

运输经济学

上册

T. C. 哈哈图洛夫 著

科学出版社

运 输 經 济 学

上 册

T. C. 哈 恰 图 洛 夫 著

北京铁道学院经济系 译

科 学 出 版 社

1 9 6 0

运 輸 經 济 学

下 册

T. C. 哈 恰 图 洛 夫 著

北京铁道学院经济系 译

科 学 出 版 社

1 9 6 0

АКАДЕМИЯ НАУК СССР
ИНСТИТУТ КОМПЛЕКСНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ ПРОБЛЕМ
Член-корреспондент АН СССР

Т. С. ХАЧАТУРОВ
ЭКОНОМИКА ТРАНСПОРТА
ИЗДАТЕЛЬСТВО АКАДЕМИИ НАУК СССР

Москва 1959

內 容 簡 介

本书系苏联科学院通讯院士 Т. С. 哈恰图洛夫教授 1959 年新著。全书約 50 万字,包括运输經濟科学研究对象,社会主义铁路运输业的优越性,它的計划工作,貨物运输和旅客运输以及运营工作的經濟問題。此外,对于社会主义的經濟效果,資本主义运输业的腐朽性,铁路运输业技术发展途径及其經濟评价,以及铁路劳动組織、客貨运价和財務等問題也都作了詳尽的闡述。从本书中可以了解苏联社会主义建設中的运输业发展經驗及理論概括。

全书譯文,分上下两册出版。由下列同志分別翻譯:1、9 章苏敬之、李惠鑑合譯,2、4、6、8、11、14、15、17、18、21 章苏敬之譯,3、5、12、13、16、19 章胡光榮譯,7 章楊鴻年譯,10 章李惠鑑譯,20 章林鴻禧譯。全书由許庆斌、苏敬之同志校閱。

运 輸 經 济 学

上 册

Т. С. 哈恰图洛夫著
北京铁道学院經濟系譯

*

科学出版社出版 (北京朝陽門大街 117 号)
北京市书刊出版业营业許可証出字第 061 号

中国科学院印刷厂印刷 新华书店总經售

*

1960 年 3 月第 一 版
1960 年 3 月第一次印刷
(京) 0001—4,500

书号: 2099 字数: 235,000
开本: 787×1092 1/27
印张: 10 16/27

定价: 1.10 元

АКАДЕМИЯ НАУК СССР
ИНСТИТУТ КОМПЛЕКСНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ ПРОБЛЕМ
Член-корреспондент АН СССР
Т. С. ХАЧАТУРОВ
ЭКОНОМИКА ТРАНСПОРТА
ИЗДАТЕЛЬСТВО АКАДЕМИИ НАУК СССР
Москва 1959

內 容 簡 介

本书系苏联科学院通讯院士 Т. С. 哈恰图洛夫教授 1959 年新著。全书约 50 万字, 包括运输经济科学研究对象, 社会主义铁路运输业的优越性, 它的计划工作, 货物运输和旅客运输以及运营工作的经济问题。此外, 对于社会主义的经济效果, 资本主义运输业的腐朽性, 铁路运输业技术发展途径及其经济评价, 以及铁路劳动组织, 客货运价和财务等问题也都作了详细的阐述。从本书中可以了解苏联社会主义建设中的运输业发展经验及理论概括。

全书译文分上、下两册出版。由下列同志分别翻译: 1、9 章 苏敬之、李惠疆合译; 2、4、6、8、11、14、15、17、18、21 章 苏敬之译; 3、5、12、13、16、19 章 胡光荣译; 7 章 杨鸿年译; 10 章 李惠疆译; 20 章 林鸿禧译。全书由许庆斌、苏敬之同志校阅。

运 输 经 济 学

下 册

Т. С. 哈恰图洛夫 著
北京铁道学院经济系译

科学出版社出版 (北京朝阳门大街 117 号)

北京市书刊出版业营业许可证出字第 061 号

中国科学院印刷厂印刷 新华书店总经售

1960 年 8 月 第 一 版

书号: 3211 字数: 179,000

1960 年 8 月 第一次印刷

开本: 787×1092 1/27

(京) 0001—4,000

印张: 8 2/27

定价: 0.86 元

作者的話

本書系以作者在各高等學校的授課讲义以及發表于蘇聯科學院綜合運輸問題研究所諸出版物中有關運輸經濟的研究論文為基礎。在進行這些研究以及寫作本書的過程中，對若干問題作了較詳盡的闡述，超出了高等學校教材的範圍，例如鐵路運輸業各種技術發展道路的效果問題，運輸業計劃工作中經濟計算問題，資本主義運輸業規律性問題以及其他某些問題。

儘管各章在材料論述的深度和廣度上具有某些不盡一致之處，但作者仍決定以現在的样子發表本書，以期不僅能作教學之用，且亦作為專門學術著作。于此對於閱過本書手稿和提過寶貴意見的同志們致予感謝。

上册 目 录

作者的話	i
第一章 运输经济学这一学科的对象	1
1. 运输业在共产主义建设中的作用	1
2. 作为一门学科的运输经济学	5
3. 运输经济学课程的内容及其任务	13
第二章 资本主义铁路运输业	20
1. 作为资本主义生产部门的运输业及其特点	20
2. 资本主义铁路运输业的发生和发展	29
3. 铁路大亨对铁路建筑的投资及利润	34
4. 铁路企业的兼并, 垄断的建立和铁路国有化	39
5. 垄断资本家对铁路工人的剥削	45
6. 资本主义铁路运输业——军国主义化及帝国主义剥削落后国家和殖民地的工具	49
7. 垄断利润对技术进步的阻碍影响	53
8. 资本主义各国铁路运输业的不同发展水平及不同技术运营类型	65
第三章 革命前俄国的铁路运输业	74
第四章 社会主义铁路运输业	98
1. 社会主义运输业的优越性	98
2. 运输业在苏联国民经济中的作用	103
3. 社会主义运输业的发展	106
第五章 苏联的铁路和其它运输方式	118
第六章 铁路运输业计划	141
1. 铁路运输业计划的前提及原则	141
2. 铁路运输业计划的内容	142
3. 铁路运输业计划的指标	145
4. 铁路运输业计划的方法	146
5. 运输业计划种类及计划编制机构	149
6. 铁路运输业计划的编制程序	149

第七章 衡量计划措施经济效果的方法	156
1. 经济效果的指标	156
2. 运输成本	158
3. 投资的经济效果	170
4. 效果的实物指标	177
第八章 货物运输及其计划	182
1. 货运动态	182
2. 货运构成	187
3. 运输距离	190
4. 对流运输及其消除措施	197
5. 迂回运输及其消除措施	197
6. 其它不合理运输	198
7. 运输不平衡性及其减少措施	200
8. 运输在方向上的不平衡性	204
9. 货物运输计划	205
10. 货物运输分区计算方法	212
11. 货物运输的作业计划	221
第九章 旅客运输及其计划	226
1. 旅客运输动态及决定旅客运输的诸因素	226
2. 发展旅客运输的任务	230
3. 旅客运输计划	236
第十章 铁路运营经济	240
1. 社会主义经济制度的优越性在合理组织铁路运营方面的意义	240
2. 运营指标动态	242
3. 改善运营工作的经济效果指标的计算方法	244
(甲) 实物指标	244
(乙) 价值指标	252
4. 提高车辆轴载重	256
5. 增加列车重量	259
6. 提高旅行速度	262
7. 减少空车走行公里	269
8. 减少机车辅助走行公里	271
9. 直达化的经济效果	272
10. 机车车辆工作计划	276

下 册 目 录

第十一章 苏联铁路技术装备的发展·····	281
第十二章 铁路新建·····	297
第十三章 铁路路线和断面的各种方案对经济指标的影响·····	315
第十四章 各种牵引类型及其经济效果·····	329
1. 提高列车重量与改用强力机车·····	329
2. 各种牵引的技术运营特征·····	335
3. 各种牵引的经济效果·····	340
第十五章 车辆改造的经济效果·····	355
1. 采用大型车辆的經濟效果·····	355
2. 减少车辆自重·····	363
3. 车辆专门化·····	366
4. 自动车钩、自动制动器和滚珠轴承的经济效果·····	368
5. 集装箱的经济效果·····	372
6. 旅客车辆改造·····	374
第十六章 线路改建的经济效果·····	377
1. 重型钢轨的经济效果·····	381
2. 采用各种类型枕木的经济效果·····	388
3. 采用各种道床的经济效果·····	391
第十七章 提高通过能力的技术措施及其经济效果·····	395
第十八章 铁路运输业投资计划·····	413
第十九章 劳动与工资·····	421
1. 运输业劳动组织的特点·····	421
2. 运输业劳动生产率及其决定因素·····	428
3. 新生产工具对劳动生产率的影响·····	425
4. 职工熟练程度是提高劳动生产率的因素·····	428

5. 生产組織和先进劳动方法.....	431
6. 各种劳动組織方法的經濟效果比較.....	433
7. 技术定額問題.....	439
8. 工資.....	442
9. 劳动計劃.....	446
第二十章 貨物和旅客运价.....	452
1. 运价是运输业产品的价格.....	452
2. 貨物运价总水平及其与运输成本的比較.....	454
3. 按貨种別和按距离別的差別运价.....	457
4. 运价和运输合理化.....	463
5. 运价与改善运输工具的利用.....	466
6. 运价規程.....	468
7. 旅客运价.....	468
第二十一章 财务及其計劃、經濟核算.....	471
1. 财务和經濟核算的意义.....	471
2. 铁路固定資產.....	475
3. 流动資金.....	477
4. 铁路收入.....	480
5. 铁路支出.....	485
6. 铁路利潤和亏损.....	490
7. 收支平衡表.....	491

第一章 运输经济学这一学科的对象

1. 运输业在共产主义建设中的作用

社会主义运输业的发展道路是由社会主义客观经济规律所规定的。为共产主义建设实践指引方向的马列主义理论照耀着社会主义运输业的发展道路。在苏联共产党和苏维埃国家奠基人列宁的著作中反复地提到过运输问题。在党和政府的许多文告中，党代表大会、党中央委员会、最高苏维埃及部长会议的历次指示中，都提出了共产主义建设各个阶段发展运输业的具体任务以及完成这些任务的方向。苏联共产党第21次代表大会更制定了1959—1965年七年内运输业的宏伟发展远景。

运输问题之所以受到密切注意是因为它在社会主义再生产体系中具有重大作用。发展运输业是顺利建设共产主义和发展国民经济各个部门的重要条件之一。运输业保证为达到产品极大丰富的生产不断高涨，促使人民的物质和精神水平不断高涨。运输业发展水平愈高，则社会劳动分工将愈发达，我国人民将愈益享用伟大祖国领域的一切自然财富，以及在目前因故不能或难于就地生产足够数量的从原料、燃料直到布匹、水果等一切工农业产品，各种物资将更易于结合并在此基础上大量发展生产。运输业发展水平愈高，则开发新兴地区及改造其自然面貌使之完全为共产主义建设服务的可能性愈大。运输业发展水平愈高，则人们的交往将愈益密切，民族的友谊愈益巩固，经验愈易交流，文化愈益丰富和多样化。

运输业的发展不仅促使社会主义国家的经济威力高涨，而且如遇帝国主义侵略者胆敢来犯之际，能使国家立于不败之地，巩固国防。从军事观点来看，运输业确保后方工作、供应前线、进行战

役,具有重大的战略意义和战术意义。

苏联整个运输业是社会主义社会本身赖以存在的国民经济主导部门之一。运输业既活动于生产领域之内,也活动于生产领域之外。

在生产领域内起巨大作用的首先是生产内部运输——传送带、起重机和它提升工具、车间轨道和水泥道路、厂内专用铁路线、汽车路、架空索道以及其他设备。

照例,生产内部运输专门用来服务于一定企业或一组企业,它是生产过程的直接组成部分。某些工业部门的生产过程在很大程度上就是进行运输(例如石油、煤炭及其它矿藏的采掘)。所以,生产内部运输是其服务部门的组成因素。

除了生产内部运输以外,服务于企业与企业之间、企业与整个国民经济之间外部联系的运输,对于保证生产过程亦有重大作用。每个企业都是统一的社会主义国民经济的组成部分,只有当它与其它企业密切联系,才能正常地存在和发展。社会主义社会的生产过程是直接社会性的,而各个企业的生产者以实现这个过程的不同环节为手段,参与社会性的生产过程。

运输业在国民经济中的重要职能由此而生,它保持企业之间的生产联系、工业中心和农业地区之间的交流。这个任务是由公用运输业完成的。公用运输业中包括铁路、河道和海道、汽车路和兽力车路、空运和管道。公用运输业为社会生产过程服务,为工业企业运来原料和燃料、运出半成品和成品,保证城市的农产品供应和农业地区的工业制品供应。运输工农业货物的公用运输业属于物质生产领域,因为它继续工农业产品的生产过程。

运输业不创造新的物质产品,不增加社会的产品数量,但是它将产品运至消费地,给社会提供使用这些产品的可能性。没有运输业,社会便不能实现产品的使用价值,而生产过程一般也就不能进行。所以,不论是企业内部或企业之间的运输,是社会生产过程的一般条件,离开了它,这个过程便无法完成。

人的运输亦属于公用运输业。相当部分的旅客运输直接服务

于生产过程,它实现工人的位移(例如上下班),运送工人到施工地点,送工人下矿坑和接工人到地面等等。但是,作为社会生产部门的运输业,为满足人们各种位移需要所进行的其它旅客运输亦属于生产领域。地下铁道、电车、客轮、客机及其它社会性客运工具,均属于物质生产部门,它们具有生产部门的一切特征,并生产有益的效果——人们的位移,位置的改变。

除了属于生产领域的运输业以外,还有这个领域以外的运输存在着并活动着。这里包括供个人使用的运输工具——汽车、摩托车、游艇等等。这里也包括军用运输器具、装甲车、坦克、飞机、军舰以及科学研究所用的运输工具。

作为一门学科,运输经济学只限于研究公用的货物和旅客运输业。生产内部运输业及物质生产领域之外的运输业,不在本著作的研究之内。

运输经济学首先研究运输业的发展方向和发展速度,使之完全满足国民经济对运输的需要。社会主义社会的运量增长甚为迅速。在苏维埃政权的年代里可比领域内各种运输方式的货物周转量增长了11倍,旅客周转量增长了5倍余。自1954年起铁路运量即居世界第一,超过美国。苏联铁路运输业的货物周转量等于除美国以外的所有资本主义国家铁路货物周转量的两倍。象托姆斯克这样一个铁路局的货物周转量,即大于英国或法国全路的货物周转量。

运输业的发展应当配合整个国民经济的发展。运输经济学研究运输业、工业和农业的发展比例。运输经济学的出发点是:一方面,社会主义运输业应当全部地和及时地办理工、农业不断高涨所需的一切运输;另一方面,工业的发展规模应当足以供应铁路一切先进技术——现代机车车辆、钢轨等等。

社会主义运输业所已达到的高度水平及发展中的巨大成就乃是社会主义经济制度优越性的标志。苏联的各种运输业均是公有的财产。主要运输方式——铁路、几乎全部河船和海船、飞机、大部分汽车运输业都是国家所有,亦即全民所有。只有一部分汽车

和河船属于集体农庄或合作社所有。运输工具的公有制是苏联统一运输网的基础，供各种运输方式的工作有可能协调配合和密切合作，有可能使作为统一运输体系中诸组成部分的各种运输方式在完成从发货者到收货者的运输任务时达到技术作业上的统一。

各个五年计划时期，各种运输方式均得到改建。在铁路上采用了新型牵引工具、大型车辆、自动闭塞和其它设备。河上和海上船舶亦得到加强和更新，修建新的运河、建立起汽车、航空和管道运输业。各种运输方式的新型技术装备，运输职工的高度劳动生产率，社会主义竞赛和斯达哈诺夫式劳动方法，不仅增加各种运输方式的工作数量，而且提高了送达速度和降低了运输成本。

铁路运输业是苏联的主要运输方式，它担负大部分运输工作量。列宁写道：铁路“这是城乡之间、工农业之间，最显著联系的表现之一，而社会主义完全建立在这种联系上面。”

铁路在服务于国民经济及国防的运输任务中居于重要地位。按其与国家经济中的作用，按其技术设备的特点和能力，按其利用质量，按其职工人数与劳动生产率，按其运量以及许多其它指标来说，铁路在苏联各种运输方式中处于主导的地位。而且铁路运量在各种运输方式中所占比重甚大，其它运输方式的作用发挥不足。其它运输方式的发展速度应当超过铁路运输业的发展速度。根据共产党历次代表大会的指示，在大力发展各种运输业的同时，未来各年中水运、汽车、航空和管道的货物周转量，其增长速度应当大于铁路，以便尽快解决各种运输方式正确分配运量的问题。

今后各种运输业的发展，应当能够全部满足工、农业不断发展对运输的需要。为了使国内产品达到丰富，必须优先发展重工业。不仅需要增加现有工业基地的生产，而且需要利用新区的自然资源。为此，应当承担现有路网上不断增长的货流，并且修建新的交通线路，加强地区间联系。农业的高涨亦引起运输需要的剧增。运输业应当显著地增加和加速粮食、蔬菜、肉类、牲畜和其他货物的运输。必须改善主要农业地区的运输服务，保证担负起年产数百万普特谷物和其它农产品的新辟广大生荒地区和熟荒地区的运

量。

国民經济对运输的需要,运输业的发展道路,掌握增长着的运量的途径,最有效地編制計划的方法,勤俭办运输,所有这一切都是社会主义运输經济学的研究对象。

2. 作为一門学科的运输經济学

馬克思列宁主义理論是运输經济学这一門科学的基础,研究运输經济学也象研究任何其它科学一样,辯証唯物主义是它的研究方法。运输經济学以辯証唯物論为基础,从运输业的发展中研究运输业,从其与社会經济形态变化的密切关系中研究运输业。运输經济学利用辯証唯物方法,研究一定社会經济形态的一般发展規律在运输业中的表現;研究运输业和国民經济的相互依存关系;研究各种运输方式之間的相互联系;研究鉄路运输业內各部門之間的关系。

运输經济学运用辯証唯物主义的方法指出运输业进一步发展的途径。

运输經济学利用說明运输业的发展、它的工作、技术装备、劳动組織、运价和財政的大量实际材料,正确地搜集、整理和概括这些多种多样的大量材料,对于能够以此为基础作出科学結論是甚为重要的。当然,搜集大量实际資料这件事的本身还不构成科学。如所周知,罗謝尔、克尼斯和資产階級历史学派的其它代表人物把为資本主义辯护的叙述作为理論研究。所有这些,远远不是科学。科学需要概括,需要揭露各种現象之間的內在联系。

运输經济学是一門科学,反映事物本質及其內在联系的客观經济規律体系以及不以人們意志为轉移的客观过程,乃是它的依据。所以,这里决不是简单地罗列事实,例如叙述經济政策的历史发展;而是对运输业这一社会主义生产部門的有計划发展的客观依据进行分析。

社会主义运输經济学的理論概括和結論,出发于社会主义政治經济学所揭示的諸規律。所以运输經济学与政治經济学的关系

問題，對於正確地構成運輸經濟學具有巨大意義。

把運輸經濟學看成仿佛是一門實用科學，而把政治經濟學看成是一門理論科學並與之對立起來，是完全錯誤的。把科學分為實用的（具體的）和理論的（抽象的），起源於奧古斯特·孔德，我們都知道，恩格斯對他的實驗主義哲學作了尖銳的批判。資產階級的許多經濟學者例如門格爾就把科學分為實驗的和理論的。列寧在共青團第三次代表大會上說：“理論與實際脫節是資產階級社會最醜惡的特徵”。理論和實踐的統一，是馬列主義基本原理之一。理論的任務在於總結實踐和為實踐照亮道路，而實踐應當利用理論的結論，以便向正確的方向發展，不犯錯誤。科學對人民有用是因為它豐富實踐，為愈益迅速地解決日益複雜的實際問題開辟道路。

政治經濟學，也象任何科學一樣，是由具體到抽象及由抽象回到具體的運動的結果，這是馬列主義經典著作所已證明了的。政治經濟學的結論和原理也具有重大的實際意義。這些結論和原理用之於實際，武裝實踐，實際工作利用它們為自己的目的服務。

運輸經濟學包含着許多以實踐和經驗資料為基礎的並以政治經濟學規律為根據的理論原則和概括。另一方面，社會主義運輸經濟學不只總結和解釋現象，而且也為實際工作指明正確解決面臨任務的途徑，服務於實踐，服務於蘇聯人民。換言之，社會主義運輸經濟學不限於分析現象，而且應該指明如何作。

因此，運輸經濟學乃是从理論上總結現實和實踐，為實踐照亮道路並以實際運用其原理為目的的學科。如果說，政治經濟學揭露和研究整個社會的發展規律，那麼，運輸經濟學就在於分析這些規律如何在運輸業中表現出來以及在這方面從事實際活動的人們由此得出怎樣的結論。

運輸經濟學研究政治經濟學所揭露的社會發展規律在運輸業中的表現以及研究社會主義國家在運輸業方面的經濟政策中對這些規律的運用。

運輸經濟學是經濟科學的一個部門。常有人認為運輸經濟學好象是一門“技術經濟科學”，這種觀點是完全錯誤的。實際上，並

不存在这种技术经济科学。

社会生产是生产力(表明人们对自然力的关系)和生产关系(即生产过程中发生的人们之间的关系)的统一。

技术科学研究自然力及人们对自然力的利用。经济科学研究生产关系,研究人们之间的关系。

运输经济学的研究对象是生产关系,而不是生产工具、生产工具的构造及其动作。后者是技术科学的研究对象。机车、车辆、桥樑、电气化设备、通信设备等等的构造及其工作,均是专门技术科学的研究对象。

运输经济学研究生产过程中所发生的有关运输业的人们之间的关系。例如运输经济学研究运输业产品的价值,这并不是运输工具本身的属性,价值反映出人们的关系。运输经济学把货运和客运视作人们的活动,视作人们的关系来进行研究。运输经济学研究运输成本,成本不是运输业内在的特性,而是社会特性,即人们关系的反映。运价、收入和支出也均是人们的关系而不是物质的自然属性。工资也反映出人们的关系。运输经济学中所涉及到的技术装备及其改建不应当当作具有自然属性的物质总体来进行研究,而是视作具有社会属性的生产手段进行研究。技术设备的经济效益,这是一个有关人们关系的问题,而不是物质关系的问题。

总之,运输经济学中所包括的一切研究对象是从生产关系、人们关系的角度出发的。

生产关系是政治经济学的研究对象,政治经济学阐明人类社会各个发展阶段决定劳动产品生产和分配的规律。占统治地位的所有制形式表现出生产关系性质和社会经济结构。随着占统治地位的所有制形式的改变,经济制度亦发生变化,一个社会经济形态便向另一个社会经济形态转化,政治经济学阐明每一种生产方式的根本区别,每种生产方式所固有的规律及其发展途径。但如果政治经济学的研究对象是整个生产关系,如果政治经济学和部门经济学是研究一定经济形态的同样的经济规律和在一定社会占统治地位的同样的生产关系,那么,是否只需要政治经济学,其中既包括