

商品運輸計劃

中國人民大學

貿易組織與技術教研室

北京 一九五二年

中國人民大學
Народный университет Китая
貿易組織與技術教研室
Кафедра организации и техники торговли

商品運輸計劃

Планирование товарных перевозок

譯自茲·恩·巴里斯卡雅、阿·恩·瓦爾斯泰爾、維·恩·瓦爾斯泰爾的著作
一九四七年莫斯科版

Перевод книги З. Н. Парийской, А. Н. Толстого,
А. Б. Моцы, Москва, 1947 г.

北京 一九五二年 ★ г. ПЕКИН, 1952 г.

182035

商 品 運 輸 計 劃

著 者：茲·恩·巴里斯卡雅
阿·想·托爾斯泰 阿·博·摩茨

譯 者：中 國 人 民 大 學
貿 易 組 織 與 技 術 教 研 室

出 版 者：中 國 人 民 大 學

印 刷 者：中 國 人 民 大 學 印 廠

一九五二年二月十日第一版第一次印刷

500 + 40 + 500

011

目 錄

序 言.....	1
第一章 合理組織商品運輸底基本任務.....	3
第一節 商品運輸問題的提出	3
第二節 決定組織商品運輸的基本因素	8
第三節 工業底分佈是主要的因素之一	11
第四節 組織複雜種類與簡單種類商品底運輸	22
第二章 在運輸計劃中求得最短的平均載運路程的方法.....	26
第一節 不合理運輸底種類	26
第二節 尋找最短載運總路程的方法	46
第三章 貨物運輸計劃的體系.....	83
第一節 總的原則	83
第二節 遠瞻運輸計劃與作業運輸計劃	85
第三節 編製與進行季度、月份和日程運輸計劃的程序	89
第四節 小量運送的貨物運輸	100
第五節 直達運輸	101

序 言

蘇聯從一九四六到一九五〇年恢復與發展國民經濟五年計劃所規定的商品流轉的擴展，是與國內大量商品的運轉相聯結的。這就給工業與運輸業的工作人員於商品運輸合理化的問題上提出一些應有的任務。

組織商品從產地到消費區的運輸，爲的是在充分滿足消費者的需要下，來達到運輸上最經濟的開支與最經濟的時間。

商品運輸的合理化是國民經濟中的重要任務。當已經確知分配的商品數量與種類，已經確知其發貨地與目的地時，這時解決商品運輸合理化的任務有兩方面：第一，商品在鐵路、水路與其他交通路線上的運輸要有合理的運輸計劃；第二，按商品輸送網的渠道正確的發送商品。

合理地組織商品運輸，是打開大量貯藏品底關鍵。

卡崗諾維奇同志在聯共(布)第十八次黨代表大會上說：『現在還有大量停滯着的商品，在這一方面，斯大林同志指示我們，這個停滯是需要整頓商品的運輸，消除一些不合理的相向運輸和遠程運輸。而這是要依賴於運輸底本身，與依賴於運輸業底主顧們來解決的。』

動員國內的一切資源，實施嚴格的節約制度，是完成巨大的

戰後第一個斯大林五年計劃的必要條件。

解決商品運輸底問題，在許多方面都要靠研究正確的運輸計劃方法學。

此書就是敘述一些基本的方法，來解決商品運輸總問題中首要部分的問題，亦就是商品在國內轉運的問題。

此書是由獨立的三個部分編成的：

第一章是巴里斯卡雅所著的合理組織商品運輸底基本任務。

第二章是托爾斯泰所著的在運輸計劃中求得最短的平均載運路程的方法。

第三章是摩茨所著的貨物運輸計劃的體系。

此書是由蘇聯貿易部貿易與公共飲食科學研究院貿易組織科學指導員斯漫爾寧格總編纂而出版的。

第一章所研究的是決定合理組織商品運輸的一般原則與因素。

第二章所敘述的是規定貨物合理的運送方法，與在現有生產與消費分佈的條件下消除運輸作業計劃中不合理運輸的方法。

第三章是說明運輸計劃底現有規則，發貨者提交申請書的程序與申請書批准的程序，以及組織直達運輸的常規。

此書是提供貿易中與工業中工作人員在運輸計劃上的參考材料，同時亦可以用來研究『蘇維埃貿易組織與技術』教程中的一些有關部分。

第 一 章

合理組織商品運輸底基本任務

第 一 節

商品運輸問題的提出

一九五〇年即斯大林戰後五年計劃底最後一年，國營貿易與合作社貿易零售商品流轉總額將達2750億盧布，即比一九四〇年的商品價格總額超過20%。

蘇維埃貿易如此擴展的速度，使得貿易部門的工作人員必須利用一切可能，來解決許多重要的任務，其中特別重要的是組織全國區與區間、省與省間的商品流轉。

斯大林同志在十七次聯共（布）黨代表大會上指示說：『爲要使全國經濟生活十分活躍起來，而工業與農業又有不斷擴大生產的刺激，那就還要有一個條件，這個條件就是城市與鄉村間，區與區間，國民經濟底各部門間的擴展的商品流轉。必須使全國各地佈滿批發貨棧、商店和小舖，必須使商品源源不斷地從生產場所經過這些批發貨棧、商店和小舖流到消費者手上去』（斯大林：列寧主義問題，中文版，第612頁）。

在全國區與區間、省與省間進行商品流轉與大批貨物在鐵

路，水路和馬車路上的轉運是相聯系的，因此，必須把商品運輸過程組織起來，才能以最節省的費用和最經濟的時間來運輸貨物，使購買者的消費得到充分的滿足。爲了把品質好的適合需要的各種商品適時而源源不斷地供給消費者，應配合使用最經濟的運輸工具，保證合理的發送貨物，並盡一切可能（在現有工業分佈的條件下）縮短運輸的路程。

新五年計劃法案規定要加速車皮的運轉，從一九四五年 $10\frac{9}{10}$ 晝夜運轉一次達到一九五〇年7晝夜運轉一次。

加速車皮的運轉在很多方面要靠減少載運底平均路程與消除不合理的運輸。根據新五年計劃，在鐵路上遠程運輸的平均路程，應從一九四五年的七九〇公里減低到一九五〇年的六九〇公里。實施這些措施，能保證國民經濟中的各個部門——貿易、運輸、工業——大量地節省資金。

蘇維埃國家，在社會主義計劃經濟的條件下，領導着所有一切經濟部門，根據統一的有科學根據的計劃，去指導進一步發展與繁榮國民經濟，不斷地提高勞動人民物質與文化生活。在這些合理組織條件下，具備着商品運輸的一切前提。在資本主義國家中，不僅不可能解決合理組織商品運輸的問題，甚至會由其制度本身而產生這種問題。在資本主義的條件下，不同的企業之間，或者各種企業家庭集團之間（如托拉斯、股份公司），所簽訂的許多買賣合同，目的是爲了能得到更多的利潤。交易所的買空賣空，就預先造成經常的最不合理的發送商品。這些商品常在經過『長途的漂泊』之後，又回到原來發送貨物的地點。

斯鳩爾特·蔡斯在他的浪費底悲劇一書中引證了在資本主義

貿易中，商品運輸曲折道路的一個絕妙的例子，蔡斯寫道：『裝載着煤的列車開往支加哥，從支加哥又把煤運回來，又重新運往支加哥。』最後蔡斯做出了結論說：『煤，是一個說明相向運輸底最妙的例子，但是任憑怎樣這不是唯一的例子』。私有鐵路所抱的全部目的，就在於使自己的線路經常轉運着大量的貨物，不管這條路線是直的，還是S形的，或者是近於兜圈子的。紐約州農場主供給紐約市的糧食，僅佔紐約市糧食消費量的5%。澳洲產的袋鼠皮，從澳大利亞運往製作靴鞋的里蘭（Лины в Масачузете），但這些靴鞋只有澳大利亞人穿，因此這些靴鞋又必需從里蘭經過一萬二千哩的路程運回墨爾本（澳大利亞南部港口——譯者）（斯鳩爾特·蔡斯所著浪費之悲劇原著係英文，俄譯本於1926年蘇聯國家技術書籍出版局出版。本書係引用俄譯本第118頁）。

很明顯，不合理的商品運輸，反映在商品的價格上，歸根結底是由購買者來補償的。

一九三九年美國出版了這種分配的費用，難道不太貴了嗎？一書，作者斯泰瓦爾德（Paulw. Steward）和戴維斯（Fr. Dewhurst）在這本著作中引用一些帶有典型的事實，來說明在流通費用的範圍中，有極大的一部分是由商品不合理的運輸而產生的。

例如，在『加工的飲食品』一章中，作者寫道：『製作食物的方法比運送食物給消費者的方法要複雜得多，但是食品價格都掩蓋着流通費用與生產費用。』

作者引用下列的材料證明說：『點心的價格，比製作點心主要的原料價格、即償付給農場主底小麥的價格要多十一倍。小麥

同碾粉的零售價格，比農場中穀物的價格要高 143—975 %。

該書作者作出結論說：『因而整個說來，商品的運輸價值，貴於商品的生產價值。』在這種情形下要指明的是流通費用逐步提高的趨向，其中亦包括商品批發價格的增加。

研究一九三九年美國商品進行的分配渠道，即可發現大部分商品的運輸是常常重複循環着，並且商品的轉賣業務亦大大地發展着。

蘇聯的貿易是沒有資本家的貿易，能提供一切辦法按照商品運輸網的渠道來組織正確的商品發送，因而能達到流通費用大量的減低。

我們已經知道，根據美國經濟學家的見解，在美國運送貨物的價值，要高於生產貨物的價值，並且流通費用這一部分還有繼續增加的趨向。然而在蘇聯的流通費用比資本主義國家特別是比美國要低得多。

布爾什維克黨與蘇聯政府不斷地實施着減低流通費用的政策。

聯共（布）黨第十五次代表大會根據制定國民經濟五年計劃的方針業已指示：『發展全國生產力，需要一種分配資金的方法，這種方法能使資金中的極大部分投資於生產領域而使小部分的資金停留在商品輸送網中。』

加速資金在貿易中的流轉，除減低雜費開支與加強每個貿易單位的工作以外，簡化與縮短商品輸送的道路並使其不繞灣路，都是解決這個任務的基本方法。』（聯共（布）黨第十五次代表大會速記報告，黨中央出版局1935年，俄文版第1254頁）

商品運輸過程底合理化，是保證減低流通費用的基本方法之一。

一九三二年聯共（布）黨中央委員會九月全體大會上通過了關於這個問題的專門決議，大會建議勞動國防會議商品基金委員會來研究，並確認：『商品從生產者處到消費者處最迅速的運輸方法，是避免一些不必要的環節，預先消除相向運輸並消除工業批發貨棧的平行配置與商品輸送系統的平行配置。』（聯共（布）黨八屆會議決議案，俄文第6版，第11篇，第497頁）

聯共（布）黨第十七次與十八次代表大會底決議中所給予的指示，論及更平均地配置工業是縮短商品運輸路線的重要因素。蘇聯從一九四六年到一九五〇年恢復與發展國民經濟五年計劃底法案，亦規定出工業接近於原料產地與消費區域，能消除不合理的和過遠距離的運輸。

執行聯共（布）黨與政府關於更平均的配置工業生產力的決議，關於使商品輸送路線不繞灣路的決議，無疑地，結果使商品運輸過程達到了決定意義的合理化，但是強調這個任務已經完全解決了，這是不正確的。商品流通過程更進一步的合理化，是現時迫切的任務。

解決這個任務要求：（一）正確的組織商品從產地到消費區，在國內領土上的轉運；（二）商品輸送網要有確定的環節，商品應該從產地經過這些環節到零售的貿易網中去。

第 二 節

決定組織商品運輸的基本因素

在組織國內商品底轉運時，應注意下列的基本因素：

(一) 商品生產地區底分佈，同採辦原料與食糧區域的分佈；

(二) 生產某些種類複雜商品的企業其專業化之程度；

(三) 生產底季節性；

(四) 商品底特性（用途）和素質（種類複雜性的程度）；

(五) 全國各區商品的消費量；

(六) 商品產地和消費區域之間運輸交通的距離和狀況。

所有以上列舉因素中之每一點，都以一定的方式影響着商品運輸底道路。假使工業部門中的某些企業，分佈很平均，與消費區域很接近，那麼，商品運輸道路的距離一定不大，同時運費亦不會多。相反的情形，假使企業集中於少數的地區而與大多數的消費區域距離很遠，無疑地，運輸商品要通過很長的距離，而要支出大量的運費。

組織商品運輸，在很大的程度內要依賴於那些生產複雜種類商品的企業專業化底程度。

假使某些工業部門中不同的企業，生產產品的種類很狹窄，那麼，就要由幾個企業部門有時甚至許多企業部門來進行以相當種類的商品供應給貿易組織。這就表明在同一工業部門中各企業底專業化，一定要引起每個企業擴大產品推銷的區域，因而一定

會引起增加貨物運輸底平均路程。下面引用一些縫紉業生產品方面的典型例子，作為這種情形的說明。

在一九三九年，由於縫紉工業中許多企業生產了種類極為狹窄的而遠不能保證附近區域消費者需要的產品。例如，阿爾漢格里斯克省全部的縫紉製作品僅有二種，在唐波夫省僅有二十種。可是另一方面這些省中的每一貿易組織，爲了滿足顧客的需要，必需具備95——98種以上的縫紉製作品。因此必需品將本省的一些縫紉製作品輸出，而從外省輸入他種縫紉製作品。

例如，一九三九年從雅羅斯拉夫省輸出了該地全部縫紉製作品的97%，同時亦輸入了98%的現成縫紉製品，而從唐波夫省輸出70.6%、輸入74%的縫紉製品。

除企業專業化外，某些商品種類複雜性的程度亦有相同的作用。在企業的分佈與其專業化一致的條件下，商品種類愈複雜，商品運輸的道路亦愈複雜。

商品的特性（用途）與素質，亦要影響到交通路線底選擇。

大批貨物的運輸（穀物、鹽、石油、木材等）首先要利用水路交通。

由於產地與消費區間之距離，與運輸交通的狀況，因此不祇是決定於用鐵路、水路、海路和汽車路來運輸的問題，同時還要確定商品運輸的時間性。在蘇聯有很多區是遠離商品生產主要產地和遠離鐵路線的。例如亞庫梯蘇維埃社會主義自治共和國的大城市亞庫斯克距離最近的鐵路火車站萊佛爾有一千二百六十五公里，距紡織品供應地（莫斯科、伊凡諾夫城）有七千多公里，距產糖供應地八千多公里。一般地僅商討用鐵路運輸貨物，而沒有

注意到水路的情形。

阿爾漢格里斯克省底列許柯恩斯基區最近的火車站有三百九十三公里，寧萊茨區——勒里雅恩——馬爾的中心——離阿爾漢格里斯克車站有一千零七十九公里。

顯然用不着證明，在這些區域，在數千公里的距離上，以汽車來運輸貨物是非常不合理的。在這些地區運輸貨物，必須要適時地來利用（例如大水季節）河道（或海路）的航行時期。因此，一定要把那些距離產地與距離鐵路線遙遠地區底提前運輸商品任務預定在供應計劃中，亦就是說，利用可以航行的季節來運輸全年的貨物。

上面舉出的每一個因素，都有重大的作用，但是將每一個因素割立起來研究，同其餘的因素不發生聯系，那是錯誤的。只有將全部的因素，綜合起來，在這些因素彼此相互作用的統一中，才能決定商品運輸的途徑，一方面是商品在國內的轉運，另一方面是商品的發送要按照商品輸送機構的環節來進行。

此外，在商品運輸合理環節底定義下，應當弄清楚許多附帶的因素，這些附帶的因素就是批發貨棧的配置，工業中的企業和發行貨棧（數個企業的總貨棧——譯者）方面發送貨物的最低標準，以及倉庫與商店在一定時期中銷售的標準。

所有這些因素都直接影響到商品所經過倉庫環節的數量。在某些情況下，商品是以直運方式從企業部門直接運往商店中去，在另一些情況下，商品一開始就運進某些組織的倉庫中（如貿易及工業底貨棧，區消費合作社底貨棧等）。在把貨物運往倉庫時的各種情形下，會造成在鐵路或水路交通上的重複運輸，因而，就增

多了許多業務，要重新把商品運送至車站或碼頭上，要向車廂或船倉內裝載貨物，要經過途中運輸的過程以及在目的地車站或目的地碼頭上的卸貨。同時，在倉庫內一般地要進行貨物的解包、挑選（好壞）同重新裝包的工作。無疑地，運送貨物經過倉庫而產生的重複運輸，是與一定的費用支出相聯結着的，因此商品運輸底直運途徑是更經濟的道路。但是直運道路並不是一成不變地適用於所有一切貨物的運輸。由於商品種類的複雜性，企業高度的專業化，以及產地距消費區的遙遠，由於這些因素就必須運用經過倉庫的運輸。然而，在商品發送方向確定時，應儘量避免商品運輸道路上的一些不必要環節，凡能够直運的地方，以不應用倉庫轉運為原則。

商品底重複運輸亦會由不正確運輸計劃而產生，例如，向某一些地方發送之商品超過了該地所需要的數量，而另一些商品卻少於該地所需要的數量。在實際中亦有那樣的事實，商品並沒有任何的必要，一定要經過二個或三個以上的運輸環節，解決商品運輸合理環節底任務，要完全消除上述類似的情形。

第 三 節

工業底分佈是主要的因素之一

在決定商品運輸合理道路時，企業之專業化及其分佈起着特別重大的作用。

在沙皇統治俄國時代，工業集中於很少的幾個地區。例如個人消費品之製造業特別集中於莫斯科與彼得堡。

擁有豐富原料與礦藏的大多數地區，卻成爲經濟上落後的區域，結果使工業中加工部門的企業遠離原料產地與消費區域。

聯共（布）黨與蘇維埃政府不斷地在蘇聯實施了社會主義分佈生產力底政策，這個政策已經反映在發展國民經濟的五年計劃中。

在第十七次黨代表大會關於第二個國民經濟五年計劃底決議中，曾經指示：『工業接近於原料產地要在發展新區的基礎上來進行。在輕工業與食品工業底分佈方面，要實行巨大的改造：從第二個五年計劃中所要建立之十五處棉紡聯合企業，規定其中十處建立在中亞細亞、西伯利亞與南高加索，要使中亞細亞棉紡品的生產擴展到十六倍，在蘇聯棉紡織品生產平均擴展的速度之下，增長到二倍，而在這些地區建立紡織生產的鞏固基礎。』

（聯共（布）黨第十七次代表大會速記報告，國家政治書籍出版局，1934年，俄文版，第607頁）

更平均的分佈工業已列進第三次五年計劃中，根據莫洛托夫同志底報告，在聯共（布）黨第十八次代表大會的決議中這樣記載着：『代表大會認爲，在第三次五年計劃中於蘇聯每個地區新建設底配置，必須從工業接近原料產地與消費區域的觀點出發，以期消除不合理的和過度的遠程運輸，同時亦是爲了進一步提高蘇聯過去許多落後地區底經濟。』（聯共（布）黨第十八次代表大會速記報告，國家政治書籍出版局，1939年，俄文版，第660頁）

在偉大的衛國戰爭時期內，工業底分佈發生了大大的改變，這首先是由於從佔領區與接近前線地區將許多企業轉移到東方而

發生的，在被法西斯德寇佔領的區域有許多企業遭受到破壞。雖然遭受到這些困難，但是同時在許多地區首先是在東部地區畢竟建立了新工業的企業。

工業分佈在地理環境上所發生的變化，影響到整個商品運輸過程。下面舉糖菓底生產及其從生產企業運達消費區域底例子來說明。

在一九一三年糖菓工業分佈的特點是極度集中的。莫斯科和列寧格勒所製造的糖菓佔全國72%。在戰前第二次與第三次五年計劃期間已經實施了的社會主義生產力分佈底政策，在糖菓工業中亦得到了影響。根據糖菓總公司底統計，在一九三九年和一九四〇年莫斯科和列寧格勒糖菓的製造約佔全國46%，在烏克蘭蘇維埃社會主義共和國約佔26%，（根據蘇聯貿易部貿易與公共飲食科學研究院之資料）。

雖然如此，但是糖菓工業底分佈，還遠沒有解決第十八次聯共（布）黨代表大會所規定的生產應接近消費區域底任務。例如，在一九三九年和一九四〇年西伯利亞東部地區就完全沒有糖菓總公司的企業系統。在其他的許多地區糖菓工廠的產量亦不能滿足居民消費底需要（例如中亞細亞）。

一九三九年糖菓總管理局工廠糖菓總產量在蘇聯各個地區之分配比重和在零售業務中銷售情形的對比，可以下列資料來說明：

由於在全國各區糖菓生產與銷售間不相稱的結果，使這些商品的運輸必需在極大的距離上來進行。一九三九年糖菓總公司系統下底企業所製造的產品，從一些邊區與共和國發往另一些邊區與共和國的達60%。