

客運站和旅客站 的經濟核算制

Ф·П·考茨涅夫著

人民鐵道出版社

這本小冊子係選自蘇聯 Ф.П. 考茨涅夫教授著一九五〇
年莫斯科俄文版「客運站和旅客站」一書的第四篇，可供分
局長、站長、各級財務會計人員學習和參考用。

目 錄

第一章 客運站和旅客站的經濟核算組織.....	3
第一節 車站和旅客站改行經濟核算制的意義.....	3
第二節 客運站和旅客站改行經濟核算制的一般原則.....	4
第三節 車站的固定資產.....	5
第二章 車站資金的計劃.....	7
第一節 客運站的資金.....	7
第二節 車站工作的生產財務計劃.....	9
第三節 工作計算單位、成本核算及清算單價.....	24
第四節 車站對完成工作的清算.....	27
第五節 客運站的物質責任.....	28
第六節 車站工作的財務結果.....	29
第七節 爲其他業務單位及路外機構執行工作和提供服務.....	31
第八節 客運站的統計及表報.....	32

第一章 客運站和旅客站的經濟核算組織

第一節 車站和旅客站改行經濟核算制的意義

現時很多的編組站、貨物站、客運站和旅客站已改行經濟核算制。

經濟核算制的實質，就是車站在國家銀行開有獨立帳戶，同時該帳戶上收入的進款決定於車站完成工作的數量與質量，而支出決定於收入。這樣，車站全體人員在提高收入和縮減開支方面就會產生物質興趣，從而可使車站改善工作。

改行經濟核算制車站的工作經驗指出，正確地實行經濟核算制是提高站務工作質量和超額完成數量任務的最主要關鍵。

客運站和旅客站實行經濟核算制，可大大改善為旅客服務的工作，並提高對車站技術設備（機械，裝備，調車機，備品）的利用程度。

實行經濟核算制可以發掘車站工作中的內在潛力，發揮車站工作人員爭取動員這些潛力和厲行節約的積極性。經濟核算制在完成和超額完成計劃上、在減低運輸成本和增加積累資金上、在廣泛推行先進工作方法上創造着物質興趣。

改行經濟核算制車站的工作經驗指出，不僅是整個車站改行經濟核算制，車站的各班也應實行經濟核算制，這是保證其效率的必要條件。每班的產品價值，按照每一晝夜的任務和執行列車作業或其他作業的計劃單價計算。生產產品的主要指標為編成和發出的列車數量。

因此，每班的資金，是由站長按其實際完成的工作依照計劃單價撥給的款額組成的。

在編製班的生產財務計劃時，要考慮運營工作量、工資總額以及材料消耗和其他消耗的技術—經濟定額。此外，還要考慮列車改編和編組作業的計劃成本核算表，根據它來計算完成工作的價值。對於車站和旅客站完成的其他作業，亦可作出此種成本核算表。

該班在工作中違反列車編組規則及造成他種事故時，即得不到規定數

量的資金，因而該班的工資總額就會減少。

班的財務結果負責人是該班領導者—車站調度員或車站值班員，該領導人應依靠有質量的編組車列及準確地按運行圖發出列車來完成計劃—財務任務。

由於實行班經濟核算制，車站工作人員在改善車站工作上的關心就會大大增長起來。每一工作人員應知道：完成每項作業要花費多少，以及每班在不能完成列車運行時刻表或在工作中發生事故時，會要造成多麼大的物質損失。

第二節 客運站和旅客站改行經濟核算制的一般原則

依照一九四八年十二月交通部 1078/143號命令，爲了改善運營工作質量，提高勞動生產率及增加客運站的收入，自一九四九年一月一日起，在全國鐵路上，首先將三十五個大的客運站及一百三十六個旅客站改行經濟核算制。

該項命令批准的客運站改行經濟核算制細則中有下列規定。

改行經濟核算制的客運站，應在國家銀行中立有結算帳戶和特種帳戶，並備有最終決算報表及獨立的資產負債表。車站應首先向鐵路分局報告完成國家運輸計劃和本身的經濟活動情況。

對於完成運營工作計劃及收支平衡表，對於完整保管並經濟地利用固定資產和流動資金，對於保持旅客站財產、旅客站台、客運站補助企業各項設備的完整，以及正確辦理財務及結算作業，均由站長負責。

由副站長中一人（兼旅客站站長）直接負責領導旅客站的各項經濟活動，他對旅客站的經濟狀況，負有與客運站站長同等程度的全部責任。

客運站的財務會計工作，由車站會計室辦理，該會計室以直接受站長領導的總會計（主任會計）爲首。

總會計（主任會計）應確切依照一九四七年九月十七日蘇聯部長會議 3271號的決議進行自己的工作。

應當指出，車站的經濟活動及其最終資產負債表，要求規定精確登記、經常監督和報表制度。就車站的生產活動來說，最重要的是了解每晝夜自己的財務活動結果；就車站工作人員來說，最主要的是知道每班的財

務活動結果。

此外，最重要的應使車站每班及每個工作人員能够知道自己工作的物質結果。這種計算有助於勞動生產率的提高。

客運站的工作分爲兩個基本形式：

1. 運營技術工作——接、發及編組旅客列車；
2. 旅客站車間（工作間）的工作——爲旅客服務及使旅客站的設備完善。

因此，在組織客運站經濟核算時，應規定兩個經濟核算車間：（一）技術車間及（二）旅客站車間。

客運站運營工作的財務結果，分別按每個車間來表示。

技術車間，基本上依靠按運營支出計劃所列的資金來實現運營工作；而旅客站車間則依靠按收支平衡表（財務計劃）所列的地方收入，輔助企業依靠自有的進款來維持。

未採用經濟核算制的鐵路聯合站上，其旅客站可獨立地施行經濟核算制。此種旅客站，可根據一般原則在國家銀行中開立結算帳戶及特種帳戶。

第三節 車站的固定資產

車站的固定資產是車站生產活動的物質基礎。站長按照清單接受固定資產後，即視作爲國家的社會主義財產，應完全負責保持其完整並充分加以利用。

固定資產，無論是在運用中或在車站工作的現階段封存中，只限由站長支配，如無上級機關的命令，不能將其售給或移交其他機關。如固定資產從一機關的資產負債表轉撥到另一機關的資產負債表，應編製記錄並將交出資產的價值列銷。

民事的物質訴訟和其他國營的及合作社集體農莊的企業與機關的賠償請求不適用於固定資產。

站長有權將專用棧、倉庫、站內用地、食品箱、食堂、爲旅客生活服務的房間（理髮室，裁縫室，修鞋廠等等）租與其他的國家機關。出租時應根據現行規章簽訂相當的合同。租費應列入資產負債表並計劃在車站財

務計劃內。

出租機車車輛，得按交通部或鐵路管理局的命令辦理，而對其使用則由站長進行監督。

車站的工程及設備，根據管理局長批准的年度計劃來規定。站長在執行年度工程計劃上，有權與工程機構簽訂合同，並對其完成工作的情况進行監督和清算。基本建設用的資金存入工業銀行的撥款帳戶，而額外工程用的資金存入國家銀行結算帳戶。

完成的工程對象在按規定手續驗收後開始運用。

固定資產有時需要大修。大修範圍在計劃中規定，為此對車站撥付相當的資金。站長應保證完成大修工作計劃，並根據完成的實際工作量，按照預算標準及計劃價格進行清算。關於日常維修，則由運營支出項下支付費用。

超過使用年限並確定完全不用的固定資產，可由賬內列銷，對於不合用的情况，須由委員會檢查並作成記錄，註明不合用的原因。此項記錄應由上級機關批准。

站長可以處理不合用的剩餘的固定資產（舊料、廢金屬等等），所得款項，即作為收入，可以按計劃程序加以利用，例如用於新建方面。

固定資產折舊提成額中，可將直接用在大修上的那一部分款額列入國家銀行特種帳戶。

車站的這種固定資產如備品、工具及機械裝備，應精確的登記。此種資產應按照清單點交給各車間主任或個別工作人員，以便在利用備品及工具時，不致發生無人負責現象。

為了檢查現有的固定資產，通常每年進行兩次（冬季及夏季）財產清查登記。

政府的決議中規定對物資的損壞及喪失應負物質的責任。判明有此種情事時，國家監察機關或分局領導可扣責任者薪資補償損失。

車站工作人員還負有正確利用機車車輛的責任。為此，車站上規定有機車車輛運用情况的運營指標，這些指標是必須完成的。對於所有配屬於車站的機車車輛（客車，輕油動車，重型軌道車，特種用途的車輛及運輸工具）應精確的登記。

在運營過程中，車站資產台帳車輛數可能有變動。在註銷不合用的車輛時，應根據車輛處所編製的記錄辦理。關於向其他業務單位轉移車輛，必須有管理局長的命令。由工廠收到新車增加資產台帳車輛數時，必須根據該工廠的文件完成手續。

因車站過失發生大事故、重大事故或其他原因造成破損機車車輛的損失，應列歸經濟核算的車站帳下，並減低該站的利潤額。

第二章 車站資金的計劃

第一節 客運站的資金

客運站資金的構成，一方面是由鐵路分局領到的款額，另一方面是車站的地方收入。

收入項目爲：

1. 從鐵路分局領到用在運營活動上的款額；
2. 從鐵路分局領到用在車站固定資產大修工作上的款額；
3. 從鐵路分局領到用來彌補車站上有關其他各處的工作的支出費用撥款；
4. 鐵路分局對特殊任務的撥款；
5. 車站的地方收入；
6. 輔助企業活動的進款；
7. 流動資金額；
8. 其他收入。

從分局領到用在運營活動上的款額，根據車站提出的實際完成運營工作量的帳單來計算。計算此項進款數，應按照鐵路分局長批准的計劃清算單價。

清算單價對於下列各項分別規定：直通列車須改變車列者（分組列車），各種列車不改變車列者，自站編發的長途、地方、市郊列車，到達和發送行李作業等等。

清算單價乘上每種工作的生產量，即得出應由鐵路分局領取的撥款總數。

如車站產品質量不好，則領到的款數就會減少。

從鐵路分局領到用在車站固定資產大修工作上的款額，根據鐵路運輸業所規定的總的原則辦理。此項撥款數量，決定於技術車間及旅客站車間的大修範圍。收入計劃，按照旅客站及其內部裝備、車站技術一辦公房舍、機械、備品及其他裝備的修理來進行編製。固定資產是否需要大修，按其損耗程度及超過一定使用年限來確定。

從鐵路分局領到用來彌補其他各處運營支出的款額，按照車站從各處（機務、車輛、工務、電務）收到的帳單計算。車站根據現有裝備及當前工作量，按照計劃手續計算該項收入的多少。根據車站技術車間的活動確定這一項目的收入。

根據技術車間及旅客站車間的活動確定鐵路分局對特殊任務的撥款（年中一定季節內發生的大量人員運輸等等）。

下列進款為地方收入：由於月台稽查，隨身攜帶品寄存處的服務，租賃項目，搬運工的服務，售票提成，行李的監督檢查，標記及售出標籤，為旅客包裝的服務及其他工作所得的進款。此項收入的數量，完全決定於旅客站車間的業務活動、為旅客服務的工作組織及服務質量。

動用車站的地方收入，應根據蘇聯部長會議的決議辦理，即必須充分滿足旅客站運營需要之用。依照蘇聯人民委員會一九三四年十月二十五日2442號決議所批准的鐵路車站條例，其中第二十條規定：對於改善旅客站設備的基本建設，可撥出全部收入的百分之十五以內的款額；對於旅客站的大修費用，在批准的事站大修計劃以外，可撥出折舊費的全部收入的百分之二十以內。地方收入的數量由管理局長在收支平衡表範圍內批准之。

技術車間的及旅客站車間的輔助企業活動收入的款項，按照各該企業的業務量查定之。屬於輔助企業的是：長時間休息室、理髮室、生活服務的各廠、預定及送達客票和行李等項的服務處。

流動資金由鐵路分局按收支平衡表撥發。這項流動資金對技術車間及旅客站車間均予撥給。

客運站有權根據鐵路及其經濟核算機構貸款條例利用國家銀行的貸款。作為獨立經濟核算單位的车站，為了建立燃料和材料的季節性儲備，並憑在途的清算單據，憑相互清算所結算用的信用證可由國家銀行取得短

期貸款。

除短期貸款外，車站能通過專業銀行取得長期貸款，供作工人、職員貸款及發展車站輔助業務之用。

此種定期貸款的取得，按照車站的計劃申請書辦理，此項計劃申請書應分別提報鐵路分局及國家銀行辦事處。國家銀行在收到車站申請書及貸款限額之後撥付貸款。憑清算單據的貸款應根據車站提交銀行代收代付的帳單辦理，貸款數額為帳單上款數的百分之九十。

由技術車間完成工作和旅客站車間提供勞務，從其他地方收入、流動資金的撥款及限額外的基建投資所收入的一切現金，均歸由站長支配並存入國家銀行中車站結算帳戶上。

結算帳戶上的資金可用以清算工人及職員的工資；支付材料技術供應處所屬材料廠的材料及燃料帳款；與其他供應者及供應機構清算應付款額；與機務段清算調車作業費，清算鐵路其他業務單位及工業企業完成其他各種工作和提供勞務的費用等等。

根據批准的收支平衡表，客運站站長應將規定的計劃利潤款額，自車站結算賬戶轉入鐵路分局的結算帳戶。

第二節 車站工作的生產財務計劃

實行經濟核算制的客運站的一切業務活動，決定於生產財務計劃，此項計劃按年度分季編製。

生產財務計劃內容的各部分應通過工作量，技術定額，材料，燃料及貨幣資金消耗定額等指標的體系互相聯系。

客運站的生產財務計劃由下列各部分構成：

一、客運站工作量（第一表）。

車站的列車工作資料，按照列車運行圖來規定，並估計到冬季運行圖的預定改變情況。

確定市郊列車行車量時，必須估計到假日內的波動情況，那時的行車量會增加。

根據規定的各種列車的行車量，也可確定到達和發送行李的噸數。

計算自站編組列車的行李數量，是最簡單的。如果知道車輛平均靜載

重（按照統計資料）或每一車輛應攤的平均發運批數，即可算出按批或按噸數發運的工作量。

第一表

號次	指 標 名 稱	19...年 任 務	按 四 個 季 度			
			I	II	III	IV
1	在站車輛總周轉量.....					
2	發出列車數.....					
	其中：					
	甲、自站編成					
	1) 長途.....					
	2) 地方.....					
	3) 市郊.....					
	4) 市郊電氣列車.....					
	5) 小運轉.....					
	乙、直通長途					
	1) 不變更車列.....					
	2) 變更車列.....					
	辦理行李及快運貨物按發送份 數或噸數					
	到達.....					
	發出.....					

在確定市郊行李作業量時，應考慮到市郊列車中行李車或在車中的行李間並非附掛於每一列車，而是一晝夜間只有數次，因而可按決算資料確定。

最複雜的是確定直通列車所運送的行李數量。但是利用統計資料（如果以前行駛過這樣的列車），可以十分準確地算出此項工作量。

二、客運站技術車間工作的技術生產指標（第二表）。

客運站工作中數量的及質量的指標依下列程序確定之。

1. 車站發出旅客列車計劃數量，及其按種類（長途、地方、市郊）與按運行去向劃分數，均根據列車運行圖查定，而實際數量則根據列車運行日誌查定之。

2. 旅客列車平均計劃編成數，按照列車時刻表規定之，而其實際數量則根據列車運行日誌確定之。

第二表

號次	指 標 名 稱	19...年 任 務	按 四 個 季 度			
			I	II	III	IV
1	按各方向發出旅客列車數量..... 其中： 長途開往..... 開往..... 地方開往..... 開往..... 市郊開往..... 開往.....					
2	旅客列車平均編成輛數： 自站編成長途列車..... 自站編成地方列車..... 自站編成市郊列車..... 市郊電氣列車..... 小運轉列車.....					
3	旅客列車平均編成軸數： 自站編成長途列車..... 自站編成地方列車..... 自站編成市郊列車..... 市郊電氣列車..... 小運轉列車.....					
4	客車每軸的人員密度： 長途列車..... 地方列車..... 市郊蒸汽牽引列車..... 市郊電氣列車.....					
5	一晝夜間平均在站現有車輛數.....					
6	旅客車列總停留時間（小時）.....					
7	旅客車輛平均停留時間（小時）.....					
8	調車機車數.....					
9	行李及隨旅客列車運送貨物辦理份數或噸數： 到達..... 發出.....					

列車平均編成軸數也可以下列計算方法求得之一車軸公里總數 $\Sigma mLoc$ 被列車公里 ΣNL 除：

$$m_{cp} = \frac{\Sigma mLoc}{\Sigma NL} \text{ (軸)}。$$

3. 爲了求得客車每軸的人員密度，必須（由運送計費旅客算出）用旅客列車中所有車輛軸行程（不包括郵政車、行李車、餐車等）來除旅客公里數（由運送計費旅客算出）：

$$a_{ocb} = \frac{\Sigma AL}{\Sigma mLoc} \text{ (每軸旅客數)}。$$

4. 車站平均計劃車輛的現有數，最好是全按車站工作計劃表確定之。

5. 一晝夜間配屬的旅客車列總停留時間爲：

$$\Sigma (nt_{npun}) = n_{\partial} t_{\partial} + n_{\mu} t_{\mu} + n_{np} t_{np} \text{ (車列小時)}。$$

一晝夜間直通列車客車車列總停留時間爲：

$$\Sigma N t_{mp} = N_{\partial} t'_{\partial} + N_{\mu} t'_{\mu} + N_{np} t'_{np} \text{ (車列小時)}，$$

式中： n_{∂} ； n_{μ} ； n_{np} ——在站停留該長途、地方、市郊車列數量；

t_{∂} ； t_{μ} ； t_{np} ——上列車列從到達至出發在站平均停留時間；

N_{∂} ； N_{μ} ； N_{np} ——一晝夜間經過本站的長途、地方、市郊直通列車數（市郊列車按往復運行，運行時可作直通列車）；

t'_{∂} ； t'_{μ} ； t'_{np} ——每種直通車列在站平均停留時間。

上列兩數值可按車站工作計劃表計算之。

6. 客車平均停留車小時數以下式計算之：

$$t_{cp} = \frac{\Sigma (nt_{npun}) m_{cp}}{m_{\mu\mu\mu}} \text{ (小時)}，$$

式中： m_{cp} ——列車平均編成軸數或軸數；

$m_{\mu\mu\mu}$ ——車站平均每晝夜現有車輛數。

7. 調車機車需要數量計算方法如下。

調車機車需要數量，可以按照車站日間工作計劃表，以圖解計算方法或分析計算方法來查定。

實行分析計算法時，必須知道調車工作的一晝夜工作量、執行各種調

車工作的時間標準及調車機車在工作中不能避免的間歇時間（例如，因到達及出發列車佔用通路所引起的停留時間，整備機車所需時間等等）。

調車機車數量，可按下記計算之：

$$M_{\text{н}} = \frac{\Sigma T_{\text{ман}} + \Sigma t_{\text{неп}}}{1,440 - t_{\text{эк}} - t_{\text{с.м}}},$$

式中： $\Sigma t_{\text{неп}}$ ——工作中間歇所費時間；

$t_{\text{эк}}$ ——整備機車所需時間；

$t_{\text{с.м}}$ ——更換調車組及機車乘務組所需時間（每晝夜兩次，不得超過二十分鐘）。

執行全部工作所必需的的時間，以機車分計算，其公式如下：

$$\Sigma T_{\text{ман}} = N_{\text{гор}} \times t_{\text{гор}} + N_{\text{непг}} \times t_{\text{непг}} + N_{\text{неп}} \times t_{\text{неп}} + m_{\text{ом}} \times t_{\text{ом}} + m_{\text{нп}} \times t_{\text{нп}} + m_{\text{нод}} \times t_{\text{нод}} + m_{\text{yd}} \times t_{\text{yd}} + \Sigma t_{\text{нр}},$$

式中： $N_{\text{гор}}$ ——應編成的車列數；

$N_{\text{непг}}$ ——應改編的車列數；

$N_{\text{неп}}$ ——應由一個車場調移到另一個車場的車列數；

$m_{\text{нп}}$ ——應連掛的車輛組數；

$m_{\text{ом}}$ ——應摘下的車輛組數；

$m_{\text{нод}}$ ——送往車站裝卸作業地點的車輛數；

m_{yd} ——自車站裝卸作業地點取出的車輛數；

$t_{\text{гор}}, t_{\text{непг}}, t_{\text{неп}}, t_{\text{нп}}, t_{\text{ом}}, t_{\text{нод}}, t_{\text{yd}}$ ——進行上述作業所必需的時間；

$\Sigma t_{\text{нр}}$ ——其他調車工作所必需的的時間。

現在舉一個計算調車機車需要數的例子。

例如，在某站上需要執行下列各項作業：一晝夜編組 6 個車列，在技術場內改編 15 個車列，由一車場轉到另一車場的有 40 個車列，連掛於直通列車的作業 20 次，從直通列車摘車作業 20 次，向車站裝卸地點取車及送車作業 30 次。

完成每種調車工作的一個作業單元所需平均時間為：編組—45 分，改編 35 分，場與場之間車輛轉綫—7 分，向直通列車連掛及摘解—10 分，向車站裝卸地點取車及送車—20 分。

由於敵對通路所產生的機車停留時間，大約可按機車一晝夜工作時間百分之十計算；整備停留時間—90分，乘務組換班時間—15分。

因此，按上式計算機車需要數量如下：

$$\frac{6 \times 45 + 15 \times 35 + 40 \times 7 + (20 + 20) \times 10 + 30 \times 20}{1,440 - (1,440 \times 0.1) - 90 - (2 \times 15)} = \frac{2,075}{1,440 - 264}$$

$$= 1.8 \approx 2 \text{ 台機車。}$$

計算的結果可能得出像我們的例子裏一樣機車不足一台的小數。在此情況下，或者進為整數，或者規定一台機車在站上一晝夜的一部分時間內，即調車工作最繁忙的時間內進行工作。

三、車站技術車間及旅客站車間定員表，應根據車站和旅客站的等級、完成的工作量及生產技術工作所必要的設備現有數以及車站技術作業過程來確定。根據規定的定員及按批准的定員表內所列工資率，計劃工資總額。除工資率以外，在計算工資總額時，應列入年功金，假日工資，計件加成工資及獎金。加在基本工資上的年功金，應根據一九四九年七月二十五日交通部第276/□號命令支付。

假日（每年七天）工作的補貼金，每月平均按照：

$$\frac{7 \times 100}{365} = 2.3\% \text{ 的數額作出計劃加在工資額上。}$$

計件加成工資及獎金，應考慮超額完成工作量任務的情況作計劃。

累進計件工資制的補貼金，根據決算年度的水平，考慮勞動生產率的提高程度來計算。每超額完成定額百分之十按工資或超額完成工作量的統一評價的加倍數額發給補貼金，超額完成定額百分之十以上者，按其三倍數額發給補貼金。

對於辦理集中聯鎖道岔的優秀信號員和扳道員，不按計件工資工作者，自一九三六年七月一日起發給全月無事故工作的獎金，其數量為月工資的百分之二十至百分之二十五。

車站定員基本分為三類：生產定員；在車站服務而列入生產間接費項下開支的定員；行政管理人員。計劃年度內客運站定員表及工資總額列入第三表。

第三表

號次	職稱	人 數	工資率	工 資 總 額		
						計
1	技術車間					
2	旅客車間					

四、客運站技術車間各項費用的車站運營支出計劃（第四表）。

第四表

號次	支出項目	科目編號	定員	工資總額，不包括在內	材料	燃料	電力	其 他 支 出	總 計
----	------	------	----	------------	----	----	----	------------	-----

A. 生 產 費

1									
2									
3									
4									
5									
	合 計								

B. 間 接 費（主要的）

1									
2									
3									
4									
5									