

## ПРЕДИСЛОВИЕ.

Публикуемые статистические материалы по динамике товарного движения на внутренних водных путях довоенной России и Советского Союза составлены по заданию Центрального Правления Государственных Речных Пароходств, в связи с разработкой перспективного плана перевозок по внутренним водным путям Союза. С первых же шагов своей работы Центральное Правление Государственных Речных Пароходств пришло к отчетливому сознанию, что достигнуть правильной постановки коммерческой эксплуатации и обслуживания тяготеющих к водпутям районов, в частности выяснения остро стоящего вопроса об увеличении грузооборота на внутренних водпутях, построения достаточно обоснованного перспективного плана перевозок и работы речного флота и пр., возможно только опираясь на достаточно полное изучение динамики грузооборота в прошлом и тех естественно исторических и экономических факторов, которые дают направление динамике перевозок. Практически вопрос о научной проработке транспортной и экономической статистики под указанным углом зрения был поставлен четыре года тому назад, когда Центральное Правление Государственных Речных Пароходств обратилось в ЦСУ с просьбой разрешить использовать необходимые статистические материалы хозяйственной и транспортной статистики и поручило профессору И. А. Поплавекому составить на основе этих материалов и статистических данных довоенного времени работу по динамике товарного движения на внутренних водных путях. Разработанный в соответствии с этим заданием план исследования предусматривал необходимость разработки материала за довоенный период, начиная с 1900 года, и параллельного изучения динамики водного и железнодорожного грузооборота, а также требовал изучения динамики грузооборота по отдельным речным бассейнам и районам, по возможности, в связи с динамикой продукции и других экономических факторов.

Собирание, приведение в систему, разработка и анализ всего этого большого статистического материала

## AVANT-PROPOS.

Les données statistiques du présent volume se rapportent à la dynamique du mouvement des marchandises sur les voies fluviales intérieures de la Russie d'avant guerre et de l'Union Soviétique. Ces données ont été rédigées d'après les indications de la Direction Centrale du Service de la Navigation fluviale de l'Etat conjointement à l'élaboration du plan des transports sur les voies fluviales intérieures de l'Union. Des le commencement de son activité la Direction Centrale du Service de la Navigation fluviale de l'Etat était inspirée d'une claire notion du fait, que l'organisation régulière de l'exploitation commerciale et la possibilité de desservir les régions adjacentes aux voies fluviales, et en particulier l'élucidation du problème urgent de augmentation du trafic des marchandises, sur les voies fluviales, intérieures, enfin l'élaboration d'un plan suffisamment développé du transport par la flotte fluviale — toutes ces exigences ne peuvent être réalisées qu'à la base d'une étude suffisamment complète du développement du transport dans le passé, ainsi que des facteurs d'ordre historique et économique, qui ont eu la direction à la dynamique des transports. La question d'assurer un caractère scientifique aux statistiques économiques et aux statistiques du transport au point de vue susmentionné fut mise à l'ordre du jour il y a quatre ans quand la Direction Centrale du Service de la Navigation fluviale de l'Etat pria l'Administration Centrale de Statistique de lui permettre d'utiliser les matériaux nécessaires de la statistique économique et de la statistique du transport. Le Professeur I. A. Poplavsky fut chargé de rédiger, sur la base de ces matériaux, ainsi que des données statistiques de la période d'avant-guerre, un travail sur la dynamique du mouvement des marchandises par les voies navigables intérieures. Le programme des investigations, élaboré avec les buts susmentionnés a fait ressortir la nécessité d'étudier les matériaux se rapportant à la période d'avant-guerre depuis l'année 1900, ainsi que d'effectuer une investigation parallèle du transport

оказались работой весьма трудной и сложной, особенно при имеющихся несовершенствах статистического материала по ряду подлежащих изучению явлений, и вследствие этого работа не только затянулась, но выполнение ее пришлось разбить на две фазы, отделенные между собою значительным промежутком времени: 1) таблицы по динамике товарного движения на внутренних водных путях и 2) текстовый анализ этих таблиц, расширенных и дополненных более поздними данными.

Необходимо особенно отметить то, что работа эта производилась в период районирования Союза и введения метрической системы, вследствие чего статистические данные показаны в прежних административных делениях и кроме того в таблицах все показатели приведены в русских мерах.

В настоящем издании публикуются обе части труда — текст и таблицы.

Член Коллегии ЦСУ Заведующий Сектором Статистики Обмена. М. Мудрик.

Le Membre du Conseil de l'Administration Centrale de Statistique de l'URSS et Directeur du Département de la Statistique de l'échange. M. Moudrik.

Заведующий Секцией Статистики Транспорта и Связи ЦСУ. И. Поплавский.

Le Chef de la Section de la Statistique du Transport et des Communications de l'Administration Centrale de Statistique de l'URSS. I. Poplavsky.

par les chemins de fer et sur les voies fluviales; il était aussi important d'étudier la dynamique du transport des marchandises dans divers bassins fluviaux et régions, autant qu'il est possible en rapport avec le mouvement de la production et avec d'autres facteurs d'ordre économique.

Il a fallu rassembler, réunir en un système, procéder au dépouillement et à l'analyse d'un vaste matériel statistique et ce travail a été très difficile et très compliqué, particulièrement en vue des imperfections des données pour toute une série de phénomènes étudiés. Il s'en est suivi un retard dans l'exécution des travaux qui a dû, en outre être divisée en deux procédés, séparés entre eux par un laps de temps assez long, notamment: 1) les tableaux, se rapportant à la dynamique du transport des marchandises sur les voies fluviales intérieures et 2) l'analyse des tableaux, élargis et augmentés par des données plus récentes.

Член Коллегии НКПС и Председатель Центрального Правления Государственных Речн. Пароходств.

Д. Полуян.

Le Membre du Conseil du Commissariat du Peuple pour les Voies de Communications et Directeur du Service de la Navigation fluviale de l'Etat.

D. Poloujan.

## Задачи исследования и общие методологическо-организационные замечания.

Транспортная статистика представляет собою большое обилие сырых материалов. Эти материалы недостаточно используются как для практических, так и научных целей вследствие недостатка сводных работ и обобщенных исследований в этой области. Настоящее исследование, вызванное практическими запросами жизни, ставит своей целью восполнить этот недостаток и дать картину динамики и географии грузооборота в связи с динамикой и географией продукции и другими явлениями экономической и социальной жизни страны.

На первый план в исследовании нами выдвинут грузооборот по внутренним водным путям сообщения, однако этот грузооборот по большей части не рассматривается нами изолированно, а в связи и в соотношении с железнодорожным грузооборотом или как слагаемое общего грузооборота (железные дороги плюс внутренние водные пути плюс малый и дальний каботаж).

В настоящем исследовании нами уделено много внимания районной характеристике как с точки зрения грузооборота и транспортных балансов, так и продукции и других экономических признаков, имея в виду почти полное отсутствие подобных статистическо-экономических описаний районов, особенно в динамическом аспекте.

В виду того, что основным стержнем исследования является грузооборот внутренних водных путей, то весь план работы, номенклатура грузов и промышленной продукции, степень углубления исследования отдельных отраслей народного хозяйства—складывались под углом зрения этого доминирующего в исследовании интереса.

В настоящем труде мы даем три типа сводок грузооборота, каждый из которых отвечает определенным познавательным задачам:

1) В целях установления общего направления динамики грузооборота в его целом и по отдельным товарам нами взяты данные о железнодорожных и водных перевозках за 38-летний довоенный период (1876—1913) в общем по б. Российской империи и за послевоенное пятилетие (1922/1923—1926/1927 г.) в целом по Союзу в связи с некоторыми показателями общехозяйственной конъюнктуры за указанные периоды, как-то урожай, хлебозапас, потребление железа и хлопка, развитие жел.-дор. сети и др. Относящиеся сюда таблицы приведены в тексте следующего раздела.

2) Для характеристики динамики грузооборота по отдельным крупным водным артериям в таблицах и в тексте приведены данные о перевозках по речным бассейнам за период 1900—1913 гг. и послевоенное семилетие 1920—1926 гг. и в таблицах по важнейшим рекам; но эти сведения даны без сопоставления с жел.-дор. грузооборотом и продукцией, ибо вычисление этих последних данных по речным бассейнам представляет значительные трудности.

3) И, наконец, в третьей форме сводок даны районные итоги грузооборота по всем видам транспорта (кроме гужевого) и транспортные балансы в сопоставлении с данными по населению и продукции за период: а) в таблицах за 1922/1923—1925/1926 гг. в сравнении с 1913 годом и б) в тексте те же они данные, дополненные 1926/1927 годом.

Период мировой войны и начала революции (1914—1921/1922 гг.) нами затрагивается лишь в тексте и притом чрезвычайно общо. В таблицах этот период совершенно исключается как вследствие отсутствия за этот период полных и надежных статистических материалов, так и по той причине, что хозяйство, ведущееся „для войны“, настолько своеобразно, что включение основных хозяйственных явлений и факторов этого пертурбационного периода в общую цепь динамических рядов методологически было бы трудным и с познавательной точки зрения едва ли целесообразным.

Источником для получения сведений о грузообороте по внутренним водным путям послужили за довоенный период с 1879 г. по 1913 г. Сборники Министерства Путей Сообщения (подробные указания см. на следующей странице).

Данные о жел.-дор. грузообороте как во всей его массе, так и по отдельным товарам (за исключением дров и лесных строительных материалов) преимущественно черпались из „сборников сводной статистики жел.-дор. перевозок“ Ж.-Д. Департамента Министерства Финансов. Такое предпочтение последнего источника перед другим источником, именно Стат. Сборниками, выпускавшимися Мин. Путей Сообщения, диктовалось значительной устойчивостью форм собирания стат. материалов в сборниках Мин. Финансов, а также большей тщательностью их разработки. В сборниках Мин. П. С. часто наблюдается отсутствие взаимной согласованности между числовыми данными об одном и том же явлении, помещаемыми в разных выпусках, а также не редки арифметические ошибки в подсчете и такие дефекты, как отсутствие данных некоторых отдельных дорог в общих итогах без необходимых оговорок; хотя и сводную статистику перевозок М. Ф. нельзя считать абсолютно лишенной указанных недостатков, однако здесь они встречаются гораздо реже.

По данным сборников Мин. Финансов, построение единого непрерывного ряда железнодорожного грузооборота возможно лишь за период времени с 1891 года (по некоторым соображениям мы воспользовались этими данными лишь с 1895 года). Что же касается предшествующих лет, то для них данные жел.-дор. грузооборота пришлось черпать из Сборников Мин. Путей Сообщения. Исключением из такой системы получения данных были лесные строительные материалы и дрова (для которых источником необходимых сведений служили Сборники Мин. Путей Сообщения за весь период



времени (с 1876 по 1913 год). Это вызывалось тем, что в 1900 г. в сводной статистике имело место коренное изменение номенклатуры продуктов лесоводства, делающих крайне затруднительным построение непрерывного ряда.

Более подробно источники сведений о динамике железнодорожного и водного грузооборота указаны в следующей сводке:

(коммерческих и хозяйственных для чужих дорог) еще хозяйственных грузов, перевозимых для надобностей дорог отправительниц. Так как эта последняя категория грузов играет существенную роль в перевозках только четырех массовых грузов, каменного угля, нефти, лесных строительных материалов и дров, то по этим четырем грузам за послевоенный период в текстовых таблицах грузооборота мы даем два ряда: 1) все пе-

	Период времени с 1876 по 1894 г.	Период времени с 1895 по 1903 г.	Период времени с 1904 по 1913 г.
Хлеб. Пшеница. Рожь. Мука пшеничная. „ ржаная. Нефть. Каменный уголь. Мануфактура. Металлы не в деле.	Сборник Мин. П. С.  Вып. №№: 3 (1879), 6 (1882), 9 (1884), 11 (1885), 14 (1887), 16 (1888), 19 (1889), 24 (1890), 26 (1891), 29 (1892), 32 (1893), 36 (1894).	Сводная ст-ка Мин. Ф.  1903 г.—Общ. итоги пер. Вып. 79. 1901 г.—Вып. 60. 1899 г.—Вып. 77.	Сводная ст-ка М. Ф.  Общие итоги перевозок по жел. дор. за период 1904 по 1913 г. 1913 г.— Вып. 54.
Те же грузы + лесные строительные материалы и дрова.	Сборники Министерства Путей Сообщения.  Вып. №№: 3 (1879), 6 (1882), 9 (1884), 11 (1885), 14 (1887), 16 (1888), 19 (1889), 24 (1890), 26 (1891), 29 (1892), 32 (1893), 36 (1894), 52 (1896), 55 (1897), 59 (1898), 67 (1900), 70 (1901), 79 (1903), 83 (1904), 86 (1905), 137 (1912).		
Лесные строительные материалы и дрова.	Сборники Министерства Путей Сообщения.  Вып. №№: 3 (1879), 6 (1882), 9 (1884), 11 (1885), 14 (1887), 16 (1888), 19 (1889), 24 (1890), 26 (1891), 29 (1892), 32 (1893), 36 (1894), 51 (1896), 56 (1897), 60 (1898), 64 (1899), 68 (1900), 72 (1901), 80 (1903), 84 (1904), 121 (1910), 128 (1911), 132 (1912), 138 (1913).		

Примечание. Из Сборников Мин. П. С. взяты сводки по всем казенным и частным ж. д. с прямой передачей из-за границы за исключением передач между русскими железными дорогами.

Ряды динамики жел.-дор. грузооборота в послевоенном периоде взяты из сборников НКПС „Материалы по статистике путей сообщения“ №№ 36, 53, 85. Ряды послевоенных речных перевозок взяты из сборников „Материалы по статистике путей сообщения“ НКПС'а:

Речной транспорт в 1922 г. (перевозки) № 24	
„ „ „ 1923 „ „ „ 34	
„ „ „ 1924 „ „ „ 50	
„ „ „ 1925 „ „ „ 66	
„ „ „ 1926 „ „ „ 83	

и „Речной транспорт—предварительные итоги речных перевозок в 1926 г.“.

В целях выяснения условий сопоставимости довоенных материалов о жел.-дор. грузообороте с современными, необходимо указать, что довоенная сводная статистика жел.-дор. перевозок обнимала собою перевозки в коммерческих поездах так называемых коммерческих грузов и хозяйственных, предназначенных для надобностей чужих дорог; послевоенная статистика перевозок представляет возможность получить данные о грузообороте как в объеме довоенной статистики, так и в более полном виде, ибо она дает специальные сводки перевозок со включением кроме указанных категорий

перевозки в коммерческих поездах, обнимающие коммерческие грузы и обе вышеуказанные категории хозяйственных (ряд несравнимый с довоенной статистикой перевозок) и 2) перевозки в коммерческих поездах коммерческих грузов и хозяйственных, предназначенных для надобностей чужих дорог (ряд сравнимый с данными довоенной-сводной статистики перевозок). Для второго ряда взяты данные из следующих Сборников по сводной статистике перевозок „Центрального Отдела Статистики и Картографии НКПС“ а) каменный уголь и нефть—вып. 39, 48, 59 и лесные строительные материалы и дрова—вып. 52, 58, 64.

Основные статистические материалы, характеризующие динамику водного грузооборота, помещаемые в разделе таблиц, приурочены к периоду 1900—1926 г., именно за этот период даны перевозки по дифференцированной номенклатуре товаров по речным бассейнам и крупным пристаням, а суммарно с выделением хлебных и лесных грузов и с подразделением на перевозки в судах и плотах и с указанием направления движения (вверх, вниз)—по отдельным рекам, входящим в состав бассейнов.

В настоящем мы считаем необходимым обратить внимание лишь на некоторые трудности изучения динамики грузооборота по речным бассейнам, состоявшие в том, что за довоенное время сводка и публикация материалов водных перевозок была приурочена к бассейнам, современная водная статистика приурочивает их к границам областных водных административных

Управлений (Волжская область, Северо-Западная область и т. д.), в пяти случаях не совпадающих с границами речных бассейнов. Особенно существенное значение это имеет в распределении грузооборота между Волгой и Мариинской системой, ибо в довоенной статистике Рыбинск входил в состав Мариинской системы, в современной он входит в состав Волжской области.

Мы положили в основу наших рядов деление по бассейнам, внося соответствующие поправки, причем для характеристики динамики грузооборота в Северо-Западном районе нами взята река Нева с каналами и искусственными системами, Рыбинск же отнесен к р. Волге. С другой стороны, вследствие образования на нашей западной границе лимитрофных государств, часть Западной Двины отошла к этим государствам, но так как всякие сокращения и пересчеты грузооборота за период 1900—1913 г. могли бы исказить картину динамики грузооборота (то нами для характеристики динамики довоенного грузооборота взят бассейн Западной Двины в довоенных границах, а за 1920—1924 г. Западная Двина взята в ее современных границах).

В качестве административных-территориальных единиц, к которым приурочены нами все данные по населению, продукции и грузообороту, нами приняты губернии в границах административного деления на 1-е января 1925 г., и районы Центрального Статистического Управления, объединяющие эти губернии преимущественно по естественно-географическим и сельскохозяйственным признакам, в 21 территориальных групп. Затем эти губернии и экономические районы объединены в крупные водные районы, но по хлебным грузам, вследствие того, что за последние годы имелись материалы по районам Статплана, все материалы в тексте приведены к районам Статплана. Но наличие погубернских сводок, с другой стороны—объединение всех районных данных в водные районы (зоны) позволяет провести сравнительное изучение грузооборота в районном разрезе по всем товарам. Наличие поуздных сводок железнодорожного и водного грузооборота за 1913 г. по ряду грузов позволило в губернских административных делениях приблизительно выделить полосу, непосредственно тяготеющую к водным, от полосы, корреспондирующей с водою при посредстве железных дорог или находящейся в сфере слабого влияния водных путей.

Районные таблицы по грузообороту и продукции в части грузооборота охватывают как водные, так и железнодорожные перевозки за последнее отчетное пятилетие 1922/1923—1926/1927 гг. сравнительно с довоенным 1913 годом, при этом необходимо отметить, что все районные материалы даны в границах Советского Союза, в том числе и данные за довоенные годы. Здесь же необходимо обратить внимание на некоторую несинхроничность погодных данных по железнодорожному и водному грузообороту, ибо железнодорожные перевозки взяты за хозяйственные годы (с октября по сентябрь), а водные за навигационные периоды (с апреля по ноябрь), причем навигационные периоды относились ко второй части оперативного года (например, жел.-дор. перевозки за 1926/1927 г., водные за навигацию 1927 г., жел.-дор. перевозки за 1925/1926 г.—водные за навигацию 1926 года), но эта несинхроничность обуславливается самой природой явлений и не могла хоть сколько-нибудь заметно повлиять на общие выводы, полученные из предлагаемого статистического материала.

Имея в виду, что данные по речным бассейнам в целом и по районам еще недостаточно полно характеризуют речные перевозки—мы сочли необходимым дополнить их таблицами грузооборота всех товаров с вы-

делением движения судов, а также с выделением из общей цифры перевозок хлебных и лесных грузов по отдельным рекам, с более или менее заметными перевозками и таблицами грузооборота крупных пристаней. Данные грузооборота по рекам приводятся за четырнадцатилетний довоенный период (1900—1913 гг.) причем с общим указанием направления движения (вверх—вниз, снизу—сверху), а для лесных материалов с указанием движения—а) в судах и б) в плотках и на плотках. Данные грузооборота цензовых пристаней составлены за двадцатипятилетний период времени (1900—1926 г.).

Наконец, мы считали необходимым условием и элементом изучения грузооборота наличие данных о длине внутренних водных путей и железных дорог в районном разрезе. С этой целью нами исчислена эксплуатационная длина внутренних водных путей и железных дорог в пределах губерний и районов принято нами административного деления с выведением коэффициентов их густоты по каждой губернии и району в отношении их территории и населения. (Источники и способы исчисления указаны в замечаниях к таблицам).

Использованные в настоящем труде статистические источники, характеризующие продукцию и грузооборот по своей точности не равноценны.

Представляется общеизвестным факт, что сельскохозяйственная урожайная статистика и лесная статистика как довоенного времени, так и в послевоенный период являются материалами приближенного порядка и при их использовании требуют не только осторожного подхода, но и точного определения целей для которых они используются. Вообще необходимо подчеркнуть, что основным предметом настоящего труда является изучение динамики грузооборота данные же о сельскохозяйственной, лесной и промышленной продукции мы используем в качестве вспомогательных материалов и они в нашем труде играют роль или динамических показателей, характеризующих конъюнктуру данной отрасли хозяйства за определенный период, или же служат для общей экономической характеристики районов и определения в приближенной форме их соотносительной роли в общей продукции страны. Приводимые в таблицах и в тексте данные о посевных площадях и валовых и чистых сборах хлебов, составленные за довоенное время по материалам Центрального Статистического Комитета, б. Министерства Внутренних Дел, а за послевоенный период за 1922/1923—1926/1927 гг. по материалам местных статорганов и по опубликованным сведениям в изданиях ЦСУ Союза<sup>1)</sup>, интересуют нас именно с указанной выше точки зрения изучения динамики хлебных перевозок в связи с динамикой хлебной продукции, сравнительной роли отдельных районов в хлебной продукции и хлебом грузообороте, определения коэффициентов перевозимости и пр. Используя материалы по урожайной статистике под углом зрения вышеуказанных задач изучения динамики хлебного грузооборота в связи с динамикой хлебной продукции мы сочли наиболее целесообразным не вносить никаких поправок ни в материалы о площадях посева и урожайности за довоенное время, ни за послевоенный период, исходя из того, что хотя по абсолютным размерам данные о хлебной продукции преуменьшены, но так как мы имеем здесь дело с ошибкой в одну сторону, то динамика интересующих явлений характеризуется ими более или менее правильно.

Для изучения динамических показателей хлебной продукции с учетом перераспределения населения по

<sup>1)</sup> Подробные указания на источники см. стр. 195



отдельным районам, имевшего место за время войны и революции—нами исчислены чистые остатки хлебных продуктов на душу населения.

Что же касается до лесной статистики, то, как известно, положение здесь представляется еще менее удовлетворительным, ибо наши лесные богатства, состояние лесов, годичный прирост древесины и ее потребление являлись и в довоенное время, представляются и сейчас малоизученными явлениями. Но с точки зрения нашей задачи важно отметить, что данные грузооборота, основанные на документальных записях, являются значительно более точным материалом, особенно поскольку идет дело о железнодорожной статистике. Конечно, и здесь в огромном использованном материале, охватывающем такой большой период времени—встречаются расхождения цифр в разных источниках, ошибки и опечатки, которые не всегда могли быть исправлены, но в основном в ж. д. статистике мы имеем надежную базу для изучения динамики грузооборота. Что же касается статистики грузооборота на внутренних водных путях, то в довоенное время она не давала полного учета грузооборота, особенно перевозок, совершавшихся в плотах и на плотах, и в меньшей мере, но все же имеется этот недоучет и в статистике внутренних водных путей послевоенного времени. Размеры и коэффициенты этого недоучета определить весьма трудно. Данные, характеризующие динамику жел.-дор. перевозок за довоенный период лесных строительных материалов, дров, каменного угля и нефтяных грузов характеризуют так называемые «коммерческие перевозки». Однако, имея в виду, что значительное количество этих грузов перевозится в коммерческих поездах для хозяйственных надобностей дорог,—отправительниц—и что игнорирование этой категории перевозок не дает по ряду грузов полной экономической картины грузооборота—мы в таблицы по всему Союзу за послевоенное время, и на основании приближенных исчислений, в данные 1913 года по указанным выше массовым грузам вводим данные о размерах хозяйственных перевозок. По лесным материалам наряду с основными районными таблицами грузооборота, лесоматериалов (без хозяйственных перевозок)—дается в приложении к тексту по районам Статплана грузооборот (межрайонные перевозки) и транспортные балансы всех лесоматериалов, включая и хозяйственные перевозки, с разделением группы лесных строительных материалов на лес круглый и пиленный за 1924/1925—1925/1926 гг.

Более подробные замечания относительно использованных источников, районирования и пр. помещены в особых замечаниях к таблицам и в тексте по соответствующей группе товаров.

В предисловии указывалось, что вследствие трудности работы и в частности несовершенства материалов работа затонула и ее пришлось разбить на две фазы (таблицы и текст), отделенные между собой значительным промежутком времени. Вследствие этого статистический материал в текстовой части и в табличной не вполне однороден, ибо за этот период изменилось районирование (введены районы Статплана), введена метрическая система, появились новые источ-

ники и новые статистические данные, характеризующие изученные явления за более поздние годы; в тексте все эти новые моменты по возможности учтены, в то время, как в таблицах мы по необходимости ограничились лишь небольшими дополнениями, ибо большая часть таблиц уже около 1½ года тому назад была отпечатана. Несмотря на это мы считали наиболее целесообразным опубликовать таблицы вместе с текстом, как по той причине, что в таблицах значительно более полно представлена динамика грузооборота на внутренних водных путях (грузооборот по бассейнам, рекам и крупным центрам), а также дан материал в более дробной районной группировке, который, даже при изменившихся границах, может быть использован для всякого рода новых территориальных группировок и перегруппировок. Такого рода объединенное издание текста и таблиц особенно важно в настоящей работе, представляющей в нашей крайне бедной литературе по экономике водного транспорта едва ли не первый опыт более широкого синтеза водных перевозок с другими факторами и явлениями их обуславливающими, или находящимися с ними в тесной связи (продукции, железнодорожный транспорт, экспорт и др.), именно потому, что в таком издании транспортник-практик получит возможность перехода от частных случаев, его интересующих, к явлениям более общего народохозяйственного порядка и освещения под этим последним углом зрения частных фактов. С другой стороны всякий исследователь при такой комбинации текста и таблиц получает возможность более углубленного изучения динамических процессов в области грузооборота, ибо обширный материал таблиц особенно в его исторической части в тексте мог быть использован только весьма неполно. В заключение необходимо упомянуть, что кроме авторов настоящего исследования на которых выпала главная тяжесть труда, в выработке плана работы принимали участие следующие лица: Член Правления Государственных Речных Пароходств В. В. Звонков и главный Инспектор этого Управления Д. С. Артамонов. При участии тех же ответственных работников Государственных Речных Пароходств план исследования работ, на основе составленных таблиц и первого варианта текста, пересматривался и дополнялся. Первое заключение о полученных результатах работы дано по предложению Председателя Транспортной Секции Госплана СССР—С. В. Коган-Берштейна консультантом Бюро Правления Железных Дорог С. А. Белоноговым. Все указания, сделанные упомянутыми специалистами по возможности были приняты во внимание в опубликованном тексте. В настоящем мы должны также отметить энергичное участие в деле первоначальной организации исследования со стороны старшего статистика—водника покойного В. Г. Трейдена.

В подготовке статистических материалов к печати принимали участие научные сотрудники ЦСУ СССР А. А. Ранцев, А. Е. Галицкий и статистики О. В. Семенова, Л. С. Валмосова и др., диаграммы чертил художник-график М. В. Кузнецов.

Проф. И. Поплавский.