

Интересно би било да се разгледа трафикът на железниците за българската индустрия през всички години, по категории индустрии. За това, обаче, имаме данни само за годините 1931/32 и 1935. Тъ все пакъ ни дават достатъчно ясна идея за размъра на превозитъ на нѣкои отдѣлни категории индустрии.

За да бжде картината по-пълна, можемъ същевременно да съпоставимъ и приходитъ отъ превозни такси, които постъпватъ въ Б. д. железници отъ индустриалнитъ превози:

Категории индустрии	Превозени количества, кржгло въ тона	Приходи отъ превозни такси, кржгло въ хил. лева
1 Химическа индустрия . .	27,000	20,327
2 Хранителна индустрия . .	866,000	184,538
3 Текстилна индустрия . .	19,000	12,048
4 Керамична индустрия . .	232,000	52,371
5 Хартийна индустрия . . .	6,800	2,533
6 Дървена индустрия . . .	140,000	31,570
7 Метална индустрия . . .	40,700	15,288
8 Кожарска индустрия . . .	7,100	5,216
Общо . .	1,429,500	323,876

Въ горнитъ данни, които сж за финансовата 1931/32 год., не влизатъ каменитъ вжглища. Тъ, обаче, съставляватъ произведение на екстрактивната индустрия и би следвало да се посочатъ. За сжщата 1931/32 год. сж превозени, безъ служебнитъ превози отъ вжглища за нуждитъ на железницитъ, кржгло 679,090 тона, отъ които сж постъпили 72.171 хиляди лева. Следователно българската индустрия, въ широкъ смисълъ на думата, е дала 2.108.590 тона трафикъ на Б. д. железници. Отъ общо превозенитъ количества стоки по Б. д. железници, възлизащи за сжщата година на 3.475.477 тона, тѣзи отъ индустрията съставляватъ 60%.

Голѣма частъ отъ масовитъ превози за индустрията, като изключимъ каменитъ вжглища, сж земеделскитъ произведения, като зърнени храни за мелницитъ, цвекло за захарнитъ фабрики и маслодайни семена за маслобойнитъ фабрики.

Отъ общитъ експлоатационни приходи на железницитъ, за пжтници, багажи, колети и стоки, които за 1931/32 год. възлизатъ на 1,151,764 хиляди лева, тѣзи отъ индустриалнитъ превози сж въ размъра на

396.007 хиляди лева, което съставлява 34%. Само отъ приходитъ за превозени по Б. д. железници стоки, които възлизатъ на 722.094 хиляди лева за сжщата година, приходитъ отъ индустриалнитъ превози по железницитъ съставляватъ 54%. Въ % приходитъ на Б. Д. Ж. отъ индустриалнитъ превози съставляватъ, сравнени съ количеството на трафика отъ индустриални стоки, по-малко, защото голѣми масови превози, като цвекло, зърнени храни и каменни вжглища се возятъ на сравнително по-кжси разстояния, въпрѣки че други, по-ценни индустриални произведения, се возятъ на сравнително дълги разстояния по железницитъ, но количественно последнитъ сж несравнено по-малко. Евтинитъ стоки, като сурови материали и гориво, се превозватъ при сравнително понизки превозни такси, а същевременно презъ 1931/32 год. индустриалнитъ превози се ползуваха и отъ особна благоприятствена тарифа.

Нека разгледаме даннитъ за 1935 год., три години време по-късно. Разгледанитъ данни бѣха за една година въ началото на стопанската криза въ България, а тѣзи, които предстои да разгледаме, сж за една година вече къмъ започването на известно оживление въ стопанския животъ на страната. Тъ сж подредени по категории индустрии въ сжщия редъ, както за 1931/32 год., за да може сравнението да бжде по-лесно. Даннитъ, дадени за 1931/32 год., сж обаче за финансовата година отъ 1 април до 31 мартъ, а тѣзи за 1935 год. сж за календарната година, която съпада съ финансовата такава. За нѣкои отъ категориитъ индустрии се забелязватъ значителни разлики въ цифритъ. Разликитъ въ по-малко се отнасятъ предимно за индустриитъ, които обработватъ земеделски произведения, каквито сж хранителнитъ. Другитъ индустрии показватъ значителни увеличения. Понеже тѣхнитъ произведения сж по-скжпи и поради това се возятъ при сравнително повисоки тарифи, то и общо постъпилитъ приходи за железницитъ отъ тѣзи индустриални превози сж значително по-голѣми, въпрѣки че общото количество превози на тѣзи индустрии да е доста по-малко. Това положение се обяснява още и съ това, че презъ 1931/32 год. превозитъ на индустрията се ползуваха отъ благоприятствена тарифа, която се отмѣни съ закона за засилване на държавнитъ приходи отъ юний 1933 год. Общо намаленията отъ тази тарифа възлизаха кржгло на 126.000.000 лева. Следъ отмѣната на благоприятствената тарифа се направиха по починъ на железницитъ за