

蘇聯鐵路財政學簡編

溫尼勤珂 著

中央人民政府鐵道部財務局編譯

生活·讀書·新知三聯書店

1951年·北京

本書根據蘇聯莫斯科國家鐵路運輸書籍出版局
一九四八年版 Н. Г. Винниченко 所著 Финан-
сирование Железных Дорог 一書編譯。



版權所有

生活·讀書·新知三聯書店出版

北京西總布胡同29號

1951年9月在北京第一次印刷

317×437/25 • 358定頁 • 總號930 • 分號Q308

00001—10000冊 • 定價15.800元

三聯·中華·商務·開明·聯益聯合印刷

中國圖書發行公司發行

目 次

總 論	1
第一節 鐵路財務與國家財政的關係	1
第二節 鐵路財務的運用	2
第三節 社會主義國家財政	4
第一章 鐵路經濟核算組織的基礎	7
第一節 經濟核算和企業的關係	7
第二節 經濟核算企業經營業務的獨立性	8
第三節 經濟核算企業的監察制度	9
第四節 提高生產的獎勵制度	13
第五節 車間和工作組的經濟核算	15
第六節 鐵路經濟核算的特點	16
第二章 蘇聯鐵路財務和經濟核算簡史	21
第一節 十月革命前帝俄時代的鐵路財務情況	21
第二節 革命後蘇聯鐵路財務制度和經濟核算簡史 (1917——1941年)	24
第三章 蘇聯中央和地方鐵路機構的組織	39

第四章 鐵路固定資產	45
第一節 固定資產的意義	45
第二節 固定資產的種類	46
第三節 法定基金和法定基金的變更	47
第四節 固定資產的折舊	49
第五節 折舊基金的分配	53
第六節 固定資產的修理和復舊	54
第七節 車輛、線路和大型建築物等大修的撥款手續	56
第八節 車輛中修與年修的財務計劃和撥款·固定資產有效使用的要點	58
第五章 自有流動資金	61
第一節 流動資金的意義	61
第二節 自有流動資金和借貸流動資金的意義	63
第三節 自有流動資金週轉的速度	64
第四節 流動資金的分配辦法	65
第五節 流動資金的標準和備用標準量	67
第六節 鐵路供應機構的材料儲備標準	68
第七節 庫存材料上需要流動資金備用標準量的查定法	73
第八節 鐵路各企業單位的材料儲備標準	76
第九節 線路上部建築材料的儲備標準	78
第十節 庫存燃料的儲備標準	79
第十一節 飼料和供給品的備用標準量計算法	80
第十二節 在途材料和包裝器材的備用標準量計算法	81
第十三節 在途燃料的備用標準量計算法	82

第十四節 使用中特別服裝（工作服）的備用標準量 計算法	83
第十五節 使用中工具和家具的備用標準量計算法	89
第十六節 有價服裝的備用標準量計算法	91
第十七節 現金備用標準量和遞延支出的備用標準量	93
第十八節 鐵路附屬企業單位流動資金的儲備標準	94
第十九節 自有流動資金發付的來源	103
第六章 清算流動資金	107
第一節 清算流動資金的意義及其來源	107
第二節 鐵路管理局全部清算流動資金計劃的編製	108
第三節 鐵路企業單位清算流動資金計劃的編製	111
第四節 按照鐵路企業單位資產負債表查定清算流 動資金現存額	113
第七章 鐵路上的合同關係	115
第一節 合同關係的一般條件	115
第二節 合同內容	116
第三節 履行合同的責任和訴訟的時效	117
第四節 違反合同的主要原因和遵守合同的重要性	118
第八章 鐵路及其企業的現金收支業務和清算 組織	121
第一節 蘇聯財務系統的組織	121
第二節 經濟核算企業單位的現金管理	123
第三節 承兌票據清算的程序	125

第四節	信託清算的程序	132
第五節	特別帳戶	134
第六節	市內交易的清算	135
第七節	債權債務的清算	137
第八節	作為清算及現金收支單據的支票	138
第九節	現金收支業務	139
第九章	鐵路的短期銀行貸款	145
第一節	短期銀行借款的主要類別	145
第二節	鐵路局及經濟核算企業單位借款計劃的編造 程序	149
第十章	鐵路運價	151
第一節	運價——運輸的計劃價格	151
第二節	貨運運價·1939 年運價之改訂	153
第三節	貨運運價的種類	155
第四節	貨運運價制度的構成	157
第五節	客運運價	160
第六節	客運快車運送貨物和行李的運價	163
第七節	車輛租賃費	164
第八節	各項雜費、罰金及獎金	164
第十一章	鐵路收入	167
第一節	鐵路收入的組成成份	167
第二節	運輸收入計劃	168

第三節	鐵路收入的監查機構	171
第四節	收入平衡表	172
第五節	貨運的損失賠償	173
第十二章	運輸支出	177
第一節	各種運輸的成本和車輛工作的單位成本	177
第二節	支出科目(分類)的構成・支出計劃及報告	179
第三節	運輸成本及減低成本潛在能力的監查	186
第四節	國家運輸計劃的完成及高級運輸質量是 減低成本的重要潛在能力	189
第五節	車輛使用質量指標的提高	191
第六節	成本和工薪	194
第七節	燃料、電力及材料消費標準完成上的監查	196
第八節	各鐵路非生產的支出	198
第十三章	鐵路的利潤	199
第一節	鐵路利潤的意義	199
第二節	鐵路利潤的組成	200
第三節	利潤計劃的編製	203
第四節	積累金的分配	208
第十四章	交通部、鐵路總局及管理局間相互的 財務關係	211
第一節	運輸進款的收集	211
第二節	各鐵路間進款的分配	214
第三節	交通部、鐵路總局及鐵路管理局間收支平衡	

表上的清算	219
第四節 鐵路的特別撥款	221
第五節 鐵路與國家預算的清算	222
第十五章 鐵路及其業務單位的收支平衡表	225
第一節 財務計劃的編製	225
第二節 鐵路的收支平衡表	227
第三節 基層業務單位的收支平衡表	247
第十六章 現金收支計劃	251
第十七章 鐵路內部財務資源的動員	257
第一節 資源動員計劃	257
第二節 超過備用標準量的材料的減少	260
第三節 銀行貸款的吸收	261
第四節 債權的減少	261
第五節 由往來帳項下提出之資金	265
第十八章 對鐵路企業單位的撥款	267
第一節 撥發企業單位營業活動資金的一般條件	267
第二節 對機務處業務單位的撥款	271
第三節 對車輛部門企業單位的撥款	278
第四節 對車務部門企業單位的撥款	283
第五節 對客運處企業單位的撥款	285
第六節 對貨運商務處各企業單位的撥款	288
第七節 對工務處各企業單位的撥款	291
第八節 對電務處的撥款	293

第九節 對電鐵部門各單位的撥款	293
第十節 對特別任務的撥款	295
第十一節 對附屬企業的撥款	296
第十二節 對企業單位撥款的結算(按資產負債表結算)	296
第十三節 對供應機構支出的撥款	298
第十四節 對房產建築處的撥款	300
第十九章 收支平衡表執行情況的審查	303
第一節 鐵路局及其附屬企業單位財務與會計的業務 工作	303
第二節 企業現金狀況的判定	304
第三節 企業財政狀況的判定	305
第四節 企業財務情況及完成收支平衡表的結合指標	307
第二十章 經理基金的構成	309
第一節 經理基金構成的來源及條件	309
第二節 經理基金構成的規則及利潤與節約提撥的標準	310
第三節 由利潤提撥經理基金的核算舉例	311
第四節 由節約提撥經理基金的核算舉例	312
第五節 經理基金使用的規則	314
後記	315

總 論

第一節 鐵路財務與國家財政的關係

國家財政制度是國家經濟政策的主要因素，也就是國家政治經濟的偉大的原動力。鐵路事業的財務機構是國家財政系統的一部份，鐵路所執行的運輸財務計劃要保證有系統地逐漸減低運輸成本，提高生產效率，以增加國家財富；所以鐵路運輸機構和生產部門要集中全力來爭取財務合理的進展。

鐵路事業的財務機構和國家的財政系統是一體的，因此，運輸計劃包括在國民經濟計劃以內；它的收支平衡表和運輸貸款計劃包括在國家預算以內，同時也包括在國家銀行的貸款和現金收支計劃以內。

蘇聯鐵路運輸的全部積累，約有半數歸入國家預算之內，而

鐵路的支出如：社會文化費、幹部培養費和其他鐵路運輸上的費用，由國家負擔的也為數甚鉅。

國家銀行和特別銀行等（工業銀行、公用事業住宅建設中央銀行、農業銀行、商業銀行）對於運輸和生產建立貸款關係，經過這些銀行貸給各生產單位（機車修理廠、建築機構及其他各單位）現款，以補助它們順利地完成生產任務。

第二節 鐵路財務的運用

在鐵路運輸機構和國民經濟的其他事業中，都動員內部物質和資財，為求增加收益而作適當的運用。由各自節省的經費來抵充國家預算所批准的一部份支出，使國家在預算上節省下來的經費得運用到其他部門。

斯大林的新五年計劃裏主要的任務是提高國民經濟的生產利潤，並鼓動生產量的增大，因此對鐵路各部門和生產企業各單位的支出不准浪費。為了新的建設，必須保證有最高度的積累，執行嚴格的節約，和減低運輸成本。

1931——1950 年收入的百分比

	1913	1928	1932	1937	1940	1950
蘇聯人民收入 單位十億盧布 (1926/27 年之不變價格)	21.0	25.0	45.5	96.3	128.3	177.0
百分率	100%	119	217	457	610	843

蘇聯自革命成功後經過了三個五年計劃的建設時期，到

1940 年國家經濟面貌纔煥然一新，並培養了大量的技術人員，一躍而爲工業國。又因國家收入增大，遂自 1913 年至 1940 年在鐵路運輸方面，建設了新線 13,412 公里，複線 9,100 公里，改建 3,900 公里，並補修了許多線路的上部建築物，如鋼軌、枕木、道碴等，更在該數年中新造機車 11,852 台，四軸貨車 166,857 輛，雙軸貨車 91,277 輛，改造有風閘的車 474,500 輛，有制動聯結器裝置的車輛 248,000 輛，並裝置了電氣信號場、中央電氣轉轍所、電氣化線路等。由此可以證明蘇聯國家收入的資金完全是投到有利於國民經濟的事業裏去的。

現在蘇聯國家是按各人的能力給酬，每個勞動者都能享受到各盡所能、各取所值的原則。同時更消滅了中間商人的剝削，使所有商業完全由國家管制，物價也由國家來規定，不像資本主義國家那樣因受商人的操縱，使物價急劇波動，經常發生經濟危機的現象；蘇聯國家的物價總是平穩的，絕不會發生經濟危機的現象。

資本主義國家是資產階級專政，只知操縱物價和剝削人民；社會主義國家是無產階級專政，並且是按着財政計劃來進行生產、減低成本、活用資金、增闢財源。對於物價的調整是具有全國性地逐漸降低，以使人民生活水平提高。所謂國家財政計劃是分期辦理的，如五年計劃即是一例；在該項計劃中規定有某年生產什麼，產量多少，標準如何，並定出有計劃的分配，有目標的減低成本，如此國家自然得到鉅額的積累，使人民受到實惠。這也就是社會主義國家和資本主義國家在財政上基本的區別。

社會主義國家要有辦理財政的重要知識，更要知道正確的財政計劃。在新五年計劃裏爲了保證國民經濟的最大收益，應當鞏固並發展社會主義的經營方法、經濟生活方式和經濟核算制度，堅決消滅浪費人力和昂貴的生產成本等不經濟的現象，並爲了恢復和發展國民經濟的需要，來活用資金。

第三節 社會主義國家財政

社會主義國家財政制度是在 1917 年十月革命成功以後，纔由國家施行了這種新的經濟政策，同時廢除了不適宜的舊政策，以免阻礙社會主義的前進。爲了消滅封建制度和資本主義的殘餘，要在短期中積極地發展國民經濟，因此必須在工業上積極建設並發展重工業和鐵路交通運輸事業，以適應國家所有各個生產部門的加緊努力，來進行生產工作；尤其是在鐵路運輸事業上起了決定性的作用，使經濟來源獲得了唯一有效的保證。

一、發動國內資源，推行經濟核算制度，提倡節約運動，和活用資材俾能促進社會主義向前發展，步入工業化；

二、企業國家化是將土地、企業、運輸、銀行、商業等完全爲國家所有，以加強經濟核算的推行，而取得國家經濟的獨立。

蘇聯政府爲了積極進行發展國民經濟，發動了一切力量來積累財富，健全財政，發展工業，尤其是注重於重工業和鐵路，這是任何的一個資本主義國家所不能作到的事：由於所有企業屬於國有也就是屬於人民所有，所以國民經濟日益強大，人民的生活也日漸改善，這就是社會主義國家經濟建設偉大的成就。

蘇聯國家收入是按照下列目的來支配的：

- 一、提高人民生活水平；
- 二、發展生產；
- 三、建設國家，保衛祖國的邊疆。



第一章

鐵路經濟核算組織的基礎

第一節 經濟核算和企業的關係

經濟核算就是企業計劃的管理方法，使每個企業單位都能爲了迅速執行或完成任務而盡可能地瞭解並充分利用內部的一切資財。

國家給予經濟核算的企業單位(如鐵路和生產單位)一個計劃後，它就要像法律一樣地去認真負責執行這個計劃，此外國家對於實行經濟核算的企業單位要能直接監查其收入的情況和資財的運用。

企業單位財政經濟的主要任務如下：

1. 執行計劃的生產量，2. 質量，3. 成本的標準，4. 勞力的分配和利用，5. 活用全部資財。

經濟核算的企業單位爲了執行上述任務應當注意發展的情況，並在經濟穩固的情況下作合理的人事調整，以節省不必要的支出。

第二節 經濟核算企業經營業務的獨立性

爲求順利地來組織生產過程和減低費用，在計劃範圍以內，賦予企業以經營業務的獨立性。

所謂經營業務的獨立性包括下列各項：

一、國家決定經濟核算的企業在必要時，可另設幾個獨立的分單位，或將已有的獨立分單位實行合併。

二、國家撥給企業以必要的固定基金，以供應用。

三、國家撥給自有的流動資金，以資運用。這種自有的流動資金，是限於營業上所必需的，非此則週轉不靈，如依計劃批准的數量而撥發的原料、材料及燃料等。

四、國家分別核定每個企業的生產計劃和收支平衡表；並在計劃裏規定：1.生產量，2.產品種類（在鐵路上是運輸）和質量，3.供給設備及原料的基金，4.產品的分配（某地需要量、需要時間、運出若干），5.成本及計劃價格，6.積累及對政府所負的財務責任。

五、由經濟核算的企業編造獨立的資產負債表，施行獨立會計和企業事業的管理。

六、國家賦予企業單位以法人的權力，即在一定範圍內或計劃基礎上企業單位得與產品的需要者和原料、材料、燃料及其