

民國文獻資料叢編

民國時期
鐵路史料
彙編

曹寧 主編

國家圖書館出版社

曹寧 主編

民國時期鐵路史料彙編

第六冊

國家圖書館出版社

交通部規定鐵路營業用款分類則例

一九一四年鉛印本

第六冊目錄

交通部規定鐵路營業用款分類則例	一
中國鐵路借款合同全集(上冊)	一五一

交通部規定
鐵路營業用款分類則例

第一版
中國北京
民國三年十二月

CLASSIFICATION
DES
DÉPENSES D'EXPLOITATION
DE CHEMINS DE FER

PRESCRITE PAR
LE MINISTÈRE DES COMMUNICATIONS.

PREMIÈRE ÉDITION

Pékin, Chine,
Décembre, 1914.

交通部規定
鐵路營業用款分類則例

第一版
中國北京
民國三年十二月

CLASSIFICATION
DES
DÉPENSES D'EXPLOITATION
DE CHEMINS DE FER

PRESCRITE PAR
LE MINISTÈRE DES COMMUNICATIONS.

PREMIÈRE ÉDITION

Pékin, Chine,
Décembre, 1914.

交通部飭第二一九二號

十二月五日

爲通飭事統一鐵路會計關係至爲重要現正籌備進行除資本支出分類則例業經頒布施行外茲訂定營業用款分類則例頒布施行

一營業用款分類則例由本部統一鐵路會計委員會擬定詳由本部核准茲特公布施行照錄該項分類則例頒行各路並交鐵路會計司存案

Ministère des Communications.

Pékin.

le 5 Décembre 1914.

Vu le projet d'Unification de la Comptabilité des Chemins de fer actuellement à l'étude, l'ordre suivant, adressé aux Directeurs des Chemins de fer et autres fonctionnaires intéressés, est publié :

IL EST ORDONNÉ, que la Classification des Dépenses d'Exploitation ainsi que le texte s'y rapportant, préparée par la Commission pour l'Unification de la Comptabilité et de la Statistique de Chemins de fer, et recommandée par cette Commission pour être promulguée, soit approuvée par la présente ; et qu'une copie de ladite classification soit transmise au Directeur de chaque chemin de fer chinois, et qu'une seconde copie soit déposée aux archives du Département de la Comptabilité et de la Statistique des Chemins de fer du Ministère des Communication, ces copies étant à considérer toutes les deux comme documents originaux.

- 一此項分類則例以漢英法三種文字公布惟在本國文名詞未經確定以前暫以英文爲標準其餘兩種作爲譯文
- 一各路於所頒分類原定各節之下得自行酌量再行詳細分條以不失所頒分類則例之統系爲限所添各條應先詳部由鐵路會計司存案
- 一此項分類則例施行後六個月內除遵用此項則例外路局認爲必要時得繼續併用該路原

IL EST ORDONNÉ DE PLUS, que la Classification mentionnée ci-dessus des Dépenses d'Exploitation soit promulguée en Chinois, en Anglais et en Français, mais qu'en attendant l'uniformisation des termes techniques en Chinois, la version anglaise soit acceptée, jusqu'à nouvel ordre, comme faisant foi, les autres versions étant à considérer comme interprétations.

IL EST ORDONNÉ DE PLUS, qu'un chemin de fer ait la faculté de subdiviser encore les différents articles et paragraphes, à Condition que cette subdivision n'altère pas l'intégrité des comptes prescrits par la présente, et qu'une copie de cette subdivision soit d'abord déposée aux archives du Département de la Comptabilité et de la Statistique des Chemins de fer.

IL EST ORDONNÉ DE PLUS, qu'afin de ne pas détruire les éléments de comparaison avec les Exercices précédents un chemin de fer puisse, pendant les six mois suivant la mise en vigueur de la présente Classification, maintenir et appliquer, à côté des

有之會計體例或其一部分以資與往年比較
一自民國四年一月一日起各路營業用款會計
均須按照所頒則例分類界說辦理
一各路首領對於此項分類則例之實行應負完
全責任
以上各節仰卽照辦並知照所屬各員一體遵照
切切此飭

附營業用款分類則例

Comptes de Dépenses d'Exploitation prescrits par la présente, la partie ou les parties de sa comptabilité actuelle jugées opportunes par lui pour pouvoir faire les dites comparaisons.

IL EST ORDONNÉ DE PLUS, qu'à partir du 1^{er}. Janvier 1915 tous les Comptes de Dépenses d'Exploitation des Chemins de fer Chinois soient tenus conformément aux règles, classification et définitions contenues dans la classification des Dépenses d'Exploitation mentionnée ci-dessus.

IL EST ORDONNÉ DE PLUS, que le Directeur de chaque Chemin de fer soit tenu responsable de l'exécution du présent ordre.

(Signé) LIANG

YIH

MAI

Ministres des Communications.

Scéau :

民國三年十月二十二日統一鐵路會計委員會
 在交通部開會經全體表決贊同左列之議決案
 議決案按照本會簡章第九條茲將擬訂之
 營業用款分類則例及其格式正式議決詳請
 部長核定施行

	會長	葉恭綽		
	副會長	王景春		
	顧問	亞當士		
參訂員	陳福頤	韓德森	陳振家	米杜敦
	白克納	李懋勛	石琛	盧葉
	白良			
會員	曾廣勳	陳同壽	任傳榜	劉景山
	葉瑞葵	孫遜	黃贊熙	

**COMMISSION POUR L'UNIFICATION DE LA COMPTABILITÉ
 ET DE LA STATISTIQUE DE CHEMINS DE FER.
 PÉKIN.**

La Commission pour l'Unification de la Comptabilité et de la Statistique de Chemins de fer a décidé en séance régulière, tenue en ses bureaux à Pékin, le 22 Octobre 1914, par

RÉSOLUTION, que conformément à l'Article 9 du Règlement de ladite Commission, la « Classification des Dépenses d'Exploitation » accompagnée de Modèles d'imprimés et de Règles Générales, serait présentée au Ministre des Communications pour être promulguée.

PRÉSIDENT :
 l'Hon. Kung-Chao Yih

VICE PRÉSIDENT :
 Dr Ching-Chun Wang.

CONSEILLER :
 Dr Henry C. Adams,

MEMBRES CONSULTANTS : MEMBRES :
 F. Y. Chen, K. S. Tsang,
 W. Henderson, J. T. Zhen,
 T. K. Tcheng, C. P. Yin,
 H. Middleton, C. S. Liu,
 H. Brickner, Souen-Souen,
 H. C. Lee, S. F. Yih,
 T. Chen, Y. C. Whang.
 A. Louillet,
 B. Bellion.

統一鐵路會計委員會詳爲議決營業用款分類則例請

鑒核碩行事按營業用款分類總分六項每項復分目節節之下其細者更分條詳列俾支出各款各有歸納其目的蓋欲使當事人員對於經手各款各負責任以節糜費而廣效用故工資工料不歸納於一節薪水公費以及辦公處費用皆分別登記不但可樽節奢費於事前且使各路於所管同一之部分孰儉孰奢有所比較至折舊一項吾國鐵路會計素不登記敢請格

Ébauche de Traduction.

Commission pour l'Unification de la Comptabilité
et de la Statistique de Chemins de fer.

Pékin, le 20 Novembre 1914.

S. E. LIANG TUN-YEN
Ministre des Communications
PÉKIN.

EXCELLENCE,

Nous avons l'honneur de présenter à l'examen et pour promulgation la Classification des Dépenses d'Exploitation qui doit parvenir aux Chemins de fer dans un délai rapproché afin de leur permettre de l'adopter au 1er. Janvier 1915. Les autres Comptes et Modèles, etc., sont à la traduction et seront présentés le plus tôt possible pour examen et sanction.

Dans la préparation de ces classifications, la Commission a porté toute son attention sur les conditions existant en Chine en même temps que sur un examen approfondi de l'expérience d'autres

外注意本會對於此項用費加入之理由不得不有所陳明蓋鐵路營業用款分類則例之緊要原理係使輸運用費之全數得以明顯確實也因鐵路運輸之事業無異製造凡鐵路所載貨物里程乘客里程即鐵路之產額也猶之磚廠履舖以所製磚履數目爲其產額製造之業既須確知其出品之原價則運輸之業亦莫不然惟運輸之業欲就某某時期以內精算所載貨物乘客里程之原價其事匪易若更以每噸每哩或每客每里爲單位而核算其原價則更

pays. Avec le concours des Chefs Comptables des Chemins de fer et des Agents Comptables du Ministère, formant notre Commission, nous nous sommes efforcés d'examiner les différentes questions à différents points de vue, espérant que les recommandations de la Commission auraient une valeur pratique.

La Classification des Dépenses d'Exploitation est divisée en six Comptes ou Chapitres, chacun desquels est subdivisé en un certain nombre d'articles et paragraphes, de façon à imputer les différents genres de dépenses d'une façon aussi détaillée que possible. L'un des principaux principes est d'imputer les différents genres de dépenses aux bureaux qui en ont la charge, de façon à encourager leur efficacité et économie.

On a eu particulièrement soin de séparer, autant que possible, la main d'œuvre des matières, ce qui contribuera beaucoup à l'économie. En séparant les appointements des indemnités, et les deux des frais de bureau, on contribuera beaucoup à la comparaison de l'administration économique des bureaux correspondants dans les différents chemins de fer.

難矣一路所用之工資燃煤用水以及尋常修理各項支出自屬簡明而易於歸納其他用費尙多然不甚顯明卽如折舊一項其重要雖與前述各項相等而具體不明經時較久易於忽略蓋折舊者卽路產價值因時遞減之謂亦卽無形之費用其原因甚多概言之略有三端一爲尋常磨擦之耗損此項尙屬明顯每於營業支出項下直接開支於每年淨贏無甚影響二爲普通腐蝕之耗損此以歷時之久暫爲衡而非可以尋常修理補救者三爲舊不適新之耗

La dépréciation est un nouveau et très important facteur dans la Classification, et nous tenons à y attirer spécialement l'attention. Il n'est peut être pas inutile de faire remarquer que l'idée guidant la Classification des Dépenses d'Exploitation est, comme de raison, de faire ressortir le plus correctement possible, le prix de revient exact des transports à effectuer. Par analogie avec tout autre genre d'industrie le chemin de fer produit un certain nombre de tonnes et de voyageurs kilométriques. Il est tout aussi important pour la Direction d'un chemin de fer de savoir aussi exactement que possible combien coûtent ses kilomètres de voyageurs ou de marchandises qu'il l'est pour une briqueterie ou un magasin de chaussures de connaître le prix de revient exact de ses briques ou de ses souliers. Mais dans le cas d'un chemin de fer il n'est pas aisé d'établir un prix à un moment quelconque, et il est même complètement impossible d'établir le prix d'une unité individuelle de transport. Les dépenses telles que les salaires, le charbon, l'eau, les réparations courantes sont faciles à déterminer et sont

損近世科學日進製造機器日新月異爲營業計不得不易新機則所棄舊機亦卽消耗之一種故凡建一鐵路其成立之日卽耗損發生之日無論機車運車房屋機械軌枕橋梁或因磨擦或因腐蝕日就破壞卽動加修理運用適當雖能稍增其年壽而年代過久終有廢棄之一日質言之除地產外凡鐵路產業必皆受此銷蝕之影響卽以機車而論其耗損實與燃煤相等惟時間有差耳煤炭以噸計每行車一次既

généralement imputées aux Dépenses d'Exploitation au fur et à mesure qu'elles sont faites. Mais il y a des dépenses d'une autre catégorie, qui, quoique moins apparentes, sont tout aussi régulières par leur nature et aussi importantes par leur chiffre, mais qui jusqu'à maintenant n'ont pas été prises en considération. Il s'agit des dépenses provenant de la dépréciation.

Brièvement la dépréciation signifie le fait d'une diminution de valeur, elle constitue une dépense différée par suite d'usure imperceptible. Toutes significatives que soient ces définitions communes, elles ne font venir qu'insuffisamment à l'esprit tout ce qu'implique le terme « Dépréciation », tel qu'il est compris par les experts ayant la responsabilité directe de chemins de fer ou d'autres entreprises industrielles. Pour en comprendre pleinement la signification, il semble nécessaire de se trouver en contact direct avec une exploitation d'un genre quelconque.

Entre autre il y a trois causes importantes de dépréciation. La première est celle due à l'usure ordinaire, qui est généralement imputée aux Dépenses d'Exploitation sans occasionner une fluctuation sensible dans les recettes nettes. Ensuite il y a la dépréciation due à la décadence générale qui est la part d'usure provenant de l'âge et à laquelle il ne peut pas être remédié par des réparations

知用煤若干逐日登記尙屬易事而機車則以輛計耗損不限於一次或數次如一車可用至二十五年之久即可經二十五年之耗損煤炭與機車之用盡雖有暫久之別共同歸於盡則一故機車原價二十五分之一即每年機車耗損之數應與所用煤炭同列每年營業支出項下使營業收入分年擔任其分內之耗損及至二十五年後機車敝壞之時已積有購買新車之資如支出項下不列此項耗損則所列之支

ordinaires. En dernier lieu y a la dépréciation due à la désuétude. Par suite des progrès de la science, beaucoup d'unités ou parties de l'armement d'un chemin de fer deviennent démodées, et il devient économique et nécessaire de mettre certains types d'appareils hors de service pour les remplacer par d'autres plus efficaces.

Pour ces raisons et d'autres encore, l'armement commence à perdre de sa valeur dès qu'il est mis en exploitation. Les locomotives, les wagons, les bâtiments, l'outillage, etc., sont tous sujets aux ravages destructifs du temps, et plus ou moins tôt deviennent sans utilité par suite de l'usure et de la décadence générale. Le bon entretien et des soins peuvent prolonger l'existence de beaucoup de ces unités ou de quelques unes de leurs parties, mais ne peuvent pas empêcher leur destin final. En réalité il n'y a probablement que peu ou rien dans un chemin de fer, à l'exception peut être des terrains, qui au bout d'un certain temps n'atteigne un tel degré de décrépitude que son entretien ou sa réparation ne soit plus économique.

Ainsi, par exemple, une locomotive ne se différencie d'une tonne de charbon que par le laps de temps nécessaire à sa consommation. Le charbon est consommé dans un seul voyage ou par un