

中長鐵路經驗介紹第二輯

中長鐵路計劃工作選集

人民鐵道出版社

中長鐵路經驗介紹第二輯

中長鐵路計劃工作選集

人 民 鐵 道 出 版 社

一 九 五 三 年 • 北 京



中長鐵路計劃工作選集

編 者： 人 民 鐵 道 出 版 社

出 版 者： 人 民 鐵 道 出 版 社

(北京市霞公府十七號)

發 行 者： 人 民 鐵 道 出 版 社

印 刷 者： 人 民 鐵 道 出 版 社 印 刷 廠

(北京市東單二條三十號)

一 九 五 三 年 一 月

書 號 57. 5,000册

本書包括中長鐵路計劃工作講義共十六篇，選自
一九五二年鐵道部幹部訓練班學委會編印的講義。

本書因係幾位蘇聯專家的講演記錄，前後有些重複的地方，爲保持其原意，一概不加刪改。

目 錄

鐵路運輸及其具有的國家意義·····	1
經濟計劃工作·····	9
鐵路運輸計劃·····	85
機車車輛作業計劃·····	133
營業支出計劃·····	171
勞動與工資計劃·····	211
鐵路工作中的材料技術指標計劃·····	235
論計劃鐵路運營活動·····	249
鐵路機務部門運營費計劃編造方法·····	269
車輛部門生產財務計劃·····	293
檢修工廠編製技術生產財務計劃基本資料及其來源·····	353
鐵路大修計劃·····	359
鐵路上基本建設的計劃工作·····	381
基本建設與大修計劃·····	405
鐵路工業及附屬企業及其計劃之基本原則·····	419
技術組織措施計劃·····	477

鐵路運輸及其所具有的國家意義

一、鐵路運輸—社會中物質生產部門

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費者的比重如下：

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，物質實體的變動。它為社會在生產和消費領域內正常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。經濟的創始者馬克思寫道：「在任何生產過程中，勞動對象和如此所必需的勞動工具和勞動力的移轉是起着很大作用的。」

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：「產品由這一個生產地運送到另外一個生產地以後又將成品由生產領域運送到消費領域，產品在完成這個移動以後才可供消費。」

二 運輸的種類和型式及其相互關係

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線。

目前社會有四種鐵路發展型式和路線：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線如下：

1. 鐵路綫的貨物運輸量大，全年每一公里運營長度的貨物運輸量達3百萬噸公里。

2. 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。

3. 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是由於鐵路之間進行大量競爭所致。

4. 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。

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. 貨物運輸量低，全年每一公里運營長度的貨物運輸量為1.5百萬噸公里。

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將

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。

殖民地型的發展路綫特點爲：

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

2. 貨流非常不平衡。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平衡。

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. 貨物運輸量大，在偉大的衛國戰爭以前，全年每一公里的運營長度貨物運輸量達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。各種運輸都本照社會主義國家計劃原則在完全合作着。

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、英國、俄國、德國和法國有全世界鐵路的80%。

列寧寫道：「鐵路網分佈的不平衡，鐵路發展的不平衡——所有這些都是現代全世界獨佔資本主義發展的結果。」

資本主義鐵路運輸發展的不平衡，例如在美國在最近三十年拆毀了五萬三千多公里的鋼軌。

自從十九世紀初有了第一條鐵路，新型的運輸很快的發展起來，在一八四〇年全世界有了7.7千公里的鐵路，而在一九〇〇年達到900千公里。目前鐵路的總延長為1,300千公里以上。

資本主義的發展需要新的交通工具。這就促使了鐵路的快速建設。但是鐵路運輸——資本主義的寵兒，它促成了資本主義一般的發展和伸入殖民地。

鐵路運輸的出現對於各資本主義國家中迅速發展大規模的生產和商業貿易上給了巨大的影響。

在屬於人民的，計劃的運輸經濟條件下，所有運輸的種類是統一的有計劃領導的鐵路、河運、海運、公路運輸和空運的交通網。

這裡在發展和利用個別種類運輸是沒有競爭的。都屬於統一的國家計劃。個別種類運輸的工作建築在互相聯系和盡力合作的原則上。

鐵路的特点是大量的運輸，正常的按季節按規定的運行圖和時刻表運行，運行速度高，運輸價廉。到處都可以建設鐵路。近代的鐵路技術允許這樣做。

單綫鐵路的行車能力（綫路容量）每晝夜達26對列車，而複綫使用自動閉塞法每晝夜為144對列車。

河運有它本身的優越性，例如，河運的路綫是自然造成的並對它的運用需要的開支相當少，沒有運行能力上的限制，船能越過和互相錯過，但河運的範圍却受到江河自然位置的限制；運輸量同樣是很大的，但又被季節所限；運輸成本低，船的運行卻沒有精確的定期性，運行速度也低。

海運不僅可以在靠海岸一帶航行，這可以在更遠的區域航行，但沒有按季節的固定和正常的航行。

公路（汽車）運輸只實行短距離的運輸，多供應內部生產過程運輸。汽車運輸是很貴的，運行速度比貨物列車高，但運輸費用也很高。

空運——向是很年青的一種運輸。有很廣的發展前途。氣象條件起很大的決定作用，因此沒有正常（定期性）的空運。運輸成本是最高的。

屬於特殊運輸種類的首先是為運輸石油製品、燃燒用瓦斯及其他管路運輸（輸油管）等。這種運輸產品的辦法按本身的構成的成份是

固定的，運輸貨物的數量，運輸的速度，全年內的工作時間都是固定的，它的成本低。

研究鐵路運輸的方向爲：

(1) 從技術方面把鐵路看成一個繁雜的各式各樣的技術設備的綜合體——如鐵路和大型建築物、通信信號設備、自動閉塞、房舍建築物、機車車輛和爲運送貨物及旅客用的車站上運送小車和機車、貨物保管室和旅客候車室、給水供電設備、機車上水上煤設備、機械化裝卸貨物的設備、修理機車車輛用的各式各樣的車庫等等。

爲了研究鐵路運輸的技術設備按各種不同的鐵路業務部門設立專門的中、高級技術學校，在那裏培養精通自己業務技能高的專家、工程師和技術員。

由技術方面研究鐵路雖有它一定的困難，但在現有的大量的各種教科書和實物參考材料、幹部、技術高強的教授和講師的情形下，使學習者易於完成這個困難的任務。

(2) 可以並且必須由另一方面——經濟方面研究鐵路運輸，這一方面是任何生產部門，任何採伐和製造工業不可分開的一部份。

由這一方面研究時會有些問題使我們發生興趣，例如，運輸發展的歷史，鐵路的發展對國家生產力發展的影響如何，鐵路網增長對工業發展的影響和相反的——工業發展對鐵路網增長的影響。

由經濟方面研究運輸時應該認識和研究鐵路運價發展中的規律，鐵路運輸工作人員的工資政策，政府對鐵路員工的勞動保護措施和許多其他旨在改善質量及無條件完成各鐵路客貨運任務的問題。

三 人民鐵路運輸所具有的國民經濟意義

人民國家的運輸是國家命脈之一，掌握着這些命脈的人民國家有計劃的使國民經濟向着勞動人民的利益前進。

人民國家的鐵路運輸不是像資產階級國家中爲了剝削階級、獨佔資本的利益發展的，而是爲了勞動人民的利益，爲了發展和鞏固社會主義經濟，保證國家的國防力量和獨立，從各方面提高國家的生產力，滿足勞動群眾增長着的需要，提高他們的物質—文化生活水平。

人民鐵路運輸的目的是爲了完全消滅城市與鄉村的對立。

運輸在城市和鄉村間與發展和鞏固國家的貨物流轉，緊密的聯系着。

斯大林同志說道：「運輸——是任何國家的主要經濟部門之一，因爲它在政治、經濟、軍事、文化各方面將國家的省、區結成爲一個整體。」

鐵路運輸的主要的國民經濟上的和國家的意義就在於此。

運輸繼續工業和農業的生產過程並且是社會再生產過程的必要條件。

在資本主義社會不可避免的多次轉賣，由一個地方向另一個地方換裝和運送貨物，造成勞力和運輸器材的浪費，只有在社會主義有計劃的經濟中才能全部消除。

恩格斯寫道：「在合理組織的社會中根本就談不到這種繁雜的運輸。」

運輸是國家經濟生活的主要神經。

四 列寧和斯大林論鐵路運輸

列寧和斯大林對於在社會主義建設的各階段發展運輸事業是給予了很大的意義。例如，在內戰年代列寧說道：「十月社會主義革命的命運決定於三個問題：麵包、燃料和運輸。」在受國外干涉者期間和內戰以後，擬製恢復國民經濟的計劃時列寧說道：「我們應該恢復農業和工業的交流，而爲了恢復它需要物質上的支柱，什麼是工業和農業間聯系的物質根源？是鐵路和水路運輸。」

列寧和斯大林在自己的實際工作中對鐵路運輸，及其工作的組織，總是特別關懷的。

列寧寫道：「……………絕對服從於統一的意志對按最大機器工業型式組織起來的工作過程的順利進行是絕對必要的。這對鐵路的必要性增高二倍和三倍。」

這就決定集中領導全國鐵路工作的必要性。

斯大林同志教導我們說：「爲了實現鐵路運輸的決定作用和包羅

萬象的作用，首先要求各部門在嚴格規定辦法下協調的工作。這就是所謂運輸上的紀律。」

斯大林又繼續教導我們說：「運輸是聯動機械，在那裡每一個工作人員的工作每一個螺絲都是重要的，鐵路員工同志們，當你們了解了這個，當你們這運輸機構裡的所有部門和所有工作人員間樹立協調工作制度，這就將是真正的布爾什維克紀律。」

以上所舉的列寧和斯大林的講話完全說明鐵路運輸具有大的國家作用和意義。

鐵路運輸是：

- (1) 社會的物質生產部門；
- (2) 國家經濟生活的主要神經；
- (3) 國民經濟的主導部門。

經濟計劃工作

一 國民經濟計劃工作的任務

領導社會的黨的政策是人民民主制度共和國的生活基礎。黨的政策
的領導作用，可以在經濟及文化建設的國家統一計劃中具體實現。

領導的黨，組織動員廣大人民群眾完成並超過國家計劃，引導工
人、農民、知識分子的創造性向發掘及使用生產潛力方面，並以之使
國家經濟發展加速向前。

建立在生產資料及生產工具為社會及人民所有制的基礎上的人民
經濟計劃，是人民的社會的經濟學比資本主義經濟學的最大優點。

資本主義經濟，在本質上存在着生產盲目性，經濟危機，因之勞
動群眾被剝削壓迫而走向貧困和失業。資本主義生產是服從於追逐利
潤。這都說明資本主義國家經濟發展計劃的不可能性。

社會主義計劃是社會客觀的必需，是發展國民經濟的動力，在這
裡不能有經濟恐慌、盲目生產及人剝削人的事情。

社會主義經濟中，有人民經濟各方面不斷提高發展的性格，平衡
的提高勞動群眾物質及文化水平。

計劃的主要特性就是：指導性、科學性、進步性及現實性。

「我們的計劃既不是預言式的，也不是猜測式的，而是指令式
的，它是領導機關必要的而又是確定全國範圍內未來的經濟發展方向
的。」（斯大林全集卷10第327頁）

計劃工作的科學性，是因為在它的基礎中含有着馬克思列寧的社
會發展學說。所以說計劃是科學的，是因為它反映着科學與技術上的
一切新的成就。

國民經濟的社會主義計劃，是基於蘇聯經濟發展規律及社會發展
規律的了解與應用上。

進步人類的領袖斯大林同志繼續的發揚了列寧關於在一個國度內社會主義的建設與勝利可能性的學說，闡明了社會主義計劃工作的內容，科學地充實了它的原則及方法。

計劃進步性的內容，由於它反映出國家及社會制度的整個進步性格，和國民經濟各個部門的擴大，有組織地關聯着。國民經濟計劃是根據人民國家社會需要而編製的，國民經濟發展計劃的現實性，是由於有廣大勞動群眾參加其中。斯大林同志在產業經濟會議上說過：「如果把生產計劃看成數字和任務的排列，是愚蠢的想法。實際上生產計劃是千百萬人的生動實際的活動。我們的生產計劃的實質就是創造新生活的千百萬勞動人民。我們的項目的實質是生活的人們，是我們和你們，是我們勞動的意志，是我們按新式工作的妥善性，是我們完成計劃的決心。」（列寧主義問題11版349頁）

計劃是組織動員員工的巨大力量。

斯大林同志確定了施行人民經濟計劃上的三項主要任務：

第一是保證人民經濟離開資本主義包圍完全發展的獨立性；

第二是鞏固人民經濟的社會主義制度的完整主權，並消滅一切資本主義分子的混入；

第三是不使人民經濟發生不均現象。爲此應當正確分配國家資材及勞力，應當有一切的後備力量，如一經發現漏洞，即以之彌補。

計劃經濟的重要特點爲生產的發展是均衡的、全面的；與資本主義不同。個別企業的不均衡發展和全國的不均衡發展，是沒有的。

如果社會經濟基礎仍然是生產資料私有制而政權仍然在資產階級手中時，就不論什麼樣有效計劃也談不到。

國家的計劃應該是動員的計劃，不應當根據在生產中已經達到的學術上的平均標準作計算，而應當根據平均先進標準，也就是向先進這一方面看齊。

人民經濟計劃必須根據國家全體任務，而不應當根據狹隘的地域利益。

編製計劃時，應當從各方面深入發掘所有生產潛力，並且應當確定動員企業員工全體創造性的主要路線與形式。

但是，應當指出，把溶化在人民制度核心內的一切可能性都考慮在內的計劃是沒有的，這些可能性只有在工廠內及鐵路內執行計劃行程中和工作進行中才能完全發現的。

編製計劃只不過是計劃工作的開端，工程的開端。真正的計劃領導只有在計劃編製以後，計劃執行檢查以後，計劃執行過程中，計劃修正和確認以後，才能展開。

計劃可分為：技術經濟計劃及業務生產計劃。

技術經濟計劃能確定、指導、組織、監督企業的全部生產工作。這項計劃期是按年度和季度。

業務生產計劃是技術經濟計劃的發展，在這裡要確定計劃指標執行的路線及期限，計劃期限是每月、每旬、每日、每班。

年度計劃是主要的業務生產計劃。

年度計劃就是綱領，就是法律，它的各種產品，各種技術經濟指標必須完全完成。

國家不需要一切都完成計劃、超過計劃，而只需要保證人民經濟的和人民國家需要產品計劃之完成與超過。

產品的出產在年內月內及日內應當均衡進行。

成品不均衡的出產可以造成企業工作不正常狀態，發生設備及人力的停工，不能充分使用生產能力。

計劃工作在國家經濟中有着創設後備力的固有任務。

如果沒有物質的後備力我們就不能建立人民經濟，這個經濟的本性是擴大再生產的經濟。

計劃工作應當針對着計劃的完成及超過的組織與監督這一方面上，辦法是盡量地考慮及利用先進生產經驗，推廣這項經驗並展開人民群眾的勞動積極性及其愛國主義競賽。

二 鐵路運輸計劃

確定人民經濟各部門有規律之發展也是發展國家人民經濟計劃的主要任務。

人民經濟各部門在它們發展中的互相關係是密切的。運輸是產品

（物質）生產過程和流通過程的支柱。馬克思說過：「生產品一直到它運動完結時，才能成為可用的成品。」（馬克思資本論二卷一九三五年版94頁）人民經濟各個部門間的生產聯系，城市和鄉村間的聯系，都是由鐵路來實現的。因此，鐵路運輸工作計劃是一件有國家意義的巨大的工作。

鐵路運輸工作計劃是人民經濟計劃整體中的主要組成部份。精確的編製鐵路工作計劃，可以先期確定其他人民產業經濟部門的發展。鐵路工作計劃是發展經濟的巨大組織力量。

鐵路工作計劃的第一個主要部份是確定工作量，也就是確定人民產業經濟的貨物運輸量與旅客運輸量。旅客運輸是滿足勞動者旅行需要的。

國家的鐵路運輸計劃，需要解決下列主要課題：

1. 及時地給企業運到原料、燃料、半成品，由企業內運出成品，並協助人民產業經濟完成超過國家計劃的規定標準；
2. 生產地和消費地的合理配合；
3. 正確地使用鐵路綫及區段的通行能力及運輸能力；
4. 有效率地使用貨車及客車載重力及收容力；
5. 建立國內各個地區間的聯系以及與其他國家的聯系；
6. 促進人民產業經濟部門——包括其他運輸在內、國內個別地區、全國整體的經濟發展。

鐵路運輸工作計劃，應當在它所有的環節上，與全國的人民產業經濟的供給及生產計劃、資產平衡有密切之聯系。鐵路是全國出產的燃料、金屬、木材的主要需要者。

運輸計劃，是投資、人力、一切物資消耗（原料、燃料、材料、金錢）計劃的根源與基礎。

在運輸計劃中應當採用進步的、平均先進的車輛使用標準及鐵路能力使用標準；首先是必須完全的利用車輛的載重力。

鐵路運輸是科學知識的一部份。

這項科學知識的特性是：它佔據着經濟與技術互有關聯的地位。一方面要計算人民產業經濟在運輸上的需要量（經濟基礎），另一方面