

1000

鐵路運輸經濟學問題

人 民 鐵 道 出 版 社

鐵路運輸經濟學問題

人民鐵道出版社

一九五三年・北京

本書選自前中長理事會理事謝列布倆果夫的講義，由哈爾濱鐵路管理局翻譯處及技術館徐秉森同志等合譯而成，其中扼要地闡明了社會主義性質的鐵路運輸經濟的基本內容。

它可供鐵路各級領導幹部、財務和計劃人員以及其他國民經濟部門領導幹部及工作人員參考之用。

又本書雖經本社編輯部根據原文加以校正，可能還有缺點，希讀者予以指正。

目 錄

一、鐵路運輸經濟學意義	(1)
二、鐵路運輸及其所具有的國家意義	(4)
(一) 鐵路運輸——社會的物質生產部門	(4)
(二) 運輸的種類及其在國民經濟中的相互關係	(5)
(三) 人民鐵道運輸在國民經濟中的意義	(9)
(四) 列寧和斯大林論鐵路運輸	(9)
三、國民經濟計劃工作的任務	(11)
四、編製計劃的幾項主要問題	(16)
(一) 企業工作計劃的構成	(16)
(二) 計劃的編製程序及期限	(17)
(三) 工人參加計劃的編製	(18)
(四) 計劃方法	(18)
(五) 計劃的階段	(19)
五、鐵路運輸計劃	(21)
(一) 貨流的研究與確定	(22)
(二) 運輸計劃方法	(24)
(三) 鐵路運輸年度計劃之內容	(25)
(四) 運輸計劃的保證	(26)
(五) 旅客運輸	(27)
(六) 完成鐵路運輸計劃之統計和監督	(27)
六、鐵路運營工作指標的計劃	(28)
(一) 列車運行圖	(29)

(二) 鐵路基本運營工作指標·····	(30)
(三) 確定指標的分析·····	(33)
(四) 運用車·····	(33)
(五) 機車車輛工作·····	(34)
七、機車車輛使用指標及其算法一覽表·····	(36)
八、鐵路運輸的勞動計劃·····	(38)
(一) 概 說·····	(38)
(二) 鐵路運輸勞動計劃的基本任務·····	(39)
(三) 勞動計劃編製和計算方法·····	(40)
(四) 工 資·····	(44)
(五) 勞動生產率·····	(45)
九、鐵路運輸技術設施大修計劃·····	(47)
(一) 企業固定資產大修的概念·····	(47)
(二) 決定大修規模的因素·····	(48)
(三) 大修的近似標準·····	(49)
(四) 大修計劃的編製方法·····	(52)
(五) 大修工程的撥款工作·····	(55)
(六) 大修計劃完成情況的分析與檢查·····	(55)
十、鐵路新建投資計劃·····	(57)
(一) 緒 言·····	(57)
(二) 鐵路運輸固定資產的特徵·····	(58)
(三) 經濟調查、設計、預算的意義·····	(59)
(四) 投資計劃的編製方法及手續·····	(61)
(五) 基本建設投資撥款來源·····	(66)
(六) 投資計劃執行的監察及分析·····	(66)
十一、關於機車車輛使用、材料消耗及勞 動力使用的平均先進定額之概念·····	(68)
(一) 關於生產量技術定額、工時技術 定額及進步的消費定額之概念·····	(68)
(二) 愛國主義勞動競賽之意義·····	(70)
(三) 中長鐵路年度工作計劃的主要定額·····	(71)
(四) 新人物和新定額·····	(73)

(五) 爲新的先進工作者清掃前邊的道路.....	(75)
十二、鐵路運營開支與運輸成本的計劃	(76)
(一) 生產費的概念.....	(76)
(二) 鐵路運營開支計劃總則.....	(77)
(三) 中國長春鐵路運營開支的特性.....	(80)
(四) 工資支出的計劃.....	(82)
(五) 機車燃料開支計劃.....	(82)
(六) 材料開支的計劃.....	(84)
(七) 機車車輛修理支出的計劃.....	(86)
(八) 鐵路的折舊、統一及一般支出的計劃.....	(86)
(九) 運輸成本的計算方法.....	(87)
十三、流動資金的概念及其計算方法	(90)
(一) 人民企業的流動資金之概念.....	(90)
(二) 企業的流動資金之構成形式.....	(92)
(三) 流動資金需要量的計劃.....	(93)
(四) 流動資金形成的來源.....	(95)
(五) 中長鐵路在流動資金方面的實地經驗.....	(96)
(六) 加速流動資金週轉運動之意義.....	(99)
十四、鐵路運輸的撥款	(102)
(一) 財務計劃.....	(102)
(二) 各企業的撥款及鐵路各業務單位產品的成本核算.....	(103)
(三) 企業財務狀況的確定.....	(105)
十五、鐵路的運價、收入及贏利	(106)
(一) 運價是鐵路運輸的計劃價格.....	(106)
(二) 鐵路運價的種類.....	(107)
(三) 關於進款率的概念.....	(108)
(四) 鐵路的收入.....	(109)
(五) 鐵路的利潤.....	(111)
十六、經濟核算制及其在鐵路上的組織工作	(114)
(一) 經濟核算制是管理企業的基本方法.....	(114)
(二) 貨幣監督是經濟核算制的首要條件.....	(116)

(三) 鐵路經濟核算制的幾項特點·····	(117)
(四) 鐵路企業實行經濟核算制的辦法·····	(118)
(五) 關於中長鐵路經濟核算總結的幾句話·····	(121)
十七、鐵路統計學及其在鐵路運輸 工作領導上的重要作用·····	(123)
(一) 生產計算的種類及其意義·····	(123)
(二) 鐵路統計學是一種生產部門的計算·····	(125)
(三) 鐵路統計學的內容·····	(126)
(四) 改進計算工作的途徑·····	(128)
十八、會計計算及其對鐵路企業領導者的意義·····	(130)
(一) 會計計算的意義·····	(130)
(二) 關於資產負債表及會計計算特性的一般概念·····	(131)
(三) 企業的年度決算及其編製的方法·····	(134)
(四) 會計計算對企業領導者的意義·····	(135)
十九、技術組織措施計劃·····	(137)
(一) 技術組織措施計劃發生的歷史·····	(137)
(二) 技術組織措施計劃的意義·····	(138)
(三) 技術組織措施計劃的內容·····	(139)
(四) 措施的經濟效果的計算·····	(141)
(五) 執行技術組織措施計劃的監督·····	(143)
二十、鐵路運輸的合理化·····	(144)
(一) 鐵路運輸合理化的意義·····	(144)
(二) 加工製造及開採工業的正確配置·····	(145)
(三) 鐵路運輸合理化的途徑(方向)·····	(146)
二十一、鐵路企業工作及資產負債表的分析·····	(149)
(一) 鐵路企業工作分析的內容與任務·····	(149)
(二) 業務工作分析的方法及其形式·····	(150)
(三) 企業生產任務執行情況的評價·····	(153)
(四) 勞動計劃的分析·····	(154)
(五) 生產的物質消耗之分析·····	(155)
(六) 企業的財務計劃完成情況的分析與資產負債表的分析·····	(156)

二十二、 <u>鐵路運輸成本及其減低之途徑(方法)</u>	(160)
(一) 產品成本的國家意義	(160)
(二) 成本的要素	(161)
(三) 成本計算公式	(162)
(四) 成本分析	(163)
(五) 減低運輸成本的途徑	(165)
二十三、 <u>論鐵路企業領導者的工作作風</u>	(170)
(一) 業務領導人的主要品質	(170)
(二) 一長制與全體工人參加生產管理制	(173)
(三) 領導人的組織活動	(174)
(四) 企業領導人與社會團體的關係	(175)
二十四、 <u>論如何提高企業領導工作的水平</u>	(178)
(一) 依靠群眾就是領導者工作的基礎	(178)
(二) 爭取計劃的完成是政治任務	(178)
(三) 競賽的主要任務	(180)
(四) 企業領導機構的基本任務	(181)
二十五、 <u>計劃經濟員在機務段和車輛段的工作中</u> <u>所起的作用及其愛國主義競賽的方式</u>	(183)
(一) 緒言——中長鐵路一九五二年上半年工作總結	(183)
(二) 計劃經濟員的主要職責	(186)
(三) 機務段、車輛段工作的分析對於計劃經濟員的意義	(188)
(四) 機務段和車輛段的計劃經濟員是爲新 的、進步的事業而鬥爭的組織者	(189)
(五) 計劃經濟員愛國主義勞動競賽的方式	(190)
(六) 計劃經濟員的主要任務	(192)
二十六、 <u>蘇聯鐵路管理機構之組織機構</u>	(194)
(一) 交通部之組織機構	(194)
(二) 鐵路局整體之組織機構	(195)
(三) 鐵路管理局本身之組織機構	(195)
(四) 對生產管理機構的一般要求	(197)
二十七、 <u>俄國鐵路發展史</u>	(200)

(一) 沙皇時代俄國的歷史經濟狀況·····	(200)
(二) 爲國家交通事業的前進和開展所作的鬥爭·····	(201)
(三) 建設俄國鐵路的多方面經驗·····	(202)
(四) 俄國公用鐵路的建設·····	(203)
(五) 俄國的鐵路技術和科學·····	(206)
(六) 總 結·····	(208)
二十八、蘇聯鐵路發展的道路·····	(210)
(一) 偉大十月革命時期的鐵路特性·····	(210)
(二) 由一九一七年至一九二二年的鐵路運輸·····	(212)
(三) 鐵路運輸的恢復時期·····	(213)
(四) 鐵路部門的斯大林五年計劃·····	(215)
運輸工作量·····	(216)
運營工作指標·····	(218)
技術裝備·····	(220)
幹 部·····	(223)
經濟指標·····	(225)
鐵路的科學·····	(227)
(五) 偉大衛國戰爭年代的鐵路運輸·····	(229)
(六) 戰後時期的鐵路運輸·····	(230)
戰後五年計劃的成就·····	(231)
一九五一年至一九五五年間五年計劃的主要任務和某些總結·····	(232)
二十九、新五年計劃中的蘇聯鐵路運輸·····	(234)
(一) 蘇聯鐵路運輸戰後五年計劃的簡要總結·····	(234)
(二) 鐵路在發展蘇聯的第五個新五年計劃中的任務·····	(236)
(三) 在執行一九五一年至一九五五年計劃任 務中關於鐵路運輸方面的某些總結·····	(239)
(四) 關於我們中長鐵路工作任務的幾句話·····	(241)
三十、人民民主國家的鐵路運輸·····	(243)
(一) 社會主義陣營及資本主義陣營國家的生產增長的特點·····	(243)
(二) 人民民主國家內鐵路工作的成就·····	(247)
中華人民共和國·····	(247)

德意志民主共和國·····	(248)
波蘭人民共和國·····	(249)
保加利亞人民共和國·····	(251)
羅馬尼亞人民共和國·····	(253)
匈牙利人民共和國·····	(254)
阿爾巴尼亞人民共和國·····	(256)
(三) 各資本主義國家的鐵路情況·····	(256)
美利堅合衆國·····	(256)
英 國·····	(258)
法 國·····	(258)
意 大 利·····	(259)
(四) 總 結·····	(259)
三十一、鐵路企業領導人在組織執行 計劃監督方面的備忘錄·····	(260)
三十二、在爭取完成一九五二年計劃上我們的鬥爭任務·····	(269)
(一) 本路工作的某些主要總結數字·····	(270)
(二) 一九五二年上半年本路的生產損失·····	(272)
(三) 一切力量都使之成爲爭取計劃完成的鬥爭動力·····	(279)
三十三、中長鐵路某些工作總結·····	(282)
(一) 中長鐵路公司的財產·····	(283)
(二) 中國長春鐵路公司在中蘇共管期間的工作概述·····	(285)
(三) 經濟核算制的計劃及組織·····	(290)
(四) 運營工作·····	(292)
(五) 幹部培養、學校與文化服務·····	(299)
(六) 醫務衛生部門·····	(300)
(七) 員工生活供應部門·····	(301)
(八) 運營開支情況·····	(302)
(九) 勞動生產率、運營定員與工資·····	(302)
(十) 運輸成本·····	(304)
(十一) 主要運營的收入·····	(304)
(十二) 工業及附屬企業的工作·····	(305)

(十三) 材料部門.....	(307)
(十四) 新建復舊工程.....	(308)
(十五) 公司總的財務結果.....	(308)

一、鐵路運輸經濟學意義

鐵路運輸經濟學，是研究人民鐵道運輸發展規律的科學。

鐵路運輸是國民經濟的主導部門。

作為國民經濟部門的鐵路運輸有它自己的發展法則。

只有在人民政權的條件下，經濟思想的發展始有可能。

在國民經濟條件下的生產領導幹部，必須是具有政治學識的、組織能力的、能切實分析了解技術生產問題並掌握了所領導生產範圍內經濟知識的人才能稱職。

偉大的斯大林在談到經濟工作人員底任務時曾經說過：要領導工業和經濟工作，不僅應當有技術上的、工程上的學識，還應當完全掌握生產經濟學。

斯大林同志說過：「……如果你們不精通工廠、礦井底技術，經濟以及財政，那末隨便你們寫多少決議……也是無濟於事的……。」

鐵路運輸的領導幹部不僅要具有他自己業務範圍內的經濟知識，還應該知道鐵路所服務地區的經濟情形。如果沒有服務地區的經濟知識，就很難保證鐵路的經濟及技術運營工作做到正確與正常。

因此，鐵路運輸領導幹部必須認識工業、農業工作計劃和它們的發展前途。

鐵路運輸經濟學是研究以鐵路運輸為主的國民經濟各部門間的相互關係問題。

鐵路運輸是國民經濟中最重要部門之一。

運輸經濟學能揭露國民經濟各部門間的聯系，及對於其發展上的相互影響。

鐵路運輸經濟學是研究鐵路生產管理經濟法則的科學，社會經濟的科學，政治及黨的科學。

這裡，是研究業務部門的生產力及其相互關係和聯系。

鐵路運輸經濟學是研究鐵路運輸經濟發展的科學——研究鐵路工作計劃的科學。

國民經濟計劃最重要部份是鐵路運輸工作計劃及發展計劃。因此，了解認識鐵路運輸工作法則，乃是鐵路領導工作幹部的首要職責。

鐵路運輸計劃是在馬克思、列寧的社會發展規律學說基礎上構成的。

運輸經濟學的課題是在於說明國家的經濟政策，領導經濟工作的布爾什維克原則及方法。

鐵路運輸經濟學，作為一種科學而言，其研究對象為下列各主要問題：

1. 貨物、旅客運輸計劃工作；
2. 鐵路機車車輛的工作計劃及其技術運營指標計劃；
3. 勞動計劃（定員、勞動力、平均工資及工資總額）；
4. 各種材料消耗計劃；
5. 貨幣資金開支計劃；
6. 運輸收入計劃及運輸成本計劃；

鐵路運輸經濟學也研究鐵路固定資產大修計劃及新建計劃。

研究鐵路的吸引區經濟，在國民經濟突飛猛進發展的期間內就更形重要。

從國家整體利益立場上來研究鐵路本身工作並給以評價，是鐵路運輸工作具體部門的領導人—先進工作者的職責。應當把本身工作範圍（車站、機務段、分局等）向前看一步。只有在這種條件下才可以正確地確定工作量和本身業務工作上的任務，才可以預見工作中的困難，才可以事先避免困難的發生。

清楚地了解鐵路運輸工作生產過程中的經濟效果，掌握具體的經

濟知識並將其實際運用於生產活動中——這就是領導者的職責。

任何的工程措施，技術構造甚至整個機械設備，必須能够很快地產生經濟的效果時，才可將其在生產中付諸實現。

最大的經濟性原則，只有在社會主義計劃經濟條件下才能完全採用。這裡沒有像資本主義那樣的任何矛盾。

社會主義經濟的經濟性原則，只有在國防利益要求之下才能違反。

技術經濟計算適用於所有企業的所有生產活動。屬於此類的甚至連顯見的純技術的計算也包括在內，如：最有利的列車運行圖，列車重量標準的計算，組織超軸司機運動，完全利用車輛載重力等等。

了解所領導生產的經濟情況，就是領導人的首要責任，由工長起一直到企業首長止。

人民的企業是一個複雜的多方面的生產機關，是在最近的科學、技術上的成就，及先進勞動的實踐經驗、生產組織之基礎上發展起來的。

對於這樣生產機關的任何部門之領導工作，單是成為本身工作的技術專家是不夠的，還應當成為生產工作的組織者。這就是說應當具有廣闊的技術經濟眼光，掌握計劃方法，能分析經濟、財務、工資、勞動生產力、經濟核算等問題；應當善於深切地分析企業的經濟工作，並作出這項分析的正確結論。

斯大林同志教導我們說：領導工作就是預見工作。但是要能預見，如果沒有社會主義生產經濟學理論的知識是不成的，具體說，沒有鐵路運輸的經濟知識是不成的。必須要堅決地頑強地掌握這些知識才行。

鐵路運輸的經濟路線，也是鐵路運輸發展法則理論根據的目的。

但是極端重要的是不僅要知道理論的法則，而且，即使是一次，也必須親自進行鐵路企業生產財務計劃的計算。

本書要講的鐵路經濟學問題遠不能包括一切，其主要目的乃是指出工作的方向。

二、鐵路運輸及其所具有的國家意義

(一) 鐵路運輸—社會的物質生產部門

鐵路運輸是國民經濟中的主要部門之一。蘇聯鐵路運輸作為國民經濟產品消耗者的比重如下：

鐵路運輸消耗國內採掘燃料的三分之一，壓延金屬總數的四分之一，和大約六分之一的木材。

這樣，鐵路運輸就成為國民經濟產品的主要消費者。

鐵路運輸是保證運送國民經濟中所有貨物的一種主要運輸。例如：蘇聯鐵路運送達到託運國民經濟中所有的總貨物的85%。

鐵路實行企業內部的產品轉移，由一個企業運到另一個企業，由產品的生產地運到其消費地，並將各種原料、材料運到為生產各種產品的企業中去。

運送的結果是生產品的轉移，物質的實體的移動，這種移動為社會在生產和消費領域內正當的利用生產品造成了可能的條件。這個轉移就是鐵路運輸的產品。馬克思寫道：「在每一個生產過程內部，勞動對象的位置變化，和那種變化所需的勞動手段與勞動力……都有重大的作用。」

鐵路是物質生產部門，和工業及農業是一樣的。馬克思對這個特別確切的說道：「除了採掘工業、農業、製造工業，還存在第四個物質生產部門，它同樣經過各種程度的手工業、半機械手工業和機械的生產——這就是鐵路運輸業——不管它是否運送人或貨物。」

在運輸貨物時由鐵路工人勞力所造成的價值與被運輸的貨物價值合併在一起。

鐵路的開支——就是生產的開支，因而也就是社會生產開支的一部份。

但是有些偽學者，他們肯定的說鐵路不是物質生產部門，因為根據他們的說法鐵路是不製造產品的。實際在生活中迥然不是這樣——產品由生產領域送到消費領域，那時候它對社會、對人才有價值。

對這一問題，馬克思說道：「生產物由一個生產場所到別一個生產場所的運輸，又有完成生產物由生產領域到消費領域的運輸跟在後面。生產物要完成這些運動，方才是完成而可以消費的。」

(二) 運輸的種類及其在國民經濟中的相互關係

近代社會中的主要運輸種類有以下各種：鐵路運輸、水運（海運及河運）、空運、公路運輸（汽車、馬車）和特殊的運輸種類——首先是管路運輸（輸油管）。

特別應該講一講鐵路運輸發展的型式和路綫。

目前社會有四種鐵路發展型式和路綫：美式的、歐式的、殖民地式和蘇聯式的。

美國式的鐵路發展型式及路綫如下：

1. 鐵路綫的貨運密度大，全年每一公里運營長度的貨運密度達三百萬噸公里。

有着強大的鐵路技術設備，但同時在運營中有着舊的落後的技術設備與先進的技術競爭，阻礙前進。

2. 運輸成本低，低廉的成本是由於採取更先進的技術而主要的的是由於鐵路之間進行大量競爭所致。

3. 不僅鐵路之間有強力的競爭，而且在各種運輸如鐵路運輸、水運、公路運輸等之間都存在的。

4. 從近三十年來拆毀了五萬三千多公里經不起競爭的舊鐵路來看，今後鐵路根本難於增長。

歐洲型式的鐵路特點如下：

1. 貨運密度低，全年每一公里運營長度的貨運密度為一百五十萬噸公里。

2. 力量薄弱的技術設備，例如在英國目前40%的機車是牽引力小的機車——坦克式（煤水車和機車在一起，在蘇聯這樣的機車一般的是在小型工廠的專用綫上工作時使用）。同樣在英國所有的車輛都是帶手動連結器的兩軸車。

3. 運輸成本高。

殖民地型式的發展路綫特點為：

1. 鐵路運輸發展的非常不均衡，平常沒有嚴整的鐵路制度。技術是最不一致和最落後的。

2. 貨流非常不均衡。貨物——原料由殖民地運出的很多，而運進的很少。同時按季節的運輸也不均衡。

3. 殘酷地剝削在殖民地鐵路上工作的勞動者。

蘇聯式的鐵路發展型式及路綫如下：

1. 貨運密度大，在偉大的衛國戰爭以前，全年每一公里的運營長度貨運密度達4~6百萬噸公里。

2. 在蘇聯鐵路上採用最先進的技術。鐵路技術每年都在改進。

3. 蘇聯鐵路網每年都在增長，甚至於在偉大的衛國戰爭期間內還建築了達一萬公里的新鐵路。

4. 運輸成本低。

5. 在各鐵路間和其他種類運輸間根本沒有任何競爭。各種運輸都是按照社會主義國家計劃的原則徹底地合作着。

蘇聯發展鐵路運輸的路綫是最進步的發展路綫。這由蘇聯鐵路及全蘇聯經濟的經驗可以證明。

在近代國家經濟發展中的最主要和最重要的運輸種類是鐵路。

在資本主義國家裡各種運輸都屬於那些互相競爭的資本家，而這就阻礙每一種運輸的正常發展。

列寧在自己的著作「帝國主義是資本主義發展的最高階段」中指出：在第一次世界大戰以前（一九一四年）在五個強國——美國、英