

苏联铁路貨物运价

Д. И. 契尔諾莫尔季克 著

人民铁道出版社

苏联铁路貨物运价

Д. И. 契尔諾莫尔季克著

译

人 民 鐵 道 出 版 社

一九五八年·北京

本書說明苏联鐵路貨物運价構成的理論根據和貨物運价的實際運用情況，以及衛國戰爭前後各年代裏在運价上所做的各項修正。

本書可供鐵路運輸經濟人員和高等運輸院校師生研究與參考之用。

全書共分六章。第一章劉麟祥譯，第二章殷毅譯，第三章王吉恩、韓尙譯，第四章和第五章李盛文譯，第六章王吉恩譯。第三、四、五章並經劉麟祥校。

苏联鐵路貨物運价

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ГРУЗОВЫЕ ТАРИФЫ СССР

苏联 Д·И·ЧЕРНОМОРДИК 著

苏联科学院出版部（1953年莫斯科俄文版）

ИЗДАТЕЛЬСТВО АКАДЕМИИ НАУК СССР

Москва 1953

劉麟祥等譯

責任編輯 郭鍾新

人民鐵道出版社出版

（北京市霞公府17號）

北京市書刊出版業營業許可証出字第616號

新华書店發行

人民鐵道出版社印刷廠印

（北京市建國門外七聖廟）

書號968 開本850×1168 1/32 印張5 1/2 字數144千

1958年7月第1版

1958年7月第1版第1次印刷

印數6001—7000册 定價（10）6.95元

目 录

緒言	2
第一章 鐵路貨物运价、运价政策及运输价值	4
第二章 苏維埃国家的經濟政策对鐵路运价的影响	32
第三章 运价和成本	65
第四章 苏联运价制度發展的各个阶段	87
第五章 苏联鐵路現行的貨物运价制度	115
第六章 运输業产品的价值及其表現和計量的方式	143

緒 言

自1930年实行运价改革以后，在我国的文献里就没有出现专门研究性的著作，而且阐明铁路运价的通俗科学书籍和论文也很少出版。但是，在这二十年的过程中，国内社会和经济方面发生了极大的变化。在城市和乡村里，消灭了资本家阶级和资本主义份子。农业成为社会主义的农业。苏联的经济基础是生产资料社会主义所有制和社会主义的经济体系。建成了社会主义社会，并且已经进入了逐步过渡到共产主义的时期。

本书的主旨在于研究本来是苏联价格构成问题的一个组成部分的铁路运价及其原理和实际应用情况，也就是阐明铁路运输业中价格构成上的一些特点。本书目的在于总结苏联运价制度直至最近的发展过程，阐明据以建立现行运价制度的基本原则，说明现行运价制度中如何反映出社会主义经济的规律性、社会主义的基本经济规律、国民经济有计划（按比例）发展的规律及价值规律的作用。

在本书内分析一些足以确定铁路货物运价水平和差别的因素及铁路货物运价与价值和成本的关系。根据现行铁路货物运价制度的分析结果提出一些建议，以期在运价制度中逐步地贯彻苏联价格构成方面的基本原则，借以改进运价制度并使其简化。

在本书内所做的分析和结论，都是以研究苏联铁路运价方面的法规（运价指南、党和政府的命令与决议）和按文献中发表的资料及交通部的总结报告资料研究运价方面的经济政策为基础的。

本书供作下列人员参考：运输经济员、政治经济学教员、经

济科学个别部門的教員、高等运输学校高年級的教員、研究生和學員、以及那些研究社会主义政治經济学並关心社会主义經济規律在苏联国民經济个别部門中具体情况这一問題的有实地經驗的工作人員 有实地經驗的工作人員研究社会主义經济規律的作用，將使我們企業的經济工作获得显著的改进，这是毫無疑問的。

必須針对着各种运价来研究一系列的問題，这些問題中的一部分將在本書內加以說明：1) 全部运价的增減和个别貨物的运价率的增減對於国民經济的發展所造成的影响；2) 铁路运价、运输价值和赢利間的关系；3) 运输价值、运输成本和运价間的比例；4) 运输業的赢利和积累；5) 各种貨物运价的級差和造成級差別的因素；6) 运输价值对所运貨物的价格的影响；7) 貨物价格对运价的影响；8) 运价水平和商品价格間的比例；9) 成本計算方法和成本的差別（局別、方向別及部門別等等）。

本書試圖說明苏联鉄路上实际应用运价的情况，在說明的同时，並考虑到偉大衛國战争以前和战后各年代（1949年——1952年）里在运价上所做的各項修正。

第一章 鐵路貨物運價、運價 政策及運輸價值

整個社會主義經濟及其個別部門的運輸費用，是由運價水平規定的，因為運輸費用反映着消耗在運送上的社會勞動。

運價是價格，運輸業依它來推銷自己的產品，也就是運送貨物、旅客、行李和郵件。

一般地，對具有實體形態，即物品形態的產品，採用《價格》這一概念，但是，還有這樣的一些經濟部門，即在它們那里所使用的勞動，並不創造不依賴生產過程獨立存在的那樣特殊產品，而是像一切物品——商品一樣，供給消費者以滿足某種需要的一定的服務。和以物化為一個物體形式而存在的一切商品一樣，服務本身就是使用價值。關於《服務》這一概念，馬克思曾這樣說：《一般說來，服務不外是勞動所供給的特殊使用價值的一種表示，和其他一切商品所供給的一樣。但它特別表示那種不以物品形式而以活動形式供給特別的使用價值，且這種情形決不會使勞動和一個機械（例如，一只鐘表）互相區別。》（註）不應當以單純技術的、原始的（原樣的）見地去領會馬克思關於《服務》的這個定義。

做為服務的活動，它的性質不僅要由勞動過程本身來決定，還要由這一有益工作的具體獨特性質來決定。它依賴於組織這一有益工作的經濟內容和社會形式。在縫紉廠工作的裁縫的勞動，物化在具有相當商品價值的一定物品——衣服上。在訂戶家里縫衣服的裁縫，雖然也同樣生產一定的物品，但是，在這裡他的勞

註：K·馬克思著剩餘價值學說。第一卷，1936年版，第261頁。

动是作为訂戶家庭經濟的服务出現，並不屬於国民經济社会劳动的总体系。在这里訂戶关心的是作为使用价值的服务，而裁縫的劳动本身也是一項把布变成衣服的工作、活动、服务。所以，《服务》这一概念，同样也依賴於社会劳动組織及社会分工的性質。

因此，創造产品的劳动，在一定的劳动組織下，也是一种服务（註）。

政治經济学所研究的服务，是在社会分工总体系中划为特別环节的国民經济一定領域活动結果的那些服务。但是，連这一类表示为物質产品的服务，如果互相不同，其間也有着本質上不同的特点。例如，运输業和發电站的服务，不論在技术方面，抑或在經济方面都有本質上不同的特点。虽然送电也好像是一种运输（《电子的輸送》），而且發电站的产品沒有独立物体的那样特別形式，但是發电站的产品却是可以通过物質感觉到的，且与运输产品不同，它还有一定貯蓄的可能；而这一点（如我們以后將要看到的那样）具有重大意义，运输業里却根本沒有这一点。

在本著作中，我們仅研究铁路运价，而且要从众所週知的馬克思的原則出發；即运输業在本質上是一个特殊的工業部門——运输工業。

必須徹底地否定桑巴特的运价學說。这个學說把那些出产不表示为物品形式而表示为服务形式的产品的一切部門都归为一类。这是一种純形式主義性質的空洞的公式主義，企圖利用运价与殘票等混为一談的办法，閹割掉資本主義运价的壟斷强盜的本質。

沒有任何必要，以价率支付的原則把办理服务的部門从苏联的价格構成的总体系中分出，划为特別的一类；尤其是它們之

註：馬克思在許多的地方都講过服务像商品、使用价值一样，例如，在「剩餘价值學說」（第一卷，1931年版）里：「以服务形式供給的商品……」（第269頁），「一定某种的服务或使用价值……体现在商品中」（第270頁）。这也算做运输業在物質生产領域中实现的服务。參閱本書第162—164頁。

中，一部分是屬於物質生產的，而另一部分則屬於非生產領域。同時，屬於前一类（前一部分）的各個部門之間，不論在經濟方面，抑或在生產的技術操作過程（工藝過程）方面都有本質上的區別。運輸業——這是在國民經濟範圍內所組織的一個特別的、非常重要的物質生產部門；從事運輸業的工人勞動，就其經濟意義來說，與其他物質生產部門並沒有任何區別。鐵路不論運送貨物抑或運送旅客，生產過程都是一樣的，而且它的效果都表示為服務（移動），即表示為一定的使用價值。這個使用價值（服務），雖然不具備物體形態，但是，如果它能像實物商品一樣，自由地在商品流通中銷售，那麼就其本身的經濟實質來說，就等於商品，所以，價格的定義對它是完全可以應用的。

每一種具有相當普遍性的商品，它的價格可以調節需要，影響盧布的購買力等等。與其他價格相比，貨物運價具有特殊的重要意義。如按對國民經濟的一般影響來說，可以把貨物運價與燃料價格併列。這是由於運輸業——按馬克思的學說——是一切生產的總條件，猶如燃料之對於現代工業。

社會主義經濟的比例本身（運輸業與國民經濟其他部門之間的比例也包括在內）以及運輸業在發展蘇聯國民經濟當中的地位並不是自發地被操縱和規定的，而是依據客觀上發生作用的有計劃按比例發展規律（法則）被操縱和規定的。但同時，在社會主義經濟里面還有價值規律在有計劃的發展規律所限制的範圍內發生作用，並且在它的作用之下，連生產資料也採取價值形式做為外殼。這一種或那一種產品的生產費用都以綜合形式反映在正確的價格體系內。

鐵路的貨物運價，對分佈生產力，開發新地區和新產地，以及發展它們的經濟方面，起着相當大的作用。運價能促進運輸的合理化，恰當分配各運輸業間的運輸任務以及減縮社會的運輸費用。

蘇聯的運價，和以最大限度地增加鐵路壟斷資本的利潤為目

的的资本主义运价根本不同^(註)。

做为对经济建设、对扩大社会主义物质基础具有决定意义的许多大宗货物和生产资料价格中重要组成部分的运价，为了这些部门的和整个国民经济发展的利益，对于这些部门中价格构成起着重大的影响。

运价政策对减低主要消费品价格也起着巨大的作用，因为它们（粮食、盐、蔬菜、马铃薯等）的价格中，运输上的费用佔相当大的比重。

正确构成的运价，是在运输业中更有效地实现赢利原则和经济核算原则的重要条件。运价还是计算收入以及做收入与开支（材料及工资支出）对照的根据。

建立在客观经济基础上的运价，规定着运输产品与其他部门产品的价格之间的正确对比关系，而且还是国民经济中确定运输费用数值方面的核算根据。

做为独特的运输产品价格运价制度，较工业的价格构成复杂得多，因为不仅要考虑不同货物的特殊运送条件，而且还要考虑不同的运送距离。因此，价值规律的作用和国民经济有计划发展的规律的要求（关于这一点以后再详谈），以更复杂的形式表现在运价制度中。为了说明这一点，并且使不熟悉运价实际业务问题的读者易于理解以后的论述，我们研究一下两个运价率表，它们是计算木材（第8号运价率表）及粮食（第12号运价率表）运

註：例如 庫恩-羅比公司，按財政實力僅次於摩根家族，在美國佔第二位。它的絕大部資本都投入佔全美具有首要意義的鐵路網四分之一的十三條主要鐵路里面。美國的鐵路，通過它們的委員會以及鐵路的其他運價機關，可以維持很高的運價水平，並阻礙降低這種過高的運價的一切試圖。壟斷資本提高鐵路運價的機器是非常狡猾的，因而為施展各種手法創造廣泛的機會；常常通過將同一種貨物列入不同的運價等級及類別的辦法，得以避開直接使用法令而達到提高運價的目的。借這種手法，在1941年——1945年戰爭當中，許多軍用貨物是按照其同種民用貨物數倍或四倍的運價運送的。

輸費用的根据。1952年1月起共規定有37个运价率表（包括着全部貨物）。

运价率表是按照这样的一个原則構成的，即：凡在50公里以內，不問实际走行距离多少，均核收固定費用（按一吨計），某些貨物，如甜菜，还定有25公里的运价率。这就是每吨的起碼运价率。如果运距超过50公里，那么超过50公里的那一部分走行里程就按每一吨公里的运价率核算（遞增运价率），並且这一部分費用要与起碼运价率相加。遞增运价率本身又按貨种类及运距分类。

計算木材及木材加工業制品的第8号运价率表是按下列方式構成的：50公里以內，按全距每吨收7盧布46戈比；51公里至700公里，除50公里之每吨7盧布46戈比的運費外，每吨公里加收2.92戈比；701公里1,500公里，除700公里之每吨26盧布44戈比的運費外，每吨公里加收1.33戈比；1,501公里至2,200公里，除1,500公里之每吨37盧布8戈比的運費外，每吨公里加收2.47戈比；2,201公里至3,000公里，除2,200公里之每吨54盧布37戈比的運費外，每吨公里加收6.18戈比；超过3,000公里，除3,000公里之每吨103盧布81戈比的運費外，每吨公里加收3.94戈比。如果把每吨的運費換算成每吨公里的運費时，則木材的运价率表，便如下表（表1）。

木材每吨公里运价率表（以戈比計）

表1

距 离 (公里)	运 价 率	距 离 (公里)	运 价 率	距 离 (公里)	运 价 率
50	14.92	700	3.78	1,900	2.47
75	10.92	900	3.23	2,200	2.47
150	6.92	1,100	2.89	2,500	2.92
250	5.32	1,300	2.65	2,700	3.16
350	4.63	1,500	2.47	2,900	3.37
500	4.12	1,700	2.47	3,000	3.46

在1,500——2,200公里之距离内每吨公里的运价率不变，不減；从2,500公里起开始上升，至3,000公里上升的数量很显著（40%）。距离为3,000公里时，每吨运费（103盧布81戈比）几乎增至2,200公里距离运费（54盧布37戈比）的兩倍，这是由于2,200至3,000公里的遞增运价率定得很高（每吨公里为6.18戈比）。提高超过2,200公里运距的运价率的目的是通过运价的办法为木材过远运输制造困难。

粮食、油料种子、大米、混合飼料等用的第12号运价率表是另一种样子。按照这一个运价率表，起碼运价率，即50公里以内的运价率，每吨全距规定为8盧布50戈比；51公里至700公里，除50公里之每吨8盧布50戈比的运费外，每吨公里加收2.72戈比；超过700公里，則除700公里之每吨26盧布18戈比的运费外，每吨公里加收3.74戈比。粮食类运价率表列举在表2内。

粮食每吨公里运价率表（以戈比計）

表2

距 离 (公里)	运 价 率	距 离 (公里)	运 价 率	距 离 (公里)	运 价 率
50	17.00	500	4.15	1,900	3.74
75	12.24	700	3.74	2,200	3.74
150	7.43	900	3.74	2,500	3.74
250	5.58	1,100	3.74	2,700	3.74
350	4.76	1,300	3.74	2,900	3.74
		1,500	3.74	3,000	3.74
		1,700	3.74		

在从150公里至700公里的距离内，木材和粮食的每吨公里的运价率几乎相等。700公里至2500公里运送粮食的运价率显著地超过木材的运价率；从2700公里起它們又相接近。

本書的大部分就是要闡明規定运价率的如此多种类别的規律性。

运输方面的运价政策可以从兩方面的意义来了解。首先，运

价政策应当理解为那些成为建立整个运价制度及规定和改变运价一般水平的基本原理和一般原则，並且理解为各种貨物规定的运价率之间的差異。这是运价政策的一个根本問題。但往往把运价政策理解为根据各种不同的見解规定各种貨物的具体的运价率。

和苏联經濟生活的其他方面一样，铁路运价的構成和变化是产生自社会主义經濟制度客觀規律並且服从於这个規律的作用。这是一般地研究苏联价格構成，以及具体地研究铁路运价的唯一正确的馬克思主义的态度。离开研究运价的这一唯一正确的馬克思主义态度，我們就不可能了解如此龐杂的运价率，並从中找出一个統一的原则。这样，也就难以利用运价制度發展国民經济(註)。

很显然，只有判明支配运价变化的总原則(規律)，才能找出各項运送所採用的多种运价率全部的主导線索。馬克思主义者清楚知道：只有联系苏联价格構成的总原則並通过对运输業的經濟和生产本質，以及它在整个社会主义經濟制度中的地位进行分析的办法，才能寻出調节社会主义运输整个运价制度的上述規律。这种分析必須依据關於社会主义經濟規律、这些規律的表現形式及对各部門(这里就是对运输業)的影响的研究。

这些一般的論述，在講到运输价值成为制定运价的基础的問題时再行詳述。

同时，这一問題的理論研究与經濟实践有密切关联，並且应当成为整个苏維埃铁路运价制度的根据，而运价不外乎是运输产品的計划价格，即消耗在这个产品上的社会劳动的一种表現。

註：资产阶级的运输經濟学家不承認在铁路运价方面存在規律性並否認对铁路运价理論研究的可能及其意义。K·Я·扎高尔斯基教授，在他1925年所著「铁路及水路运价制度」一書及其他晚期作品中，曾肯定說，铁路运价「在一定的範圍內，完全服从於那些规定这种运价机关的隨意处理」，並說，在运价問題上不能有經濟的規律性，因而运价不可能成为理論研究的对象。这种說法是从否認客觀經濟規律在社会主义計划經济中作用的资产阶级唯心論，關於社会發展的客觀規律根本不存在的观点中，以及从资产阶级經濟学家們(桑巴特、杜崗-巴拉諾夫斯基等)的观点中所得出的邏輯結論。

有关铁路运价问题的研究是有理论意义（兴趣）的，因为苏维埃的、马克思主义的价格构成原则的实现，在运价当中表现形式极为复杂。

铁路运输业，从固定基金和流动基金的数量、技术装备及员工人数方面来说，是苏联国民经济当中最大的部门之一。苏联的铁路运输业已获得巨大的成就——它克服了战前改造中的困难，保证了伟大卫国战争时期的特别繁重的运输，完成了战争结束后恢复运输工具的任务。伟大卫国战争以前，运输业的工作增长得很快。按运行密度（因为其中包括铁路，水路，汽车等的运行次数故将Густота Движения译为运行密度——译者）一直是居第一位，且保证了巨量的运输。这就使苏联的运输业，首先是铁路运输业，在伟大的卫国战争的年代里能够担当起军需和国民经济的运输任务。战争结束后，铁路及其他运输在工作量上恢复并超过了战前的水平。

1952年铁路上每日平均装车数比1940年增加百分之四十，货运量增加百分之八十。但是，正如第十九次党代表大会上所指出的那样^{（註）}，与各项显著成就的同时，铁路运输业的工作中也有着严重的缺点，不合理的和过远的铁路货运的现象迄今还没有消灭。

运价制度的发展及其在铁路上的作用，在本书中主要地是从这样的—一个角度分析的，即：一般地，运价对缩减远程运输的影响，特别是运价，对消灭过远的和其他不合理的运输的影响。

反映着社会必要劳动消耗量的运输价值是苏维埃铁路运价的基础。

价值规律在运输产品的价格中，在铁路运价中的表现，是可以根据关于社会主义商品生产本质以及价值规律在商品生产和商品流通中的作用的总学说来考察并判明的。

註：Г·М·馬林科夫在第十九次党代表大会上的报告。国家政治出版社，1952年版，第60页。

价值規律在我国經濟的商品流通領域中和生产領域中表現得不同。在苏联，价值規律首先表現在主要推銷个人消費品的商品流通方面。这种产品是可以出售給任何买主的商品，而买主即变成商品的所有者。商品流通的这个領域中，价值規律具有一定調節的作用。至於生产領域，則在那里，价值規律是通过为抵偿生产过程中耗費的劳动力而必需的消费品来影响生产的。在生产領域中，必須区别消費品与生产資料。消費品是作为受价值規律支配的商品来生产和銷售的。

生产資料在我們社会主义經濟里面就不是商品了。在国内經濟流通內它們並不《出售》給任何买主，而是由国家分配給自己的企業。因此，生产資料，不再是商品，它仅仅保持着价值的形式。在价值的旧形式里包含着另外一种机能，另外一种本性。

在生产領域內，价值的各种形式（价格、成本、利潤、积累）是用来对企業工作結果及企業收入和贏利进行統計和監督的，是用来計算成本和計算各項生产指标的。这是由於我国經濟中，还存在着表示那些成为商品的产品价值的貨幣形式，还由於价值規律通过这些消費品，間接地影响着生产資料的生产。《因此，在我們的企業中，这样一些問題，如經濟核算和贏利問題、成本問題、价格問題等等，就具有現實的意义。所以，我們的企業是不能不而且也不應該不考慮到价值規律的》（註）。

上面所研究的，在社会主义制度下，价值規律在不同領域內的作用及其表現形式，对運輸業也同樣适用。

从价值規律的作用方面來講，運輸产品是不同的。一部分運輸产品，是在商品流通內銷售的，並且像消費品一样，可以出售給一切公民和机关。屬於这一部分的，首先是客运，運輸業按照一定的費用为每一个社会成員办理的运送人的服务。其次，是与銷售消費品採取同一原則的運輸，屬於这一类的運輸是各个公民

註：原文——斯大林著苏联社会主义經濟問題。第20頁。譯文——斯大林著苏联社会主义經濟問題。人民出版社1952年版，第17頁。

的貨物、家庭物品、各種材料的運輸，是集體農莊、消費合作社及各工藝組合的貨物的運輸。由於在我們消費品是作為受價值規律支配的商品來生產和銷售的，所以，對於此類產品的運輸，價值規律也同樣發生作用。在商品流通領域內銷售的消費品的價值中，也包括這些產品的運輸價值。

所有上述的各類運輸，都是在流通領域內實現的。這是根據馬克思的這樣一個原理得出來的，即：運輸是生產的繼續，同時，它是在流通領域內體現，而且又是為了流通。由於屬於上述各類運輸的產品是在大家都可以購買的條件下銷售的，所以，這種產品就接近具有消費品性質的商品，並且處在直接受價值規律支配範圍內。

但是這些運輸僅佔全部貨運的一小部分。貨運的主要數量都落在生產資料及生產中所消耗的大宗貨物的運輸上。運輸是生產資料的生產過程中極重要的一個中間環節。因為生產資料不是商品，所以它們的運輸在本質上也不表現為商品，而僅僅具有價值外形。這些運輸並不為每一個願意的人辦理的，也不《出售》，而是和生產資料本身一樣，按照計劃分配的。但是，這些運輸的費用，必須估計到，必須計算到成本里面去。就是在这个意義上，我們才可以講它們的價值。

這樣，當按計劃規定運價、運價的平均水平以及各項貨物運價之間的對比關係時，應該根據價值規律的作用（如上所述，在運輸業方面有兩種），以價值形式來計算生產費用，在各種核算中都考慮生產費用，並研究價值規律的作用及其各種表現形式。

計劃鐵路的運價，和一般的計劃一樣，應當反映國民經濟有計劃發展規律的要求的同時，還必須適應社會主義基本經濟規律的要求。為了符合這種要求，鐵路運價的構成就必須有助於那些保證技術不斷提高的各生產生產資料的部門的發展。增加着的社會主義社會的產品，在社會主義商品生產的條件下，進入商品流轉後，價值規律的作用是以一定價格的貨幣形式來體現的。在不

漸增加產品的基礎上，有系統地減低價格和有系統地減低運價的平均水平，都是根據社會主義基本經濟規律的要求進行的。

運價政策與社會主義基本經濟規律之間的關係是通過這些方面具體表出來的：根據基本經濟規律的要求發生作用的國民經濟有計劃發展的規律，依據國民經濟有計劃發展規律的要求並使研究經濟規律的實際結論具體化的經濟政策，反映有計劃發展規律的要求並表現社會主義國家經濟政策的國家計劃。

蘇維埃鐵路運價及蘇維埃運價政策的基本原則，可以表述如下：

鐵路運價，照例，應當以耗費在運輸產品上的社會勞動的總和為基礎，社會勞動的絕大部分反映在成本裡面。

實際上，構成運價的原始根據是成本，因為利潤和積累的數字比成本的變動的可能性較大。這種情況，使我們在計劃運價率時，對個別的貨物和運距不僅可以規定高於或低於運輸價值的計劃差額（主要地在成本與價值之間的限度內），而且還可以規定高於或低於成本的計劃差額。但是，運價的整個差額應以運輸價值為中心，而不應以成本為中心。

因為在蘇聯，價值規律是在社會主義生產關係條件下發生作用的，所以在蘇聯，價格也具有新的內容和在根本上不同的表現形式。價格已經不再是市場自發競爭這一盲目作用的結果，不再產生破壞正常經濟動態的那些偶然的現象——價格高於價值（活躍的階段）以及低於價值（危機性的低落）。在蘇聯，價格並不像在資本主義制度那樣服務於工業大王和交易所豺狼們投機致富的目的，而是做為用以不斷提高羣眾的物質福利和文化水平的工具出現的。

在社會主義經濟里，價格的在根本上不同的本性，表現在價格的另一變動性質上。在資本主義制度下，由於力圖均衡其利潤率的資本競爭，各部門生產出來的商品的市場價值變成了生產價格。在社會主義制度下是沒有平均利潤率的。所以，在蘇聯可以