

國民經濟計劃課程講義

蘇聯國民經濟運輸計劃

中國人民大學出版

一九五四年 北京

大綱

- 一、運輸計劃底基本任務
- 二、確定國民經濟對貨物運輸的需要量
- 三、按各種運輸業分配貨物運輸的計劃
- 四、客運計劃
- 五、根據運輸業所需物質技術資源確定運輸計劃
- 六、國民經濟運輸計劃的主要表格

本校教材，請勿翻印

中國人民大學國民經濟計劃教研室譯

中國人民大學出版

中國人民大學印刷廠印刷

北京鼓樓西大街福胡同28號

*

1952年2月第一版

1953年9月第三版

1954年10月第七次印刷

經Ⅱ1-2·33% $\times$ 43%1/32·1 $\times$ 12/32·25,000字
16097-18110册(14+2000)

*

本書委託新華書店憑證發行

УЧЕБНОЕ ПОСОБИЕ ПО
НАРОДНОХОЗЯЙСТВЕННОМУ
ПЛАНИРОВАНИЮ

Планирование перевозок народного хозяйства в СССР

本書根據蘇聯專家Брове在中國人民大學
講課所用之講義譯出

58001

5
433
16/6214
T.5K.1

蘇聯國民經濟運輸計劃

一 運輸計劃底基本任務

運輸屬於物質生產領域，因此運輸計劃也如工農業生產計劃一樣，直接取決於決定社會主義生產在高度技術基礎上不斷增長和不斷完善的社會主義經濟法則。同時，運輸是生產過程在流通範圍內的繼續，其本身也是爲了流通』（馬克思語）。這就說明：

第一，何以在研究了工業生產計劃和農業生產計劃之後，必須研究運輸計劃；

第二，爲什麼運輸計劃底特點是，它一方面表現生產過程，另一方面又屬於流通範圍，並且大大決定着流通過程。

運輸在蘇聯有着特別重要的意義。

蘇聯佔有兩千二百萬以上平方公里的領土，整個歐洲的面積爲一千零五十萬平方公里，美國爲七百八十萬平方公里。蘇聯整個國土面積比歐洲所有各國加在一起還大一倍，比美國大兩

倍。

在蘇聯的廣大領土上，有很多的煤礦、油田、鐵礦、有色金屬礦、化學原料、大片森林、泥炭和無窮無盡的水力資源等等。

鐵路運輸具有頭等重要的意義。『鐵路運輸乃是我國經濟生活底主要神經，是聯結城鄉、工業與農業以及蘇聯各個部門的物質基礎，最後，也是聯結後方與前綫的基礎。』（一九三三年七月十日聯共（布）中央的決議）

『我國的面積，是超過世界上任何國家的，其中包括擁有殖民地的英國（自治領不算在內）。這樣的國家，如果沒有安排得很好的、把全國廣大地區結成國家的整體的鐵路運輸，其存在和發展是不可想像的；對於國民經濟來說，如果沒有佈置適宜的、把工業基地跟供給其原料和糧食的農業地區聯系起來並將它們結合成一個經濟整體的鐵路運輸，其發展是不可能的。』（斯大林在克里姆林宮招待鐵路員工宴會上的講演詞，一九三五年八月二日真理報）

蘇聯的巨大自然財富、煤、石油、鐵礦、化學原料等等，遍佈全國各個地區。在蘇聯的西方和東方、北方和南方，各經濟區彼此相隔數千里。世界上再沒有第二個國家具有這樣分佈廣闊的天然礦產、工業、農業和建築業。生產力的這樣配置，有着許多優點，然而這些優點只有在第一流鐵路運輸的配合下才能實現出來。

因為蘇聯實行了計劃經濟，所以它能够高度地利用運輸業的技術工具。

蘇聯每台機車的每晝夜平均行程大大地超過了資本主義國家（包括美國在內）。蘇聯每輛貨車的每晝夜平均行程大約比美國多一倍，比英國多兩倍以上。蘇聯貨車每一噸載重量的利用率大約比美國大三倍，比英國大九倍。

在戰後的時期中，蘇聯鐵路的運輸能力大大地增加了。因為有了新的强有力的蒸汽機車、內燃機車和電動機車，機車的總數增加了；因為有了新的車廂——其中包括運輸礦石、煤等大量貨物的自動卸貨車廂——，車廂的總數增加了；因為改善了全金屬車廂的構造，結果客車的總數也大大地增加了。

蘇聯的運輸業具有一切必要的技術工具來執行擺在它面前的各種經濟任務。

運輸計劃的基本任務如下：

第一，保證滿足國民經濟在運輸貨物方面的需要；

第二，保證滿足居民在運送旅客及其私人財物方面的需要；

第三，加速社會生產的流通過程。

對運輸的全部需要可以分為貨運和客運兩種。

要保證滿足國民經濟和居民在運輸上的需要，就必需在運輸業及國民經濟之間建立正確的關係。這就是說，必須確定如下的重要比例：

第一，在國民經濟與居民對運輸的需要量和這些運輸在各種運輸方式中的分配量之間，確定正確的比例；

第二，在各種運輸方式對生產資料的需要量和這些生產資料的生產量之間，確定正確的比例。

這就是國民經濟運輸計劃編製及執行方法的主要任務。

二 確定國民經濟對貨物運輸的需要量

(一) 確定所運貨物的數量

國民經濟在運輸方面的需要量表現在貨運量上（以噸公里計算）。貨運量（同時應顧及速度）就是運輸業的生產量，它的價值是由運輸費用來決定的，就是由活勞動和物化勞動的支出來決定的。它的使用價值表現在把產品從生產地點送至消費地點的運輸過程中。

決定貨運量是運輸計劃中最重要的部分，因為車輛、燃料和勞動力等等的需要量都是由貨運量的大小來決定的。

同時，貨運量的大小，又由以下兩種因素來決定：

第一，所運產品的數量；

第二，運輸距離。

假如能把這些數量正確地確定的話，那麼，計算貨運量的工作就不怎樣複雜了。因此，製訂貨運量計劃的出發點就在於決定需要運輸的貨物的數量。

所運貨物的數量，主要決定於物質生產的規模。

物質生產的數量和所運貨物的數量成正比例。在其他條件不變的情況下，所運貨物數量的增加程度是和物質生產數量的增加程度一致的。

和資本主義方式的生產不同，社會主義的生產是在不斷地以高速度增長着的。因此，所運貨物數量的經常增長，是社會主義運輸中運輸發展動態所遵循的規律；而在資本主義國家中，運輸量下降和運輸量少量上漲的不斷交替是它們的運輸規律。

由於蘇聯運輸發展動態具有上述的規律性，所以在計劃上必須預計到經常增長的運輸數量，必須預計到這種增長是以高速度進行的。無論計劃期的特點如何，在每一個國民經濟計劃中總是把貨物運輸的高速度增長計劃在裏面，而且運輸的數量永遠是比前一時期增加許多。

在經常很高的運輸量增長速度中，可以看出各種速度的大小是有區別的。計劃貨物運輸量的各種增長速度，主要是根據生產增長的不同速度來決定的。在國民經濟計劃中，工業和農業生產的增長速度規定得愈高，貨物運輸量的增長速度也就要計劃得愈高。

貨物運輸量增長的速度跟物質生產（工業和農業）增長的速度在數量上是否能夠一致呢？

對於製訂國民經濟的貨運計劃來說，這個問題是很值得研究的。假如運輸量的增長速度跟生產的增長速度是完全一致的話，就可以很容易很迅速地決定運輸量的大小，因為只要知道計劃期的生產增長速度和計劃期初的運輸量就足够了。如果——譬如說——在五年計劃中所擬定的生產量的增加是〇·八倍，而運輸量的原來水準是五億噸，那麼，在運輸量增長速度跟生產增長速度完全一致的時候，五年計劃最後一年的運輸量應當是九億噸。然而，運輸量增長速度跟物質生產增長速度的這種數量上的一致是不存在的。這種情況主要的可以由下列兩個原因來說明：

第一，物質生產構成的變動；

第二，各種貨物中非運輸產品所佔比重的變動。

生產構成變動的本身，對於需要運輸的那部分產品（以重量計算）底增長速度，不發生任何影響。例如，在計劃期末，以重量計算的產品數量如果增加一倍，那麼，無論生產構成怎樣變動，在其他條件相等時，需要運輸貨物的噸數也應當增大一倍。

生產構成的變動之所以具有重大的意義，是因為各種產品的運輸係數[●]不同。在各種產品間，這些係數的實際差別是可以觀測出來的。

●運輸係數表示運輸量跟生產量之間的比例。例如，假設煤的運輸量是三千五百萬噸，而煤的生產量（開採量）是四千萬噸，那麼，運輸係數就等於 0.875 （ 0.875 ）。

蘇聯鐵路運輸中的
產品運輸係數

貨 物	1940年的係數
煤	0.87
石油產品	0.95
鐵礦石	0.87
錳礦石	1.38
穀物	0.38
甜菜	0.46
馬鈴薯	0.04
水泥	0.90
泥炭	0.32

參加遠道運輸的各種產品運輸係數間的差別，主要決定於產品在當地的消費量。

因為運輸係數不同，所以生產構成的變動會使運輸量的增長比生產量的增長更快或更慢。假如在計劃期中，運輸係數很高的產品的比重增加了，那麼就應把運輸量的增長速度計劃得比物質生產量的增長速度更快；否則相反。

第二個因素——非運輸產品——所產生的影響如下：假如在計劃期中，非運輸產品的數量增加了，就是說在其生產地消費的產品數量增加了，那麼，運輸量的增加將要比生產量的增加較慢；否則相反。

(二) 確定所運貨物數量的方法

決定國民經濟在運輸方面的需要量的主要方法是平衡法。爲了決定需要運輸的各種以及全

部產品的數量，必須編製有關的物資平衡表。

運輸業運送着大量的、種類最複雜的產品。是否需要按所運輸的各種各樣產品擬訂物資平衡表，以作為每一種貨物以及全部運輸量的根據呢？這樣作是非常煩瑣的，而且實際效用並不大。蘇聯的國民經濟規模是這樣的，運輸總量達數億噸，其中很大一部分是以千噸計的各種小量貨物；在數億噸的運輸量中，要正確地以平衡法計算到每一千噸，並沒有什麼實際的意義。然而這並不是說，一切小量的貨物都不應當計算在內，它們可以合成總數加在運輸總量裏。

要擬訂運輸計劃，就必須編製在運輸總量中有決定性作用的那些產品的物資平衡表。

這些產品是：

- 一、煤和焦煤；
- 二、石油及石油產品；
- 三、黑色金屬（包括金屬廢料）；
- 四、礦石（各種各樣的）；
- 五、木材；
- 六、柴；
- 七、礦物建築材料；
- 八、穀物及麵粉。

首先應當編製關於這幾種產品的物資平衡表（參看物資平衡表——表格第一號）。最準確的辦法是根據各種產品的生產和消費地區平衡表來決定運輸產品的數量（關於這一點，下面就要講到）。

擬訂計劃的第一步，可以祇編製幾種最重要的、全國範圍的物資平衡表。

根據全國範圍的物資平衡表（表格第一號）來決定煤、石油等每一種大量貨物的運輸總量。大量貨物的運輸量大約佔鐵路運輸和內河運輸總量的百分之八〇。其餘的部分可以按它們在運輸總量中的比重來決定。

決定所運產品數量的物資平衡表
（全國範圍的）

表格第一號

	報告期	計劃期	計劃期對報告期的百分比
一 資 源			
1. 生產量.....			
2. 計劃期初的結存.....			
3. 進口量.....			
4. 其他的進貨量.....			

II 非運輸的產品

總計.....

1. 滿足本身需要的消耗量.....
2. 在當地的其他需要量.....
3. 計劃期末的結存.....

總計.....

III 運輸產品的數量 (I—II)

在具備各地區生產量和消費量的材料時，就根據生產和消費地區平衡表來進行計算運輸產品的數量（參看物資平衡表——表格第二號）。需要這些平衡表的另一原因，就是運輸總量應當被分配於各種運輸中。然而，按運輸方式來分配貨物只有在下列情況下才可能：即知道從哪些地區中、有哪些貨物、有多少數量應當運輸到其他地區中去。因此，就產生了一個任務，就是調查輸出區和輸入區，並且使這些地區互相聯系起來。解決這一項任務的根據是各種產品的生產和消費地區平衡表（只有在具備地區平衡表以後，才可以按各種運輸方式擬訂貨物分配的計劃並且決定重複運輸的數量）。

按經濟地區、共和國、省（邊區）編製生產和消費地區平衡表是根據所規定的任務來進行的。因為編製物質產品地區平衡表的目的不是使生產和消費地區的分佈固定下來，而是要發現生產和消費在地區分佈上的最好的經濟配合，所以編製這種平衡表的全部工作就是擬訂計劃時複雜而又極為重要的問題之一，它跟運輸計劃的擬訂是緊密地聯系着的。上述各種產品的生產和消費平衡表應當按生產及需要該種產品的一切地區來編製。按照某種產品絕大部分生產量集中的那些地區，按照生產量超過需要量的地區來編製生產和消費平衡表，是具有最重要意義的。

生產和消費地區平衡表

表格第二號

產品的名稱	資 源			留在當地的數量			輸 出 (輸入)			
	計劃期 初的結 存	生產量 (開採量)	總計 (2+3)	當地的 消費量	計劃期 末的結 存	總計 (5+6)	(4-7)			
							其 中			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
								鐵路 運輸	內河 運輸	海上 運輸

(三) 確定貨物運輸距離

上面已經說過，根據生產和消費地區平衡表，可以確定各地區產品的輸出量和輸入量。

爲了把運輸量換算爲貨運量，就必須決定運輸的距離。運輸的距離決定於下列各個因素：

第一，隨着全國生產力的配置，即由消費區和生產區的位置相隔之遠近而定；

第二，隨着運輸貨物的構成而定，而運輸貨物的構成又以生產構成爲基礎；

第三，隨着消費區對生產區的聯系而定；

第四，隨着各種運輸方式間的運輸比例而定。

生產力配置的社會主義原則，就是把生產區配置於靠近原料、燃料的產地和消費區，這樣，運輸的距離就減少了，這應當看作是發展社會主義經濟的最一般規律之一；在這規律中可能有相反的傾向。

總的說來，生產力的新配置意味着節省勞動的消耗量，其中包括節省運輸方面的勞動消耗。然而這種節省常常不可能立刻表現出來。我國的天然資源是生產的自然基地，它們分佈在廣大的地域上；發展新經濟區不可能僅僅在舊工業區的鄰近進行。由於擁有豐富天然資源的許多地區還沒有被開發，所以大部分新的經濟基地是在相隔很遠的地區中發生和發展起來的。在這些地區中，經濟的初步發展是以舊工業區的經濟作爲根據的，這就是說，社會主義建設初步

階段（這時生產的擴展大部分是在相隔很遠的地區進行的）不是使消費區接近於生產區，而是使消費區和生產區有一些隔離。

因此，運輸的距離也就增加了。下面的材料可以作為一個例子（見下表）。

蘇聯鐵路運輸中貨物運輸的平均距離（以公里計）

	1913年	1928年	1932年	1937年
一切貨物	496	593	632	686
煤	485	615	602	709
石油	601	728	891	1,228
黑色金屬	—	786	910	1,074
礦石	—	397	528	633
木材	415	671	687	932
柴	197	269	253	261
穀物	544	949	744	689

表中所述運輸距離的增加情況，並不是生產配置合理的表現，而是全國各地區間國民經

濟聯系擴展的表現。

在相隔很遠的地區裏發展經濟，雖然使運輸距離增加了（暫時的增加），因而也使運輸上的消耗增加了，但由於在新區中有更優越的天然條件，生產的開支却同時節省了。例如，在庫茲涅茨及卡拉岡達煤礦中，煤床要比頓巴斯等區的煤床淺些。

運輸構成的改變，能使運輸距離增長或縮短。假如在計劃期中，長距離運輸的貨物比重增加了或是短距離運輸的貨物比重減少了，或者這兩種情況同時發生了，運輸的平均距離就將增長；假如這些貨物的比重向相反方向變動，那麼運輸的平均距離就將縮短了。

在全國生產力同樣配置以及在同樣的生產構成的情況下，運輸距離將因一區與另一區的聯系不同而發生差別。

貨物從一個地區運達另一個地區常常可以採用各種運輸方式。然而，各種運輸方式在相同的地區之間有着不同長度的交通線。

由於全部遠距離運輸差不多都採用鐵路運輸方式和內河運輸方式，因而這兩種運輸方式間的運輸比例最能影響運輸距離。其特點是，一個地區和另一個地區相隔愈遠，內河運輸的運輸距離就愈增長，而這就使內河運輸方式在運輸距離方面更爲不利。沿伏爾加河各地區間用鐵路運輸以及用內河運輸的運輸距離，可以作爲這種情況的例子。

地 區	由鐵路運輸 (以公里計)	由伏爾加河運輸 (以公里計)	內河運輸對鐵路運輸的運輸距離的百分比
-----	--------------	----------------	--------------------

加里寧城——高爾基城	428	502	117.0
高爾基城——阿斯特拉漢	1,523	2,246	147.0

由此得出結論：假如在計劃期內，遠距離內河運輸的比重增加了，那麼運輸的平均距離就增長了；否則相反（假如遠距離內河運輸的比重下降了，運輸的平均距離就縮短了）。

在每一個計劃期內，要規定新的貨物運輸距離。這種運輸距離是以上述條件的改變，並且主要是以全國生產力配置的改變作為根據的。

(四) 確定貨物運輸距離的方法

各種最重要的原料、燃料與半製品的生產和消費地區平衡表是計劃運輸距離的出發點。上面已經說過，生產和消費地區平衡表解決這樣的幾個問題：哪幾種產品，多少數量，可以從哪些地區中運輸出去，哪一些地區缺少這種產品，缺少多少。然而，地區平衡表沒有解決另一個非常重要的問題，就是運輸到哪裏去，產品過剩地區應當把多少產品運到哪些地區去。假如每一種產品只有一個輸出地區，那麼，這個問題就可能很簡單地解決了。

但是，幾乎一切產品都有好幾個輸出地區，每一個消費區可以和幾個生產區相聯系。那