,06
	1967	380	490	131	520	4,10	15,04
ФРГ	1960	522	646	298	364	5,02	14,8
	1966	606	717	342	386	5,32	11,8

* 1965 г.

Таблица 59

Объем грузовых перевозок, грузооборот и средняя дальность перевозок на внутреннем водном транспорте некоторых стран в 1967 г.

Страны	Объем грузовых перевозок в млн. т	Грузооборот в млрд. т/км	Средняя даль- ность в км
Бельгия	85,3	5,69	67
Великобритания	7,2	0,16	22
Италия	3,69	0,2	54
Нидерланды	223,1	28,4	127
Франция	97,6	12,97	133
ФРГ	214,4	45,8	214
В том числе под флагом ФРГ	122,7	26,3	214
Канада (Великие озера и вод- ный путь Св. Лаврентия)	50	48	960
США	531	389	732
В том числе:			
реки и каналы	336	227	675
Великие озера	195	162	830
Индия	12	5	416

Таблица 60

Развитие метода толкания на внутренних водных путях Западной Европы в 1960 и 1966 гг.

Страны	Годы	Баржи сухогруз- ные		Баржи наливные		Толкачи	
		Количество	Общая грузо- подъемность в тыс. т	Количество	Общая грузо- подъемность в тыс. т	Количество	Мощность двигателей в тыс. л. с.
Бельгия	1966	22	26,73	2	0,81	9	3,98
Нидерланды	1961	37	61,07	—	—	4	5,76
	1966	79	130,32	11	18,34	24	19,45
Франция	1960	99	77,76	21	21,29	28	17,06
	1966	484	324,09	96	109,18	95	64,61
ФРГ	1960	29	29,36	—	—	5	5,22
	1966	109	129,79	7	8,26	35	27,27

г) МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ

Таблица 61

Тоннаж морского флота¹ по частям света в млн. б. р. т
в 1960, 1965 и 1966 гг.

Части света	Годы			
	1960	1965	1966	1966 в % к итогу
Западная Европа	61,83	77,71	80,09	51,2
Азия (несоциалистические страны)	10,21	18,62	22,18	14,2
Африка	11,70	18,30	21,49	13,7
Северная Америка	26,42	23,36	22,93	14,6
Латинская Америка	8,47	8,86	9,02	5,7
Австралия и Океания	0,87	0,95	0,99	0,6
Всего	119,50	147,81	156,70	100
Весь мир ²	129,87	160,39	171,13	—

¹ Суда тоннажем от 100 б. р. т.

² Включая СССР и другие социалистические страны.

Таблица 62

Распределение грузоподъемности морского флота по частям света
и значению судов в 1966 г. (суда от 1000 т дедвейт) в млн.
т дедвейт

Части света	Весь флот	В том числе для грузов		
		генеральных	навалочных	наливных
Западная Европа	106,43	39,06	19,49	47,88
Северная Америка	27,56	18,97	1,17	7,42
Азия	30,55	14,47	5,98	10,10
Африка	36,65	6,53	9,02	21,10
Латинская Америка	12,17	5,05	0,67	6,45
Австралия и Океания	1,06	0,37	0,47	0,22
Всего	214,42	84,45	36,80	93,17

Таблица 63

Состав мирового торгового флота по сроку эксплуатации и тоннажу судов в 1966 г.

Тоннаж (судна) в тыс. б. р. т	Возраст (срок эксплуатации), лет											
	0—4	5—9	10—14	15—19	20—24	25—29	30 и более	Всего	в млн. т			
	Число судов	Суммар- ный тон- наж в млн. б. р. т	Число судов	Суммар- ный тон- наж в млн. б. р. т	Число судов	Суммар- ный тон- наж в млн. б. р. т	Число судов	Суммар- ный тон- наж в млн. б. р. т	Число судов	Суммар- ный тон- наж в млн. б. р. т	Число судов	Суммар- ный тон- наж в млн. б. р. т
0,1 — 0,5	4 239	1,12	2 004	1 727	1 728	841	0,23	17 790	4,66	3,21	4 574	4,66
0,5 — 1	886	0,64	842	528	623	218	0,15	4 574	3,21	0,34	4 574	3,21
1 — 2	716	1,05	591	487	335	141	0,20	3 484	5,12	0,74	3 484	5,12
2 — 4	903	2,70	642	576	512	133	0,39	4 026	12,06	1,32	4 026	12,06
4 — 6	387	1,93	346	341	154	141	0,71	2 072	10,41	1,19	2 072	10,41
6 — 7	175	1,13	248	153	239	83	0,55	1 375	8,97	0,76	1 375	8,97
7 — 8	136	1,01	198	139	2132	64	0,48	2 995	22,01	0,79	2 995	22,01
8 — 10	307	2,80	347	211	384	49	0,44	1 952	17,33	0,63	1 952	17,33
10 — 15	510	5,99	640	214	360	35	0,40	2 519	29,78	0,33	2 519	29,78
15 — 20	239	4,08	167	95	45	5	0,09	728	12,50	0,18	728	12,50
20 — 25	170	3,82	116	10	1	2	0,05	599	13,26	0,11	599	13,26
25 — 30	127	3,53	23	6	—	4	0,11	3 010	8,54	0,05	3 010	8,54
35 — 40	289	9,88	3	1	—	2	0,07	373	12,63	0,04	373	12,63
40 — 50	132	5,88	—	—	—	—	—	146	6,48	—	146	6,48
50 и более	55	3,21	2	—	—	—	—	71	4,17	0,08	71	4,17
Итого	9 271	48,77	6 169	4 488	6 513	1 719	3,95	43 014	171,13	7,25	43 014	171,13

Состав мирового танкерного флота по сроку эксплуатации и тоннажу судов в 1966 г.

Тоннаж (судна) в тыс. б. р. т	Возраст (срок эксплуатации), лет												Всего			
	0—4		5—9		10—14		15—19		20—24		25—29			Свыше 30		
	Число судов	Суммар- ный тон- наж в млн. б. р. т	Число судов	Суммар- ный тон- наж в млн. б. р. т	Число судов	Суммар- ный тон- наж в млн. б. р. т	Число судов	Суммар- ный тон- наж в млн. б. р. т	Число судов	Суммар- ный тон- наж в млн. б. р. т	Число судов	Суммар- ный тон- наж в млн. б. р. т		Число судов	Суммар- ный тон- наж в млн. б. р. т	
0,1—0,5	266	0,09	628	0,17	113	0,04	71	0,02	96	0,03	42	0,01	142	0,04	1 358	0,40
0,5—1,0	133	0,10	129	0,10	45	0,03	15	0,01	97	0,07	30	0,02	38	0,03	487	0,36
1,0—2,0	75	0,11	73	0,11	57	0,08	31	0,05	42	0,05	11	0,01	55	0,08	344	0,49
2,0—4,0	67	0,24	41	0,13	39	0,10	16	0,04	31	0,10	10	0,03	21	0,06	225	0,70
4,0—6,0	10	0,04	5	0,03	2	0,01	8	0,04	5	0,02	3	0,02	13	0,07	46	0,23
6,0—7,0	9	0,06	9	0,06	6	0,04	6	0,04	1	0,01	1	0,01	18	0,11	50	0,33
7,0—8,0	10	0,07	13	0,10	5	0,04	9	0,07	7	0,05	5	0,04	11	0,08	60	0,45
8,0—10,0	3	0,03	29	0,24	70	0,60	75	0,68	33	0,29	7	0,06	6	0,05	223	1,95
10,0—15,0	57	0,74	295	3,72	475	5,70	106	1,20	222	2,52	13	0,15	2	0,03	1 170	14,06
15—20	26	0,42	93	1,62	127	2,22	79	1,37	20	0,33	—	—	—	—	345	5,96
20—25	45	1,01	269	5,97	100	2,13	2	0,05	—	—	—	—	—	—	416	9,16
25—30	74	2,06	142	3,88	18	0,50	—	—	—	—	—	—	—	—	234	6,44
30—40	242	8,29	64	2,09	2	0,06	—	—	—	—	—	—	—	—	308	10,44
40—50	108	4,83	12	0,51	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	120	5,34
Свыше 50 лет	55	3,21	11	0,63	1	0,05	—	—	—	—	—	—	—	—	67	3,89
Всего	1 180	21,30	1 813	19,36	1 060	11,60	418	3,57	554	3,47	122	0,35	306	0,55	5 453	60,20

Состав флота судов-рудозовозов и судов для перевозки массовых грузов по сроку эксплуатации и тоннажу в 1966 г.

Тоннаж (судна) в тыс. б. р. т	Возраст (срок эксплуатации), лет										Всего	
	0—4		5—9		10—14		15—19		20—24		Свыше 30 лет	
	Число мест	Суммар- ный тон- наж в млн. б. р. т	Число мест	Суммар- ный тон- наж в млн. б. р. т	Число мест	Суммар- ный тон- наж в млн. б. р. т	Число мест	Суммар- ный тон- наж в млн. б. р. т	Число мест	Суммар- ный тон- наж в млн. б. р. т	Число мест	Суммар- ный тон- наж в млн. б. р. т
6,0—7,0	11	0,07	27	0,18	16	0,11	3	0,02	14	0,09	52	0,34
7,0—8,0	14	0,10	27	0,20	5	0,04	6	0,05	7	0,05	79	0,60
8,0—10,0	27	0,24	43	0,39	15	0,13	8	0,07	33	0,30	43	0,37
10,0—15,0	159	1,92	247	2,98	75	0,89	29	0,35	74	0,95	4	0,04
15,0—20,0	191	3,27	67	1,16	35	0,58	2	0,04	19	0,30	1	0,02
20,0—25,0	119	2,67	16	0,36	5	0,10	—	—	—	—	—	—
25,0—30,0	45	1,24	2	0,06	—	—	—	—	—	—	—	—
30,0—40,0	47	1,60	7	0,21	—	—	—	—	—	—	—	—
40,0—50,0	22	0,96	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Свыше 50,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Всего	635	12,07	436	5,54	151	1,85	48	0,53	147	1,69	179	1,37
												23,28

Таблица 66

Тоннаж морского флота некоторых стран на 1 ноября 1969 г. (суда свыше 300 б. р. т)

Страны	Всего		В том числе танкеры	
	Число судов	Тоннаж в млн. б. р. т	Число судов	Тоннаж в млн. б. р. т
Либерия	1 744	28,93	686	16,92
Великобритания и Северная Ирландия	2 306	23,59	595	10,86
Япония	3 937	23,02	947	8,38
Норвегия	1 511	19,11	458	9,86
США	2 006	17,64	361	4,53
Греция	1 369	9,95	195	2,76
Италия	1 045	7,03	343	2,99
ФРГ	1 848	6,93	128	1,41
Франция	539	5,88	171	3,20
Панама	786	5,66	188	3,34
Нидерланды	1 186	5,14	117	1,99
Швеция	609	4,83	122	1,59
Дания	646	3,25	99	1,44
Испания	641	2,81	122	1,42
Индия	269	2,30	12	0,22
Мир в целом	27 981	202,50	5 633	80,40

Таблица 67

Состав танкерного флота некоторых стран по типам судовых двигателей в 1968 г. (суда свыше 10 тыс. т дедвейт)

Страны	Теплоходы		Пароходы		Всего	
	Число судов	Грузоподъемность в млн. т дедвейт	Число судов	Грузоподъемность в млн. т дедвейт	Число судов	Грузоподъемность в млн. т дедвейт
Либерия	229	7,73	412	18,80	641	26,53
Норвегия	312	13,44	48	2,89	360	16,33
Великобритания	157	4,17	243	11,08	400	15,25
Япония	90	5,65	65	5,47	155	11,12
США	3	0,04	349	8,52	352	8,56
Панама	44	1,12	93	3,68	137	4,80
Франция	49	2,14	47	2,46	96	4,60
Италия	63	2,09	45	1,57	108	3,66
Греция	102	2,04	39	1,36	141	3,40
Нидерланды	27	1,01	60	2,16	87	3,17
Швеция	40	1,60	12	0,91	52	2,51
ФРГ	16	0,94	24	1,43	45	2,37
Мир в целом	1 553	51,41	1 580	65,31	3 133	116,72

Таблица 68

Грузовые перевозки морского флота некоторых стран в 1966 г.

Страны	Всего			В том числе		
	Грузооборот в млрд. ткм	Объем перевозок в млн. т	Средняя дальность в км	международные сообщения		
				Грузооборот в млрд. ткм	Объем перевозок в млн. т	Средняя дальность в км
Либерия	2 400	340	7 000	2 400	340	7 000
Норвегия ¹	1 520	220	6 800	1 518	218	7 000
Япония	1 300	317	4 100	1 210	115	10 500
Великобритания	1 270	201	6 300	1 250	147	8 500
США ²	660	208	3 200	230	30	7 500
Греция	520	82	6 800	50	8	6 300
Панама	400	49	8 200	400	49	8 200
Швеция	350	53	6 600	170	25	6 800
Италия ²	310	66	4 700	300	40	7 500
Франция ²	260	81	3 200	240	56	4 400
ФРГ ²	138	37	3 700	137	34	4 000

¹ Международные перевозки норвежского флота для собственных нужд страны составляют 70 млрд. ткм, 12 млн. т.

² Без перевозок между иностранными портами.

Таблица 69

Средняя производительность судов морского флота некоторых стран в 1966 г. в тыс. ткм на 1 т дедвейт

Страны	Заграничное плавание	Каботаж	Итого в среднем
США ¹	33,8	134	70
Великобритания ²	49	14,0	47
Япония ³	64	10,0	60
Норвегия ³	46	2,9	62
ФРГ ^{3,4}	46	1,1	39

¹ Суда тоннажем свыше 1 000 т дедвейт. Выработка на судах, плавающих под «чужим» флагом, но принадлежащих США, — 90 тыс. ткм на 1 т дедвейт.

² Суда тоннажем свыше 500 б. р. т. В 1960 г. в заграничном плавании — 46; в каботаже — 9,2.

³ На судах тоннажем свыше 300 б. р. т.

⁴ Без учета флота, выполняющего перевозки между иностранными портами.

д) ТРУБОПРОВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

Таблица 70

Сеть магистральных нефтяных трубопроводов по частям света в 1950, 1960, 1965 и 1966 гг. в тыс. км												
Части света	Нефтепроводы				Продуктопроводы				Вся сеть			
	Г о д ы											
	1950	1960	1965	1966	1950	1960	1965	1966	1950	1960	1965	1966
Западная Европа	—	1,2	4,9	6,8	—	0,3	2,0	3,3	—	1,5	6,9	10,1
Азия	3,2	8,7	12,3	12,6	—	3,0	4,5	5,2	3,2	11,7	16,8	17,8
В том числе Ближний и Средний Восток	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Африка	—	8,2	9,6	9,8	—	3,0	4,5	5,1	3,2	11,2	14,1	14,9
Северная Америка	119,2	1,8	5,8	7,1	—	0,2	0,7	0,8	—	2,0	6,5	7,9
В том числе США	117,6	120,1	127,0	132,0	37,5	82,8	106,0	112,1	156,7	202,9	233	244,1
Латинская Америка	6,0	113,2	116,0	118,3	37,5	80,2	100,0	102,7	155,1	193,4	216,0	221,0
		10,0	18,0	21,0	2,0	6,0	7,5	7,8	8,0	16,0	25,5	28,8
Всего	128,4	141,8	167,6	179,5	39,5	92,3	119,4	129,2	167,9	234,1	287,0	308,7

Таблица 71

Работа нефтепроводов и продуктопроводов по частям света в 1950, 1960, 1965 и 1966 гг.

Части света	Грузооборот в млрд. ткм				Объем перекачки в млн. т				Средняя дальность в км			
	Г о д ы											
	1950	1960	1965	1966	1950	1960	1965	1966	1950	1960	1965	1966
Западная Европа . . .	—	5,7	34,6	41	—	31	139,4	186,7	—	185	250	220
Азия . . .	7	58,0	81	86	15	75	88	106	470	780	920	810
В том числе												
Ближний и Средний Восток . . .	7	56,0	78	83	15	72	84	101	470	780	930	820
Африка . . .	—	6,0	31,7	40	—	9	106,5	123	—	300	330	326
Северная Америка . . .	190	360,0	492,5	534	307	518	657,5	692,5	620	695	750	770
В том числе США . . .	189	334,0	448	486,0	304	476	594,0	625	622	701	756	773
Латинская Америка . . .	10	22,0	33	36	50	90	125	132	200	245	260	260
Всего . . .	207	452,0	672	737	372	723	1 116,4	1 240,2	560	625	610	600

Таблица 72

Сеть и работа газопроводов по частям света в 1966 г.

Части света	Сеть в тыс. км	Объем перекачки в млн. т	Грузооборот в млрд. т.км	Средняя дальность в км
Западная Европа	13,9	18,5	8,7	470
Азия	4,0	7,1	3,7	520
Африка	1,6	2,0	1,4	700
Северная Америка	374,5	385	318	830
Латинская Америка	18,3	20,5	8,5	415
Всего	412,3	433,1	340,3	790
В том числе страны:				
развитые капиталистические	388,4	400,0	326,7	815
развивающиеся	23,9	33,1	13,6	415

Таблица 73

Сеть и работа нефтепроводов и продуктопроводов некоторых стран в 1967 г.

Страны	Протяженность сети в тыс. км	Объем перекачки в млн. т	Грузооборот в млрд. ткм	Средняя дальность в км
<i>Западная Европа</i>				
Великобритания	1,3	27,2	6,6	243
Италия	1,7	36,0	4,2	116
Франция	2,3	67,1	9,2	137
ФРГ	1,6	57,5	10,0	174
<i>Азия</i>				
Индия	2,5	2,9	2,3	800
Индонезия	0,8	5,2	1,2	230
Ирак	5,3	49,2	35,5	720
Иран	4,4	64	40	620
Пакистан	0,3	2,5	0,3	120
Саудовская Аравия	3,1	22,4	28,0	1250
Япония	0,3	3,8	0,19	50
<i>Африка</i>				
Алжир	3,0	40,0	28,8	720
Ливия	2,3	80,0	16,0	200
Мозамбик	0,4	2,3	0,7	305
Нигерия	0,3	25,0	5,0	200
ОАР	0,6	6,1	0,8	130
<i>Северная Америка</i>				
Канада	31	69	52,0	754
США	224,5	681,0	511,0	750
<i>Латинская Америка</i>				
Аргентина	3,2	4,9	2,0	410
Боливия	2,7	1,7	0,5	295
Бразилия	2,0	8,0	1,2	150
Венесуэла	3,6	76,5	19,2	250
Колумбия	3,3	4,6	1,6	350
Мексика	7,4	11,5	3,1	270
Чили	1,0	3,6	0,3	83

Таблица 74

Сеть и работа газопроводов некоторых стран в 1967 г.

Страны	Протяженность сети в тыс. км	Объем перекачки в млн. т	Грузооборот в млрд. ткм	Средняя дальность в км
<i>Западная Европа</i>				
Италия	7,6	9,0	3,9	435
Франция	4,2	7,1	2,0	280
ФРГ	0,6	1,4	0,6	420
<i>Азия</i>				
Ирак	1,0	1,6	0,8	520
Иран	0,2	1,3	0,2	154
Пакистан	1,2	1,3	1,4	108
Япония	0,6	...	0,17	...
<i>Африка</i>				
Алжир	1,5	1,9	1,5	790
<i>Северная Америка</i>				
Канада	25	55	51	924
США	358	360	295	820
<i>Латинская Америка</i>				
Аргентина	4,0	3,3	2,1	640
Венесуэла	3,1	5,4	1,9	350
Колумбия	0,3	0,7	0,2	286
Мексика	5,0	6,6	2,4	360
Чили	0,8	3,9	0,7	180

**ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ СТРАН-ЧЛЕНОВ МЕЖДУНАРОДНОЙ
ОРГАНИЗАЦИИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (ИКАО)**

Таблица 75

Сеть авиалиний по частям света в 1960, 1965, 1967 гг. в тыс. км¹

Части света	Г о д ы		
	1960	1965	1967
Западная Европа	2 000	2 160	2 170
Азия	450	540	545
Африка	300	390	400
Северная Америка	630	630	635
Латинская Америка	400	460	470
Австралия и Океания	200	230	230
Всего	3 980	4 410	4 450

¹ Внутренние и международные авиалинии с повторным учетом совпадающих трасс разных авиатранспортных компаний.

Таблица 76

Состав эксплуатационного самолетного парка по типам двигателей
и частям света на декабрь 1965 г. в шт.

Части света	Типы двигателей			
	Поршневые	ТРД	ТВД	Всего
Западная Европа	664	477	373	1 514
Азия	361	40	101	502
Африка	319	21	53	393
Северная Америка	1 117	732	373	2 222
Латинская Америка	651	30	28	709
Австралия и Океания	210	11	69	290
Всего	3 322	1 311	997	5 630

Таблица 77

Рост самолетного парка авиатранспортных компаний
стран-членов ИКАО¹ по типам двигателей в 1960, 1965, 1966, 1967 гг.

Типы двигателей	Г о д ы ²			
	1960	1965	1966	1967
Турбореактивные	388	1 311	1 688	2 216
Доля в %	8,0	23,3	29,0	35,7
Турбовинтовые	723	997	1 139	1 311
Доля в %	14,0	17,7	19,5	26,87
Поршневые	3 903	3 322	3 004	43,2
Доля в %	78,0	59,0	51,5	
Всего	5 014	5 630	5 831	6 214

¹ ИКАО (Международная организация гражданской авиации) включает все государственные и частные авиакомпания капиталистических и развивающихся стран, а также некоторых зарубежных социалистических стран (Куба, Польша, Румыния, Чехословакия, Югославия).

² Данные на декабрь соответствующего года.

Таблица 78

Транспортные самолеты, эксплуатируемые авиатранспортными компаниями на регулярных рейсах (основные характеристики) на конец 1965 г.

Тип самолета	Год ввода в эксплуатацию	Пассажиро-местность (число пассажирских мест) максимальная	Коммерческая грузоподъемность (максимальная) в кг	Крейсерская скорость в длительном полете в км/ч
Армстронг Уитворт Аргонн	1961	Спец. грузовой	12 700	455
Авро 748, серия I	1962	48	5 900	405
БАК-111, серия 200	1965	79	7 600	815
Боинг 707-120	1958	179	23 500	840
Боинг 707-320	1959	189	25 000	850
Боинг 707-420	1960	189	25 800	850
Боинг 707-720	1960	165	12 800	865
Бристоль Британния, серия 100	1957	90	11 000	500
Боинг 727	1964	131	12 900	825
Бристоль Британния, серия 310	1957	139	15 000	575
Виккерс УС-10	1964	151	18 200	880
Виккерс Вэнгард 925	1960	139	16 800	660
Виккерс Вайкаунт 700	1953	63	5 300	490
Виккерс Вайкаунт 810	1958	75	6 300	550
Дуглас ДС-3 или Дакота	1936	32	2 900	275
Дуглас ДС-4А	1946	86	6 400	330
Дуглас ДС-6	1947	60	6 500	375
Дуглас ДС-6В	1951	102	10 600	425
Дуглас ДС-7	1953	80	8 000	545
Дуглас ДС-7С	1956	104	9 700	445
Дуглас ДС-8-10	1959	189	18 300	305
Комета, серия IV	1958	91	9 900	740
Конвэр 240	1947	40	4 000	435
Конвэр 440	1956	56	6 200	435
Конвэр 880-22	1960	120	12 800	805
Конвэр 990-А	1962	131	12 500	860
Локхид 749А	1947	81	9 200	435
Локхид 1049	1951	102	8 700	390
Локхид 164А	1957	99	11 000	430
Локхид Электра	1959	99	11 400	625
Норд 262	1964	29	3 300	340
Сюд-Авиасьон Каравелла	1960	94	8 300	705
Трайдект, серия I	1964	103	9 200	870
Фоккер-Фрэндиш Ф-27 200	Серия 1959	48	6 200	465
Хэйндл Пейдж-Геральд	1962	56	5 100	425

Таблица 79

Основные показатели развития воздушного транспорта зарубежных стран-членов ИКАО¹ в целом в 1950, 1960, 1965, 1966 и 1967 гг.

Годы	Налет в млн. км	Налет в млн. ч	Количество перевезенных пассажиров в млн.	Пассажирооборот в млрд. пассажиро-км	Грузооборот в млн. т.км	Почтооборот в млн. т.км	Среднее число пассажиров в одном самолете	Средняя дальность полета в км	Средняя скорость в км/ч
1950	1 440	5,0	31	28	770	200	19	875	285
1960	3 110	8,6	106	109	2 180	610	35	1 026	360
1965	4 100	8,8	180	199	5 010	1 050	48	1 120	465
1966	4 410	9,3	202	228	5 860	1 530	51	1 125	475
1967 ²	4 750	9,8	236	274	6 700	1 890	55	1 161	485

¹ См. сноску к табл. 77.

² Предварительные данные.

Таблица 80

Общая перевозочная работа авиатранспортных компаний по частям света в 1950, 1960, 1965 и 1966 гг. в млрд. весовых т.км

Части света	Г о д ы			
	1950	1960	1965	1966
Западная Европа	0,8	3,0	5,8	6,3
Азия	0,1	0,6	1,6	1,8
Африка	0,1	0,1	0,5	0,6
Северная Америка	2,3	7,5	15,3	19,5
Латинская Америка	0,3	0,9	1,3	1,5
Австралия и Океания	0,1	0,4	0,8	0,8
Всего	3,7	12,5	25,3	30,5

Таблица 81

**Пассажирские перевозки авиатранспортных компаний по частям света
в 1950, 1960, 1965 и 1966 гг.**

Части света	Пассажирооборот в млрд. <i>пассажиро-км</i>				Объем пассажирских перевозок в млн. <i>пассажиров</i>				Средняя дальность пассажирских перевозок в <i>км</i>			
	Г о д ы											
	1950	1960	1965	1966	1950	1960	1965	1966	1950	1960	1965	1966
Западная Европа	4,9	23,6	45,4	50,6	4,3	20,0	36,9	38,3	1 139	1 190	1 230	1 311
Азия	0,9	4,8	13,5	15,6	1,2	6,0	13,1	15,0	750	800	1 030	1 040
Африка	0,3	1,3	4,7	5,3	0,4	2,0	5,9	6,4	750	650	793	800
Северная Америка	17,3	66,6	117,6	137,0	20,7	61,9	100,6	116,4	837	1 076	1 169	1 181
Латинская Америка	2,4	6,9	9,7	10,9	3,2	10,0	14,2	15,9	750	690	683	685
Австралия и Океания	1,4	3,5	6,4	6,7	1,6	3,3	5,7	6,0	875	924	1 122	1 125
Всего	27,2	106,7	197,3	226,1	31,4	103,7	176,4	198,0	866	1 028	1 118	1 142

Таблица 82

**Грузооборот авиатранспортных компаний¹ по частям света
в 1950, 1960, 1965, 1966 и 1967 гг. в млрд. ткм**

Части света	Г о д ы				
	1950	1960	1965	1966	1967
Западная Европа	0,3	0,7	1,5	1,7	2,0
Азия	0,04	0,1	0,4	0,4	0,5
Африка	—	—	0,1	0,1	0,1
Северная Америка	0,5	1,9	4,9	7,1	9,7
Латинская Америка	0,1	0,2	0,4	0,5	0,5
Австралия и Океания	0,06	0,1	0,2	0,2	0,2
Всего	1,0	3,0	7,5	10,0	13,0

¹ Включены перевозки грузов, в том числе срочные и фрахтовые, почты и платного багажа на внутренних и международных линиях.

Таблица 83

**Численность рабочих и служащих и выработка на одного работника
авиатранспортных компаний по частям света в 1960 и 1965 гг.**

Части света	Общая численность персон нала в тыс. чел.		Выработка на одного работ ника в тыс. весовых <i>ткм</i>	
	Г о д ы			
	1960	1965	1960	1965
Западная Европа	150	161	20,0	36,0
Азия	40	53	15,0	30,0
Африка	14	29	7,1	17,2
Северная Америка	181	229	41,4	66,8
Латинская Америка	46	52	19,5	25,0
Австралия и Океания	19	22	21,0	36,3
В среднем по развитым ка питалистическим и разви вающимся странам	456	546	27,4	46,3

Таблица 84

Общие итоги финансовой деятельности авиатранспортных компаний стран-членов ИКАО в 1960—1966 гг.

Годы	Эксплуатационные доходы в млрд. долл.	Эксплуатационная прибыль в млн. долл.	Годы	Эксплуатационные доходы в млрд. долл.	Эксплуатационная прибыль в млн. долл.
1960	5,40	70	1964	8,40	612
1961	5,80	(—118)*	1965	9,32	900
1962	6,57	97	1966	10,90	1 037
1963	7,22	326			

* Убыток.

Таблица 85

Сеть авиалиний, парк самолетов и перевозки (внутренние и международные)
авиатранспортных компаний некоторых стран в 1967 г.¹

Страны	Сеть авиалиний в тыс. км	Парк самолетов авиатран- спортных компаний в шт.				Пассажирооборот в млрд. пассажиро-км	Количество перевезен- ных пассажиров в млн. чел.	Грузооборот и почто- обмен в млрд. т.км*
		Всего	В том числе с двига- телями					
			поршне- выми	турбо- реактив- ными	турбо- винтовы- ми			
<i>Европа</i>								
Бельгия	188	74	60	14	—	1,9	1,3	0,1
Великобритания	460	460	272	58	130	14,7	13,3	0,5
Италия	150	72	27	27	18	5,2	3,9	0,2
Нидерланды	277	66	32	14	20	4,3	2,3	0,3
Финляндия	29	26	22	4	—	0,5	1,0	0,01
Франция	432	251	165	18	13	10,2	7,0	0,3
ФРГ	170	84	24	49	11	5,6	4,0	0,3
Швейцария	136	53	35	16	2	3,0	3,0	0,1
<i>Азия</i>								
Индия	90	73	39	12	22	2,5	2,0	0,1
Индонезия	32	48	42	3	3	0,5	0,5	0,01
Ливан	82	33	21	8	4	0,7	0,7	0,06
Турция	19	29	17	—	12	0,3	0,6	0,003
Филиппины	...	71	56	1	14	1,0	2,0	0,02
Япония	100	134	101	12	21	6,6	5,0	0,2
<i>Северная Америка</i>								
Канада	150	322	212	25	85	11,1	8,5	0,2
США*	480	2 129	560	1 201	368	157,9	142,5	9,5
<i>Латинская Америка</i>								
Аргентина	60	111	104	7	—	1,6	1,6	0,02
Бразилия	210	272	238	14	20	3,2	3,1	0,1
Венесуэла	21	100	93	3	4	0,9	1,6	0,5
Колумбия	57	120	97	3	—	1,5	2,5	0,5
Мексика	25	112	104	6	2	2,0	1,8	0,04
Чили	12	36	33	3	—	0,7	0,6	0,03
<i>Африка</i>								
Алжир	...	26	21	5	—	0,3	0,3	0,003
Нигерия	...	21	16	—	5	0,2	0,2	0,006
ОАР (Египет)	50	18	7	6	5	0,6	0,5	0,007

Продолжение

Страны	Сеть авиалиний в тыс. км	Парк самолетов авиатран- спортных компаний в шт.				Пассажирооборот в млрд. пассажиро-км	Количество перевезен- ных пассажиров в млн. чел.	Грузооборот и почто- обмен в млрд. т/км
		Всего	В том числе с двига- телями					
			поршне- выми	турбо- реактив- ными	турбо- винтовы- ми			
Эфиопия	25	25	22	3	—	0,3	0,3	0,015
Южно-Африканская Рес- публика	81	60	48	3	9	1,7	1,2	0,5
Австралия и Океания								
Австралийский Союз . . .	209	224	155	15	54	6,4	5,8	0,2
Новая Зеландия	21	62	47	—	15	1,1	1,4	0,02

¹ Предварительные данные.

* Перевозки всех авиатранспортных компаний регулярного сообщения, включая их по-
ревозки фрахтовых, срочных грузов и оплаченного багажа.

Таблица 86

Пассажирские и грузовые перевозки воздушного транспорта
некоторых стран в 1967 г.¹

Страны	Пассажиро- оборот в млн. пасса- жиро-км	Грузооборот в млн. ткм	Почтооборот в млн. ткм	Страны	Пассажиро- оборот в млн. пасса- жиро-км	Грузооборот в млн. ткм	Почтооборот в млн. ткм
Европа				Африка			
Австрия . . .	301	2,7	0,8	Верхняя Вольта . . .	56	3,4	0,5
Греция . . .	1 145	21,9	2,8	Гана . . .	123	4,7	0,3
Дания . . .	1 060	34,9	5,9	Малагасийская Республика . . .	179	5,8	1,7
Ирландия . . .	1 224	28,9	1,2	Марокко . . .	266	3,7	0,5
Исландия . . .	1 102	4,7	1,6	Сенегал . . .	62	3,4	0,5
Испания . . .	3 071	41,1	13,5	Судан . . .	97	1,9	0,2
Норвегия . . .	1 705	36,9	8,6	Тунис . . .	134	1,9	0,3
Португалия . . .	1 160	12,6	6,2				
Швеция . . .	1 825	56,6	11,2				
Азия				Латинская Америка			
Бирма . . .	75	1,1	0,1	Гватемала . . .	76	3,5	0,1
Израиль . . .	1 532	45,7	2,4	Гондурас . . .	96	8,1	0,01
Ирак . . .	72	0,9	0,2	Никарагуа . . .	46	0,8	0,1
Иран . . .	388	3,4	0,3	Перу . . .	622	11,9	0,7
Кипр . . .	57	1,3	0,2	Тринидад и То- баго . . .	381	3,6	0,6
Пакистан . . .	1 350	50,8	6,1	Уругвай . . .	73	0,3	—
Сирия . . .	93	1,0	0,1	Эквадор . . .	216	2,7	0,3
Таиланд . . .	367	3,7	0,7				

¹ Только перевозки авиакомпаний.

Таблица 87

Работа аэропортов (прибытие и отправление) по последним данным

Страны и годы	Пассажиры в млн.	Страны и годы	Пассажиры в млн.
Европа		Финляндия	
Австрия		Хельсинки—1966 г. . .	1,0
Вена—1966 г.	1,0	Франция	
Бельгия		Марсель—1966 г.	1,1
Брюссель—1966 г.	1,6	Ницца—1966 г.	1,2
Великобритания		Париж: Ле Бурже и Орли—1967 г.	8,7
Белфаст—1966 г.	1,1	ФРГ	
Бирмингем—1966 г.	0,8	Гамбург—1968 г.	2,3
Глазго—1966 г.	1,5	Ганновер—1968 г.	1,4
О. Джерси—1966 г.	1,1	Дюссельдорф—1968 г.	2,5
Ливерпуль—1966 г.	0,5	Мюнхен—1968 г.	2,3
Лондон:		Франкфурт—1968 г.	7,0
аэропорт Хитроу	12,0	Швеция	
аэропорт Гартвик	2,0	Стокгольм—1966 г.	
оба аэропорта в 1966 г.	14,0	. Арланда и Бромма	1,9
Манчестер—1966 г.	1,4	Швейцария	
Саутенд—1966 г.	0,9	Женева—1967 г.	1,8
Дания		Цюрих—1967 г.	3,1
Копенгаген—1966 г.	3,0	Эйре	
Испания		Дублин—1966 г.	1,5
Барселона—1966 г.	1,5	Северная Америка	
Мадрид—1966 г.	2,1	Канада	
Пальма—1966 г.	1,9	Ванкувер—1966 г.	1,2
Италия		Монреаль—1966 г.	3,1
Милан—1966 г.	2,0	Торонто—1966 г.	3,7
Рим—1966 г.	5,0	США	
Нидерланды		Атланта—1966 г.	4,2
Амстердам—1966 г.	2,9	Бостон—1966 г.	4,5
Норвегия		Вашингтон—1966 г.	8,8
Осло—1966 г.	1,0	Лос-Анджелес—1967 г.	18,0
Португалия		Майами—1968 г.	10
Лиссабон—1967 г.	1,5	Нью-Йорк—1967 г.: всего	35,0
		В том числе Кеннеди	26,0
		Питтсбург—1966 г.	3,9

Продолжение

Страны и годы	Пассажиры в млн.	Страны и годы	Пассажиры в млн.
Сан-Франциско—1967 г.	12,2	Индия	
Филадельфия—1966 г.	4,5	Бомбей—1966 г. . . .	0,9
Чикаго—1967 г.: всего	28,8	Дели—1966 г.	0,6
В том числе:		Калькутта—1966 г. . . .	0,7
О'Хейр—1967 г. . . .	27,6	Иран	
Гонолулу—1966 г. . . .	3,5	Тегеран—1966 г.	0,6
<i>Латинская Америка</i>		Кувейт	
Аргентина		Кувейт—1966 г.	0,4
Буэнос-Айрес—1966 г. .	2,0	Ливан	
(2 аэропорта)		Бейрут—1965 г.	0,9
Бразилия		Малайя	
Рио-де-Жанейро—1965 г.	1,3	Куала-Лумпур—1966 г. .	0,3
Венесуэла		Пакистан	
Каракас—1966 г.	1,0	Карачи—1965 г.	0,9
Колумбия		Сянган	
Богота—1966 г.	1,0	Сянган—1966 г.	1,1
Мексика		Таиланд	
Мехико—1966 г.	2,0	Бангкок—1966 г.	0,6
Перу		Турция	
Лима—1966 г.	0,9	Анкара—1966 г.	0,5
Уругвай		Стамбул—1966 г.	0,7
Монтевидео	0,8	Цейлон	
Караско—1966 г.		Коломбо—1966 г.	0,2
о. Ямайка		Япония	
Монтегю-Бей—1966 г. . .	0,9	Токио—1966 г.	3,7
Афганистан		Африка	
Кабул—1966 г.	0,1	Алжир	
Израиль		Алжир—1965 г.	1,1
Тель-Авив/Лод—1966 г. .	0,6	Аннаба	

Продолжение

Страны и годы	Пассажиры в млн.	Страны и годы	Пассажиры в млн.
Берег Слоновой Кости		Танзания	
Абиджан—1966 г.	0,2	Дар-Эс-Салам—1965 г. .	0,3
Габон		Тунис	
Либревиль—1966 г.	0,7	Тунис—1965 г.	0,3
Кения		Уганда	
Найроби—1965 г.	0,6	Энтеббе—1965 г.	0,2
Малагасийская Республика		Южно-Африканская Республика	
Аривонимамо—1965 г. . .	0,1	Иоганнесбург—1966 г. .	0,8
Марокко		Эфиопия	
Касабланка—1966 г. . . .	0,3	Аддис-Абеба—1965 г. . .	0,1
Нигерия		Австралия и Океания	
Лагос—1965 г.	0,2	Австралийский Союз	
Объединенная Арабская Республика (Египет)		Мельбурн—1966 г.	1,7
Каир—1965 г.	0,7	Сидней—1966 г.	2,0
Родезия		Новая Зеландия	
Солсбери—1965 г.	0,5	Веллингтон—1966 г. . . .	0,9

ПЕРЕЧЕНЬ ТАБЛИЦ

I. ОБЩЕТРАНСПОРТНЫЕ ТАБЛИЦЫ

А. Протяженность сети и перевозки всех видов мирового транспорта по общественным системам и регионам

1. Сеть путей сообщения всех видов мирового транспорта по общественным системам и регионам в 1965 г. в тыс. км.
2. Грузооборот всех видов мирового транспорта по общественным системам и регионам в 1965 г. в млрд. ткм.
3. Объем грузовых перевозок всех видов мирового транспорта по общественным системам и регионам в 1965 г. в млн. т.
4. Средняя дальность грузовых перевозок всех видов мирового транспорта по общественным системам и регионам в 1965 г. в км.
5. Пассажирооборот всех видов мирового транспорта по общественным системам и регионам в 1965 г. в млрд. пассажиро-км.
6. Объем пассажирских перевозок всех видов мирового транспорта по общественным системам и регионам в 1965 г. в млн. пассажиров.
7. Средняя дальность пассажирских перевозок всех видов мирового транспорта по общественным системам и регионам в 1965 г. в км.

Б. Протяженность сети и перевозки всех видов транспорта некоторых стран

8. Сеть путей сообщения некоторых стран по видам транспорта в 1967 г. в тыс. км.
9. Грузооборот некоторых стран по видам транспорта в 1967 г. в млрд. ткм.
10. Объем грузовых перевозок некоторых стран по видам транспорта в 1967 г. в млн. т.
11. Средняя дальность грузовых перевозок некоторых стран по видам транспорта в 1967 г. в км.
12. Средняя дальность пассажирских перевозок некоторых стран по видам транспорта в 1967 г. в км.
13. Пассажирооборот некоторых стран по видам транспорта в 1967 г. в млрд. пассажиро-км.
14. Объем пассажирских перевозок некоторых стран по видам транспорта в 1967 г. в млн. пассажиров.

II. ТАБЛИЦЫ ПО ВИДАМ ТРАНСПОРТА КАПИТАЛИСТИЧЕСКИХ И РАЗВИВАЮЩИХСЯ СТРАН

а) Железнодорожный транспорт

А. Важнейшие показатели состояния и работы железнодорожного транспорта развитых капиталистических и развивающихся стран в целом и по частям света

15. Сеть железных дорог и длина электрифицированных линий по частям света в 1950, 1960, 1965 и 1966 гг.
16. Локомотивный парк (по видам тяги) по частям света в 1950, 1960 и 1965 гг.
17. Мощность локомотивного парка по частям света в 1963 и 1965 гг.
18. Парк автомоторис и моторных вагонов по частям света в 1950, 1960 и 1965 гг. в тыс.
19. Парк грузовых и пассажирских вагонов по частям света в 1950, 1960 и 1965 гг.
20. Объем железнодорожных грузовых перевозок, грузооборот и средняя дальность перевозок по частям света в 1950, 1960 и 1965 гг.
21. Объем железнодорожных пассажирских перевозок, пассажирооборот и средняя дальность поездки пассажиров по частям света в 1950, 1960 и 1965 гг.
22. Соотношение между грузовым и пассажирским железнодорожным движением по частям света в 1950, 1960 и 1965 гг. в %.
23. Доля видов тяги в общем пробеге поездов по частям света в 1950, 1960 и 1965 гг. в %.
24. Средний вес грузового поезда и средняя населенность пассажирского поезда по частям света в 1950, 1960 и 1965 гг.
25. Средняя производительность локомотивов по частям света в 1950, 1960 и 1965 гг.
26. Средняя производительность грузовых и пассажирских вагонов по частям света в 1950, 1960 и 1965 гг.
27. Численность рабочих и служащих и производительность труда по частям света в 1965 г.
28. Коэффициент эксплуатации, средняя доходная ставка и средняя себестоимость 1 ткм приведенного грузооборота по частям света в 1965 г.

Б. Показатели развития и работы железнодорожного транспорта некоторых стран

29. Протяжение сети и размеры перевозок на главных железнодорожных системах некоторых стран в 1967 г.
30. Подвижной состав на главных железнодорожных системах некоторых стран в 1967 г.
31. Эксплуатационные показатели работы локомотивов и поездов на главных железнодорожных системах некоторых стран в 1966 г.
32. Эксплуатационные показатели работы грузовых вагонов на главных железнодорожных системах некоторых стран в 1966 г.
33. Доля видов тяги в общем пробеге поездов на главных железнодорожных системах некоторых стран в 1967 г. в %.

б) Автомобильный транспорт

А. Важнейшие показатели состояния и работы автомобильного транспорта развитых капиталистических и развивающихся стран в целом и по частям света

34. Сеть автомобильных дорог по частям света в 1950, 1960, 1965—1967 гг. тыс. км.
35. Автомобильный парк по частям света в 1950, 1960, 1965—1967 гг. в тыс.

36. Обслуженность населения по частям света (число автомобилей на 1 000 жителей) в 1950, 1960 и 1965 гг.

37. Насыщенность дорожной сети по частям света (число автомобилей на 100 км дорог) в 1950, 1960 и 1965 гг.

38. Насыщенность автодорожной сети по частям света (число автомобилей на 100 км дорог с твердым покрытием) в 1950—1965 гг.

39. Грузоподъемность и средняя производительность грузового автомобильного парка по частям света в 1950, 1960 и 1965 гг.

40. Грузооборот автомобильного транспорта по частям света в 1950, 1960, 1965 и 1966 гг. в млрд ткм.

41. Объем грузовых автомобильных перевозок по частям света в 1950, 1960, 1965 и 1966 гг. в млрд т.

42. Средняя дальность грузовых автомобильных перевозок по частям света в 1950, 1960, 1965 и 1966 гг. в км.

43. Пассажирооборот автобусов по частям света в 1950, 1960, 1965 и 1966 гг. в млрд. пассажиро-км.

44. Пассажирооборот легковых автомобилей по частям света в 1950, 1960, 1965 и 1966 гг. в млрд. пассажиро-км.

45. Объем пассажирских перевозок автобусами общего пользования по частям света в 1950, 1960, 1965 и 1966 гг. в млрд. пассажиров.

46. Объем пассажирских перевозок легковыми автомобилями по частям света в 1950, 1960, 1965 и 1966 гг. в млрд. пассажиров.

47. Средняя дальность пассажирских перевозок автотранспорта общего пользования по частям света в 1950, 1960, 1965 и 1966 гг. в км.

48. Производство легковых автомобилей, грузовиков и автобусов в 1966 г. в тыс.

Б. Показатели развития и работы автомобильного транспорта некоторых стран

49. Протяженность и густота сети автодорог некоторых стран в 1967 г.

50. Автомобильный парк некоторых стран в 1967 г. в тыс.

51. Грузооборот автомобильного транспорта некоторых стран в 1967 г.

52. Пассажирооборот автомобильного транспорта некоторых стран в 1967 г.

в) Внутренний водный транспорт

А. Важнейшие показатели состояния и работы внутреннего водного транспорта развитых капиталистических и развивающихся стран в целом и по частям света

53. Сеть внутренних водных путей по частям света в 1950, 1960 и 1965 гг. в тыс. км.

54. Объем грузовых перевозок, грузооборот и средняя дальность перевозок на внутреннем водном транспорте по частям света в 1950, 1960 и 1965 гг.

55. Объем пассажирских перевозок, пассажирооборот и средняя дальность пассажирских поездок на внутреннем водном транспорте по частям света в 1950, 1960 и 1965 гг.

Б. Показатели развития и работы внутреннего водного транспорта некоторых стран

56. Сеть внутренних водных путей некоторых стран в 1967 г. в км.

57. Численность и состав речного флота некоторых стран в 1967 г.

58. Средняя грузоподъемность, мощность судовых двигателей и показатели использования речного флота некоторых стран в 1960 и 1967 гг.

59. Объем грузовых перевозок, грузооборот и средняя дальность перевозок на внутреннем водном транспорте некоторых стран в 1967 г.

60. Развитие метода толкания на внутренних водных путях Западной Европы в 1960 и 1966 гг.

г) Морской транспорт

А. Важнейшие показатели состояния и работы морского транспорта по миру в целом и по частям света

61. Тоннаж морского флота по частям света в млн. б. р. т в 1960, 1965 и 1966 гг.

62. Распределение грузоподъемности морского флота по частям света и назначению судов в 1966 г. (суда от 1 000 т дедвейт) в млн. т дедвейт.

63. Состав мирового торгового флота по сроку эксплуатации и тоннажу судов в 1966 г.

64. Состав мирового танкерного флота по сроку эксплуатации и тоннажу судов в 1966 г.

65. Состав флота судов-рудовозов и судов для перевозки массовых грузов по сроку эксплуатации и тоннажу в 1966 г.

Б. Показатели развития и работы морского транспорта некоторых стран

66. Тоннаж морского флота некоторых стран на 1 ноября 1969 г. (суда свыше 300 б. р. т).

67. Состав танкерного флота некоторых стран по типам судовых двигателей в 1968 г. (суда свыше 10 тыс. т дедвейт).

68. Грузовые перевозки морского флота некоторых стран в 1966 г.

69. Средняя производительность судов морского флота некоторых стран 1966 г. в тыс. ткм на 1 т дедвейт.

д) Трубопроводный транспорт

А. Основные показатели состояния и работы трубопроводного транспорта развитых капиталистических и развивающихся стран в целом и по частям света

70. Сеть магистральных нефтяных трубопроводов по частям света в 1950, 1960, 1965 и 1966 гг. в тыс. км.

71. Работа нефтепроводов и продуктопроводов по частям света в 1950, 1960, 1965 и 1966 гг.

72. Сеть и работа газопроводов по частям света в 1966 г.

Б. Сеть и работа трубопроводного транспорта некоторых стран

73. Сеть и работа нефтепроводов и продуктопроводов некоторых стран 1967 г.

74. Сеть и работа газопроводов некоторых стран в 1967 г.

Воздушный транспорт стран-членов Международной организации гражданской авиации (ИКАО)

А. Важнейшие показатели состояния и работы воздушного транспорта зарубежных стран-членов ИКАО в целом и по частям света

75. Сеть авиалиний по частям света в 1960, 1965 гг. в тыс. км.

76. Состав эксплуатационного самолетного парка по типам двигателей и частям света на декабрь 1965 г. в шт.

77. Рост самолетного парка авиатранспортных компаний стран-членов ИКАО по типам двигателей в 1960, 1965 и 1966 гг.

78. Транспортные самолеты, эксплуатируемые автотранспортными компаниями на регулярных рейсах (основные характеристики) на конец 1965 г.

79. Основные показатели развития воздушного транспорта зарубежных стран-членов ИКАО в целом в 1950, 1960, 1965 и 1966 гг.

80. Общая перевозочная работа авиатранспортных компаний по частям света в 1950, 1960, 1965 и 1966 гг. в млрд. весовых ткм.

81. Пассажирские перевозки авиатранспортных компаний по частям света в 1950, 1960, 1965 и 1966 гг.

82. Грузооборот авиатранспортных компаний по частям света в 1950, 1960, 1965 и 1966 гг. в млрд. ткм.

83. Численность рабочих и служащих и выработка на одного работника авиатранспортных компаний по частям света в 1960 и 1965 гг.

84. Общие итоги финансовой деятельности авиатранспортных компаний стран-членов ИКАО в 1960—1966 гг.

Б. Показатели развития и работы воздушного транспорта некоторых стран

85. Сеть авиалиний, парк самолетов и перевозки (внутренние и международные) авиатранспортных компаний некоторых стран в 1967 г.

86. Пассажирские и грузовые перевозки воздушного транспорта некоторых стран в 1967 г.

87. Работа аэропортов (прибытие и отправление) по последним данным.

ЛИТЕРАТУРА

1. К. Маркс. Капитал. Т. 1, М., «Госполитиздат», 1937, стр. 422—423, 690.
2. К. Маркс. Капитал. Т. 2, М., «Госполитиздат», 1937, гл. I, стр. 51—52, гл. 6, стр. 145—148 § 3.
3. К. Маркс. Теории прибавочной стоимости, гл. I, стр. 397—398 М., «Госполитиздат», 1953.
4. Ф. Энгельс. Эльберфельдские речи, Соч. К. Маркса и Ф. Энгельса т. II, М., «Госполитиздат», 1955.
5. К. Маркс. Письмо к Даниельсоу. Избр. письма К. Маркса и Ф. Энгельса, М., «Госполитиздат», стр. 312.
6. В. И. Ленин. Империализм как высшая стадия капитализма. Гл. 7 предисловие. Полн. собр. соч., т. 27.
7. В. И. Ленин. Развитие капитализма в России. Гл. VIII § 1. Полн. собр. соч., т. 3.
8. Бакаев В. Г. Мировое судоходство и морской транспорт капиталистических стран. М., «Транспорт», 1964.
9. Белов И. В., Боровой Н. Е., Винниченко Н. Г., Райхер Г. С. Хануков Е. Д. и Хохлов Н. Ф., под ред. Ханукова Е. Д. Экономика железнодорожного транспорта. М., «Транспорт», 1965.
10. Бернштейн-Коган С. В. Очерки географии транспорта. М.—Л. «Госиздат», 1930.
11. Бриллиант Л. А. География морских путей. М., «Транспорт», 1966.
12. Василевский Л. И. Транспорт США. Сравнительный экономический анализ (в сб. «Соревнование двух систем. Проблемы экономической науки под ред. А. А. Арзуманяна. М., изд. АН СССР, 1963 г.).
13. Василевский Л. И. Соотношение между грузооборотом и объемом производства в капиталистических странах (в сб. «Зарубежный транспорт». М. изд. АН СССР, 1960).
14. Василевский Л. И. Основные проблемы исследований по географии транспорта капиталистических и экономически слаборазвитых стран. Сб. «Вопросы географии», М., «Географгиз», 1963, № 61.
15. Василевский Л. И., Поздняк И. П., Шлихтер С. Б. Морской транспорт капиталистических стран (в сб. «Соревнование двух систем. Проблемы экономической науки». М., изд. АН СССР, 1963).
16. Василевский Л. И. Интеграция и транспорт (в сб. «Соревнование двух систем. Новые явления в экономике капитализма». М., изд. АН СССР, 1967).
17. Василевский Л. И., Чижов Н. Н. Определенные типологические характеристики транспортных систем стран Африки (в сб. «Доклады на конференции «Современные проблемы развития и размещения производительных сил в Африке». М., ЦЭМИ АН СССР, 1969).
18. Великанов Д. П. и Шлиппе И. С. Тенденции развития автомобильных транспортных средств за рубежом. М., изд. АН СССР, 1960.

19. Внутренний водный транспорт Африки. М., ЦНИЭВТ, 1961.
20. Водные пути и порты за рубежом. М., ЦНИЭВТ, 1966.
21. Вопросы комплексного развития транспортной сети СССР, М., изд. эконом. литер., 1962.
22. Вышнепольский С. А. Мировые морские пути и судоходство. М., «Морской транспорт», 1959.
23. Галицкий М. И., Данилов С. К., Корнеев А. И. Экономическая география транспорта СССР. М., «Транспорт», 1965.
24. Гибшман А. Е. Определение экономической эффективности капитальных вложений в железнодорожный транспорт. М., «Трансжелдориздат», 1963.
25. Гуркин С. И. Перспективы развития автомобильной промышленности на ближайшие 5 лет в основных капиталистических странах. М., НИИ Автопром, 1966.
26. Добросельский К. М. Железные дороги США. М., изд. ВЗИИТа, 1967.
27. Железные дороги иностранных государств (Краткий статистический справочник). НКПС, Центральный планово-экономический отдел. М., «Трансжелдориздат», 1935.
28. Железные дороги мира, под ред. Г. Сэмпсона (перевод с английского). М., «Трансжелдориздат», 1959.
29. Зарубежный транспорт. I, под ред. Т. С. Хачатурова. М., «Трансжелдориздат», 1956.
30. Зарубежный транспорт. II, под ред. Т. С. Хачатурова. М., «Трансжелдориздат», 1958.
31. Зарубежный транспорт. Под ред. И. И. Белоусова. М., изд. АН СССР, 1960.
32. Зарубежный транспорт. Капиталистические и развивающиеся страны (статистический справочник), под ред. С. С. Ушакова и Л. И. Василевского. М., «Транспорт», 1966.
33. Звонков В. В. Взаимосвязь отдельных видов транспорта и основы организации смешанных перевозок. М., изд. Академии жел. дор. транспорта, 1963.
34. Иоффе Я. А., под ред. Л. Я. Эвентова. СССР и капиталистические страны (статистический справочник). М.—Л., «Госпланиздат», 1939.
35. Калининская Т. Н. Основные тенденции развития грузового транспорта США. Сб. «Соревнование двух систем. Проблемы экономической науки». М., изд. АН СССР, 1963.
36. Капиталистические страны в 1913, 1928—1934 гг. Приложение к сб. «Социалистическое строительство в СССР». М., изд. «Плановое хозяйство», 1935.
37. Капиталистические страны в 1913, 1920—1936 гг. Статистический сборник, т. I, М., изд. «Плановое хозяйство», 1937.
38. Колдомасов Ю. И. Комплексное развитие транспорта СССР. М., «Трансжелдориздат», 1961.
39. Колдомасов Ю. И. Экономические связи в народном хозяйстве СССР. М., изд. эконом. литер., 1963.
40. Координация работы различных видов транспорта. Под ред. Каретникова Л. Д. и Комарова А. В. М., «Транспорт», 1964.
41. Кортунов А. К. Газовая промышленность СССР. М., «Недра», 1967.
42. Крамаров Э. М. Морское линейное судоходство капиталистических стран. М., «Морской транспорт», 1961.
43. Материалы по зарубежному водному транспорту. М., ЦНИЭВТ, 1965.
44. Митаишвили А. А. Проблемы развития внутреннего водного транспорта СССР. М., «Речной транспорт», 1963.
45. Михайлов С. В. Экономика мирового океана. М., «Экономка», 1964.
46. Морской транспорт СССР в юбилейном 1967 г. М., ЦБ. Науч. тех. информ. Министерства морского флота.
47. Мэддисон А. Экономическое развитие в странах Запада (перевод с англ.). М., «Прогресс», 1965.
48. Народное хозяйство СССР в 1967 г. М., «Статистика», 1968.

49. Никольский И. В. География транспорта СССР. М., «Географгиз», 1958.
50. Образцов В. М. 30 лет Советского транспорта. М., Общество по распр. науч. и полит. знаний, 1948.
51. Основные направления в развитии техники транспорта за рубежом. Под ред. А. П. Михеева. М., «Транспорт», 1965.
52. Перло В. Экономическое соревнование СССР и США. М., изд. иностр. лит., 1960.
53. Повышение эффективности транспорта в СССР. Под ред. Т. С. Хачатурова. М., «Мысль», 1960.
54. Проблемы перевозок. Социологические и экономические вопросы. Техника транспортных систем. (перевод с англ.). М., «Мир», 1968.
55. Пробст А. Е. Эффективность территориальной организации производства (методические очерки). М., «Мысль», 1965.
56. Саранцев П. А. География путей сообщения. М., «Трансжелдориздат», 1962.
57. Статистический словарь. Изд. «Статистика», 1969.
58. Тенденции и перспективы развития транспорта и перевозок в США. Под ред. С. С. Ушакова и Л. И. Василевского. М., «Транспорт», 1968.
59. Томашпольский А. М. Нефть и газ в мировом энергетическом балансе (1900—2000 гг.). М., «Недра», 1968.
60. Топливо-энергетические ресурсы. Под ред. Н. В. Мельникова. М., «Наука», 1968.
61. Торочков И. М. Транспорт и хранение нефти и нефтепродуктов во Франции. М., «Недра», 1967.
62. Транспорт и связь СССР. Статистический сборник. М., «Статистика», 1967.
63. Транспортные тарифы. Под ред. И. В. Ивлеева и В. П. Портнова. М., «Трансжелдориздат», 1960.
64. Транспортно-экономические связи СССР. Под общей ред. В. И. Петрова. М., «Транспорт», 1965.
65. Хануков Е. Д. Транспорт и размещение хозяйства. М., «Трансжелдориздат», 1956.
66. Хачатуров Т. С. Размещение железнодорожного транспорта в капиталистических странах и в СССР. М., Гос. соц. эк. издат., 1939 (разд. 1, разд. 2, гл. 5).
67. Хачатуров Т. С. Экономика транспорта. М., изд. АН СССР, 1959.
68. Хачатуров Т. С. Экономическая эффективность капитальных вложений. М., «Экономика», 1964.
69. Хей, Вильям В. Основы организации транспорта США. Перевод с англ. Л. В. Гуткина, под ред. А. П. Михеева. М., «Трансжелдориздат», 1963.
70. Чертков Л. П. Экономические вопросы развития транспорта. «Коммунист», 1967, № 1.
71. Чертков Л. П. Экономические связи и развитие транспорта стран — членов СЭВ. «Вопросы экономики», 1966, № 6.
72. Ширяев С. А. Транспорт Китайской Народной Республики. М., изд. вост. лит., 1962.
73. Экономика и эксплуатация зарубежного речного транспорта. М., изд. ЦНИЭВТ, 1967.
74. Экономическая география капиталистических и развивающихся стран. Под ред. В. В. Вольского и Ю. А. Колосовой, изд. МГУ, 1971 (Л. И. Василевский, глава «Транспорт»).
75. Экономические связи и транспорт. «Вопросы географии» Сб. 61, под ред. Ю. Г. Саушкина и О. А. Кибальнича. М., «Географиздат», 1963.
76. Alexandersson, Q. and Norstrom, Q. An Economic Geography of Ports and Seaborne Trade. Stockholm, 1963.
77. L'année ferrovière. Librairie Plon, Paris, 1955—1967.
78. Annuario Statistico Italiano, Roma, 1960—1967.

79. Annual Report and Accounts of the British Transport Commission. Ministry of Transport, London, V. 1, 1955—1962, 1963.
80. Annual Report. Interstate Commerce Commission, Wash., 1955—1967.
81. Annual Abstract of Statistics, Central Statistical Office, London, 1950—1967.
82. Annuaire Statistique de la France, Paris, 1950—1967.
83. Annual Bulletin of Transport Statistics for Europe. United Nations, N. Y., 1953—1968.
84. Annual Directory of Pipe Lines. Pipe Line News, Bayonne, N. J., 1960—1964.
85. Annual Report of the Chief of Engineers. Waterborne Commerce of the United States. Department of the Army, Corps of Engineers, Wash., 1950—1967.
86. Annual Report of the Federal Maritime Board, Maritime Administration, Wash., 1966.
87. Annual Maritime Review and Yearbook. Issue of Marine Engineering Log, N. Y., 1956—1969.
88. Asian Annual 1964. The «Eastern World» Handbook.
89. Automobile Industries. Annual Statistical Issue, Philadelphia, 1960—1967.
90. Automobile Facts and Figures. Detroit, 1937—1969.
91. Basic Road Statistics, London, 1955—1969.
92. Bremer Jahrbuch der Schifffahrt. Bremen, 1960—1969.
93. Bus Facts and Figures, Detroit, 1950—1969.
94. Canada Yearbook. Dominion Bureau of Statistics, Ottawa, 1963—1968.
95. Chen N.-R. Chinese Economic Statistics. Endinburg, 1966.
96. Closier R. Geographie de la circulation. Rail, route, eau, Paris, 1963.
97. Colliery Year Book and Coal Trades Directory, London, 1964.
98. Compendio Statistico Italiano, Roma, 1962—1967.
99. Currie, Arch. W. Economics of Canadian Transportation, Toronto, 1959.
100. Davies R. A History of World's Airlines, London, 1964.
101. Despicht N. Policies for Transport in the Common Market. Kent, 1964.
102. Directory of Railway Officials and Yearbook, London, 1950—1968/69.
103. The Economic Almanac, N. Y., 1962—1967.
104. Economic Survey of Latin America 1963, U. N. N. Y., 1965.
105. Economic Survey of Asia and Far East, Bangkok, 1962—1967.
106. Facts and Figures about Shipping and Shipbuilding, Seaports and Seaborne Trade, Bremen, 1967.
107. Facts and Figures about British Rail, London, 1967.
108. Facts and Figures, Japanese National Railways, Tokyo, 1964—1967.
109. Far East Trade and Development, London, 1964.
110. Freight Commodity Statistics, Class I Railroads in the United States. Interstate Commerce Commission, Wash., 1963—1967.
111. Gas Facts, American Gas Association, N. Y., 1960—1961.
112. Geary R. Europe's Future in Figures, V. 1, 2, Amsterdam, 1962.
113. Ginsburg N. Atlas of Economic Development, Chicago, 1961.
114. Gozard, G. Demain, L'Amérique Latine, Paris, 1964.
115. A Guide to Australian Economic Statistics by G. Palmer, Melbourne, 1963.
116. Bayliss, Brian T. European Transport, London, 1965.
117. Highway Statistics, Wash., 1955—1967.
118. Historical Statistics of the Gas Industry, American Gas Association, N. Y., 1961.
119. Hay W. W. An Introduction to Transportation Engineering, London, 1961.
120. India Economics Yearbook Kitab Mahal, 1965.
121. Indian Abstract 1965, New Delhi, 1965.
122. India 1966, Earidabad, 1966.
123. Jahrbuch des Eisenbahnwesens, Darmstadt, 1960—1968.
124. Japan Economic Year Book, 1967.
125. Japan Statistical Yearbook, Tokyo, 1963—1967.
126. Japan Shipping and Shipbuilding, Tokyo, 1969.

127. Lloyd's Register of Shipping. Notes on statistical Tables, London, 1960—1968.
128. Meyers Handbuch über Africa, Manheim, 1962.
129. The Middle East and North Africa 1965—67, London.
130. Minerals Yearbook, Bureau of Mines, V. 2, Fuel, Wash., 1939—1965.
131. Moody's Transportation Manual, N. Y., 1963—1967.
132. Motor Truck Facts, Detroit, 1958—1969.
133. Most O. Die Deutsche Binnenschifffahrt, Düsseldorf, 1964.
134. Norton H. The Modern Transport Economics, Columbus, 1963.
135. Official Yearbook of the Commonwealth of Australia, Canberra, 1966.
136. Owen's African and Middle East Commerce and Travel, 1963.
137. Petroleum Facts and Figures, American Petroleum Institute, N. Y., 1959—1967.
138. Ports of the World 1968, Glasgow, 1969.
139. Prace Instytutu Morskiego, Seria III, Morski Rocznik Statystyczny, Gdansk, 1968.
140. Public Road Passenger Transport in Great Britain, London, Statistics for 1961—1962.
141. Renouard, D. — Les transports de marchandises par fer, route et eau depuis 1850, Paris, 1960.
142. Roads in England and Wales, Ministry of Transport, London, 1961—1962.
143. Rocholl Peter. Vergleichende Analyse der Entwicklung des Personen-kraftverkehrs im Westeuropäischen Wirtschaftsraum, Düsseldorf, 1962.
144. Schiene und Strasse, Verkehr und Wirtschaftsverlag, Dortmund, 1958—1967.
145. Siddall W. R. Transportation Geography. A bibliography, Manhattan, 1967.
146. A South American Handbook, Including Central America, Mexico and the Caribbean, London, 1967.
147. Statistics of Railroad Passenger Service, Wash., 1966.
148. Statesman's Yearbook, London, Toronto, New York, 1967/1968.
149. Statistical Abstract of the Indian Union, New Delhi, 1960—1966.
150. Statistical Abstract of the United States, U. S. Department of Commerce, Wash., 1958—1968.
151. Statistical Analysis of the World Merchant Fleets, Department of Commerce Maritime Administration, Wash., 1960, 1963.
152. Statistical Yearbook, United Nations, N. Y., 1958—1969.
153. Statistics of Railroad Passenger Service, Wash., 1966.
154. Statistique internationale des chemins de fer, Paris, 1960—1966.
155. Statistisches Jahrbuch der Deutschen Demokratischen Republik, Berlin 1960—1969.
156. Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland, Stuttgart und Mainz, 1958—1969.
157. Thoman R. S., Conkling E. C. Geography of International Trade, Englewood, N. J., 1967.
158. Transit Facts Book, N. Y., 1960—1965.
159. Tatsachen und Zahlen aus der Kraftverkehrswirtschaft, Frankfurt a. M. 1960—1969.
160. Transport Statistics in the United States, Wash., 1960—1967.
Part 1. — Railroads, Their Lessors and Proprietary Companies.
Part 2. — The Pullman Company (Sleeping Car Companies).
Part 3. — Railway Express Agency, Inc. (Express Company).
Part 4. — Electric Railways.
Part 5. — Carriers by Water.
Part 6. — Oil Pipe Lines.
Part 7. — Motor Carriers.
161. Die Verkehrspolitik in der Bundesrepublik Deutschland 1949—1961, Wiesbaden.

162. Vigarié A. Géographie de la circulation. T. 2. La circulation maritime. Paris, 1968.

163. Walinsky, L. J. The Planning and Execution of Economic Development. N. Y., Toronto, London, 1963.

164. West African Directory. London, 1967.

165. West Indies and Caribbean Yearbook 1967.

166. World Railways by Sampson. London, 1960—1968/1969.

167. World Airways Guide. London, 1964—1968.

168. Yearbook of Railroad Information. N. Y., 1960—1968.

169. Yearbook of Railroad Facts. N. Y., 1965.

170. Yearbook and Guide to East Africa. London, 1967.

171. Yearbook and Guide to Southern Africa. London, 1967.

172. Ullman E. L. American Commodity Flow. Seattle, 1957.

173. Zaleski Jerzy. Ogólna geografia transportu morskiego w zarysie. Warszawa, 1967.

174. Aeroplane and Commercial Aviation News. London 1962—1964.

175. Aeroplane and Astronautics. London, 1960—1961.

176. African Roads and Transport, Johannesburg, 1963—1967.

177. American Aviation. Wash., 1963—1968.

178. Automobile International N. Y., 1960—1968.

179. Archiv für Eisenbahnwesen. Berlin-Heidenberg, 1960—1967.

180. Automobile News Almanac. Detroit, 1968.

181. Aviation Week and Space Technology, N. Y., 1960—1970.

182. Bollettino mensile di Statistica. Roma, 1961—1969.

183. Bulletin Mensuel de Statistique. Paris, 1963—1969.

184. Die Bundesbahn. Darmstadt, 1955—1969.

185. Canadian Transportation. Toronto — N. Y., 1960—1970.

186. Dock and Harbour Authority. London, 1960—1970.

187. Europa — Verkehr. Darmstadt, 1960—1970.

188. Flight International. London, 1963—1968.

189. Hansa. Hamburg, 1956—1970.

190. Indian Railways, 1963—1967.

191. Interavia. Geneva, 1960—1968.

192. International Pipes and Pipelines, 1960—1969.

193. Internationales Verkehrswesen. Frankfurt a. M., 1960—1968.

194. Industries et travaux d'Outremer. Paris, 1963—1968.

195. ITA Bulletin. Paris, 1962—1968.

196. The Journal of Institute of Transport. London, 1960—1969.

197. Journal of the Institution of Locomotive Engineering. London, 1960—1968.

198. Journal de la marine marchande et de la navigation aérienne. Paris, 1956—1968.

199. Marine Engineering Log. N. Y., 1960—1969.

200. Marine News. N. Y., 1960—1967.

201. Motor Ship. London, 1960—1969.

202. Monthly Bulletin of the International Congress Association. Bruxelles, 1965—1968.

203. Modern Transport. London, 1960—1967.

204. Monthly Bulletin of Statistics. United Nations. N. Y., 1960—1969.

205. The Oil and Gas Journal. Tulsa, 1960—1969.

206. Oil and Gas International, 1961—1969.

207. Petroleum Press Service. London, 1960—1969.

208. Pipe Line Industrie. Houston, 1960—1969.

209. Pipe Line News, Bayonne, 1960—1969.

210. Pipe Line Construction, 1960—1969.

211. Le poids lourd. Paris, 1965—1969.

212. Politica dei trasporti Roma, 1958—1962.

213. Public Roads. A Journal of Highway Research. Wash., 1960—1969.

214. Quarterly Economic Review. Annual Supplement. London, 1964—1965.

215. Railway Age Weekly. N. Y., 1965—1969.

216. Railway Locomotives and Cars, 1960—1969.

217. The Railway Gazette. London, 1960—1969.

218. Revue générale des chemins de fer. Paris, 1960—1969.

219. Revue maritime. Paris, 1963—1967.

220. Schienenfahrzeuge. Berlin, 1967—1968.

221. Schiff und Hafen. Hamburg, 1960—1968.

222. Shipping World and World Shipbuilding. London, 1960—1968.

223. Statistik der Schifffahrt. Monatszahlen der Schifffahrt, des Schiffbaus, der Häfen und des Seehandels. Bremen, 1960—1969.

224. Trains. Milwaukee, 1960—1968.

225. Traffic World. Wash., 1960—1969.

226. Transporti pubblici. Roma, 1958—1962.

227. Transport Economics, ICC. Wash., 1960—1969.

228. Transport Statistics, British Transport Commission, Ministry of Transport. London, 1960—1968.

229. Transport and Communications Bulletin for Asia and the Far East. 1963—1968.

230. Traffic Engineering. Wash., 1963—1969.

231. World Petroleum. N. Y., 1960—1969.

232. Wirtschaft und Statistik. Wiesbaden, 1963—1969.

233. Zeitschrift für Binnenschifffahrt. Duisburg, 1960—1968.

Предисловие	3
1. Транспорт как отрасль производства в мировом хозяйстве	5
2. Развитие мирового транспорта в эпоху всеобщего кризиса капиталистической системы и соревнования двух общественно-экономических систем	12
3. Сеть путей сообщения	22
4. Подвижной состав транспорта. Основные фонды. Численность работников и производительность труда	38
5. Работа транспортных систем	41
6. Транспорт и территориально-географическое разделение труда	68
7. Транспортная подвижность населения	71
8. Типы транспортных систем	75
9. Железнодорожный транспорт	89
10. Автомобильный транспорт	99
11. Внутренние водные пути и морские каналы	104
12. Морской транспорт	109
13. Трубопроводный транспорт	115
14. Воздушные пути и аэропорты	118
15. Транспортное машиностроение	123
<i>Приложение</i>	
I. Общетранспортные таблицы	133
II. Таблицы по видам транспорта	148
Перечень таблиц	204
<i>Литература</i>	209

ИКТП
Редактор *И. А. Гурова*
Обложка художника *А. М. Азерского*
Технический редактор *И. В. Ридная*. Корректор *О. Г. Голоцукова*

Сдано в набор 28/IV 1970 г. Подписано к печати 26/II 1971 г.
Формат бумаги 60×90¹/₁₆. Печатных листов 13,5. Учетно-изд. листов 15,91.

Тираж 4000. Т-03238
Изд. 1—2—1/7. № 4128. Зак. тип. 11122.
Бумага типогр. № 2
Цена 91 коп.

Изд-во «Транспорт», Москва, Басманный туп., 6-а

Типография издательства газеты «Коммунар», г. Тула, ул. Ф. Энгельса, 150.