

鐵路运营工作指标 的貨幣評價

A·B·伊佐西莫夫著

人民鐵道出版社

序 言

在苏联最高苏維埃第五次會議及1953年苏共中央委員會九月全會的決議中，以及党和政府随后的決議中拟定了在重工業進一步高漲的基礎上加速發展農業、輕工業及食品工業各部門的詳細綱領。

鐵路運輸業对胜利完成这一綱領起着重要的作用。鐵路運輸業应对工業和農業企業保證材料、原料和燃料的運輸，对居民保證工業品和食品的運輸。提高鐵路运营工作的質量，对完成这一日益增長的運輸量有着很大的意义。

1954年5月在克列姆里宮召开的全苏鐵路員工活动分子會議，号召全体鐵路工作人員进一步改进運輸業固定資產的运用，把工作的数量指标和質量指标提到更高的水平。目前在各鉄路上越来越广泛地採用了先进的劳动方法，开展加速車輛周轉、提高运行速度和列車重量的社会主义競賽。

为了查明貫徹先进劳动方法的結果和确定完成鐵路質量指标的經濟效果，对运营工作採取貨幣評價的方法。

本書的目的，是为了帮助鐵路計劃經濟及財務人員正确掌握鐵路运营工作指标的評價方法。

對本書的意見請寄：莫斯科，И-164，格拉夫巷11号全苏鐵路運輸科學研究院出版科。

研究院院長 И·А·伊万諾夫
經濟系領導人 В·М·羅曼諾夫

目 錄

序言

引言	1
第一章 評定鐵路运营工作質量用的指标	3
第一节 鐵路工作指标	3
第二节 質量指标的評價	7
第二章 費率的計算方法	12
第一节 支出科目表及客运和貨运間支出的分配	13
第二节 費用和計量指标的結合及費率的計算	16
第三节 業務單位費率的計算	21
第三章 質量指标的貨幣評價	27
第一节 裝車計劃完成情况的評價	27
第二节 加速車輛周轉的節約	28
第三节 增加車輛日車公里的節約	31
第四节 提高車輛載重的節約	33
第五节 加速機車周轉的節約	38
第六节 增加機車日車公里的節約	40
第七节 減少機車輔助走行的節約	43
第八节 增加列車总重的節約	44
第九节 提高旅行速度的節約	50
第十节 增加每軸乘客人数的節約	51
第十一节 長途旅客列車編成軸数的評價	52
第十二节 減少調車工作量的評價	54
第十三节 質量指标的綜合評價	54
第四章 运营工作指标貨幣評價的舉例	60
附录	65

引 言

苏联国民经济高速度的发展，要求大量的社会主义积累。而社会主义积累的主要源泉，就是降低产品成本。

在运输业中，降低产品成本与完成国家运输计划、提高劳动生产率和改善固定资产的运用有着不可分割的联系。

降低运输成本和保证赢利，在为改进铁路运营工作质量指标而开展的社会主义竞赛中占有重要的地位。要正确组织社会主义竞赛，就要及时作出竞赛的总结。知道工作的结果，就能动员铁路工作人员为提高劳动生产率，合理地、充分地利用固定资产，节约材料、燃料和电力，完成和超额完成运营指标而奋斗。在各铁路上普遍应用的那些经济手册，其中介绍了各种不同运营工作指标的货币评价，对动员铁路工作人员有很大的帮助。

本书中对运营工作指标所作的货币评价，是以某一个铁路的指标为示例的。评价的方法基本上不是新的。早在二十年代，E·B·米哈里采夫教授就从事研究铁路工作质量指标的評價問題。米哈里采夫教授确定了铁路运营支出与质量指标的相依关系。其后这些问题遂成为很多研究工作者研究的对象，就中应指出的有B·H·奥尔洛夫教授及A·C·楚多夫副教授。1952年全苏铁路科学技术工程学会曾发表了关于对机车車輛运用计划标准完成情况进行货币评价的方法指示。

指标的货币评价可从运营支出和基建投资两方面来进行。此外評定某些指标时，計算加速材料物資周轉的效果是很重要的。按支出、基建投资和加速材料物資周轉来評定运营指标，这种评价方法是最全面的。但是这一工作相当复杂，因为要作出

这样的评价先得计算三个货币指标。

由于在实际工作中多半是根据运营支出来评定各种指标，所以本书主要着重于阐述根据运营支出进行货币评价的方法。

在铁路上有时根据收入来评定运营工作指标，在很多场合下是不够精确的。利用这种方法来计算时，一般是以质量指标的完成程度也引起运输收入发生相同程度的变化为出发点的。实际上并不完全是这样。铁路的收入只是与完成计费吨公里的多少和运价的高低有关。改进运营工作指标并不能在所有情况下都使运输量成比例地增加，因而也就不能使收入成比例地增加。

在阐述按照支出进行货币评价的方法时，先进劳动方法经济效果的计算佔着主要的地位。由于先进劳动方法能使铁路运营工作得到改善，指标的货币评价在一定程度上也就说明了采用先进劳动方法的经济效果。例如，为了评定超轴司机的工作结果，应对超过标准的列车重量、机车日车公里、列车运行速度以及其他指标的改进作出货币评价。

但是，这样的货币评价并不能完全查明先进劳动方法的经济效果，因为有许多指标是货币评价所计算不到的，如：增加铁路的通过能力、改善铁路工作人员的工作条件、加速货物的运达等等。因此不能把指标的货币评价看做就是先进劳动方法经济效果的确定。

在本书中列举了铁路运营工作指标货币评价的示例。

在所有情况下，对指标进行货币评价，都是为了使铁路工作人员看到他们活动的经济效果，并动员他们进一步改进运营工作质量，降低客货运输成本。

第一章 評定鐵路运营工作質量用的指标

第一节 鐵路工作指标

国家運輸计划的完成情况，是一个反映鐵路運輸業工作的最重要的指标。目前由於貨物周轉量的增長和食品及日用工業品小批运件在運輸中所佔比重的增大，鐵路运营工作不仅增加了，而且也复杂起来了。

完成貨物种类別裝車計劃，对運輸計劃的完成有着重要的作用。而貨物种类別裝車計劃的完成，則決定於鐵路对排空調整任务完成得怎样。如果鐵路对空車的运行不加监督，不按指定用途使用空車，那末就会产生裝車計劃不能完成的危險。

在鐵路上正确配备备用車輛，及时供給貨主以所需的專用类型的車輛，对完成貨物种类別裝車計劃也有很大的意义。

鐵路运营工作的質量，是决定国家運輸計劃完成情况的因素之一。反映运营工作質量的一般指标，是編組計劃和列車运行圖的完成情况。

遵守列車編組計劃，就可以增加列車無作業的走行距离並避免車輛在車站的停留時間過長。

列車运行圖是鐵路運輸業所有各环节运营工作的計劃。列車运行圖的完成情况，是以列車正点發車和正点运行的百分率来决定的。

組織全国鐵路直通列車运行圖，具有特別重大的意义。这种运行圖与区段运行圖不同，它从列車編組站起到列車解体站止监督着列車的运行。

因此，評定鐵路运营工作的質量时，首先必須考慮到裝車計劃、排空調整任務、編組計劃和列車运行圖的完成情況。

除考慮到這些指標外，各種反映機車車輛运用質量的指標，對全面地評定鐵路运营工作的質量也有重要的作用。

車輛周轉時間是一個反映鐵路全部运营工作質量的綜合指標。車輛周轉時間這一指標，對全國鐵路、鐵路管理局、分局各有不同的計算方法。全國鐵路的車輛周轉時間，是從這一次裝車時起到下一次裝車時止的這一段時間，計算方法是用全國鐵路平均一日裝車數除全部运用車數。鐵路管理局的車輛周轉時間，是全國鐵路車輛周轉時間中的一部分，以管理局工作量除局运用車數求得之。分局的車輛周轉時間，其計算方法與管理局車輛周轉時間的計算方法相同。

車輛周轉時間由下列各主要部分組成：車輛在裝卸站的停留時間，車輛在运行中的時間，車輛在中間站、區段站、編組站的停留時間。車輛的周轉時間，決定於技術速度、旅行速度、車輛貨物作業停留時間標準及車輛在區段站和編組站停留時間標準的完成情況。

貨物平均運程，空車走行及無改編作業車輛走行的大小，也都影響着車輛的周轉時間。

因此，車輛周轉時間反映了整個運輸周期中對車輛的各種作業。

加速車輛周轉，有很大的國民經濟意義。1954年5月在克列姆里宮召開的全蘇鐵路員工活動分子大會上，卡岡諾維奇同志在他的發言中對鐵路运营工作作了詳盡的分析，指出改善运营工作的現有潛力並提出在最近幾年中將車輛周轉時間加速40小時的任務。為了完成這一任務，首先要提高列車运行的技術速度，減少技術速度和旅行速度間的差數以及縮短車輛在車站的停留時間。

其他反映鐵路車輛运用情況的指標，還有車輛日車公里、車輛靜載重及動載重。

車輛日車公里，是以車輛周轉時間（日數）除車輛全周轉距離求得。如果其他條件不變，車輛周轉時間越短，則車輛日車公里數就越大。

車輛靜載重反映着車輛載重量的利用程度。大家知道，每一種類型的車輛都具有一定的載重量。貨物的容重越小就越難充分利用車輛的載重量。運輸業的革新者們在提高車輛載重量的利用方面，曾獲得了很大的成就。

裝載某種貨物時配送適當類型的車輛，以便保證最大限度地利用車輛載重量，對於提高車輛靜載重來說，是有着重要意義的。例如，煤炭的運輸可以利用四軸高邊車和四軸平車。但是，由於四軸平車裝載煤炭時其載重量只能利用50%，撥給此類車輛裝載煤炭是不合理的，而利用四軸高邊車裝載煤炭，其效率就高得多了。

重車動載重與靜載重不同，它不僅決定於車輛載重量的利用程度，而且反映出載貨車輛走行距離的影響。如果一輛四軸高邊車裝載煤炭運行700公里，另一輛四軸高邊車裝載原木運行500公里，煤炭裝載60噸，原木裝載40噸，則重車的平均動載重將為：

$$\frac{60 \times 700 + 40 \times 500}{1,200} = 51.7 \text{ 噸},$$

而平均靜載重則為：

$$\frac{60 + 40}{2} = 50 \text{ 噸}.$$

因而，靜載重反映車輛載重量的利用情況，重車動載重則表示重車在運行中車輛載重量的利用情況。在實際中還常常統計運送車輛的動載重。這一指標與上述指標不同，它將空車走行也統計在內。

空車走行也是反映車輛運用情況的指標之一。空車走行公里數的大小，在頗大程度上反映出貨流計劃和本站空車調整的質量。

車輛生产率是一个反映車輛运用情况的綜合指标。車輛生产率是以一晝夜所完成的淨重吨公里数来計算的，以运用車的車日数除报告期的淨重吨公里数便可求得車輛的生产率。这一指标不仅可以按一晝夜来計算，而且可以按一小时或一个月的工作来計算。車輛生产率能反映出鐵路車輛运用上全部質量指标的影响。

列車运行的旅行速度，是反映鐵路运营工作的最重要的指标之一。旅行速度越大，則機車車輛的周轉時間就越短。提高列車运行的旅行速度，对加速向需用者送达貨物起着重要的作用。旅行速度在頗大程度上決定於技术速度。在鐵路員工活动分子會議上曾特別注意到如何进一步提高列車运行速度和加速貨物送达的問題。

运行速度、機車周轉時間、列車总重、补助走行等指标，是用来評定機車运用情况的。

機車周轉時間決定於运行速度及機車在中間站和机务本段及折返段所在站的停留時間。

縮短蒸汽機車上水的停留時間，以及減少蒸汽機車上水和清炉的停站次数，就可以大大地提高列車的旅行速度和縮短蒸汽機車的周轉時間。

縮短機車在机务本段及折返段所在站整備作業的停留時間和縮短因必須对機車乘务組提供休息時間而引起的機車在机务段的停留時間，对加速機車周轉有很大的意义。

評定鐵路运营工作的質量时，列車总重具有特別重要的意义。列車重量越大，則機車运用得就越好，貨物也就运送得越便宜。各鐵路在实际工作中正日益广泛地推行着超軸列車的牽引。

組織羣众性的超軸司机运动，在整个方向上而不是在个别不大的区段上运行超过重量标准的列車，这对爭取最大經濟效果有着重要的作用。問題是变更列車重量就要求追加一些調車工作費，仅在一个不大的区段上增加列車重量时，这將大大地降低其經濟效果。在整个方向上組織超軸列車的运行，最好採用大型机

車或在有困難斷面的區段上採用雙機牽引。

利用超軸列車組織貨物運輸時，如果結合着提高列車運行速度，就特別有效。牽引超軸列車並提高其運行速度，所得到的效果將是最大的。

機車的補助走行，也反映着機車的運用情況。不能認為這種走行在所有情況下都是不合理的。必須經常力求減少單機的走行和機車的有火停留。但是，在許多情況下，雙機牽引和後部補機的機車走行還是有益的，因為它能保證在整個方向上通過超過重量標準的和更大速度的列車，從而提高整個方向上的通過能力。

機車生產率，是一個反映列車機車運用情況的綜合指標。機車平均每晝夜的生產率，是以機車一晝夜所牽引的列車的總重乘牽引交路長度（公里）來計算的。機車平均每晝夜的生產率是機車在一晝夜中所完成的有效工作。機車生產率不僅可以按一晝夜來計算，而且可以按其他任何一段時間，例如一小時、一個月等等來計算。

分析這一指標，就可以查出是由於哪些指標的影響而減少了或增加了機車的有效工作。評定機車運用情況時，機車兩修理間的走行公里和在修停留時間這兩個指標也有重要的作用。機車兩修理間的走行公里越多，在修停留時間越短，則機車運用得就越有效。

評定鐵路運營工作的質量時，還必須考慮到其他一些反映機車車輛運用情況的指標。這些指標有：調車工作量和列車停留時間。

評定調車蒸汽機車的運用效率時，查明調車蒸汽機車的生產率，也就是一晝夜平均辦理的車數，具有重要的意義。

第二節 質量指標的評價

對以上所研究的各項指標，不僅應從實量方面，而且應從指標的貨幣表現方面給以評價。

对运营工作指标进行貨幣评价：是为了查明这些指标对铁路运营支出和基建投资的影响。增加機車車輛日車公里、列車重量、車輛軸載重，改善铁路工作的所有其他質量指标，就可以利用較少的运输工具来完成同样的运输量，同时也就減少了铁路的支出。因此，对铁路运营工作指标应根据与各該指标有关的变化来进行评价。

把运营支出和基建投资分配到一定的計量指标上，利用费率对各项指标进行貨幣评价，这是最方便的方法。算出费率以后，应查明运营指标的变化对計量指标的数量以及对铁路的支出有什么样的影响。

車輛及機車的周轉時間、日車公里、機車車輛在修停留時間、运行速度、調車工作及列車停留時間这一組指标，按反映時間的計量指标来評定，因为与这些計量指标有关的費用的多少是決定於時間的。貨車周轉時間、日車公里以及各項反映車輛在車站的停留時間的指标，都能影响車輛的中修費、年修費及折旧費，因此把这些指标与車小时这一計量指标联系起来。評定时按二軸換算車停留一小时來計算。車小时这一計量指标也用来評定各种修程中車輛的停留時間。

機車周轉時間和日車公里也是用計時的計量指标来評定的。我們利用機車小时作为这样的計量指标，在这一計量指标上列入与有火機車有关的一切費用：燃料費、折旧費、機車乘务組經費。

機車在車站的停留時間和在机務段修理中的停留時間也按機車小时这一計量指标来評定。同时应針對每一具体情况視機車小时这一計量指标上列入什么費用而作出不同的評價。例如，如果機車在車站停留時無乘务組，則評定此种停留的每1機車小时時不應算入乘务組的經費。

調車工作按調車蒸汽機車所消耗的時間來評定。在調車蒸汽機車小时这一計量指标上，不僅應列入調車蒸汽機車的維持費和

服務費，而且應列入車站調車人員的經費。

旅行速度能影響列車在途的時間，因而旅行速度按列車小時這一計量指標來評定。列車小時這一計量指標也用來評定各種原因的列車停留時間。

另一組指標——車輛載重、空車走行率、機車補助走行、機車兩修理間的走行、貨物列車總重等——利用各種與走行有關的計量指標來評定。

車輛軸載重對鐵路運營支出的大小有很大的影響。運輸量不變時，增加車輛載重就可以減少軸公里數。所以利用軸公里這一計量指標來評定車輛載重。

空車走行率的減少，如果不是由於在空車方向上運送計劃外貨物，而是由於合理編制各方向的計劃而產生的，也用軸公里這一計量指標來評定。這時，其經濟效果就與由於在空車方向上吸收計劃外貨流而減少空車走行時有所不同。

機車補助走行（包括雙機牽引、後部補機及單機走行），用單機走行機車公里這一計量指標來評定。

列車總重用列車公里這一計量指標來評定。

運營工作的各項指標是與下列各計量指標聯繫着的，因此，我們就利用它們來評定運營工作的各項指標（第1表）。

評定運營工作質量時，必須考慮到某些特點。特別是各指標應經過選擇，使這些指標不致反映相同的費用。例如，不能同時評定加速機車周轉和增加機車日車公里的效果，因為這兩個指標計算着相同的費用。

幾個指標同時變化時，必須對這些指標作出總的評價。這樣才能對運輸業鐵路運營工作方面不是改進一個指標而是同時改進幾個指標的革新者的先進勞動方法作出最精確的評價。

確定先進勞動方法的經濟效果時，首先必須將某種先進方法所影響的指標與前此已經達到的指標比較一下，然後對變化的指標作出貨幣評價，並算出運營資金和基建投資的節約額。

第 1 表

被 評 定 的 指 標 的 名 稱	評定时所利用的計量指标
車 輛	
貨車周轉時間及其日車公里.....	車小时
車輛靜載重.....	軸公里
空車走行率.....	軸公里
每軸乘客人數.....	旅客公里
在修停留時間.....	車小时
机 車	
機車周轉時間及機車日車公里.....	機車小时:
	(1) 有乘务組
	(2) 無乘务組
補助走行(單机步行、后部补机及双机牽引).....	補助走行的機車公里
兩修理間的走行公里.....	機車公里
在停留時間.....	機車小时
列 車	
貨物列車總重.....	列車公里
旅客列車編成軸數.....	車公里
运行速度.....	列車小时
調車工作量.....	調車蒸汽機車小时
列車停留時間.....	列車小时

为了正确地查明經濟效果，不仅必須查明运营指标的絕對的改进，而且必須查明其相对的改进。現举例加以說明。假設司磅員採用緊密裝車法，在20噸的車輛中裝載的貨物不是18噸而是19噸，也就是比标准多1噸。在另一种情況下，在四軸車中裝載的貨物不是44噸而是45噸，同样也多1噸。这样一来，第一种和第二种情况車輛的載重都是增加1噸。但是，在这兩種情況下由於增加載重所收到的效果並不相同。因为把載重由18噸增加到19噸時，相对的增加是5.5%，而在第二种情況下車輛載重只增加了2.3%。所以載重的这种增加，其效果也將是不同的：第一种情况所收到的效果比第二种情况要大些。

同样，評定某种劳动方法时，也不能仅以某些指标为依据而不考虑当时其他指标的变化和区段上的情况。例如，仅在空車方向上增加貨物列車总重，能引起單机走行的增加，而使組織超軸列車运输的效果有某些降低。仅在一个区段上牽引超軸列車，能使变更列車重量的調車工作有某些增加。所以确定組織超軸列車运输的效果时，必須也考虑到單机走行和調車工作量的变化。

因此，在評定由於貫徹先进劳动方法而使鐵路运营工作指标有所改进时，必須考虑到具体情况和各質量指标的变化。

評定各种指标时，也应当分析一下这些指标發生变化的原因是什么。例如，評定加速蒸汽機車周轉时，必須考虑到由於什么原因而加速了蒸汽機車周轉。蒸汽機車周轉時間的縮短可能是由於縮短了機車在折返段的停留時間（停留時無乘务組）。但是，加速蒸汽機車周轉也可能是由於提高了运行速度，从而节省了有乘务組服务的蒸汽機車的蒸汽機車小时。在后面这种情况下，貨幣評价也会有所不同，也就是說把節約的乘务組經費也应計算在內。

上文中已經指出，为了查明鐵路运营工作質量指标对鐵路支出的影响可以利用費率的方法。

第二章 費率的計算方法

選擇計量指標體系和確定每個計量指標的費率，對正確評定改進鐵路運營工作方面的先進勞動方法具有很大的意義。在目前成本核算表中對計量指標規定了嚴整的體系，把鐵路的各項費用分配到這些計量指標上。

為了評定鐵路貨運工作的質量指標，採用下列的計量指標體系^①：

1. 車輛軸公里。
2. 車輛軸小時。
3. 機車公里。
4. 機車小時（運用車）。
5. 總重噸公里（包括機車重量在內）。
6. 列車乘務組組小時。
7. 機車乘務組組小時。
8. 調車蒸汽機車小時。
9. 標準燃料公斤數或消耗電力的瓩小時數。
10. 發送噸數。
11. 貨物運件數。
12. 淨重噸公里。

這樣，鐵路貨運方面的全部支出就與這十二個計量指標結合起來。再增加計量指標的數目並不能使計算結果如何特別的精確，相反地只是使計算工作顯著地複雜化。

^① 評定客運工作時不包括發送噸數、貨物運件數及淨重噸公里各計量指標，而另行列入列車員組小時、發送旅客數及旅客公里各計量指標。

运营支出中与行車量無關的那一部分，除列入淨重吨公里及旅客公里兩個計量指标外，还列入下列三个計量指标：正綫延展長度一公里、站綫延展長度一公里及鐵路运营長度一公里。

計算所採用計量指标的費率，必須利用各業務單位生产財務計劃的資料。正如大家所知道的，运营支出計劃是根据各費用要素按管理局別和業務單位別編制的。各業務單位按各有关支出科目編制詳細的生产財務計劃。在管理局各处則有彙总的各業務單位生产財務計劃。

为了編制全局总的支出計劃，应把各处的支出彙总在一起。全局总的支出計劃是用来計算全局各項費率的基本材料^①。

支出科目表中有些个别綜合性的鐵路支出，为了計算費率必須將这些支出适当地加以整理。

首先將全部支出按客运和貨运加以分配，路运支出列貨运中，然后把支出和各項計量指标結合起来，並算出費率。

第一节 支出科目表及客运和貨运間支出的分配

从1954年1月1日起，鉄路上实行了新的支出科目表。

在这个科目表中鉄路的全部支出被分为主要費和間接費兩種。「主要費」这个名詞是用来代替「生产費」这个旧名称的。与鉄路生产活动直接有关的各項費用屬於主要費。主要費又分为运营費和技术設施修理費。

間接費分为車間費、一般業務費及行政管理費三組。与車間工作有密切关系的各項費用屬於車間費。一般業務費及行政管理費則为整个經濟機構管理和服务上的各項費用。

在新科目表中，对一些費用作了某些重新的分配。例如，將以前屬於間接費的社會保險提成、假期報酬及离职津貼、制服津

^① 全路年度彙总会決—11決算報告表，也可以用来作为計算費率的材料。利用会決—11決算報告表材料計算費率时，必須減去非生产支出。根据会決—11決算報告表的資料計算費率时，是按上年度的資料来評定工作的，这是一个缺点。

貼、工作服費用、生產人員差旅費、折舊費及低值易耗品磨耗的補償劃分出來，在主要費中另編成一組應分配的費用。在這組費用中也包括着與設備運用有關的各項費用：輔助工人的工資、生產用電力及燃料、因零件短少或不正常磨耗所支付的費用。

除折舊費外，全部應分配的費用均由各處單獨編制計劃。折舊提成暫按全管理局計劃於一般業務費中。

一部分以前按生產費編制計劃的費用，已列入間接費。這些費用有：公務車的服務費，有關變更機車車輛台數的費用，氣象台經費等等。相反的，另一部分以前曾在鐵路一般支出中編制計劃的費用，本來具有生產費的性質，在新科目表中已列入有關各處的主要費中。這些費用有：貨車中年修，車輛輪對換件修，中央通信段經費，車輛可移設備的購制、運搬及修理（糧谷檔板、牲畜柵欄、運輸青菜水菓類的設備）。

由於從1954年1月1日起實行新的鐵路支出科目表，客運和貨運間支出的分配方法已有某些變化。

計算成本時直接支出直接列入貨運或客運中。間接支出，也就是既與貨運有關也與客運有關的費用，按照某些與間接支出有密切關係的計量指標的比例分配到各種運輸上。

鐵路支出科目表是編制生產支出計劃的基礎，利用這一支出科目表可以把全部支出的大部分（45%）直接列入各種運輸上。

直接列入貨運的費用有：商務處全部費用，檢車乘務員經費，貨物列車、路用列車、小運轉列車及摘掛列車乘務經費，貨運及路運蒸汽機車燃料費及照管費，專門貨運站及編組站列車接發及調車工作費；牽引機的經常修理費、機械化駝峰調車場的照管及經常修理費；貨車技術檢查、油脂、經常修、年修及中修費；貨車運輸前的準備費，貨物作業車站建築物及房舍的經常修理費，由於技術不良和商務事故而引起的貨物倒裝費。

直接列入客運的費用有：客運處的全部費用，列車稽查員及鐵路分局客運科定員經費，旅客列車服務費；客車運輸前的準備