



铁路运输收入分配办法的探讨

赵 擎 中

铁路运输收入的合理分配，是社会主义铁路运输企业实行经济核算的一项重要措施。它是由铁路运输生产的特点所决定的。

铁路运输企业的产品销售收入，主要是根据政府批准的统一运价计收的客、货运费收入。因为全国铁路线是一个相互连结、四通八达的铁路网，具体负责经营运输业务的铁路局又必须通过铁道部的组织领导，统一指挥，才能协调起来；在全部运输业务中占很大部分的直通运输业务，须由几个或很多个的铁路局共同完成。因此，在现行发送核算制度下，始发局负责接受办理运输业务时，只能根据全国统一的运价一次收足运费，然后起运。其所收运费款，不是一个铁路局的收入，而是与很多个铁路局有关，统称“运输收入进款”，在银行开立专户存储，不得动用，每五天汇交铁道部集中。铁道部于每月终了后，根据各铁路局报送的客、货运费收入报表进行核对、汇总，确定全路每月的产品销售收入额，即“运输收入”，然后在全国各铁路局间进行分配。

分配客、货运输收入，除了根据实际需要，可以设置一些辅助分配指标以外，其主要依据是：各铁路局每月所完成的运输产品（万“换算吨公里”）和万“换算吨公里”的“清算单价”（每万“换算吨公里”应分配的运输收入的数额）。确定“清算单价”，分配运输收入，可以有多种方式方法。它对运输收入的合理分配有很大影响。现提出如下几种比较重要的办法进行研究、探讨。

（一）按劳分配法。就是根据各铁路局实际完成的换算吨公里数，按统一的清算单价分配运输收入的办法。这种办法体现了多劳多得、少劳少得的精神，它把运输收入与运输产

品密切结合起来，使各铁路局能在平等的基础上展开竞赛，为争取多得运输收入，采取各项有效措施，更多地超额完成运输量，从而降低运输成本，扩大运输利润，取得较多的企业奖金或利润留成，有利于调动职工的生产积极性。这种办法有以下两种不同的分配形式：

（1）对直通客、货运输收入，根据每张客、货运输票据的记录，按各有关铁路局管界内的运输里程进行分配；管界内客、货运输收入（始发站和到达站均在同一铁路局管界内），全部归各该局所有，不再分配。这种办法曾于五十年代采用过，并收到显著效果。1958年由于“左”的思想影响，铁路系统经济核算工作遭到破坏，运输收入的分配制度随之放任自流。到了1966年，发展到不分配运输收入，实行收支脱钩，铁路局不再计算利润，这个办法遂被彻底抛弃。实行这种办法，对收入的核算和统计，要求比较细致、准确，在目前企业管理水平不高的情况下，恐怕一时难以办到。

（2）全部客、货运输收入（不分直通与管界内运输收入），都根据各铁路局每月实际完成的换算吨公里数，按照统一的清算单价进行分配。计算公式为：

$$\text{清算单价} = \frac{\text{全路全年客、货运输总收入额}}{\text{全路全年万换算吨公里总数}}$$
$$\text{各铁路局应分配的运输收入额} = \frac{\text{铁路局实际完成的换算吨公里数}}{\text{万换算吨公里数}} \times \text{清算单价}$$

这个办法的收入核算和统计工作虽简便易行，但过于粗糙、简单。另外，由于各局所处的地理环境和技术设备条件的不同，各局运输业务的发展也是极不平衡的。部分铁路局在客观因素的影响下，运量小、收入少、成本高，发生计划亏损；部分铁路局由于客观条件比较

优越，运量大、收入多、成本低、利润大。相形之下，存在着明显的“苦乐不均”现象。计划亏损和微利的铁路局，虽然规定了减少计划亏损视为实现超计划利润，但他们仍强调客观造成的困难，不愿按统一的清算单价进行分配，因此给本办法的实施带来阻力。

(二) 保本保利法。这个办法的出发点是，既要保证每个铁路局不亏损（即保本），还要使各个铁路局的利润水平基本上取得一致。其主要作用是稳定亏损局和微利局的情绪，把铁路局从吃“大锅饭”转为实行经济核算制上来。这个办法分两种方式：

(1) 以铁路局每万换算吨公里的运输成本与全路平均每万换算吨公里的盈利额为依据，确定每个铁路局不同的清算单价。在计算清算单价之前，先将线路、桥梁、隧道以及通讯线路的折旧费，从运输成本中剔出，改按各铁路局完成的换算吨公里数进行分摊，并调整其运输成本，然后凭以确定清算单价。清算单价经核定后，如无特大变化，基本保持不动。这是现行运输收入的分配办法。计算公式如下：

$$\begin{aligned} \text{清算单价} &= \text{铁路局每万换算吨公里成本} + \text{全路平均每万换算吨公里盈利额} \\ \text{各铁路局应分配的运输收入额} &= \text{铁路局实际完成万换算吨公里数} \times \text{清算单价} \end{aligned}$$

从上列算式可以看出，由于各铁路局的运输成本各异，所以清算单价也就不同。在运输成本中，不变费用约占70%左右，运输量小的铁路局，单位运输成本必然高，清算单价也较高；反之，则较低。

设甲、乙两铁路局，根据上列算式计算的有关资料（为便于演算，用字母表示）为：

名称	原计划万换算吨公里数	每万换算吨公里成本	全路平均每万换算吨公里盈利额	清算单价	超额完成万换算吨公里数	附注
甲局	a	c	d	c + d	y	运量大，成本低
乙局	b	c + c ₁	d	c + c ₁ + d	y	运量小，成本高

①“原计划万换算吨公里数”即据以确定清

算单价的“万换算吨公里数”；② $a > b$ ；③计算超额完成万换算吨公里应得超计划利润时，因运输量增加可变费用也相应增加，单位成本无大变化，所以仍用原单位运输成本。利润额如下表：

名称	计划利润	超计划利润
甲局	$\begin{aligned} \text{〔算式〕} &= a + (c + d) \\ &- ac = ad \\ \text{计划利润} &= \text{甲局原计划万换算吨公里数} \times \text{全路平均每万换算吨公里盈利额} \end{aligned}$	$\begin{aligned} \text{〔算式〕} &= (a + y)(c + d) \\ &- ac - ad = y(c + d) \\ \text{超计划利润} &= \text{超额万换算吨公里数} \times \text{甲局的清算单价} \end{aligned}$
乙局	$\begin{aligned} \text{〔算式〕} &= b(c + c_1 + d) \\ &- b(c + c_1) = bd \\ \text{计划利润} &= \text{乙局原计划万换算吨公里数} \times \text{全路平均每万换算吨公里盈利额} \end{aligned}$	$\begin{aligned} \text{〔算式〕} &= (b + y)(c + c_1 + d) \\ &- b(c + c_1) - bd \\ &= y(c + c_1 + d) \\ \text{超计划利润} &= \text{超额万换算吨公里数} \times \text{乙局的清算单价} \end{aligned}$

从上表可见，除保本部分仍吃“大锅饭”外，当两局均按原计划完成运输量时，所得计划利润，都是根据各自原计划万换算吨公里数，按相同的全路平均每万换算吨公里盈利额求得。因为 $a > b$ ，所以 $ad > bd$ ，运输量大的甲铁路局所得计划利润比运输量小的乙铁路局多，多劳多得，比较合理。但当同数超额完成y万换算吨公里时，二者所得超计划利润却不相等。因为 $(c + c_1 + d) > (c + d)$ ，所以 $y(c + c_1 + d) > y(c + d)$ ，乙铁路局所得超计划利润则比甲铁路局多 $[y(c + c_1 + d) - y(c + d)] = yc_1$ ，出现“同劳不同酬”的不合理现象。

据铁道部计算资料反映：各铁路局调整后的万换算吨公里成本以昆明局最高，郑州局最低，清算单价昆明局为283.61元，郑州局为114.26元。这就是说，每超额完成一万换算吨公里的运输量，昆明局可以获得超计划利润283.61元，而郑州局只得114.26元；也就是说，郑州局超额完成2.5万换算吨公里得到的超计划利润，昆明局只要超额完成一万换算吨公里即能获得。这种同劳不同酬的情况，不利于调动各铁路局超额完成运输量的积极

性，反而会增加矛盾，显然是不合理的。

之所以出现上述问题，主要由于把运输成本作为确定清算单价的因素所造成。各铁路局的运输成本高低不一，造成了计算基础不同，起跑点的差别已很悬殊，自然不可能公平合理。

(2) 以运输成本和全路平均每一职工获得盈利额为依据确定清算单价。其算式为：

$$\text{清算单价} = \frac{\text{铁路局运输总成本} + \left(\frac{\text{全路平均每一职工获得盈利额}}{\text{铁路局的万换算吨公里数}} \times \frac{\text{铁路局职工人数}}{\text{全路职工人数}} \right)}{\text{铁路局的万换算吨公里数}}$$

$$\text{各铁路局应分配的运输收入额} = \text{铁路局实际完成万换算吨公里数} \times \text{清算单价}$$

此法与上法主要区别是以职工人数确定计划利润，而不是根据运输量确定，是一种平均主义的做法，更欠公平合理。其原理与上法基本相同，故不赘述。

(三) 统筹兼顾法。这办法是从目前的实际出发，总结以上各种分配办法的优缺点，取长补短，提出来的。其原理是把全路的客、货运输收入分为两部分进行分配，一部分用来保本，在按计划完成换算吨公里的前提下，按照铁道部批准的铁路局计划运输总成本额，全部给予补偿；另一部分则以统一的清算单价，按各铁路局实际完成万换算吨公里数进行分配。其计算程序如下：

先算出按计划运输总成本分配的运输收入额（如未完成换算吨公里计划时，只能按实际完成的百分比，乘计划运输总成本所得数额分配之）。

再算出按实际完成万换算吨公里数分配的运输收入额。用下列算式计算：

$$\text{清算单价} = \frac{\text{全路年度运输计划收入总额} - \text{全路年度计划运输总成本}}{\text{全路年度万换算吨公里计划总额}}$$
$$\text{应分配的运输收入额} = \text{铁路局实际完成万换算吨公里数} \times \text{清算单价}$$

最后将上述两项相加，即得铁路局应得的运输收入总额。

这个办法的优点，是使各铁路局所获运输利润，均按统一清算单价计算，全部体现了同

劳同酬、多劳多得的原则。缺点是保本部分仍属吃“大锅饭”，但也有所区别，它把成本计划与运输量计划适当挂钩，有利于促进计划管理的加强。此外，本办法既按成本计划总额进行补偿，也就无须再行调整成本，可保存成本原状，以利对比、分析。

上述三种分配办法，各有利弊。总的来说，“按劳分配法”的第一种分配形式，比较符合社会主义的分配原则和经济工作细致、精确的要求，实践也已证实，它对贯彻经济核算制，作出过重要贡献。但鉴于铁路系统的经营管理制度，遭遇多次冲击，已残缺不全，近年来，虽不断致力于整顿，惟恐一时难以就绪。为恢复经济核算的需要，在过渡期间，以采用“统筹兼顾法”较为适宜。它在利润的计算方面，完全使用“按劳分配法”，比“保本保利法”优越。

通过以上研究分析，我认为选择运输收入分配办法，要考虑这样几个问题：

(1) 社会主义的分配原则，是按劳分配，必须尽可能地、最大限度地加以贯彻。违反它是有害的，这已被无数事实所证明，我们应接受教训。

(2) 有计划按比例发展经济，是社会主义经济的规律，加强计划管理，是社会主义经济生存和发展的需要。因此，运输收入的分配必须与计划紧密连系起来，促进计划管理的加强。

(3) 社会主义社会，仍然属于商品经济的社会，价值规律在普遍起作用，这是不以人们的主观意志为转移的。我们要因势利导，充分发挥它有利的作用，为建设社会主义服务，限制其有害的作用，防止对我们经济的干扰和破坏。

运输收入分配办法本身，客观地存在着价值规律的作用，应当认真研究，正确运用，才能更好地发挥它的积极作用，为铁路运输生产服务。