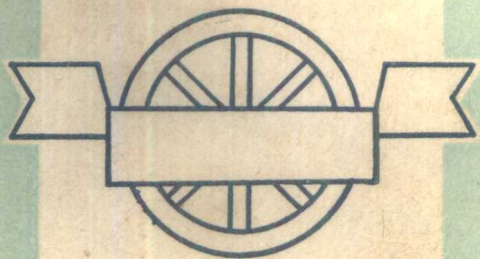


251879 藏

运输和生产配置

(苏联) E. Д. 哈努科夫著



403
5/6842

251879

403
5/6842

運輸和生产配置

〔苏联〕E. Д. 哈努科夫著

黃良安 朱長富 張国伍 譯
李仲山 林尚元 鄔翊光

商 务 印 書 館

1959年·北京

运 輸 和 生 产 配 置

(苏联) E. Д. 哈努科夫著 黄良安等译

商 务 印 书 馆 出 版

北京东总布胡同10号

(北京市书刊出版业营业许可証出字第107号)

新 华 书 店 总 經 售

京华印书局印刷 红旗装订厂装订

统一书号:1217·20

1959年7月初版

开本 850×1168¹/₃₂

1959年7月北京第1次印刷

字数 387 千字

印数 14—11¹/₁₆ 种 3

印数 1—2,000 册

定价 (7) 1.60 元

Е. Д. Хануков

ТРАНСПОРТ
И РАЗМЕШЕНИЕ ПРОИЗВОДСТВА

государственное транспортное
железнодорожное издательство

— Москва 1955

內 容 提 要

运输和生产配置是經濟地理学中的一个很重要的問題。运输是社会生产力的組成部分,也是物質資料生产的一般必要的条件,它对生产配置和社会劳动生产率的水平有着巨大的影响。因此对于运输与生产配置的研究有極大的意义。

全书分两篇。第一篇介紹了运输在資本主义国家生产配置中的作用,其中研究了資本主义运输配置的特点和資本主义运价的制定及其对生产配置的影响等。第二篇阐述社会主义經濟中的运输和生产配置。在这个范圍內,考察了社会主义运输在生产配置中的意义,叙述了各类运输业的經濟上的特点,研究了运输因素对各个工业部門配置的影响等等一系列的問題。

本書在苏联國內認為是內容丰富的,作者做了巨大的有益的工作。为了便于在我国國民經濟建設中更好的研究這個問題,翻譯这本书是有必要的。同时在苏联評論本書中,提出了一些不同的見解,特附两篇有关的文章于書末,作为我們研究問題的参考。本書对我国的經濟地理工作者、財政經濟部門和交通运输部門的工作者都有很大的参考价值。

序 言

生产配置是社会物质生产基础的一个重要方面，它对社会劳动生产率水平具有重大的影响。因此，共产党和苏联政府在社会主义建设的所有阶段上，都十分注意合理配置生产力的问题。生产的所有各个方面（其中包括生产的配置）发展的基础，是客观的经济规律，包括为一切社会形态所共有的经济规律，及决定着各个社会形态发展特点的特殊的经济规律。

现代资本主义的发展，决定于资本主义垄断组织对于最大限度利润的追逐。资本主义基本经济规律以及竞争和生产无政府状态规律的作用，导致现代资本主义世界的畸形的生产力配置。这种情况（加上商品流通的自发性）造成大量多余的运输工作。

资本主义生产方式的发展，把服务于流通领域的运输业划分出来，成为一个独立的投资领域。和资本主义经济的其他领域一样，在这个领域中资本主义经济规律占着统治地位，这也引起过多地耗费花在运输上的社会劳动。

资本主义的运输业是由资本主义生产和商品流转的需要所引起的，而它本身又对资本主义的发展给予巨大的影响，使资本主义所固有的对抗性矛盾尖锐化和深刻化。

社会主义经济的发展，决定于社会主义基本经济规律的作用。社会主义基本经济规律的重要的特点和要求是：用在高度技术基础上使社会主义生产不断增长和不断完善的办法，来保证最大限度地满足整个社会经常增长的物质和文化的需要^①。

按照国民经济有计划、按比例发展规律的要求而实现的生产

力在全国范围内的合理配置，是社会主义經濟对資本主义經濟的巨大优越性之一；它有助于用最合理地利用天然财富和劳动資源的办法来增加生产量，有助于提高社会劳动生产率，順利实现苏联共产党的民族政策，消灭历史上形成的城市和乡村間的重大差别，巩固苏联的經濟实力，并加强它的国防力量。

运输是社会生产力的組成部分，同时也是物質資料生产的一般必要的条件，它对生产配置和社会劳动生产率的水平有着巨大的影响。現代的大生产要求按时地供应大量的原料、燃料和材料并从生产地輸出成品到消費区去。为了完成这个任务，就必须要有發达的运输业。运输业(和倉庫)是产品和商品的流通过程即經濟周轉的物質基础。

运输业和所有各个国民經济部門是紧密地联系着的。生产的規模和配置，以及交換的性質，一方面决定着运输的工作量和配置，同时，其本身又在很大的程度上取决于运输的条件。运输和生产配置之間相互联系的性質，取决于社会物質資料的生产方式，因为物質資料的生产方式决定着生产的發展和配置(包括运输本身的配置)的特点及交換的特点。

与資本主义經濟制度不同，社会主义經濟制度为降低国民經济的运输費用提供了最广泛的可能性。促成这种情况的因素有：工业接近原料、燃料产地和成品的消費地区；根据各类运输业的优点有計劃地發展各类运输业；广泛采用先进的技术操作和最完善的技术的方法不断地降低运输价值；制訂生产、供应、銷售和运输的計劃，并在此基础上消灭过远运输、对流运输及其他不合理运输。

(1) 在“政治經济学”教科書第三版中，对于社会主义基本經濟規律的表述已作了修改，如下：“在先进技术基础上使生产不断增長和不断完善，以便最充分地满足全体社会成員經常增長的需要并使他們得到全面的發展。”(見“政治經济学”教科書1959年第三版，第155頁) 譯者。

共产党和苏联政府在解决与生产力配置有关的问题时，是从全国的利益出发的，全国的利益也完全决定了在发展运输业方面的任务。同时，党和政府从社会主义建设初期起，就十分重视合理利用运输的任务，把它看作是苏联合理配置生产的整个问题的最重要的方面之一。

苏维埃国家的创始人列宁还在1918年就指出：必须合理地配置工业，使工业接近原料产地，并使得在从原料加工转到以后各个阶段时，即转到半成品加工直到出产成品时能把劳动力的损耗减少到最低限度。实现列宁的这一个社会主义工业配置的最重要的原则，结果也导致运输的合理化。

在苏维埃政权年代里，生产配置的合理化获得了巨大的成就。现在，生产的配置，比之于革命前的俄国，已是更加平衡、更加合理到无法相比的地步了。供应、销售和运输的计划，使得有可能大大地促进运输的合理化，其结果除降低运输价值外，还能相对地大大降低国民经济的运输费用。但是，计划经济在这方面的巨大可能性还远未充分加以利用，例如不合理运输的存在就是这种情况的证明，它是生产力配置和运输计划中存在着缺点的结果。由于上述的缺点，货物的平均运程一直是很大的。因此，运输的合理化问题，尤其是通过生产配置的进一步合理化来使运输合理化的问题，对于整个国民经济来说，至今也还是一个极为迫切的问题。

在第十八次和第十九次党代表大会的决议中，运输的合理化是作为重要的任务之一被提出来的。在第十九次党代表大会的指示中，特别指出必须“保证在新的五年计划期间改善工业企业建设的地理配置，使工业更接近于原料和燃料产地，以便消灭不合理的和过远的运输。”^①

^① 参看“苏联共产党（布）第十九次代表大会关于1951—1955年苏联发展第五个五年计划的指示”，人民出版社，1952年，第3页。

为了順利地解决这些任务，必須有苏联国家計划委员会、苏联国家經濟委员会、各运输业部和經濟部的共同努力，工业設計机构在这方面要起重要的作用，因为国民經济的运输費用在很大程度上取决于工业的配置。

必須在研究和总结苏联社会主义建設的丰富經驗的基础上，进一步發展生产力配置方面的經濟理論，并改善与选择最有利的企业地点有关的計算方法。

与生产力配置有关的問題的范围是極为广泛的，它包括：工业、农业和运输业的配置問題，国内各經濟区国民經济的綜合發展問題，人口分布和城市建設問題，以及許多其他重要問題。本書所要闡明的仅是其中几个問題：研究运输和生产配置之間相互联系的性質，运输在苏联生产配置中的作用和計算运输因素的方法。同时，在本書的第一篇中也闡明了运输在資本主义国家生产配置中的作用，其中研究了資本主义运输配置的特点，資本主义运价(以革命前俄国为例)的制定及其对生产配置的影响。

本書的第二篇，考察了社会主义生产力配置的基本原則，社会主义运输在生产配置中的意义，以及苏联的运输問題；叙述了各类运输业的經濟上的特点，并指出了它們在对国民經济的运输服务中的作用；研究了运输因素对各个工业部門配置的影响，并指出了在生产力配置和区际經濟联系中存在的缺点。此外，特別研究了作为消灭不合理运输的手段的正确的生产运输区划的意义，并提出了运输区划的方法。在第十章中指出了縮減机車車輛的非生产(空車)走行公里問題的国民經济意义。

由于正确地决定运输成本，对于合理的生产配置具有極重要的意义，在第十一章中研究了計算各种貨物的运输成本的方法和在不同条件下影响运输成本的因素。在最后两章中指出了正确制定运价对于合理配置生产的意义(第十二章)，以及在配置生产时

計算運輸費用的方法(第十三章)。

本書所研究的一切問題，主要都是和消滅不合理運輸以及在此基礎上降低國民經濟運輸費用的相對量這一任務有關的。根據這一個觀點，也研究了區劃問題，已經形成的區際貨物交換，以及與運輸區劃和在配置生產時計算運輸費用量有關的方法論問題。

作者沒有為自己提出要解決和生產配置有關的整個運輸問題的任务。因此，有許多具有獨立意義的問題，如運輸本身的遠景配置問題，或是完全沒有加以敘述，或是只在為本書所需要的範圍內作了敘述。

Е. А. 哈努科夫

目 录

序 言	iv
-----------	----

第一篇 资本主义经济中的运输和生产配置

第一章 资本主义的生产配置和运输	1
------------------------	---

现代资本主义世界生产配置简述	1
----------------------	---

资本主义运输的发展及其对生产配置的影响	11
---------------------------	----

第二章 资本主义铁路运价制订的原则和特点及其对生产	
---------------------------	--

配置的影响	30
-------------	----

资本主义铁路运价制订的一般原则	30
-----------------------	----

革命前俄国铁路货运的运价率、铁路运输费用和社会运输费	
----------------------------	--

用间的相互关系	38
---------------	----

特殊运价·制订运价的“机会均等”原则	50
--------------------------	----

资本主义铁路运价对工业配置的影响	57
------------------------	----

铁路运价对农业配置的影响	69
--------------------	----

车里雅宾斯克关口运价对西伯利亚农业发展的影响	76
------------------------------	----

第三章 资产阶级生产配置理论中运输因素的作用及其批判	83
----------------------------------	----

第二篇 社会主义经济中的运输和生产配置

第四章 社会主义生产配置的规律性与原则	98
---------------------------	----

第五章 运输在生产配置中的意义,不合理运输的种类和消	
----------------------------	--

灭不合理运输的基本途径	118
-------------------	-----

运输在生产配置中的意义,苏联的运输问题	118
---------------------------	-----

不合理运输的种类和消灭不合理运输的基本途径	136
-----------------------------	-----

第六章 各类运输业的经济特征以及它们在生产配置和对	
---------------------------	--

生产的运输服务中的作用	146
-------------------	-----

各类运输业的货运成本和决定货运成本的因素	146
----------------------------	-----

投资和金属的需要量	160
-----------------	-----

燃料需要量	163
-------------	-----

劳动生产率和劳动力需要量	164
--------------------	-----

貨物的送達速度	165
各類運輸業的應用範圍以及它們在生產配置中的作用	169
發展汽車運輸和專用鐵路綫的利用問題	178
進一步發展蘇聯鐵路網的任務	185
第七章 運輸因素對各個工業部門配置的影響	191
採掘工業	193
發電站和高壓輸電綫路	199
冶金工業	201
機器製造業	203
化學工業	205
森林工業和木材加工工業	208
石油提煉工業	212
紡織工業	216
制革工業	218
縫紉和制鞋工業	220
食品工業	221
第八章 生產配置和區際經濟聯系的合理化	238
區際貨物交換概述	238
過遠區際運輸及其產生的原因	256
批發倉庫配置上的缺點是不合理運輸的原因之一	269
消滅不合理運輸的基本途徑	271
第九章 生產區劃和運輸區劃——消滅不合理運輸的手段	274
按使消費者支付最小產品價值的原則規定各個產地的產品	
銷售地帶	274
在總地帶內規定地方煤礦區的煤炭銷售地帶的特點	290
在已定生產量及消費量下的運輸區劃	297
編制全運輸網正常貨流圖的方法	308
第十章 配置工業時縮減機車車輛非生產(空車)走行公里 的任務	321
空車走行公里及其產生的原因和減少的途徑	321
基本空車流的特徵	330
最重要的遠景空車方向	334
第十一章 貨運成本和決定貨運成本的各種因素	351
各運輸業部所計算的運輸成本結構的差別	351
鐵路運輸中所計算的運輸成本報表數字的特徵	353

本路运输成本数字的性质	356
各类货物的运输成本	358
货运成本和运输里程间的关系的性质	367
重车方向和空车方向的货运成本	376
铁路网各个区段的货运成本与货运强度和线路类型的关系	380
铁路运输成本和季节的关系	388
第十二章 铁路货物运价和生产配置的合理化	391
苏联制订铁路运价的基本原则	391
现行货物运价的特征及其进一步改进的途径	403
第十三章 论配置企业时计算运输费的方法	417
社会主义经济中考虑运输因素的特点	417
计算运输费的几种可能的方法	419
运输价值和运输成本	423
在核算设计企业的产品成本时运输费的计算	426
比较各种利用运输的方案时运输费的计算	432
附 录	
A. H. 維季雪夫: 评“运输和生产配置”	440
Ю. 科尔多瑪索夫: 运输对生产配置的影响	446

第一篇 資本主义經濟中的 運輸和生产配置

第一章 資本主义的生产配置和運輸

現代資本主义世界生产配置簡述

資本主义經濟中的生产配置，与資本主义生产的其他方面一样，是服从于資本主义經濟規律的作用的，而首先是服从于基本經濟規律、价值規律、竞争及生产无政府状态規律的作用。

資本主义企业主为了获得最大限度的利潤，力求将企业的配置符合于使生产及成品銷售的資本主义費用为最小的条件。影响資本主义費用的因素很多，其中有：原材料产地的配置，原材料的价值及質量，劳动力的价格及其熟練程度，土地价格，貸款利息的水平，運輸条件，及成品銷售条件等等。

在很多情况下，将企业配置在資本主义生产費用最小的地点，同时也可以节约社会劳动。但是，通常資本主义費用，对社会劳动消耗的反映是非常不正确的。这是由于壟断与生产无政府状态占着統治地位，由于对工人的剝削的加强及工資水平的差别，由于价格形成的条件，包括資本主义运价制定的特点，及其他很多原因。

資本主义生产方式的对抗性矛盾，在壟断資本主义时期表现得特別明显。由于这种矛盾的結果，在資本主义生产配置中，特别是如果从整个資本主义經濟范圍来看，产生了很多非常不合理的現象。

在資本主义經濟自發的、盲目的發展过程中所形成的現代資

本主义世界的生产配置,在各个国家及各地区間是極為不平衡的,并且具有畸形的专业化,这样,由于大量不必要的运输工作,造成了社会劳动的浪费。

少数几个国家几乎掌握了整个资本主义世界的全部工业。同时,经济上落后的国家(人口总数超过 10 亿),它們大部分是,或不久前曾經是殖民地或半殖民地,則淪为帝国主义宗主国的原料和粮食的产地及銷售市場。

第二次世界大战以前,美国、英国、德国、法国、意大利、比利时及日本等七国的成品輸出量超过总輸出量 80%,而其他落后的资本主义国家則总共不到 20%。大約有四分之三的工业仅仅集中在四个国家里:英国、美国、德国、法国,虽然这些国家的人口不到资本主义世界人口总数的 15%。

第二次世界大战以后,各国間资本主义工业配置不平衡的情况更加严重了。由于各人民民主国家脱离了资本主义陣营,及英、法、意、日等国经济实力的削弱,美国在资本主义生产中的比重增大了,它的壟断組織靠战争发了大财。美国的領土及人口只占资本主义国家人口及領土的 8—9%,但其工业产值却占资本主义国家全部工业产值半数左右。

各个国家的资本主义生产配置及生产专业化的畸形状态,特別明显地表现在:有許多资本主义国家几乎完全没有制造生产工具的工业,并且專門生产仅仅一种或少数几种产品。例如澳大利亞、阿根廷、新西兰及烏拉圭,基本上專門生产谷物及畜产品,巴西生产咖啡、棉花、石油及可可,古巴生产糖及烟草,智利生产硝石及銅,委內瑞拉生产石油,錫兰生产橡胶及茶叶,印度尼西亞生产石油、橡胶及茶叶,馬來亞生产橡胶及錫,巴基斯坦生产棉花及黃麻,玻利維亞生产錫矿石,哥倫比亞生产石油及咖啡,埃及生产棉花等等。

經濟落后國家的生產專業化的狹隘性可以從下述數字看出。第二次世界大戰以後的時期，委內瑞拉的石油占它出口的90%以上（有幾年為97%），埃及的棉花約占出口的80%，古巴的糖超過80%，玻利維亞的錫礦超過70%，巴西的咖啡約占60%，馬來亞的橡膠和錫超過70%，錫蘭的橡膠和茶葉約占80%。北羅得西亞的銅約占出口的85%，怯尼亞及烏干達的咖啡及棉花約占出口的60%。黃金海岸的全部出口中幾乎半數是可可，^①等等。

殖民地及半殖民地國家由於沒有自己的加工工業不得不從幾千公里以外的工業發達的國家以高價輸入各種工業產品：金屬、金屬製品、機器、農具、運輸工具、燃料、化學產品、紡織品及其他許多產品，其中有大部分產品是就在這些國家也可以成功地進行生產的。

尼赫魯在“印度的發現”一書中清楚地說明了英國統治印度的經濟後果。根據尼赫魯的証言，十九世紀印度的紡織工業、造船業、金屬加工業、玻璃製造業、造紙業及其他許多行業，不是衰落便是破產。尼赫魯寫道：“現代殖民地經濟的標準類型被建立起來了，印度成為工業英國的農業殖民地，輸出原料，為英國的工業品提供市場。”^②

印度支那又有煤又有鐵礦，但是，法國壟斷組織在其長期統治以來一直沒有在那裡建立起冶金工業及金屬加工工業，而寧肯從法國輸入金屬及金屬製品。巴基斯坦的黃麻收穫量約占全世界總數的80%，但黃麻加工工業却不發達。埃及輸出優質的棉花，但長期以來却不得不輸入（主要由英國輸入）棉紗及紡織品。

若干經濟落后國家自己的較發達的加工工業則在帝國主義國家壟斷資本競爭的影響下日趨衰落。例如，在美國競爭的影響下，

① “資本主義國家的對外貿易統計參考手冊”，對外貿易書籍出版社，1953年。

② 賈瓦哈拉爾·尼赫魯：“印度的發現”，世界知識社，1956年，第388頁。

古巴的烟草工业及紡織工业生产就萎縮了。由美国輸入古巴的烟草制品迅速地增加^①，而美国自己却要从古巴輸入上等的烟草原料。在菲律宾及其他国家也有同样情况。

农业生产的極端狹隘的专业化(單一作物制，而不是多部門經濟的發展)及农业普遍的落后，使很多殖民地和半殖民地国家甚至不得不輸入食物，虽然以前它們的粮食完全可以自給。例如，在第二次世界大战以前，英屬馬來亞的食品进口量达到其总进口量的30%左右，錫兰达到40%，古巴达到40%。在印度尼西亞、巴西及其他很多农业国，粮食在进口总额中的比重也很大。以前印度輸出大量的粮食，但是以后由于英国統治的結果，而不得不輸入小麦及大米，并且数量很大。

在国民党統治期間，中国的粮食也是不够自給的。中国輸入它自己能够生产的产品。1932年中国輸入总额的一半左右是大米、小麦、糖、棉花、棉布、棉布制品及煤油。

委內瑞拉的农业不能保証本国人民的粮食需要。那里大批土地被石油公司所占有(超过1,100万公頃)，其余的土地利用情况很差，其中有一半系一小撮地主所有。因此，目前委內瑞拉所需要的粮食大部分是进口的。

美国的殖民地波多黎各的土地，主要是种植輸入美国的甘蔗、咖啡及烟叶，而粮食却以高价由美国輸入。

其他很多殖民地及半殖民地国家也有同样情况，特别是非洲的国家。由于进口的粮食的价格很高而工人工資很低，使这些国家的大多数居民經常处于飢餓的状态。

殖民地及半殖民地国家經濟的片面發展，使这些国家在經濟

^① 美国紙烟輸入古巴的数量由1937年的6,000万枝，价值157,000美元，增加到1952年的39,600万枝，价值1,411,000美元(“资本主义国家的对外贸易統計参考手册”，对外贸易書籍出版社，1953年，第703頁)。

上及政治上完全依賴帝國主義國家，這是外國資本主義壟斷組織統治的結果，它們把這些國家整個經濟的發展服從於自己的利益。外國資本主義壟斷組織千方百計地阻礙殖民地附屬國建立並發展工業，首先是生產生產資料的工業。發展起來對壟斷組織有利的少數經濟部門則系例外。在大多數情況下，這是一些原料初步加工企業及農產品加工企業。

菲律賓可以作為殖民地國家經濟畸形發展的例子。

菲律賓經濟的片面發展使得它不僅必須由美國輸入各種不同的工業品，並且也要輸入食物——糧食、肉類、魚製品及乳製品。甚至菲律賓農田所需的鈣肥也由美國輸入。雖然菲律賓本國也能組織生產必需數量的鈣肥。

美國資本在菲律賓市場的壟斷地位，使它在同這個國家進行貿易中可以獲取巨額利潤。根據菲律賓政府委員會的計算，菲律賓可以組織鋼材生產，每噸價值為 200—250 比索，而美國壟斷組織出售的進口鋼材價格為每噸 750 比索。菲律賓支付美國的鈣肥為每噸 45 比索（批發價），而在當地製造一噸只需 7 比索，即比前者約便宜 85%。^①

大多數殖民地及半殖民地國家都片面地發展農業原料，這是一個鮮明的例證，說明資本主義生產方式阻礙了生產力的發展，造成社會勞動的浪費，特別是由於大量原料、燃料及成品的過遠距離的運輸所造成的浪費。

另一方面，增加了工業發達國家對進口原料及農產品的依賴性。目前英國所需的谷物、肉類、油脂、糖、羊毛、亞麻等產品有 75—95% 是輸入的。美國進口植物油、糖、水果、皮革、羊毛及很多其他農產品及食品。

① P. 列維松：美國壟斷組織壓迫下的菲律賓，“經濟問題”，1958 年，第 6 期。