

鐵路運輸計劃原理

Ю·И·郭勒多馬索夫著

人民鐵道出版社

本書闡述有關鐵路方面的經濟原理，編製鐵路運輸貨物的長期計劃、季度計劃及月度計劃的辦法和技術。研究運輸計劃與國民經濟計劃和鐵路通過能力相配合的辦法以及鐵路運輸計劃與其他各種運輸部門的運輸計劃的協調一致。

本書可供鐵道部計劃局、貨運計劃處的領導幹部，鐵路管理局車務處、商務處、計劃處，分局車務科、商務科的領導幹部及計劃經濟員，各貨運站站長以及各企業發貨人參考之用。

鐵路運輸計劃原理

ОСНОВЫ

ПЛАНИРОВАНИЯ ПЕРЕВОЗОК
НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

蘇聯 Ю. И. КОЛДОМАСОВ 著

原出版者：蘇聯國家鐵路運輸出版社（一九四九年莫斯科俄文版）

ГОСУДАРСТВЕННОЕ ТРАНСПОРТНОЕ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО

Москва 1949

鐵道部翻譯處譯

鐵道部翻譯處校閱

責任編輯 周威東

人民鐵道出版社出版（北京市霞公府十七號）

北京市書刊出版營業許可證出字第零壹零號

新華書店發行

人民鐵道出版社印刷廠印（北京市東單二條三十號）

一九五四年十月初版第一次印刷平裝印1-2,080冊

書號：232 開本：787×1092 $\frac{1}{2}$ 印張11 $\frac{1}{2}$ 插表1頁 254千字 定價16,300元

序 言

蘇聯所有多樣性的經濟生活，是根據充滿了列寧、斯大林建設蘇聯共產主義社會思想的全國國民經濟計劃而發展的。

斯大林憲法第十一條指示了：「蘇聯之經濟生活，受國家所定國民經濟計劃之決定及指導，以期增進社會財富，一貫提高勞動民衆之物質及文化水準，鞏固蘇聯之獨立並加強其國防能力」。

國民計劃經濟，是社會主義經濟制度最大優點之一。

掌握經濟發展規律具有科學根據的國家計劃，是指導蘇聯整個國民經濟的發展及保證在蘇聯生產力高速增長的最巨大的組織力量。

「我們的計劃——按照斯大林同志所下的定義——不是預料的計劃，不是猜測式的計劃，而是指令性的計劃，這種計劃是各個領導機關必須遵照執行，因而能決定我們的經濟在全國範圍內將來發展方向的」。

（參照經濟建設常識讀本第四章。譯者註）

發展國民經濟的國家計劃的基本任務，是要保證蘇聯國民經濟各個部門協調的發展，以期在蘇聯建設共產主義社會。

在蘇聯的生活中，鐵路運輸業，具有特別重要的意義。蘇聯鐵路是「…聯系城市與鄉村，工業與農業的最明顯的表現之一，整個社會主義就奠基於這個聯系上」（列寧）。鐵路是流通過程的物質基礎，是產品生產過程的繼續，其形態是把產品由生產地轉移到消費地去，並保證國民經濟各部門間的生產聯系。

1935年7月30日，斯大林同志在接見鐵路員工的招待會上，以下列方式說明了蘇聯鐵路運輸業的意義：「按其面積來說，超過世界任何一個國家——英國及其殖民地（自治領不在內）也包括在內的我國，如果沒有安排好的鐵路運輸把我們國內各巨大的省區連結成爲一個國

家的整體，則其存在和發展是不堪設想的。要發展這麼一個大國的國民經濟，如果沒有安排好的鐵路運輸把各工業基地和工業中心與供應原料和糧食的農業省區連結為一個經濟整體，那是不可可能的。作為一個國家的英國，如果沒有頭等的海上運輸把為數衆多的領土連結成為一個統一的整體，那是不堪設想的。同樣，作為一個國家的蘇聯，如果沒有頭等的鐵路運輸把為數衆多的省和區連結為一個統一的整體，那是不堪設想的。蘇聯鐵路運輸業的偉大國家意義，就在於此」。

這樣，鐵路運輸計劃在社會主義國民經濟計劃總體系內成為巨大的組織力量，在邏輯上是由鐵路運輸業在蘇聯國民經濟中的偉大國家意義所產生出來的。

制定國民經濟各個部門的發展計劃，是計劃鐵路運輸工作的必要前提。沒有這個就不可能提出有經濟根據的及合乎科學的鐵路運輸計劃。

在我們的社會主義實際情況，國家的鐵路運輸計劃是國民經濟計劃的一個有機部分，其任務如下：

（一）及時運送原料、燃料、半成品至企業部門，並由企業部門運出成品，保證完成並超額完成國民經濟計劃以及國民經濟在運送上一切其他之需要；

（二）根據各該國民經濟部門的實際需要及國家國民經濟計劃所規定的比例，正確分配各部門間的標準裝車數；

（三）在現有的地理上生產力分佈狀況下，及在計劃期內形成的按區域別平衡物質資源的條件下，主要是不許有過遠運輸，對流運輸及其他不合理運輸，要合理地將生產地固定於消費地，以正確的利用鐵路的通過能力和運送能力；

（四）最有效地使用車輛的載重量及容積；

（五）正確的在各種不同的運輸間分配貨流，並使鐵路運送與其他各種運輸的運送取得協調。

在我們社會主義的實際情況下，不能把鐵路運輸與其他各種運輸

分開來看。

鐵路運輸是組成蘇聯統一交通網的主要部分之一，其中除鐵路運輸業外，還包括海運、河運、汽車運輸、空運及管運等各運輸業，所以鐵路運輸計劃應與其他各運輸業的運輸計劃相協調。

鐵路運輸計劃在其所有環節上，還應與國民經濟生產和物質資源供應計劃以及與資產負債表相配合，特別是關於煤、石油製品、金屬、木材及洋灰等的運輸計劃。因為物質資源及供應計劃在發展國民經濟各個部門上保證着必要的相互關係。完成供應計劃，歸根到底是保證解決這一段歷史時期內的政治和經濟問題。

在擴大社會主義再生產的條件下，反映着複雜的聯系各地區間的運輸計劃，是對社會主義生產力的分佈，工業與原料產地及消費區的接近，消除國民經濟中及工業企業合作中存在不合理的經濟聯系等起有作用的有力槓桿之一。節省社會勞動『……由原料加工起，依次過渡到半成品加工的所有階段，一直到獲得成品為止』，用以保證加速國內固定基金的周轉，減低生產費和周轉費。（列寧全集第22卷原文第434頁）

運輸計劃，為鐵路運輸業規定着未來工作量，並且是編製製造機車車輛投資計劃，配備全國鐵路上的人工與機車車輛，編製所有的運輸與財務計劃的原始基礎，同時也是列車在鐵路上運行的正確組織基礎，所以對鐵路運輸業來說，它是具有巨大的意義。同時，運輸計劃對於國民經濟所有的部門也有重大的意義，因為對於國民經濟所有部門、能以運輸計劃來確定未來期間的貨物運輸量與貨物運輸方向，進而以此能保證完成生產計劃，並在一定程度內預定進一步的將工業按地理關係予以分佈。

馬克思把運輸業看作是流通過程內部和為流通過程的生產過程的繼續。『馬克思寫道：一方面，運輸工業成為獨立的生產部門，因而成為生產資本的特別運用範圍，但另一方面，運輸工業的區別在於它是為了流通過程，並且是流通過程內的生產繼續。』（K.馬克思及Ф.恩格斯全集第18卷155頁）。馬克思又說：『由一個生產地點往另一生產地（1929年出版馬克思文集第2卷第2冊原文第94頁）。』

點的產品運輸之後，就是由生產範圍往消費範圍的成品運輸。只有當產品完結這種轉移的時候，它才算準備好供消費之用。』

因此，運輸業是物質生產部門。在當時，不同於國民經濟其他部門的，是運輸業不創造新的物資。運輸業的產品是貨物與旅客的移轉，這種產品是以噸公里及旅客公里為計算單位。

在衛國戰爭時期，蘇聯的鐵路運輸業，是聯系前後方的最重要的交通工具它與其他各種運輸部門一起在及時地向前綫運送武器、彈藥、糧食、被服等工作中，起了決定性的作用。斯大林同志對戰爭時期內蘇聯鐵路的工作給予了很高的評價，他說『蘇維埃鐵路運輸業堅持了其他國家運輸業未必能勝任的重担』。

在及時的集中軍隊，補充軍隊及保證迅速部署工作中，起決定性作用的當推鐵路運輸業。在戰爭的第一個階段，千百萬軍隊的戰略上的展開，需要在極度緊迫時間內，實行大量動員集中軍隊的機動運輸。根據貨流和軍用貨流在數量上或在方向上迅速的變化，而正確地計劃鐵路工作，善於組織運用其通過能力和調整機車車輛等，這對於在衛國戰爭情況下，保證蘇聯鐵路大量的機動運輸工作，有了巨大的意義。

衛國戰爭的經驗證明了：正確的組織軍事、疏散和國民經濟的運輸計劃，這在戰爭時期鐵路運輸業的勝利工作中，起了極重要的作用。

在衛國戰爭的年代裏，科學地佈置軍事運輸計劃，保證了合理使用蘇聯鐵路交通綫的通過能力。關於恢復和發展蘇聯國民經濟的1946—1950年的五年計劃法規規定了以恢復全國受災的各地區，恢復工農業的戰前水平，然後再大量的超過這一水平，作為五年計劃的基本任務，為此，就要首先實現工業與鐵路運輸業的恢復與發展。

動員鐵路內部潛在力的問題，對於順利的完成鐵路運輸業的戰後五年計劃，具有重大的意義。依照五年計劃法規，鐵路上的車輛周轉時間，應由1945年的10.9晝夜，在1950年加速到7晝夜，而鐵路運輸距離，應由1945年的790公里，在1950年降低到690公里。

因此，制定運輸計劃和合理化運輸以及在鐵路上組織與不合理運

輸作堅決鬥爭的工作，是具有特別重要意義的。

預防造成生產速度降低的不相稱現象，是制定國民經濟計劃與運輸計劃的主要任務之一。

爲了預防生產水平與運輸水平間的不相稱現象，必須一方面正確地確定將來國民經濟需要的運輸，另一方面，正確地判明運輸業的運送能力並依靠技術裝備及運輸的發展使其與需要相適應。

制定運輸計劃時，必須以使用鐵路運輸能力的先進定額和平均先進定額爲依據。

蘇聯部長會議在關於1947年國家計劃決議中特別指示了『……必須堅決地揭穿和消滅制定減低計劃的積習，這種計劃動員不起任何人來，並使得人們在生產中遷就弱點和遷就已達到的定額』。

爲了使國家計劃成爲真正的布爾什維克的計劃，應該把它建立在平均先進定額的基礎上。

檢查任何計劃執行情況，在社會主義條件下，是計劃的有機部分，這個有機部分能在執行計劃過程中，發掘縮短計劃完成期限的潛力。

斯大林同志指示了：『只有官僚主義者才能認爲：計劃工作結束於計劃的制定。制定計劃僅是計劃的開始。只有在計劃編製後，經過就地檢查在實施和修正及確定計劃的過程中，才能展開真正的計劃領導』。（斯大林著『列寧主義問題』第10版原文第413頁）。

就鐵路運輸業來說這是意味着：第一，檢查政府所撥國民經濟每個部門的運輸工具在個別企業間是否分配的正確，及運輸工具是否以運送的資源來保證；第二，檢查按到達處所及到達鐵路和所計劃的貨物品名表實際要裝運的貨物，這是預防鐵路上不合理運輸的必然條件；第三，檢查鐵路運輸能力的利用情況就是檢查綫路的通過能力和車輛的載重量等，以便在組織運輸中動員一切潛力；第四，按貨物品類、品種、發貨人及收貨人別，檢查運輸計劃的執行情況。

訂計劃——這就是領導。檢查計劃執行情況——這就是以實現執行計劃的羣衆經驗爲依據的，並在這個基礎上，確定和改善社會主義

的制定計劃工作。運輸計劃——這是在蘇聯龐大的國民經濟中，複雜聯系的綜合。

在社會主義條件下，制定鐵路運輸計劃已成為通曉的完備的科學部門。這種科學的主要特點在於：它介於經濟與技術之間的地位，因為一方面它是建立在國民經濟需要運輸的統計基礎上，也就是建立在經濟基礎上，而另一方面，它是建立在運輸的運送能力上，也就是建立在技術基礎上。在編製運輸計劃的階段中，必須使這兩方面彼此協調一致。

運輸計劃雖然具有巨大的意義，但直到目前尚無制定運輸計劃的參考資料，而這種參考資料不僅鐵路工作人員需要，就是為數衆多的各部和各主管機關也需要。著者給自己提出了任務，就是打算把截至目前為止的有關制定鐵路運輸計劃方面已經研究過的和分散於各處的一切寶貴資料加以綜括並使之系統化，而作出能够反映社會主義鐵路運輸業制定運輸計劃實際經驗的一本有關制定鐵路運輸計劃的參考書。

目 錄

序言	1
第一篇 蘇聯貨流的構成及其在各種不同運輸部門間的分配	
第一章 貨流的構成	1
第二章 蘇聯各種不同運輸業間貨流的分配	13
一、蘇聯在各種不同運輸業間貨流分配上的經濟和技術的先決條件	13
二、鐵路及河運的相互關係	27
三、鐵路及海運的相互關係	35
四、鐵路及汽車運輸的相互關係	41
第二篇 蘇聯鐵路制定運輸計劃的組織	
第三章 蘇聯鐵路發展運輸計劃工作的概述	46
第四章 鐵路運輸長期計劃及年度計劃的編製	58
一、編製鐵路運輸長期計劃的方法	58
二、編製長期計劃時生產量與鐵路貨運量的對比關係	59
三、鐵路的直通（中轉）貨運量與管內貨運量的確定	61
四、年度鐵路運輸計劃的編製	63
第五章 編製鐵路季度、月度運輸計劃的程序和技術	66
一、季度、月度運輸計劃中計劃貨物的品名	66
二、編製季度運輸計劃的期限	68

三、各部、各主管機關——發貨人和各企業編製運輸計劃的程序和技術	68
四、交通部編製鐵路局及車站運輸計劃的程序和技術	79
五、編製鐵路運送貨物的始發直達運輸計劃	84
六、鐵路水路混合聯運的貨物運輸計劃	89
七、季度運輸計劃修正程序	93
八、貨物欠裝補足辦法	94
九、限制貨物裝往困難方向	95
十、對完成運輸計劃的物質責任	95
十一、貨主自有車輛及租賃車輛的運輸計劃編製辦法	96
十二、鐵路上短距離和站內運送的計算和制定計劃辦法	97
十三、制定路用貨物的運輸計劃	98
十四、公用窄軌鐵路綫的貨運計劃工作	98
第六章 貨物到達地固定於發送地	99
一、理論上的及經濟上的先決條件	99
二、鐵路上正常的貨流方向圖	118
三、鐵路主要站間最短里程圖冊	120
四、確定貨物最小總走行公里的差額方法	121
五、在將生產地固定於貨物到達地時應計算的補助因素	127
六、將發送地固定於到達地的組織	131
七、結論	132
第七章 鐵路上貨物運輸的合理化	133
一、實現與投資有關的鐵路貨運合理化措施	140
二、關於運輸合理化的組織措施	142
三、集中制定個別種類貨物的運輸計劃及交換作業的組織	145
四、運價在鐵路運輸合理化中的作用	147
五、結論	150

第三篇 運輸計劃與國民經濟計劃及鐵路綫路通過能力的協調一致

第八章 運輸計劃與國民經濟計劃的協調一致	152
第九章 運輸計劃與鐵路綫路通過及運送能力的協調一致	163
一、保證運輸計劃的運用車數的檢查	163
二、保證灌裝貨物運輸計劃的罐車運用車數的檢查	168
三、計劃貨流是否與鐵路各方向的通過能力適合的檢查	171
四、燃料在保證運輸計劃上的檢查	174

第四篇 編製主要大宗貨物的運輸計劃

第十章 煤	175
一、鐵路煤運的簡要說明	175
二、鐵路煤運計劃工作的組織	177
三、鐵路煤運的正常貨流圖	179
四、煤運工作合理化的措施	181
第十一章 石油及石油製品	183
一、鐵路上運輸石油及石油製品的特點	183
二、石油的貨流	185
三、石油及石油製品的運輸計劃工作	186
四、石油及石油製品的運輸合理化	188
第十二章 木材	189
一、鐵路上木材運輸的概況	189
二、木材的運輸計劃工作	192
三、鐵路上木材運輸的正常貨流圖	193
四、木材運輸的合理化	195
第十三章 黑色金屬	197
一、鐵路上運輸黑色金屬的特點	197

二、黑色金屬運輸計劃工作的組織	201
三、黑色金屬運輸的合理化	202
第十四章 冶金工業的原料用的貨物	204
一、冶金工業貨物的運輸	204
二、冶金工業貨物運輸的合理化	209
第十五章 糧穀貨物	210
第十六章 洋灰	213
第十七章 型砂	217
第十八章 鹽類	221
第十九章 各種貨物	225
一、木柴及泥炭	225
二、紙張	227
三、礦物肥料	228
四、機器製造部門的貨物	228
五、棉——纖維	229
六、菓實蔬菜	230
第二十章 鐵路運輸計劃完成之統計	230

附 件

1. 特殊提高的貨物運價表	233
2. 鐵路季度、月度運輸計劃貨物品名表	241
3. 完全利用鐵路運輸、利用鐵路水運混合運輸及完全利用水運運輸的運費運價比較表	249
4. 按主要方向別完全利用鐵路運輸及鐵路海路混合運輸的主要貨物類別的運費運價比較表	259
5. 自1946年9月1日起按發送及到達鐵路別許可運送坑木、建築用圓木、鋸板用大木材、箱板材料及普通鋸製木材的方向表	262
6. 溶劑貨流方向（作為溶劑用的石灰石、生白雲石及燒製白雲石、石灰、石膏、玻璃溶劑及石英）	272

第一篇 蘇聯貨流的構成及其在 各種不同運輸部門間的分配

第一章 貨流的構成

我們社會主義計劃經濟中貨流的構成，是與資本主義世界不同的，它不是自然形成的，而是在國家的國民經濟計劃基礎上構成的。決定貨流方向，貨流量及貨流構成的主要因素有以下幾點：

- (一) 國內生產力的分佈；
- (二) 工業與農業生產的水平及國民經濟中各個部門發展的對比；
- (三) 全國各經濟區域之生產與消費間的平衡；
- (四) 根據國家的國民經濟計劃，全國各個經濟區域間與國民經濟各部門間合理形成的相互作用及其合作。

貨運量及貨流的構成，是國內生產力發展水平的顯明指標。貨流像鏡子一樣，能反映出國家的經濟情況。

在資本主義經濟制度條件下，貨流是與銷售市場的行情及利潤多寡有很大的依賴關係。從國民經濟觀點看來，這種貨流帶來許多不經濟的運輸及人力物力的巨大浪費。

1. Ф. 恩格斯在所舉由北美運一包棉花到德國的例子中說過 在生產者和消費者之間由於經過許多中間人、投機商人、代理人、出口商、零售商與批發商多次的轉賣和裝卸，致使貨物運輸的行程既複雜而為時又長。恩格斯寫道：「試想一下，每一件產品在它落到實際消費者手裏以前，要經過多少人的手，試想一下，在生產者與消費者之間

有多少投機商人和多餘的中間人」(馬克思、恩格斯選集原文第3卷, 275頁 1924年國家出版社出版)。

美國經濟學者, 柴茲, 斯秋爾特在他寫的「浪費的悲劇」一書中, 給資本主義經濟條件下貨流混亂狀態描繪了一副鮮明的圖畫, 這也就是由於生產力分佈紊亂的結果。由工廠遠程運送產品與原料運送成對流, 在尋找消費者的商品運送, 商品生產與消費中間的環節繁多, 最後在各種運輸業間的競爭以及各私人鐵路為招攬貨物的爭取, 這都容易造成貨流中的大量對流運輸及混亂狀態。

柴茲, 斯秋爾特在說明資本主義經濟條件下的貨流特點時, 寫道:「載煤的車輛, 向芝加哥開去, 並由芝加哥返回, 然後再開往芝加哥。伊利諾伊斯、賓西利瓦尼亞, 印地安等地的煤大部都在產煤的各州銷售……在這種情形下若有人想乘坐飛機觀察商品由甲生產者至乙生產者所經過的綫路的話, 假使他不希望自己的眼睛變斜脖子頸受到傷害, 那末, 他就會很快拒絕這樣做」(柴茲、斯秋爾特著「浪費的悲劇」由英文譯成俄文, 國家技術出版社 1926 年出版)。

在許多資本主義經濟領域內, 由於類似這種的浪費。「每年所取得天然財富, 大半都輕率的擲掉和滅失了。數十億機械動力的奴隸們轉動着不需要轉動的車輪, 拖曳着不需要運送的重載。周圍一切都在沸騰着, 在動轉着; 運轉動作一直在加速, 並轉到無限制的速度, 所有這一切都是在無明確規定的計劃下進行的…。」根據柴茲, 斯秋爾特的證明, 由於資本主義經濟制度原有的混亂運輸, 在美國商品分配的費用是高於商品生產費用的。

恩格斯寫道:「在合理有組織的社會裏, 根本談不到這種複雜運輸……很容易及時地預先確定滿足人民需要的每一種商品的必需數量, 並且不要中間人可使大量商品就在當地直接定購, 使消費者直接得到商品; 除了真正由於運輸本身產生的換裝和費用以外, 不需另外其他的換裝和費用, 因此就更多地節省勞動力 (馬克思、恩格斯選集第3卷原文 275 頁 1929 年版)。

在社會主義經濟制度下, 與資本主義制度所不同的, 在於: 降低

生產過程和流通過程中的費用，並盡最大可能地節省社會勞動，這是增加社會財富的源泉。蘇聯貨流是國民經濟中周轉過程的物質體現，它是在科學的，有經濟根據的原則基礎上制定計劃的。

社會主義的生產力的分佈，是蘇聯貨流合理化的基礎。還在1918年社會主義經濟萌芽的初期，弗·依·列寧在關於編製工業改革計劃一文中曾寫道：「在這個計劃中應列入：使生產地接近原料地和在由原料加工依次過渡到半製品加工的各階段一直到獲得成品為止時盡可能使勞動損失減少，從這一觀點出發，來合理地分佈俄羅斯的工業（列寧全集第22卷原文434頁）。

在革命前的俄國，生產力的分佈是畸形的，這首先表現在個別經濟區域的工業生產極其集中，而民族邊疆省份的經濟却很落後，大家都知道，民族邊疆省份的發展，是由於沙皇的政策而推遲了。下面這些事實便足以說明上述的畸形現象：在1913年頓巴斯的採煤量為革命前俄國全部採煤量的87%；高加索的石油產量佔全國產量的97%；全部生鐵產量的74%集中在我國南部；消費品的生產實際上全部集中在彼得堡和莫斯科；紡織工業分佈在距離供應棉花地區很遠的俄羅斯歐洲部分的中部及西北部各地區；製糖工業全部集中在烏克蘭。全國境內的遠東、西伯利亞、卡查赫斯坦、中亞細亞等廣大地區的比重，在沙皇俄國工業生產總量中剛剛達到了7%。

在革命前的俄國，由於工業分佈的極端集中致使全國境內鐵路網在地理上的分佈亦極不均衡。在國內各主要經濟區域間沒有最短距離的鐵路聯系，因而引起了貨物在鐵路上的過遠運輸。鐵路貨運量及貨運組成情況，證明了沙皇俄國總的經濟落後狀況。革命前俄國的貨流構成，是帶有資本主義經濟制度所原有的一切痕跡。

關於過去我們國內生產力分配的情況，列寧和斯大林提示了一副難忘的圖畫。1921年弗·依·列寧寫道：「請看一看俄羅斯蘇維埃聯邦社會主義共和國的地圖吧！沃洛果達以北，頓河的羅斯托夫和薩拉托夫東南，奧連布和鄂木斯克以南，托姆斯克以北，是一片一望無垠的幅員；在這地帶上容納着數十個大的文明國家，但在這些地方籠罩

着宗法制度、半野蠻性及真正野蠻的制度。（列寧全集第26卷第3版原文第338頁）。

斯大林同志曾寫道：「我們從舊時代方面所得到的遺產，是一個技術落後的國家，幾乎是赤貧的，破產的國家。它是既被四年帝國主義戰爭所破壞了，又被三年國內戰爭所破壞了的，其中居民很少識字，技術落後，工業好像個別孤島一樣沉沒在無數極小農莊這一汪洋大海中——這就是舊時代所遺傳給我們的國家。」（斯大林著列寧主義問題第11版原文487頁）。

（參照中文版列寧主義問題第646頁。譯者註）

蘇聯社會主義生產力分佈的基本原則，在列寧的著作中已經制定出來。以後經斯大林同志天才地加以發揚並付諸實踐。在聯共（布）第十四次代表大會上，斯大林同志說道：「不論我們想怎樣來發展國民經濟，如果沒有把作為國民經濟中主要部門的工業正確地分佈這一問題予以解決，是不行的」（列寧主義問題第9版原文540頁）。

在社會主義建設的各階段中，共產黨和蘇聯政府穩步地逐漸地實現了列寧和斯大林的生產力分佈的原則。在很短的歷史期間內消除了數十年來長期存在的工業生產極端集中的現象，而在烏拉爾，西伯利亞，伏爾加河流域及其他許多邊疆地區建立了強大的工業，這對於加強我們國家經濟實力來說已有很大意義，同時在貨流合理化方面，這一點也表現出來了。

在聯共（布）第十六次代表大會上，斯大林同志提出了在東部建立第二個煤炭冶金基地的任務，並確定了農業地區專業化的方針。

在聯共（布）第十七次代表大會上，斯大林同志提出了在伏爾加河流域和烏拉爾地區內建立『第二巴庫』的任務。

在聯共（布）第十八次代表大會上，通過了關於進一步改善蘇聯社會主義的生產力分佈的全面決議。

為了消滅不合理的運輸和過遠的運輸，並進一步提高過去經濟落後的各地區起見，聯共（布）第十八次代表大會規定了：蘇聯各地區新建設的分佈，必須根據工業接近原料產地及消費地區的原則辦理。

聯共（布）第十八次代表大會並指出了在主要的經濟地區必須保證全面的經濟發展，並在各該地區內組織開採燃料和生產下列種類的產品如：洋灰、石膏、化學肥料、玻璃，輕工業及食品工業的大量製品等，其數量以能保證這些地區的需要為準。

此外，聯共（布）第十八次代表大會通過了一項非常重要的決議，這個決議內規定：在各經濟地區內部組織各企業合作，在工業建設中不許建立過於狹窄專業的企業，以免在鐵路上發生過遠的運輸。

聯共（布）第十八次代表大會決定：「在全國各個地區內即使出產量不大的地區，都要建立開採當地煤的新基地，並隨着這些基地的發展，立即使當地工業企業、公用企業、學校、醫院及機關等由用遠處運來的燃料而改用當地燃料」。

在伏爾加河流域，烏拉爾各地區及蘇聯東部建設備用工廠，是全面發展各經濟區域和克服工業企業狹窄專業化的必要條件。

由於蓬勃的社會主義建設和實地體現了列寧斯大林分佈生產力的原則，在短短的一段歷史期間內，蘇聯工業在地理上的分佈狀況就起了根本的變化。

這在全國境內工業分佈極為平衡，各民族共和國經濟的顯著高漲，以及國內遠東、中亞細亞、烏拉爾、東西伯利亞、西西伯利亞、南部地區、西部地區等工業總產量的極大的增長方面可找到它的反映。

在兩個斯大林五年計劃時期內在國內東部建立了第二個煤礦冶金基地。庫茲聶茨、莫斯科附近、切連木和夫斯基、彼喬爾遠東及烏拉爾等地煤區的採煤工業得到了很大的發展。伏爾加河流域、烏拉爾、巴什基里亞、庫頁島等地區的石油工業也有了顯著的發展。在國內中部及烏拉爾發現了極大的冶金業根據地。在希賓、國內北部、列寧格勒、烏拉爾及中部各區域都建立了化學工廠。

在巴拉赫拿、卡馬、克拉斯諾維雪爾斯克、索利卡木斯克地區、木材工業和造紙工業得到了很大的發展。在烏拉爾和西伯利亞設立了新紡織工業企業。在烏拉爾、伏爾加河流域、中亞細亞及南高加索地區也建立了新的機器製造工業。