

吳紹曾主編

鐵路貨等運價之研究

京滬滬杭甬鐵路管理局印行

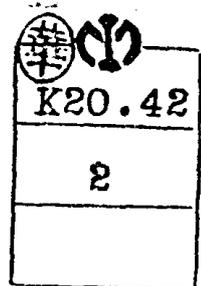
6106

557.247  
442  
2

吳紹曾主編

# 鐵路貨等運價之研究

京滬滬杭甬鐵路管理局印行



A234279



# 鐵路貨等運價之研究目錄

序一

序二

## 第一章 總論

第一節 運價政策概述

第二節 運價學說及其批評

(一) 社會政策

(二) 實費主義

(三) 商務主義

(四) 國家政策

(五) 折衷主義

鐵路貨等運價之研究 目錄

第三節 各國鐵路運價政策概述.....四

(一) 英國.....四

(二) 美國.....四

(三) 法國.....五

(四) 日本.....五

(五) 德國.....六

第四節 我國鐵路應採之運價政策.....七

(一) 調劑供求.....八

(二) 平衡競爭.....八

(三) 助長工業.....八

(四) 獎勵輸出.....九

(五) 分布實業中心.....九

(六) 分布貿易中心.....九

(七) 獎勵合作事業.....九

(八) 鼓勵移民.....	九
第二章 全體運價高低之限度	
第一節 全體運價高低限度之概觀.....	一五
第二節 全體運價高低限度之意義.....	一六
(一) 法定全體運價高低之限度.....	一六
(二) 全體運價收益淨數.....	一六
第三節 全體運價高低限度與個別運價之比較.....	一七
第四節 規定全體運價高低限度之步驟.....	一九
第五節 調節全體運價高低限度之辦法.....	二〇
(一) 積極的.....	二〇
(二) 消極的.....	二二
(甲) 運價收回法.....	二二
(乙) 分攤聯運運費法.....	二四

第六節 制定我國國有鐵路全體運價高低限度之研討……………二五

第七節 制定我國國有鐵路全體運價高低限度之步驟……………二七

(一) 規定全體鐵路之整個單位……………二七

(二) 估計鐵路財產之合理價值……………二八

(甲) 原始成本……………二八

(乙) 重置成本……………二九

(丙) 收益能力……………二九

(三) 規定公平報酬率……………二九

(四) 考察全體運價之高低……………三〇

第三章 運輸成本

第一節 運輸成本之重要……………三三

第二節 運輸成本之意義……………三四

(一) 廣義的運輸成本……………三四

(二) 狹義的運輸成本·····	三四
(三) 最狹義的運輸成本·····	三四
第三節 運輸成本之功用·····	三四
第四節 運輸成本之計算·····	三五
(甲) 劃分客貨運輸成本之具體方法·····	三七
(一) 劃分歲計支出·····	三七
(二) 劃分營業用款·····	三八
(乙) 廣義的運輸成本之計算法·····	四〇
(丙) 狹義的運輸成本之計算法·····	四四
(丁) 最狹義的運輸成本之計算法·····	四五
第五節 杭江鐵路所擬計算運輸成本方法之檢討·····	四六
附——鐵道部頒確定運輸成本計算程式·····	五一

## 第四章 負擔能力

第一節 負擔能力之意義……………五九

第二節 旅客負擔能力之測度……………六〇

(一) 財富程度……………六〇

(二) 旅行價值……………六〇

第三節 貨物負擔能力之測度……………六一

(一) 貨物價值……………六一

(二) 運輸價值……………六一

(三) 貨物用途……………六一

(四) 競爭程度……………六一

第四節 負擔能力原則之應用……………六六

## 第五章 基本運價

第一節 基本運價之意義……………六九

(一) 最近區間最低等級每單位運量之運率……………六九

(二) 最近區間各等客貨每單位運量之運率……………六九  
(三) 各區間各等客貨每單位運量之運率……………六九

第二節 釐訂基本運價之原則……………七〇

(一) 釐訂基本數之原則……………七一  
(二) 釐訂各等間比例之原則……………七一  
(三) 規定遞遠遞減辦法之原則……………七二

第三節 我國鐵路基本運價之現狀……………七三

第四節 整理我國鐵路基本運價之方策……………八七

(一) 搜集資料……………八八  
    (甲) 客貨運輸統計之編製……………八八  
    (乙) 客貨運輸成本之計算……………八八  
    (丙) 沿綫經濟情況之調查……………八九  
(二) 整理運價……………八九

(甲) 規定各等最近區間運價.....	九〇
(乙) 釐訂運率遞遠遞減辦法.....	九一
第五節 劃一京滬滬杭甬鐵路基本運價之擬議.....	九三

(一) 劃一兩路基本運價之目的.....	九三
(二) 兩路基本運價之現狀及其缺點.....	九四
(三) 劃一之可能性.....	一〇三
(四) 實施劃一之辦法.....	一〇四

## 第六章 旅客分等

第一節 旅客分等之意義與標準.....	一一一
---------------------	-----

(一) 旅客經濟能力.....	一一一
(二) 社會階級觀念.....	一一二
(三) 鐵路運輸成本.....	一一二

第二節 各國鐵路旅客分等概況.....	一一三
---------------------	-----

第三節	我國鐵路旅客分等制度·····	一三三
第四節	改進我國鐵路旅客分等之計劃·····	一三三
	(一) 廢除等級之趨勢·····	一二四
	(二) 我國鐵路各等客運分配之情形·····	一二四
	(三) 京滬滬杭甬鐵路對於改良三四等客車之設施與結果·····	一二六
	(四) 德日兩國改良客運分等之事實與我國鐵路改等之商榷·····	一三〇
	(五) 對於客運分等改制後劃一特別快車加價費之檢討·····	一三三
	(六) 廢止四等客車後之貧民與小工運輸問題·····	一三四
<b>第七章 貨物分等</b>		
第一節	貨物分等之意義·····	一四一
第二節	分等要素之詮釋及其審定之方法·····	一四一
	(一) 貨物價值·····	一四四
	(二) 貨物體積·····	一四六

(三) 貨物性質.....一四七

(四) 貨物運量.....一四八

(五) 貨物用途.....一五〇

(六) 社會福利.....一五一

## 第八章 貨物分等(續)

第一節 我國鐵路貨物分等之概況.....一五三

(一) 過去情形.....一五三

(二) 現在狀況.....一五四

(三) 將來趨勢.....一五七

第二節 我國鐵路貨物分等表之缺點及其改良之意見.....一五九

(一) 考查未週.....一五九

(二) 分析未精.....一六〇

(三) 列等未當.....一六三

(四) 編製未妥……………一七二

## 第九章 客運特價

第一節 客運特價之意義……………一八五

第二節 客運特價之目的……………一八五

(一) 提倡遊覽旅行……………一八六

(二) 鼓勵大量運輸……………一八六

(三) 便利常川往返……………一八六

(四) 應付運輸競爭……………一八六

(五) 輔助社會政策……………一八七

(六) 優待執行公務……………一八七

第三節 客運特價釐訂之方式……………一八七

(一) 發售方法……………一八七

(二) 人數限制……………一八七

(三) 有效期間	一八八
(四) 車次限制	一八八
(五) 適用區域	一八八
(六) 運價計算	一八八
(七) 等級限制	一八八
(八) 分程限制	一八九
(九) 證明單據	一八九
(十) 附收費用	一八九
現行特價客票之檢討	一八九
(一) 定期票	一九〇
(二) 來回票	一九二
(三) 回數票	一九四
(四) 里程票	一九五
(五) 團體票	一九五

#### 第四節

(六) 公務票·····	一九八
(七) 移民票·····	二〇〇
(八) 特等票·····	二〇二
<b>第十章 貨運特價與專價</b>	
<b>第一節 特價與專價之意義</b> ·····	二〇七
<b>第二節 規定特價與專價之原則</b> ·····	二〇九
(一) 特價之原則·····	二〇九
(二) 專價之原則·····	二一〇
<b>第三節 特價運用之方式</b> ·····	二一一
(一) 裝運之類別·····	二一一
(二) 適用之區域·····	二一二
(三) 適用之車輛·····	二一三
(四) 運率之規定·····	二一三

(五) 加價之取消·····	二一四
(六) 單據之證明·····	二一四
(七) 託運人之名稱·····	二一四
(八) 過尺之免除·····	二一七
(九) 運輸之方向·····	二一八
(十) 適用之時期·····	二一八
第四節 京滬滬杭甬鐵路特價之分析·····	二一八
第十一章 包裹運價	
第一節 包裹運價之意義·····	二三五
第二節 我國鐵路現行包裹運價概況·····	二三五
第三節 現行包裹運價應改革之點·····	二三六
(一) 分析未精·····	二三七
(二) 運率太高·····	二三七

第四節 改訂現行包裹運價之意見……………二四〇

(一) 劃分包裹等級……………二四〇

(二) 另訂包裹特價……………二四一

(三) 增加郵件運率……………二四一

## 第十二章 聯運運價

第一節 聯運運價與遞遠遞減制……………二四五

(一) 生產方面之影響……………二四六

(二) 運輸方面之影響……………二四六

(三) 銷售方面之影響……………二四七

第二節 聯運運價之理論與實施……………二四八

(一) 關於聯運旅客者……………二四八

(二) 關於聯運貨物者……………二四九

(三) 關於分配運費者……………二四九

第二節 貨物聯運特價……………二五〇

(一) 釐訂貨物聯運特價之舉例……………二五〇

(二) 釐訂貨物聯運特價之步驟……………二五二

(三) 分別考量之點……………二五三

(甲) 貨運之方向……………二五三

(乙) 貨運之季節……………二五三

第十三章 運價之特殊問題

第一節 運價之劃一……………二五七

(一) 主張劃一之理由……………二五七

(二) 反對劃一之理由……………二五八

第二節 運價之遞遠遞減……………二六〇

(一) 各路運價分區情形表……………二六一

(二) 各路最近里程分區距離及各區間遞減比率表……………二六二

第三節 整車與不滿整車運價……………二六四

(一) 廢除整車與不滿整車區別之利益……………二六五

(二) 改進整車與不滿整車運價比率之公式……………二六七

第四節 回空車輛之利用……………二六八

(一) 施行回空運輸特價……………二六九

(二) 減低運輸較少方向之運價……………二六九

第五節 清淡時季之利用……………二七一

## 第十四章 貨運運費之計算

第一節 貨運價目表簡明化辦法……………二七九

(一) 合併方法……………二八〇

(二) 分算方法……………二八〇

第二節 卡片運價表計算運費之利用……………二八三

第三節 輕笨貨物運費計算法……………二八九

(一) 輕笨貨物運費計算方法之沿革……………二八九

(二) 現行輕笨貨物運費計算方法之檢討……………二九〇

(甲) 特種輕笨貨物……………二九〇

(乙) 普通輕笨貨物……………二九三

(三) 改良輕笨貨物運費計算方法之意見……………二九五

(甲) 改良零担輕笨貨物運費計算法……………二九五

(乙) 改良整車輕笨貨物運費計算法……………二九六

(四) 改良輕笨貨物運費計算方法之手續……………二九七

(甲) 審查等級……………二九七

(乙) 審核車輛……………二九七

(丙) 規定標準……………二九七

第十五章 裝卸費及雜費之核議

第一節	裝卸費	三〇三
	(一) 裝車及卸車費應否相同	三〇三
	(二) 各站在同一範圍內裝卸同樣貨物其費率應否一律	三〇四
	(三) 幾噸以上笨重貨物用起重機裝車應予規定	三〇四
第二節	保管費	三〇五
	(一) 免費保管期限	三〇六
	(二) 保管費率	三〇七
第三節	延期費	三〇七
第四節	檢查費	三〇九
第五節	車輛留置費	三一〇
第六節	變更費	三一〇
第七節	調車費	三一〇

第八節 取保領物手續費……………三一二

第九節 保火險費……………三二三

第十節 冷藏費及保暖費……………三二四

### 第十六章 關於貨等運價附則之檢討

第一節 足資借鏡者……………三一五

第二節 應行修正及補充者……………三一七

第三節 特殊規定……………三一八

(一) 平漢鐵路對於裝卸補助費之規定……………三一九

(二) 粵漢鐵路(湘鄂段)對於裝卸貼費之規定……………三一九

(三) 津浦鐵路對於裝卸費提扣之規定……………三一九

### 第十七章 運價之統制

第一節	運價統制之意義	三二一
第二節	運價統制之原則	三二二
	(一) 公允	三二二
	(二) 低廉	三二二
	(三) 合理	三二三
	(四) 簡明	三二三
第三節	運價統制之種類	三二四
	(一) 立法統制	三二四
	(二) 行政統制	三二八
	(三) 司法統制	三二八
	(四) 諮詢統制	三二九
第四節	運價統制之方式	三三〇
	(一) 統一貨物等級	三三〇

(一)	規定最高運價	三三一
(二)	規定聯運運價	三三一
(三)	限制減收運價	三三一
(四)	統制運價標準	三三二
(五)	處理計算錯誤	三三三
(六)	限制徵收雜費	三三三
(七)	規定全體運價高低限度	三三四
(八)	立法統制之手續	三三五
(一)	行政統制之手續	三三五
(二)	司法統制之手續	三三七
(三)	諮詢統制之手續	三三八
(四)	一般參考資料(不專屬於各章者)	三四三

## 附錄一

### 京滬杭甬鐵路貨等運價研究委員會概況

- (一) 委員及職員名單……………一
- (二) 組織規程……………三
- (三) 辦事細則……………四

## 附錄二

### 研究鐵路貨等運價之設施

- (一) 京滬滬杭甬鐵路創辦貨等標本陳列室概況……………七
  - 一 計劃概要……………七
  - 二 籌備經過……………一二
  - 三 徵求出品辦法……………一三
  - 四 招待參觀辦法……………一四
- (二) 路商意見之交換……………一四

一 交換意見之原則	一五
二 實施之方法	一五
(三) 沿線經濟之調查	一七
一 調查項目	一七
二 調查步驟	一九
三 實施方法	一九

## 圖表索引

(1) 全體運價高低限度與個別運價關係圖	一八
(2) 顯示貨物競爭圖一	六三
(3) 顯示貨物競爭圖二	六四
(4) 顯示貨物競爭圖三	六五
(5) 各路客運基本運價總表	七三
(6) 各路貨運基本運價表——基本數	七五

(7)	各路貨運基本運價表二——各等間之比率	七七
(8)	各路貨運基本運價表三——遞遠遞減辦法	七九
(9)	各路現行客運每公里基本運價比較表	八四
(10)	各路現行貨運每公里基本運價比較表	八六
(11)	京滬滬杭甬鐵路客運基本運價表	九四
(12)	京滬滬杭甬鐵路歷年客運運輸成本表	九七
(13)	京滬滬杭甬鐵路貨運基本運價表	九八
(14)	京滬滬杭甬鐵路歷年貨運運輸成本表	一〇一
(15)	京滬滬杭甬鐵路劃一客運基本運價表	一〇五
(16)	京滬滬杭甬鐵路最近三年各等旅客平均行程里數表	一〇六
(17)	京滬滬杭甬鐵路自上海北站至各大站票價比較表	一〇七
(18)	京滬滬杭甬鐵路劃一貨運基本運價表	一一一
(19)	新擬基本運價與原價各等計算比較表	一一三
(20)	京滬滬杭甬鐵路各等貨運平均行程表	一一六

(21)	京滬滬杭甬鐵路貨運分析表	一一七
(22)	國有鐵路旅客分等運輸成績比較表	一一五
(23)	京滬滬杭甬鐵路各等旅客業務增減百分率圖	一二七
(24)	京滬滬杭甬鐵路各等客運進款增減百分率圖	一二九
(25)	京滬滬杭甬鐵路一客座公里之延人公里數表	一三五
(26)	京滬滬杭甬鐵路最近四年客運延人公里及進款平均數表	一三六
(27)	擬議更改現行貨物等級表	一六三
(28)	擬議更改現行貨物分類名稱表	一七四
(29)	擬議現行貨物改列門類表	一七六
(30)	擬議雜項一類貨物編列門類表	一七八
(31)	鐵道部獎勵國產工業減價貨品一覽表	二一四
(32)	京滬滬杭甬鐵路特價中減等貨品名稱表	二二三
(33)	京滬滬杭甬鐵路照貨物原定等級減成收費表	二二四
(34)	各級普通包裹運價表	二二六

(35)	各等貨物零擔運價與包裹運價比較表	二三八
(36)	十公斤以下包裹郵政與鐵路運率比較表	二四二
(37)	聯運貨物競爭情形圖一	二五〇
(38)	聯運貨物競爭情形圖二	二五一
(39)	聯運貨物競爭情形圖三	二五二
(40)	各路運價分區情形表	二六一
(41)	各路最近里程分區距離及各區間遞減比率表	二六二
(42)	上海至天津水陸運雜費表	二七〇
(43)	京滬津浦兩路聯運貨物水陸運量比較表	二七一
(44)	二十一年七月至二十四年十月京滬滬杭甬鐵路運輸貨物噸數表	二七二
(45)	京滬滬杭甬鐵路卡片運價表	二八七
(46)	特種輕笨貨物名稱表	二九一
(47)	輕笨貨物調查表	二九九
(48)	各路檢查費率表	三〇九



# 序一

鐵路運輸之性質與效用，不僅爲一國之交通命脈，實亦爲全國經濟機構之樞紐。然鐵路必如何而始能發揮此經濟效用至最大限度，則在其經營上或業務上有兩項重要問題，卽客貨之分等與客貨運價之訂定是。良以客貨運價之低昂，一方繫於等級之高下；一方繫於基本運率之大小，苟鐵路於客貨之分等，高下得當；於運率之訂定，肆應咸宜，以求適合客貨之負擔能力，則其影響所及，不惟足以吸引沿線客貨，發展本身業務，且足以（一）鼓勵國內長途客貨之輸運，促進一國地方之分工；（二）輔助國際間遊旅之發達，調節出入口貨物之數量；（三）提倡大量貨品之生產，助長國民經濟之繁榮。否則一切適得其反，而產運銷三方面勢必交互受其影響，無可疑也。

旅客之分等及運價問題，比較尙屬簡單。若貨物則自世界產業革命而後，種類之多，盈千累萬，緣是劃分等級與釐訂運價二者，俱極精微複雜之致，辦

理至不易易。如何而確定相當運價政策，如何而進行調查與設計之工作，更如何而爲最合理，最公平，最簡便之措置，實非集合久于從事鐵路事業之同人，殫心研究不爲功。否則草率從事，效果難期。我國鐵路創始迄今垂五十年，而實際對於國民經濟，似猶未有多大裨補者，其主要原因，殆在此歟！

伯樵既於二十一年十二月忝長京滬滬杭甬鐵路管理局，揭發自動的營業方針，重念貨等運價在在有重大關係，因卽於二十一年七月與副局長吳省三博士商設貨等運價研究委員會，卽請省三博士主其事，於今且三年矣。在此三年之中，先後共開會五十次，然開會以外之遇事磋商，交換意見，豈止百次；研究之結果，建議於鐵道部及其他各鐵路經採用者，先後不下十餘起，然其因研究一問題而有事於調查探討者，亦豈止百起。幸得省三博士及會中同人一致之努力，使此會工作，始終不懈，而其研究之結晶『鐵路貨等運價之研究』一書，亦卒見輯行矣。伯樵以爲此書之得以問世，固可欣慰，而此種縝密不苟之治事

精神，胥合無間之共事精神，尤堪敬佩也。

抑伯樵嘗以爲學理與實驗互相表裏，有如後浪推前浪，節節相續，無有間斷。且以學理施諸實驗，復以實驗返證學理，而後所學益進，所獲益真。故吾人服務鐵路，不敢忘學理，并不敢忘實驗，期以學理與實驗二者鎔冶一爐。是此書之作，亦可表示其一種致力乎？

中華民國二十五年八月黃伯樵

鐵路貨等運價之研究 序一

## 序一

二十二年七月，京滬滬杭甬鐵路管理局黃局長伯樵設立貨等運價研究委員會，囑由紹會主其事。每隔一星期，開會一次。除就實際事項討論解決外，並提出若干關於貨等運價之重要問題，推員研究，詳加論列，積之既久，得若干篇。僉以此項研究結果，或不無可供鐵路當局及鐵路界同人與一般學者之參考，爰爲裒成一書，輯而布之，顏曰『鐵路貨等運價之研究。』苟此貨等運價之問題，因是而引起鐵路當局及一般學者之注意，共謀圓滿之解決，或亦不無小補也。

茲書之輯，固由紹會司全部之計劃及最後之審訂，然實際工作，悉賴黃局長之指導與諸同人之努力。如編中第一及第十二兩章爲顧君震白主稿。第二第五第九及第十一四章爲黃君宗瑜主稿，第三章爲王君孝思主稿，第四第七第八及第十七四章爲樊君正渠主稿，第六章爲吳君文蔚主稿，第十及第十三兩章爲

章君勃主稿，此外第十四章爲樊正渠，黃宗瑜，沈楚欽三君合撰，第十五及第十六兩章爲張知先沈楚欽二君合撰，附錄則爲張迺修章勃樊正渠三君合輯。全部文字由顧君震白作初步之潤色，再經秦君翰才作精密之校正。全書校讎之役則由樊君正渠，黃君宗瑜，秦君翰才，顧君震白任之；而吳君希韓，沈君伯文，沈君滌新與王君葆春，間接或直接亦與有力焉。

就內容言，全書雖以同人平昔對於鐵路貨等運價研究所得之資料纂輯而成，但亦有一貫之線索。如制定運價必須具有一種政策，故列爲總論。全體運價高低之限度，爲制定個別運價之依據，故列爲次章。運輸總成本與一般客貨負擔能力，爲規定全體運價高低之要素，故又次之。基本運價與客貨分等，又爲制定普通運價之初步工作，故以基本運價與客貨分等各章緊接其後，此爲屬於一般的研究者。此外如客貨運輸之特價，包裹運價，聯運運價，關於運價之特殊問題，乃至運費之計算，裝卸費及雜費之核議與貨等運價附則之檢討，均按

其直接或間接之關係，順次編列。此爲屬於特殊的研究者。再鐵路爲一國之公用事業，其運價之制定與實施，動關國計民生，不能不有周密與集中之統制，故以運價統制一章爲殿，殆亦自然之結論也。

惟此書自計劃以迄排印，互二年之久，其間鐵道部暨各鐵路當局對於貨等運價之設施，時有改進。書中所述，雖已準照現狀，儘量修正，但猶恐與事實有不盡符合之處。又書中各章，屢引京滬滬杭甬鐵路作爲例證，則以同人服務是路，聞見較詳，且亦不過舉一以例其餘耳。所冀海內宏達繩其愆謬，進而教之，則幸甚矣。

中華民國二十五年五月十六日吳紹曾謹序於京滬滬杭甬鐵路管理局



# 鐵路貨等運價之研究

## 第一章 總論

### 第一節 運價政策概述

一國之鐵路，係屬全國經濟機構之一部，故其制定運價，首須有與全國經濟相提攜相扶植之一種政策。誠以國家之基礎，大半築於國民經濟生活之上，國民經濟優裕，則國家基礎穩固，反是則基礎動搖，馴致擾亂。古今中外，此理不易。故善謀國者，凡所措施，靡不以整個國民經濟利益為前提，即下之農工百業，亦當首先着眼於此。倘有企圖一己或少數人之利益，而違反整個國民經濟利益之處，縱令國家不予干涉，亦難逃社會輿論之制裁。至如何實現整個國民經濟利益，不外二語，一曰「以最少量之勞費，獲最大量之效果」；二曰「為最大多數謀最大幸福」。前者係經濟之基本原理，後者係經營事業之最終目的。此二者亦即為國家整個的經濟政策，國內凡百設施，無不應以此項政策為依歸。鐵路同屬於國民經濟生活範疇之中，自亦莫能外是。以我國國有鐵路言，據二十二年份各

路營業收入統計，最少逾一百四十六萬元，最多達三千一百萬元，次亦二千二百餘萬元，總數達壹萬五千萬元，皆由科諸客貨兩項運輸之運費而來，其與國民經濟生活關係之巨，不言可喻。然則鐵路運價政策必須與國家整個經濟政策相呼應，至少亦當不相背馳，不惟國有國營鐵路應恪守此旨，即民有民營鐵路亦不容其違反此旨也。

## 第二節 運價學說及其批評

鐵路學者以對於實施國家經濟政策之根本見解不同，對於鐵路運價政策，遂有下列數種學說：

(一) 社會政策 此派以爲一國之交通企業，應使全國民衆俱得「普遍的」「公允的」「享用，始能切合「社會經濟」的主旨，故謂必須將國家所有鐵路之運價全部免除，鐵路經營所需之費用，完全取償于賦稅，使全國不論資產貧富，階級高下，都有平均利用鐵路運輸之機會，此即所謂「無償主義」。然一國之鐵路，無論如何稠密，決不能網羅全國大小各村鎮而無遺漏，則凡處於距離鐵路較遠之人民，僅在賦稅上負擔鐵路之費用，而在運輸上不能享受鐵路之利益。且鐵路網縱能貫穿一切工業區域，但其能享受運輸利益者，亦僅限於有貨可運之人，是則所謂「普遍」與「公允」兩點，俱難達到。

(二) 實費主義 此派主張國有鐵路對於人民應僅徵收因此服務而發生之費用之一部或全部，不應額外再徵，以圖餘利；即資本之利息及設備之折舊等，亦不應取諸運輸，而應由國庫支撥。此又所謂「局部的無償主

義。」然其缺點，亦與社會政策派略相似；蓋如此辦理，生計不裕之階級，將益增其負擔，而富有支付能力者，將格外享得鐵路運輸之利益也。

(三) 商務主義 此派以爲交通事業對私人所爲之服務，無論爲運輸客貨或傳遞消息，皆應由享用者照一般國民經濟生產消費之慣例，償付其價值，故鐵路規定運價，於應付各項費用之外，再取利潤，並不侵犯國民經濟利益。況當近世金融恐慌，鐵路財政多未優裕，尤以施行此種政策最爲適當。惟如過信商務主義，難免惟利是圖，且在展築新路時，又須考慮新路是否將奪舊路之運輸，致令收入減少，國庫無利可得，必停造新路而使國民不得不沿用古舊之交通器具，是則國家建築鐵路之特權，轉成爲財政壟斷之方策，亦不能不謂爲有妨整個國民經濟利益也。

(四) 國家政策 此派主張鐵路應舍棄其企業之性質，而專負政治上之使命，故不特利潤問題無討論之餘地，即籌謀進款以供營業費用，亦當置而不論。其規定運價之惟一標準，應爲「國家一般的理想的經濟政策。」爲達到此種目的起見，用削減或增高運價方法，均無不可。此說最爲光明正大，各國鐵路運價之中，殆未有不多少採此政策者；但實施之際，每難得真確之材料，以爲制定運價之依據，易致發生適與理想相反之結果耳。

(五) 折衷主義 此派以爲上述四種主義，對於國家國民各種需要，及對於各種實業暨各社會階級之利益，不相一致，若僅擇其中一種主義，直接施諸實驗，不免時生窒礙，而遭反抗，故主張融化四種主義於一爐，兼採並

收，以應隨時發生之需要；但實行此種主張，不啻爲各類生產者消費者以及公私機關廣開請求優待之路，同時管理鐵路運價機關，喪失應付此等請求事件之堅強根據，遂不免使運價制度陷於紊亂之地步。

### 第三節 各國鐵路運價政策概述

一國之鐵路與國民經濟生活，息息相關，既如上述。以其地位之重要，故於制定運價莫不含有某種政策或數種政策，用資因應。茲就英美法日德諸國所採之鐵路運價政策，簡要述之，以供借鑑。

(一) 英國 英國鐵路之運價政策，大抵根據商業上及經濟上之見地而決定。蓋其鐵路全部，均賴民營鐵路公司經營，國家對於公司之制定運價，並無欲藉以實行政治上及社會上種種之要求。惟爲防止壟斷起見，設立運價法庭，裁判一切關於運價之爭執事件；一面由法庭制定標準運價，此種標準運價一經確定公布之後，鐵路公司非另定特價，不能再有增減之變化。而此種特價，如比照標準運價，不少於百分之五或不超過百分之四十時，即可繼續實行或從新規定，只須鐵路與商人雙方同意；否則必須經法庭核准。此外商人如向法院請求，亦可將任何特價納諸法庭管理之下。

(二) 美國 美國鐵路亦大都民營，其運價政策與英國大體相同，惟其運價之制定權，屬於州際商務委員會。該委員會依據州際商務條例，有裁制非法運價之權。該條例對於鐵路運價有下列各項之規定：

(甲) 禁止一切不公允不合理之運費；

(乙) 禁止承運人直接或間接用任何特別運費退還折扣或他種方法，使某人所付運費高於或低於他人所付者；

(丙) 非經州際商務委員之特許，不准使短途同類客貨運輸之總運費高於長途者；

(丁) 聯運運費不得高於各本路運費相加之總數。

蓋一方容許鐵路取得相當利潤，一方則限制其種種差別待遇焉。

(三) 法國 法國鐵路亦都係民營，以鐵路對於國家關係綦切，政府對其運價政策，遂施以相當之干與。照法令規定，工部對於鐵路公司呈請新訂或修改運價，有准駁之權，並規定如主管部長認為某種特別運價與民衆利益衝突時，一經國務會議通過，即可勒令減價。

(四) 日本 日本鐵路初時制定運價，乃採營利主義，自收回國有後，政府對於運價始終採用近於實費主義之政策。若研究日本鐵路運價史，即可見其運價率，大體上均呈逐漸低減之傾向，蓋以運價低減，客貨數量因而增加，運輸費用因而減少，故將價運減至可以增加客貨最高運量之程度，乃極適當之運價政策也。其次日本國有鐵路，昔以高等旅客及高級貨物之輸送為標準，今則以三等旅客粗製品及廉價貨之運輸為單位；而低等客貨之運價，遂處於重要地位。一面規定以哩為基礎之運價，採用遠距離遞減價率之制度，使原料品及粗製品可自遠處

運達都市市場，並爲應付水運、民營鐵路及其他交通機關之競爭，以免損失運輸數量計，復採運價低減之方策。

(五) 德國 德國鐵路原爲國有，政府運用運價專與外貨競爭，其運價政策，乃依獎勵國貨輸出，保護國產發展，謀達軍事目的，扶助慈善事業，及實行社會政策等見地而決定。舉例言之如：

(甲) 爲使威斯脫弗利亞之煤，得在漢堡港與英煤相競爭起見，適用低減之運價。

(乙) 爲獎勵貨物輸出，如一八九〇年施行勒巴運價。凡由德國向勒巴地方輸出之貨物，均適用海陸聯運之最低運價。

(丙) 爲保護造船業，對於造船材料，施以差別運價。又爲保護西勒西亞之紡織工業，凡在德國上岸之棉花，皆減低其運價。

(丁) 因煤價之低昂，與產業發達關係重要，故對於煤炭運價，特別減輕。

(戊) 因捷克斯拉夫國輸出貨物，或須經過德國之漢堡，或須經過意大利之特立耶斯特港；德國鐵路對於運送捷克貨物，按特殊情形，另訂運價。

(己) 爲便利本國製造品銷售外國起見，鐵路對於輸出貨，特定低廉運價。

(庚) 遇有水旱災荒，特減食物等類運價，以供災區之需要。

以上所述，皆其運價政策之一斑。惟自歐戰告終，德國鐵路全部移諸民營，運價政策隨起變更；鐵路公司在確保國

民經濟利益條件之下，乃不得不基於普通商業原則而經營矣。

#### 第四節 我國鐵路應採之運價政策

我國鐵路，都屬國有國營，以原則言，應有一種確定之運價政策，而此運價政策，必與整個國家經濟政策相為呼應。按諸實際，過去所訂特別運價，得以政策名者，厥惟移民東北及西北各邊疆之減價，及十八年八月間鐵道部貨等運價委員會所議決：「為謀特種實業之發展，或特種區域之發達，須由鐵路協助者，得適用特價或專價」之原則。二十年三月鐵道部召集之商運會議議決案中，有下列各項：

(一) 國產煤斤運價，應根據各路運輸成本，及各礦出煤成本，銷售價格之最低可能範圍為標準，在一路線上經營之煤礦，應一律平等待遇，不得因互惠情形，減輕運價。

(二) 關於下列民生必需品，其運價應從輕規定：

(甲) 粗糧，農器，種籽，棉花，食鹽，及各種發展農產物品，

(乙) 林苗，

(丙) 煤柴。

(三) 因發展中國製造及獎勵土產出口起見，由鐵道部訂立運價具體原則，呈行政院核定。

(四)關於國內各地方遇有災區輸出輸入貨物，應特別減輕運價。

此皆不失為運價政策之方案，果能切實施行，其有裨於國民經濟者，當非淺渺也。

進一步言，鐵路運價政策，端須以遠大之眼光，作通盤之計劃。枝節為之，鮮克有濟。顧通盤計劃之製作，必須對於鐵路運價之使命，有充分之認識。考含有政策意味之運價，大致負有下列各項之使命：

(一)調劑供求 鐵路對於國內貨物，自生產以至消費，負有調劑之責任。例如某地某種生產過剩，鐵路即應設法使其運達生產缺乏之地，使供求平衡，即宋王安石新法中所謂均輸政策是；而欲誘致過剩生產之運銷，非藉低廉運價不為功。

(二)平衡競爭 貨物在銷售市場，苟為同類或同效用者，極易引起競爭作用。析言之，一為本國貨物與外國貨物之競爭，一為本國異地所產貨物之競爭。關於前者，鐵路應利用低廉運價，助其銷售，自不待言；即關於後者，鐵路為發展產業起見，亦不妨運用特種運價，平衡各方競爭力量。

(三)助長工業 上述二端，均含有獎勵農工生產之意味；惟尙有助長工業重要之一端，即對於工業原料品及半製品之特別優待是。對於原料品及半製品之運輸，宜施以低廉運價，尤以長途運輸為然，一方便工業產品成本減輕，易於銷售，一方便原料分布周遍，各地工業易於發揚，故雖原料來自外國，若本國不能充分供給時，亦不能不減價運輸也。

(四)獎勵輸出 本國過剩之產品，爲防免價值低落，影響生產起見，勢須獎勵輸出。鐵路關於此點，亦可效其一部份之助力，即對於本國出口品物，施以特別低廉運價，使之易於銷行國外市場；惟本國僅足自給之產品，不能再鼓勵其輸出。此層除由國家實施產銷統制外，鐵路亦不妨科以較高運價。

(五)分布實業中心 一地方實業過分發達，則其地地價勢必過度增漲。人口過度繁密，運輸亦過度擁擠，形成畸形之發展。故如甲地已成實業中心，則各項新興事業，宜設法使其分散於其他相當地方，亦爲國家經濟政策之一端；而鐵路運輸，亦可運用方向運價，使原料品半製品等隨以分佈。

(六)分布貿易中心 一國貿易之集中地，大抵都在海口附近，因而各項實業，亦於此集中；實則內地城市，苟有充分便利之交通，除輸出外，對於分配貨品，尤較海口爲便捷。是以國家之貿易中心，宜設法使其分散各處，俾各地供求易於平衡，國民經濟易於發展。鐵路於此亦可運用方向運價，誘導貨品大量運往內地適宜城市，漸次分散貿易中心。

(七)獎勵合作事業 合作事業，種類甚多，有生產合作，消費合作，販賣合作，農業合作，信用合作等。其中除信用合作外，皆須運輸貨物，故與運價關係甚切。鐵路宜運用低廉運價，以助各種合作事業之發展，俾可提高平民生活，防止財富集中，並助成公衆善舉。

(八)鼓勵移民 一國之人口以平均分散爲宜，蓋生產之發展，除資本外，端賴有充分之土地，而又有充分

之勞力，相互因應；否則如甲地人口過密，勞力過剩，乙地人口過稀，勞力不足，均與生產大有影響，故移民殖邊，實為國家經濟政策重要之一端。鐵路居全國運輸中樞地位，對於國家移民政策，自負有協助推行之職責，故對於移民及移民所用一切傢具什物等，以至移民區域所需糧食種籽農具等之運輸，應施以特別低廉之運價，必要時或竟免費承運，用資鼓勵。

上列八項，雖不免掛一漏萬，要可作為鐵路運價政策之基礎。我國鐵路之運價，如不欲有所謂政策則已，否則似宜依據上述各項，統盤制定釐訂運價之原則，付諸實施。至於為運輸事業間之競爭，另定特種運價，以資應付等，僅屬鐵路本身之關係，猶不得以政策名也。

尤有進者，國家為防止外貨侵奪國貨市場，本有兩種壁壘，其一為關稅自主，其二即為運價自主。我國在民十年華府會議中有

「鐵道承運各國進口貨物，無論行銷中國或經過中國行銷他國者，均依照門戶開放及商務實業均等主義，所有各鐵路運輸及其一切待遇一律平等。」

之協定，外人遂謂鐵路對於國貨及非國貨之差別運價，為違反協定，時起爭議。此與我國運價自主權甚有影響。然細釋協定文義，所謂平等待遇，係指對待中國以外之各國而言，絕無中國所產貨物同受拘束之意存乎其間；故此種曲解，必須設法打破，庶可充分行使運價自主權。是為實施運價政策先決問題之一，不容不嚴切注意者也。

參考資料

題目	書名	卷期	章節	頁數	著作人	出版年月
運率政策	交通政策	一	一、三、六	二六—三三	馬君武譯	十三年
運價政策之改革	膠濟路運輸改革芻議	一	三及六	二六—二七	譚書奎	十六年七月
重新釐訂客貨運價案	全國交通會議彙編	三	二及三	三五—三六	黃士謙	十七年
英國鐵路運價政策	交通經濟彙刊	一	上	二四—	鍾相青	十八年五月
今後我國鐵路運價之使命	經濟論叢	一	上	二四—	沈奏廷	十八年十一月
運價政策	鐵路運價之研究	一	四	二二—二四	高鹿鳴	十八年
運費	交通政策	一	四	二七—二八	鄒振芳譯	十九年
鐵路運價政策	北寧路月刊	一	三	一一—三	王余杞	二十年
鐵路運價率	交通政策	一	三	二四—二五	劉光華	二十一年
費率政策	交通政貨	二	五	二六—	胡蘧然	二十二年四月
民生主義的鐵路運價政策	交通雜誌	二	三	二六—	韋以猷	二十三年一月

題 目	書 名	卷 期	章 節	頁 數	著 作 人	出 版 年 月
統制經濟下之鐵道運價政策	同上			七二二	章 勃	二十三年一月
鐵路運價自主	鐵道業務之整理及今後之方針			四一	俞 棧	二十三年
民營鐵路運價政策	交通雜誌	三三		九一四	高鹿鳴	二十四年一月
國有鐵路運價政策	同上	三五		五七	高鹿鳴	二十四年三月
我國有鐵路現時應採之運價政策	同上	三六		一一〇	畢慎夫	二十四年四月
最近三年鐵路減低運價述略	鐵路雜誌	一一二		二〇三	俞 棧	二十四年七月
國民經濟破產聲中我國鐵路運價問題	同上	一二		五二〇	勞 勉	二十四年七月
國有鐵路運價政策之綜合研究	同上	一六		一六	勞 勉	二十四年十一月
日—美國之鐵道國有文—及政府取締問題	鐵道運輸原論			五九—五三	木下淑夫	大正十五年
日—社會政策與旅客文—運價	鐵道講話集				前田穰	昭和五年一月

題 目	書 名	卷 期	章 節	頁 數	著 作 人	出 版 年 月
文日 鐵道運價政策	鐵道總論			三三三	今川學一郎	昭和七年一月
文日 英國及德國鐵路運價政策	鐵道總論			三三三	今川學一郎	昭和七年一月
文日 日本鐵路運價政策	同上			三六一四	同 右	
The Railway & the State	North American Review				Gerrit L. Lansing	1884
Rates Making & the Government				92-130	Howard Ellrott	1913
Rates Policy of I. C. C.	Railway Rate and Cost of Service		2	6-12	Owen Ely	1924
Railway Rates	The Railway Policy of South America		3	141-210	S. H. Frankel	1928
The Effect of the Existing Railway Rate Policy on the Industrial of the Union	The Railway Policy of South America		4	219-250	S. H. Frankel	
Rate-Making Policy	Fair Value & Interstate Rates		14	49-52	J. B. Smith	1931



## 第二章 全體運價高低之限度 (General Level of Railway Rates)

### 第一節 全體運價高低限度之概觀

鐵路運價，既與國計民生之榮悴攸關，又為鐵路事業之消長所繫，應有與全國經濟相呼應之政策，已於上章詳述其原委。故政府對於鐵路運價，一方應依民衆之需要及其擔負能力，定為運價之最高限，以促全國經濟之進展；一方又當依據鐵路之直接運輸成本定為運價最低限，以期無礙鐵路事業之生存與發展。於此二限之間，規定適宜之運價高度，方可使民衆與鐵路兩受其益。

考美國鐵路於一九二〇年施行之運輸法中規定：「州際商務委員會在審核鐵路收費是否公平合理時，應將全國鐵路運價詳為審查或改正，以期全體鐵路，在經濟的、有效的、及忠實的管理制度及合理的工機維持費用之下，運輸客貨所得營業淨收益之總數，適等於全體鐵路用於運輸事業之財產應得之公平酬報。」由是可知美國鐵路運價，在嚴密監督之下，其高下增減，力求公平合理，以為國民經濟進展之助。此項限制，在新興國家尤為重要；蓋其幼稚之實業，端賴鐵路之維護，始有發榮滋長之望。誠以鐵路多屬獨占性質，苟運價無嚴格之限制，則鐵路

可予取予求，將依旅客或貨物之最大擔負能力而定運價，結果其運輸收入，因運量減少，未必能增加甚多，而實業萌芽，遭其摧折，國民經濟受害深矣！限制運價之方式甚多，最有效者厥為規定全體運價高低之限度。美國鐵路學家洛加靈氏（D. P. Locklin）在所著（Railroad Regulation Since 1920）中，闡述頗詳。茲參照其原旨，一申述其意義。

## 第二節 全體運價高低限度之意義

全體運價高低之限度，（General Level of Rates）釋其意義，有二要點：

（一）法定全體運價高低之限度 乃由政府先根據全國鐵路財產價值估計之結果，或依據所投資本之數目，計算其每年運輸客貨所應得之合理的報酬，再依鐵路合理的運輸成本，規定鐵路全體運價限度。憑此限度，訂立運價，俾其運費收入所得之淨利總數，適足與合理報酬相等。此即法定全體運價高低之限度也。

（二）全體運價收益淨數 整個鐵路運輸客貨所得進款之總數，減去營業用款，租金及損稅等項所餘之營業淨利，即全體運價之實際收益淨數。

此二者，乃循環式：後者即前者之結果，前者亦即後者之限度。蓋鐵路收入均由運輸客貨之運價而來；而其運

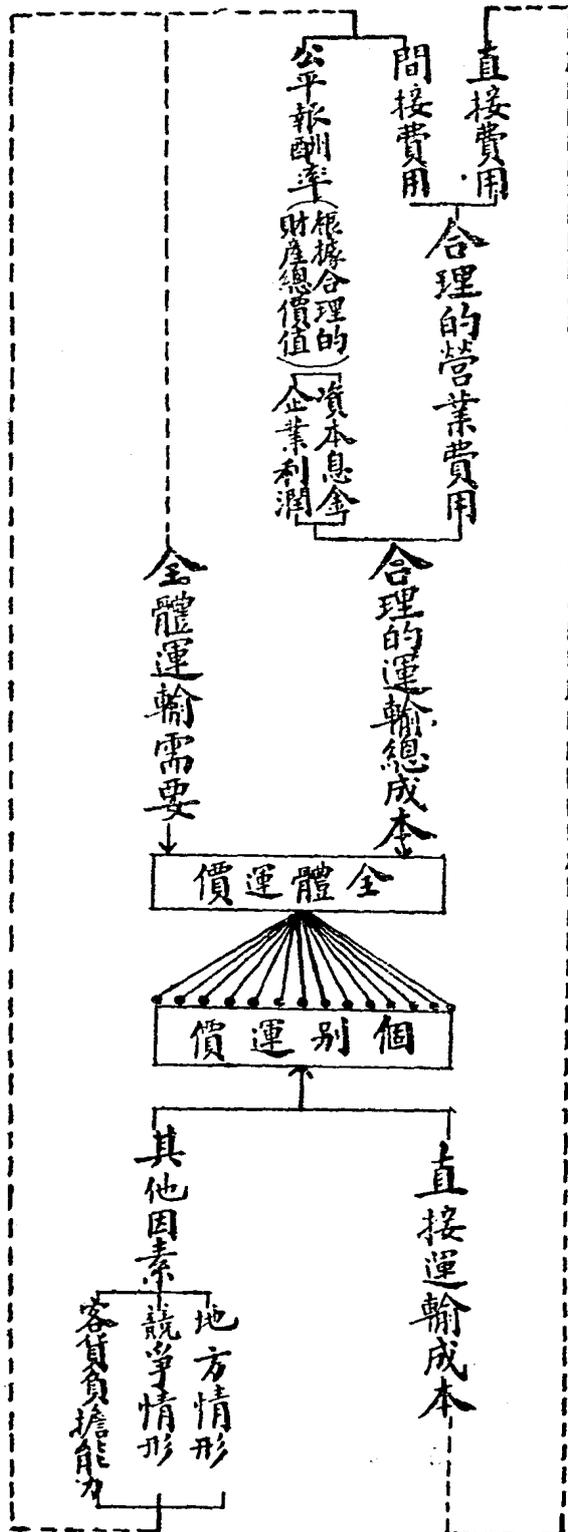
率高下又常隨所規定合理的全體運價高低之限度而定。苟其收入所得，雖足敷運輸費用；而所餘淨利，不符所投資本或財產價值所應得之合理報酬，則其實際全體運價淨利較法定全體運價高低之限度為低，應將其全體運價提高。反之，如實際全體運價淨利，較法定全體運價高低之限度為高，則鐵路取費太昂，應將全體運價分別核減。是則二者之比較，可為測驗運價是否公平合理之標準也。

### 第三節 全體運價高低限度與個別運價之比較

鐵路規定全體運價高低之限度與個別運價，係屬兩事，不能混同。蓋前者乃以全國鐵路合理的運輸總成本及公平的報酬率為標準而訂立之運價限度，俾各個鐵路運輸所得總收入之和，除抵償其費用外，且足使全國鐵路財產中所投資本能獲得適當合理之報酬，至於後者，則係根據各路單位運輸成本為基礎，而參照客貨負擔能力及水陸競爭情形，對於客貨分別等差而訂立之個別運價。是以全體運價高低之限度，乃按個別運價運輸客貨所得總收入之合理限度。個別運價，為求其適合各個運輸情形計，常有增減；而全體運價標準，乃以全國經濟為依據，一經訂定，苟認為適當合理，則可固定不變。劉傳書著鐵路全體運價高度研究論文中云：「規定運價之初，第一步當求全體運價高低之適當，即鐵路所取於商旅全體者，恰得其當。第二步再求各個運價高低之得宜，即使鐵路所取於各個商旅者，各得其平。」一是則全體運價高度，乃運費總和之最高限度。亦即全國民眾享用鐵路業務者

應付運費之總數。至此項總數應如何分配之于全體顧客，即每一旅客或每噸貨物應擔負若干，則應視其個別情形及其擔負能力之大小而定；但個別運價最少須足償付鐵路運輸該項客貨所增加之直接費用。茲將二者之關係，繫圖如下：

### 全體運價高低限度與個別運價關係圖



觀於上圖，可知鐵路之全體運價，乃以合理的營業費用為基礎，同時參酌全體鐵路公平報酬率計算應得之報酬，及全體運輸之需要，而決定最公平最合理之高度，即以此為鐵路應得收入總數之界限。在此界限之內，再分別訂定各個運價，一面顧到鐵路之直接運輸成本，一面適應客貨之個別擔負能力。此個別運價與全體運價不同之處，亦即二者相互間之關係也。

#### 第四節 規定全體運價高低限度之步驟

鐵路全體運價高低限度之意義，已略為分析；其規定之手續如何，再分述之：

(一) 用統計方法，測驗鐵路是否用最經濟，最忠實，最有效之方法，以管理其資產及業務，并一切機工設備，是否有合理之維持，而後審定其一切營業費用及資本支出是否合理。

(二) 用精密計算方法，分析全體鐵路客貨運輸應支付之直接費用及間接費用，即以二者相加之和，作為鐵路合理的營業費用。

(三) 詳細估計鐵路財產（以用於運輸客貨者為限），定其合理與公平之價值，並定鐵路投資者與經營者應得之公平報酬率，據以推算鐵路應得之報酬。

(四) 以二三兩項數目相加之和，作為全體鐵路合理的運輸總成本。

(五) 依據運輸總成本，並參酌全體運輸之需要，規訂全體運價高低之限度，作為一般運價增減之標準。以上為鐵路全體運價高低限度審定之標準及手續，至全體運價高低用何種方法調節，則當於下節詳論之。

### 第五節 調節全體運價高低限度之辦法

全體運價高低限度規定之後，若因運輸情形變遷，致所得總收入超過鐵路根據公平報酬率推算而得之合理淨益，即總收入尚不足以符合合理的運輸總成本時，監督路務者為使鐵路運價合理化起見，因有調節全體運價高低限度之辦法。美國鐵路現所採用者，有積極及消極二種，茲分述之：

#### (一) 積極的 百分增減法

當全國鐵路全體運價一般高度，因淨利與公平報酬相較之結果，覺有過高或過低之情形時，鐵路當局為使收入平允起見，有將一般運價按同一百分數增減之辦法，此種辦法簡便易行。就適合全體鐵路一般之情形而言，固無不可；惟以各路情形及客貨擔負能力<sup>衡</sup>之，則利害關係顯不一致。茲申言之：

(甲) 各等客貨負擔能力各不相同，若運價按同一百分數增減，則就運輸價值及客貨負擔能力兩原則衡之，殊欠公允。

(乙) 鐵路個別運價多根據遞遠遞減之法則而定，蓋藉以鼓勵客貨長途運輸也。故長程客貨每單位平均

運價，恆較短程客貨每單位平均運價爲低。若運價均照同一百分數增減時，則長途客貨担負之增加，較短程貨物所增爲大，距離市場較遠之貨物，將無力運送；而距離市場較近之貨物，反得獨占市場，造成壟斷之現象，殊與公平待遇之原則不符。反之，若運價依同一百分數減少，則短距離貨物將受同樣影響，二者均非所宜也。

(丙) 各種貨物之製造成本中運費所佔之成分，各不相同。若各種貨物運價依同一百分數增減，增時則運費佔貨物成本中成分較多者，售價所增必較大，因而銷路阻滯，影響其在市場之競爭。

(丁) 運價按同一百分數增減，對於各鐵路間由原有運價所造成之貨物競爭關係，將因而破壞。就各路運價之比例言之，固未改變；而其運費相差之總數，則顯然不同。例如甲乙兩路運輸同重量同距離之貨物，照兩路原來運價，甲路爲每噸每公里一百元，乙路每噸每公里爲八十元，運費相差二十元，運價爲五與四之比例。設此項差度尙屬公允，甲路貨物在銷售市場尙能爲均勢之競爭；若甲乙兩路運價以同一比例各增加百分之二十五，則甲路每噸每公里運價爲一百二十五元，乙路每噸每公里爲一百元，運費相差爲二十五元。其運價固仍五與四之比例，然其運費總數相差殊鉅。甲乙兩路貨物競爭關係，立即改變。原來運價較高之甲路，亦將處於不利之地位。反之，運價以同一比例核減，則原有運價較低之乙路，亦將受同樣之影響。

由此可知百分數增減法，就貨物負擔能力及其競爭關係觀之，不甚適宜。但各國鐵路習慣上增減運價，大率採用此法。蓋以其手續簡便易行，即使有若干貨物感受不公允之待遇，尚可用特價辦法或構成運價其他方式，如採用均一運價制，長短距離同一運價制（Long and Short Haul Clauses）等，以為補救。

（二）消極的

（甲）運價收回法（Recapture Clause）

制定全體運價高低之限度，其目的在使全體鐵路所得之淨收益與依據公平報酬率所計算而得之合理報酬相等。此項運價高低限度之規定，就全體鐵路之財產價值上言之，雖可適合；但就個別鐵路財產價值上言之，每年所得之淨收益實數，未必盡能適合規定之標準，時有超出其應得之公平報酬以上者，其多得之數，未必因其管理效能之增加，而多數因其運輸環境較好，故客貨運量較大所致。但此項增益之進款，亦非由他路應得之收入中剝奪而來。若用平衡辦法，以有餘補不足，則管理不良之路，將坐享其利，殊非平允之道。為補偏救弊計，因有運價收回之辦法。此法由美國州際商務委員會所頒行，其要點如下：

「就該會估計全體鐵路財產價值之結果，認為全體鐵路應得之公平報酬率應為其財產價值百分之六。如某一鐵路所得淨利超過此數，則其超過之半數，由鐵路保留作為準備金，以備淨利不及財產百分之六時發給紅利及租金之用，至資本總額百分之五為止。其餘半數，由政府保管，作為一種臨時救濟金，以備貸款弱小

鐵路，供增加資產或償付到期債款之用；或由政府用此款項，購置車輛機車及其他設備，轉租于需用之鐵路。此項貸款之利息，定為六釐。至租用車機之路，則除應付所租車機成本之六釐息外，並須擔負相當折舊費用。

此辦法之目的，在用間接方法，以平衡各路之收益。就全體鐵路之立場言之，自屬公允。即就託運人之立場言之，民衆既享受鐵路運輸之利益，對於全體鐵路自應共同維持，俾克永久生存。故將一路增加之收益，用以救濟其他虧折之路，於全體客貨運輸上，亦有莫大之裨補也。惟此項辦法頒行以後，訾議頗多，其主要理由，不外下列數項：

(一) 鐵路每年增加之收益，既以半數歸於政府，股東應得之紅利因而減少，鐵路將不能以厚利引起投資者之興趣，一旦鐵路需要資本以擴充改良時，往往無從募集。

(二) 計算鐵路收益是否超出應得之公平報酬，均以本年度為標準，而歷年累積之虧損或收益不及應得法定之公平報酬之數，均無法彌補。此種情形，在路線較短，收入不豐，或營業數量變更劇烈之路，常陷于財政窘迫之境。偶有盈餘，均被政府取去，則本路永無發展之機會。

(三) 政府取得鐵路之盈餘，原備救濟弱小鐵路之用；但所定貸款條件與所付利息，未必較諸市上利息為低，弱小鐵路所得便宜，實至有限。

(四) 此種辦法足使鐵路作無謂之浪費，以增置其資產，一方既可增加其財產價值，藉以提高其公正報酬

率，同時增加維持費用，藉以減少其淨利。二者雖足使鐵路資產較為完整，但鐵路財政將陷入呆滯之境，在金融恐慌營業清淡之時，資金流動，極感困難。

(五) 此項辦法就理論上言，並非澈底平衡各路報酬辦法，因政府所取者，只各路額外收益之半數；其餘一半，仍為各路所有。况所謂公平報酬率，乃根據全體鐵路之財產價值而計算，而各路財產價值不同，此割一（百分之六）之報酬率，是否公平，尙屬疑問；况此項額外增加之收益，政府用以救濟弱小鐵路者，而每年仍須令其付給六釐利息，是則弱小鐵路原藉借款以資救濟者，反因是增加其負擔，淨利息將減低。此又有失平衡收益之原旨。

是則運價收回辦法，在施行上頗欠公允。若在鐵路民有之國家，各路均以本身利益為前提，額外增加之收益，往往抗不繳納，政府立于監督地位，無權干預其行政，此種辦法，尤難收實效。至在鐵路國有之國家，鐵路財政由國家管理，鐵路收入，政府可自由處置，此種辦法尙可採行，惟其手續亦不甚便易也。

#### (乙) 分攤聯運運費法

考各國鐵路聯運運費，均根據各路運量，里程或其他比例而分攤。美國政府為平衡各路收益，以適合其公平報酬起見，每於分配聯運運費時，以各路所需要之營業，資金，稅金及其應得之財產公平報酬率為標準，斟酌分派，使收益較豐之路淨收益減少，而收入較少之路淨收益藉以增加。

此項辦法於救濟弱小鐵路，頗為有效；惟分攤之標準稍涉空泛，施行殊多困難。茲復分述之：

(一) 各路里程不同，運輸客貨之費用各異，而其應得之收益，亦不一律，路線較長之路，所運客貨，以經行里程較長，應得運費較多。但根據此項辦法，若其收益超過公平報酬，其應得運費將畀諸他路，因而每公里平均所得進款，往往較路線短者為少，殊欠公允。且此路對於發展營業及鼓勵長途運輸之設施，將不願復有努力矣。

(二) 分配聯運運費以各路所需要營業資金及稅金為標準，殊為空泛。蓋各路管理之經濟與效率不同，而其營業資金，究竟需要若干，並無確定準則。欲求分配公允，至為難能。

上述聯運運費攤分方法，實行固有困難；但在鐵路管理集中之國家，政府對於聯運運費，可以自由規定公平之分配比例，則酌盈濟虛，自較便利也。

綜觀上列各辦法，互有利弊，手續亦有繁有簡。其施行之難易，視鐵路管理集中與否以為斷。就我國鐵路言，三者均可採用，何者最為適宜，當于下文詳論之。

## 第六節 制定我國國有鐵路全體運價高低限度之研討

我國鐵路運價之規定，大率由各路依照其個別之運輸成本。然鐵路財產價值之多寡與管理之優劣，似無精密之考核。運價、運量及淨利之關係如何，每單位客貨運輸所負擔之運費，是否公平合理，亦屬疑問。淨利之高低，運

量之增減，皆視爲自然之消長。如是而欲運用公平合理之運價，以發展全國實業，莫乎難矣。

欲祛此弊，似惟有參照美國鐵路辦法，規定全體運價高度，以爲比較鐵路運價之準尺。說者或謂：我國鐵路財政支絀，制定運價，自當以增加收入爲依歸，一方使積欠債款，得以按期還付，一方使鐵路增高信用，鼓勵投資，藉以完成全國鐵路網；同時舊路盈利增大，積有餘資，亦可挹注新路，此運價高度不宜限制者一也。現時全國水陸交通，競爭劇烈，鐵路運輸無專利可言，則爲維持營業計，運價自不至過高，此運價不宜限制者二也。鐵路財產價值無精確之估計，運輸成本無準確之計算，即管理之經濟與效能亦無詳密之統計，欲規定公平合理之運價高度，非但事不可能，抑亦勢所不許，此運價不宜限制者三也。

如上所述，似甚合理。然細考之，殊不盡然。蓋就經濟原理言之，鐵路爲效用漸增，費用漸減之事業。雖處於競爭情形之下，但依運量與速度論，鐵路自有其特殊之經濟效用，其他運輸工具遠不能逮。以故鐵路業務，仍多少含有獨佔性質，不公平不合理之運價，仍可存在，苟無合理之標準，以爲限制，有時不免過高之弊。且也鐵路每年所得淨利之多寡，常與運量之大小成正比。減低運價，可期增加運量，因而增加收入，提高淨利。故在合理的成本之下，規定運價高度，藉以限制鐵路運價，使其收入不致超過應得之報酬，亦不致低於應得之報酬，則一方既可維持鐵路資產利息之穩妥，而引將起來之投資，一方亦可顧全客貨擔負之平允，而發展未來之營業，所謂用之於社會者，取之於社會。至估計財產，計算成本，測驗管理之效能與經濟，雖爲規定運價高度之先決條件，但屬鐵路行政範圍，儘

可及時舉行，不能執爲運價高低限度不宜訂立之理由也。況我國工商實業尙屬幼稚，端賴鐵路扶植長養，而運價實爲其主要之工具，現時各路運價均以運輸成本爲基礎，每一路運率之高下，雖或已斟酌盡善，然此高彼低，就全國實業而論，究非合理適宜之價率，卽由運費所獲之酬報，就鐵路資產價值而論，是否公平合理，亦未可必。欲謀全國客貨擔負之平衡，實業有平均發展之機會，勢非以全國爲本位，用合理方法，規定全體運價高低之限度，使各路運價可以互相調節，財政可以酌盈劑虛，不爲功也。

## 第七節 制定我國國有鐵路全體運價高低限度之步驟

規定我國鐵路全體運價高低之限度，非特事屬可能，且亦勢所必要；惟應如何規定，始爲公平合理，不能不略加論列，茲分別述之如下：

### (一) 規定全體鐵路之整個單位

鐵路全體運價高度之訂定，係以全國鐵路財產價值應得之報酬，與全國民衆之擔負能力爲依據。美國方法係劃全國鐵路爲若干組，每組爲一單位，而定一運價高低之限度，每組內各個鐵路之淨利多寡不均時，則用「運價收回法」或「分攤聯運運費法」以平衡之。我國鐵路都屬國有國營，其運價高低限度之訂立，不妨以全國鐵路爲單位，惟就理論與事實言，殊有詳加考慮之必要。蓋我國地大物博，各路環境迥異，如借款條件，運輸成本，財產

價值及運輸能力，均截然不同，欲統計全國鐵路資產價值，及運輸總成本，規定公平報酬率，及全體運價，然後調節各路運價，使其總和與全體運價脗合，則各路運價必有劇烈之變動。原來運價較高之路，必須減低其運率，原來運價較低之路，必須提高其運率。運價低則運量增，固尚可維持；但原來運價甚低者，必須提高，營業勢必大減，雖曰政府可以截長補短，酌盈劑虛，然相差懸殊，實際恐難辦到。故初步進行，仍宜仿照美國辦法，劃全國鐵路為若干組，擇其運輸成本相埒，營業環境相若者，為一組，定一全體運價標準，然後同組各路之各個運價，依此為制定標準，而分別調整個別運價，使全體總成本分配於各等客貨之上，以求適合其負擔能力。

## (二) 估計鐵路財產之合理價值

規定鐵路運價高低限度之目的，在使鐵路之資產在合理的運輸條件之下，能得公平報酬；而報酬是否公平，則應以合理的財產價值為根據。所謂合理的鐵路財產價值者，非鐵路資產之原價，亦非鐵路投資之數目，乃根據合理的標準，估計所得之價值。即美國學者所謂公允財產價值所應得之公平報酬也。(Fair Return on Fair

Value of Property) 估計財產價值之標準甚多，茲舉其主要者三種如下：

- (甲) 原始成本 原始成本，乃將財產建置所費成本實數，加以歷年財產增加或改良設備之費用，再減以財產廢棄及折舊之數目，故亦稱實在成本。有再自實在成本中，除去建築時一切浪費，而稱之為忠實成本 (Prudent Investment) 者，要皆以資本支出之實數為標準也。

(乙) 重置成本 即重新建造一同樣之鐵路，在目前情形及價格之下應費之資本而言，即鐵路資產之現值也。

(丙) 收益能力 即根據鐵路營業收入能力之大小，估計其資產可值之價值，所謂營業力資本化者是也。以上三種標準，各有利弊。丙種標準，乃以收入估計財產價值，作為制定運價之標準；但運價又為增減收入之原動力，因果循環，漫無準則，欲據以測驗運價之是否公平合理，殊不可能。至甲乙兩種標準，究以何者為宜，則須視財產性質而定。惟重置成本，以市價變動無常，用以估計財產，制定運價，殊不可靠，一般鐵路大多採用原始成本。顧我國鐵路資產之原價帳冊記載類多不甚精確，而連年戰禍頻仍，路產損失甚鉅，其價值究為若干，實無從考核。况折舊辦法，計算不精，欲依帳表上之財產數目，定其公平價值，殊難謂為準確。最善之道，莫若仿照美國辦法，由各路將現有財產依適宜標準，詳細估計，而定一合理價值，再合併各路合理之財產價值，而為全組之財產價值，以為訂立公平運價之根據。

### (三) 規定公平報酬率

鐵路估定公平合理之財產價值後，鐵路既以此項財產，供給民衆完善之業務，民衆對於鐵路，自應償付相當代價。此項代價，即鐵路應得之公平報酬 (Fair Return) 亦即鐵路全體運價高低之限度也。惟計算公平報酬，應為財產價值百分之幾，當先定一公平之比率 (Fair rate of Return) 此即所謂公平報酬率是。此項公平報

酬率，就我國情形而論，一方面須參照市場利率，藉以引起一般投資者之興趣，同時顧全原有借款利率，以謀債款之還付；另一方面對於鐵路營業費用，路產維持及運輸業務等項，詳加考查，而定運輸成本，並詳為分析，而定其是否為經濟的，有效的，合理的及忠實的管理制度下所費之成本。然後定一公平百分率，以與財產價值相乘，而得一公平合理之報酬數，用為運價高低適當之標準，如有過高過低之弊，即可據以糾正矣。

美國規定財產價值百分之六為合理之公平報酬率，而我國鐵路因統計資料缺乏，管理之經濟與效能，難作精確之考核，欲一定公平合理之報酬率，殊不可能。補救之道，莫若依照現行鐵路業務情形，規定適宜統計單位，編製各項統計，以為考核之根據；然後將各種業務，詳細分析，而定其經濟與效能之程度，以資釐訂鐵路全體公平報酬率之參考。

#### （四）考察全體運價之高低

全體鐵路合理公平之報酬數目訂定之後，再取全體鐵路每年營業收益淨數，與之比較，據其差額之大小，即可定鐵路全體運價限度之高低。若營業收入淨數大於公平報酬，則全體運價限度為過高，否則全體運價限度為過低；過高過低，均須以適當方法加以調節，使之平衡。我國鐵路多數為國有，運價之加減，盈利之提撥，與夫運費之劃分，政府均有全權。故全體運價高度之調節，較諸英美兩國易於實行。如美國之運價收回法及分攤聯運運費法，均可採用。惟二種辦法中，以運價收回法較為適宜；蓋各路聯運運費多少不一，鐵道部只負清算之責，實際款項每

多爲各路扣留，以爲互相抵補之用，政府難以支配。至運價收回法，則政府所取，只係鐵路收益淨數之一部分，根據管理原則，鐵路既屬國有，淨利自應歸諸政府，提撥支配，政府自有全權；各路設備增置，債款還付，以及業務改良，尙有其他一部分淨利可供應用，自無竭蹶之虞。而弱小鐵路財政支絀者，得藉他路盈餘以資挹注，盈虛互劑，計莫善於此矣。惟款項之保管，本息之處理，會計之記載，均須有特別獨立之機關，專司其事，庶免與國家其他財政混合，而任意流用，此應加以特別注意者也。

以上各節，將鐵路全體運價高低限度之理論與實施，作概括之敘述。然細考此項全體運價高低之限度，實一抽象之水平線，乃根據合理的財產價值應得之報酬而訂立，至實際運價未必均能一一及此限度，有時稍高或稍低，均當以鐵路之運輸成本與客貨負擔能力爲衡。惟各個運價收入之總和，減去合理的費用所餘淨利，不能在此水平線以下。是則此項運價高低限度之訂立，一方鐵路獲得公平報酬，而助業務之發展，一方又顧及全體客貨負擔能力，而使普享運輸之便利，兼籌並顧，誠運價統制中一大關鍵也。

## 參攷資料

題 目	書 名	卷 期	章 節	頁 數	著 作 人	出 版 年 月
國有各路運價由部頒布最高限制案 全體運價高度	商運會議意見 鐵路運價		三	九 一 四	膠濟路提 案 劉傳書	二十三年三月 二十四年四月
Maximum Rates & Charges	Railway Rates	Part II		182-365	H. R. Danlinton	1893
General Rate Levels	Railroads—Rates Service Management		8	103-117	Vanderblue & Burges	1924
General Level of Rate—Summary	The Business of Ry. Transportation		15	232-250	Lowish. Haney	1924
The General Level of Rate	Railroads—Cases & Selections		5	74-110	Jones & Vanderbue	1925
General Level of Rate	Railroad Regulation Since 1920				Lockline	1928
General Level of Freight Rate	Traffic Management Manual			1-7	Las. Ext. University	1931

## 第三章 運輸成本

### 第一節 運輸成本之重要

經營鐵路固不能如普通商業，專以牟利爲前提；但就鐵路立場言，鐵路因運輸客貨所耗之費用，爲數甚鉅，縱不計及利潤之多寡，亦豈能置本身之生存於不顧。換言之，即鐵路爲運輸客貨所費之成本，必須以客貨運輸進款抵償之也。是故鐵路當局對於運輸業務，必先計算此項業務所需之費用若干，而釐訂運價；遇有特種關係，必須減低運價時，亦必考慮減至如何程度，鐵路始不至蒙受過分之損失。此皆以運輸成本爲根據，亦即規定全體運價高度之一種標準也。在歐美各國鐵路，因彼此政策不同，環境不同，其規定運價，有偏重運輸成本者，亦有偏重客貨負擔能力者。然無論如何，終不能將運輸成本一概抹殺。即偏重客貨負擔能力之鐵路，亦必按客貨負擔能力之大小，而定其負擔運輸成本之輕重。是運輸成本實爲構成運價之一重要因素，在制定運價之先，運輸成本之推算，實有必要也。

## 第二節 運輸成本之意義

鐵路運輸成本，即鐵路因辦理運輸業務所需之各種用款。考鐵路之用款有二：一為營業用款，一為非營業用款。營業用款包括總務費，車務費，工務維持費，設備品維持費等。非營業用款包括我國鐵路現行會計則例中列入歲計帳之各種支出，如長期債券利息，短期債券利息，官利，租金，稅金等。大抵非營業用款多屬固定性質，即與營業增減不發生直接之關係；而營業用款之一部分則非固定，尤以車務費，運務費，及設備品維持費為然，即與營業增減發生直接之關係也。而所謂運輸成本，究應包括何種用費，可根據運輸成本運用上之差異，別為三種：

(一) 廣義的運輸成本，包括鐵路各種支出之全部（營業用款及歲計支出在內），亦稱為總成本。

(二) 狹義的運輸成本，包括營業用款之全部，即會計則例中營業用款用一—至用一六，但不計各項非營業用款（即歲計支出）亦稱為營業費成本。

(三) 最狹義的運輸成本，僅計為某種運輸而始發生之直接費用，即包括營業用款中之車務費（用一—二）運務費（用一—三）及設備品維持費（用一—四—一，用一—四—二，用一—四—三，用一—四—四）等項，亦稱為直接成本。

## 第三節 運輸成本之功用

運輸成本之意義，所以分爲三種者，即因運輸成本于實際運用時，須有相當伸縮地步。在普通情形之下，鐵路制定運價，當以廣義的成本爲標準；且鐵路運輸客貨，其進款總計之每單位成本平均數，決不能低於廣義之運輸成本，否則鐵路勢將不能維持其永久之生存，但鐵路之企業，與其他商業不同，具有鉅量之固定成本與結合成本，且其報酬遞增，每單位成本必轉而遞減。故爲增加某種運輸計，不妨比照廣義的運輸成本，減低收費。他若因競爭關係，鼓勵啓發，及適合客貨差別之負擔能力，則對於某種運輸之運價，亦可較廣義的運輸成本爲低，是以有狹義的與最狹義的運輸成本之產生，以應實際運用之需要。但無論如何，運價最低限度，不得低於運輸之直接費用，故最狹義的運輸成本可爲制定運價最低之標準；而狹義的運輸成本，實居于不甚重要之地位。

#### 第四節 運輸成本之計算

運輸成本之計算，極爲複雜，而尤以劃分客貨費用爲更困難。蓋鐵路運輸成本大部分屬於結合性質，多爲客貨業務共同負擔之費用。欲分別計算，何者屬於貨運部份，何者屬於客運部份，實非易易。例如總務費之大部份及同一軌道行駛客貨列車者，小站人員兼掌客貨運輸者，類皆不能有顯著之劃分；惟有在可能範圍內，努力求得較準確之計算方法而已。

計算成本之單位，應與運價採用之單位同，因計算成本最重要之功用，即爲制定運價之依據。我國鐵路計算

運價之單位，關於貨運者，採用噸里，客運者採用人里。故成本之單位，亦應取此二者，自無疑義。

劃分客貨運輸成本之方法，大別之，有下列三種：

- (一) 以客貨運輸進款為標準；
- (二) 以客貨列車公里為標準；
- (三) 以延人公里及延噸公里為標準。

計算運輸成本，應以何者為標準，最為適當，實為一先決之問題，茲就研究所得，分別述之：

(一) 劃分總務費及歲計支出之共同部份，以採用客貨運輸進款為標準，較為適當。蓋總務費之多寡，應與進款成相當比例，如客運進款多，總務費支出用於客運者亦必較多。

(二) 劃分歲計支出，亦當採用此標準。例如某路客運進款佔百分之六十，貨運進款佔百分之四十，則歲計支出之負擔，除直接可以區分外，客運方面必負擔較多，貨運方面負擔較少。故採用客貨營業進款為標準，亦較適合。

(三) 列車行駛里程愈增，機車車輛上燃料水油脂之消耗愈多，而機車車輛路軌橋梁路基等之維持費，亦隨之增多。是運務費（用—三）設備品維持費（用—四）工務維持費（用—五）與運輸進款關係極少，而與列車公里最有密切之關係，故此三項費用之分配，以客貨運輸之列車里程為標準，最為合理。

(四) 鐵路營業用款中之車務費與延人公里及延噸公里發生直接之影響，蓋因運輸數量之增加，員工薪

給及費用等亦必增多，故以延人里及延噸里爲標準，劃分客貨共同部分之車務費，最爲適宜。

雖然，鐵路大部份成本既屬結合性質，故欲劃分客貨運輸成本達於十分準確之程度，殆爲不可能之事。按鐵路用款中有屬於客貨共同性質者，但亦有可以直接區分爲客運或貨運者，此則無須與前者混合計算，以免轉增其不準確之程度。故區分客運與貨運成本應恪守兩項原則，即（一）凡可以直接劃分之費用，應直接區分之；（二）凡不能直接劃分者，則採用最恰當之標準區分之。

（甲）劃分客貨運輸成本之具體方法

#### 一 劃分歲計支出

歲計支出包括項目如下：

- （一）歲—九 長期債款之利息
- （二）歲—十 短期債款之利息
- （三）歲—十一 契約規定之官利
- （四）歲—十二 政府資金之利息
- （五）歲—十四 分期消除債款之折扣
- （六）歲—十五 税金

(七) 歲—十六 租金

(歲—九) 長期債款之利息及 (歲—十) 短期債款之利息二項，於劃分客貨成本時，應先查明當時債款之用途，倘為購置客車及發光發熱等設備品者，則此債款之利息，自當計入客運成本內。換言之，如為添置貨車者或為建築貨站者，則此債款利息，屬於貨運成本無疑矣。若債款用途不明或未能確定者，則以鐵路進款比例劃分之。

(歲—十一) 契約規定之官利，為客貨結合成本，應以客貨營業進款為標準而劃分之。(歲—十二) 政府資金之利息及 (歲—十四) 分期消除債款之折扣亦然。

(歲—十五) 税金一項，按會計則例規定，凡運戶應納之釐金由路局担任交納者，應列入此賬內。是此項費用皆屬於貨運方面，應歸入貨運成本之內。

(歲—十六) 租金一項，須視財產租用目的之所在，如可直接劃分者，即直接劃分之。至若鐵路租用民房為車站者，其租金不易劃分時，則依客貨營業進款比例劃分之。

二 劃分營業用款

(一) 總務費 (用—一)

總務費之大部分係屬結合性質，其不能直接劃分者，應按客貨進款比例方法，求得客貨運輸個別之成本。

(二) 車務費 (用—二)

車務費之中，頗多可直接區分者。例如專事貨運之員工薪金，貨運裝卸費，轉運公司之佣金，貨站一切設備，(包括傢具及消耗品)均可直接劃入貨運成本內。又如專事客運及旅客車站之員工薪金，包裹行李裝卸費，客運車站消耗品傢具及文具等，車票印刷費等，皆可直接劃入客運成本內。其他不可劃分之科目，則按延人公里及延噸公里之標準而區分之。

(三) 運務費 (用—三)

運務費中亦有可直接劃入客貨運者。如貨物列車上之員工薪金，貨運機車上之消耗等，皆可直接劃入貨運成本內。而發光及導熱并客車上消耗品及費用，則可直接劃入客運成本內。其他不可劃分者，可按客貨列車公里為標準，比例劃分之。

(四) 設備品維持費 (用—四)

此項費用內可以直接計入客貨成本內者，亦復不少。如客運機車，客車及發光導熱設備品等之修理費，即可直接列入客運成本內。如貨運機車及貨車修理費等，即可直接列入貨運成本內。其他不可直接劃分之項目，應按客貨列車公里比例分配之。

(五) 工務維持費 (用—五)

此費包括鐵路軌道，路基，橋梁，涵洞，隧道，房屋等路產之維持費，此屬於客貨共同結合者居多。故無法直接區分，應按客貨列車公里比例劃分之。

(六) 互用車輛（用一六）

此費用之支出，按會計則例規定客貨用款，已有明顯之劃分。可無問題。

(乙) 廣義的運輸成本計算法

廣義的運輸成本，包括鐵路各種費用之全部，其至少限度，應使鐵路足以自給。即鐵路為運輸耗去之總費用數，應由運輸總收入全部抵償，故計算時亦當以此為範圍。

(一) 「政府資金之利息」應否列入運輸成本內？學者各主一說，有主張不應給報酬與政府，即將「政府資金之利息」不加入運輸成本，而政府欲興築鐵路時，得直向人民徵稅。此說就社會立場言，似欠公允。因人民中多有未曾直接享受鐵路之利益者，自不應課以此種稅金也。有主張應依照合理成本及參照客貨負擔能力而給予政府以合理之報酬者。此說於表面上似覺圓滿，但事實上又未盡然。即如中國鐵路，政府未嘗投資，均借外債與築。苟一旦鐵路外債一概還清，則政府是否應得相當之報酬，殊成疑問。但按經濟原理而言，公平之報酬有二：一為投資之報酬，一為企業管理者勞力之報酬。政府既負管理鐵路之責，故應給以相當之報酬，毫無疑義。故無論政府投資與否，政府資金之利息，均有加入之必要。且我國正值推展鐵路之時，一切規定，應以發展我國鐵路為前提，故

給政府以報酬尤有<sup>一</sup>必要。

(二) 鐵路每年之建築費用，為數頗鉅。考其性質，既非本年營業用款，又非歲計支出，此項用費之支出，純為增加本路資產而應列入資本支出帳內者。且此款一經投資於資產內，如每年有折舊及修養，則此資產價值必永存不變。是與運輸成本，毫無關係，故計算時不能列入運輸總成本內，使客商無形担負此不應担負之費用。吾國鐵路有以建築費用計入運輸成本者，觀念未免錯誤。

(三) 吾國鐵路財產，除機車車輛有折舊外，其他財產均付缺如。有主張將未列營業帳之財產折舊，亦應加入運輸成本內。此理固然。但鐵路資產有無須折舊，只須每年加以修理，亦可維持其價值者；又如枕木電桿等，即可以抽換方法代替其折舊。故未列營業帳之財產折舊，應否加入運輸成本與否，尚須斟酌實際情形而定，未可一概論也。

(四) 軍運帳之類，不當加入運輸成本內。蓋凡<sup>一</sup>列銷及軍運損失，且亦非客商應擔負之款，自以不列入為宜。

綜言之，鐵路廣義的運輸成本應包括下列各項：

- 一 營業用款總數（用——一至用——六）
- 二 歲計支出之全部

- (一) 歲—九 長期借款之利息
- (二) 歲—十 短期借款之利息
- (三) 歲—十一 契約規定之官利
- (四) 歲—十二 政府資金之利息
- (五) 歲—十四 分期消除借款之折扣
- (六) 歲—十五 税金
- (七) 歲—十六 租金

計算廣義的運輸成本之公式如下：

A = 歲計支出之全部

A' = 可直接劃入客運之歲計支出

A'' = 可直接劃入貨運之歲計支出

B = 營業用款之總務費之全部

B' = 可直接劃入客運之總務費

B'' = 可直接劃入貨運之總務費

- Q = 營業用款之車務費之全部
- Q' = 可直接劃入客運之車務費
- Q'' = 可直接劃入貨運之車務費
- D = 營業用款之運務費設備維持費及工務維持費之全部
- D' = 可直接劃入客運之運務費設備維持費及工務維持費
- D'' = 可直接劃入貨運之運務費設備維持費及工務維持費
- E = 互用車輛之客運部份
- F = 互用車輛之貨運部份
- G = 用一四一乙監理
- H = 用一四一二機車
- H' = 可直接劃入客運成本之機車維持費
- H'' = 可直接劃入貨運成本之機車維持費
- I = 用一四一三客車
- J = 用一四一四貨車

K = 運務費

K' = 可直接劃入客運之運務費

K'' = 可直接劃入貨運之運務費

(1) 客運總成本

$$\text{客運總成本} = \frac{\left\{ A - (A' + A'') + B - (B' + B'') \right\} \times \frac{\text{客運進款}}{\text{營業進款總數}} + \left\{ C - (C' + C'') \right\} \times \frac{\text{延噸公里}}{\text{延入噸公里}} + \left\{ D - (D' + D'') \right\} \times \frac{\text{客運列車公里}}{\text{客貨列車公里}} + A' + B' + C' + D' + E}{\text{延入公里}}$$

(2) 貨運總成本

$$\text{貨運總成本} = \frac{\left\{ A - (A' + A'') + B - (B' + B'') \right\} \times \frac{\text{貨運進款}}{\text{營業進款總數}} + \left\{ C - (C' + C'') \right\} \times \frac{\text{延噸公里}}{\text{延入噸公里}} + \left\{ D - (D' + D'') \right\} \times \frac{\text{貨物列車公里}}{\text{客貨列車公里}} + A'' + B'' + C'' + D'' + F}{\text{延噸公里}}$$

(丙) 狹義的運輸成本之計算法

狹義的運輸成本僅包括營業用款全部，故歲計支出不可加入此成本之內，狹義的運輸成計算公式如下：

$$1. \text{客運成本} = \frac{\left\{ B - (B' + B'') \right\} \times \frac{\text{客運進款}}{\text{營業進款總數}} + \left\{ C - (C' + C'') \right\} \times \frac{\text{延入公里}}{\text{延入噸公里}} + \left\{ D + (D' + D'') \right\} \times \frac{\text{客運列車公里}}{\text{客貨列車公里}} + B' + C' + D' + E}{\text{延入公里}}$$

$$2. \text{貨運成本} = \frac{\left\{ B - (B' + B'') \right\} \times \frac{\text{貨運進款}}{\text{營業進款總數}} + \left\{ C - (C' + C'') \right\} \times \frac{\text{延入公里}}{\text{延入噸公里}} + \left\{ D + (D' + D'') \right\} \times \frac{\text{客運列車公里}}{\text{客貨列車公里}} + B'' + C'' + D'' + F}{\text{延入噸公里}}$$

(丁) 最狹義的運輸成本之計算法

最狹義的運輸成本，即指營業直接費成本而言，凡因增加某項運輸而發生之支出，方可列入此項成本計算。故此成本僅佔營業用款之一部，營業用款中應歸入此項成本中計算者如下：

(一) 用——二車務費

(二) 用——三運務費

(三) 用——四——一監理

- (四) 用一四—二機車
- (五) 用一四—三客車
- (六) 用一四—四貨車

計算之公式如下：(公式內字母意義如前)

$$\text{直接客運成本} = \frac{\left\{ C - (C' + C'') \right\} \times \frac{\text{延入公里}}{\text{延入噸公里}} + \left[ K - (K' + K'') + G + H - (H' + H'') \right] \times \frac{\text{貨物列車公里}}{\text{客貨列車公里}}}{\text{延入公里}} + I + C' + K' + H'$$

$$\text{直接貨運成本} = \frac{\left\{ C - (C' + C'') \right\} \times \frac{\text{延入公里}}{\text{延入噸公里}} + \left[ K - (K' + K'') + G + H - (H' + H'') \right] \times \frac{\text{貨物列車公里}}{\text{客貨列車公里}}}{\text{延入公里}} + J + C'' + K'' + H''$$

### 第五節 杭江鐵路所擬計算運輸成本方法之檢討

查第十六次國內聯運會議，杭江鐵路提出計算運輸成本意見書，嗣經鐵道部採納頒行爲「確定運輸成本計算程式」(見附件)——本應將杭江路計算運輸成本之方法全部錄出，茲以與部頒程式相同，故從略。)大體均頗合理。但綜觀全部意見書，似尙有數點應加以修改，或予以刪除，或附以較爲詳盡之解釋，俾資明瞭者。茲分述於後，以供商榷。

(一)原意見書詮定鐵路運輸成本之意義，爲鐵路執行運輸業務上所需之一營業費用。按鐵路爲執行運輸業務發生之各種費用，自其會計的性質言之，可分營業用款與非營業用款兩種。如資本利息之類，即屬於非營業用款之費用。計算運輸總成本時，此種營業用款性質之費用與非營業用款性質之費用，均應包括在內。故原意見書運用「營業費用」四字，解釋運輸成本，似覺易滋誤會。不若刪去營業二字較爲妥當。且可普遍應用於原意見書所列之三種計算方式也。

(二)原意見書主張運輸總成本應包括資本利息在內，固也。但計算利息，須先決定資本數量。按原意見書，對資本範圍，分特殊設備與一般設備兩種，似皆屬於資本支出帳之項目，即平準表之借方。而觀附錄杭江鐵路民二十一年運輸成本計算式內所列資本，似爲借款數量，即平準表之貸方。似對於資本二字之解釋與運用前後未能符合。

鐵路資本之解釋，大致不外兩種：有主張以投進金錢數量，不論爲政府出資，抑向外人舉借者，代表資本；亦有

主張以所有財產爲資本者（即平準表內資金資產之數。）若就計算運輸成本，釐訂運價而論，此兩種資本之解釋，俱有不妥之處，而前者爲尤甚。蓋鐵路收進投資後，使用之途徑不一，或充資本支出，或充營業用款。若以營業用款之數爲資本，非僅混亂記帳系統，且使其數量過溢。此投入金錢數量不應代表資本者一也。我國鐵路建築款項，向外人籌借者實佔多數，若按投資代表資本之義，則他日外債清償之時，將使其數量驟形減少，或竟一文莫名。揆諸情理，皆有難通。此投入金錢數量不應代表資本者二也。他若建築是否經濟，管理是否嚴密，記帳是否忠實，用款是否出於必需，猶其次焉者也。復觀資本之第二種解釋，雖無上述之弊，但亦具有其本身之疵點。第一，鐵路財產種類繁多，且散佈數百里或數千里，歲月遷移，人事嬗易，難保不有遺失。而帳簿列舉財產價值，準確與否，亦屬疑問。第二，我國鐵路會計採用建築帳，始於民四以後；其在民四以前，各路會計對於資本帳與營業帳二者，向無嚴格合理之劃分。何種用費應歸入資本帳，何種用費應歸入營業帳，僅憑會計人員之理想而臆斷之。至今建築帳所示之數，可斷言必有一部份不甚準確。更有甚者，我國鐵路財產折舊，除車輛一項已有準備外，其餘俱付闕如，但歷時既久，陳舊剝蝕，至今未能盡符原值，此尤不待智者而知也。

綜上所論，可知資本之第一種解釋，理論既不甚充足，第二種資本之解說，又感實際計算之困難。然則計算運輸總成本之資本，其道果何在？茲根據美國學者之主張，揭櫫一義曰：釐訂運價之資本，應爲財產之合理價值。合理價值者，卽在某種理想情形與適當運價之下，財產應有價值之估算也。訂立此種合理價值時，有應加以注意之

數點：如財產原始成本與增益投資之總數，重造之成本，營業進款之能力及借債之數量等，而前述兩種事實，爲訂立合理價值之基本觀念，尤應詳加考慮，縝密估算。對於執行業務使用之財產，鐵路自應向運價負擔者索以酬報，但在運價負擔者所應給與鐵路者，不能超出於使用之業務價值以上，是故財產之合理價值，即依據此種原則而訂立，其數或高於投資價值，或低於投資價值，或竟有相等者，但不數數觀也。

財產之合理價值既定，其利率之合理與否，亦應加以注意。決定利率之法，應對事實上及經濟上各種問題通盤籌劃，如本路借款利率高下如何？市場利率及供求情形如何？他種具有鐵路同等性質企業之借款利率高下如何？及本路財產有無特殊情形？如此考慮後訂出之利率，方稱合理。

總之，欲求合理之利息，須先求財產之合理價值，財產若無合理之價值，亦必無合理之利息，可斷言者。故原意見書所列資本利息之意義，似應改爲財產合理價值之合理利息，方爲適當。再「特殊設備」及「一般設備」之分配辦法，似應一律適用於資本利息，財產折舊，及營業用款作爲兩種根本原則。

（三）原意見書財產折舊項下附註「未列本路營業預算」等字，不若改用「車輛以外之他種財產折舊」較爲明確。

（四）我國鐵路財產，按照鐵道部資本支出則例，計分十九種。除車輛一項已有折舊費用列銷之規定，及土地、總務費、籌辦等少數項目，不致發生折舊外，大多數項目皆多有折舊之性質。但在營業用款帳內，並未開列，此固

由於各路事實上之困難，然根據會計原理，欲計算一準確之營業總費用，此種折舊應予算入，殆無疑義。

考鐵路財產折舊之發生，大致不外兩端：或由於體質消損，或由於陳舊不適於用。體質折舊為財產使用後之必然趨勢，可設法預算其數量及其發生時期。至若新發明物之乘時突出，致舊有設備品時有被迫而廢棄者，此乃未來不可揣測之事實。處理此種折舊，較為困難，然在財政竭蹶之我國鐵路，尙罕聞有此種折舊辦法，故暫時可不研究。至計算體質折舊，在鐵路事業發達之歐美各國，有採用直線方法者，亦有採用逐年遞減方法者。二者各有利弊。我國鐵路應取何法計算，此乃會計上另一問題，姑不具論。茲為求便利計算運輸總成本起見，似不妨暫時採用直線折舊方法。其算法，先由財產之原值減去預計將來廢棄時之殘餘價值，再以預計可以使用之年數除之，即可算出每年應有之折舊數目，資本支出帳內各項財產，皆可照此方式，計算折舊。但在算出各項財產折舊之總數，應減除用一四一十及用一五一十一兩項所載之數。其結果方準確可靠。此種計算車輛以外財產之方法，簡而易舉，似應附錄於原意見書運輸成本計算方法之下，俾各路一律遵行也。

(五)原意見書對於運輸總成本之營業用款僅包括用一一至用一五。查用一六互換車輛用款，同屬營業用款性質，似應一併包括於運輸總成本內，方為完整。

(六)原意見書列舉三種運輸成本，並其計算範圍。第一種名運輸總成本，第三種名直接運輸成本，名實均稱。惟第二種所謂運輸成本也者，介於第一種與第三種之間，名義既覺含糊，實際亦形牽強，不若刪去，僅留第一種

與第三種，較爲妥善。若謂由第一種方法算出之數，有時恐嫌過大，或由第三種方法算出之數有時恐嫌過小，儘可隨時斟酌情形，略爲增減，以備實際上之運用。

(七)營業用款第十四目「人民死傷」大概發生於客車者較貨車爲多，其數尙易稽考，應直接分別列入客貨業務項下。

(八)聯用車站費用區分之解釋第一句「應照聯運旅客人數及貨物噸數比例分配之」，似應改爲「應照聯運車站所運旅客總人數及貨物總噸數比例分配之」使其意義賅括，不致發生誤解。

(九)用—四—一，用—四—二，用—四—五，用—四—七，用—四—八及用—四—十二等項用款，如能區分其爲用於客貨業務者，亦應以噸數比例分配之。

### 附鐵道部頒確定運輸成本計算程式

(下列程式，大致與前杭江鐵路所擬方式相同，幾無出入。)

鐵路運輸成本，爲訂定運價之重要原素。因各路整理客貨基本運價，必須參照各該路之運輸成本，方得有所依據。惟此項運輸成本之計算程式，情形複雜，頗難確定。曾經鐵道部於二十二年國內聯運會議時，召集專門人員暨各路代表，慎重研究。當經擬定計算程式，計分(一)運輸總成本，(二)運輸成本，(三)直接運輸成本。此次運輸會議，提出此案，經大會討論修正，議決確定此項計算程式，爲各路一致計算運輸成本之程式。將來各路依據

程式算出成本，即可參考整理基本運價。茲將計算運輸成本辦法說明於左：

(一) 鐵路運輸成本，即鐵路執行運輸業務上所需之營業費用。此項營業費用，將分爲下列三種程式計算之：

(甲) 運輸總成本以鐵路路線及設備品原價之五釐利息，財產折舊，及營業用款之總數計算之。如下式：

路線及設備品原價 (平一六一) 之五釐利息 (抗江路方式爲「資本利息」) + 財產折舊 (未  
列本路營業預算) + 營業用款總數即 (用一1) (用一2) (用一3) (用一4) (用一5) (用一6) (抗江路方式均無「用一6」一項)

(乙) 運輸成本以鐵路營業用款總數計算之。如下式：

(用一1) (用一2) (用一3) (用一4) (用一5) (用一6)

(丙) 直接運輸成本以客貨運輸業務上之直接用款爲限以計算之。如下式：

(用一2) + (用一3) - (用一3-5) + [(用一4-1) + (用一4-2) + (用一4-3) + (用一4-4)] + (用一6)

(二) 營業費用計算範圍，已如上述。次則應考慮上項程式算出之營業費，應據何種原素，以區分其爲客運用款，貨運用款，實爲一不易解決之問題。國有各路，大都根據兩種假定：一爲延入公里與延噸公里之相等，一爲客貨進款比例，即爲客貨用款比例，是否精確，不無疑問。查一般鐵路統計家表示，客貨運輸之成績不外下列三種單位：

(甲) 人數與噸數；

(乙) 延人公里及延噸公里；

(丙) 客車列車公里及貨車列車公里。

上列三項單位，各個相對數量，均足表示客貨運輸之情形，自可作為客運貨運之比例。惟查計算鐵路運輸客貨所需成本，究以人數與噸數，或延人公里數與延噸公里數，或客車列車公里數與貨車列車公里數，何者較為精確，則為應行研究之問題耳。

茲就各項營業費用之性質，分別應用上列三項單位，區分其客貨用款於下：

(甲) 路線及設備品原價之五釐利息

(1) 特殊設備 資本支出，用於特殊設備，即專為客運或貨運之設備者，例如客車，貨車，旅客專用車站，貨物專用車站，倉庫，貨場，旅客列車專用機車，貨物列車專用機車之類，應即分別列入客貨用款項下。

(2) 一般設備 資本支出用於一般設備，即非專為客運或貨運者，應按客貨列車公里比例分配之。

(乙) 財產折舊 其未列入營業用款預算，或其他賬目手續時，應比照上項資本利息分配辦法計算之。

(丙) 營業用款

A(用—1—1)至(用—1—12)(用—1—13)(用—1—14—1)(用—1—15)(用—1—16)照客貨車列車公里比例分配之。

B(用—1—14—2)應分別客貨業務列入。

C(用—2—1)(用—2—3)(用—2—4)(用—2—5)(用—2—8)應照延八公里及延噸公里數比例分配之。

D(用—2—2)此項用款，如車站員工之職務區分為辦理客運或貨運者，例如客票售票員，行李司事，貨物司事過磅司事之類，應即分別列入客運或貨運，其不能區分者，則應以旅客人數及貨物噸數比例分配之。

E(用—2—6)(用—2—7)應照客貨業務分別列入。

F(用—2—9)應照聯運旅客人數及貨物噸數比例分配之。但此項用款能分別為客運貨運者仍應分別。

G(用—3—1)(用—3—2)(用—3—3)(用—3—4)此項用款，如能區分其為用於客運貨運者，應分別列入，例如驗票員，旅客列車車守，管貨員，貨物列車車守之類，其不能分別者，則以客貨列車公里比例分配之。

H(用—4—1)(用—4—2)(用—4—3)(用—4—4—5)(用—4—6—7)(用—4—8)(用—4—12) 應照客貨列車公里比例分配之。

I(用—4—3)(用—4—6)列入客運。

J(用—4—4)列入貨運。

K(用—5—1)(用—5—2)至(用—5—14)應照客貨列車公里比例分配之。

L(用—6—1)列入客運。

M(用—6—2)列入貨運。

按照上列各項分配辦法，凡計算列入客運或貨運之數，須再以延人公里及延噸公里數分別除之，即為客運或貨運之運輸成本。

前述客貨用款區分辦法，計算雖較複雜，而結果確較完備。中國鐵路會計則例分類辦法，均係根據各國之經驗，其所列各項目，顯然表示鐵路費用之性質，是故各路均應採用此項科學的方法也。

# 參攷資料

鐵路貨等運價之研究

五六

題目	書名	卷期	章節	頁數	著作人	出版年月
各路運輸成本計算方法及其運用之探討	交通雜誌運價專號	二二及三		八三—一〇七	洪瑞濤	二十三年一月
運輸成本之計算	交通雜誌	二四		八一—九四	高鹿鳴	二十三年二月
鐵路運輸成本之計算	同上	二四		九一—一〇六	楊文樸	二十三年二月
鐵路運輸成本之計算	鐵道旬刊	二二		二〇七—二二三	沈奏廷	二十三年四月
改善杭江鐵路所擬計算運輸成本方法之我見	交通雜誌	二〇		六三—六六	吳紹曾	二十三年八月
鐵路費用性質	鐵路運價		二一	四一—五〇	劉傳書	二十四年四月
運輸成本原則	同上		二二	五十一—五五	劉傳書	二十四年四月
計算鐵路運輸成本方式	中國鐵路問題論文集		二四	二八—三三	金士宣	二十四年四月
鐵路運輸成本計算方法之檢討	鐵路雜誌	一六		空七—空	李起濤	二十四年七月
確定運輸成本計算程式	鐵道部規定					二十四年

題 目	書 名	卷 期	章 節	頁 數	著 作 人	出 版 年 月
飭各路將運輸廣義狹義成本及營業直接費列表	鐵道部檔卷			各 路 類 業 務 綱	運 輸 目 第 卅 三 號	
Complexities involved by Costs	The Price of Transportation			45-81	W. M. Daniels	1875
	Cost of Railroad Transportation				Albert Fink	1875
	Railway Expenditures				M. M. Kirkman	1880
Costs Cases and Freight Cost	Traffic Management Manual				Pilman	1922
	Railway Rate and Cost of Service				Owen Ely	1924
	The Railway Rate & Cost of Service				Owen Ely	1924
The Cost of Transportation	The Transportation, Rates and their Regulation		1	3-36	H. G. Brown	1925

題 目	書 名	卷 期	章 節	頁 數	著 作 人	出 版 年 月		
The Cost of Supplying and Demand for Railway Service as a factor Influencing their Prices	Outlines of Railway Economics		14&15	159-182	Douglas Kmup	1925		
Cost of Service as a factor in Rate-Making	Railway Rates Principles and Problems		8	75-86	Philips Burt	1926		
Territorial Variation in Cost of Service	Railway Age			17-20	M. O. Lorey	1930		
Cost of Service	Traffic Management Manual 52			8-19	Lasalle Extension University	1931		
Factors affecting Costs	Traffic Management Manual			20-34	Lasalle Extension University			
Cost of Service	Rate Theories & the California Railroad		4	56-76	D. F. Pegrum	1932		
Out of Pocket Cost as a factor in Rate-Making	Railway Age	95	93	1	1	798	I. C. C.	1933

## 第四章 負擔能力

### 第一節 負擔能力之意義

鐵路全體運價高度之又一標準，為客觀的客貨負擔能力。所謂負擔能力，即客商所能償付鐵路運費之一種力量，亦即客商對於運輸業務之一種主觀的評價。（在鐵路即為一種客觀的參考）運輸成本，固須考慮；而客貨負擔能力，尤不能不特別注意，蓋客貨鮮有願超過其負擔能力而託運者也。年來各國鐵路均有依據或側重負擔能力制定運價之趨勢，而負擔能力原則（Principle of Charging What the Traffic Will Bear）遂為鐵路界一致重視矣。

惟依據負擔能力制定運價，不惟應注意客貨「能負擔」（Can Bear）之數目，尤須注意其「願負擔」（Will Bear）之數目，例如杭州之茶葉每担市價二十元，若運至上海銷售，可得二十四元，相差數為四元。此四元即為其能負擔之數，然商人必求有利可圖，假定希望獲利一元，則相差之三元，方為其願負擔之數。如同時另有其他途徑，由杭州運至上海，只需運費二元，則其願負擔之數，即減至二元。再如該項茶葉，在杭州脫售，已可獲利二元。如

無其他途徑可循，則六元爲其能負擔之數，而四元或卽爲其願負擔之數。故「能負擔」者，客貨最大限度之負擔能力也；而「願負擔」者，客貨最大限度之負擔願望也。鐵路制定運價，固未必都能遷就客貨最大限度之負擔願望，亦不宜竭盡其最大限度之負擔能力；要當斟酌其間，定一最適宜之數額，否則殊不足以資招攬也。

## 第二節 旅客負擔能力之測度

旅客負擔能力，較易測度，但亦不能蔑視。分析言之，有如下列：

(一) 財富程度 財富程度，卽係旅客之購買力，稍有資產者，其購買力或負擔力較高，如頭二等旅客是也。巨富者流，往往乘坐包車，其負擔力特高也。一般中產階級，負擔力較低，故多乘坐三等客車。至于貧民小工，其負擔力更低，故多乘坐四等客車，或貧民小工專車。故鐵路釐訂客運運價，必須以沿線人民之財富程度爲標準。隨時調查統計，以定置備各等客車之成數，對於財富程度較高者，供應較優之設備，徵取較多之運費；低者，反是。

(二) 旅行價值 旅行價值者，卽旅客因旅行所獲之利益也。有以處理事故而旅行者，有以探望親友而旅行者，有以經營商業而旅行者，亦有以游覽名勝而旅行者。此種旅行價值，固多屬抽象，不能以數字顯示；然其中亦自有差別，而旅客負擔能力，亦卽可就其差別之旅行價值而測度之。

雖然，旅客負擔能力之原則，有時亦不能過於拘泥。例如殖民墾荒，及團體旅行等之客運，卽不完全以負擔能

力爲標準。蓋殖民墾荒，乃國家所施之一種政策，鐵路實負協助推行之責；團體旅行或與國家文化有關，或與國民健康生活有關，鐵路應負贊助之責，故常免費或半費承運。此係適應特殊之需要，或含有特殊意義，不能以常例論。實則大宗客運，除完全免費者外，在旅客則負擔較重，在鐵路則直接成本較輕，其運價之減低，仍爲負擔能力與運輸成本之折中。惟高級官吏與鐵路員工免費之優待，以及社會中富有階級思想之人士，雖財力不逮，而以乘坐頭二等車爲體面者，則皆不復適用負擔能力原則，屬於例外者也。

### 第三節 貨物負擔能力之測度

貨物負擔能力之大小，關係運價之高低，故於此種能力，尤須加以審慎之測度。下列數端，可爲推測貨物負擔能力之準衡，茲分別述之：

(一) 貨物價值 考查貨物價值，實爲測度貨物負擔能力最顯著而最便利之方法，亦爲貨物分等之主要根據。蓋價昂之貨物，其負擔能力恆較高，故可科以較高之運價。反是，價廉之貨物，其負擔能力恆較小，則當科以較低之運價。且貨物價值高者，其運量恆較少，故其所負運費之總額亦較小；而價值低者，其運量恆較大，故其所負運費之總額亦較大。如鐵路運價超過其負擔限度，勢將改趨他途，或停止運輸矣。是以貨物負擔能力之大小，每可以其本身價值之高低作爲一種標準。又工業上原料品之價昂，必較半製品或製成品爲廉，故前者之負擔能力，亦較

後者爲低，而鐵路對於前者之運價，自亦當較後者爲低。此又依貨物價值測定其負擔能力之一例也。

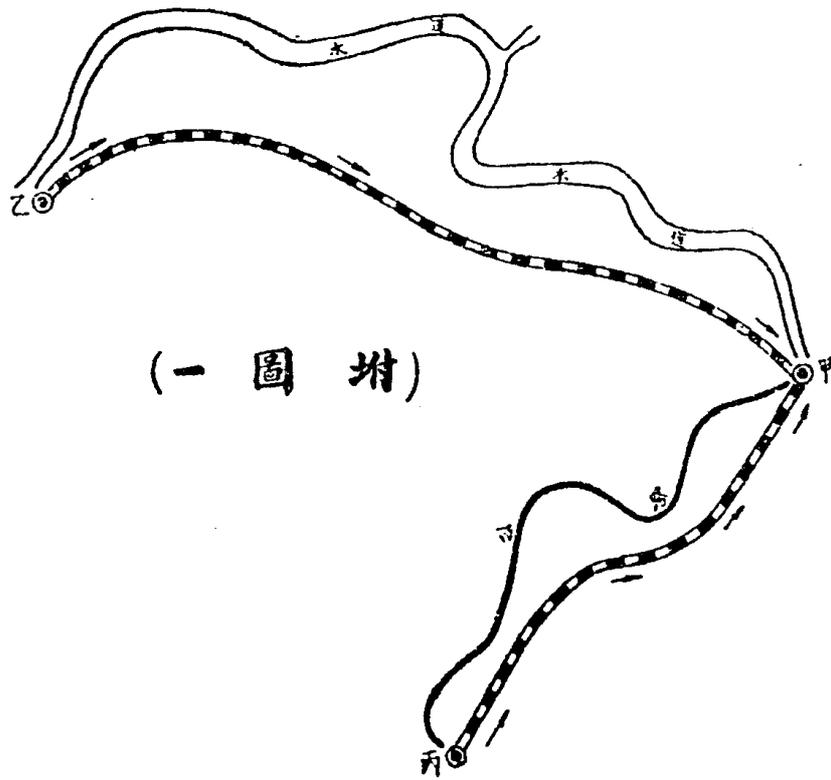
(二)運輸價值 運輸價值者，即貨物因運輸而增加之價值也。釐訂貨物運價，亦往往以運輸價值爲標準。凡運輸價值大者，其負擔能力亦大，則運價亦宜較高；運輸價值小者，其負擔能力亦小，則運價亦宜較低。依常理論，貨物價值之增加，既由于運輸之結果，則所增之價值，自應歸諸供給運輸之鐵路。然運輸價值實爲貨物最高限度之負擔能力，鐵路殊不能竭澤而漁，使客商無利可圖，或改趨他途，或因而停運，以致同歸於盡。

(三)貨物用途 貨物之用途，亦爲測定負擔能力標準之一。惟貨物用途之廣狹，與其負擔能力之大小，恆爲反比。蓋用途廣者，其負擔能力每反薄弱。例如米，鹽，煤，油等類，爲人生必需品，其用途極廣，而其負擔力則甚低，故鐵路運價亦當從低。反是，如珠寶，化妝品之類，其用途並不甚廣，且爲奢侈品，價格甚高，其負擔能力亦強，故可科以較高之運價。依此測定貨物負擔能力，而定運價，更有維護民生與節制消耗之意寓于其中也。

(四)競爭程度 貨物間之競爭，對於貨物本身之價格，亦有密切之關係。大抵有競爭之貨物，其售價常較無競爭者爲廉，因而負擔能力亦較小。競爭愈烈，售價愈廉，而其負擔能力亦愈小。故在普通情形之下，貨物間競爭之程度，與其負擔力之大小，每成一反比例。考貨物之競爭，約可析爲四種：

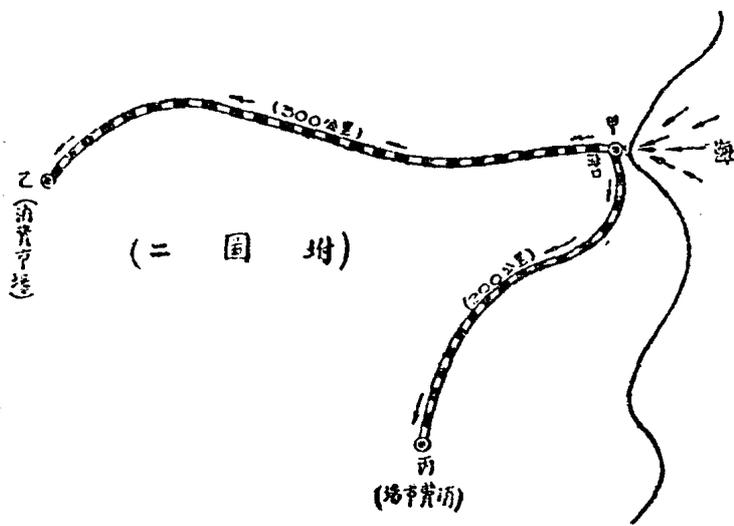
(甲)爲運輸事業之競爭。例如甲地爲消費中心，其由乙丙各地運往甲地銷售之貨物，既有鐵路可運，同時又有水路或公路可運，則該項貨物願負擔之運費數目，勢必隨之變更，而鐵路運價遂不能不參照水

路或公路之運價，斟酌規定。（參閱附圖一）



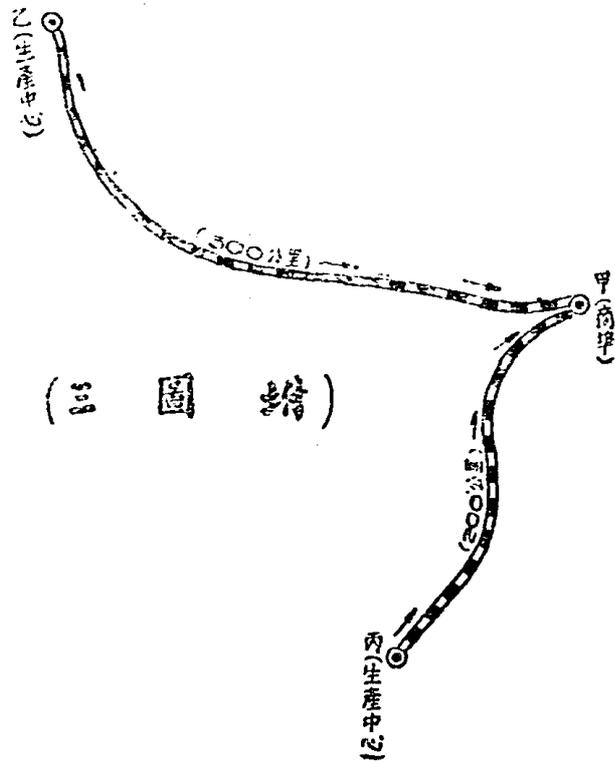
(乙) 爲市場之競爭。例如甲地爲貨物集中吐納地點，乙丙兩地同爲貨物消費市場。願甲乙間之距離，較甲

丙間爲長，如是，若鐵路完全按照距離長短，比例核算運費，則由甲地運往乙地之貨物，勢難負擔，而乙地之繁榮，勢難保持。鐵路爲使乙丙兩市場平等發展起見，對於由甲地運往乙地之貨物，遂不能不參酌其負擔能力，規定適宜之運價。（參閱附圖二）



（丙）爲生產中心之競爭。例如乙丙兩地均爲重要生產地點，甲地爲貨物集中消納地點。顧乙與甲間之距

離，較丙與甲間為長，如是，若鐵路完全按照距離長短，比例核算運費，則由乙地運往甲地之生產品勢難負擔，而乙地之工業勢難維持。鐵路為使乙丙兩生產中心平等競爭起見，對於由乙地運往甲地貨物，亦不能不參酌其負擔能力，規定適宜運價。（參閱附圖三）



(丁) 為貨物之競爭。復可析成二項：

(1) 為同類貨物在同一市場之競爭。例如上海出產之麵粉與無錫出產之麵粉同時運往南京，互相競賣，或上海所製之綢緞與杭州運往上海之綢緞互相競賣等。

(2) 爲可以互代之貨物在同一市場之競爭。例如上海出產之電木碗與江西出產之磁碗同時運往南京，互相競賣，或上海所製之牙膏與南京運往上海之牙粉互相競賣等。

凡此具有競爭關係之貨物，假定其製造成本及其他費用並無差異，如鐵路科以同等之每公噸每公里運價率，則距離遠者，勢不能與距離近者爲均勢之競爭。故鐵路應顧到此種貨物負擔能力之高下，利用運價以調劑之，使有平等競銷之機會，並助鐵路運輸之發展。

雖然，鐵路貨運運價之增減，除以貨物負擔能力爲依據外，尚有應付特殊需要或特殊情形之處。例如特價及回空減價等，或因獎勵出口，或因提倡國產，或因扶助工業，或因維持民生，或因發展本身營業，皆特別減抵其運價，然此種情形雖似屬於例外，實則旨在鼓勵大宗貨物運輸，而鐵路運輸大宗貨物，其直接成本較輕，自不妨減價承運也。

#### 第四節 負擔能力原則之應用

客貨負擔能力原則，大要已如上述，而此項原則如何實際應用，實爲一大問題。考鐵路之運價，應以客貨之運輸價值爲規定運價之最高限度。而以鐵路之直接運輸成本爲規定運價之最低限度。蓋如超過運輸價值，而定運價，則客貨將不能償付；如低於直接運輸成本，而定運價，則鐵路又必致虧折。以故鐵路制定運價，既不宜過高，亦不宜過低。

能過低，必使運輸數量日漸增進，而同時所得之總收入，適等於合理的運輸總成本，方為允當。於此最高最低兩限度之間，各項客貨運價應如何折中至當，則必須視其負擔能力之大小，並參酌與此運輸有關之一切情況與環境，以作最後之決定。是則所謂負擔能力原則，實介乎運輸成本與運輸價值二者之間，而為高低折中，比較公允之法則也。在理論上負擔能力原則，脫胎于運輸價值，仍係根據運輸之需要，以定運價；至其理論上所不及之處，則不妨採用運輸成本原則，以補助之。英美各民有鐵路，幾完全以此為決定運價之根據。歐洲國有鐵路運價，雖亦不離此原則，然甚重視其運輸成本。至我國鐵路運價，於其內容及統計上觀察，均覺過于重視運輸成本。然欲謀充分發揮鐵路之經濟功用，藉以開發我國天然之利源，輔助國內農工商礦各業之繁榮。對於各項運輸，誠不能不採取此負擔能力原則，以定比較適宜之運價。

舉例言之：醫生之執業也，其本身之生計，助理人員之薪資，藥品之消耗，房屋之租金，以及一應設備之利息與折舊，合成一種合理的醫療成本。其全年醫療之總收入，固必須求與此成本相符；而其所收各個病家之醫療費，則不必相同；或收取高於成本之診費，或收取合於成本之診費，或收取低於成本之診費，或竟免費。雖亦訂有診例，實際殊多變通。此即採用負擔能力原則之一顯例。鐵路運價實與此情形相似，故其營業最後目標，自當求與合理的運輸總成本相符，否則無以自存；若其收取各項運價，則亦不妨採用負擔能力原則，以為調劑。換言之，每一旅客或每批貨物至少須償付鐵路之直接運輸成本；至其間接的或固定的運輸成本，則由各種運輸單位，各按其負擔能

力，分別攤認，以適合鐵路運輸之總成本為度。實則鐵路合理的運輸總成本，即為全體客貨所能負擔而願負擔之合理的總運費，一而二，二而一，不過對於各項運價之負擔者，不能不加以區別耳。

參攷資料

題 目	書 名	卷 期	章 節	頁 數	著 作 人	出 版 年 月
鐵路旅客運價之負擔能力	鐵道旬刊	四 五	八	五八六	盧福基	二十二年八月
按照貨物負擔能力徵收運費釋義	鐵路經濟原理		九	七二二	李續勳譯	二十四年四月
又數種相類方法	全 右		二 五	三二五	全 右	二十四年四月
貨物或旅客擔負力原則	鐵路運價				劉傳書	二十四年四月
What the Traffic Will Bear	Rate theories of the California Commission			77-91	P.E. Pegrown	1932
Appraised of the Practice of charging what the Traffic will bear	The Price of Transportation			27-45	W.M. Daniels	1932

## 第五章 基本運價

### 第一節 基本運價之意義

客貨基本運價，即根據鐵路運輸成本與客貨負擔能力而訂定，實為客貨運費計算之基率。各國鐵路以運價制度不同，基本運價構成之方式既異，其意義之詮釋亦不一律。就吾國鐵路而論，客貨基本運價所具之意義有三：

(一) 最近區間最低等級每單位運量之運率——即三等旅客或六等貨物，在最近區域內，每人每公里或每噸每公里之運率。

(二) 最近區間各等客貨每單位運量之運率——即各等客貨，在最近區間，每人每公里或每公噸每公里之運率。

(三) 各區間各等客貨每單位運量之運率。

以上三種釋義，均由運價構成之方式推演而來。第一種乃狹義的基本運價，為核算一切運價之基礎；以此為根據，規定適當比率，按等加減，即成第二種基本運價；再採用遞遠遞減原則，規定適當比率，按區遞減或遞加，即成

第三種基本運價，亦即廣義的基本運價也。

根據上述，研究客貨基本運價，其構成之要素，有下列四項：

- (一) 最近區域最低等級之基本運價；
- (二) 各等間之比例；
- (三) 全線分區之數目及長短；
- (四) 各區間遞加或遞減之比率。

(註) 本文貨物基本運價均為整車貨物基本運價

各國鐵路以歷史與環境不同，運價構成之方式殊不一致。即同屬一國鐵路，亦以財政狀況及客貨運情形不同，彼此互異。強而同之，反多窒礙。此吾國鐵路運價所以累有劃一之議，而終難見諸實行也。惟細察目前吾國鐵路運價之弊病，其癥結殆不全在於運價應否劃一之問題，而在其如何整理現行運價，使能適合公平合理之標準，俾使用鐵路者，能藉路運以發展其企業，而經營鐵路者，亦能因運輸客貨而得相當之報酬。惟整理運價，頭緒繁多，而着手之道，當自整理基本運價始，蓋亦執簡馭繁之策也。

## 第二節 釐訂基本運價之原則

鐵路基本運價之構成，究有何種規律可循，殊不易言。大抵均經若干年之實驗，以及學者之批評，與政府之監察，幾度修改，認為適合社會經濟情形，方克樹立完善良好之運價制度。此項合理的基本運價，既由社會經濟變化遞嬗而來，其結果必有若干原則之闡發，俾後之釐訂基本運價者得奉為圭臬。茲擇要分述如下：

### 一 訂立基本數之原則

基本運價中之基本數，計有二種：一為最低等級最近區間每單位運量之運率，一為最高等級最近區間每單位運量之運率，而各路以六等貨物最近區間每噸里運價為基本數者為多；但無論何種運價，雖基本數不同，大致均循下列原則：

(一) 客貨運價之基本數，必不可低於每單位運量之直接費用 (Out-of-pocket Cost) 否則鐵路運輸此項客貨必須虧本，寧可棄而不運。

(二) 客貨運價之基本數，可在客貨每單位運量直接費用以上加若干成，但超過直接費用若干，應視客貨之負擔能力而定；若為競運之客貨，必須參照競運機關之運價，以規定其基本數。

### 二 釐訂各等間比例之原則

各等間基本運價，乃以基本數依適當比率，增加或減低而成，其根本原則，不外下列各點：

(一) 任何等級之基本運價，不能低於該等客貨每單位運量之直接費用。

(二) 各等客貨運價之增減比例數，應使與各該等主要客貨之負擔能力相適合，俾其運量能發展至最有利益之程度。

(三) 各等主要客貨之中有負擔能力甚強，且運量無伸縮性不致因運價增高而減少者，則該等運價之增加比率可不妨酌予提高，俾運費所得，除足以抵償運輸費用外，且可得相當息潤 (Interest and Profit) 但仍不可失之過高，以增重其負擔，而使社會經濟之發展，受其阻礙。

(四) 依規定之比例，制定各等運率，須計其運費收入總數，最少應與運輸總費用相等 (不包括息潤在內)

三 規定遞遠遞減辦法之原則

採用遞遠遞減辦法，以制定各等每區間運價，其要素有二：一為全線里程之劃分，一為遞加或遞減之比率，二者均與鐵路營業及社會繁榮，有密切關係。茲將採用此項辦法之原則分述如下：

(一) 全線應分為若干區間，每區間應有若干距離，當以大宗客貨平均行程之遠近，以及其他運輸競爭機關線路之遠近及站點之距離，以為劃分之標準。

(二) 每一區間遞減或遞加率，應參照各區間沿線主要客貨運量及其負擔能力，加以規定，同時對於競爭機關之運價亦須參考，務使運率高下，足以誘致大宗客貨，而同時予沿線工商業以充分發展之機會。

(三) 依上述辦法釐定運價，預計其結果，必使客貨運費總收入，最低限度，應與運輸總費用相等 (不包括

息潤在內)

綜觀上述原則，可知基本運價乃以運輸成本為根據，同時參照客貨負擔能力，以定其高下，而區間之長短，比率之大小，及沿線運輸競爭，實業狀況等，亦須加以縝密之考慮也。

### 第三節 我國鐵路基本運價之現狀

我國鐵路現行基本運價之構成，大率以運輸成本為根據，而運輸成本之計算，則以某一年或若干年之營業用款為根據。先以假定方法，劃分客貨用款，以延人公里數除客運部分之營業用款，得旅客每人每公里營業費用，即以此為標準，加減若干成為客運運價之基本數。以延噸公里數除貨運部分之營業用款，得貨物每噸每公里營業費用，即以此為貨運運價之基本數。此二種客貨運價基本數，均為最低等級，最近或最遠距離之基本運價，乃酌定比率，計算其他較高等級之基本運價，再用遞遠遞減，或遞近遞加方法，以計算各區間運價，編成分等運價表，此吾國鐵路基本運價構成之通例也。惟各路情形，頗為複雜，茲分別列表，以明梗概。

#### (一) 各路客運基本運價總表

(根據民二十二年三月部頒中華民國國有及商辦鐵路客貨運輸基本運費價目表編製)

路別	基本運率 (三等每人每公里)	各等間 之比	適用區間	全線分段 區辦法	各段 比增	附註
粵漢南段	一分三厘	一·二·五	最近區間	分三段每五 十公里一段	每段加百分之二十	
株萍	一分三厘五毫	一·二·五	按里計算	不分段	無	
廣三	一分八厘	一·二·五	按里計算	不分段	無	
甬滬杭	一分三厘五毫	無一定比例	按里計算	不分段	無	
京滬	一分五厘	一·三·三	最近區域	全線分四段 一—二〇公里 二—一〇〇公里 三—二〇〇公里 四—四〇〇公里	第一段不減 第二段減百分之二〇 第三段減百分之三五 第四段減百分之三八	
湘鄂	一分二厘五毫	一·三·三	按里計算	不分段	無	
膠濟	一分三厘	一·三·三	按里計算	不分段	無	
北寧	一分五厘	一·三·三	按里計算	不分段	無	
廣九	二分六厘五毫 七厘八毫二絲	無一定比例	各站快慢車 省港聯票	不分段	無	
道清	一分五厘	一·三·三	按里計算	不分段	無	

浙贛	津浦	平漢	隴海	正太	平綏	南潯
一分五厘或二分	一分七厘 現改爲一分五厘	一分七厘	一分七厘	一分七厘	一分七厘 現改爲一分五厘	一分八厘
一三三三	一三三三	一三三三	一三三三	一三三三	一三三三	一三三三
江渚間與 渚蘭間	按里計算	按里計算	按里計算	按里計算	按里計算	按里計算
不分段	不分段	不分段	不分段	不分段	不分段	不分段
無	無	無	無	無	無	無
自二十五年 一月起實行						自二十四年 十月起實行

(註) 民二十四年十月鐵道部訓令各路：凡客票之基本運價在一分五厘以上者，應擬具核減辦法呈核；如基本運價在一分五厘以下者，亦得呈擬減價。

以上爲各路客運基本運價總表，至各路貨運基本運價，以構成形式較爲複雜，一表不能概括，應分列數表如下：

(二) 各路貨運基本運價表一……基本數

路別	原定基數	修改次數	現用基數	適用區間及等級	計算根據
北寧	一分一厘	加價二次	一分五厘一毫	六等整車最近區間 遞遠遞減	民國十年以前五年 營業用款平均數
津浦	一分	加價三次	一分七厘一毫六	六等整車最近區間 遞遠遞減	民國十年前數年平 均營業用款數
平漢	六厘二毫五絲	修改多次	一分	六等整車最遠區間 遞近遞加	不詳
南潯	不詳	不詳	二分九厘五毫	六等整車最近區間	依民國二十年部頒廣 義運輸成本公式計 算
廣九	一分四厘毫洋	加價一次	一分六厘八毫	六等整車只適用於 華段	照民國十年前數年每 公里運輸成本湊成 七厘加倍為一分四厘
隴海	不詳	不詳	照二十噸車計每 公里三角	六等整車最近區間	未詳
平綏	一分五厘六毫	加價二次	二分二厘三毫現 改為二分二厘	六等整車最近區間	民六七八三年營業 用款平均數
膠濟	(一)四分八厘 (二)九厘	未修改	(一)四分八釐 (二)九釐	四等整車最近區間 四等整車最遠區間	以日管時代粗貨運 率與內地三級運率 為根據

京滬	滬杭甬	道清	正太	湘鄂	株萍	浙贛
四分五毫	(一)三厘○四絲 (二)一分五厘	一分○二毫八絲	二分七厘三毫	一分一厘三毫	二分	三分五厘 裝卸費在內
自民十四年訂 正後迄未修改	自民十四年訂 正後迄未修改	加價一次	未詳	未詳	未詳	二次
四厘五毫	(一)三分○四絲 (二)一分五厘	二分三厘四毫二絲	二分七厘三毫	一分一厘三毫	二分	二分
四等整車最遠區間	四等整車最遠區間 四等整車最近區間	六等整車最遠區間	六等整車運價不分區	六等整車最遠區	六等整車運價不分區	六等整車最近區
民十至十三年平均 營業用款	未詳	未詳	最近五年平均營業 用款加倍	根據最近數年營業 用款加百分之十五	以民國八年運輸成 本湊成二分	二十一年江蘭段之 運輸成本

(註)本表材料以鐵道旬刊第五卷第十八期沈奏廷所著「吾國鐵道運價之現狀」編列

(三)各路貨運基本運價表二……各等間之比率

路別	等級					
	頭等	二等	三等	四等	五等	六等
津浦	三六〇	三〇〇	二三〇	一五〇	一三〇	一〇〇
平漢	五〇八	三一八	二六四	一九三	一三〇	一〇〇
平綏	三五〇	三〇〇	二五〇	二〇〇	一五〇	一〇〇
隴海	六〇〇	三六七	三三四	二六七	二〇〇	一〇〇
正太	三六四	二五五	二〇〇	一六四	一一八	一〇〇
北寧	三八〇	三三二	二六四	二〇七	一四九	一〇〇
膠濟	一〇〇	八五	六七	五〇	三八	三三
廣九	五〇〇	二五〇	二〇〇	一五〇	一二五	一〇〇
粵漢	六〇〇	四五〇	三三〇	二〇〇	一六〇	一〇〇
南潯	二七四	二〇六	一五三	一一三	一〇七	一〇〇
株萍	三六〇	三〇〇	二三〇	一五〇	一三〇	一〇〇
湘鄂	三二〇	二三一	二二〇	一八〇	一四〇	一〇〇

浙 贛	道 清	京 滬	滬 杭 甬
三五〇	三八九	二九〇	六二〇
二五〇	三三三	一九五	二七八
一八〇	二八三	一三二·五	一六七
一三〇	二〇〇	一〇〇	一〇〇
一一五	一三九	九五	九二
一〇〇	一〇〇	八〇	七六

(註)本表材料係照劉傳書著「鐵路運價」上卷第二一二頁填列

(四)各路貨運基本運價表二……遞遠遞減辦法

湘鄂	路別
一〇〇	分區距離及區數
一〇一	各區間遞減比率
一〇二	
一〇三	
一〇四	
一〇五	
共五區	每區遞減百分之五

隴海	路別
一	分區距離及區數
二	各區間遞減比率
三	
四	
五	
六	
共八區	遞減率無一定比例

道清	平漢
<p>共三區</p> <p>一〇一—二五〇</p> <p>二一—一〇〇</p> <p>一—二〇</p>	<p>共七區</p> <p>八〇一—</p> <p>四〇一—八〇〇</p> <p>二〇一—四〇〇</p> <p>一〇一—二〇〇</p> <p>五—一〇〇</p> <p>二—一五〇</p> <p>一—二〇</p>
<p>加遞近遞</p> <p>加一〇〇%</p> <p>加一二·五%</p> <p>加二〇%</p>	<p>遞近遞加計算每區</p> <p>遞加二五%</p>

膠濟	浙贛	南潯
<p>共四區</p> <p>二〇〇—二〇〇</p> <p>一〇〇—一〇〇</p> <p>一〇〇—一〇〇</p> <p>八二—二〇〇</p> <p>二〇〇—二〇〇</p> <p>四〇〇—四〇〇</p>	<p>共四區</p> <p>二一五—一〇〇</p> <p>一〇〇—一〇〇</p> <p>一〇〇—一〇〇</p> <p>三二—五〇〇</p> <p>五〇〇—五〇〇</p> <p>〇〇〇—〇〇〇</p>	<p>共十二區</p> <p>九八七六五四三二一</p> <p>二〇—一〇〇</p> <p>三二—一〇九</p> <p>八七六五四三二</p> <p>〇〇〇—〇〇〇</p>
<p>再再減減減</p> <p>五五二〇</p> <p>〇〇五〇</p> <p>%%%%</p>	<p>減減減</p> <p>二—一〇</p> <p>〇五〇〇</p> <p>%%%%</p>	<p>減減減減減減減減減減減減</p> <p>五五五四四三三三二二一〇</p> <p>四二〇五二九六二七二五〇</p> <p>%%%%%%%%%%</p> <p>減減減減減減減減減減減減</p> <p>五四四四三三二二二一〇</p> <p>一七四一八三八三五二四〇</p> <p>%%%%%%%%%%</p>
		<p>各等遞減百分率不同</p>

津浦											
共十一區	一〇〇一—一〇〇〇	九〇一—一〇〇〇	八〇一—九〇〇	七〇一—八〇〇	六〇一—七〇〇	五〇一—六〇〇	四〇一—五〇〇	三〇一—四〇〇	二〇一—三〇〇	一〇一—二〇〇	一——一〇〇
	減九五%	減九〇%	減八〇%	減七〇%	減六〇%	減五〇%	減四〇%	減三〇%	減二〇%	減一〇%	一〇〇%

平綏								
共八區	八〇一—一〇〇〇	六〇一—八〇〇	五〇一—六〇〇	四〇一—五〇〇	三〇一—四〇〇	二〇一—三〇〇	一〇一—二〇〇	一——一〇〇
	減六四%	減五五%	減四五%	減四五%	減二七%	減一八%	減九%	一〇〇%

北甯	
九〇一—一〇〇〇	再減一八%
八〇一—九〇〇	再減一六%
七〇一—八〇〇	再減一四%
六〇一—七〇〇	再減一二%
五〇一—六〇〇	再減一〇%
四〇一—五〇〇	再減八%
三〇一—四〇〇	再減七%
二〇一—三〇〇	再減六%
一〇一—二〇〇	減五%
一——一〇〇	一〇〇%
共十區	

甬滬杭	京滬
二〇一—四〇〇	再減一〇%
一〇一—二〇〇	再減二五%
五——一〇〇	再減三五%
二——五〇	減三五%
一——二〇	一〇〇%
共五區	

細察上列各表內容，非但運率高下未能一致，即其釐訂方法，數字計算，是否有合理之根據，殊有研討之必要。茲擇要述之如下：

(一) 基本價率之根據 各路基本運價之基數，率以運輸成本為根據，對於客貨負擔能力每多忽略。且運輸成本之計算，又均以前數年營業用款平均或加倍而得。此項過去之運輸成本，是否可作為現在之運輸成本，對於未來營業之發展，是否適宜，自屬問題。況各路運輸成本計算公式及方法，又未必精確，所得成本數字亦未為可靠；而各路且有於此運輸成本之上，再加若干成或二倍三倍之以為基本運價者。是則現行各路基本運價根據之是否合理，實屬疑問，欲求改善，此當首先詳加研究者也。

(二) 各等比率之等差 各路各等基本運價比率，除客運基本運價多採一、二、三制外，貨運基本運價，各路均不一致。有以頭等為基數（百分之一百）而遞減至六等者，有以六等為基數遞加至頭等者，更有以四等為基數加減，而為其他各等者。彼此參差，漫無標準。即一路各等間之比例率，亦多隨意規定，是否適合各等大宗貨運之情形，殊難臆斷，此亦有待於研究者也。

(三) 全線區段之劃分 各路客運運價，多按里程計算，不分區段，而貨運運價，則多採分區計算辦法。惟各路路線分區數目，既不相同，方法又不一致，有全路各段里程一致者，有各段里數長短不同者，有在若干里以上不再分段者，有分至最後一段者。即就一路情形而論，其路線里程之劃分，是否有確當根據，且按照以前客貨運情形

所定區段，是否適合現在及未來之環境，亦大有研究之餘地也。

(四) 各區加減之比率 各路客運運價之計算，除京滬一路外，尚無遠近加減之辦法；貨運運價，概皆採用遞遠遞減原則。惟各路辦法不一，有遞減及遠者，有遞加及近者，有按固定段落遞減或遞加者，有聯接區段遞減或遞加者；各段加減比率，有相同者，有不相同者。各等加減比率，亦有相同者，有不相同者。究應如何規定，以臻簡要，更有待乎研究也。

以上四者，均為吾國鐵路現行基本運價急待研究之點。其改進之方策知何，當於下節詳論之。茲先將各路客貨基本運價列表比較如下，以供參考：

(甲) 各路現行客運每公里基本運價比較表

路別	等級	頭等	二等	三等
湘鄂	元	•〇三七五	元	•〇二五〇
膠濟	元	•〇三九〇	元	•〇二六〇
				元
				•〇一二五
				•〇一三〇

南 津	平 綏	正 太	隴 海	平 漢	津 浦	浙 贛	道 清	北 甯	滬 杭 甬	京 滬	株 萍	粵 漢 南 段
● ○五 四○	● ○四 五○	● ○五 一○	● ○五 一○	● ○五 一○	● ○四 五○	● ○四 五○	● ○四 五○	● ○四 五○	● ○三 六 五	● ○四 五○	● ○二 七○	● ○二 六○
● ○三 六○	● ○三 ○○	● ○三 四○	● ○三 四○	● ○三 四○	● ○三 ○○	● ○三 ○○	● ○三 ○○	● ○三 ○○	● ○二 四 三	● ○三 ○○	● ○二 ○三	● ○一 九 五
● ○一 八○	● ○一 五○	● ○一 七○	● ○一 七○	● ○一 七○	● ○一 五○	● ○一 五○	● ○一 五○	● ○一 五○	● ○一 三 五	● ○一 五○	● ○一 三 五	● ○一 三 ○

(註一) 本表係按照交通雜誌第二卷第二三兩期合刊所載之各路客運基本運價輯成。

(註二) 本表除粵漢南段及滬杭甬路外，其餘均用一、二、三比例制。

(註三) 除京滬路粵漢南段有遞遠遞減外，其餘各路為均一制。

(註四) 京滬路四等為·〇〇七一五元，滬杭為·〇〇八〇〇元，湘鄂路為·〇〇七五〇元，其餘各路無四等。

(乙) 各路現行貨運每公里基本運價比較表

路別	等級						備註
	一	二	三	四	五	六	
湘鄂	·〇三八〇	·〇二七四	·〇二六一	·〇二一四	·〇一六六	·〇一一九	一——一〇〇公里
膠濟	·〇九六〇	·〇八一六	·〇六四三	·〇四八〇	·〇三六五	·〇三一七	一——二〇公里
粵漢南段	·一四四〇	·一〇八〇	·〇七六八	·〇四八〇	·〇三八四	·〇二四〇	一——一〇〇公里
株萍	·〇七二〇	·〇六〇〇	·〇四六〇	·〇三〇〇	·〇二六〇	·〇二〇〇	一——一〇〇公里
京滬	·〇四三五	·〇二九三	·〇一九九	·〇一五〇	·〇一四三	·〇一二〇	一——二〇公里
滬杭甬	·〇九五〇	·〇四二〇	·〇二五四	·〇一五一	·〇一四〇	·〇一一五	一——二〇公里

第四節 整理我國鐵路客貨基本運價之方策

(註一) 本表係根據鐵道部頒行全國各鐵路客貨運基本運價彙表編製。  
 (註二) 本表內所列各數均以整車每公噸最高價爲例。

南	平	正	隴	平	津	浙	道	北
潯	綏	太	海	漢	浦	贛	清	甯
• 〇八〇七	• 〇七八一	• 一〇〇〇	• 〇九〇〇	• 一七九二	• 〇六一八	• 〇八七五	• 〇六二六	• 〇五七五
• 〇六〇七	• 〇六六九	• 〇七〇〇	• 〇五五〇	• 一一二〇	• 〇五一五	• 〇六二五	• 〇五三七	• 〇四八八
• 〇四五〇	• 〇五八〇	• 〇五五〇	• 〇五〇〇	• 〇九三二	• 〇三九五	• 〇五〇〇	• 〇四五六	• 〇四〇〇
• 〇三三二	• 〇四六九	• 〇四五〇	• 〇四〇〇	• 〇六八二	• 〇二五七	• 〇三七五	• 〇三二二	• 〇三一三
• 〇三一五	• 〇三三四	• 〇三二五	• 〇三〇〇	• 〇四五九	• 〇二二三	• 〇三二五	• 〇二二四	• 〇二二五
• 〇二九五	• 〇二二三	• 〇二七五	• 〇一五〇	• 〇三五二	• 〇一七二	• 〇二五〇	• 〇一六一	• 〇一五二
一 二〇公里	一 一〇〇公里	一 一〇〇公里	一 二〇公里	一 二〇公里	一 一〇〇公里	一 二〇〇公里	一 二〇公里	一 一〇〇公里

我國鐵路基本運價之複雜情形，已如上述。欲求改善，自應先事整理，惟運價變更，一方足使鐵路收入受其影響，一方又足使工商實業受其震動，故應特別慎重。茲擬進行步驟如下：

(一) 搜集資料 分爲三類：

(甲) 客貨運輸統計之編製

- (1) 各等客貨數量（旅客人數及貨物噸數）
- (2) 各等客貨數量（延人里及延噸里）
- (3) 客貨運量總數；
- (4) 各等客貨平均行程；
- (5) 各等大宗客貨每年平均數量；
- (6) 客貨運進款。

以上各種統計，須將五年或十年以上數字，加以平均，以求得長期趨勢，藉以覘一般客貨之平均真實狀態。

(乙) 客貨運輸成本之計算

計算客貨運輸成本，必先以精確之方式，將客貨運輸成本直接劃分，再須有明晰之公式，將不可直接劃分之費用，爲合理的分配，然後所得結果，始能準確。至應如何核算，以臻完善，已于第三章詳加論列。茲僅就整理運價需

要之各項成本數目，列舉如下：

- (1) 客貨運輸總成本；
- (2) 每單位運量平均運輸成本；
- (3) 每單位運量之平均直接費用。

(丙) 沿線經濟情況之調查

以上所得資料，大都屬於運輸成本，用為釐訂基本運價之根據，殊嫌偏枯。欲求兼顧客貨負擔能力，則於沿線社會經濟情形，自須參照下列項目，詳加調查：

- (1) 沿線人口及財富；
- (2) 沿線貨品之產運銷數量及價格；
- (3) 其他運輸路線站點，運價制度，行車及營業方法；
- (4) 沿線各地物價指數；
- (5) 沿線農工商礦各業情形。

調查完畢，擇其重要者編為表冊，並須隨時修改補充，以期完善。

(二) 整理運價

以上資料，搜集之後，當進而研究如何利用此等資料，以整理基本運價。茲就上節所列原則，擬訂整理手續如下：

(甲) 規定各等最近區間運價 各等最近區間基本運價，為一切運價之起點，自當首為妥適之規定。考現時我國鐵路運價制度，各路各等最近區間基本運價，除京滬、滬杭甬及膠濟等路外，大率以六等為起點，而六等之基價，均以每噸里之營業用款，酌加若干成，作為最近區間之運價；至其他各等最近區間基數，則按照規定比率，分別加減。惟此項比率，多隨意規定，鮮有合理之根據。改良之道，約言之，有下列各端：

(1) 先就鐵路運輸每單位各等客貨（每延人公里或每延噸公里）之平均運輸成本數，規定最近區間最低等級之基本數，同時參照該等貨物之負擔能力，酌予提高或減低；但根據此項基本數，若遞遠遞減至最遠區間之運價，應不低於運輸每單位客貨之平均直接費用。

(2) 查明最近區間以內各等主要貨物，在常態下每年平均運量若干，該等貨物每年平均銷量若干，再攷察其託運數量，是否因運價高低而有增減。若有競爭關係，更須考查運輸高至若何程度，貨物即有改就他途之可能。經如此考核之後，現行各等最近區間運價，應否增減，已可明瞭。然後進而規定各等最近區間基本運價，自可較為允當，而各等間比率亦不難規定矣。（對於客運亦是辦理）

(3) 各等最近區間運價規定後，再當細察，施行此項基本運價各等客貨運量有無變化，收入淨數有無增減，倘運價減而運量增，或將來確有發展之可能，則雖目前淨收入略減，亦屬無妨。但收入總數，應較運輸總費用為高，可得相當息潤。

(4) 現按特價計算之客貨運輸，如能於運價增減後歸入相當等級，則可儘量歸併，藉以減少特價數目。

以上為最近區間各等基本運價之整理手續。其目的在參合客貨運輸成本及負擔能力兩大原則，規定適當運價，藉以發展業務，增進收益，俾所得運費，除抵償費用外，且使投資者用於運輸客貨之資本，及企業家耗於管理路務之勞力，均能獲得相當報酬，斯為最善。

(乙) 釐訂運率遞遠遞減辦法 最近區間各等運價整理後，第二步為如何規定其他區間各等運價，即遞遠遞減原則運用之方式也。考遞遠遞減方法，釐定手續極繁，析之有下列各點：

(1) 就各等大量運輸之客貨，計算其平均行程及每一行程間之運量與收入，然後可以決定全線除起碼里程以外，每一區間應有之距離，再定全線分區之數目；但若有競爭情形，則須考查其競爭線之站點，位置之遠近，將原定每區距離，斟酌損益。

(2) 再就各區間之大量客貨，計算其現有運量運價及收入，減去應有之直接費用，得其差數，再考查

各區間貨物之負擔能力，以決定現行運價，應否增減，並估計酌加或酌減後，運量及收入變化如何，於是每區間應有之基本運價，可以訂立，而遞遠遞減之比率，亦可因是而確定矣。若某一區間並無大量貨物可資考查，則可參照前後區間之運價，適宜規定之。

查我國鐵路客運運價，多以里程比例，遞遠遞加；但為公平合理計，似亦可採遞遠遞減原則，依照上述辦法加以規定，以期鼓勵長途運輸，發展客運業務。

至各路釐訂基本運價時，其所採之方式，有下列各點，可資採擇：

- (1) 各等運價，應以最低等級基本運價為標準，以遞加比率，計算其他各等基本運價。
- (2) 各等間比例，應以相等為原則，最低限度亦須湊成整數。
- (3) 全線分區，除起碼里程外，每一區之里程最好相等。
- (4) 各區間一律須用遞遠遞減為原則，其比率應遠近一致，分別核減。

願以上所述整理基本運價之意見，不過為治標辦法。蓋各路運價，雖已改訂，仍未能彼此一致。在此種制度之下，他日路線增多，其情形複雜更甚，故必須作進一步之研究，規定劃一運價之方策。即使吾國地大物博，各路環境互異，全國劃一之運價，難期實施，亦不防採英美現有之分區劃一辦法，以求簡易也。

## 第五節 劃一京滬滬杭甬兩路基本運價之擬議

### 一 劃一兩路基本運價之目的

關於劃一運價之學理，學者聚訟紛紜，莫衷一是。有主張以鐵路運輸成本為根據，而參用客貨負擔能力之條件，每路特定一種運價，以適合地方情形者。亦有主張以公平待遇為原則，使運價簡明化，而劃一各路運價，以應用於一般鐵路者。兩種學說，各有理由，未可軒輊。但何者可以實行，則須視一國之情形而定。大抵幅員狹小之國家，民情風俗，物產氣候，大致相同，則不妨施行劃一運價。至若地大物博之國家，疆域遼闊，民俗迥異，物產各殊，強定劃一運價，以統括一切鐵路運輸，結果或致利民其名，而病民其實。惟在壤地相接，民情風俗物產氣候大致相同之區域，而有互相歧異之鐵路運價，則不特事實上易於引起不平，即理論上亦覺無以自解也。

京滬滬杭甬鐵路，全長不足七百公里，而客貨運價，頗不一致。其基本價率，各等間比例，遞遠遞減比率，及距離區間之劃分，均彼此互異。理論上固有未合，實行上亦感不便。就客貨負擔能力言之，更有背乎公允之原則，殊有統籌劃一之必要。蓋兩路所經地帶，民情風俗，地勢氣候，大致相同，而物品產運銷情形，水陸競爭狀況，亦相伯仲。既隸屬於同一管理系統之下，即就運輸成本而言，每單位運量所應負擔之建築成本，雖有不同，而營業成本以物價工資相埒，當無多大差別。是則劃一運價在勢亦屬可能。即謂京滬路運價低於滬杭甬路，若以低就高，有礙運輸之發

展，以高就低，又將影響營業之收入。然在此實業衰敝之現狀下，鐵路運價以低就高，固不相宜；若以高就低，則足以助長生產，促成國民經濟之復興。至鐵路收入雖或暫時減少，而時期稍長，運量必可增加。此多售少賺之政策，證諸歷年統計，均屬有效，故亦無所用其顧慮也。

二 兩路基本運價之現狀及其缺點

(甲) 客運基本運價

兩路客運基本運價表 民二十年三月十六日起實行

路	區	距離	級			
			頭	二	三	四
京	滬	一——二〇公里	元・〇四五〇〇	元・〇三〇〇〇	元・〇一五〇〇	元・〇〇七一五〇
		一一——一〇〇公里	・〇三七五〇	・〇二五〇〇	・〇一二五〇	・〇〇六五〇〇
		一〇一一—二〇〇公里	・〇三三七五	・〇二二五〇	・〇一一二五	・〇〇六四六五
路	滬	二〇一一—四〇〇公里	・〇三〇三七五	・〇二〇二五	・〇一〇一二五	・〇〇六四三五

里程分段	頭等 遞減率	二三等 遞減率(或爲)	四等 遞減率
1-20	100%	100%	100%
21-100	-17%	-17%	-9%
101-200	再-10%	-25%	-9.5%
201-400	再-10%	-33.8%	-9.8%

(一) 全線段落 京滬路全線共分四段，遞遠遞減。而滬杭甬路並不分段，係採均一制。

(二) 遞減比率 京滬路遞遠遞減辦法，係用聯接遞減制，其比率如下：

茲將上表說明如下：

滬杭甬路	
滬 杭 段	杭 甬 段
元·〇三六四五	·〇三六四五
元·〇二四三〇	·〇二四三〇
元·〇一三五〇	·〇一三五〇
元·〇〇八〇〇	·〇〇七〇〇

至滬杭甬路則無遞減比率，採里程均一制。

(三) 各等比例 兩路客票均以三等為基本價，頭二等及四等票價，則按照三等票價增減之。茲將其各等間比率列表於下：

路別	等級		頭等	二等	三等	四等
	別	級				
京滬路			三〇〇	二〇〇	一〇〇	五〇
滬杭甬路			二七〇	一八〇	一〇〇	滬杭段五九 杭甬段五一

(四) 運輸成本 查兩路客運票價係根據運輸成本而訂，其中四等客票基價，則均在成本以下。茲將兩路歷年運輸成本附錄於後，以資參考。(按下列成本係照「營業用款×客運進款所占之百分數」  

$$\frac{\text{營業用款} \times \text{客運進款所占之百分數}}{\text{延入公里}} = \text{客運運輸成本}$$

外「公式計算」)

兩路歷年客運運輸成本表

年 度	京 滬 路	滬 杭 甬 路
一九二五	元・〇〇五三二〇每人每公里	元・〇〇八六四六每人每公里
一九二六	・〇〇五一〇七每人每公里	・〇〇八八九八每人每公里
一九二七	・〇〇六九六二每人每公里	・〇〇一一〇七每人每公里
一九二八	・〇〇六一八九每人每公里	・〇〇八七四四每人每公里
一九二九	・〇〇六五〇三每人每公里	・〇〇九四五五每人每公里
一九三〇	・〇〇七一三〇每人每公里	・〇〇五〇三〇每人每公里
一九三一	・〇〇八二一八每人每公里	・〇〇九四一四每人每公里

(乙) 貨運基本運價

兩路貨運基本運價表

路別	分區距離	整車每公里公噸					
		頭等	二等	三等	四等	五等	六等
京民十	一——二〇公里	元・〇四三五	元・〇三九五	元・〇二九七五	元・〇二五〇	元・〇二四五	元・〇二〇〇
九年	二——五〇公里	・〇二九〇〇	・〇一九五〇	・〇一三五	・〇一〇〇〇	・〇〇九五〇	・〇〇八〇〇
滬十二月	五——一〇〇公里	・〇一八八五	・〇一六七五	・〇〇八六一五	・〇〇六五〇	・〇〇六一七五	・〇〇五二〇
滬一月	一〇——二〇〇公里	・〇一四五〇	・〇〇九五五	・〇〇六六二五	・〇〇五〇〇	・〇〇四七五	・〇〇四〇〇
路行	二〇〇——四〇〇公里	・〇一三〇五	・〇〇八七五	・〇〇五九六五	・〇〇四五〇	・〇〇四七五	・〇〇三六〇
滬民二	一——二〇公里	・〇九五〇〇	・〇四二〇〇	・〇二五三五	・〇一五二〇	・〇一四〇〇	・〇一三五〇
杭一月	二——五〇公里	・〇六一七五	・〇二七三〇	・〇一六四八	・〇〇九八二	・〇〇九一〇	・〇〇七五〇
甬一月	五——一〇〇公里	・〇四六三一	・〇二〇四八	・〇一三三六	・〇〇七三六	・〇〇六八二	・〇〇五六〇
路起實	一〇——一五〇公里	・〇三四七三	・〇一五三六	・〇〇九七	・〇〇五五三	・〇〇五二二	・〇〇四一〇
路行	一五一——二〇〇公里	・〇二九一〇	・〇〇八四五	・〇〇五二〇	・〇〇三〇四	・〇〇二八二	・〇〇二三五

兩路不滿整車運價照整車運價加百分之三十(自二十三年七月一日起實行)

路別	等級	頭等	二等	三等	四等	五等	六等
京滬路		二九〇	一九五	一三二·五	一〇〇	九五	八〇
滬杭甬路		六二〇	二七八	一六七	一〇〇	九二	七六

等增減如次：  
 (三) 各等比例 兩路現以四等為貨運基本等級，故計算各等比例時，均以四等為一百，其他各等均照四

京 滬 路

里程分段	遞減率(或為)
1— 20	100% 100%
21— 50	-33% -33%
51—100再	-35% -58%
101—200再	-35% -68%
201—400再	-10% -72%

滬 杭 甬 路

里程分段	遞減率(或為)
1— 20	100% 100%
21— 50	-35% -35%
51—100再	-25% -51%
101—150再	-25% -63%
151—200再	-45% -80%

(二) 遞減比率 兩路貨運運價遞遠遞減辦法，係用聯接遞減制，其遞減比率列左：

同，滬杭甬路之分區距離較京滬路為短。

(一) 全線段落 兩路各分五段，見上表「分區距離。」在一百公里以內，兩路分段完全相同，以下稍有不

茲將上表說明如下：

(四) 零整比率 卽零擔運價與整車運價之比率。在民二十三年七月以前兩路各異，現已一致。茲將歷次變動列表如下：

京 滬 路		零擔	整車
紀	年		
民二十二年六月	以前	200	100
民二十二年六月	一日	150	100
民二十三年七月	一日	130	100

滬 杭 甬 路		零擔	整車
紀	年		
民二十二年六月	以前	175	100
民二十二年六月	一日	150	100
民二十三年七月	一日	130	100

(五) 運輸成本 按京滬路採用民十至十三年之營業用款，平均得每噸每公里約合四釐半，卽以此爲四等整車最遠區間之基價。滬杭甬路之運輸成本，在八釐至一分之間，約爲京滬之兩倍。其基本運價，並未依照運輸成本規定。查其四等最遠區間之基價爲。〇〇三〇四元，實遠在成本以下也。

茲將兩路歷年貨運運輸成本列表如下（按下列成本係照「營業用款×貨運進款所佔之百分數」  
 按運運輸成本」之公式計算而得）  
 延噸公里

兩路歷年貨運運輸成本表

年 度	路 別	
	京 滬	滬 杭 甬 路
一九二〇	元 · 〇〇六〇二七每噸每公里	元 · 〇一〇四二五每噸每公里
一九二一	· 〇〇四二七八每噸每公里	· 〇〇九七四四每噸每公里
一九二二	· 〇〇四二二八每噸每公里	· 〇〇八三七五每噸每公里
一九二三	· 〇〇四三一〇每噸每公里	· 〇〇八四三二每噸每公里
一九二四	· 〇〇四八四九每噸每公里	· 〇〇九七一四每噸每公里
一九二五	· 〇〇七五九三每噸每公里	· 〇〇八四三四每噸每公里
一九二六	· 〇〇五一六五每噸每公里	· 〇〇八二八五每噸每公里
一九二七	· 〇〇五九一五每噸每公里	· 〇〇九九三六每噸每公里

一九二八	•〇〇五九三一每噸每公里	•〇〇九六〇八每噸每公里
一九二九	•〇〇五八八六每噸每公里	•〇一〇九九〇每噸每公里
一九三〇	•〇〇六二二五每噸每公里	•〇一〇一一五每噸每公里
一九三一	•〇〇七三一四每噸每公里	•〇一一七九〇每噸每公里

兩路現行客貨運價之構成，已如上述。綜其缺點，有如下列：

(一) 兩路貨運運輸成本，滬杭甬路高於京滬路幾及一倍，而滬杭甬路最遠區間之基本運價，反較京滬路同一區間之基本運價為低，(除頭等外)而以四五六等相差尤甚。(見兩路貨運基本運價表)然就貨運數量言，則以四五等貨物為大宗。此點如不加糾正，影響鐵路收入，實非淺渺。

(二) 滬杭甬路客運票價，其頭，二，三等間之差，非一，二，三之比例。且該路客票基本運價，為均一制而無遞遠遞減辦法，與京滬路不同，殊欠一律。

(三) 滬杭甬路頭等貨運基本運價奇高，幾六倍於四等而有餘，與京滬路頭等相較，亦逾兩倍，相差過鉅，非但待遇不平，抑且阻礙業務，實有減低之必要。

(四) 兩路客貨基本運價之遞減率，概用聯接遞減制，計算上極不便利。

(五) 兩路客貨基本運價，各等間遞減率比例及段落間之區分，參差不一，漫無標準，殊欠合理。

(六) 京滬路客運票價之計算，係直接以里程與該段之基本運價相乘而得，而非逐段（照遞減率）相乘累積而成。既與鐵路運輸成本遞遠遞減之原理不符，且與貨運運費計算方法各異，亟應改為逐段累計法，照遞減率分別相乘，然後合計，俾與貨運運費計算方法一致。否則如仍照現在之方法計算，則一〇一公里之票價（京滬三等一·一三六元）反較一百公里（京滬三等一·二五元）為低，其不合理可知。

(七) 滬杭甬路減價運輸之貨，佔總數百分之四十以上，由是可見該路現行貨運運價，已不適用於現在貨運情形，實有減低之必要，使與京滬路趨於一致。

(八) 京滬路四等客票基本運價之遞減率各區相差極微，幾等於不遞減，對於四等旅客，不足以資招徠。

### 三 劃一之可能性

兩路就現在情形言，已屬整個組織。所有一切行政制度，既早經統一，而運價彼此互異，於業務上管理上亦諸多不便。抑且鐵路對於沿綫實業，應使之有均等發展之機會。故對於客商待遇，不能稍有差別。即同一種類，同一運量之貨物，經行兩路者，苟其經行里程相同時，其運費應完全相等也。再就兩路環境觀之，則所有水陸競爭，地勢氣候，人口密度，貨物產運銷情況，大致相等。客貨負擔能力，亦不相上下。劃一運價，實無多大窒礙。

普通見解，以為兩路歷史不同，運輸成本互異，債款條件不一，若強將兩路運價劃一，非特影響鐵路收入，或且

引起債權人之責難。此二點驟視之，似有理由，細究之，殊未必然。夫兩路建築歷史之不同，固難否認；而其現在環境之相若，亦屬不可否認之事實；至於運輸成本，一則以計算方法未能精確，其數字根本不甚可靠；二則以前經驗所得，兩路之基本運價，常在運輸成本之下，而每年收支相抵，尚有盈餘。足證鐵路事業之消長，在於運輸數量之增減，而不在於基本運價之是否等於運輸成本。況成本與運量爲循環式，每單位運輸成本之增減，恰與運量之大小成比例。故運輸成本不能爲制定基本運價之唯一根據，其理甚明。至若債務條件不同，乃財務管理之問題，非運價本身之問題，亦與營業政策無關。苟運價劃一，而運量增進，盈餘加多，償付本息，並無拖欠，則債權人亦何責難之有。是則劃一兩路運價，從各方面觀察，均屬可能也。

#### 四 實施劃一之辦法

基上所述，兩路運價之劃一，殆已成必然之趨勢。惟在實施劃一之過渡期間，對於兩路客貨業務及其收入之影響，自以愈小爲愈佳。本此原則，則若全部變動，未免影響過大，故不如彼此稍加遷就，或以甲就乙，或以乙就甲，務使困難少而影響微，方可便利施行。茲就兩路客貨運價比較觀察，京滬路之客貨運價，較爲完善，缺點亦較少；滬杭甬路運價之構成，參差雜亂，缺點較多。故擬以滬杭甬路遷就京滬路，加以修整，使與京滬路趨於一致。如是，則京滬路方面，影響甚微；而滬杭甬路方面，因運價減低，自當爲一般民衆所歡迎。即在路收方面，暫時雖或稍受損失，然沿線公路水運競爭甚烈，未始不能因減價而廣招徠，於總收入亦可彌補。此種辦法，不妨先行試辦半年或一年，以觀

成效也。

(一) 客運基本運價

根據上述理由，試擬劃一兩路客運基本運價表，並附說明如后：

分區距離	等級				頭二三等 遞減率	四等遞減 率
	頭等	二等	三等	四等		
1—100公里	元·0·4500	元·0·3000	元·0·2500	元·0·0750	100%	100%
101—100公里	·0·3500	·0·2400	·0·2100	·0·0713	減10%	減5%
101—100公里	·0·2700	·0·1800	·0·0900	·0·0675	減40%	減10%
101—400公里	·0·2350	·0·1500	·0·0750	·0·0636	減50%	減15%

說明

(甲) 頭二三等之比差，兩路一律改為一二三制。

(乙) 分區距離，本應展長至七百公里，(自南京起至鄞縣止) 方為合理；惟因其間價目與現行價目相差過甚，與路收有關，為補救計，祇有暫為分計相加，以維路收。例如自京至杭之現行三等票價為五·七五元，若照展

至七百公里之基本運價（假定四〇一—七〇〇公里為・〇〇六三四元）計算，則為三・六五元，相差逾兩元之下，決難辦到。

（丙）各等之分區遞減率，係用直接遞減法，以便計算，至於四等，因起始基價甚低，故遞減率較小，藉以補救路收。

（丁）從兩路現行客運收入觀察，以三四等收入佔最多數，故上表之擬訂，亦多以三四等為依據。

（戊）查兩路旅客平均行程，均在一百公里以內，故上表亦特別注意及此。按京滬路之旅客平均行程為七十公里至八十四公里之間，滬杭甬路為六十公里至六十五公里之間，附表如下：

兩路最近三年各等旅客平均行程里數表

路別	年 度	頭 等	二 等	三 等	四 等	平 均
京 滬 路	一九三一	一二〇	一二四	五六	一一二	七二
	一九三二	一七五	一三五	六六	一一〇	八〇
滬 杭 甬 路	一九三三	一八六	一四八	六五	一一一	八四
	一九三一	一五二	九七	五三	九八	六四
滬 杭 甬 路	一九三二	一三八	九一	五〇	九九	六一
	一九三三	一六二	一一一	四九	一〇三	六三

(己) 茲按照新擬及現行基本運價計算，自上海北站至兩路各大站票價列表比較如下，以覘其差別之數。

(一) 京滬路

站各列下至站北海上

等級	站名	崑山	吳縣 (蘇州)	無錫	武進 (常州)	丹陽	鎮江	南京
一(原價)		元一·壹	元三·三	元四·五	元五·七	元六·六	元七·三	元九·四
一(新價)		二·一〇	三·三〇	四·六〇	五·六五	六·八〇	七·五〇	九·〇〇
二(原價)		一·三〇	二·三〇	二·九〇	三·八〇	四·四〇	四·九〇	六·三〇
二(新價)		一·四〇	二·三〇	三·〇五	三·七五	四·五〇	五·〇〇	六·〇五
三(原價)		·叁	一·一〇	一·壹	一·九〇	二·二〇	二·肆	三·一五
三(新價)		·七	一·二〇	一·五	一·九〇	二·二五	二·五	三·〇〇
四(原價)		·五	·六	·八〇	一·二〇	一·四〇	一·五	二·〇〇
四(新價)		·四	·叁	·九	一·二〇	一·五	一·七〇	二·一五

(二) 滬杭甬路

站各列下至站北海上

等級	站名	松	江楓	涇嘉	善嘉	興硤	石長	安鎮	杭	州	開	口				
一(原價)	元	一·八〇	元	二·七〇	元	三·〇〇	元	三·三〇	元	四·六〇	元	五·五〇	元	七·〇五	元	七·一五
一(新價)		一·八〇		二·七五		三·一〇		三·七五		四·五〇		五·一五		六·三〇		六·四〇
二(原價)	元	一·二〇	元	一·八〇	元	二·〇〇	元	二·四〇	元	三·一〇	元	三·七〇	元	四·七〇	元	四·八〇
二(新價)		一·二〇		一·八五		二·一〇		二·五〇		三·〇〇		三·四〇		四·二〇		四·二五
三(原價)	元	·六五	元	一·〇〇	元	一·一〇	元	一·三〇	元	一·七〇	元	二·〇五	元	二·六〇	元	二·六五
三(新價)		·六〇		·九五		一·〇五		一·二五		一·五〇		一·七五		二·一〇		二·一五
四(原價)	元	·四〇	元	·六〇	元	·六五	元	·八〇	元	一·〇五	元	一·二五	元	一·五五	元	一·六〇
四(新價)		·三五		·五五		·六〇		·七五		·九〇		一·一〇		一·三五		一·四〇

(三) 杭甬段

鄞縣(甯波)至下列各站

等級	站名	餘姚	曹娥江
一(原價)		元一·七五	元二·八五
一(新價)		一·七〇	三·三五
二(原價)		一·二〇	一·九〇
二(新價)		一·三〇	二·二五
三(原價)		·六五	一·〇五
三(新價)		·六五	一·一五
四(原價)		·三五	其餘四等相比完全相同
四(新價)		·三五	

按上列京滬路比較表之頭,三,四等票價,均較前略有增減,計短程者略增,長程者略減。(因遞遠遞減率使然)但增減之數,最大不過原價十分之一而已。京滬路四等票價亦略增,但亦不過十分之一或不足十分之一。此緣

京滬與滬杭甬兩路之現行四等基本運價相差本遠，京滬低，滬杭甬高（見前），故不得不稍稍增減（京滬略增，滬杭甬略減），藉使彼此遷就劃一，否則終無一致之可能也。

綜上以觀，京滬方面，新舊票價，相差極微，於實行時自少困難。至滬杭甬路，現行基本運價較高於京滬路，如求劃一，滬杭甬路非略減不可。故滬杭甬路新擬之三四等票價，均見減低，平均約減十分之一；惟遠程（指滬杭間往返）則因遞減率關係，相差較大。（因滬杭原為均一制）例如滬杭間三等票價現為二元六角，今擬改為兩元一角，相差五角之多，（滬閩間亦差五角）其間四等票價現為一元六角，今擬改為一元四角，亦相差兩角，逾十分之二，殊覺不易實行。為補救計，（在基本運價本身，無法補救，如欲提高，則京滬將更高。）祇有將上述相差過多之數站，（差數達十分之一以上者）另訂適當票價，定為客運特價。所謂客運特價，可高於原價，亦可低於原價，一則維持路收，一則招徠客運，誠兩利之道。例如錫滬間，即可定一特價，較原價略為減低，以資與公路競爭，至于滬杭間亦可定為特價，（可定為二元六角或略減）較新擬之價，略為提高，以維路收。其餘各站間有特殊情形者，均可訂一特價。其頭二等票價，則因各等間比例之改變，（今擬改為一、二、三比例，視前略高）亦略有增減，近程者增，遠程者減，惟相差有限，可無影響也。至於甬段四等票價，相比無甚出入，似頗合宜。

綜觀劃一後之滬杭甬路全體票價，減多增少，相差較大；然其三四等平均行程之票價，（即最大多數之運輸）則相差甚微，（不足十分之一）對於路收，似尚不致有礙，而於一般旅客，受惠不淺；且兩路客運收費標準，由是可

期公允一致矣。

(二) 貨運基本運價

茲復試擬兩路劃一貨運基本運價表如左，並附說明于後：

分區距離	整車每公噸每公里						遞減率
	頭等	二等	三等	四等	五等	六等	
1—100公里	元·四四〇	元·三八八	元·二九七	元·二四五	元·二二〇	元·二一五	100%
101—200公里	·〇二八九	·〇二九三	·〇三三六	·〇二四七	·〇二四六	·〇二八五	減30%
201—300公里	·〇二七〇	·〇二四九	·〇三九九	·〇七四八	·〇六九〇	·〇五七五	減50%
301—400公里	·〇二五二	·〇二九七	·〇六六五	·〇五五四	·〇四八四	·〇四〇三	減65%
401—500公里	·〇二四〇	·〇二八四	·〇五九九	·〇四四九	·〇四二四	·〇三四五	減70%
501—700公里	·〇二三七	·〇二七六	·〇四七五	·〇三七四	·〇三三七	·〇二八八	減75%
各等間百分比	三六〇	二四五	一六五	一三〇	一二〇	一〇〇	

說明

(甲) 分區距離已展至七百公里，將來杭甬段接通後，仍可適用。

(乙) 遞遠遞減率，改用直接遞減法，並加調整。

(丙) 各等比例從前兩路以四等貨爲一百分，而其他各路概以六等貨作一百分；（除膠濟路以頭等貨作一百分外）故上表亦改以六等貨作爲一百分，五等貨爲一百二十分，四等貨爲一百三十分，三等貨爲一百六十五分，二等貨爲二百四十五分，頭等貨爲三百六十分。

(丁) 以上各等比例及其遞減率，並非十分合理化；惟爲適合原來運價而不致相差過甚計，所有百分數仍以適合兩路現在數目爲原則。故上表五六等貨之基本運價，幾完全與原價相符，所差亦僅一二分之微，其四等貨運價相差亦不過二分至八分之間。如四等與六等之百分比改爲一二五%，亦可完全相等，惟以四等（一二五%）與五等（一二〇%）百分比祇差百分之五，未免太微，且欠合理，故將四等百分比略爲提高至一三〇%，以致結果相差稍多（二分至八分），然仍無礙于業務也。至上表之頭二三等基價，則多遷就京滬原價，蓋頭二等之原來基本運價，兩路相差殊遠（四五六等兩路幾乎相等）故新擬之基價，頗難着手。若折中定價，則京滬運價勢須提高，將有礙于業務；滬杭運價雖可稍減，恐仍不足以資招徠。故爲減低運價，以發展營業計，上表所擬之頭二三等基價，係以高就低，即滬杭兩依京滬運價而訂也。

(戊) 茲更將新擬基本運價與原價按整車每公噸照五十公里，一百公里，一百五十公里，二百公里，二百五十公里以及三百公里分別各等列表計算，以爲比較。

貨等六

200公里	元 一·六 (新價)	250公里	元 一·四 (新價)	300公里	元 一·五 (新價)
	一·四 (京原價)		一·三 (京原價)		一·五 (京原價)
	一·六 (杭原價)		一·三 (杭原價)		一·五 (杭原價)

綜觀六等相差均在一二分之間 (除二〇〇公里差五分至一角)

貨等五

200公里	元 一·四 (新價)	250公里	元 一·三 (新價)	300公里	元 一·二 (新價)
	一·三 (京原價)		一·二 (京原價)		一·二 (京原價)
	一·五 (杭原價)		一·二 (杭原價)		一·二 (杭原價)

綜觀五等相差均在二三分之間 (除二〇〇公里差五分至一角)

貨等四

五公里	元 〇・六 (新價)	〇・六 (京原價)	〇・六 (杭原價)
二〇公里	元 〇・九 (新價)	〇・九 (京原價)	〇・九 (杭原價)
三〇公里	元 一・二五 (新價)	一・二 (京原價)	一・二四 (杭原價)

五公里	元 一・五 (新價)	一・四 (京原價)	一・四 (杭原價)
二〇公里	元 一・七五 (新價)	一・七 (京原價)	一・七 (杭原價)
三〇公里	元 一・九 (新價)	一・八 (京原價)	一・八 (杭原價)

綜觀四等相差自一分至九分之間

貨等三

五公里	元 一・六 (新價)	一・六 (京原價)	一・六 (杭原價)
二〇公里	元 一・九 (新價)	一・九 (京原價)	一・九 (杭原價)
三〇公里	元 二・一五 (新價)	二・一 (京原價)	二・一 (杭原價)

五公里	元 一・九 (新價)	一・九 (京原價)	一・九 (杭原價)
二〇公里	元 二・二 (新價)	二・二 (京原價)	二・二 (杭原價)
三〇公里	元 二・四 (新價)	二・四 (京原價)	二・四 (杭原價)

綜觀三等京滬相差祇二分至三分滬杭最大差至百分之二十

二等貨

五公里	元一·二七 (新價)	一〇公里	元一·六八 (新價)	一五公里	元二·三五 (新價)
	一·二七 (京原價)		一·八〇 (京原價)		二·二九 (京原價)
	一·六六 (杭原價)		二·六六 (杭原價)		三·四四 (杭原價)
二〇公里	元二·八五 (新價)	二五公里	元三·三七 (新價)	三〇公里	元三·九六 (新價)
	二·六六 (京原價)		三·三三 (京原價)		三·六六 (京原價)
	三·八八 (杭原價)				

綜觀二等京滬相差亦僅數分最大至百分之四滬杭最大差至百分之二十五

頭等貨

五公里	元一·七〇 (新價)	一〇公里	元二·七三 (新價)	一五公里	元三·五九 (新價)
	一·四〇 (京原價)		二·六六 (京原價)		三·四二 (京原價)
	三·七五 (杭原價)		六·〇七 (杭原價)		七·八〇 (杭原價)
二〇公里	元四·一八 (新價)	二五公里	元四·八〇 (新價)	三〇公里	元五·四三 (新價)
	四·二三 (京原價)		四·七九 (京原價)		五·四〇 (京原價)
	八·七二 (杭原價)				

綜觀頭等京滬相差達百分之四，滬杭因頭等原價奇高，與京滬頭等原價幾及兩倍，因是上列新價與滬杭原價相差亦幾兩倍有餘。但查滬杭路頭等貨運量僅佔總數千分之二（指噸數），進款佔百分之一，影響仍甚微也。（見上述缺點之三）

(己) 茲再將近兩年兩路貨運平均行程, 各等運量及進款百分數, 分別列表于次, 以資參證。

(1) 各等貨運平均行程表

平均數	京滬路		滬杭甬路	
	民二十一年	民二十二年	民二十一年	民二十二年
頭等	二六六公里	二五七公里	一三三公里	一五一公里
二等	二六四公里	二六八公里	一五〇公里	一六一公里
三等	二六三公里	二七六公里	一六一公里	一五四公里
四等	二五四公里	二六〇公里	一三八公里	一六三公里
五等	二二八公里	二四三公里	一二九公里	一二一公里
六等	一二〇公里	一三七公里	八六公里	一一五公里
特等	一九五公里	一八一公里	一四〇公里	一四九公里
平均數	二一四公里	二二三公里	一三七公里	一四〇公里

(2) 兩路貨運分析表

頭等	二等	三等	四等	百分數	京滬路		滬杭甬路	
					載運噸數	進款	載運噸數	進款
百分數	百分數	百分數	百分數	百分數	二十一年	二十二年	二十一年	二十二年
頭等	二等	三等	四等	百分數	載運噸數	進款	載運噸數	進款
·二六%	三、九二	二四、六六	二五、八七	二二、九五%	一六四	元二八、〇〇	七九	元三、九四
·三三%	二五、七二	四、三三	三三、二七	一〇、八四%	三三七	元三、五五	一、四二	元三、九四
一·三三%	一六、九〇	一〇、九七	四〇、七三	二七、〇九%	元二八、〇〇	元三、五五	七九	元三、九四
一·〇三%	二五、五二	一七、五〇	五二、八四	二五、二五%	元三、五五	元三、五五	一、四二	元三、九四
·二二%	三四、二四	六七、一九	一四、四六	三三、三七%	七九	元三、五五	一、四二	元三、九四
·二〇%	三三、九三	七〇、二四	一四、九二	三三、〇二%	一、四二	元三、九四	一、四二	元三、九四
·九六%	一七、二四	二〇、七六	二五、二五	一七、四八%	元三、九四	元三、九四	一、四二	元三、九四
一·四六%	一八、四六	三三、〇二	二八、九六	二六、二四%	元三、九四	元三、九四	一、四二	元三、九四

五等	二六八、二五四	四四六、六五四	四九〇、〇四三	九三〇、五七一	一五七、七七一	一八八、一五四	三三、九四四	二七〇、五三二
百分數	四二・三三%	四三・〇三%	三三・〇五%	四〇・三三%	二四・二二%	二五・一八%	一五・二五%	一五・四九%
六等	八五、六四四	一七九、四九五	七五、五六一	二六四、五五四	三〇、七六四	五九、〇三六	二五、〇九六	三四、一六四
百分數	一三・六六%	一六・九二%	五・〇九%	七・二二%	四・七〇%	五・三三%	一・七三%	一・九六%
特價	九、六〇八	一三、七四二	二五、五五五	二八二、二八七	二七、三三八	二六四、八四四	五〇、四四〇	七二九、三四四
百分數	一四、〇八%	一三・四二%	一六・九七%	一三、一〇%	三三・二〇%	三五、四四%	三六、五三%	四一、一六%
共計數	六五〇、六九九	一、〇六一、五四三	一、四二七、三三三	三、三三八、八二六	六四四、五五五	七四七、三三五	一、四四四、九六三	二、七七一、四二〇
百分數	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

(註)(一)載運噸數以每公噸為單位，小數四捨五入；

(二)民二十一年度京滬路因一二八之役，運量及進款均見減少。

上列表(1)係表示各等貨物運輸之平均行程，故改訂運價時，必須將新舊運價按照各等貨運之平均行程，計算實際運費，以資比較。若相差過大，即不能適用，故以差數愈小為愈相宜。蓋平均行程即代表大多數貨運之行程也。就說明第(戊)項之比較，京滬路各等平均行程之運費，均無上下，惟滬杭甬路頭，二、三四等相差

較多耳。然從第(2)表研究，可知滬杭甬路之頭，二，三等貨運數量（無論載運噸數或進款數）祇佔少數。頭，二，三等貨運共計十萬零五千餘噸，佔貨運總噸數百分之一五。一四，進款四十四萬一千餘元，佔總進款百分之二五。二五（上為二十二年度統計）今新擬之滬杭甬路基本運價，其頭，二，三等約較現行基價減小百分之二十至五十，照上列統計將損失進款頭等貨約一萬三千元，二等貨約四萬七千餘元，三等貨約四萬五千餘元（照二十二年度統計）三項共約十萬元，（照二十一年度統計計算約為九萬元）約佔該路總進款百分之六，表面上雖覺損失十萬元之鉅，然而因此減價以後，該路頭，二，三等貨運如絲繭，綢緞，茶葉，桐油，紹興酒等項大宗貨運之發展，大有可能性；前此各該項路運所以不甚發達，未始非運價過高有所致之。

(庚) 兩路聯運在三百公里以上之運價，亦將減低。例如自京至杭為五〇二公里，現行運價，係兩路運價之和（ $51.34 + 31.04 = 82.38$  六等貨）按新擬運價表計算，應為  $33.5$ ，相差  $48.88$ ，約百分之十四。其他各等相差之數，均約百分之十五左右。如為維持路收，則有下列二種補救方法：

(1) 凡聯運運費仍以兩路運價相加而成，暫不適用三百公里以上之基價；

(2) 規定聯運在四百公里或五百公里以上之各等貨物，每噸加價若干，以期等于原來相加之和，定為一

#### 種聯運特價。

惟上述辦法，不免有背聯運運價遞遠遞減之原則，且手續太繁，亦欠合理。倘不惜目前之犧牲，誠不妨維持遞

遠遞減原則，以圖聯運運輸之發展。且現行京杭間之聯運貨物，為數有限，損失無多；而以運價之減低，此種聯運度必日益發達，故收入方面，不特無遞減之虞，而且有漸增之望也。

參攷資料

題 目	書 名	卷 期	章 節	頁 數	著 作 人	出 版 年 月
各路貨物運價各等間比例	商運會議意見				膠濟路提案	二十年三月
對於各路基本運價意見	膠濟月刊	三 七			膠濟路局	二十一年七月
基本運價規定方法	鐵路運價		四 二	二〇三—二二六	劉傳書	二十四年四月
基本運價構成之原則	鐵道旬刊	六 三		二五—二八	沈奏廷	二十四年五月
改良吾國鐵路基本運價之方策	鐵道旬刊	六 六		二六—二八	沈奏廷	二十四年六月
令各路審核各路基本運價表	鐵道部檔卷				各路類業務網	
調查各路客貨基本運價及附加費卷	鐵道部檔卷				各路類業務網	
					第五四號	

## 第六章 旅客分等

### 第一節 旅客分等之意義與標準

鐵路基本運價率，隨客貨之分等而異，茲先就旅客運輸之分等述之。鐵路為適應國民各個之經濟能力起見，乃於客車為不同之設備，而別以不同之等級。且也社會階級觀念未盡剷除，故分等制度，成為必要。大抵社會上資產階級中人，其日常生活本甚完豐裕；且此一部份旅客，其遠道旅行泰半為遊覽之興趣所鼓動，對於費用往往不甚計較。因之鐵路設備精美舒適之客車，以供其享用，列等較高，取費亦較昂。至日常往來之旅客，大率因其經營之事業，而為風塵之奔走，其旅行目的，在求迅速與便利，而不甚計較舒適。對於費用，自以省儉為得計。鐵路乃供應設備較遜之客座，以迎合其需要，列等較低，取費亦較廉。鐵路客票有高下等級之分，職是之故。雖然，一國社會情形各地不同，旅客等級亦應隨之增減。強使劃一，固所不能；而分等過多，亦非所宜也。

根據上述，下列三點，隱然成為旅客分等之標準：

(一) 旅客經濟能力 如美國人民，其平均購買能力較歐洲為高，故其鐵路所定旅客等級亦較高。普通均

爲頭等，且有較頭等爲高者。

(二) 社會階級觀念 大抵民主主義之國家，其社會上階級觀念，較爲薄弱，故旅客分等亦較爲簡單。若蘇聯德日昔時鐵路旅客分等均極繁複，近以社會進化，人民階級思想，漸漸消失，其旅客等級，亦由繁而簡矣。

(三) 鐵路運輸成本 鐵路運輸旅客，因各等業務之費用不同，其分等之高下亦異。如德與蘇聯以軟座，硬座分旅客爲二等；中歐各國則快慢客車互分等次。皆由鐵路各等客車所耗之維持費及行車費大不相同，其分等取費自亦隨之而異，此各國通例也。

## 第二節 各國鐵路旅客分等概況

歐美鐵路旅客分等制度，係按旅客之便利，而異其方法。歐洲各國，均採三級制，分爲頭，二，三，三等。且多數鐵路爲勞工專設最低之等級，於普通三級旅客業務之外，設特別業務。其三等客車之坐位，亦甚安適，惟不裝坐墊。二等旅客之坐位，則設有倚墊。頭等則多爲包房。英國鐵路雖亦分一，二，三，三級，但事實上僅一，三兩等，二等車幾等虛設。頭，三等車，無甚區別，惟頭等座墊較軟，座位較寬。德國先採四級制，近改爲兩級制，分軟硬座。日本鐵路，在未收歸國有以前，各路分等，互相歧異；自收歸國有以後，一律改用三級制。然其電氣化之鐵路，則無論國有民有，均採單級制。

且自一九三四年起，國有鐵路亦均廢去頭等，採兩級制矣。蘇聯客車依座位之軟硬，分爲二等，軟座運價爲硬座運價之一倍半，是蘇聯亦兩級制也。法國鐵路，以設備爲標準，分旅客爲三級，大概有蓋客車內部傢具完備並以玻璃磚爲窗者爲頭等；有蓋客車，以玻璃磚爲窗，並設墊凳者爲二等；有蓋客車以玻璃爲窗者爲三等。美國各鐵路公司通常發行之客票只有一等。但二等客票之發行，亦屬不少。各公司並有對於購頭等客票之旅客，另徵特別費，而准其移乘設備較優之普爾門車（Pullman Car）者。此外則有所謂移民票，旅客得以低廉票價，乘坐客車。是以美國鐵路分等，雖爲單級制，實則仍爲多級制也。

### 第三節 我國鐵路旅客分等制度

我國鐵路成立之初，仿英國制度，採行三級制，分爲頭、二、三等。惟各路之有特殊情形者，多另設四等，如京滬、滬杭甬、湘鄂等路，因有水運競爭之故，均發售四等票，而北寧、隴海、津浦、膠濟、平綏各路，爲獎勵移民起見，恆定期開駛貧民小工車，其票價均較三等爲廉。他如各路押貨人之以半價乘坐貨車，軍人以半票乘坐蓬車或敞車，其納費與普通四等旅客相埒，均可謂爲變相之四等客運也。

### 第四節 改進我國鐵路旅客分等之計劃

### 一 廢除等級之趨勢

現代教育發達，人民智識增高，思想日趨平等，階級觀念漸次消失，鐵路客車分等，實已失其一部份之根據。再就鐵路立場而言，頭等客車設備華麗，成本較高，而乘客不多，進款極少，虛糜車座，徒耗機力，其不經濟程度，已達極點。衡以運輸成本，現行分等制度，亦已失去其原有之價值。世界各國，深知此種制度之不善，故主張廢棄頭等客車者，接踵而起。查北美合衆國國民經濟，平均發展，素稱富裕，而平等思想尤爲普遍。故鐵路客車向無等級之分，歐戰以後，德國隨之廢等。今則日本亦自一九三四年十二月一日起，實行廢等。是則廢等之議，並非創舉，亦時代趨勢使然也。

我國自黨治以還，國民思想漸趨於現代化，生活亦日趨於平民化。爲適應潮流計，鐵路廢棄客車分等（至少廢頭等）實屬要圖。况證諸全國鐵路統計及京滬滬杭甬鐵路客運統計，維持現制，實於鐵路本身之利益大有損失。值茲全國各界經濟衰落之際，若能急起直追，毅然實行廢等，對於客運，通盤籌劃，徹底改良，不獨民衆受其實惠，卽鐵路經濟前途，亦當不無裨補也。

### 二 我國鐵路各等客運分配之情形

我國鐵路旅客業務，就統計應用言，將客運分爲尋常，遊覽，優待，定期，及政府等數種。普通中又分頭，二，三，四，肆等；政府旅客中又分民事，軍事兩種：

國有鐵路旅客分等運輸成績比較表 中華民國二十二年

類 別	尋 常				遊 覽	優 待	定 期	政 府		百 分 數
	頭 等	二 等	三 等	四 等				民 事	軍 事	
所 估 百 分 數	起運人數	〇・七	三・五	七八・四	九・五	〇・五	〇・三	〇・二	六・八	一〇〇
	載運人數	〇・八	三・六	七八・五	九・二	〇・五	〇・三	〇・二	六・八	一〇〇
	延人公里	一・二	四・二	六三・一	一一・六	一・〇	〇・八	*	一七・八	一〇〇
	進 款	三・三	七・六	六九・九	六・二	〇・九	〇・五	*	〇・三	一一・三

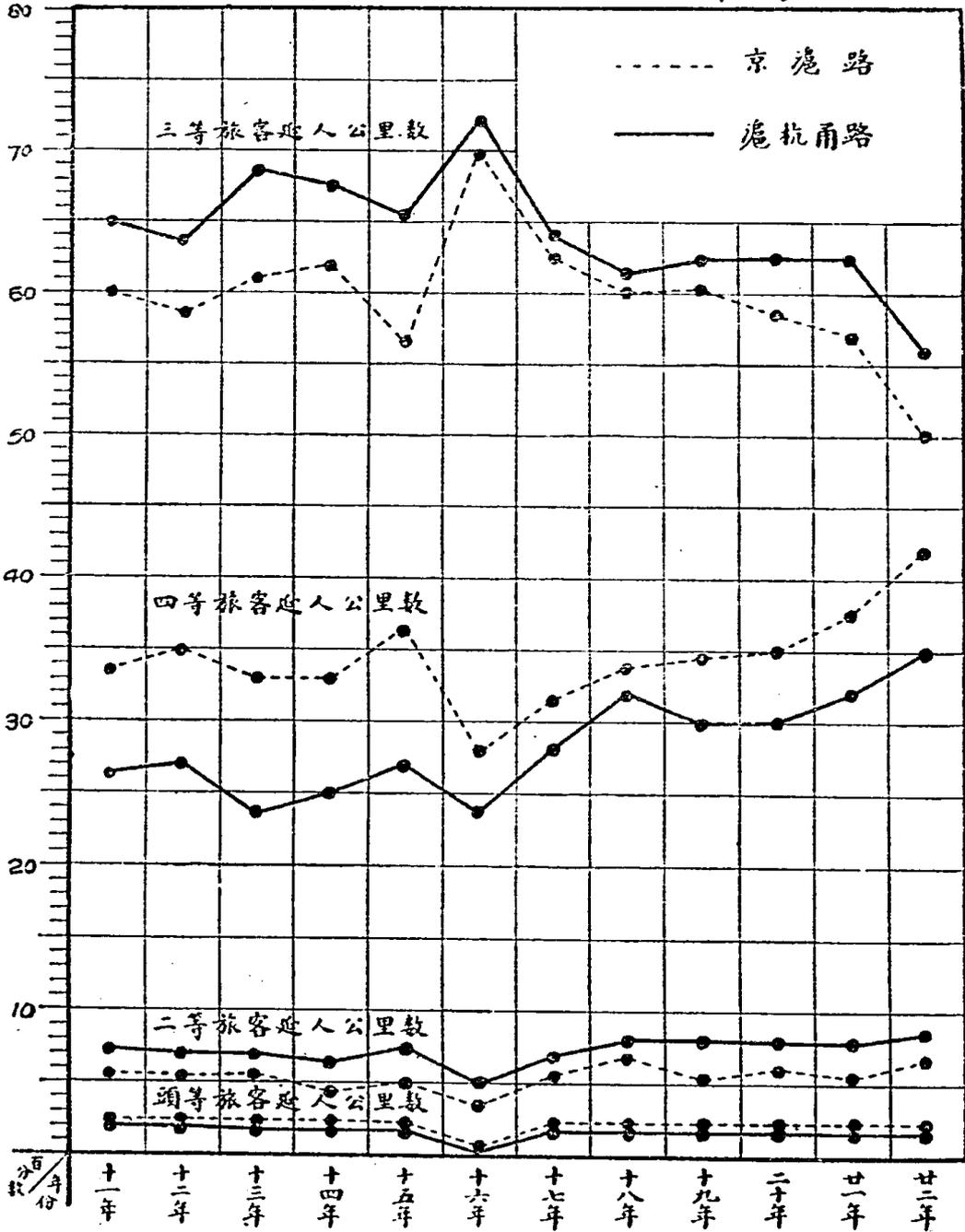
(註) \* 指不及千分之一者

根據鐵道部民二十二年中華國有鐵路統計總報告，各等旅客業務之分配情形，略如上表所示。不論以各路出發及載運之各等旅客人數之百分數言，或以延人公里數及進款之百分率言，三等客運，爲尋常旅客業務中最重要之一部份。蓋以旅客人數計，三等旅客佔國有鐵路全部客運業務五分之四強，而以進款計，亦佔全數五分之四弱，四等旅客次之。但以進款論，則二等客運居次位。至其他各種客運，爲數甚微，無關重要。軍事運輸，其所佔百分數雖高，但係對政府服務，僅簿記上一種手續，並無現款收入也。三四等旅客人數，既佔全部旅客百分之九十以上，其進款復佔鐵路客運進款百分之七十五，則鐵路對於三四等旅客之舒適及其需要，自應特加注意，尤以四等客車空氣既不通暢，人數復過於擁擠，亟宜加以改良。而廢等或減等之說，於此又得一根據也。

### 三 京滬滬杭甬鐵路對於改良三四等客車之設施與結果

年來京滬滬杭甬鐵路對於上述情形，已予以相當注意與改良。民二十二年，嘗有整理三四等旅客業務之具體計劃，刻正逐步進行，設照兩路客運之統計觀之，（見下圖）便知頭二等客運，自民十一年迄今，未有若何顯著之變動（觀於公路網完成之迅速，頭二等客運將來亦不能有重大增加之望）。然而同時期中，三四等客運之變動則頗鉅。且其間變動彼此有極深切之關係。觀乎下列民十一年至二十二年十年間之各等旅客業務百分比率變遷圖，可知其變動之趨向與其重要性。

各等旅客業務增減百分率圖

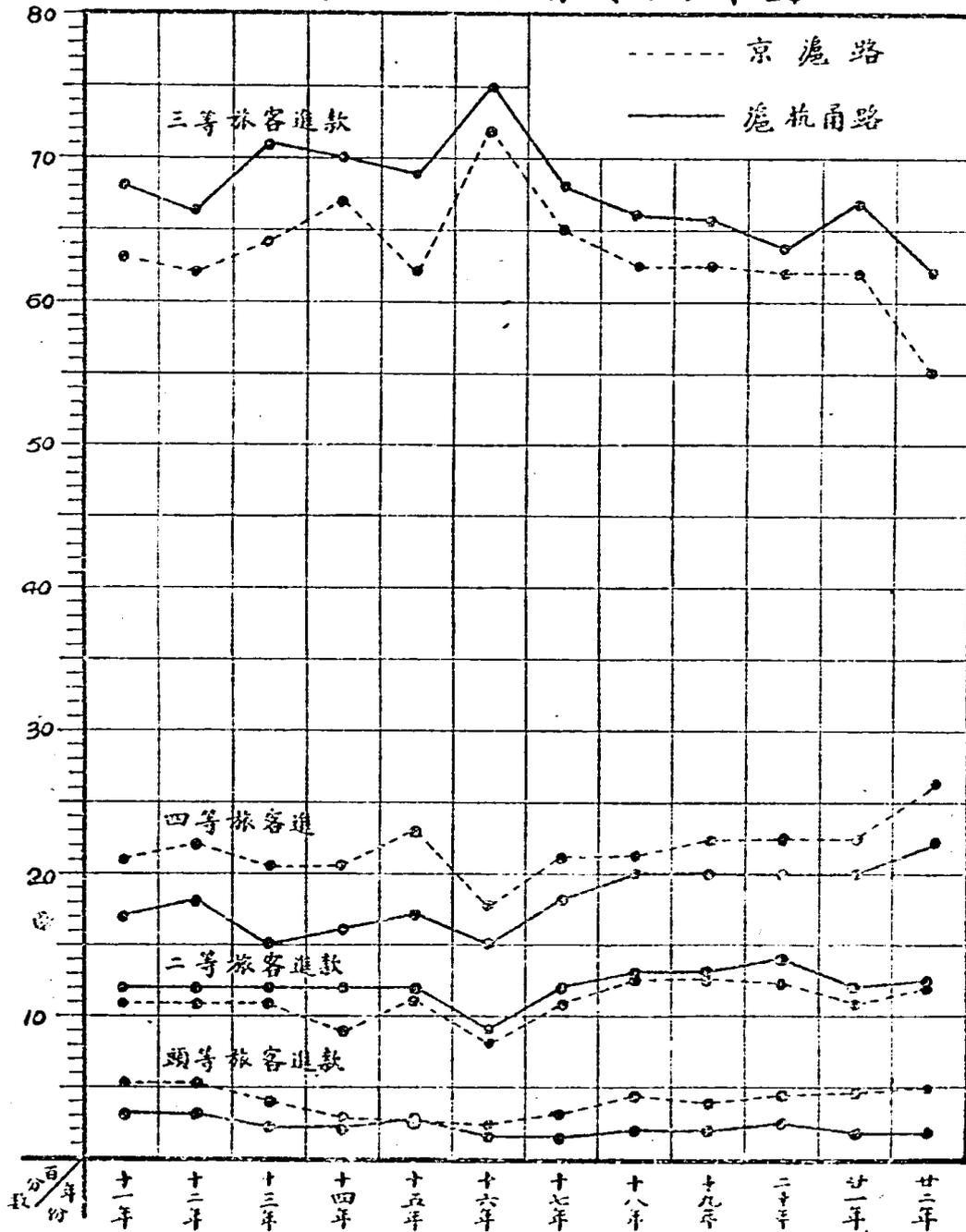


附各等旅客業務增減百分率圖

觀上圖，可知凡三等旅客業務之百分數增高時，四等旅客之業務，必有相當之減低；反之亦然。且自民十七年以來，三等旅客延人公里數逐漸減少，而四等延人公里數則漸增。（民十六年之三等旅客延人公里數突增之原因，由於是年國軍北伐，四等客車幾盡為軍運所佔用之故。）三等客運所以減少之故：（一）以世界商業衰落，人民購買力減低。（二）以近年來鐵路對於四等客車設施力求改良，故人民覺乘坐四等所費較少，而舒適則不減三等。（三）因民二十年客貨運價一律加收二成時，四等客票未加，是以京滬路四等票價僅及三等之半。滬杭甬路四等票價亦僅佔約三等票價百分之六十。（註一）故改良四等車設備，無形中引起三等旅客改乘四等之趨向。此舉於鐵路乃為不利。其中以民二十二年三等旅客延人公里數之銳減，尤為嚴重也。又按上列統計圖表中弧線趨勢之所示，三等客運不久必將降至四等以下，三等旅客減少，則三等客運營業進款，勢必大受影響，事實上至為明顯。（見下圖）依社會立場言，鐵路固應儘量改良其業務與設備。但由鐵路立場言，其每種業務對於鐵路之收入，亦應負相當之責任。由上述各點，可成立兩種事實：

（一）兩路頭等旅客人數，僅佔全數百分之一至二，其進款亦不過佔客運進款總數百分之五（見下圖。）

各等客運進款增減百分率圖



各等客運進款增減百分率圖

(二) 四等客車經種種改良後，三等旅客改乘四等者日衆，因之三等客運進款有日形減少之趨勢。

雖謂三等客運進款之減少，可由增加之四等客運進款予以補償，然其所得遠不如其所失，故二十二年之客運進款（普通）不特未得營業按年遞增之收益，且較二十年度進款爲少。（二十一年度因一二八戰役不計）

現行客運分等及運價制度所發生之不利情形，已如前述。吾人因此不得不計及減少客車等級一舉之可能性，以期在國民經濟情形可能範圍內，不特旅客業務可以改良，即鐵路全部營業進款，亦不致蒙受影響也。

#### 四 德日兩國改良客運分等之事實（註二）與我國鐵路改等之商榷

大戰以後，德國感四級制之不利，故減少等級一問題，爭論多年。幾經研究，以爲各級旅客設其所享之利益，正與票價差別之程度相當，則四級制未始不爲公允。但四等客車昔時除供旅客以站立之地位外，并無其他設備，且僅行駛於距離較短區間，今則三等客車所有者，四等客車無不俱備，速率亦相同，而三等票價則較四等高出百分之五二，無怪三等旅客改乘四等者日衆。（按此正與京滬滬杭甬鐵路現在情形相同）是以德國國家鐵路公司將討論改良四級制，與增加票價之議，同時並舉。其議以三四等併合爲一等，使將來原則上僅存二級：一爲「硬座」車，一爲「軟座」車，「軟座」車與今之二等相似。至於頭等客座，則僅於國際聯運列車（International Trains）及若干幹線之特別快列車使用之。

各等票價於改訂之後，每公里之運價，由最低級始計算，其比例爲一，一·五，及二·五，三數，以與現行票價比

較，則新制之運價，當較現制頭二等票價略為低廉。此項頭二等運價低廉之損失，及三等廢止後收入上之損失，可由「硬座」車票價之增高，特快等車加價費之改訂，以及將來預測所有等級較高速率之列車中增加之旅客補償之。改制以後，預計收入可以增加五百五十萬馬克。故「硬座」車每公里之票價應較現有四等票價增加百分之十二，較現行之三等票價減少百分之二十六。「軟座」車之票價，則應較頭二等各減百分之一三·九及百分之二五·三。新價既定，即作為各式客車之基本票價。至特快車加價費，則仍分區加計。故由票價言之，將來僅分三種列車：

(一) 特別快車

(二) 快車

(三) 慢車

三種各備「硬座」「軟座」兩等。

預料德國國家鐵路公司採用兩級制之後，不特使旅客不復趨用低級客車，且有鼓勵旅客乘用較舒適客座之作用。因三等票價為五分（德幣）「軟座」車則為五·六分，其間所差甚微。故今之乘三等車者，將來或能改乘「軟座」車。一方以特別快車票價減低之故，又可吸引原有快車及尋常客車之旅客。至於航空及汽車運輸之票價，與頭二等車價相彷彿，故減低頭二等車票價，或者亦可防止旅客改用他種運輸之趨勢，且等級減少，則站務

調車及管理上，可得種種便利；同時客車座位亦得儘量利用。以後客車日趨於標準化，建築既可較前簡單，修理亦較便利矣。

吾人所以不嫌繁冗，詳述德國鐵路客車等級改制之情形者，實欲藉以解決吾人目前之切身問題也。夫頭等客車，罕有盡數乘坐者，前已言之。最近過去之四年中（民二十年至民二十三年）京滬路頭等客座之使用者，平均僅佔客座總數百分之一二·九，滬杭甬路則為百分之八·九。（註三）且乘頭等車者，未必盡屬付頭等票價者，其中若干部份為持二等客票而以二等過於擁擠借乘頭等車者，又有一部份為持免費乘車證者，故吾人以為除在聯運特別快列車如滬平通車等不能使用免票之列車外，頭等車實無繼續存在之必要。

又最近日本鐵道當局，亦已自一九三四年十二月一日始，除東海道幹線外，實行廢除頭等客車。蓋統計已往一年中，日本國有鐵道乘用頭等車之旅客，僅三五，〇〇〇人。在此三五，〇〇〇人中，至少尚有半數持用免票者。此種情形，正可為吾國國有鐵路寫照。故廢除頭等車，似不容躊躇。至對於政府要人或外交官，各路均備有公事車，可隨車附掛應用，亦屬不成問題。設一方以原有二等客車加以改良，一方略增其票價，當可以頭二兩等併合為一種，所謂「軟座」客車是也。

其次，吾人即應進而討論三四等車是否有合併而成所謂「硬座」客車之可能。關於現有四等客車之安全，衛生，舒適方面種種設備之改良，乃係應有之設施。然鐵路對於四等旅客業務，並無何等贏利可言。設備改良以後，

票價似亦宜稍予增加，以示公允，而符運輸成本之旨。同時當然仍須計及各方之競爭關係，以免營業蒙受影響。但四等客車之設備，既經改善，以舒適衛生而言，不遜于三等。票價雖略有增加，與三等相較，所差甚多。多數旅客原乘三等者，今觀於四等票價之廉，車輛設備之優，勢必改乘四等，結果必使鐵路受損。夫客運業務進款，多數既由三等旅客而來，則此項可能之損失，實屬嚴重問題，或竟至影響鐵路全部之財政。欲免除此種不良結果，應備本文所議之「硬座」客車，另訂票價，使較現有之三等票價略為減低，較四等則略高，兼籌並顧，方為妥善。惟此事必須根據統計，詳加研究，然後訂正。以期一方面鐵路收入不至受不利之影響，一方面所有旅客能受同等之待遇。至硬座客車票價，既較今之三等低廉，人民必樂於旅行，如遊覽旅行等必能增多。故鐵路於試辦之始，或因減價而稍受損失，然終必以運量增加而收其利益也。（註四）

##### 五 對於客運分等改制後劃一特別快車加價費之檢討

客車分等實行改制後，所有特別快車加價費，亦應另行規定。查中華民國鐵路客車運輸通則第二十九條規定：每經行一百公里或不滿一百公里，頭等加收特別快車加價費六角，二等三角，三等一角五分。按此項規定，似欠合理。夫各等客車設備，其舒適之差別，與運輸成本之不同，理應於計算各等基本票價時計及之。蓋乘坐特別快車之各等旅客，其乘坐等級雖各不同，然其到達目的地之時刻，固無二致。例如頭等旅客乘坐特別快車由上海北站至南京，其到達南京之時刻，並不較三等旅客為早，今令其出四倍於三等之特別快車加價費，於情於理，似欠平允。

故實行改制後，特別快車上「軟」「硬」兩種座位，其應納之特別快車加價費，應予劃一。其劃一後之加價費，應較現在價額核減至最低可能程度，藉以吸收多量顧客乘用特別快車，調節快車與慢車之擁擠，兼可增加鐵路之收入，要為可能之事也。

#### 六 廢止四等客車後之貧民與小工運輸問題

或謂改制後，原有四等旅客，將大受影響，以為此項辦法，似太不顧社會經濟情形與平民生計。此種見解，似是而非。緣旅客業務，除城市附郭營業（Suburban Traffic）其旅客朝出晚歸，往返於城市工作場所與附郭住所之行程較短，乘車次數較多者外，餘皆為比較長距離之商業或私務旅行。工人與平民，覓食尙感艱難，焉有常作長途旅行之必要。即或有之，一年中當至多三數次，每日極少數之若干人耳。為救濟此種民衆之旅行計，鐵路於必要時可仿特種節令客運辦法，予以特別低廉之運價以輸送之。如北美之移民專車，北甯鐵路之出關工人專車，浙贛鐵路之年節工人專車，皆其例也。今京滬滬杭甬鐵路終年開駛工人乘坐之四等車，不顧旅客實際之需求，與鐵路營業進款之損失，徒使若干負擔能力較大者，享受較低之運價利益，誠非所以維持國家交通機關，社會經濟命脈（鐵路）之道也。至於城市附郭營業，因我國尙未達到工業化地步，往來於城市之附郭之旅客（Commuters）除極少數之城市外，尙未多見。將來不妨盡量採取運輸協調理論，由公路運輸機關負責辦理，鐵路可不必十分過問。是故改良分等制度與平民之行動，當不至有不可避免與不能補救之困難也。

(註一) 各等客票基本運價比較表(見第五章第五節)

(註二) 見英國近代運輸雜誌一九二八年六月二十三日「德國鐵路之進步」一文又大陸報一九三四年五月二十四日第七頁及八月三日第十二頁

(註三)

一客座公里之延人公里數表(民二十年至民二十三年)

年份	京滬路				滬杭甬路			
	頭等	二等	三等	四等	頭等	二等	三等	四等
二十年	0.094	0.271	0.633	0.732	0.094	0.336	0.491	0.859
二十一年	0.098	0.253	0.376	0.736	0.094	0.330	0.491	0.780
二十二年	0.253	0.336	0.390	0.736	0.100	0.336	0.535	0.901
二十三年	0.271	0.338	0.355	0.836	0.098	0.336	0.360	0.934
平均數	0.229	0.290	0.366	0.757	0.099	0.330	0.499	0.833

(註四) 爲說明如何改訂客運分等起見，特舉二種假定計劃於后，其計算方式以不妨礙現有之進款爲歸。表中所示皆照最近四年（民二十年至二十三年）之平均數爲計算根據。

最近四年（二十年至二十三年）客運延人公里及進款平均數表

京 滬 路				
等 級	延 人 公 里	數	進 款	數 (圓)
頭 等	一、三〇五、九三		一、四九、八七二·五	
二 等	四、五〇〇、六三		九三、二五八·三	
頭二等合計		五、八〇六、五六		一、三三三、一三〇·六
三 等	四三、五五五、九五		四、九二、九二二·四	
四 等	三、五三、三八、四三		二、三二、八二二·九	
三四等合計		七、〇七、二六、八六		七、〇四、六四三·三

滬杭甬路

等級	級延	人公里	數	進款	數	(圓)
頭等		二、六四、〇六		九、九〇九・五七		
二等		二、一五、三五四		四八八、八六六・二七		
頭二等合計			二、四、一〇一、四一三			五、〇、七五五・八四
三等		一、九五、三三〇、八二五		二、六四八、四〇〇・〇〇		
四等		一、〇九、二八、五三三		八九五、九二〇・三七		
三四等合計			三、四、四九、四八六			三、五、四、六〇・三七

第一計劃以今之四級制改爲三級制。以頭等併入二等，成所謂「軟座」客車。票價則較現有之二等價格爲增加。假定京滬者增百分之七，滬杭甬者增百分之一。

今以京滬路二等票每公里基本運價分列如下：

一至二〇公里 元〇・〇三〇〇〇

二一至一〇〇公里 〇・〇二五〇〇

- 101至200公里    0.02250
- 201至400公里    0.02025

為求較切事實起見，又以最長最短距離之平均基本運價之折合列之如下：

京滬路二等票最長距離之基本運價 = 0.02500

最長距離之基本運價 = 0.02025

平均距離之基本運價 = 0.022625

$$0.022625 \times 57,836,543 \text{ (頭二等延入公里總數)} = 1,308,551.79$$

$$1,308,551.79 \times \frac{7}{100} = \underline{\underline{\$1,400,150.42}}$$

滬杭甬路二等基本運價 = 0.02430

$$0.02430 \times 24,202,472 \text{ (頭二等延入公里總數)} = 588,120.07$$

$$588,120.07 \times 1.01 = \underline{\underline{\$594,001.27}}$$

第二計劃：以現有四級制改為二級制，即更以三四等相併而成所謂「硬座」客車，其票價則按今之四等基本票價酌予增加。假定京滬增百分之三十，滬杭甬增百分之五十五。

計算京滬路時，先取下列諸基本運價之平均數為根據：

B 京滬路四等最長距離運費 = .006435

最短距離運費 = .006500

平均距離運費 = .0064675

$.0064675 \times 747,923,808$  (三四等延入公里總數) = 4,837,197.98

$4,837,197.98 \times 1.45 = \$6,983,937.98$

滬杭甬路—滬杭段基本運費.0080

甬曹段基本運費.0070

平均段基本運費.0075

$.0075 \times 304,469,408$  (三四等延入公里數) = 2,283,520.56

$2,283,520.56 \times 1.55 = \$3,539,456.87$

由上列各式之比較，可見依第一計劃增加之數，不如第二計劃之大。但此種計劃，皆係假定者。其所計增加之百分數，仍應按各級旅客對於運價負擔能力而定，並須注意二點：一為民二十年客貨運輸加價時，四等客票並未照加。一為滬杭甬路之水運競爭不如京滬路之烈，而滬杭甬路內之滬杭段又不如杭甬段競爭為甚是也。

參攷資料

題 目	書 名	卷 期	章 節	頁 數	著 作 人	出 版 年 月
旅客等級及車票	中國鐵路現勢通論		一	一〇	曾鯤化	
旅客之分等	鐵路運輸學		三	二四—二五	金士宣	十二年一月
德國客車之兩等級	京滬杭甬路公報	五			鄭家祚譯	十七年十一月
普通客車等級	鐵路運價之研究		五	二五—二七	高鹿鳴	十八年
普通旅客各級票價	鐵路運價之研究		五	六—三	高鹿鳴	十八年
中國國有鐵路普通旅客運價之沿革	鐵路運價之研究		五	三一—三七	高鹿鳴	
Classes of Service & Classification of Passenger	Railroad Traffic and Rates		14	201-209	Johnson and Huebner	1911

## 第七章 貨物分等

### 第一節 貨物分等之意義

再就貨物之分等言：鐵路運輸之貨物，種類至夥。舉凡宇宙間所生產所製造之物品，鐵路幾無不有承運之機會，即就普通習見者言之，已不下數千百種。品類既繁，性質自異，若鐵路運輸此盈千累萬之貨物，每一種定一運價，非特事不可能，抑爲勢所不許；另一方面，各種貨物，亦多有價值相埒，而性質類似者。鐵路爲執簡馭繁計，乃有分等之方法，以爲制定運價之根據，將日常運輸之貨物，擇其價值與性質相似者，列入同一等級；同一等級之貨物，其運輸里程及重量相同者，其運費亦相等，各國鐵路以情形不同，分等之多寡互異，而究其要旨，莫非化繁爲簡，將所運萬千貨物，歸納於數等，或十數等之中，製成貨物分等表，然後每等規定一運價率，據以計算運費。是分等爲制定運價之初步，其包羅是否完全，分析是否精到，關係鐵路營業與國計民生至鉅。故言路政者，莫不兢兢重視之也。

### 第二節 分等要素之詮釋及其審定之方法

貨物分等具有重大意義，不能不審慎將事，盡人皆知，然某種貨物應列入何等，究有何種標準可資依據，尤有

首先研究之必要。攷之各國鐵路貨物分等，原無一定方式，大率參照各方情形，作近似比擬之規定；然亦非毫無標準，隨意區分，常有合理之要素存乎其間，以爲審訂之準則。例如美國鐵路，以情形較爲複雜，分等要素列有二十四項之多。（見劉鼎新譯「運輸學」第十七章二一九頁）我國鐵路貨物分等之要素，經疊次修改，詳簡不一。茲按歷次訂定標準，摘錄於下，以供參考。

（一）民十年第一次運輸會議劃一分等表中所定之標準，計有下列八項：

（甲）物質重而價廉者，列爲下等；

（乙）物質輕而價廉者，列爲中等；

（丙）物質輕而價昂者，列爲上等；

（丁）關於人之生命爲日用所必需者，爲下等；

（戊）關於人之裝飾及華麗而可不用者，爲上等；

（己）輸入之外貨，爲本國所無，而有利於本國者，爲下等；

（庚）與本國貨同等之外國貨，照本國貨加一等；

（辛）凡本國貨不適用於本國，而適用於外國者，爲下等。

（二）民十八年鐵道部貨等運價委員會修改普通貨物分等表所定之標準，計有七項：

(甲) 貨物之價值；

(乙) 每批貨物之通常數量；

(丙) 通常所用之包裝方法；

(丁) 每件體積之大小或尺度與其重量之關係；

(戊) 是否易於損壞；

(己) 裝卸時有何困難或其他情形；

(庚) 優等、普通貨物。(此為民二十年增訂分等表時所用之標準。)

(三) 民二十三年鐵道部業務司，有改訂貨物分等為十等之議，擬定分等初稿，其採用之要素如下：(見民二十三年十一月五日第一〇〇七期鐵道公報業務司簽呈)

(甲) 貨物之價值(貨物負擔能力)；

(乙) 輕笨貨物(鐵路成本)；

(丙) 包裝狀況(鐵路成本)；

(丁) 優等、普通；

(戊) 奢侈品；

(己) 出口, 入口;

(辛) 危險性。(于第一次聯運運價會議時, 京滬路提議加入, 經鐵道部業務司採納, 列為審核貨等要素之一。)

以上三次改訂分等表所列要素, 各有特點。第一次分等要素, 注重於貨物之價值, 體質及用途。對於保護國產貿易一點, 規劃尤詳; 其缺點則於貨物之包裝, 危險性及運輸數量, 均未注意。第二次修改分等之要素, 於貨物之價值, 體積, 危險性, 包裝方法及提倡國貨等項, 均經顧及; 惟於運輸數量之解釋, 貨物優普之標準, 則未有明細之規定。第三次改訂十等之標準, 視前已多進步, 分析亦較精確, 審查時自較便利。惟當茲改等之初, 每一要素意義如何, 幷如何根據各項要素, 以審定貨物等級, 不可不加注意。茲參照我國及美國鐵路貨物分等要素, 加以歸納, 幷根據每一要素以審定貨等之標準, 詳為詮釋, 用供採擇。

### 一 貨物價值

以貨物之價值作為審定貨等之要素, 各國鐵路均已採行, 我國鐵路貨物分等亦奉為圭臬。緣貨物價值愈高, 其負擔能力愈大, 且鐵路承運之後, 倘有損失, 所負賠償責任亦必較鉅。故就貨物負擔能力及鐵路責任言之, 價高之貨, 列等應較價低之貨為高, 自無疑義; 惟貨物等級之高下, 亦不能與貨物之價值成絕對的正比例。常有價廉之貨物, 以其他要素之關係, 而列等仍高者, 如美國鐵路以空木桶列為頭等是也。至如何審核貨物價值, 以規定其等

級，原無一定準則。通常所資為依據者，約如下列：

(一) 本身價值 貨物本身價值，通常根據貨物供求之多寡而定。如金銀珠玉，其產量少，價值高，故列等甚高；高沙土泥灰，其產量多，價值低，故均列低等。但貨物本身價值之高低，恆由審定者主觀的鑒別，各人之觀點不同，難免有畸重畸輕之弊。為補救計，乃採用下列二種標準，資為參酌。

(二) 貨物市價 貨物之市價，以交易市場供求情形而定；其價格高低，全屬客觀，審定者不能參加己意，故較平允；惟貨物市價，朝更夕變，隨地不同，且躉購零售，價格不一。尋常用以審定貨價者，每以起運站躉售價之平均數為依據，因其較易確定也。

(三) 聲明價值 客商以貨物報運時，照章必須將貨物價值於託運單內切實填明，以為損少時鐵路賠償之根據。此項價值，既明示貨物價值之大小，與鐵路責任之重輕，用為分定貨物等級之標準，自屬公允。惟其價格完全由客商任意報述，不無流弊，蓋客商為預防貨物損少時要求賠償計，每有虛報貨價情事。故貨主聲明之價值，常有過高之嫌；用為貨物分等之參考則可，若用為分等之標準，猶嫌不足也。

(四) 製造程度 貨物製造之精粗，亦為決定貨物分等之要素。語其理由，即因精製之貨物，成本較重，其價值常較粗製者為高，因之其負擔能力亦較高，粗製者反是。是故，原料等級，恆較半製品為低，而全製品則較半製品為高，是就負擔能力言，貨物分等之高低，應參酌其製造之程度。至就鐵路運輸成本言，原料及粗製品，大率整批託

運；精製品則以零運爲多。是其運輸成本既不相同，其等級固亦應有差別。

## 二 貨物體積

貨物體積不同，其佔用車位之大小及裝卸手續之繁簡，亦均不同。故質輕體大之貨物，運輸成本大，列等應較質重體小者爲高，即所以補償鐵路虛糜車位之損失也。惟貨物體積之不同，有由其本體之大小而起者，亦有由於包裝情形而起者。我國鐵路貨物分等表中，對此雖有相當之考慮，如壓緊棉花其等級較未壓緊者爲低；體積輕笨貨物，亦有所規定。惟于包裝形式不同之同樣貨物，未有精密之分析，尙欠公允。在美國鐵路貨物分等表內，因包裝而列等不同者，在在可見。例如機器傢具等物，有拆散與未拆散者；籃箱等物，有合併與未併者，其等級均有高下；分析之精，無與倫比，至其如何審核貨物體積，以爲分等之標準，則有下列兩點：

(一) 體積與重量之比例 貨物每一立方體積之重量，即體積與重量之比例，依其大小，可測定其輕鬆或笨重之程度。美國鐵路對於輕笨貨物，均於分等表中別其高下。我國鐵路貨物分等表，雖有少數體積龐大之貨物，其列等較高；但種類有限，而一般輕笨貨物，則分等表中並無特殊規定，僅於計算運費時，有以體積折合重量計算運費之辦法。惟不問貨物輕笨程度如何，同其待遇，難免有失公允之處耳。

(二) 包裝情形 貨物以包裝情形不同，體積各異，因之佔用車位，亦有大小，分等之際，自當詳爲分析，別其高下。查美國鐵路聯合貨物分等表，對於下列包裝情形，均有規定：

(甲) 壓緊程度 貨物以壓緊程度之不同，體積亦異，故用機器壓緊者，牲畜力壓緊者，或人力壓緊者，其等級均有分別。

(乙) 包裝種類 貨物包裝種類不同，如用箱，桶，包，籃，筐，篾，竹，絡，籠，袋，捆，等物盛裝者，其佔用車位大小各異，亦皆一一考核，分別其等級。

(丙) 包裝狀況 同一種貨物，其包裝狀況，有彼此互異者。如套裝者，零裝者，混裝者，機器傢具，有可拆散者，有不可拆散者。頗不一律。因之佔用車位多少，顯有差異，故其列等亦有分別。

如上所述，貨物以包裝情形不同，其分等因有高下，乃專就佔用車位（運輸成本）而言。惟就貨物價值論，大抵貨物價值高者，其包裝比較精緻，佔用車位亦較小。是包裝一項，在運輸貴重物品時，亦可據為分等之準則也。

### 三 貨物性質

貨物性質之不同，足以影響其負擔能力及鐵路運輸成本，亦為鐵路學者所共認。蓋貨物性質不同，運輸需要緩急各異，其負擔能力因有差別；而貨物損失可能性之大小，又常因其性質而定。貨物之損失性大，即鐵路所負之責任較重，賠償之機會亦較多。而鐵路特種之設備（如保暖，冷藏之類）裝車排列之方式，佔用車位之大小，亦每隨貨物之性質而異。此就運輸成本言，亦與貨物性質，息息相關。外國鐵路規定貨等時，多以貨物性質，為分等要素之一，即由於此。至如何審定其性質，而區別其等級，則有下列各點：

(一)貨物形態 貨物形態，有爲流質者，有爲固體者，亦有爲壓緊氣體者，其損失可能性，頗有高下，常有同一貨物，以其形態之改變，而損壞之機會特多者，如白蠟，豬油之類，其流動者較凝固者，易於損壞，故列等亦宜較高也。

(二)貨物特質 輕脆易碎之貨物，新鮮易腐之花果，以及危險爆炸貨品，或因裝運及車輛需要情形不同，或因損失機會較多，列等恆較高。又如膠脂易污之油漆，氣味難聞之海味，以其不能與他種貨物併裝一車，而提高其等級。

(三)包裹質料 貨物包裹質料之不同，足以影響其損壞之程度，美國鐵路對此深爲注意，如聯合分等表中，花生油瓦罐裝者，等級較用鐵罐裝者爲高，卽其例也。他如封誌是否堅固，包裝是否完緊，均於分等時有特別之規定，此就貨物之運輸成本而言。至若物品包裹精緻，價值恆高，因之列等亦較高。此則又爲依包裹質料，測量貨物負擔能力，而區別其等級者也。

依據貨物本身性質之不同，而別其等級，其審定標準，着重於貨物損失性之大小，此點在我國鐵路分等表中，除少數危險或爆炸品外，不甚重視。惟自鐵路實行負責運輸後，貨物損失性之大小，與鐵路賠償責任關係甚大，故此後改訂分等表，對於此點，似應予以特別考慮。

#### 四 貨物運量

運輸數量，有釋爲每批貨物之運量者，乃指某批貨物在某時期內平均運出之數量而言。最要之點，則在考查貨物運輸以零擔，抑以整車爲多。誠以鐵路承運零擔貨物之直接費用，較承運同類之整車貨物爲大。此其差異，非由於貨物本身之性質而起，乃由於運量之多寡而起。蓋鐵路運零擔貨物，其不經濟之點有三：（一）裝運手續較繁；（二）車位虛糜較多；（三）車輛留滯較久。鐵路爲補償損失計，對於零擔貨之運費，恆較整車者爲高。英、美、日各國鐵路整車零擔運價之差別，均於貨物等級中區分之，即每一種貨物規定零擔整車兩種等級，前者較後者列等爲高，由是提高零擔貨物之運價。惟於分等之時，同一貨物，其整車零擔等級之比差應爲若干，殊堪研究。下列二點，似可採用：

（一）整車起碼重量 即適用整車運價之最低重量。我國鐵路分等表中，一般貨物無整車起碼重量之規定；惟輕笨貨物，以車輛容積載重爲標準，有起碼重量，照車輛容積載重二分之一或三分之一收費之規定。但無論何種貨物，所裝車輛相同者，其規定之起碼重量，毫無軒輊，未免有失公允。美國鐵路，則以貨物體積包裝及運量爲標準，在貨物分等表中，每一貨物常有整零二種等級，且規定有一種整車起碼重量，就貨物輕笨程度不同之情形言，後者實較前者爲公允。惟規定貨物整零等級之時，應先規定其起碼重量，以爲劃分整零等級比差之標準，重者其比差應較大，輕者其比差應較小，茲摘舉美國鐵路聯合分等表之一節爲例，以見一斑：

貨名	零擔等級	整車等級	整車起碼重量	零擔與整車等級比差
軟木	一	三	一四，〇〇〇磅	二
豬毛	一	五	二四，〇〇〇磅	四

以上二種貨品，其零整等級比差，一為二，一為四，蓋以後者之起碼重量較前者為高。如此，貨物運量不同，其等級高下亦異，各級待遇，自可較為公允矣。

(二) 整車裝運限制 貨物中頗有產量稀少，價值昂貴，其每批運量，無論如何不滿整車者，在鐵路分等表中，如整車零擔不分整車，則有一「祇適用不滿整車」之規定，藉以避免化零為整，希圖朦混之弊。但若依整車零擔別其等級，則此項貨物即可規定零擔等級，不須再有一「祇適用不滿整車」之限制矣。

### 五 貨物用途

鐵路學者以貨物用途為分等之要素，乃就貨物負擔能力而言。奢侈及消耗物品，供資產階級之享樂，其售價常高，故列等宜較高；日用必需品售價甚低，故列等恆較低。又如彼此可以代之物品，自然含有相互競爭之作用，故審定一物之等級時，對於其他可以代之物，亦必同時考慮。苟其他條件完全相同，則二者之等整，不應有別，否

則列等較低之一種，以其運費較廉，勢將侵奪他物之市場，因而發生待遇歧異之現象，阻礙實業之發展。

## 六 社會福利

國家爲顧及某種社會福利起見，往往於鐵路運價之中，寓獎勵或取締之意，例如實施關稅禁烟禁酒等之政策，除用特稅特價方法以達此目的外，亦可於貨物分等之際，作一種差別之待遇。惟其辦法，必須以國家整個利益爲前提，決不能因片面之需要，而有所歧視。各國對於此點，以所採政策不同，其規定標準亦異。爲一般國家所注意者，大要如下：

- (一) 進口及出口貨物；
- (二) 國內重要農工產品，及所用機器原料與燃料等；
- (三) 與國家軍事上，文化上，教育上有關之物品；
- (四) 違禁品；

(五) 外國向本國傾銷，或與本國產品競爭之貨物（外國貨品有成本在國貨之上而售價在國貨之下者）。總之，貨物分等，爲一國鐵路整個問題，故凡一般條件爲貨物所共有者，始可採爲分等之依據。至其他要素，在習慣上或理論上認爲重要，而事實上係一種貨物或一路一地之特點，漫無標準者，則於分等時可略而不提；待釐訂運價時，再加考慮。蓋分等爲運價之基礎，宜以穩定爲主，而運價則須依社會情勢爲轉移，不妨稍爲活動也。惟任

何貨物，決不能依據一項要素而定其等級；必須將各項要素分別輕重，先後詳為審議，而作最後之決定。以故取舍之間，頗難預斷，是在審定者之慎重運用而已。

## 第八章 貨物分等（續）

### 第一節 我國鐵路貨物分等之概況

#### 一 過去情形

我國鐵路開辦之初，貨物分等，殊不整齊，多者六等，少者三等；即同一貨物，而列等之高下，亦有不同，或竟相差甚鉅。迨民四年第三次聯運會議，始有五路（京漢、京奉、津浦、滬甯、京綏）劃一分等之提案，議決由京奉路擔任編訂。其後交通部即根據京奉路所擬之貨物分等表，規定劃一貨物分等辦法，於民七年第一次運輸會議時，提出討論，議決：普通貨物定為六等，另加高等、特別、危險物品三項，同時規定普通貨物分類辦法，參照英國鐵路貨物分類表為標準，先將貨物分農產品、禽畜品、礦產品、森林產品、製造品等五門以為綱，復於各門分類以為目，綱舉目張，以便檢查。此項貨物分等表及貨物分類法，經各路審查後，于民九年第二次運輸會議提出研究，經議決通過，並由部核准，自民十年一月一日起，試辦一年。民十年五月，第三次運輸會議，對於修改貨物分等表提案甚多，均經分別審查，詳為修訂，此後民十一年，民十二年，民十四年第四次，第五次，第六次運輸會議，均有修改。及民十八年，鐵道部設

立貨等運價委員會，對於貨物分等，議定辦法如下：

(一) 修訂原有分等表格格式，採用貨物分類目錄，以代舊式之字母次序。

(二) 訂定貨等，應採用考查貨物方法，組織考查團，前往各路訓練路員，並與路員合作辦理。即以所得報告用為規定貨等運價之標準。

(三) 訂定分等標準七項。(見第七章第二節)

遂由鐵道部將新編之貨物分等表分別印發，自民十九年一月一日起實行。此貨物分等表製定與修改之過去情形也。

## 二 現在狀況

現行之貨物分等表，係民二十三年所修訂者。(為第六版)統計其中所列之貨物，計四大類：(一)普通貨物，計一千數百種；(二)車輛類，計二十餘種；(三)牲畜類，計十餘種；(四)危險品，計六十餘種。共一千四百五種。其分配情形如下：

(甲) 以等級言，其分配數目為：

普通貨 一等貨 八十餘種，其內一等加倍貨物十五種，一等加半倍貨物二種。

二等貨 二百餘種

三等貨 三百餘種  
四等貨 四百餘種  
五等貨 一百餘種  
六等貨 四十餘種

共計一千數百餘種

(乙)就分類言,其分配數目爲:

礦產門 計七類 共八十餘種

農產門 計十五類 共一百九十餘種

林產門 計四類 共五十餘種

禽畜門 計五類 共九十餘種

工藝門 計三十類 共八百餘種

共計一千數百餘種

其每等及每類數目,均爲約數,且時有變更,或增或減,故不能得其確數。此外尙有特種貨物分等表及價目表等六種:

(一) 爆炸及危險物品分等表 列舉各種爆炸品及其應有之包裝及標誌方法與等級，有按頭等加倍，或加若干成數者。昔時裝運危險品，每批以二噸為起碼，現經規定爆炸品等十二種，應按二千公斤計費外，其餘概以二十五公斤起碼計費。

(二) 牲畜價目表 不分等，另定每公里每頭之價目，至少按五十公里計。每批以二角五分為起碼運費。

(三) 舟車輪靈樞等項價目表 亦不分等，另定每公里每件或每車輛之價目。至少按一百公里計，每輛以五角為起碼運費。車輛裝箱者，即按二等收費。

(四) 元寶金銀塊銀行鈔票等價目表 金銀塊及貨幣按價值計費，以價值每千元為單位。鈔票證券均按金銀運費十分之一計費，而以票面價值為計費之根據。

(五) 拖送機車及空載車輛能自輪轉者之價目表 以車輛形式重量為根據，規定每公里運費。

(六) 回頭空箱等價目表 得憑回頭空件證折半收費。

上為最近頒行之貨物分等表內部組織，乃民二十三年鐵道部所改訂。其貨物名稱悉用中文。原有英文、法文，均經刪去。且民十九年第五版，貨物分等表頒行後，鐵道部貨等運費委員會決議修改及各方提出修改貨等各案，會彙編修加增訂表，附于原表之後，現均分別訂正歸列。未附索引及檢字表，以貨物名稱，筆畫多少為次序，一一排列，檢查極為方便。篇首有例言，說明各門貨物之定義及其分類之要旨，而第五版中「除另定外」一整車或不滿

整車」及「進口或／及外國製」等名詞之詮釋，則均刪去，化繁為簡，視前已進步多矣。

### 三 將來趨勢

民二十年間，鐵道部感於現行貨物分等，等次太少，不敷應用，乃將第三屆貨等運價會議議決：「現行分等表之六等定為十等」一案，令各路研究，並擬定草稿。嗣各路擬訂改為十等者，約六七路；而一千餘種貨物中，各路改訂等級完全相同者，僅有三數種。民二十三年十一月，鐵道部為完成此案以應需要起見，乃由業務司將所有一千餘種貨物一一審查，分別高低，列成十等，初稿業已完成，並經修改三次。其等級之支配，大致如下：

原定等級      修改等級

頭	二	三	四	五	六	七	八	九	十
三等	二等	一等	四等	五等	六等	七等	八等	九等	十等
三五等	四五等	六五等	七五等	八五等	九五等	十等			

至採用以審定貨等之要素，計共七項。（見第七章第二節）擬訂初稿時，已採用三項。先按貨物價值依次排

列，分爲十等；再照優等、普通及奢侈品二要素分別審核，增減其等級。其他四項，以情形比較複雜，擬於初稿核定後，補加採用。關於第二項，亦已將輕笨貨物先行剔出四百餘種，製定調查表格及標準，分飭各路訂定其輕笨程度，以便提高等級。其標準計分二點：

(一) 標準 以立方公尺作爲標準，即稱得某種貨物每一立方公尺重量若干，以爲規定輕笨程度之標準。

(二) 包裝情形 各種貨物因包裝情形不同，關係輕笨程度極鉅，特分析如下：

(甲) 壓緊 (1) 機器壓，(2) 牲畜力機壓，(3) 人力壓。

(乙) 包捆器 分爲：箱、板條箱、厚鐵桶、薄鐵桶、琵琶桶、木桶、柳條包等類。

(丙) 套裝 其標準爲：包裝時須套四個以上，套時各件應邊靠邊，一件套入其他一件時，雖底或高出不得超過三分之一。

(丁) 拆散 其規定如下：(1) 可拆散者（照普通習慣）；(2) 不可拆散者。

故實際原定七項要素中，已採用五項。此後工作，則除調查完畢，參照修正外，再考察土產貨物之出口者及舶來品之須獎勵進口者（如進口機器之類）以及提倡本國工業者，酌予增減其等級。現在初稿已全部完成，輕笨貨物亦已着手調查，是則改訂十等之議，不難實現。

## 第二節 我國鐵路貨物分等表之缺點及其改良之意見

我國鐵路貨物分等表，經迭次修改之後，雖有顯著之進步，然就學理與實用衡之，尙覺有未盡妥適之處。歸納言之，約有查考未週，分析未精，列等未當，編製未妥數點。茲分別述之，以供商討。

### 一 查考未週

普通貨物分等表，固不能舉宇宙間萬物包羅無遺，亦不能就千萬種貨物每一種定一等級，惟日常市場上所產銷之貨物流通各地者，要當應有盡有；若併此無之，則分等表在應用上自不能謂爲完備。我國鐵路普通貨物分等表，自編印以至今日，雖貨物種類，迭有增加，然總計不過一千餘種，以視歐美鐵路貨物分等表，所列不下數千種者，相差殊遠。究其原因，不外二點：

(一) 缺乏普遍詳密之考查，致多所遺漏。

(二) 貨物產運銷數量不多，或並不時常交由鐵路裝運者，不爲一般路員所注意。

凡此均足使貨物性質效用價格相同者，往往列等互異。對於貨物運輸，自難免待遇不公之嫌。改善之道，其法有二：

(一) 就現在分等表中原有貨物，逐類旁推，凡有性質或用途相同之貨物，一一列舉，加入分等表中。

(二) 隨時參照海關貨物分類表及實業部商品註冊表，將普通貨物分等表，加以補充。

如此，分等表所未列之貨物，亦可藉以補救，並使充實，此為改訂貨物分等表所宜注意者也。

## 二 分析未精

我國鐵路貨物分等，向只注重貨物之價值。對於其他分等要素，雖亦曾加以考慮，但無精密之分析。以致各種貨物，其等級之分配，每多高下失當。以鐵路運輸成本及貨物負擔能力衡之，均覺不甚適宜。擇要述之如下：

(一) 吾國鐵路貨物分等時對於貨物體積，雖曾注意，然除少數質輕體笨貨物，已規定較高等級外，對於一般貨物之包裝形式，如壓緊程度，套裝狀況，包裹種類及其質料，尚無明細之分析。此次鐵道部改訂十等初稿，對於輕笨貨物之包裝情形，曾規定調查表，令飭各路調查呈報，以便根據貨物輕笨程度，提高其等級，但于包裝質料一點，似未注意。夫包裝質料之良窳，其影響所及，不僅在佔用車位之廣狹，尤在損失可能性之大小。如同為玻璃器具，用紙盒裝者恆較用木箱裝者容易損壞，則列等自宜較高也。

(二) 貨物性質之不同與其損失可能性（亦稱危險性）之大小，互有影響，列為貨物分等要素之一，久為一般學者所共認。民十八年，鐵道部修改貨等時，曾將「是否易於損壞」一點，列為分等標準之一，但似未充分注意。如現行貨物分等表中之鮮水菓，蔬菜，魚蝦等，其等級均較乾製或醃製者為低，即其例證。若將來冷藏或保暖設備完成之後，鮮貨亦須鐵路負責運輸，則分等之時，對於貨物性質，尤宜詳加考核。

(三) 貨物運量，早經列為分等要素之一。但考核之標準，為通常每批貨物之運量。對於以零擔或整車報運

者，分等並無區別，只於運價中規定，零擔較整車運價加百分之若干成，（鐵道部規定百分之三十）故分等表中各種貨物，除有特別規定「只適用不滿整車者」外，均為整車等級。此種辦法在表面觀之，雖似簡易；但各種貨物零擔與整車裝運，其費用及佔用車位之比例，未必一律。且若貨物無獨立之零擔等級，對於輕笨貨物，欲廢去過尺制度，而提高其等級，殊為困難。例如某種輕笨貨物原為四等，乃整車等級，若於其零擔報運時，免去過尺，勢必提高其等級；而等級提高，則該項貨物於整車報運時，又嫌運費過昂。欲求公平適宜，勢非分別訂定零擔及整車二種等級不可。此分等時所宜考察運輸數量者一也。又分等時，對於產量稀少，運輸困難，及價值高昂之貨物，有祇適用不滿整車之規定。但在現行分等表中所列貨物有此項規定者，共僅三十餘種；而市上常見之貨物，其價值高昂，製造精細，及每次運量萬難湊集一車者，當不止此，似宜于分等表中將所列各種貨物，有產運數量稀少，價值奇昂之貨品，分別加註此項規定。一則使負擔能力較高之貨物，運費提高，可以增加鐵路收入；同時，運輸中間人——運輸公司——化零為整，從中取利之弊，亦可祛除。

（四）我國鐵路貨物分等表中有優等普通之分，外商每有誤為外國貨概列優等，同類之中國貨概列普通，因而致其責難者。按諸實際，其優普審定之標準，係根據於貨品價值之高下，或其質地之精粗，初非僅以中外而為區別，祇因外國貨品多較中國同類貨品製造較精，價值較昂，故外國貨之列優等者，亦較中國貨為多耳。考現行貨物分等表中，有中國貨列入優等者，如細瓷，精藍，緞金箋，珊瑚箋，宣紙，紙菸捲（每五萬枝，其登記價值在一五〇元

以上者）等皆是。其彩紬及搪瓷器皿且有列入特等者。又有不分中外，一律按照所定等級核收運費者，如陝西靈寶棉花及印度棉花同列「普通」，玻璃器皿，傢具，字畫，地毯，棉花壓機等等，品質較良者同列「精細」，品質較次者同列「普通」。是足證分等表中貨物優普之分，無論其爲國貨或非國貨，幾全以品質與價值爲根據。外商責難，顯由誤會而致。惟是劃分優普，或精細與普通，應如何訂定明確之標準，使執行者一望即能辨識，其事甚難，即已訂有明確標準，而執行者是否均能一一確實奉行，毫無困難之處，似尙屬疑問也。

（五）貨物用途亦有據以審定其等級者。我國鐵路于民十年編訂貨物分等時，對於貨物用途，規定頗詳。最近改訂十等之標準中，亦有一「奢侈品」一項之規定，但貨物運輸條件相埒，而彼此可以代用一層，似尙未予注意，如蒲包，草袋，可以互相代用，而列入不同之等級，是足使效用相同之貨物無均等競爭之機會，在貨商不免有待遇不平之感。

綜觀上述，可知我國鐵路普通貨物之等級，分析未精。考其原因，當不外二項：（甲）分等要素欠缺，致分等無精確之根據。（乙）每一貨物恆根據一種要素，以審定等級，對於其他要素，未予充分考慮，因而造成偏畸不公之弊。改善之道，綜有五點：

（一）每一種貨物，其包裝之種類，形式，及質料不同者，視其佔用車位之大小，損失可能性之高下，分別規定其等級。

(二) 各種貨物先依照第(一)點加以調查，然後按其體積與重量之比例，及其日常每批之運量，而規定其整車起碼重量。再視其起碼重量之大小，分訂零擔及整車二種等級，或僅立一種零擔之等級。對於輕笨貨物，一律提高其等級，而廢止過尺制度。

(三) 貨物區分優普，完全以貨物每單位之市價為標準。凡市價相同者，則憑製造之精粗及質料之優劣，而定等級之高下。

(四) 貨物因體質變化而增加其危險性或損失可能性者，應提高其等級。

(五) 貨物可以彼此代用者，參照其他分等條件，審定其等級。

### 三 列等未當

因分等要素之欠缺而致貨物列等未當，殆為必然之結果，無待贅述。茲將現行貨物分等表中列等未當而須加以改訂之貨物列舉如下，以供參考。

門別	類別	貨名	原定等級	擬改等級	更改理由
礦產	一	煤	六	優等 五 普通 六	煤斤一項雖為日用必需品，但近年以來外煤競爭甚烈，故須分別其等級。

農產						
一	四	五	六	一	三	七
焦炭	礦砂	銅	各種礦油	米糠	核桃(胡桃)	藕
五	除另定外	二		五	四	五
提高等級	三	宜將青黃紅銅分別列等	視其包裝狀況不同宜分別列等	六	提高等級	四
因係輕笨貨物，故須提高等級，惟應提高若干，應根據其體積與重量之比例而定，並免于過尺。(以下凡註一提高等級者均照此項辦法辦理)	因金屬除金銀礦應列二等外，其他礦砂未經提煉，價值甚低，故可列三等。	因各種銅類性質不同，用途及價值亦各異。	附註 本類各種五金未加製造者，其等級應較已經製造之五金器具為低，故所列金屬當分別與工藝門第一及第二類各項對照，區分其等級。	因礦油多屬危險品。	因其售價低廉。	係輕笨貨物。
					藕為鮮果之一種，故應比照水菓列等。	均係輕笨貨物。

<p>十三 藥材 中國藥材種類甚多，大多數均整運零售，價格不一，故須詳細調查擇其價格較高者，分別增訂其等級。</p>	<p>十二 各種植物油 當按其包裝狀況分別規定等級</p>	<p>廢繭 提高等級 係輕笨貨物。</p>	<p>蠶繭(鮮) 提高等級 係輕笨貨物。</p>	<p>茶磚 三 價格較茶筒及粗茶為昂，故等級宜提高。</p>	<p>生苧麻 生苧麻 未包捆者 提高等級 因未包捆者係輕笨貨物。</p>	<p>生棉花 粗 普通 精細 三 包裝形式不同，等級宜稍有高下。</p>	<p>菸葉(未製) 優三 普通 既係輕笨貨物，又屬消耗品之原料，故列等宜高，免予過尺。</p>	<p>花根 莖 種 二 未經種植之花根，花莖，花種，其價值極廉，雖為輕笨貨物，列為二等，似覺太高。</p>
--	-------------------------------	-----------------------	--------------------------	--------------------------------	--------------------------------------	--------------------------------------	---	---

		禽畜			森林				
		五	三	二	一	四	三	十四	
魚翅	蜜臘	蟬退	牛角蹄尖	皮毛	禽獸標本	活魚	木屑	烏木	植物標本
二	四	四	五	各等	一	四	五	三	無
一	三	提高等級	視其用途分別列等	視其價值分別提高等級	優等 普通 二	水養 桶裝 三	六	一	優等 普通 二
係貴重食品，等級宜較魚肚魚皮為高。		價值甚昂，祇適用於不滿整車。		係輕笨貨物。		多屬輕笨貨物，等級宜略提高。		牛羊角蹄尖用途不一，價值各異，且裝運情形，彼此互殊，故宜分別列等。	
						是項標本質料，頗有上下。		運輸困難，佔車位大，故宜提高其等級。	
						價廉，且為造紙原料。		比照禽獸標本列等。	
						價值昂貴，質脆易碎，適用於不滿整車。			



七		六							
法蘭絨	燕窩	冰糖	可可咖啡 朱古律糖	蜜餞糖果	燈草	紙製品	革製品	草製品	
二	一等加倍	三	三	三	四	二	二	四	
優二 普一	白一 毛一等加倍	優三 普四	二	二	提高等級	優二 普通三	優二 普通三	精細三 粗劣四	
<p>國產布質法蘭絨為布織價廉，宜比照棉織疋頭列等，進口或外國貨為毛質，價昂。</p>		<p>白毛二種燕窩價格相差甚鉅，只適用於不滿整車。</p>		<p>與普通糖類相同，可比照列等。</p>		<p>價昂且為消耗品，列等宜高。</p>		<p>價值高昂，且為消耗品。</p>	
				<p>係輕笨貨物。</p>		<p>紙張質料不一，價值各異。</p>		<p>製造精粗不同，價值不一。</p>	
						<p>草製品以輕笨貨物居多。</p>			

九				八		
浴缸	珠寶	時錶	皮鞋 皮靴	草帽	襪類	女帽及帽飾
三	一	二	(除另定外) 二	優等 普通 粗劣 三 四 五	優 三 普 四	二
精製 普通 二 三	真 仿造 一 二 加倍	精細 普通 二 一 加倍	優 二 普 四	優等 普通 粗劣 一 三 四	先 分 絲製 線製 優 普 三 二 四	優等 普通 一 三
<p>女帽種類甚多，價格不一，當以製造精粗分別其等級。(不論蠶絲人造絲或線合織者)</p> <p>襪為普通一般衣着，粗製價值低廉，惟絲織襪為奢侈品。</p> <p>其質料精粗售價高低不一，且為輕笨貨，提高等級，免予過尺。</p> <p>靴鞋價格高低不一，製造質料各異，故列等應不同，如緞製毛織或布製者，均宜分別列等。</p> <p>時錶價值高昂，且裝運時容易損壞，大多為裝飾用品。</p> <p>為高貴之裝飾品。</p> <p>係輕笨貨物，宜取消過尺制，提高其等級。</p>						



十九	玩具	優等 普通	當先分金屬製 木製泥製再分 優等普通	玩具以製造質料不同，價格各異。
	留聲機 唱片	二	優等 普通	價昂易碎，且為娛樂器。
	土像 木像 石	三	精細 普通	雕刻之精粗，裝璜之優劣，及價格之貴賤均不相同，故等級應有高下。
	鐘	二	優等 普通	時鐘價值不同，分等宜有高下。
二一	報紙	四 細束者	五	報紙為宣傳文化品列等宜低。
二二	刨花	四	提高等級	係輕笨貨物。
三十	錫粉	三	四	為磨碎礦粉，質重體小，價值不高。
	松香	四	三	着火易燃，危險性大。
	磚瓦	五 亮面及瓷面	四	價值較普通磚瓦為高。

刀類	洋冥紙錫	廣告架	暖水瓶	(非金屬製)鈕扣	蒲包 草袋
二	三	四	優等 普通	三	五 四
精製 普通	二	提高等級	提高等級	優等 普通	四
普通者價值低廉，故可仿照銅鐵器具，列為三等。	為無用之消耗品，列等宜高。	係輕笨貨物。	係輕笨貨物。	質料不同，價值高低不一。	性質類似，列等應相同。

上表所擬更改等級，均以現行分等為標準；將來如增為十等之議得以實現，則不妨比例增減也。

四 編製未妥

貨物分等表，以簡明為主旨；是以貨物之分類，檢查之方法，名詞之詮釋，均須簡便明晰，而後貨商報運之時，手續便易，站員計費，工作敏捷，於業務上之經濟與效率，兩有裨益。我國鐵路貨物分等表，就編製上言之，大體尚無不

妥；然爲更求簡明周到，則下列數點，似宜加以改善。

(一) 分類方法 現行貨物分等表，其貨物分類，似尙有不周備之處，綜有四端：

(甲) 農產與森林之合併 現行貨物分等表森林一門，實有若干物產，可列于農產門之內。其主要區分，只在種植與非種植之別。惟山野樹草，何者爲種植，何者爲自生，在貨物運送時，無從識別，究應歸入何門何類，每多憑臆斷。一般民衆大率於植物學無深刻之究研，則對於所報運之產品，究屬林產，抑爲農產，亦無從區別。是則另立林產一門，檢查時反感不便，不若併入農產門，改爲農林門，較切實用。

(乙) 分類名稱之修正 現行貨物分等表之貨物分類，其標題冗長，似欠簡明，且往往有名實不符，題義不切之弊。以致檢查不易。亟宜詳爲考核，加以修改。茲先酌擬分類原則，列之如下：

(1) 名稱務須簡括明顯；

(2) 類別務須詳盡切實；

(3) 以貨物之性質及用途爲標準；

(4) 一種貨物有數種名稱者，以日常通用之名稱爲標準；

(5) 一物有數種用途者，概予併列。

根據以上原則，再將貨物分等表中分類名稱，應加改正者，彙列如下：

門別	類別	原定名稱	擬改名稱	理由	
礦產	一	煤焦炭及泥板石類	煤炭類	泥板石宜併入第三類「石」。	
	二	泥土與沙石類	泥土類	石可入石類。	
	三	石類	石料類	較爲切實。	
	六	油類	礦油類	較爲切實。	
	農產	一	穀豆類	糧食類或雜糧類	較爲普通、將豆併入第八類。
		七	植物及樹種子葉莖樹根等類	種植類	比較簡括。
		八	豆餅類	豆類	範圍較廣。
		九	棉花及苧麻類	棉麻類	比較簡明。
		十一	生絲及蠶繭類	絲繭類	比較簡明。
	森林	一、二、三	(一) 樹木(非種植者) (二) 樹葉莖及種子 (三) 木竹(製製者)	林產類	普通對於林產不易識別，且所列種類不多，故宜併爲一類，以便檢查。
		四	雜項	與農產門雜項合併	以免重複。

	禽畜	工藝							
二十八	一	四	六	七	九	十七	十九	二十	二十一
爆烈物及易燃流質類	活禽畜及魚蝦類	木竹籐筐籃柳條器皿類	飲食類	絲棉毛及其他纖維織品類	家庭及機關所用傢具與設備品類	樂器	玩具及遊戲運動器具類	古董圖書肖像及裝飾品類	書籍新聞紙文具類
危險物品類	禽鳥類 「活死及其產品 包括在內」	併入傢具類	飲食品類	織造類(絲棉毛等)	傢具類	併為娛樂品類	裝飾品類	文化用品類	
比較明顯。	比較簡明切實。而以魚蝦併入水產類。	免與第四類「毛髮鬃」重複。大都係日常傢具。	加一品字比較合理。	比較簡明。	比較簡明。	比較簡括。	比較簡明。	範圍較廣。	
	死禽畜及水產類	皮毛類							
	增列	三							

按工藝門現共分為三十類，此外尙可增加一「消耗品類」；凡紙烟，酒，洋酒，錫箔，冥洋，紙錢，香燭等均屬之。

(丙)貨物歸類之審訂 每類中所列貨物，必須與其分類名稱相符，即性質或用途相近似者，併列一類，庶便檢閱。現行普通貨物分等表中，有若干種貨物應列入甲類者，往往誤列乙類，以致錯綜紛亂，不易查考。是宜詳為審訂，茲復依據上項分類原則將歸類欠妥之貨物，另擬改列辦法如下表：

貨物名稱	原定門類	改列門類	理由
泥板石	礦產門煤焦煤及泥板石	礦產門石類	名符其實。
黑灰	礦產門石類	工藝門染料	因黑灰為染料之一種。
桂圓	農產門水果	農產門殼果	實係殼果。
山藥豆	農產門蔬菜	農產門豆類	實係豆類。
甘蔗 藕	農產門物植等	農產門水果	較為普通，否則并列。
魚肝油	禽畜門雜項	工藝門飲食品	實係工藝品。

算盤 打字機 印字壓機 縫紉機器	工藝門家庭及機關用品	工藝門文化用品	原係文房用具。
膠水	工藝門染料	工藝門機器	原為機器之一種。
柯米	工藝門染料	工藝門文化用品	應并列。
甘油	工藝門化妝品	農產門雜項	實非工藝品。
毛巾	工藝門化妝品	工藝門油漆	甘油為製香蜜之原料，本身並非化粧品。
高粱酒	工藝門油漆	工藝門織造類	毛巾為日常必需品，並非化粧品。
雄黃	工藝門化學品	工藝門飲食品或消耗品	實非油漆。
		礦產門雜項	雄黃係天然礦產。

按每門之後有「雜項」一類，原為用以歸納不可分類之貨物。現行貨物分等表工藝門「雜項」類下所列貨物達百餘種之多，于應用上仍多不便。可以按其性質及用途，分別歸納者，頗不在少。自應一一考核，併入應列各類之中。詳如下表：

貨物名稱	編列門類	備註
漂白粉，玻璃粉，保險粉，白臘，石 油脂（凡士林）鹽硝等。	工藝門化學品	
剪刀，鐵絲等。	工藝門金屬器皿	
花剛石或石粉	礦產門石料	按礦產門已列入，此處可不再列。
雪茄菸，紙菸捲，鼻菸，菸葉，菸末， 蘭州水菸，冥洋，錫箔及灰，線香， ，神香，香末，臘燭，烟管烟袋等	工藝門消耗品	另定一類。
磚瓦，柏油，瀝青油等	工藝門建築材料	
紙，紙本，帳簿，招貼圖紙等	工藝門文化用品	
草袋，草繩，厚子板，紙傘等	工藝門革帆氈紙骨膠蓆器	
鈕扣	工藝門服飾	
油灰，乾塊漆渣等	工藝門油漆	
空彈殼	工藝門軍用品	
消防用具，滅火器，人工髒卵器等	工藝門機器	

(丁)「除另定外」意義之解釋 普通貨物分等表中，有少數貨名下註有「除另定外」字樣，其意義蓋即指該項貨物，除已有另定等級者外，其他尚未明定等級，而又屬於該項貨物之同一種類者，得照該項註有「除另定外」之等級計算運費。例如梳（竹製或木製）已定為四等（見第六版分等表第四十六頁），梳「除另定外」為三等，設有骨製或金屬製之梳報運，則除分等表中已將木製或竹製定為四等外，對於骨製或金屬製之梳，尙未規定，即可照梳「除另定外」所定三等收費。（按此項分等辦法，必須貨名下註有「除另定外」字樣者，方可援照辦理，否則即與貨物運輸通則第十三條規定不符。）觀此解釋，當易了然，而不致誤解。是以對於「除另定外」意義之詮釋，實有必要，並應附刊于分等表內，以資根據。

(二) 檢查方法 現行貨物分等表分門別類，頗有條理。惟檢查之時，尙感困難。尤于各門中之貨物列入雜項一類，更不易查考。最近頒行之第六版貨物分等表，有索引之附載，其編製方法，係將普通貨物分等表中貨物，依其名稱之首字筆畫多寡排列，或按名稱中各字分別列入，如木板，松板，均列于「板」字之下；又如金銀，裝飾品及首飾，均列于「金」「銀」「裝」「飾」「品」「首」各字之下。此於路員客商檢查，至為便捷。惟於每一貨名之下，只列類目，客商查得類目之後，仍須依照門類再查其等級，仍費手續。最好於類目之下，將貨物等級及登記列在頁數，一併印入，庶幾檢查貨等，如查字典，一翻可得。此舉簡便易行，而為用至大，似宜着手補充，以臻完善。

參攷資料

題 目	書 名	卷 期	章 節	頁 數	著 作 人	出 版 年 月
貨物分等	中國鐵路現勢通論			三—五	曾鯤化	十八年
貨物分等表	鐵路運價之研究		四	二四—二六	高鹿鳴	十八年
運價之等級與鐵路	平綏路公報	二			振 堃譯	十八年二月
貨物分等原理之究研	膠濟月刊	一			車務處編	二十年一月
貨等運價案件	全國鐵路商運會議 彙刊應急貨運會議 專刊				鐵道部	二十年十月
貨物分等表及運價表	運輸學			二四—三四	劉鼎新譯	二十二年九月
鐵路貨物分等之要素 與吾國固有鐵路貨物 分等之研究	鐵道旬刊	五 八及 九		一八一—一五 一六一—一七	沈奏廷	二十三年三月
貨物分等與運價表	鐵路管理學		七 二	一三一—一七	趙傳雲	二十三年七月

題 目	書 名	卷 期	章 節	頁 數	著 作 人	出 版 年 月
貨物分等	鐵路運價		四 一	一五〇—一五五	劉傳書	二十四年四月
貨物分等表之編製及 構造	中國鐵路問題論文集			二〇六—二三三	金士宣	二十四年四月
徵收運費之方法—貨 物分等	鐵路經濟原理		二	九二—一〇六	李續勳譯	二十四年四月
貨等應用名詞之定義 及解釋	鐵道旬刊	六 三		一九二—一九五	沈奏廷	二十四年四月
改善現行鐵路貨物分 等制度之商討	交通雜誌	三 一— 三 二			畢慎夫	二十四年
貨物分等各議案	中華國有鐵路運輸 會議紀錄			共六册	交通部 路政司	七年至十四年
貨等運價會議卷	鐵道部檔卷			各路類 業務網	運價目 第十八號	
普通貨物分等表改分 十等卷	鐵道部檔卷			各路類 業務網	總務項 第五號	

題 目	書 名	卷 期	章 節	頁 數	著 作 人	出 版 年 月
The Necessity for a Classification of Freight & the Principle on which it based					F. R. Vining	1884
Railroad Tariff & Interstate Commerce Law					F. R. A. Soligman	1887
Classifications of Merchandise Traffic	Railway Rate	Part II		365-460	H. E. Darlington	1893
Classification of Freight Rate	American Ry. Management			187-226	Henry S. Ramos	1901
Classification & Loading Principles	Railways & Their Rates		5	60-65	J. A. Pratt	1906
The Method of Charging Classification	The Elements of Ry. Economics		10	99-116	W. M. Acworth	1911
Freight Classification & Tariff	Railroad Traffic & Rates	1	17	331-343	Johnson & Hübner	1911
Classifications Rules & Uses	Freight Classification		1-9	1-118	Dewstyp Curran	1916
	Traffic Management		10	213-239	A. T. Patels	1923

題 目	書 名	卷 期	章 節	頁 數	著 作 人	出 版 年 月
Consolidated Traffic Classification	Traffic Management		11	240-260	A. T. Patals	1923
Freight Classification & Commodity Rates	The Business of R. Y. Transportation		17	267-289	Lewis H. Haney	1924
Rate Structures in Official Classification territory.	The Business of R. Y. Transportation		21	339-356	Lewis H. Haney	1924
Freight Classification.	Railroads Cases & Selections.		9		Jones & Vanderblue	1925
The Classifications of Goods & Minerals	Outline of Railway Economics		16	187-196	Douglas Knoop	1925
Freight Classification	Railroad Rate & Regulation		9	300-351	W. Z. Riply	1927
Classification of Commodities.	Railway Rates Principles & Problems		3	19-30	Philip Burt	1928
The Railway Classification of Goods.	Railway Freight Rates		8-9	124-166	K. C. Srinivano	1928
Express Rate & Classification	Rate Making for Common Carrier		6	123-132	J. H. Alldredge	1929
The Classification of Freight	Principles of R. Y. Transportation		8	128-146	Eliot Jones	1931
The Freight Classification	The Price of Transportation			19-27	W. M. Daniels	1932
Freight Classification	The Freight Traffic Red Book		4	32-41	Traffic Publishing Co.	1935



## 第九章 客運特價

### 第一節 客運特價之意義

鐵路運輸旅客，固已按照普通需要，制定分等票價。（普通均分三等，但爲體恤平民或實現某種目的，復有四等客票之設。）惟人民財富程度高下不同，旅行目的各異其趣，分等徵費，雖可區別其間；然就全體民衆之需要觀之，究非三四等級所能完全適應。故鐵路每于固定票價之外，另訂特別票價，藉以發展營業。否則一部分民衆，除有  
必要事務外，將不復作旅行之舉矣。况近年以來，工商凋敝，國民經濟日見窘迫，鐵路客票之減價，勢在必行。若普遍核減，則不免影響路收過鉅。自惟有根據事實需要，酌於一部分客票，予以特價，既可便利旅客，亦不致損及路收。此客運特價所以甚有採行之價值。若在與他種公共交通業競爭激烈之路，票價高低，足以左右運量，則施行客運特價，更有必要也。

### 第二節 客運特價之目的

雖然，鐵路制定客運特價，不能漫無標準。必須先定目的，始可推行盡利。查現行各路客運特價，約有十數種。其採行之原則，可歸納為二點：

(一) 為維護或發展鐵路營業而施行之特價，所謂運價商業化。

(二) 為輔助或實現社會經濟政策而施行之特價，所謂運價社會化。

根據以上原則，訂立客運特價，析其目的，則又可分述如下：

(一) 提倡遊覽旅行 遊覽旅行，本由興趣所驅。若長途跋涉，旅費支出過鉅，或舟車更替，購票計款手續麻煩，必致興趣大減。鐵路為鼓勵起見，因有特種客票之規定，如來回遊覽票，國內過遊票，國際觀光票等是也。

(二) 鼓勵大量運輸 鐵路在適宜票價之下，運送旅客，其所獲利益，隨運量而遞增。故鼓勵大宗運輸，即所以增加鐵路收入，乃又有特種客票之發售，如團體票，移民票等是也。

(三) 便利常川往返 每日常川往返之旅客，若每次乘車，均須購買，非特旅客不勝其煩，即車站售票工作，亦病其重複。故為雙方便利着想，發售常川使用之車票，又因其來往次數較多，給予減價之優待，如里程票，回數票，定期票等是也。

(四) 應付運輸競爭 近代水陸運輸，日趨繁複，業務競爭，甚形激烈。鐵路為維護營業計，不得不因時勢之

需要，減低一部份票價，以資抵制。現行多數特價客票，大都均為應付競爭而設者也。

(五) 輔助社會政策。鐵路為輔助實現社會特種政策起見，常有特價客票之發售，如移民票所以便利墾殖，小工票所以救濟貧民。其他如牧師，罪犯，災民之減價乘車，亦均含有此種意義。

(六) 優待執行公務。政府各機關之公務人員，鐵路服務之員工，以及與鐵路業務有關之工作人員，為辦理公務，乘坐客車，就公的立場言之，鐵路自須予以優待。至鐵路員工之家屬或本人因事乘車，鐵路為酬答員工服務之勤勞，亦與以減價之優待，如員工優待票或利益票等是也。

### 第三節 客運特價釐訂之方式

運輸旅客，以普通客票為主。在特種情形之下，則以特種客票輔之。釐訂客運特價，大都均按普通票價折扣計算。惟適用之條件，各有不同。茲復分析之如下：

(一) 發售方法。我國鐵路特種客票均由站上發售，或由站換票。美國鐵路之特種客票，有在車上由售票員發售者，如 Train Excursion Tickets 是也。

(二) 人數限制。發售特種客票，有不規定人數者，有規定若干人以上方可適用者。後者即為鼓勵大量運輸而設，如普通團體票，學生團體票，移民票等對於乘車人數，均有最低限度之規定。

- (三) 有效期間 規定有效期間，為發售特種客票之通例。其方式有限制一定日數者，如定期票有一年，半年，三個月，一個月之分；來回票有一週及星期尾之別。亦有以行程為計算有效期間之標準者，如來回票，團體票（每路程三百公里或不滿三百公里得加有效期間一天。）有不規定有效期間者；如回數票，里程票等。至於使用時日，有規定當日使用者，亦有規定在有效時期以內無論何日均可適用者。
- (四) 車次限制 特種客票有適用於特別快車者，有僅適用於尋常客車者。又各種特價票，有須軋印車次，如來回票是。有規定須同一列車出發，如團體票是。但亦有不規定車次，普遍適用者，如定期票，回數票，里程票等皆是。
- (五) 適用區域 發售特種客票，其目的在應付特種需要，或地方情形。故常規定其適用之站點，以示限制。間亦有不規定站點，其行程長短，由旅客自定者，如里程票是也。
- (六) 運價計算 客運特價之一般計算方法，有以行程為標準，遞遠遞減者，如定期票之分區計算法是。有以人數為標準，遞多遞減者，如團體票是。有以乘車次數為標準，遞多遞減者，如同數票是。有按經行里程為標準，每公里收費若干者，如美國之里程票是。更有不以人數次數或里程為標準，僅按原價折扣計算者，則為一般特價客票之通例。至於客票中之加價或附徵之費用，大都另外收取，不予折扣。
- (七) 等級限制 特種客票大都頭，二，三等一律發售。間亦有只限頭，二等者，如國內週遊票及以前各路之

特快車來回票是。此乃特殊之規定，未可普遍適用也。

(八) 分程限制 特種客票以在指定之起訖站點登車降車為原則。若有特別情形，則准其中途分程。但分程之次數及地點，均有限制。蓋所以妨弊端，免糾紛也。

(九) 證明單據 旅客既享有減價之優待，自須有相當之證明，以防冒濫。如軍人須憑證章及制服，方可使用軍用票。發售團體票、公務票，均須有正式機關之函件證明。亦有限制持用人者，如發售定期票，回數票，規定：「凡請領定期乘車票須開明姓名、職務、年齡、住址，並附一英寸之半身相片存站，以備查考。」

(十) 附收費用 特種客票原為便利旅行而設，故常有將旅客應付之其他舟車旅館食宿費用，附帶徵收，以省麻煩。如我國鐵路之國內週遊票，附收輪船票價；美國鐵路之遊覽票兼收汽車食宿費用等，均其例也。

#### 第四節 現行特價客票之檢討

我國鐵路關於特價客票之發售，在客車運輸通則中，規定頗詳。其未經規定者，亦均經呈准施行。惟各種特價客票，是否一律發售，則須視各路客運情形而定。茲擇現行各種特價客票，詳為分析，並列舉國內外鐵路現行之特價客票數種，以供參考：

### 一 定期票

(一) 意義 定期票爲便利每日常川往返於一定區間之旅客而設。凡持用此種車票者，在規定期限及區間內，可自由乘車。此種車票，始由前滬寧路發行，繼由前交通部規定定期乘車票發行規則十三條，載于客運通則中。

(二) 種類 定期票就其有效期間而言，可分爲一個月，三個月，半年，全年四種。若就其持用人之性質而言，可分爲普通，特別兩種。前者備一般常川往返之旅客購用，我國鐵路發行之定期票屬之。後者專爲工人學生等而設，如美國鐵路之近郊票，日本鐵道之工人學生長期券等均屬之。後者票價恆較前者爲廉，蓋于便利之中，兼寓體恤之意。

(三) 標準 定期票票價之計算標準，約有二端：

(一) 以日期爲標準。時間愈長，則每次票價愈廉。

(二) 以行程爲標準。行程愈長，則每次票價愈廉。

(四) 計費方法 定期票價乃規定于某兩站間，固定時間以內，可行次數，而照每次單程普通票價計算。其一般方式多按里程分全線爲若干級，每級運費遞減。凡旅客之行程，起訖站同在某一區段內者，則其應計算之次數，完全相同。惟價率則仍各按其起訖站間，原來單程普通票價核算。茲將京滬滬杭甬鐵路以前定期票

價目表舉例如下：

區間 (公里)	期限		備註
	一個月	三個月	
甲 一——八五	四五 次數	一二〇 次數	每次票價均按原來 普通票價單程計算
乙 八六——一六五	二五	六〇	
丙 一六六——二四五	二〇	五三	
丁 二四六——三〇〇	一五	三八	
		半年	
		全年	
		全年	

(五)意見 細察上表,所列定期票計費辦法,就公允一端言之,分級計算,各級遞減費率,相差過鉅,殊欠適當。蓋一列車自同一站出發,持用定期票之旅客,其到達站在兩區域以內者,行程雖相差無幾,而票價相懸甚鉅。且有較遠之站收費或反比較近之站為廉。如照上表計算上北至崑山(五十二公里)三等單程一個月定期票,收費為二十九元二角五分;上北至蘇州(八十六公里)三等單程一個月定期票,收費二十七元五角。况原定客票價目,亦有本屬遞遠遞減者(如京滬路之客運基本運價)則定期票似可無須再予核

減。(按京滬滬杭甬鐵路，現已改用按次計費，取消分級辦法，惟他路尚有採用分級遞減辦法者。)

## 二 來回票

(一) 意義 來回票乃將客票分成兩段或數段，可供旅客在指定地點或路線，來回或週遊一次之用。旨在誘致遊歷旅客，故常稱遊覽票。但亦有為抵制競爭，用以吸引某一區段內之旅客而設者。此項來回票之發行規則，載在客運通則附件中。此項客票既可減少售票換票工作，兼可省却旅客購票之煩，故各路發行以來，頗著成效。

(二) 種類 我國鐵路現行之來回票，計分四種：

(甲) 普通來回票 凡持此項客票者，在規定時間內，可往返一次。其有效期間，以兩站間之距離為標準而規定之。

(乙) 星尾來回票 持用人在限定之某星期尾數日內，得在規定站間往返一次。所以便利服務人員每週尾作短距離旅行，如集會、歸家、遊覽等。

(丙) 來回遊覽票 此種客票，與第一種普通來回票相同。惟其目的則在誘致旅客遊覽特殊之名勝。故其發售日期及到達地點，均臨時規定。非在遊覽時季或並無名勝之地點，即不發售。

(丁) 國內週遊票 持用人在規定期限，可按指定路線，週遊一次。其性質與來回遊覽票相似。惟前者依圖

繞之路徑，往返殊途，後者乃循一定之區間往返同線耳。查此項週遊客票，其發行以繞行本國一週爲限。尙有國際觀光減價票，其行程則在兩國以上，如日本鐵道所發行國際觀光券等是也。

此外美國鐵路，尙有特種遊覽票兩種，茲分述如下：

(甲) 特別遊覽票 乃因某地舉行特種集會或慶典而發售，價格較普通遊覽票爲廉。

(乙) 假期遊覽票 於假期內發售，專供假期旅行之用，其票價較通常遊覽票爲廉。

(三) 票價標準 來回票價，乃以指定區間來往一次或在指定路線一次週遊之票價爲標準。

(四) 計費方法 關於來回票價之計費方法，我國鐵路客車運輸通則附件三第一條規定：「來回遊覽票之發售，限于頭、二、三等。其票價，頭、二等均按普通單程票價兩份七五折計算。三等按八五折計算。……」其他星尾來回票，或普通來回票，亦均按本條之規定計算。至國內週遊票則只以頭、二等之旅客爲限。其鐵路部分票價，按單程票價七折計算。美國鐵路遊覽票，大率按普通票價核減計算。

(五) 意見 來回遊覽票之發行目的，不外二端：一爲抵制競爭，一爲鼓勵遊歷。以故發行之時地，必須適宜；價率折扣，尤應公允。若距離近而期限長之來回票，以其來往便利，倘有不肖路員與旅客勾結，易致發生重複使用之弊。至週遊票以頭、二等爲限，其他來回票，頭、二等票價折扣率（七五折）較三等票價折扣率（八五折）爲大。對於財力較高之旅客，待遇特優，衡諸負擔能力原則，未免背謬也。

### 三 回数票

(一) 意義 回数票規定在一定之站間可乘車若干回数，乃為便利常川來往，但非逐日乘車之旅客而設。其發行規則，載在客車運輸通則附件二中。

(二) 種類 我國鐵路現所通用之回数票只有一種。國外鐵路則分為普通、特別二種；前者用於一般旅客，後者用於近郊日常來往之工人、學生或商人。其價率較低，回数較多。

(三) 票價標準 回数票計算票價，以可以乘車之回数為標準。回数愈多，每次票價愈廉。

(四) 計算方法 查客車運輸通則附件二第四條規定：回数乘車票依各路各站普通旅客票價以左列折扣發售之計

十回 七五折

二十回 六五折

(註) 所有頭、二、三等旅客一律發售。

(五) 意見 我國現行之回数票，只有十回，與二十回兩種，似覺太少。蓋在商業繁盛之地，常川來往之旅客，十回或二十回之客票，僅足供旬日或半月之用，嗣後仍須重購。美國鐵路有五十回或一百回之回数票，對於商旅似更為便利也。

#### 四 里程票

(一) 意義 里程票爲美國通行之特種客票。其性質與回數票相同，惟不規定適用站點，只計經行之里數。旅客乘車，其行程之遠近，可以自定，於上車時聲明，至下車時由收票員截去已行之若干里程。故其手續較購固定起訖站點之客票爲便利。

(二) 種類 里程票計分五百，或一千英里若干種。

(三) 票價標準 里程票以旅客乘坐列車經行之里程爲計算票價之標準。

(四) 計算方法 普通里程票，均按英里計算（應以公里爲單位）每英里收費若干。更有按旅客所經里程，退回一部份票款之制度，即旅客日常仍購用普通客票，殆至若干時期以後，將其每次所行里程累積計算，若超過若干英里以上，即予以回扣，以示優待。此亦變相之里程票也。

(五) 意見 里程票於時間、站點及乘車次數，均無限制，故較他種特價客票爲便。我國鐵路似可採行，惟稽核方法，須嚴密規定，以免以遠報近之弊。

#### 五 團體票

(一) 意義 團體票爲招徠整個團體結隊旅行而設。但爲防止假借名義，冒稱團體起見，故規定：凡請領團體票者，須有若干人以上，且須同一目的，同一起訖站點，並所乘車次等級相同者。如爲學生團體，則須另有公函

證明。

(二) 種類 團體票分普通與特別二種：普通團體票凡一隊旅客為一家，一社，一會，或同一團體之人員，湊足規定人數，即可請發，如各種學術團體舉行年會及各種旅行團倡辦旅行之團體票均屬之。特別團體票，係指學生或工人團體而言，請領時須由主管機關文件證明，以免冒混。

(三) 票價標準 團體票計算票價，以人數為標準，愈多愈減，蓋所以鼓勵大量運輸也。

(四) 計算方法

(甲) 普通團體 按尋常票價照後表所列成數核減之。

人	數	單程核減	來回程核減
二十人		百分之十五	百分之三十
二十一人至四十九人		百分之二十	百分之四十
五十人以上		百分之二十五	百分之五十

團體票以二十人爲起碼，凡有孩童合于孩童減價之例者，計算人數時，應以兩孩童作一人算。每一團體中，每旅客一人最少應繳車費若干，其規定如下：

頭等	國幣	一元
二等	國幣	七角五分
三等	國幣	五角

(乙) 學生團體 按尋常單程票價折扣計算，計

單程 減百分之二十五

來回 減百分之五十

以十人爲起碼人數。

(五) 意見 普通團體票意在鼓勵大量運輸，其折扣比率，因人數愈多而遞減。但每一級人數，現定爲每級由二十人至四十九人及五十人以上，似可放寬，改以十人爲一級，遞多遞減，減至票價百分之五十爲限，至於每人起碼票價之限制，似欠妥當。蓋團體乘車，其人數有最低限度之定額，鐵路既因人多而給予減價之優待，又規定每人起碼票價，二者用意，似覺矛盾。且學生團體乘車，爲必須來回之旅行，鐵路爲體恤起見，其單程及來回程之折扣率，似可改爲一律。若現行之規則，相差一倍，殊未可謂爲合理也。

## 六 公務票

(一) 意義 政府官吏、軍人、警察，以及其他公務人員，為行使職務，乘坐客車，其票價均給予折扣。鐵路員工因公或因私乘車，均給予免費乘車證或優待票，對其家屬亦予以相當之優待。凡此種種，可統稱之為公務票，蓋由于為公服務而起者也。此項客票，均須事先核發換票證，以示限制。

(二) 種類 公務票分為下列各種：

(甲) 公務人員乘車證 此項乘車證均為一次乘車，(長期乘車者大都為免票)計分半價記帳及半價付現二種，前者如各院部會長官及各省政府主席之乘車證屬之，後者如監察院立法院委員各院部會公務人員之乘車證均屬之。此種證書由鐵道部印發，送各院部會應用。

(乙) 軍用車照 此種車照，均一次使用分甲乙兩種：甲種為軍人用，半價收現；乙種為軍隊用，半價記帳。車照由鐵道部製送軍政機關簽發，交由各軍隊使用。惟乘車者，須有證章符號，且須穿着制服，藉資識別。

(丙) 路員公務車證分為三種：

(一) 鐵道部員司公務乘車證 計分為一次及長期兩種，長期者，均為免費，一次者則為半價付現。

(二) 各路員工公務證 計分長期及一次者兩種，均為免費。

(三) 鐵路員工利益票 均為一次使用，路員本人持用者，按原價四分之一收費，家屬持用者按原

價二分之一收費。

(丁)特種公務乘車證 此種乘車證，乃鐵路因特殊目的而發行，現所通用者，有下列各種：

- (1) 護路軍警乘車證 (免費並限定人數等級)
- (2) 外交官吏乘車證 (規定乘車次數等級及隨從人數)
- (3) 牧師教士乘車證 (美國鐵路用之)
- (4) 外國使臣及入境之外賓乘車證 (規定所乘車次及所帶人員之等級)
- (5) 承包鐵路工程之工人乘車證 (最低等級一次使用)
- (6) 承攬鐵路貨運及押貨人乘車證 (最低等級一次使用)
- (7) 郵務官員郵工及押郵人乘車證 (另有規定)
- (8) 收穫時期農民乘車證 (美國鐵路用之)
- (9) 罪犯及押解人乘車證 (最低等級一次使用)

以上各項客車乘車證，均為特種公務乘車，大都一次使用。間有長期使用，則為免費。其享用特價之人數，等級，車次，時期，常有一定限制。

(三) 票價標準 公務票大都以公務人員因公乘車而為規定特價之標準，以個人單程之票價為計算根據，而

予以折扣。

(四) 計算方法 公務乘車票之計算，大率根據持用人服務之職位，而規定其乘車之等級，然後再按各該等級，原定之票價，減半或折扣收費，如鐵道部頒發乘車證規定，簡任，薦任為頭等，科員為二等，雇員為三等是也。其他公務乘車，尚有最低等級之規定，如押運人，承辦包工工人，罪犯等乘車證，均只以三等為限，至付費方法，有現付及記帳兩種，用時另照規定章則辦理。

(五) 意見 在民有鐵路國家，除政府高級長官，戰時軍隊調遣，本路員工因執行公務，給予免費或減價之優待外，日常往返之官員軍人，均照章收費。美國州際商務委員會，且有停止或免去公務乘車優待減價之法律。蓋公務人員，因公出差，均有差費，若鐵路再予以減價或免費之優待，是鐵路蒙無謂之損失，員工得意外之收益，殊欠合理。至所謂半價記帳辦法，大都為懸帳，無現可收，但會計上則與實收現款，同樣處理。其結果，使營業進款浮而不實，營業用款無形浪費。久之，鐵路財政空虛，非至破產不止，此應特別注意者也。故最好取消記帳，即有必要，亦當以最嚴厲之限制，填發免票。其餘一律半價收現，或予以折扣。庶鐵路財政地位趨於穩固。

#### 七 移民票

(一) 意義 移民為國家濟經政策之一，鐵路為輔助其施行起見，因有移民特價之規定。其票款每為最大之折

扣，即按每人每公里最低限度之成本計算；或竟折本計算，亦所不惜。蓋普通人多懷安土重遷之心理，非有特別低廉之運價以誘導之，殊難鼓勵其遷徙也。

(二) 種類 移民特價票，質言之可分二種：一為遷移票(Colonists House Seekers and Land Tickets)為通常一人或一家遷徙用之；一為墾殖票(Immigrant Tickets)為國內大批移民，或外洋入口之移民用之。前者由鐵路規定移民章則，凡人民遷徙，合乎規定條件者，均可適用；後者大都由政府准許，並給予證明書，方可發給，且須另備專車運送。我國鐵路現行之移民特價，屬於前者如平漢，平綏，北寧，津浦等，四路之移民聯運票，平綏，湘鄂之移民特價，北甯之關外小工票均屬之。此項車票，無論何人可自由購買，無須證明。惟人數等級，車次，行李件數，及重量等均有限制，蓋所以防冒混也。至於墾殖票，則如美國鐵路所規定移民特價，即其一例。其乘車均用團體名義，並須經移民機關特許，其等級座位，亦均有限制。

(三) 票價標準 移民特價以一家或一整隊移徙之人數為計費之標準。

(四) 計費方法 移民票價計算方法有二：(一)為無論遠近，每一家只按成年之男子收費，其妻室子女(未成年者)一律免費，如北甯路前次發行之出關移民小工票是也，(二)為規定在指定區間，按現行票價折扣收費，如平漢，平綏，湘鄂等路之移民票是也。

(五) 意見 我國鐵路移民客票之折扣率，各路不一，且限制辦法，亦彼此互異，似未允當。蓋移民常在邊陲，所經

爲二路或數路以上者居多。故必須有聯運特價，方臻便利，若價率不同，章則不同，卽難施行聯運特價。又考遷徙之人民，未必均爲貧民；亦有投資墾殖，專謀發展個人企業者。此種情形，鐵路可予以獎勵，但無須過於折減票價。惟運送之條件，適用之限制，則不防稍予放寬，俾民衆感其便利，樂於遷移，而沿線實業，亦可因而發達矣。

#### 八 特等票

鐵路制定之分等客票，適用於一般旅客，但爲體恤貧民，應付競爭，或因實現他種目的起見，常有特等客票之規定，現所通行者，有下列各種：

##### (甲) 四等票

我國鐵路現行之四等票，其始原稱小票或工人票，大率爲便利貧民或抵制競爭而發行。其票價計算方法，計有三種：(一)規定每站票價若干，按站遞加。此制昔年津浦路曾用之。(二)無論遠近，每人收費若干，北寧之四等票屬之。(三)按三等票價略減核收，如京滬滬杭甬鐵路現行之四等票是。

##### (乙) 美國鐵路之二等票

美國鐵路之二等票乃特殊之客票，其所乘之車座等級車次均有限制。或用專車運送，票價特別規定；大都爲便利一般農民、軍人，或移民而設。

以上二種特價客票之發行，均有特殊目的，票價極爲低廉，常在運輸成本之下。故其發行之站點，時期，及適用之民衆不能不有限制。否則較高等級之旅客，將因節省費用，改乘低等，於鐵路收入，影響殊鉅；且與體恤貧民之旨，亦覺不符。我國鐵路四等票之發行，在昔均有一定限期（春冬二期），而持用人之限制亦有規定，蓋所以防止流弊也。

### 參攷資料

題 目	書 名	卷 期	章 節	頁 數	著 作 人	出 版 年 月
旅客運價及特價案要略	國府交通部接收北平部署及所屬機關委員會彙刊		七	二四	交通部	十七年八月
旅客運賃	中國鐵路現勢通論		四	二	曾鯤化	
普通旅客運價	鐵路運價之研究		五	四 一五	高鹿鳴	十八年
津浦北甯平漢平綏等路發售移民減價票原則	道清路旬刊	四			道清路	二十年五月
客運概論	平綏旬刊			三三		二十年
旅客車票	鐵路運輸業務		六	三三 二五	金士宣	二十一年六月
減低客運票價之商權	鐵道旬刊	五		八 一六	劉應騏	二十一年八月

題 目	書 名	卷 期	章 節	頁 數	著 作 人	出 版 年 月
制定客運運價原則	北甯路月刊	三一	二	一六	李起濤	二十二年
客運票價	鐵路管理學		五	一六	趙傳雲	二十二年七月
文日——旅客運賃	陸運		六	二六—二八	掘光龜	昭和九年四月
Incentives to Travel and The Theory of Passenger Fares	The Passenger Traffic of Railways		五	五六—七十一	W. E. Weyl	1901
The Passenger Tariff Policy of European Railways	The Passenger Traffic of Railway		六	七二—八三	W. E. Weyl	1901
Passenger Fares	Railroad Traffic & Rates		五	二一〇—二三〇	Johnson & Huebner	1923
Passenger Charges	Railway Transportation Principles & Point of View		五	三五二—三五九	Miller	1925
Express Rate & Classification	Rate-making for Common Carrier			一三四—一三九	J. H. Aldredgo	1925

題 目	書 名	卷 期	章 節	頁 數	著 作 人	出 版 年 月
Passenger Fares	Outlines of Railway Economics		19	224-238	Donglas Knopp	1926
Passenger Fares	The Price of Transportation Service			81-84	W. M. Daniels	1932
Passenger Fares & Rates for Traffic carried by Passenger Train	Railway Economics		12	130-146	K. G. Fanlon	1932
Passenger Rates & Revenue	Railway Age	25	1	85-	Bekoley Rollions	1933



## 第十章 貨運特價與專價

### 第一節 特價與專價之意義

鐵路對於貨物運輸，採行特價與專價，所以別於普通等級運價，旨在適應社會經濟需要，促進新興工業，或應付他種運輸競爭，增進運量。按其意義，特價與專價復有區別。特價係屬對物，一經鐵路公佈，任何人均得享受。專價則係對人，僅限於與鐵路訂立契約之特定人始得享受。顧無論特價與專價，大抵非基於鐵路經營政策，即本諸國民經濟情形。茲就經營政策上與公經濟上二方面述之：

就鐵路經營政策上觀之，鐵路恆為某種運輸，或在某運輸時間，為適合貨物擔負力，或在發生運輸競爭時，企圖保持運輸量，而制定比較低廉之運價。此項低廉運價，用於特殊貨品者，謂之特價。僅用於特定人者，謂之專價。大抵處競爭情況之下，非有特價，不足以資招攬；而對於大量運輸，鐵路收入可有多中取利者或並無多大損失者，則予以專價之待遇。

就公經濟上言之，特價與專價係在某地域或某期間，圖達某種公經濟目的而制定之特種運價。此類運價，其

例頗多。最常見者，約有下列數種：

(一) 輸出特價或專價 此種運價，係對輸出貨物而設，其目的在於促進本國實業之發展。惟輸出特價或專價，大抵以製造品爲限；其於工業原料品，或國民生活上必需品等，則每定較高運價，藉以維護本國之工業。

(二) 輸入特價或專價 此種運價，係對輸入貨物而設。其目的在於吸引國內工業上所用原料品或機器，使價格低廉，減少生產費用。惟對於製造品之輸入，有時特定較高運價，藉以保護本國之產業。

(三) 經過貨物之特價或專價 此種運價，係就一國經過貨物而定之低廉運價。其目的係在避免商貨爲他國競爭路線所得，或藉此以爲利益之交換。然遇於本國貨物在同一市場發生競爭時，則對於他國商貨，亦得規定較高運價。

(四) 商港特價或專價 此種運價係專爲吸引經過某商港之貨物而設。其目的在於助長商港之繁榮。惟此種運價，對於通商國家，或有不利益。故爲避免利益衝突計，恆藉通商條約或特別鐵路條約加以限制。

(五) 救濟災難特價或專價 此種運價係爲救濟特種災難，或爲社會福利而制定之運價；一俟原狀恢復，或事過境遷，此項運價即須取消。

由是觀之，所謂特價與專價，實爲補助普通運價之所不及。蓋修訂普通運價，難免牽動過巨。故不如另訂特別運價，以收隨機應變之效。惟是特價與專價，僅在調劑普通運價，不可稍涉浮濫。否則任意行事，勢必影響鐵路業務

及其收益，且如專價僅為特定人而設，行之不當，易滋流弊，更宜鄭重考慮也。

## 第二節 特價與專價之原則

我國鐵路運價之制定，以種種困難，多未嘗為統盤之規劃。故遇有特殊產銷或發生嚴重競爭情形，每藉特價或專價，以為救濟。此種特價專價，初無一定規章可資依據。直至民十九年，鐵道部召集運輸會議，始有特價原則之決議。計為七項，原文如次：

- (一) 特別運價，以平等待遇為原則。對人之差別運價及差別處理，均當懸為厲禁；且不得藉口互惠，或其他關係，而違反此項原則。
- (二) 對於地方之差別運價，與本國產業之自由競爭有妨害者，應禁止之。
- (三) 根據農工商保護獎勵政策，制定特別運價，以期與全國一致之經濟政策相符合。
- (四) 為獎勵公益或救濟災荒之目的，得設特別運價。
- (五) 凡大宗貨物，能利用回空車輛，或於運輸稀少時間裝運者，得設特別運價。
- (六) 為獎勵沿線之原有產業，或新興事業，以增加鐵路之運輸數量，或營業收入，得設特別運價。
- (七) 與他種運輸機關，有競爭之必要者，得設特別運價。

同年，商運會議，又有特別運價原則之決議，計有四項，原文見第一章「總論」第四節，茲從略。

就上述二次會議議決各項制定特價原則，歸納言之，不外下列六點：

- (一) 鐵路特價，宜以救濟或扶植本國產業為原則。
- (二) 鐵路特價，宜以維持民生，調劑供求為原則。
- (三) 鐵路特價，宜以應付他種運輸競爭為原則。
- (四) 鐵路特價，宜以利用回空車輛及清淡時季為原則。
- (五) 鐵路特價，宜以獎勵特產增進運輸為原則。
- (六) 鐵路特價，宜以獎勵公益或救濟災荒為原則。

除此以外，為提倡國貨及優待教育用品起見，亦有特價之制定。前者如部定各路對於天原電化廠出品之鹽酸，燒碱，漂白粉，五洲藥房出品之甘油等之減低一等收費是。後者如部定各路之教育用品特價是。

至專價之原則。就各路現行辦法歸納言之，不外下列三種：

- (一) 專價應以優待政府各機關及各營業機關為原則——如各路對於政府機關之辦公用品，均照普通運價減半收費，國營或地方政府經營之電燈電話自來水等，則照普通運價七五折收費等是。

- (二) 專價應以經政府或路局核准者為原則——政府或路局為獎勵特種新興事業起見，特予減價待遇，如近

年鐵道部特飭各路對於東亞毛呢公司出品之毛線，照分等表原定等級減等收費是。此項專價，現已改名爲「獎勵國產工業減價」。

(三) 專價應以規定相當運輸數量爲原則——鐵路爲招徠營業計，對於大宗運輸之客商，得與訂立運輸合同，規定運輸數量，超過若干噸以上，卽照普通運價，予以減成核收，用示優惠。

惟現時鐵道部對於專價已經懸爲厲禁，故各路先後呈請將一般專價予以取消。但其中有爲獎勵本國工藝品起見而不應停止者，則改爲「獎勵國產工業減價」以示優待。然有合同及其他特種關係，迄今尙存者，祇有津浦路之中興煤礦公司煤斤專價，及北甯路之開灤公司磁磚專價，此外專價不復多見。是上項專價，亦不過屬於例外耳。茲對於專價之原則，約略論列如上，以在過去時代，尙有相當之重要性。今後既懸爲厲禁，故第三及第四兩節，祇述特價運用之方式及其分析。而專價從略焉。

### 第三節 特價運用之方式

貨物特價，固有其基本原則，同時亦有其運用之方式。就我國鐵路言之，特價之運用方式，計有下列各端：(一) 裝運之類別；(二) 適用之區域；(三) 適用之車輛；(四) 運率之規定；(五) 加價之取消；(六) 單據之證明；(七) 託運人之名稱；(八) 過尺之免除；(九) 運輸之方向；(十) 適用之時期。茲分論如次：

(一) 裝運之類別 鐵路之規定特價，大都以增進運量，應付水陸競爭為主要目的。惟所能吸收之運量與水陸競爭之程度，各有不同。因此，對於貨物裝運，恆有各別之限制。大抵臨近水道路線，以其競爭對象多屬整車，故特價以整車為主。臨近公路地段，以其競爭對象，多屬零擔，故特價以零擔為主。若圖振興內地實業，或增進路運者，在制定特價時，固可不必有零擔與整車之限制。我國各路特價多限于整車，蓋因我國現有貨運，類多礦產品與農產品故也。湘鄂等路均受水陸競爭影響。自非減低整車運價，不足以廣招徠。至若零擔貨運，雖亦時有水陸競爭，但以運量較少，恆不為人所注意，如滬杭甬路曹甬段對於棉子，明礬等貨品，曾有減價規定而已。

(二) 適用之地域 特價有為獎勵實業而定者，有為增進運量而設者，亦有單為發展終點站或港口而設者，更有為應付某地方情形而設者（如救濟災荒之類）。姑不問其目的如何，對於地域之限定，大概為（甲）適用於各站至各站者，如對於國貨展覽會及教育用品所取特價之類是；（乙）適用某一區段者，如平漢路之糧食運輸，必須自新鄉沙河間各站運送北平始能享受特價之類是；（丙）適用於一定里程區段者，如滬杭幹線對於菜子須在一百五十公里以下者，方得享受減價待遇之類是；（丁）適用於某地至某地者，如京滬路之米麥，須自無錫至麥根路或上海北站者，得享特價之類是。究以採取何種為宜，應隨貨物運輸狀況與水陸競爭情形而異，要在鐵路之審情度勢，善為利用而已。

(三) 適用之車輛 鐵路特車輛而營業，車輛之運用愈繁，斯其進款愈多，此平時一般之情勢也。然鐵路車輛，種類不一，大別言之，有供特殊運輸之用者，如牲畜車、油櫃車，以及將來添置之冷藏車之類是。就一般而論，普通貨車如鐵蓬車及低邊車等，適合多數貨運；而特殊貨車，則僅適於特殊貨品之運送，因此前者祇須有貨可運，當不致閑空，而後者必須有特定貨物，方免車輛之虛糜。考我國現行各路之特價，有裝運車輛種類之規定者，例不多見，僅有滬杭甬路之石渣碎石特價，以裝入邊車為限，至於特殊車輛回空之利用，尙無類似之規定也。

(四) 運率之規定 特價所別於普通運價者，在其繳費較為低廉耳。按特價較普通運價為高時，非絕對無之，其作用為（一）與關稅相等，藉以防止外貨之侵入，（二）比較其他運輸機關之運價，尙較低廉，藉以彌補鐵路損失，與糾正社會習俗。惟是特價究應如何減低，方為適合，此須加以研究者也。通常規定特價之方式，約舉有五：（一）照貨品原定等級減等計費者，如各路對於永利製碱公司出品之鏗水，係按照普通運價減低一等收費是；（二）有照貨品原定等級之運價減成計算者，如京滬路之煤運特價，係照六等運價減百分之十五是；（三）有按每公噸每公里計費者，如平漢路之普通整車煤運特價是；（四）有指定自何站至何站按每噸計費者，如京滬路之米麥特價，指定由無錫至麥根路或上海北站是；（五）有按每百公斤每公里計費者，如各路之國產粉筆，規定每一百公斤計算是也。由上幾種運價率比較言之，當以減低等

級及按等減成爲簡便易行，因其可省另訂價目表之煩也。然此種運價率，未免失之太寬，且爲獎勵大宗貨運，與招攬貨商計，僅憑減低等級與按等減成，尙嫌不足，因此恆有採取其他方式，規定運率，以資救濟。

(五) 加價之取消 我國鐵路除正常運價外，尙有所謂「加價費」與「負責費」者，加價費由於金貴銀賤，所以彌補金價騰貴之損失，而負責費乃爲辦理負責運輸而徵收者也。此皆貨運中之加價，鐵路爲救濟煤業計，有將煤斤加價免收之類是也。

(六) 單據之證明 特價通常無呈驗單據之必要，然於特定貨品，恆有須提出證明單據始生效力者，是單據之名稱必須附帶規定。如京滬滬杭甬路棉紗特價，必須繳驗上海華商紗廠聯合會憑證報運者，方能享受特價待遇。

(七) 託運人之名稱 特價適用於任何託運人，而以前所行之專價及現在獎勵國產工業之減價，則適用於特定託運人。因特價適用於任何託運人，故用「公衆」二字以代之；而專價及獎勵國產減價之適用，既以特定託運人爲限，故其貨主名稱悉應明確規定，以免混淆。茲將鐵道部定獎勵國產工業減價貨物名稱等項，列表于後，以供參考。

### 鐵道部獎勵國產工業減價貨品一覽表

工廠名稱	貨名	獎勵辦法	受獎年限	附註
開成製酸廠	硫酸	准按原定等級減半收費	二十三年一月十一日起 實行二十六年一月十日止	特種工業獎 勵法時核准
冀魯製針廠	縫紉鋼針	准按原定等級減一等收費	二十四年三月一日起 實行二十六年二月底止	特種工業獎 勵法時核准
耀華蛋廠	鮮蛋乾	准比照蛋粉按三等收費	二十四年四月一日起 實行二十七年三月底止	第二次工業 審查會核准
貫華凍粉廠	凍粉	准按四等收費	二十三年十二月二十一 日起實行	第二次工業 審查會核准
章華毛絨公司	羊毛 駱駝毛	凡由包頭或西安直達上海者，經由鐵路運輸減按四等收費	二十四年四月一日起 實行二十七年三月底止	第二次工業 審查會核准
華國化學玻璃器製造公司	化學用玻璃器	准比照普通玻璃器皿普通四等收費	二十四年四月二十一日 起實行二十六年四月二十日止	第三次工業 審查會核准
五洲大藥房	甘油	准按原定等級減一等收費	二十四年四月二十一日 起實行二十六年四月二十日止	第三次工業 審查會核准
利生鐵工廠	機器	准按三等收費	二十四年七月一日起 實行二十九年二月底止	第三次工業 審查會核准
益中福記機器電瓷公司	瓷磚	准比照亮面或磁面磚按五等收費	二十四年七月一日起 實行二十九年六月底止	第四次工業 審查會核准
華安顏料化學公司	電機 電料	准按三等收費	二十四年七月一日起 實行二十九年六月底止	第四次工業 審查會核准
	染料	硫化元青准減按四等收費	二十四年七月一日起 實行二十七年六月底止	第四次工業 審查會核准

久興顏料化學公司	硫化元青	准四等收費	行二十六年一月十二日起實止	第六次工業 審查會核准
	毛線	准比照羊毛紗線減一等收費	行二十六年一月十二日起實止	第六次工業 審查會核准
	毛毯	准比照氈毯(除另定外)等級減低一等收費	行二十六年一月十二日起實止	第六次工業 審查會核准
	地毯	准按原定普通等級收費	行二十六年一月十二日起實止	第六次工業 審查會核准
仁立實業公司	呢絨	准比照毛織疋頭普通等級按二等收費	行二十六年一月十二日起實止	第六次工業 審查會核准
和泰五金廠	自由車燈	准比照燈(除另定外)等級減一等收費	行二十六年一月十二日起實止	第六次工業 審查會核准
大昌明金屬製品廠	自由燈	准比照燈(除另定外)等級減一等收費	行二十六年一月十二日起實止	第六次工業 審查會核准
中國新樂器公司	口琴	准予減低一等按三等收費	行二十六年一月十二日起實止	第六次工業 審查會核准
大中華橡膠廠	汽車輪胎	准予減低一等按三等收費	行二十六年一月十二日起實止	第六次工業 審查會核准
中國瓦斯公司	工醫瓦斯	准予減低一等按三等收費	行二十六年一月十二日起實止	第六次工業 審查會核准
德泰實業工廠	鐵筋	准按原定等級減一等收費	行二十四年七月一日起實止	第四次工業 審查會核准
利中製酸廠	硫酸	准按原定等級減一等收費	行二十四年七月一日起實止	第四次工業 審查會核准
中孚染料公司	硫化元青 硫代硫酸鈉	准減按四等收費	行二十四年七月一日起實止	第四次工業 審查會核准

上海毛絨紡織公司	毛線	准比照羊毛紗線減一等	行二十五年一月一日起實	第七次工業
東亞毛絨紡織公司	毛線	准比照羊毛紗線減一等	行二十六年十二月底止	第七次工業
天利淡氣廠	硝酸	准按原定等級減低一等	二十五年四月一日起	第七次工業
中國製油廠	潤滑油	准按原定等級減低一等	二十五年三月月底止	第七次工業
雙合盛啤酒汽水廠	啤酒	准按原定等級減低一等	二十五年一月一日起實	第八次工業
天原電化廠	燒鹼 漂白粉	准各照原定等級減低一等	廿五年六月一日實行	第八次工業
中國鐵紗廠	鐵紗	准照原定普通等級收費	查照原案實行至二十六年三月月底止	第八次工業
建築機器廠	標準鑄字機 自動鑄字機 三色印刷機	准一律比照「機器」(除另定外)減一等按三等收費	行二十五年八月一日起實	第九次工業
民生農業公司	手工紡毛機	准比照「機器」(除另定外)減一等按三等收費	行二十八年八月一日起實	第九次工業
建華工業公司	油毡	准按原定等級減低一等	行二十五年七月一日起實	第九次工業
豐華製針廠	鋼針	准按原定等級減低一等	查照原案實行至二十七年五月二十日止	第九次工業

(八) 過尺之免除 輕笨貨品重量小而所佔車位多，鐵路爲使車輛不致虛糜，並顧及運輸成本起見，不得不對

是項貨品之收費，另行規定。如重量為五十公斤，其體積超過一百五十立方公分或重一公噸，其體積超過三立方公尺者，認為輕笨貨物，以體積折合重量，往往有逾實重七八倍者，少亦二三倍，是不啻無形中增加貨物運價，而違反貨物負擔能力之原則。故鐵路為減輕輕笨貨物運費起見，乃有廢除過尺之特價，如京滬滬杭甬鐵路之於蠶繭、棉紗等特價，僅按過磅實重計費，免除過尺是也。

此外尚有運輸之方向及適用之時期，亦須注意。惟前者涉及回空車輛問題，而後者有關清淡時季問題，將在第十章，詳為論列。

綜上所列各項方式，倘鐵路方面能悉心規定，妥為應用。則于特價原則上，所謂救濟國貨產銷，扶植幼稚實業，調劑供求市場，拯救災荒區域，維持國民生計，應付水陸競爭，利用回空車輛，招攬淡月運輸，提倡社會公益，促進國家文化，以及獎勵沿途特產，與夫增加鐵路收入諸端，或能一一見諸事實，而功效著矣。

#### 第四節 京滬滬杭甬鐵路特價之分析

特價之制定，不獨依據一般原則，亦須遵循一定適用方式，而後目的可達，效用乃宏。如京滬滬杭甬鐵路，因其所處地位，受水道公路之包圍，運輸競爭，向稱劇烈，為適應環境計，自宜規定特價，以資救濟。雖然特價目的各有不同，有為維持國民生計者，如京滬路之糧食特價是也；有為扶植幼稚實業者，如硫酸、毛呢等之獎勵國產工業減價

是；也有爲獎勵沿途特產者，如京滬路之豬牛等之特價，滬杭甬路之紹興酒特價是也；有爲救濟國貨產銷者，如兩路之蠶繭廢繭，木料等特價是也；有爲利用回空車輛者，如京滬路上行之煤油，紙烟，梢木，糖或冰糖及滬杭甬路下行之紙烟，杉木等特價是也；有爲輔助文化者，如兩路之於教育用品等特價是也。有爲應付競爭者，如上列各種，除輔助文化一端外，大都以應付水運競爭爲主要目的，無待贅言。

兩路特價之目的，既如上述，茲更依據上節所陳運用方式，分析之如次：

(一) 裝運量別 兩路特價，有僅爲整車而設者，有僅爲零擔而設者，亦有限整車零擔者。此項限制，大都以貨物平常每批運量而定，並同時顧及車輛噸位虛糜與利用之程度也。此種裝車限制，更可別爲下列數項：

(甲) 每車起碼重量成數之規定：

鹹魚 以百分之八十爲每車起碼成數。

鮮蟹 以百分之六十爲每車起碼成數。

鮮魚蝦蟳 以百分之七十爲每車起碼成數。

鮮果 以百分之六十爲每車起碼成數。

藥材(除另定外) 以百分之六十爲每車起碼成數。

(乙) 祇適用於整車者：

煤油,米,烏白子,木(除另定外),杉木,電桿木,松板,木料,梢木,松段,木柴,木炭,活家禽,紙烟,紹興酒,糖或冰糖,石渣,及碎石等特價。

(丙) 祇適用不滿整車者:

錫箔,棉織疋頭(普通),蠶繭,廢繭,鮮菓,生棉花,箱茶,藥材(除另定外),鮮魚,蝦,蟹,蠔,明礬等。

(丁) 限制裝載數量者:

如貨車裝豬,其頭數有一定限制如下:

	二十一噸車	三十噸車	四十噸車
江北豬	冬季 五十五	七十五	八十五
	夏季 四十	五十	五十五
江南豬	冬季 一百	一百二十	一百四十
	夏季 七十	八十四	九十八

(二) 適用區域 兩路特價適用之區域,有為應付一地特殊情形,如抵制水運競爭者,有為發展某區段貨物運輸者,常因適用之區域不同,而減價減等之方式亦異,茲分述之如次:

(甲) 指定各站至各站者:

(1) 適用於兩路者,如雜糧,紙格,蠶繭,廢繭,棉織疋頭,棉紗,教育用品,國貨火柴成品及梗盒片箱板,國貨鋼精器皿,國貨展覽品陳列品等。

(2) 僅適用於京滬路者，如松板，糖及冰糖，活家禽等。

(3) 僅適用於滬杭甬路幹線者，如石磧，碎石，煤，鮮筍，菜子，藥材，木柴，烏臼子，木炭，鮮蟹，鮮蠔，鮮蝦等。

(4) 適用於滬杭甬路全線者，如鹹魚，鮮魚，煤油等。

(5) 適用於滬杭甬路曹甬一段者，如生棉花，棉子，蘆蓆，或草蓆，明礬，豆腐乳等。

(6) 適用於兩路幹線，而不適用於曹甬一段者。如紙，紙烟，豬，松段，木板，木料，木（除另定外），杉木，電桿木等。

(7) 祇適用於滬杭甬路之江墅支線者，如紙（粗），木柴，木炭等。

(乙) 規定運輸地點者：

米（京滬路無錫至麥根路或上海北站） 生棉花（曹甬段由曹娥江至甯波） 箱茶（滬杭

甬路由（一）南星橋，杭州，艮山門或拱宸橋至上海北站或麥根路，（二）由閘口至拱宸橋或上

海北站及麥根路，（三）南星橋，杭州，艮山門或拱宸橋至上海南站或日暉港，（四）閘口至上海

南站或日暉港，（五）曹娥江至甯波 松段（閘口至蘇州） 豬（一）自南京或南京江邊至

杭州，南星橋，閘口或艮山門，（二）自無錫至南星橋或艮山門，（三）自鎮江或奔牛至南星橋，杭

州，艮山門，拱宸橋或閘口。 水牛或黃牛（由閘口，南星橋至王店，嘉興，嘉善或楓涇。）

(丙) 規定運輸里程者：

菜子（滬杭甬路滬杭段規定在一百五十公里以下） 梢木（滬杭甬路分三級里程：（一）在五十公里以下，（二）在五十公里以上，（三）在一百公里以上。）

(三) 運輸方向 兩路貨運京滬下行貨（自京至滬）較多於上行（自滬至京）；滬杭則上行貨較多於下行，以故京滬特價祇適用於上行貨物如：

煤，煤油，糖，冰糖，木，松段，梢木，鋼鐵板片等。

滬杭特價僅適用於下行貨物如：

木，杉木，紙烟，紙等。

(四) 有效時期 兩路特價有效時期與他路相似，有有限制者，有無限制者，大抵以無限制者居多，而所謂有限制之特價，亦僅屬於臨時性質，而利用清淡時季閑空車輛之特價，似少注意。茲就兩路特價而有試辦時效之規定者，列舉如左：

(特價) 雜糧（民二十五年十二月三十日以前有效） 木（除另定外） 杉木 電桿木 木板  
松板 松段 梢木（以上民二十五年十月底以前有效） 豬（民二十五年十一月三十日以前有效）  
棉織疋頭（普通）（民二十六年八月三十日以前有效） 鋼鐵板片等（民二十五年十月十日

以前有效) 紙烟(優普) 紙(優普)(均在民二十五年十月底以前有效) 國貨火柴成品及  
 梗盒片箱板(民二十五年十二月底以前有效)

(五)車輛限制 兩路特價而有車輛限制者,幾不多見。有之惟滬杭甬路煤矸石,及碎石,祇准裝入邊車,梢木  
 限用平車,木柴祇准裝入邊車或平車而已。

(六)運率規定 特價為別於普通運價而言,其運率常與各路普通運率不同,兩路特價運率之方式,有下列七  
 種:

(甲)照貨物原定等級減等計費者:

此項減等,有祇適用於整車者,有祇適用零擔者,亦有限整車零擔者,茲錄兩路特價中之減等貨  
 品名稱,原定等級,核減等級,列表如下:

名	稱	原定等級	核減等級
活鴿子		二等	三等
鋼精器皿(國產)		二等	三等
鑑水		三等	四等
國貨火柴成品及梗盒片箱板		三等	四等

鹽酸, 燒碱, 漂白粉	較原定等級減一等	四等
木製鴿籠	二等	四等
紙格	二等	三等
硫酸鋁	五等	六等
硫化鈉	二等	二等

(乙) 照貨物原定等級減收若干成者, 列表如次:

核減成數	照整車		或零擔		比 照 等 級
	整車	零擔	整車	零擔	
百分之十	整車	零擔	整車	零擔	鹹魚(滬杭)照三等, 紙(普通)(滬杭甬)照四等。
百分之十五	整車	零擔	整車	零擔	紙烟(普通)(兩路)照二等, 木料照四等, 雜糧照五等, 梢木(百公里以上)照五等, 煤(京滬)照六等。
百分之二十	整車	零擔	整車	零擔	木柴照五等(滬杭)煤(滬杭)照六等。 棉織正頭(優)照二等; 棉紗(優)鹹魚照三等, 棉織正頭(普)照四等。

百分之二十五	整車	紙烟(優等)照一等,松段照四等(曹甬段除外),石渣碎石照六等。
	零擔	棉織疋頭(精製曹甬)照二等。
百分之三十	整車	梢木(滬杭)五十公里以下照五等。
	零擔	糖,冰糖(京滬)照三等,菜子照四等,烏白子照五等。 糖(曹甬)照三等。
百分之三十五	整車	梢木(滬杭一百公里以下)照五等。
	零擔	棉子(曹甬)照五等。
百分之四十	整車	活家禽(京滬)照二等。
	零擔	蘆蓆子或草蓆照五等。
百分之四十五	整車	紙(優等)(京滬)照二等,煤油(京滬)照二等。
	零擔	明礬(曹甬)照五等。
百分之五十	整車	紙(優等)(滬杭幹線)照二等。
	零擔	豆乳腐照四等。
百分之五十五	整車	
	零擔	
百分之六十	整車	
	零擔	

百分之六十五		紹興酒照二等(曹甬段)
整車	零擔	
百分之七十		
整車	零擔	

(丙)按每公里每單位運量計數者,計分:

(1)每公里每百公斤計算者,如國產粉筆及教育用品等,每百公斤每公里一釐七毫。

(2)每公里每頭計算者,如:

水牛或黃牛——每頭每公里一分(由南星橋,開口,拱宸橋至王店,嘉興,嘉善或楓涇)或

一分五釐(指滬杭路不在上項起訖站點之內)

豬——每頭每公里運費三釐五毫(滬杭甬路)

兩路對於牲畜運費計算方法,亦有按每頭每公里核減若干成者,例如:

水牛(限京滬路)照每頭每公里三分之二運價減百分之六十七;

黃牛(限京滬路)照每頭每公里二分之一運價減百分之五十六;

豬(京滬路)照每頭每公里半分之運價,減百分之四十五。並再減百分之二十五作為試

辦。

(丁) 每噸每車或每五十公斤計費者：

箱茶 由一定起訖點 每箱核收國幣若干(詳見特價表)

米 無錫 麥站上北間 每整車每公噸一元〇七分

松段 岡口蘇州間 每整車每公噸一元六角

豬 在一定地點 每頭核收國幣若干(詳見特價表)

錫箔 在一定地點 每噸核收國幣若干(詳見特價表)

(戊) 照應得運費減收若干成者，如：

電話電報材料 減半 各機關辦公用品 減半

公用材料 七五折 東亞公司毛呢 減半

開成公司硫酸 減半 回空水泥麻袋及灰桶 三分之一

(己) 照貨物原定等級加等計費者，如：

特價普通以減低等級為多，而兩路所以提高等級者，蓋因貨品易於損壞，必須速運，若照原定等級收費，恆不足以補償運輸成本故也。茲就兩路加等計費貨品如下：

名稱	原定等級	核加等級
鮮菓(滬杭)	四等	二等
鮮蟹(滬杭)	四等	二等(不滿整車)
鮮筍(滬杭)	四等	二等(不滿整車)
鮮魚(滬杭)	四等	二等(不滿整車)
鮮蝦(滬杭)	四等	二等(不滿整車)

(辰)照貨物原定等級加收若干成者：

兩路特價，除照原定等級加等計費者外，尚有按照原定等級加若干成計費者，此皆指多數輕笨貨物，因其佔用車輛虛糜甚大，而運輸成本甚高，故照原定等級加收若干成，以資彌補；惟各站所運貨物競爭情形不同，包裝方法各異，故有同一種貨物如棉織疋頭在京滬路為核減而在滬杭甬路為核加者。茲將照原定等級加收若干成之貨物列左：

蠶繭 照三等不滿整車運價加百分之二百五十；  
 廢繭 照四等不滿整車運價加百分之二百五十；  
 生棉花 照四等不滿整車運價加百分之一百或五十五；

藥材 照四等不滿整車運價加百分之五十；

木炭 照五等不滿整車運價加百分之十五；  
木柴（拱間支綫）

蘆蓆或草蓆 照五等不滿整車加百分之四十五；

棉織疋頭（普通） 照四等不滿整車運價加百分之六十（滬杭甬幹綫）曹甬段加百分之四十。

（七）取消加價 附加費原以鐵路為特殊目的而徵收者，但有時為適合貨物負擔能力維持國貨起見，而將二成加價免收，如兩路對於煤，焦煤，等是也。

（八）證明單據——兩路所訂特價須有證明單據之規定者列左：

- （特價）（一）棉織疋頭，棉紗，（以上須有上海華商紗廠聯合會憑證，方能享受特別減價之待遇）（二）貨主負責運輸自備之蓬布繩索墊板站板（必須繳驗起運站所給之回頭空件證）（三）國貨鋼器皿（須由上海機製國貨工廠聯合會填發國貨運輸證明書）（四）國貨火柴成品及梗盒片箱板（須驗明中華火柴聯合會所發憑證）

（九）託運人名稱 託運人名稱之指定，原指專價而言，蓋特價適用於任何託運人，無規定之必要也。部定獎勵國產工業減價，均有託運人名稱規定者，如東亞毛呢公司，開成造酸公司等是。

(十) 輕笨貨品 兩路自實行負責運輸，遵照部頒貨車負責運輸通則第五十五條之規定，對於質輕體笨之貨物，實行過尺制度，惟施行以來，一般貨商，每感不勝負擔而改趨水運，為挽救起見，乃對於訂有特價之貨物免除過尺，例如：

蠶繭廢繭（以上兩路全綫） 生棉花（以曹甬一段為限） 棉織疋頭（精製）（以京滬路及曹甬一段為限） 棉織疋頭（普通）（兩路全綫） 棉紗（優普）（以京滬路為限） 中國粗紙（以在江墅支線為限） 紹興酒（以曹甬一段為限） 蘆蓆或草蓆（以曹甬一段為限）

綜觀上述兩路各種貨物特價之訂定方式，就研究所得，覺有重新整理之必要，爰述管見如次：

(一) 輕笨貨物，鐵道部以前曾有廢除過尺制度提高等級之議，將來如果實行，則兩路蠶繭，廢繭，生棉花等特價，勢須重訂，此應預為研究者也。

(二) 江墅支綫之特價，原以防止上江貨物由拱宸橋轉口，再由水道來滬，現浙贛鐵路已與兩路辦理聯運，此項貨物，是否仍須加以限制，應加考慮。

(三) 曹甬一段運輸之貨物，如豆乳腐，石膏二項每年運量甚少，是否仍須給予特價，亦應加以研究。

(四) 兩路沿綫頗多並行之公路，將來貨運勢必發生劇烈之戰爭，如上海北站之雜貨，滬杭甬路之鮮貨水菓，均有改由汽車運送之可能，是否須規定特價，以資預防，亦當早為計及。

(五) 鎮江江岸碼頭，現已修竣，為招引江北一帶貨運計，對於京滬路之豬，牛，活家禽特價與糧食特價，殊有重新改訂之必要。

(六) 貨物聯運實行以後，兩路有若干上行貨物，為利用回空車輛計，乃有特價之訂定，其核減之數，以本路應得之運費為限，而他路應得之運費，多仍其舊，以故客商常嫌聯運貨物運價太高而改就水道，將來如何與各路訂定聯運特價，亦應加以研究。

(七) 清淡時季，車輛多數擱置，若不設法利用，殊為可惜。查兩路運輸之貨物，如藥材，木料，洋雜貨，煤油，綢緞之類，大都均無時間性者，提前一二月運輸，並無若何市價之損失，似應定為清淡時季特價，以資鼓勵也。

### 參攷資料

題 目	書 名	卷 期	章 節	頁 數	著 作 人	出 版 年 月
鐵路運費及特別減價 貨物差別運價	鐵路運送論 鐵路運價之研究		三	五〇 一六二至 一六三	陳宗藩	宣統元年
根據國民經濟政策制 定各路貨物特價	膠濟月刊 運輸學	一 一	三	商運會 議提案 元九二至 元九七	高鹿鳴	十八年
出入口貨運運價 從各路煤斤運價說到 國煤運銷之前途	鐵路協會月刊	五 二	五		劉鼎新譯 素 園	二十年一月 二十一年九月 二十一年七月

題目	書名	卷期	章節	頁數	著作人	出版年月
鐵路特價與專價之研究	交通雜誌	二二二		一五二六	張競立	二十三年一月
我國各路實施貨運特價專價之探討	交通雜誌	二二三		一六二八	萬琮	二十三年一月
鐵路特價與專價之概觀	鐵道旬刊	五三三		一四六六	沈奏廷	二十三年五月
平綏路新訂之貨物運價及特價	交通雜誌	三一		一五三	金士宣	二十二年五月
京滬滬杭甬兩路特價之研究	鐵道旬刊	六三		一四五	沈奏廷	二十四年一月
特價	鐵路運價	✓	五一	二〇二六	劉傳書	二十四年四月
專價	鐵道運價		五二	二四二五	劉傳書	
出口暨進口運價	鐵路運價		五四	三二三四	劉傳書	
鐵路貨物特別運價之檢討	鐵路雜誌	一一三		三七五	靜園	二十四年七月
鐵路差別運價之理論	交通雜誌	三〇		一三三	司徒森	二十四年八月
貨物運價及特價案要略	國府交通部接收北平部署及所屬機關委員會彙刊路政篇			二四四	交通部	十七年
日一鐵路運價及特別折扣	鐵路運送論		六	二九一七	力松謙次郎	明治二十七年

題 目	書 名	卷 期	章 節	頁 數	著 作 人	出 版 年 月
Special Rates- Competition The Long & Short Haul Principle	The Economics of Ry. Transport Railroad & Govern- ment Railroad Melons Rates & Wages Railroads-Rates Service Management Outlines of Railway Economics Railroads-Cases & Selection Railroads-Cases & Selection Railroads-Regulation & Regulation Indian Railway Rates & Regulation Railway Rates Prin- ciples & Problems Railway Age		7 3 10 18 10 19 5 5 8	251-294 141-162 157-176 211-221 248-276 163-177 601-625 127-163 40-52 351-364	S. C. Williams T. H. Dixon C. E. Russell Vanderblue & Burgess Douglas Knoop Jones & Vanderblue Joens & Vanderblue Ripley N. B. Mehtapha Philip Burtt	1910 1912 1922 1924 1925 1925 1925 1927 1927 1928 1930
The Long & Short Haul Principle Rates below the Medium Powers The Long & Short Haul Principle Competitive Rate Making The Long & Short Haul Clause Competitive & Rates Discrimination Exceptional Rates Livestock Rates by Railroad Less than by Trunk						

題 目	書 名	卷 期	章 節	頁 數	著 作 人	出 版 年 月
Freight Rates Reduced because of Drought	Railway Age	89	7	331-335		
Local Discrimination	Principle of Ry. Transportation			105-115	Elilot Jones	1931
Personal Discrimination	Principle of Ry. Transportation			116-127	Elilot Jones	1931v
Petroleum & Petroleum Products	Rate Structure Investigation				I. C. C.	1931
Cottonseed, Its Products & Related Articles	Rate Structure Investigation				I. C. C.	1931
Particular Rates	Rate Theories & The California Commission		4	56-76	D. F. Pegrum	1932
Competitive Rates	Rate Theories of The California Commission		6	93-116	D. F. Pegrum	1932

## 第十一章 包裹運價

### 第一節 包裹運價之意義

鐵路所運包裹，大都爲體小量輕之物。其每批運量，常有不及貨運之起碼重量者。鐵路爲適應客商需要起見，乃有包裹業務之設。在美國鐵路，視爲快貨運業務之一，由捷運公司經營。我國鐵路，亦以包裹需要快運，故均由客車運送，列爲客運附屬業務，由行李房辦理。並另訂包裹運價，以爲計算包裹運費之依據。

### 第二節 我國鐵路現行包裹運價概況

我國鐵路包裹運價，係採全國劃一制度。各路運率，完全相同。計算運費，亦均以貨物重量及里程遠近爲標準，以每公斤每五十公里爲單位，遞進計算。並採用遞遠遞減辦法，分每二百五十公里爲一區域；在同一區域之內，每公斤每五十公里運率，亦完全相同。（凡貨物重量不及一公斤，行程不及五十公里者，均照一公斤及五十公里計。）茲將各級普通包裹運價列表于下，以供參考：

級數	距離	離	核減數
第一級	二〇〇公里以內	每公斤每五十公里之運價率	不減
第二級	二五一公里至五〇〇公里	七釐	一釐五毫
第三級	五〇一公里至七五〇公里	五釐五毫	一釐七毫
第四級	七五一公里以外者每五〇公里	三釐七毫五 二釐五毫	一釐二毫五

觀上表所列，包裹運價，在七百五十公里以下為遞遠遞減；至七百五十公里以上，則為比例運價，以每五十公里為單位，累進計算。此外復有重量及容積之限制，即最大重量以一百二十公斤，最大容積以六百立方公寸為限。（客運通則第七十五條）每批包裹起碼運費，至少為二角。至聯運包裹之運價，其重量在二十公斤或體積在一百立方公寸以上者，完全與本路包裹計費方法相同。惟聯運小件包裹，其重量在二十公斤或體積在一百立方公寸以下，而運輸里程在一千一百公里以上者，則無論里程遠近，其運價概照一千一百公里之運價計算。此我國鐵路運輸包裹運價之大概情形也。

### 第三節 現行包裹運價應改革之點

我國鐵路包裹運價，察其內容，頗有未盡妥適者，茲擇要述之如下：

(一) 分析未精 鐵路所運輸之包裹，不論其價值高下，凡重量與行程相同，均收取同一運費，無高下等級之分。此就貨物擔負能力而言，似欠公允。

(二) 運率太高 鐵路包裹運率，殆完全以運輸成本為計算之根據，且每件有起碼運費二角之規定。又按上列包裹運率表計算，凡包裹重量，無論本路與聯運，在十公斤以下，其行程在二百五十公里以內者，其運費實數大多數不滿二角，而實際則均收費二角；自二百五十公里至七百五十公里，其運費雖有遞遠遞減辦法，然運送里程愈遠，其運費總數亦愈高，至七百五十公里以上，則運費與里程俱進，愈遠愈大。至郵政包裹，其重量限制，雖為二十公斤，而十公斤以下之郵包運費只依重量計算，在同一區域之內，無論行程遠近，其一公斤運率均為二角，以後每增重一公斤，增費一角。是則鐵路包裹，其重量在十公斤以下，行程較短者，尚可與郵運包裹爭衡，而事實上此項包裹甚少，且地域亦限于鐵路沿線各地；若運送區域在七百五十公里以上，鐵路包裹運價與郵政包裹運價比較相差無幾，若包括雜費等項在內，則較郵運包裹運價為高；其重量在十公斤以上之運費再加各項雜費，亦較郵包運費為高，勢將羣趨郵運。此包裹運價太高者一。又此項包裹運率，若比照貨物零擔運率，相差有達數倍者，茲以五十公斤為單位，將包裹運價與京滬鐵路各等零擔貨物運價比較于下，以資參照：

各等貨物零擔運價與包裹運價比較表

里程 等級	零擔貨物運價						包裹運價 每五十公斤 (不分等)
	頭等	二等	三等	四等	五等	六等	
一—五〇	元·一四	元·一〇	元·〇七	元·〇五	元·〇五	元·〇四	元·三五
五一—一〇〇	·二二	·二六	·一〇	·〇八	·〇八	·〇七	·七〇
一〇一—一五〇	·二九	·二〇	·一三	·一〇	·〇九	·〇八	一·〇五
一五一—二〇〇	·三五	·二三	·一六	·一二	·一二	·〇九	一·四〇
二〇一—二五〇	·四〇	·二七	·一八	·一四	·一三	·一二	一·七五
二五一—三〇〇	·四六	·三二	·二一	·一六	·一六	·一三	二·〇五

觀於上表，足知鐵路包裹運價較之頭等零擔貨物尙高三倍，而作包裹運送者，且以二、三、四等貨物爲多，此包裹運價太高者二。

以上二者，乃現行包裹運價亟待改革之點。至若包裹渡江費，每公斤收費三釐，各路運輸包裹裝卸費雖各不同，但均與客商負擔息息相關，亦須詳加研究改善也。

此外尙有特種包裹運價，須待改革者，卽鐵路代運郵件之運價是。此項運價，最初係由鐵路總公司與郵政局訂定（合同八條）鐵路於火車上須備專欄，以供郵政運輸之用，並不收費。至另備專車，以運送郵件，則郵局須照納車費。是最初鐵路代運郵件，乃免費運送。惟當時所謂郵件，大都指信件而言。迨後各路以郵件運量增加，乃分別訂定郵件運率，有按重量計者，有按所佔車位計者，亦有按所用車輛噸位計者，頗不一律。迄民十二年，始由交通部規定：鐵路供給郵車，其使用之空間以每立方公尺每公里收費一釐計算。此項辦法，至今沿用。雖民十七年前交通部有將鐵路郵件運率增爲每立方公尺每公里收費二釐之議，民十八年鐵道部又有增加郵件運率至每立方公尺每公里收費四釐之議，卒未能實行。近者立法院擬訂郵政法初稿，有鐵道運郵免予收費之條文。鐵道部雖力爭數次，仍無結果。而此項郵運運率，是否公平適宜，不可不加研究。查運送郵件每一立方公尺每公里收費一釐，較鐵路運輸任何貨物之運費爲低。成本虧損，爲數極鉅。雖鐵路與郵局同屬國營事業，鐵路代運郵件，自不能與商人託運包裹一律待遇。惟鐵路運輸郵件包裹與信件同樣處理，因其有溝通消息之關係，必提前起運，而鐵路包裹，雖以與

行李同時起運爲原則，倘行李擁擠時，仍先運行李；故同是包裹，鐵路與郵局之運送時間相差甚鉅。且郵局以廉價取得鐵路之車位，裝運客商以價高託運之包裹，既享捷運之優待，同時又利用鐵路之車位，推行其包裹業務，以與鐵路競爭，是鐵路交受其損，而郵局兼收其利，詎得謂爲平允。故衡情酌理，郵件運價實有酌量增加之必要也。

#### 第四節 改訂現行包裹運價之意見

觀於上述，可知鐵路包裹運價之缺點，即在於普通運價太高，郵件運價太低。改革之道，自須一方面減低普通包裹運價；同時爲補償鐵路收入計，酌予提高郵件運價。惟變更現行制度，其問題牽涉甚多，應如何辦理，以求完善，不可不詳加考慮。茲就研討所及，分述如下：

(一) 劃分包裹等級 鐵路運輸之包裹，品類不齊，性質互異。且貨物價值，高低不一，擔負能力，大小不同。若無論何種包裹，其重量與行程相同者，概收同一之運費，殊未公允。考鐵路所運之包裹，以急運而質量輕微者爲多。凡質重體大，運量甚大或價值甚貴之貨物，如煤、鐵、雜糧、泥土、礫砂、及金、銀、珠寶之類，大率不以包裹裝運。故就現行貨物分等表觀之，由鐵路以包裹運送者，大都爲二、三、四等貨物。頭等間或有之，而五、六等品甚少。若能參照美國捷運公司辦法（見劉鼎新譯「運輸學」第八章第八十五頁）擇各路所運之大宗包裹，參照現行貨物分等表，除貴重品及危險品外，分別歸入上、中、下三種等級，每等規定一不同之運率，據以計算運費；如是則貨物價值不同者，其

運價亦有差別。較之現行劃一辦法，當爲公允。至於基本運價，則不妨以現行之運率爲上等包裹之運率；中下二等包裹運率，則依上等運率，比例遞減。其各等比例如何，亦不妨參照各路包裹運輸統計及貨運運率，妥爲擬訂，以切實用。

(二) 另訂包裹特價 鐵路運輸貨物，每以分等運價，過於固定，運用不靈，故有特價之訂立，以濟其窮。而查我國鐵路包裹運價，其運率更爲固定，限制亦更爲嚴格。似更應仿照貨物特價辦法，擇每年所運大宗包裹，視其運量及進款多寡，規定包裹特價。至聯運包裹，亦可由各路會商，酌訂特價。庶幾包裹運輸可期發展，營業收入，亦不難增加矣。

(三) 增加郵件運率 鐵路代運郵件，就鐵路之運輸成本而言，郵運每噸里所付運費，不及其直接費用二分之一（見交通雜誌第三卷第一期第三頁）。國家爲維持鐵路事業計，自惟有准許鐵路酌增郵包運率。惟應增加若干，則須詳加考慮。按民十八年鐵道部貨等運價委員會之提案，爲「郵件運價應由每立方公尺每公里運費一釐增至四釐，」其立論根據爲民十七年北寧路之運輸成本。惟其計算方法，是否準確，殊難置信。最近交通雜誌社洪瑞濤依照鐵道部所採行之計算運輸成本公式，計算民二十一年度各路運輸貨物之每噸里直接費用，約爲六釐八四八（見交通雜誌第三卷第一期第三頁）。原文又謂：「以鐵路運輸郵件，無論載件多寡，均須按鐵路所留之空間計算運費，是鐵路郵件車無回空之損失，則鐵路運輸郵件，其成本亦應較運輸普通貨物成本爲低。其所

低之數，即可參照貨車回空里程佔全年貨車之總里程百分數，比例核減。準此理由，核算民二十一年度郵件每噸里之直接費用，應減為四釐四五（見交通雜誌第三卷第一期第四頁）。以三立方公尺折合公噸計，現行每一空間每一立方公尺每公里收費，須自一釐增至一釐五毫，則其每噸里運費適為四釐五毫之數：「與一般貨物之直接費用，大致相近。此種提議，似可採行。惟鐵道部採用之計算運輸成本公式，是否精確，貨車回空之百分數是否可為核減客車中郵件車運輸成本之標準，尚須加以研究。緣郵件由客車運送，其速度較一般貨車為快。且鐵路附掛于客車用以運輸包裹之車輛，地位極為有限。按之實際情形，每不敷用。鐵路尚可用其空位，以裝運其他包裹。是運送包裹之車輛實無回空。其情形與貨車迥不相同。故比照貨車回空百分數，以為包裹車輛回空百分數，而為核減郵件運輸成本之根據，殊未確切。若以郵政包裹每批運量，較其他包裹為大，且係包用車輛，則鐵路照整車貨物較零擔貨物運率為低之原則，對於郵件運輸給予特價或照現行普通包裹運價，酌予核減，於理尚無不合。惟郵件信件，仍須依照舊定運率，每一立方公尺每公里收費一釐。如是，鐵路於顧全成本之中，仍不失其維持通訊便利之意，乃為兼顧並籌之策。

### 附表一 十公斤以下包裹郵政與鐵路運率比較表

里 公 程	包 裹 運 價										價 率				
	50	100	150	200	250	300	350	400	450	500	550	600	650	700	750
一	元.1000 0.0700	0.1400	0.2100	0.2800	0.3500	0.4200	0.4900	0.5600	0.6300	0.7000	0.7700	0.8400	0.9100	0.9800	1.0500
二	0.1000	0.1800	0.2700	0.3600	0.4500	0.5400	0.6300	0.7200	0.8100	0.9000	0.9900	1.0800	1.1700	1.2600	1.3500
三	0.1400	0.2400	0.3600	0.4800	0.6000	0.7200	0.8400	0.9600	1.0800	1.2000	1.3200	1.4400	1.5600	1.6800	1.8000
四	0.1800	0.3000	0.4500	0.6000	0.7500	0.9000	1.0500	1.2000	1.3500	1.5000	1.6500	1.8000	1.9500	2.1000	2.2500
五	0.2200	0.3600	0.5400	0.7200	0.9000	1.0800	1.2600	1.4400	1.6200	1.8000	1.9800	2.1600	2.3400	2.5200	2.7000
六	0.2600	0.4200	0.6300	0.8400	1.0500	1.2600	1.4700	1.6800	1.8900	2.1000	2.3100	2.5200	2.7300	2.9400	3.1500
七	0.3000	0.4800	0.7200	0.9600	1.2000	1.4400	1.6800	1.9200	2.1600	2.4000	2.6400	2.8800	3.1200	3.3600	3.6000
八	0.3400	0.5400	0.8100	1.0800	1.3500	1.6200	1.8900	2.1600	2.4300	2.7000	2.9700	3.2400	3.5100	3.7800	4.0500
九	0.3800	0.6000	0.9000	1.2000	1.5000	1.8000	2.1000	2.4000	2.7000	3.0000	3.3000	3.6000	3.9000	4.2000	4.5000
一〇	0.4200	0.6600	0.9900	1.3200	1.6500	1.9800	2.3100	2.6400	2.9700	3.3000	3.6300	3.9600	4.2900	4.6200	4.9500

註(一)上層數字乃郵政包裹運率，因郵政包裹在同一重量者，不論行程遠近，其運費相等。  
 (二)其他數字乃鐵路包裹運率，其數字在曲綫以上者，實計不及二角，而每批起碼運費則為二角。



## 第十二章 聯運運價

### 第一節 聯運運價與遞遠遞減制

鐵路聯運運價，按諸事理，應與本路運價有別。蓋聯運客貨大都為長途運輸，所經行之里程愈長，其擔負之運費亦愈多，故不能與本路往來之客貨同其待遇也。今者客貨聯運，無論鐵路與鐵路之間，鐵路與水路、公路之間，皆以各路按其普通運價核算運費相加之總數，名為聯運運價。惟鐵路間之貨物聯運，則施行遞遠遞減制，訂有遞遠遞減之百分率。照現行辦法，滿三百零一公里，照定額減收百分之二；自此，每進一百公里，再減收百分之一，至一千公里以上，每進二百公里，照定額減收百分之二，至全程超過二千四百零一公里減收百分之二十五為止。蓋於顧全鐵路運輸成本之中，兼寓鼓勵貨物長途運輸之意。顧此種貨物聯運運價，似尚有未盡妥善者二端：

(一) 同一貨物，經行五百公里之路程，如甲乙兩路聯運，每公噸運費為國幣二十元；如由乙丙兩路聯運，以甲丙兩路運輸成本不同之故，或增為每公噸三十元。以同一貨物，經行同一里程，而擔負高下相差甚多之運費，殊欠公允。

(二) 聯運運價既須組合各路運價，益以聯運遞遠遞減之減除，各路加價之加算，手續繁複，不特客商計算為難，平時無從明悉運價之數額；而在路員方面，亦感計算不易，致填發貨運收據或提貨單，輒多遲誤。

抑不惟此也，所謂遞遠遞減，不過減其超越某距離後每公噸或每二十五公斤之運價率，按其運費本身之總數，仍為加而非減。例如列入四等之鮮橘，由上海北站運至蚌埠，經行四百八十七公里，其不滿整車之運費，每二十五公斤約為三角三分強，合每公斤一分三釐。倘由杭州運至天津，經行一千五百零九公里，則就每二十五公斤運費八角六分減除百分之十四，為七角五分，合每公斤三分，比較增加運費一倍有餘。又如列入五等之豆，由銅山運至武進，經行四百八十五公里，其整車運費每公噸約為十元三角六分；倘由包頭運至武進，經行二千零八十七公里，則就每公噸運費四十二元三角六分減除百分之二十，為三十四元零七分，比較增加三倍有餘。故事實上貨物運輸愈遠，其擔負之運費愈昂，而所增運費有多至數倍者。此於產運銷三方面，實均有巨大之影響。

(一) 就生產方面言，貨物之在消費市場，其售價大率受普遍性之市價所束縛，非品質特別優異者，莫能外此。故其預定售價，必須與市價相近，方能參加競賣；否則非被排斥，即致虧損。運費一項，所以加重其成本，提高其售價者也。運費既愈遠愈昂，則貨物之運輸，勢必達於運費恰當其負擔能方而止；過此，則因成本過重，售價過高，無以立足於消費市場，勢必裹足不前。

(二) 就運輸方面言，鐵路對於貨運，不徒為其本身有利之營業，抑且貨運愈多，愈足顯示社會經濟之發展。

故推廣貨運一端，必須以全力赴之。今以運費關係，使貨商非至不得已時，不願遠道運入運出，否則，或改趨水路公路，或竟停運。是鐵路本欲顧全其貨運之成本者，轉致無貨可運。

(三)就銷售方面言，任何貨物之銷售，以供求平衡為良好之景象。如供過於求，則其價低落，將使生產者辛苦所得，不償所失，生產必至縮減。反之，如求過於供，則其價高昂，消費者必有生活艱難之感，而銷售亦受阻滯。如貨物在主要生產地既不能儘量生產，在主要消費地復不能儘量銷售，其結果必致各地均不能有無相通，適為外貨造機會。故以農業著稱之我國，乃有向國外仰給農產品之怪象。據民十九年米麵棉三項輸入統計如下：

米 一九，九二一，九一八（擔） 一二一，二四四，七六六（海關兩）

麵 五，一五〇，三〇七（擔） 三一，五五六，三八八（海關兩）

棉 三，四七四，八八九（擔） 一三三，一三五，五六七（海關兩）

三項輸入總值二萬八千六百萬海關兩，約合國幣五萬萬圓。此外如外國進口之百果，據民二十三年十二月份統計，原價達三十三萬海關金，以全年計之，又在四百萬海關金，即國幣八百萬圓以上。此其影響我農村經濟為何如？溯其原因，無非由於主要生產地之供過於求，與主要消費地之求過於供，而究其所以致此供求失調之故，一則交通之梗阻，一則運費之高昂，否則即或有時仰求於外，數量亦決無如此之巨，可斷言也。

且聯運遞遠遞減運費規定若干公里以內不減，則在此距離以內，屬於某種競爭情勢下之貨物，其運輸里程

較近者，必操勝算，未免有失公允。又規定若干公里以上不再核減，是使運輸超過此限度之貨物，不能更享減價之優待，亦未免有遠愈遠愈廉之本旨也。

## 第二節 聯運運價之理論與實施

聯運之最大旨趣，當為發展長途運輸；而所以致此之道，除謀時間之緊湊，手續之簡捷，充分增加運輸之便利外，尤須給予運價之優待。誠以長途運輸之客貨，其所負運費，本較短途者為大。如仍施以各本路之普通運價，勢必失其招攬吸引之力量，而阻止聯運業務之發展。抑就鐵路言，其運輸費用原為中途運送費及兩端站務費之總和，客貨運輸無論遠近，其兩端之站務費無大差別，而中途每公噸每公里之運送費，則以運量愈大，運程愈遠為愈省。故對於聯運客貨，應於普通運價以外，另訂一種比較低廉之聯運運價，尤以聯運貨物為然。不但在理論上有所根據，即在事實上亦屬有此需要也。

如上所述，鐵路為發展長途運輸，以助長國民經濟之繁榮計，其與各方辦理聯運之客貨，似應另行規定聯運運價，普遍實施，茲酌擬原則如下：

### (一) 關於聯運旅客者：

(甲) 鐵路與鐵路之旅運，雖不必另定一種聯運基本運價，至少似亦宜仿照現行貨物聯運遞遠遞減

制度，規定遞遠遞減收費辦法。

(乙) 鐵路與水路，公路或空路之旅客聯運，似宜按原定聯運票價，一律給予相當折扣，由聯運各方協議定之。

(二) 關於聯運貨物者：

(甲) 鐵路似宜打破原有普通基本運價之限制，另訂各級里程距離各路共同適用之聯運基本運價，依此編訂聯運運價表。

(乙) 水路，公路，或空路可按貨物經行里程之長短，照普通運價，一律給予相當折扣。(其折扣數目，由辦理聯運各方協商妥定，一併計入聯運運價表。)

(丙) 規定運輸最高里程，過此以上，一律按照最高里程運費計算。

(三) 關於分配運費者：

上述各項客貨聯運運費之分配，各路可參照下列三項辦法：

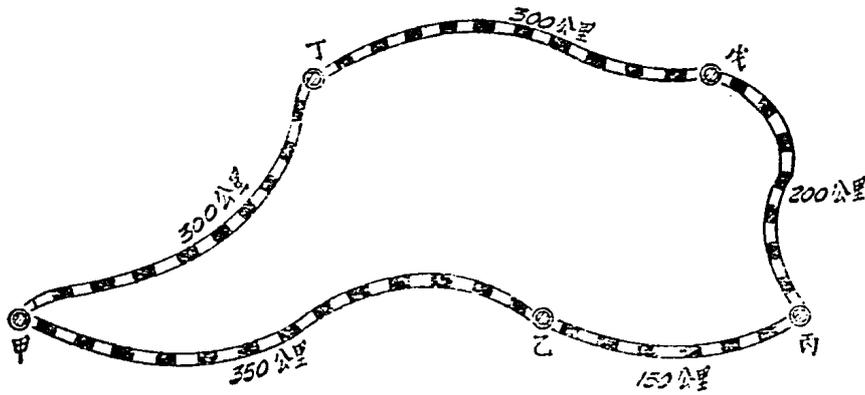
(甲) 按普通基本運價比例分派；(所謂 Proportional Rate)

(乙) 按客貨經行之里程比例分派；(所謂 Mileage Rate)

(丙) 按各方互相認可之固定百分率分派。(所謂 Arbitrary Rate)

隨時斟酌選用，期臻公允。

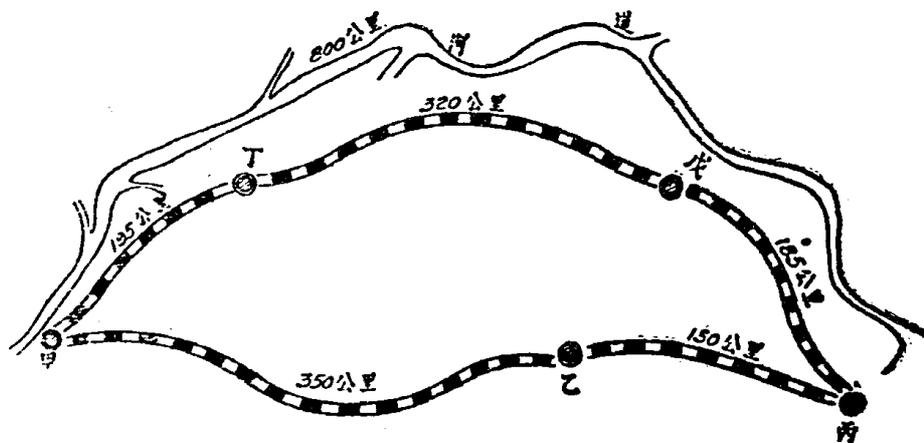
### 第三節 貨物聯運特價



(圖 一)

普通聯運運價，猶祇可施諸平常狀態下之客貨；若聯運貨物，每有特殊情勢，不可以常理論者，則當斟酌下列三種情形，另訂聯運特價，不復受普通聯運運價之拘束，舉例如下：

(一) 例如有某路由甲至乙，長三五〇公里，又有一連接之路，由乙至丙，長一五〇公里，兩路總長五〇〇公里，若某種貨物由甲直運至丙，應繳聯運費二百元。假定由甲點另有一路至丁點，長三〇〇公里，復有一路由丁至戊，長亦三〇〇公里，更有一路由戊至丙，長二〇〇公里。（詳圖一）若此三路因建築成本較輕，及行車費用較省，對於該項貨物運輸全程，依普通運價計算，亦只共收運費二百元，則該項貨物，倘不直捷由甲地運往丙地，而繞道經行甲丁路，丁戊路，再由戊至丙，則照現行聯運遞遠遞減運價計算，應繳運費一百九十四元。（全程八百公里，照現章減收百分之

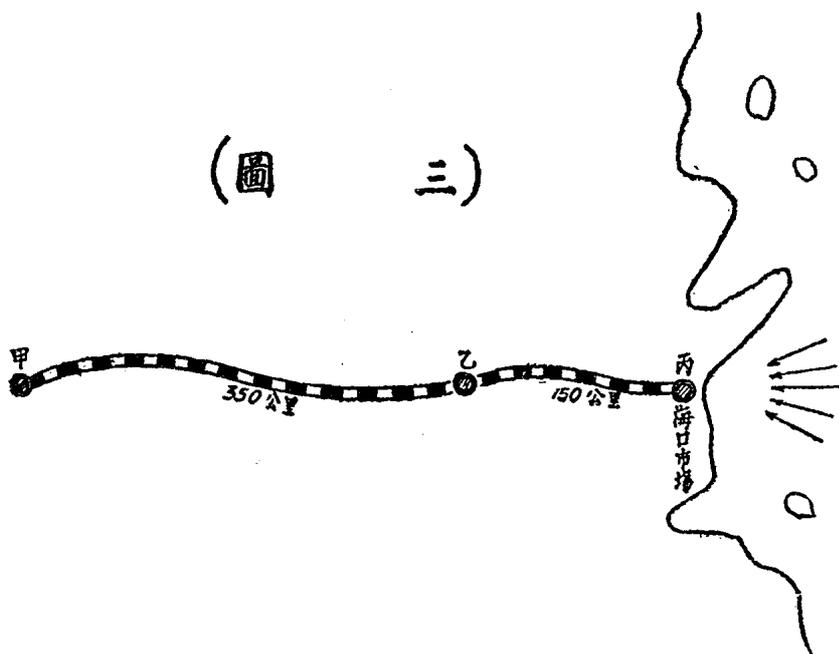


(圖 二)

三) 如此商人為減輕負擔計, 必樂於繞道, 不願直運, 而甲乙與乙丙兩路之運輸必致受其影響。在此情形之下, 其

甲乙與乙丙兩路聯運必須與甲丁, 丁戊, 戊丙三路聯運收取相同之運費, 以保持其平衡。(即所謂 Equalized Rates)

(二) 例如有某路由甲至乙, 長三五〇公里, 又有一連接之路, 由乙至丙, 長一五〇公里, 兩路總長為五〇〇公里。若同時另有甲丁, 丁戊, 戊丙三路, 由甲地起繞道至丙, 總長七〇〇公里。更有水路一條, 亦由甲點起繞道至丙, 長八〇〇公里(詳圖二)。如是, 甲地即為三路同起之點, 丙地即為三路同訖之點。(所謂 Competitive Points) 倘某種貨物由水路自甲地運至丙地, 因水運成本較輕, 或因與鐵路競爭關係, 繳納較廉之運費; (譬如二〇〇元) 則繞道至甲丁, 丁戊, 戊丙三路及甲乙與乙丙兩路對於具有競爭關係之聯運貨物, 均不能不與水運收取相同之運費, 以事招攬。但在鐵路中途之乙點及戊點, 非水運競爭勢力所趨, (即所謂 Noncompetitive Points 或 Intermediate Points) 其由甲至乙, 或由甲經過丁至戊之貨物, 則不妨收取與由甲至丙之相同運費, 以資調劑。



(圖 三)

(三) 例如某路由甲至乙，長三五〇公里。又有一連接之路，由乙至丙，長一五〇公里，兩路總長五〇〇公里。(詳圖三)但丙點為海口市場，各國貨物齊集於此，競賣甚烈。而其沿線地點為內地市場，不屬外貨競賣範圍。在此情形下，如有某種國產貨物由甲點運至丙點，為增加其競賣力量計，必須施以特別低廉之聯運運費，(譬如二〇〇元)而該項貨物由甲點運至乙點，雖運輸里程較甲丙兩點為近，但無競爭關係，亦不妨收取相同之運費，以補償鐵路之損失。

蓋在鐵路與鐵路競爭，鐵路與水路或公路競爭，貨物與貨物競爭，或市場與市場競爭等特殊情形之下，對於貨物運輸，誠非施以聯運特價，不足以資應付也。至於該項貨物聯運特價之規定，可採下列步驟：

- (一) 考查鐵路運輸上之各種競爭情形；
- (二) 考查貨物之本身生產成本；

(三) 考查本國貨物之普通市價；

(四) 考查國外輸入相等貨物之售價；

(五) 酌予每公噸（整車）或每二十五公斤（不滿整車）運輸自某地至某地之最低運費；總以使鐵路得以招攬，貨物得以競賣為標準。其聯運運費之分配，可參酌上節所述之三項辦法辦理。

此外，猶有可分別考量者二端：

(一) 貨運之方向 貨物運輸方向不同，競爭情勢亦異；而鐵路行駛之車輛又有回空與非同空之別。故在訂定聯運特價時，雖屬同一貨物，同一里程，亦可考查其運輸之方向，及有無回空車輛之情形，施以不同之運價。

(二) 貨運之季節 鐵路貨運有淡季旺季之分，若論與水路競爭，復有水漲水涸之別；大抵水漲時競爭較烈；水涸則反是。故對於貨物聯運特價，亦不妨規定在貨運淡季時適用，在旺季時取消；在夏季水漲時適用，在冬季水涸時取消。

總之，一方須吸引貨物報運，使鐵路運輸效能可因此充分發揮。一方又須參酌運輸價值，使鐵路營業，不因此而受無謂損失。（例如運輸價值本為百元，若特予減收五十元，則在貨商為非分之利益，而在鐵路為無謂之損失。）

施行此種聯運特價，綜其效益，至少當有四端：（一）運價確切明瞭，計算便利；（二）貨物不憚遠運，供求得

以平衡；(三)本國產品有無相濟，不致被外貨侵奪市場；(四)推廣各地產品運銷範圍，可使物盡其用，地盡其力，漸次實現國內生產總動員之理想。惟此種聯運特價在美國所謂「單一運價」(Blanket Rates)或「郵票式運價」(Postage Stamp Rates)行之已久，著有成效；而在我國猶為一種理論，如何因地制宜，因時制宜，乃至因物制宜，為適當之規定，則有賴於鐵道專家之高瞻遠矚，為神妙之運用也。

## 參攷資料

題 目	書 名	卷 期	章 節	頁 數	著 作 人	出 版 年 月
客貨行李運價之核算與分攤	鐵路運輸業務		二五	三三—三五	金士宣	二十一年六月
聯運運價計算法	膠濟月刊	三三				二十二年十二月
聯運貨物運價改訂之必要	鐵道旬刊		五八	一四一	諫	二十三年三月
訂定鐵路貨物聯運特價之芻議	交通雜誌	三二			吳紹曾	二十三年二月
新訂聯運減價辦法之批評與建議	交通雜誌				洪瑞濤	二十三年十二月
聯運運價	鐵路運價		五三	三五—三〇	劉傳書	二十四年四月

題 目	書 名	卷 期	章 節	頁 數	著 作 人	出 版 年 月
鐵路貨物聯運運價與 特價 改善鐵路聯運運價之 我見 Through Routes & Routing of Freight Through Rates & Continuous Milenge	交通雜誌 交通雜誌 Railroad-Rates Service Management Railway Freight Rates	三 七 六 三 七 六		九 一 三 一 三 一 六 二 六 〇 - 二 七 一 三 九 〇 - 四 〇 六	劉傳書 高鹿鳴 Vander- blue and Burgess K.S. Sr- inivasan	二 十 四 年 六 月 二 十 四 年 六 月 1924 1928



## 第十三章 運價之特殊問題

### 第一節 運價之劃一

關於鐵路運價之一般問題，除上列各章詳加論列，以供商榷外，尙有若干特殊之問題。各路運價之應否劃一，卽其一端。考諸已往，各路對於制定運價，因債款牽制關係，各自爲政，所有客貨運價，大率遷就運輸成本，錯綜紛歧，高下不一，且有相差甚鉅者。年來鐵路學者，頗有主張採用劃一制度，以資整理者，其理由大致如下：

(一) 鐵路爲公共事業之一，其制定運價應以公平低廉簡明爲原則。但欲求運價與三項原則悉相符合，非先謀劃一不可。

(二) 鐵路有發展國民經濟之責任，宜使全國人民有均等發展之機會；然非劃一運價，卽難免有畸輕畸重之弊。

(三) 各路對於按照普通條件運輸貨物，必須共同規定劃一普通運價，庶一方適用於本路運輸，一方又適用於各路聯運。

(四) 鐵路事業固應採取現代商業上多中取利之原則，設法減低運價，以期運輸之增加；但此舉非先採取劃一制度，則各路勢必互以廉價爲標榜，而發生鐵路自相競爭之狀態。

(五) 全國各路運價制度，倘能劃一，不特免除各路之界限，且可利助客貨之暢運。

然另一方面亦有反對劃一運價，而主張維持現行各別運價者，其理由如下：

(一) 我國各路建築工程，難易各殊。其運輸成本，輕重各異。夫以不同之運輸成本，運送客貨，而採用劃一運價，於情於理，均不可通。

(二) 各路水陸競爭情況，迥不相同，勉強劃一運價，必多窒礙。且以近年公路汽車與空路飛機二種運輸之發達，尤爲鐵路之勁敵。倘將各路運價強行劃一，勢必增加其應付上之困難。

(三) 若用算學式之運價而劃一運價表，在應用上，困難甚多。因此，特別運價及固定運價各有其存在之價值。

(四) 鐵路運輸與產銷二方，關係甚切，故所定運價，自應注意產銷情形。倘使運價劃一，即失其靈活之運用。

(五) 即使全國各路採取劃一運價制度，其劃一運價高低之標準，事實上亦殊不易取決。如從最高運價，則商民勢將反對；如從最低運價，則路收勢將銳減；如取折中數目，則原來擔負較低運價之客商，仍將表示不滿。

此外如江海山岳之險阻，路線經行之曲直，沿線地方人口之疏密，以及產銷各種經濟上之條件等，咸足爲反對劃一運價之理由。其中以運輸成本與水陸競爭兩說爲最有力，我國鐵路運價之不能劃一，此其大障礙也。

平心論之，鐵路對於水陸競爭，儘可運用特價以爲應付，殊不足爲反對劃一普通運價之理由。至於運輸成本之說，則劃一運價，原非不顧成本，不妨根據各路運輸成本之總平均數，斟酌規定，而以各路總收支相抵爲依歸。換言之，劃一運價制度，不能着眼於一路之財政狀況，而須依全部鐵路收支狀況爲統盤籌劃之計也。惟此中有一先決條件，即各路財政之統收統支是。此點如能辦到，則鐵道部得以提綱絜領，酌盈劑虛，而所謂運輸成本之說，乃可不成問題。抑鐵路爲國家交通事業之一，本具有統一之特性。查國有交通事業，如郵政，如電信，取費類探劃一制度。鐵路以往歷史，雖與郵電不盡相同，然事實上需要劃一價格，初無二致也。

或謂劃一運價，牽動各路財政，難免債權者之反對。實則債權者之所慮，當在於鐵路本身之不振，而致入不敷出，拖延債務。苟得鐵道部統制各路財政，酌劑盈虛，則劃一運價與償還債款，不生若何影響。且若由鐵道部全盤整理債務，異日償債情況，當較現在爲勝，可以預卜。如是債權者雖欲反對，又將何所藉口耶。

由是可知劃一各路運價，無大問題。惟爲審慎起見，不妨暫時採用運價地帶法（Tariff Zone）以爲過渡；即就各路情勢相若者，劃爲若干地帶，於其同一地帶之各路，制定共同適用之劃一運價，然後徐籌全國劃一之策，似無不可。

## 第二節 運價之遞遠遞減

我國鐵路運價，依現狀觀察，大率取決於運輸費用。但運輸費用中大部分為固定的，如房屋建築，員工薪餉，站務費，以及設備維持費等，恆不以里程遠近而增減。其隨里程增減者，僅佔全部費用之一小部分。故就事實而論，凡貨物運程愈遠，其每公里平均直接運輸費用必愈低。是以長途運價，以採遞遠遞減制為宜。且如一般笨重貨物，往往重量雖大，價值甚微。若鐵路不減其遠程運價，將使此種貨物，不勝負擔，或改取他道運輸，或竟停運，而蒙其損失者，仍為鐵路。若就鐵路所負繁榮地方與發富源之使命言，尤應以低廉之運價招致貨物之遠運，如平綏路在未減長途運價以前，西北雜糧恆難盡量輸出，自將遠程運價減低，而貨運數量隨以激進，可為明證。然則鐵路之採遞遠遞減制，不獨有裨國民經濟，亦足以增加本身運輸數量也。

遞遠遞減方法，各國不同。有將全路劃分若干區間，每一區間各設里程基本價者。亦有先訂每公里劃一運價，按照里程分別酌減成數者。由前之法，手續雖繁，然較公允。由後之法，手續雖簡，不免有里程較近而運價反高之弊。以故各國對於遠程運價，多採前法，而我國則於上述二法，均有採用。

吾國鐵路之採遞遠遞減制度，以京滬、津浦兩路啓其端。嗣後各路相繼倣行，第於分區距離與每區遞減率，各不相同。就前者言，不特各路分區多寡有不同，而各區距離，遠近亦復彼此相左。茲就我國各路運價分區情形，列表

如下：

各區距離遠近	區間		分區數目
	相等	不相等	
一百公里為一區者	津浦，北甯，湘鄂	京滬，滬杭甬，平漢，膠濟，道清，隴海，浙贛，平綏	三區 四區 五區 七區 八區 十區 十一區 十二區
十公里為一區者	南潯		道清 膠濟 京滬 滬杭甬 平漢 隴海 平綏 北寧 津浦 南潯
區間距離愈遠里 程愈大者	京滬，滬杭甬，平漢，膠濟，道清，隴海，浙贛，平綏		

至各路各區遞減率，亦彼此各異。其遞減標準，有以最近里程為本位，逐級遞減者。有以最遠里程為本位，逐級遞加者。前者行於京滬，滬杭甬，津浦等路。後者如平漢，道清等路，實採用之。其遞減之比率，各路亦頗懸殊。有始終以同一百分數遞減者，如津浦，湘鄂等路是。有不以同一百分數遞減者，如平漢，平綏等路是。有自原價減而復減者，如京滬，滬杭甬，膠濟，北甯等路是。茲將國有各路最近里程分區距離及各區間遞減比率列表如下：

路 別	分區距離公里	各 區 間 遞 減 率
京 滬	1—20	100%
	21—50	-35%
	51—100	再-35%
	101—200	再-25%
	201—400	再-10%
滬 杭 甬	1—20	100%
	21—50	-35%
	51—100	再-25%
	101—150	再-25%
	151—200	再-45%
津 浦	1—100	100%
	101—200	-10%
	201—300	-20%
	301—400	-30%
	401—500	-40%
	501—600	-50%
	601—700	-60%
	701—800	-70%
	801—900	-80%
	901—1000	-90%
1001—1100	-95%	
平 漢	1—20	遞 區
	21—50	近 遞
	51—100	遞 加
	101—200	加25%
	201—400	計
	401—800	算
801—	每	
平 綏	1—100	100%
	101—200	-9%
	201—300	-18%
	301—400	-27%
	401—500	-45%
	501—600	-45%
	601—800	-55%
	801—1000	-64%
膠 濟	1—20	100%
	21—100	-25%
	101—200	再-50%
	201—824	再-50%

綜上表觀之，各路運價遞遠遞減辦法，不僅所劃區間，彼此不同；而其所減比率，亦參差不齊。民十九年全國鐵路商運會議時，膠濟路曾提議里程略等之路線，貨物運價遞遠遞減方法，宜修改一致案，經該會議第四次大會通過原則。但以未能繼續設計，致劃一遞遠遞減運價方法未克實現。爲求鐵路業務之改進，與夫運價之統一，各路遞

路別	分區距離公里	各區間遞減率
北甯	1—100	100%
	101—200	- 5%
	201—300	再 - 6%
	301—400	再再 - 7%
	401—500	再再 - 8%
	501—600	再再 - 10%
	601—700	再再 - 12%
	701—800	再再 - 14%
	801—900	再再 - 16%
	901—1000	再再 - 18%
隴海	1—20	遞減率無一定
	21—100	
	101—200	
	201—300	
	301—400	
	401—500	
	501—600	
601—		
道清	1—20	+ 20 % (遞加)
	21—100	+ 12.5 % (遞近)
	101—250	100 %
湘鄂	1—100	每百分之遞減五
	101—200	
	201—300	
	301—400	
浙贛	1—50	100%
	50—100	- 10%
	101—200	- 10%
	201—350	- 20%
南潯	1—20	一等100% 六等100%
	21—30	5 - 4%
	31—40	22 - 12%
	41—50	27 - 25%
	51—60	32 - 23%
	61—70	36 - 28%
	71—80	39 - 33%
	81—90	42 - 38%
	91—100	45 - 41%
	101—110	50 - 44%
	111—120	52 - 47%
	121—130	54 - 51%

遠分區辦法，將來勢須先行劃一，而里程略等之鐵路，務使大致相等，用示公允。惟此事與劃一基本運價有關，（見第五章第五節）宜同時解決者也。

關於規定基本運價之遞遠遞減辦法，已于第五章第二節加以論列。又聯運運價與遞遠遞減制度之關係，亦已詳于第十二章第一節矣。

### 第三節 整車與不滿整車運價

我國鐵路運價向仿歐美制度，劃分整車與不滿整車二種運價；不滿整車之運價，例較整車運價為高。以前隴海、北甯二路，其不滿整車運價較整車運價加高百分之三十；津浦、膠濟二路，加高百分之五十；平綏鐵路，加高百分之六十；而京滬滬杭甬兩路且加高百分之七十五以至百分之一百。民二十年，鐵道部為求劃一整車與不滿整車運價辦法起見，乃規定不滿整車運價，一律比照整車運價加百分之三十。現除平漢（加百分之三十五）、平綏、膠濟（以上二路均加百分之五十）、廣韶（加百分之八十）等路外，其餘各路均已遵照規定辦法辦理。考不滿整車與整車運價所以必須差異之原因，大要有四：

（一）整車貨物，在裝運手續上，較不滿整車為簡單。因零擔貨物，每批雖僅數十公斤，亦須開一貨票，造一記錄，而整車貨物動輒在十噸，二十噸以上，數量懸殊，而手續則一。故其徵取運費，應有相當之差別。

（二）整車貨物之運輸成本，較不滿整車為低廉。因零擔貨物之裝運，手續既繁，其損失可能性亦較大，鐵路

自應增加不滿整車運價，以資取償。

(三) 整車貨物，在車位利用上，較不滿整車為經濟。因不滿整車貨物，種類不齊，混裝一車，恆難滿載。且以不滿整車，沿途隨時裝卸，恆有車位虛耗之情形。

(四) 不滿整車貨物運價高於整車，在增進運輸數量上，甚感必要，因非此不足鼓勵貨商購辦大批貨物，而作大量運輸。

是故不滿整車運價，較高於整車運價，乃為各國共有之現象。惟是不滿整車與整車之運價，應取如何比率，換言之，即不滿整車運價，究竟應比照整車運價加高若干，此則有待於縝密考慮者也。良以整車與不滿整車運價相差之程度，影響鐵路經濟及貨商利益，甚為深切。如相差過小，則鐵路所耗之運務費必多，且其吸引整車運輸之力量，為之低減。倘相差過大，則一般小資本貨商，不能整車報運者，勢將歸於淘汰，予大資本貨商或轉運者以壟斷操縱之機會。故如何規定整車與不滿整車運價之差度，實為鐵路運輸上一重要問題。國內學者近有主張廢棄整車與不滿整車差別運價者，其理由如下：

(一) 鐵路事業大部費用，具有聯合性。如欲分別整車與不滿整車之運輸成本，殊為事實所不許。倘貿然將不滿整車運價加高若干，難免失之謬誤。况鐵路運價之制定，恆憑以前統計數字，即使可以求得運輸成本，亦難據為規定零擔運價之標準也。

(二) 目前我國鐵路運價，雖謂基於運輸成本，而事實上則仍以貨物性質而定。貨物運價，既並不與成本相符，何獨於整車與不滿整車之運價而有高低之別。

(三) 不滿整車比較整車，容易虛糜車位者，殆因裝車方法不合所致。此種情形，應由鐵路設法改進，殊不能使貨商負其損失。且鐵路辦理不滿整車運輸，倘能利用貨品質量輕重，妥為調劑，則車位不特可免虛糜，且較整車運輸節省而有利也。

(四) 所謂減低整車運價，鼓勵大宗貨運，亦非確當。蓋實際上大宗貨物，雖鐵路不予鼓勵，亦不致零星裝運。反之，小本商人，鐵路雖予種種鼓勵，亦恆因能力所限，無從湊成大宗。

此外並謂廢除整車與不滿整車運價之區別，當有如下之利益：

(一) 關於鐵路者：(甲) 運價一致，可使貨商路員計算運費時，益臻便利。(乙) 無論何種噸位空車，皆可裝載，故於支配車輛上較為敏捷。(丙) 因貨物裝載，不限車輛，可使調車時間，為之節省。(丁) 貨物隨到隨裝，使起運時間，可以迅速。(戊) 以前整車混裝種種限制，以及餘剩另貨之困難，均可免除。

(二) 關於貨商者：(甲) 整車與不滿整車運價相同，則商人即無須化零為整，轉運商遂失其操縱之機會。(乙) 貨商對於各等貨物，均可按各該等級交費。

以上所述，固有相當理由，但竟認廢除整車與不滿整車運價為絕對妥適，亦不盡然；蓋整車與零擔貨物，在運

輸成本上所佔成數，雖不易分析，然零擔貨物之單據紙張，繕寫手續，過磅標誌等工作，均較整車貨物為多，應負直接費用亦較大，證諸事實，無可諱言；此其一。零擔貨物雖工人認真裝運，亦不能必其毫無損失，因零擔貨物，往往須中途翻裝，且其包裝方法，亦彼此不同；此其二。不滿整車之貨物，雖可隨到隨裝，隨到隨卸，與整車懸殊，但在一般情勢之下，零擔貨物，對於車輛利用之程度，遠不及整車貨物之高，甚為明顯，此其三。是則不滿整車運價應高於整車運價，原則上似難否認。所應商討者，乃在不滿整車運價與整車運價比率之如何改進耳。

改進之法，似應先就各等貨物運量中，先行統計整車與不滿整車之運量及進款數額，然後再視貨品包裝情形，車輛利用程度，及對他物損害之可能性，酌定其整車與不滿整車運價之高低比率。仍須使各等整車運價與其運量相乘之積，與不滿整車運價與其運量相乘之積，相加之和，等於該等原定運價與其運量相乘之積，其公式如下：

各等整車運價 × 各等整車延噸公里 + 各等不滿整車運價 × 各等不滿整車延噸公里 =

原來每單位（即每公噸每公里）貨物之平均進款 × 總延噸公里

例如某等貨物之總延噸公里為二五，〇〇〇，〇〇〇，原定基本運價為二分，運費總數為五〇〇，〇〇〇元，茲假定整車延噸公里數為一五，〇〇〇，〇〇〇，不滿整車延噸公里為一〇，〇〇〇，〇〇〇，則其整車運價可酌定為一分八釐或一分九釐，而不滿整車運價，可定為二分三釐或二分一釐五，如是兩者運費之和，仍等於

原有運費總數，即五〇〇，〇〇〇元也。

依此方法，制定整車與不滿整車運價，較之現行一律加百分之三十者，自較合理，因可基於運輸成本，斟酌各貨情形，分別加以制定也。

至整車混裝貨物，依照我國鐵路貨物運輸通則第十八條規定，至多以十種為限，其運費須照其中最高等貨物之等級計算，其重量至低須按其中貨物最高起碼重量計算。此種規定，原為以前整車與不滿整車運價相差過大，非加限制，難免影響鐵路收入。今後如將整車與不滿整車運價加以改進，則貨物運輸通則中貨物混裝種數，及起碼重量之規定，當無存在之必要矣。

#### 第四節 回空車輛之利用

鐵路兩端運輸數量，往往未能平衡，以致重車而去者，不免空車而回。此項回空車輛，尤以貨車為多。考其原因，約如下列：

(一) 由於鐵路兩端各種實業發達程度之不同——鐵路兩端之農工商礦各業，倘非平均發展，則各業發達之區，運出貨品，必較運入為多，遂致發生回空車輛之現象。

(二) 受農產收穫時季之影響——我國鐵路多以農產品為主要運輸，惟是農產之收穫，皆有一定時季。在平時雙方運輸數量，可以平衡之路，往往一值農產登場，因內地輸出貨物激增，而同時輸入貨物不能為比例之增

進，於是回空車輛勢不可免。

(三) 由於鐵路兩端人口密度之不同——人口密度不同，則其輸出輸入貨物數量，勢難平衡。良以人口稠密之區，類為工商繁盛之處，其輸入貨物（如原料品）數量每多於輸出貨物（如製造品）；反之，如居民稀少之處，多屬農礦地域，其輸出每多於輸入，自不免車輛之回空。

鐵路發生回空車輛，因為情勢使然，究屬鐵路之一種損失。回空車輛愈多，其損失愈大。蓋各客貨車位及機車牽引力之虛糜，暨車輛軌道之消蝕，皆將無所取償，影響非淺。故如何利用回空車輛，實為鐵路經濟上一重大問題。利用回空車輛之法，約有數端：

(一) 施行回空運輸特價——利用回空車輛，惟一有效之方法，厥為施行回空運輸特價，或較原定運價酌減若干成，或竟參照貨物負擔能力，另訂特種運價，並派員廣事招攬。其能增進貨運，減少回空，自不待言。如京滬路下行貨物（自京至滬）恆較上行（自滬至京）貨物為多，故京滬路規定糖（或冰糖）、煤、煤油等為上行特價貨物。滬杭甬路上行貨物（自杭至滬）每較多於下行貨物（自滬至杭）故滬杭甬路亦有木（除另定外）杉木、紙烟（普通）紙等下行特價貨物之規定，即其例也。

(二) 減低運輸較少方向之運價——鐵路所以發生車輛回空之現象有二：一為一端運出貨物較多，而他端則較少；一為沿線各站貨物向一端隣近市場運銷較多，而向他端則較少。如京滬路之上海為通商口岸，而出產大

宗貨品之各站，又大抵距滬較近，距京較遠，遂致貨運由滬至京者遠較由京至滬者爲少，而由滬至京之回空車輛乃特多。此種情形，似亦惟有運用運價政策，以爲補救。即將貨運較少方向之運價酌予減低，施諸一般的貨物，俾兩端間之運量漸趨平衡。如是，車輛回空之現象，卽不能完全免除，亦當大爲減少。

總之，回空車輛爲各路常有之現象，而京滬滬杭甬兩路，尤爲嚴重。近數年來，京滬路對於糖、煤、煤油等貨，雖予以特價；然上行回空車輛，依然不少。根據車務處行車記錄，自民二十一年九月至次年十二月止，京滬路上行平均回空里程，計達百分之四十，下行平均回空里程，則爲百分之七·八；至滬杭甬路，其上行平均回空里程，計爲百分之二十，下行平均回空里程爲百分之十五，此種回空比率，以在每年九、十、十一、十二等月及次年一、二等月爲多。此後究應如何救濟，尙有待于研究也。

近年京滬、津浦兩路，雖亦辦理聯運貨物，藉以消弭回空問題。但事實上，自滬北運貨物，大抵皆循海道。按自京滬聯運至津浦各站者，爲米、麵粉、肥皂、糖、紙菸、疋頭、棉紗之屬；其由滬輸運至天津者，爲米、麵粉、棉紗、洋布、紙菸等物。兩相比較，輸運實佔多數。（水陸運輸數量見附表二）因輪船運費較低故也。改進之計，莫若與津浦、北甯等路，另訂聯運特價，以資應付。務使上海北站至天津及北平之陸路運費，能減至與輪運相等。則自滬上行之貨運，必可日見增加，不獨京滬回空比率，可以減其嚴重性；卽津浦回空問題，亦得相當解決矣。

茲將上海至天津水陸運雜費暨聯運貨物水陸運量，分別列表比較于後，以供參攷。

自上海至天津每公噸水運運雜費表

自上海至天津每公噸路運運雜費表

貨名	規定運價	八折九五計算	六折計算	關稅	駁力	共計		等級	裝力	運費		過江費	卸力	共計	附註
						運費八折九五計算	運費六折計算			京	滬津浦				
棉花(土包)	\$ 65.00	\$ 49.40	\$ 39.00	\$ 13.70	\$ 1.17	\$ 64.37	\$ 53.87	四五	\$ .20	\$ 2.20	\$ 14.70	\$ 1.05	\$ 0.10	\$ 18.25	
(壓緊)	19.75	14.91	11.85		1.17	29.78	26.72	四五	.20	2.08	12.74	1.05	0.10	16.02	
茶葉	27.50	20.90	16.50	紅茶免稅 綠 48.00	1.17	紅綠 22.07 70.07	紅綠 17.67 65.67	三	.20	2.90	19.59	1.20	0.10	23.99	
小麥	15.00	11.40	9.00	免稅	1.17	12.57	10.17	五	.20	1.77	12.74	.90	0.10	15.71	京滬特價
火柴	78.00	53.04	46.80	每百元7%	1.17	54.31	47.97	四	.20	2.90	14.70	1.05	0.10	18.9	(普通)有聯合台證書
捲烟	70.00	53.20	42.00	統稅	1.17	54.37	43.17	一二	.20	4.77	35.26	1.50	0.10	41.83	京滬特價
糖	9.50	7.23	5.70	赤 4.70 白 7.70	1.17	白 16.09 赤 19.09	白 13.40 赤 10.40	三	.20	1.39	19.59	1.30	0.10	22.98	京滬特價
紙(普通)	19.50	14.82	11.70	15.00	1.17	30.99	27.87	四	.20	1.87	14.70	1.05	0.10	17.92	京滬特價
(優等)	18.80	14.29	11.23	27.00 (有派司免稅)	1.17	42.46	39.45	二	.20	2.14	29.40	1.35	0.10	33.19	京滬特價
洋灰	23.10	17.56	13.86	免稅	1.17	18.73	15.03	五	.20	2.08	12.74	.90	0.10	16.02	
牲畜皮				19.50 (生牛皮)	1.17			五	.20	2.08	12.74	.90	0.10	16.02	
植物油	75.00	57.00	45.00	豆油11.70 生油免稅	1.17	豆油69.87 生油58.17	豆油57.87 生油46.17	三	.20	2.90	19.59	1.30	0.10	23.99	
麵粉	4.00	3.80	3.80	統稅	1.17	4.97	4.97	四	.20	2.20	11.76	1.05	0.10	15.31	津浦特價
棉紗	37.00	28.12	22.80	統稅	1.17	29.39	23.37	三四	.20	2.32	19.59	1.30	0.10	23.41	京滬特價有憑證者
大米	7.00	5.32	4.20	免稅	1.17	6.49	5.37	五	.20	1.77	10.19	.90	0.10	13.16	津浦特價
棉織疋頭	37.00	28.12	22.20	統稅	1.17	29.29	23.37	優二 普四	.20	3.43	29.40	1.35	0.10	34.47	京滬特價有憑證者
										1.76	14.70	1.05		17.81	

聯運貨物水陸運量比較表

貨名	民二十三年京滬路 各站聯運至天津浦路 各站大宗貨物噸數		運輸數量無統計可查	附註
	輪運至天津全年噸數	噸數		
肥皂	二,八九五	—	由上海運至天津浦各站,尙有成績,與水運運價相差尙不多(詳見上表)。	
米	一,七七五	二八,八〇〇	南人旅居平津者,喜食錫米,故有此項運輸。自錫至津,宜訂一特價。惟蘇米運出,尙有請領護照問題。	
糖	一,五八九	—	車運多運至徐州爲止,徐州以北均由青島進口,且因關稅問題,尙無解決。(尙在與海關接洽中)。	
紙及文具	一,一八七	—	京滬路部份,已有特價。	
麵粉	七二〇	五,五五〇	京滬路應訂一特價,津浦則自浦至蚌已有特價。	
紙烟	三〇八	—	亦以運至徐州爲止,徐州以北,均由天津及青島進口。	
疋頭	二八五	五,〇〇〇	京滬路部份,已有特價。	
棉紗	二三四	八,〇〇〇	京滬路部份,已有特價。	

第五節 清淡時季之利用

清淡時季云者,一年中鐵路運輸數量最少之時期也。在彼工業發達國家,鐵路運量各月大抵相同,因無所謂

清淡時季，即間有之，亦不成若何問題。農業國家則不然，一切經濟活動，恆隨農業情況為轉移，鐵路貨運亦以農產品為主，故在秋收以後，鐵路貨運特為繁忙，所謂旺月是也。秋收以前，自五月至八月間，農產運輸甚稀，因是鐵路貨運，亦甚清淡，所謂淡月是也。

鐵路清淡時季問題，原與回空車輛，有連帶關係。其回空車輛愈多之方向，其運輸亦愈清閑。惟鐵路清淡時季，有僅指某一方者，亦有同時指上下行兩方向者。前者乃車輛回空問題，後者則成車輛閑空問題，皆屬鐵路之一種損失。

我國為農業國家，故清淡時季，遂為各路所不免。即以京滬滬杭甬鐵路而論，一年之中，運輸情況，各月不同。如京滬路在貨運暢旺之季，每月平均數量，常在十萬公噸以上。而在貨運清淡之季，平均數量，減至七萬公噸左右。滬杭甬路亦復如是，其最旺之月，平均運輸數量，約在八萬公噸左右，而在清淡之月，則祇四五萬公噸。茲將京滬滬杭甬鐵路近數年來各月貨運情形列表如左：（根據車務處紀錄）

### 民二十一年七月起至二十四年十月止兩路運輸貨物噸數表

年	月	京滬路貨運噸數	滬杭甬路貨運噸數
二十一年	七月	94,334	69,442
	八月	38,971	69,680
	九月	83,976	74,273
	十月	100,562	107,904
	十一月	83,964	70,692
	十二月	110,225	75,458
二十二年	一月	81,277	45,124
	二月	87,680	56,959
	三月	108,150	81,934
	四月	77,087	54,168
	五月	82,074	71,804
	六月	90,496	76,790
	七月	112,002	75,098
	八月	94,414	76,970
	九月	118,595	77,794
	十月	169,995	69,951
	十一月	168,908	79,170
	十二月	172,457	75,365
二十三年	一月	130,143	55,389
	二月	91,536	42,377
	三月	114,812	73,256
	四月	118,430	74,212
	五月	120,982	90,114
	六月	122,393	79,347
	七月	148,589	83,766
	八月	155,273	94,330
	九月	151,740	92,632
	十月	150,521	82,795
	十一月	151,831	86,442
	十二月	223,264	93,622
二十四年	一月	125,073	71,846
	二月	111,966	52,621
	三月	145,568	103,541
	四月	151,739	110,381
	五月	146,637	115,198
	六月	133,892	77,777
	七月	103,601	58,159
	八月	88,236	51,435
	九月	92,082	53,766
	十月	109,987	56,699

觀於上表，可知京滬路貨運暢旺時季，係自每年九月至次年三月。三月以後，貨運數量較爲低減。蓋自每年九月至次年三月，乃內地農產輸出最盛時期。此類貨運大半來自津浦沿線，故屆時下行貨運，亦較上行爲多，而回空車輛比率，當以彼時爲甚。滬杭路情形，大致亦復相似，以每年十月至次年三月爲旺月。三月以後，卽爲清淡時季矣。雖然，鐵路貨運，品類繁多，有帶時季性者，有不帶時季性者。農產品之時季性，固甚濃厚。但如工藝品，礦產品等，卽無時季性可言。倘能設法調劑運輸，則於清淡時季問題，非特可減輕其嚴重性，且足以維持每月運量之平衡，而免旺月車輛之缺乏。但此非運用相當減價政策不可。我國各路於清淡季節，減價運輸者，計有膠濟，北甯等路。按膠濟鐵路曾訂定：凡在夏季運送磚瓦，得按普通六等運價八折核收運費；又在五月至十月運送磁土，原料按六等八折，已煉者按五等八折核收。北甯鐵路對唐山啓新洋灰公司在唐山塘沽運送洋灰者，於夏季則按普通五等運價五五折，冬季六折核收。其餘各路，對於清淡時季，尙未聞有補救辦法。今後欲求運輸之進展，不能不竭力設法利用清淡時季閑空之車輛，似可採行下列步驟：

- (一) 將各站各月上下行貨運來源及其到達地點，詳細調查，編爲統計。
- (二) 測定全線或某一區段運輸清淡時季。
- (三) 擇運輸盛旺時無時季性之貨物，如木材，盜器，煤斤之類，爲清淡時季之特價貨物。
- (四) 制定特種運價，藉以提前或拖後此項貨物之運輸。

參攷資料

題 目	書 名	卷 期	章 節	頁 數	著 作 人	出 版 年 月
(一) 劃一運價	鐵路運價之研究	八 二	二 四	一七三—一八五	高鹿鳴	十八年
劃一普通貨物運價之研究	南潯月刊			二六—四	李續光	十九年二月
四條鐵路票價一律	京滬滬杭甬路月刊			專 件	高鹿鳴	二十年一月
劃一我國國有鐵路旅客運價之前提與利弊	膠濟月刊	一 一		專 件	高鹿鳴	二十一年一月
劃一運價過渡方案	膠濟月刊			專 件	高鹿鳴	二十一年一月
各路貨物運價各等間比例應劃一案	交通雜誌	二 二—三		二五—二五	高鹿鳴	二十三年一月
劃一國有鐵路普通客貨運價問題	鐵路運價		四 五	二四九—二五	劉傳書	二十四年四月
劃一吾國普通貨物運價問題						

題目	書名	卷期	章節	頁數	著作人	出版年月
平漢隴海扣定劃一運價及平漢普減運價辦法	鐵道部檔卷			各路類業務綱	聯運目第一三三號	
劃一各路聯運包件價目表卷	鐵道部檔卷			各路類業務綱	第五號	
(二) 遞遠遞減						
里程略等之路貨物運價遞遠遞減辦法宜修減案	膠濟月刊	一一		專件	高鹿鳴	二十年一月
聯運運價遞遠遞減辦法	膠濟月刊	三六				二十二年十月
聯運貨物運價遞遠遞減之商榷	鐵道旬刊	五二		五二五	樊正渠	二十三年十一月
遞遠遞減原則	鐵路運價		四四	二二二四七	劉傳書	二十四年四月
遞遠遞減制與裝卸費	鐵路雜誌	一八		五十五	李起濤	二十五年一月

題 目	書 名	卷 期	章 節	頁 數	著 作 人	出 版 年 月
(三)整車與不滿整車 運價	鐵道業務兩個月之 整理工作			八七	俞 棧	二十一年八月
整理不滿整車運價案	交通雜誌	二二三		一九一九	許延英	二十三年一月
不滿整車運價暫宜採 用簡單計算辦法	鐵路經濟論文集			二四一四	沈奏廷	二十二年十月
整車運價與零擔運價 比率問題之研究	鐵路運價		四 三	二七二三	劉傳書	二十四年四月
整車運價與不滿整車 運價	鐵道部檔卷					
貨等會訂定貨物運價 制度卷(整車及不 滿整車)	Freight Classifica- tion			177-252	Dewanup Curran	1916
Carload Rules and Regulation	The Business of Ry. Transportation		18	290-308	Lewis H. Haney	1924

題 目	書 名	卷 期	章 節	頁 數	著 作 人	出 版 年 月
(四)回空運價 貨物運送規則—運價 回空車輛利用問題 兩路回空車輛核減運 價案卷	鐵路運輸業務 交通雜誌 鐵道部檔卷	一 八	二六三	二七二四 各路類 業務網	金士宣 劉傳書 運價目第 四十號	二十一年六月 二十一年六月

## 第十四章 貨運運費之計算

### 第一節 貨運價目表簡明化辦法

貨物運費之計算，與其運價具有相聯之關係，亦不容忽視。考各路現行貨運價目表，除浙贛路外，其所列數目，僅爲普通運價。對於民二十年所定之「加價費」（二成，一成半，或一成）及辦理負責運輸之一成「負責費」，以種種關係或例外，尙未一併計算在內。致運價實數，不能一目了然。客商既不獲先自計算，預計成本，站員因須分別填註，亦感困難，影響路商業務，殊非淺鮮，故有設法使簡明化之必要。

欲使貨運價目表之簡明，自以將「加價費」及「負責費」一併加入運價爲最理想之辦法。如此，凡屬適用普通運價之貨物，若將運價表所列數目與重量相乘，即可得運費實數，惟此二種加費，以種種關係或例外，未便合併，前已言之，則勢非兼籌並顧，於合併之中，仍收分算之效不爲功。

考「加價費」及「負責費」所以未便合併，不外（一）因彼此均有獨立性質；（二）因「加價費」係從金貴銀賤關係而發生，將來或須變更；（三）因便利會計上統計「負責費」之數目。然以上三點，均係鐵路內部

之事，對外似不宜臨時分別計算，重滋繁複，使客商感受不便，即在站員，亦頗多困難。

茲試擬實行合併，仍可分算之方法如下：

### 一 合併方法

因運價有負責與不負責關係，應添製運價表二種：（如欲使合併後再行分算所得之數目準確起見，亦可將運價釐位列出；但為徹底簡明計，可不列釐位，概按四捨五入辦法，進棄為分位。）

- （一）鐵路負責各等貨物運價表（包括「負責費」及「加價費」二種）
- （二）貨主自行負責各等貨物運價表（僅包括「加價費」）

### 二 分算方法

照下列各類，由主管處所分別辦理。

（一）凡係按分等表規定等級計費之鐵路負責貨物，（包括按特價計算者）將其運價歸入一類登記之，然後由該類運費總數內，求其「負責費」及「加價費」（二成，一成半，或一成）各若干。其計算公式如下：

$$\frac{\text{鐵路負責運費總數} \times (\text{加價費百分數})}{(\text{普通運費百分數}) + (\text{負責費百分數})} = \text{加價費}$$

$$\frac{\text{鐵路負責運費總數} \times (\text{負責費百分數})}{(\text{普通運費百分數}) + (\text{加價費百分數}) + (\text{負責費百分數})} = \text{負責費}$$

例如每月之鐵路負責貨物（有加價費者）運費總數為二十萬元，則：

$$200,000 \times \frac{10}{100+20+10} = 15,384.62 \text{元, (角分以下之小數, 按四捨五入計算) 即爲一成負責費。}$$

$$200,000 \times \frac{20}{100+20+10} = 30,769.23 \text{元, 即爲二成加價費。}$$

$$200,000 \times \frac{15}{100+15+10} = 24,000 \text{元, 即爲一成半加價費。}$$

(二) 凡係按分等表規定等級計費之貨主負責貨物，將其運費歸入一類登記之，然後由該類運費總數內，求其「加價費」(二成，一成半，或一成)若干。計算公式如下：

$$\text{貨主負責運費總數} \times \frac{(\text{加價費百分數})}{(\text{普通運費百分數}) + (\text{加價費百分數})} = \text{加價費}$$

例如每月之貨主負責運費總數為三萬元，則：

$$30,000 \times \frac{20}{100+20} = 5,000 \text{元, 即爲二成加價費。}$$

$$30,000 \times \frac{15}{100+15} = 3,913.04 \text{元即爲一成半加價費。}$$

(三) 凡車橋等項，並無加價，而由鐵路負責之貨物，將其運費歸入一類登記之，然後由該類運費總數內，求其一成「負責費」若干。其計算方式如下：

$$\text{鐵路負責運費(無加價費者)} \times \frac{(\text{負責費百分數})}{(\text{普通運價百分數}) + (\text{負責費百分數})} = \text{一成負責費}$$

例如每月之鐵路負責運價(無加價費者)總數為二千元,則:

$$2,000 \times \frac{10}{100+10} = 181.82 \text{元, 即爲一成負責費。}$$

(四) 每批不滿整車,或整車每公噸之運價,如遇不及五角,應起碼核收國幣五角時,其「負責費」及「加價費」之加收,係按照起碼五角之數計算,可併入第(一)(二)類登記之。

如此雙方並顧,鐵路可從容分算,運價既可簡確,對於客商站員亦均不發生困難。在以前主管處所須將貨票逐一覆核「負責費」及「加價費」,然後逐日累月相加,方得實數者,現在祇須按照總數,一次求得,手續省却不少,其結果亦正可相同也。

此項簡明化辦法,京滬滬杭甬鐵路試行以來,路商均感便利。惟聯運貨物運價,仍須根據各本路運價相加計算,而各路運價之「加價費」,既有一成,一成半,二成之別,復有祇收「負責費」不收「加價費」者,有祇收「加價費」不收「負責費」者,有「負責費」「加價費」兼收者,此外如聯運運價之遞遠遞減,各路之專價特價,鐵道部規定之獎勵國產工業減價,公運及軍運辦法,繁複紛紜,站員已苦記憶爲難,客商更難明瞭,故於運價表一項,亟宜設法使之簡明。前鐵道部有鑒於此,已令飭各路將「負責費」合併於運價之內,並自民二十五年六月一日

起實行，已稍見便利。惟「加價費」仍須另加，似尙未達到澈底簡明之目的。各路倘能實行此項簡易方法，對於聯運運價之計算，亦當增加不少便利。（按京滬滬杭甬鐵路對於二成「加價費」係作營業進款收帳，另有固定數目解部，故對於實行此項簡明化辦法，尙少顧慮。各路似可採取同一辦法，以最近數年之「加價費」總數爲根據，平均計算，每年約得若干，作爲固定數目，較爲直捷便利。蓋熟權輕重，與其精確分別計算「加價費」數目，務求角分無誤，使工作增繁，因而多耗員工薪費，損失不貲；則毋甯定一固定數目報解，可以自由採取合併之簡易方法，不特路方實較有利，客商亦感便利不少也。）

## 第二節 卡片運價表計算運費之利用

貨運運價，雖有運價表之製定，但不若客運運價表之簡明，故於計算某批貨物之運費時，必先查明起訖站間之距離公里數，再按公里數，查明某等貨物之運價，然後以貨物重量相乘。尤以一成負責費，二成加價費之增算，非熟習貨運者，難以應付裕如。各路辦理貨運計算人員，雖亦有編製由各本站起運之整零運價表者，以免臨時核算，但祇限於本起運站，且二種加價，亦須另算。而遇其他各站至各站之運費，則仍須重行計算。故在運用上尙未能全臻便利。實可仿照客運價目表式樣，將各等貨物編製卡片式之各站至各站分等運價表一種，並將民二十年加價費，一成負責費，一併計算在內。（按京滬滬杭甬鐵路已將「負責費」「加價費」併入運價表內，實行後頗感便

利。如是，既可使站員計算敏捷，並可分送貨商應用，誠一舉而數得。爰擬卡片式運價表格式及其編製說明如下：  
(以京滬滬杭甬鐵路為例)

(一) 此項卡片運價表計分二種，京滬路為一類，滬杭甬路為一類，用不同顏色之紙張印刷，以資區別。每類再依普通貨物分等級數，製成運價表六種。

(二) 此項卡片運價表，用鐸版縮影，庶可較小，一則節省紙張，一則便利攜帶及檢查，如放置案頭，亦為相宜。該表前頁，左方自上至下第一行，直列到達站站名，再自左至右之斜行第一行列起運站站名。表中每一方格內列整車（即每公噸）及零擔（即每二十五公斤）之運價。

表之右上角空白處印「檢表須知」，其說明如下：「自左而右查明起運站站名，再自上而下查到達站站名，橫直相遇之方格內，即為所求之整車每公噸或零擔每二十五公斤之運價。」

(三) 表之反面，附印下列五種說明，以供參考。

(甲) 大宗貨物分等名稱表

貨物分等為計算運價之前提，故此項運價表內，應參照現行鐵道部頒佈普通貨物分等表，將所有同等級之貨物（無運輸者不列）編列一起，以便檢查。譬如二等運價表內，凡二等貨物之貨名，均行列入，其他各等貨物，亦分表編列。蓋如將各等貨物全部列入一表，則與原來之分等表無異，其繁複仍不稍減，而運價價

率每表內祇有一種等級，仍無所用也。

(乙) 特價表

凡訂有特價之貨物，亦按照第(一)項之原則，某等運價表編列某等貨物之特價；其他如牲畜，箱茶之論件論頭，非此種卡片運價表所能按表計算者，概不列入。

(丙) 裝卸費

裝卸費為客商所必付之費用，故亦應編列。惟各站裝與卸之價率不同，船，地，棧，碼頭間亦互異，如詳細編列，既覺繁複，且將使卡片之篇幅擴大，故該表內之裝卸費，概以由棧至車或由車至棧（無棧之站指地而言）為範圍，並以普通貨物為標準，其他另有規定者，不在此限。

(丁) 計算運費方法

關於分等，運率特價，運費釐位之捨入，整零貨物之起碼運價，整車與零擔之區分等，均有說明，並將整車零擔之計費方法列舉實例，加以解答。

(戊) 輕笨貨物計算運費方法

輕笨貨物運費之計算，一般貨商頗為隔閡，自應將其計算方法，詳細說明，並將所有特種輕笨貨物名稱列表附後。

查此項卡片運價表，係用以計算運價，故凡有關運價各點，自應詳列。而如上所述，則對於按普通運輸計算運價所需之資料，已包羅無遺。其他如託運，提取手續及雜費等，雖亦可列入，但既限於篇幅，且各項章程頗多，而以有時間性者統混列入，更非所宜，祇好從略，以示簡捷。至於舟車靈棺等項運輸較少，有無另行編製同樣表格之需要，則可斟酌各個情形而定也。

茲附樣張于后：（樣張上之零担運價，係照以前規定以五十公斤為單位。）





## 第二節 輕笨貨物運費計算方法

### 一 輕笨貨物運費計算方法之沿革

我國國有鐵路運輸質輕體笨貨物，昔時各路以情形不同，嘗製有輕笨貨物表，及計算運費辦法，載在各路貨車運輸附則。此項貨物以整車或零擔報運者，其運費計算方法，與普通貨物迥不相同。良以質輕體笨貨物重量小而容積大，鐵路為求補償車位虛糜起見，因有按照體積收費之辦法，尤以零擔貨物，關係甚鉅，計算方式，規定特詳。曾經施行者，綜有三種：

(一) 加成法——即按輕笨貨物實重加若干成，以為收取運費之標準，以前國有各路多採行之。

(二) 過尺法——即輕笨貨物以零擔報運者，概須過磅，又須過尺，以求立方體積，再換算重量，為容積重量。以容積重量與實重相比，而從其較重者收費。即吾國國有鐵路現行之制度也。

(三) 分等法——即質輕體笨貨物，於分等時，將其等級提高。此為美國現行之制度。我國昔年規定貨物分等表時，亦曾注意及此，如價格低廉之煤油空聽，紙燈籠，均列二等，即寓有提高輕笨貨物運費之意。惟於一般輕笨貨物，尙未經詳細考核耳。

我國鐵路往者並採一、二兩種制度。自實施負責運輸，乃將過尺過磅制度載入路章，規定一律實行。其辦法為：

凡報運零擔輕笨貨物，必須兼行過尺。過尺時，按物體最長最高最寬處，分別丈量，再將三者相乘，求到立方體積。然後以三立方公寸爲一公斤之比率，折合重量。如折合重量少於實重，則仍按實重收費。此在鐵道部現行統一辦法未頒行以前之零擔輕笨貨物計算運費辦法也。

至於整車輕笨貨物，以前根據貨車運輸通則第二十七條之規定，無論所用車輛之載重量若干，均按車輛容積折合所得之總重量爲標準；即於車輛裝滿後，按其容積計算重量，以每三立方公尺作一公噸計；其不滿一公噸者，亦作一公噸計。嗣經津浦路與京滬滬杭甬路考核車輛容積重量，平均約在車輛載重三分之二左右，乃規定凡整車輕笨貨物，其實重不及三分之二者，則按照車輛載重三分之二收費。此在鐵道部現行統一辦法未頒行以前之整車輕笨貨物計費辦法也。

## 二 現行輕笨貨物運費計算方法之檢討

自過磅過尺制與車輛載重折合制二種辦法頒行以後，輕笨貨物以零擔報運者，往往以實重較折合重量爲低，客商因其收費太高，嘖有煩言；而以整車報運者，又往往有車輛實在容積重量，高于車輛載重量，車位虛糜，損失甚鉅。民二十三年七月，鐵道部鑒於各路辦法未能一致，有統一各路輕笨貨物計算運費辦法之頒行，將各路自定辦法一律取銷，（貨物運輸通則雖另有規定但尙未實行）其內容乃將輕笨貨物分爲二類：

（一）爲特種輕笨貨物，（詳下表）其按不滿整車裝運者，以每四立方公寸爲一公斤；以整車報運者，若重

量不超過車輛載重二分之一，照車輛載重二分之一收費。

特種輕笨貨物名稱表

門類	貨物名稱
農一	穀殼
農三	有殼花生
農四	木耳（裝箱或袋者）
農六	草 枯草 稻草 秣草 蒲棒（即蒲絨）
農七	鮮桑葉 蘆葦 高糧梗 筍籊 離根香草 棕葉
農九	棉花（人工或木榨壓緊者）
農十	茶葉（鬆包不能壓緊者，茶磚茶末，茶梗除外）
農十一	蠶繭（鮮或乾） 山蠶繭
農十三	麻黃 木賊 柴胡 防風 薄荷 錦燈籠（俗名紅姑娘皮）
森一	樹 樹秧
森二	松樹枝



工十七	風琴（裝箱或紙包者）
工二十一	刨花
工二十七	藥棉
工三十	掃帚 燈座（銅或其他金屬製者白鐵或玻璃製者） 毛扇 葵扇 紙傘 暖水瓶 有字廢紙（壓成方形捆紮者） 燈芯（草製） 燈壺

(二) 爲普通輕笨貨物（凡貨物重五十公斤，其體積超過一百五十立方公寸，或重一公噸，其體積超過三立方公尺者。）其按不滿整車裝運者，概照每三立方公寸作爲一公斤核收運費；但實重超過一公斤者，應照實重收費。如以整車裝運者，若實裝重量不及車輛載重量三分之二，照車輛載重量三分之二收費。此項辦法，視前進步，其優點有二：

(甲) 計算運費方法，各路統一，對於聯運，諸多便利。

(乙) 貨物輕笨情形，各不相同，所耗車位，大小各異。有特種普通之分，折合比率，亦不相同，自較公允。

然細加研究，則是項辦法，似仍有未盡妥適之處。茲分別零擔整車二項詳述之：

(一) 關於零擔輕笨貨物者

(甲) 輕笨貨物，種類甚多，零擔報運日衆。如每批貨物在起運站仍須過尺過磅，非但耗時費力，抑且貨站工

作繁重，員工設備均須增加，營業支出，因而擴大。

(乙)普通輕笨貨物(除特種輕笨貨物表中規定者外)，其決定之標準，為凡貨物每體積三立方公尺其重量超過一公斤者，即為輕笨貨物。此項測度之標準，乃憑起運站站員丈量之結果，而後折算。惟丈量是否精密，計算是否準確，除非到達站一一覆磅，則不肯站員即可從中作弊，或隨意量度，或以多報少，使折合重量降低，而減少運費，鐵路不免遭受損失。

(丙)貨品形式，方圓不同。僅就最高最長最寬之處丈量，所得體積，未必即為貨物之真實體積。據此而折算重量，收取運費，往往有超出實重數倍者。於理似不公允。

(丁)視貨物容積以折合重量，其折合比率，為四立方公尺折合一公斤，或三立方公尺折合一公斤，均為固定而又武斷之標準。貨物輕笨情形，各不相同，萬難視為一律。強而同之，難免有畸重畸輕之弊。由此可知零擔過尺制，既不經濟，又欠公允，計算過繁，運用不宜，籌謀改良，誠不容緩。

#### (二)關於整車輕笨貨物者

客商報運整車輕笨貨物，最高只照車輛載重量三分之二繳付運費，損失尚不多。有時報運整車輕笨貨物，轉較報運普通貨物付費為少。在客商固屬優惠，而鐵路車輛噸位之虛糜，無從補償。是以現在頒行之載重折合制，就運用上觀察，頗欠完備。試析言之：

(甲)輕笨貨物(除特種規定者外)雖以整車計,報運時仍須抽出一部分過尺過磅。至到達站時既須覆磅,又須覆尺。蓋欲確切明瞭貨物之實重也。然手續既繁,費時必多,其困難與零擔貨物同。

(乙)貨物輕笨情形各不相同,所佔車位亦不一致。因之車輛容積雖同,而實際裝載噸數互異。若無論裝運何種輕笨貨物,均按車輛載重量二分之一或三分之二收費,輕重之間,難期公允。

(丙)車輛噸位雖同,而其構造形式不一,容積各異。如同為四十噸車,其容積與載重之比例,未必一律。若依載重數目,以為測量容積載重之標準,事實上恐難脗合。例如滬杭甬路有車輛二十五噸,其容積載量為二十四噸者,若照三分之二收費,則至多只可照十七噸計算,而實在裝足可至二十四噸,鐵路損失甚鉅。由此可知整車載重折合方法,猶不能謂為盡善也。

### 三 改良輕笨貨物運費計算方法之意見

綜觀上述各點,現行統一輕笨貨物計算運費辦法,就理論與事實兩方面言之,似均尚有改良之必要。茲酌擬運輸輕笨貨物計算運費改良辦法,分零擔整車兩部分述之:

(一)改良零擔輕笨貨物運費計算法 查過尺制,既不適當,不公允,而又不合用;加成制又以貨物輕笨情形,各有不同,若一律按實重增加百分之幾收費,亦不公允。是則最善之策,莫若仿照美國制度,採行分等辦法。凡零擔輕笨貨物,報運時無須過磅過尺,亦不用加成收費辦法;惟於貨物分等時,於各種貨物,先考核其容積與重量之

比例，容積大而重量小者列入高等；容積與重量比例相稱者，則視其價值之大小，而定其等級之高下，一切均載入分等表中。於是零擔貨物裝運，祇須按照規定等級，核收運費，固不待丈量折算，而自明矣。其方法之簡易，計算之合理，較之過尺制，便利實多，此大可仿行者也。

(二) 改良整車輕笨貨物運費計算法 考計算整車輕笨貨物之運費，載重折合法，既以過於籠統，不甚合理，尤以手續煩瑣，不便應用；補偏救弊，竊以採用美國整車起碼重量制度，較切事理。所謂整車起碼重量制者，即適用整車運價貨物應計之最低重量也。貨物照整車運價報運者，無論實重與所用車輛載重多少，概須按照起碼重量收費。惟起碼重量低於實重時，則按實重收費，否則祇適用不滿整車運價。但貨物之體質不同，車輛之容載各異，美國貨物分等表之規定，係以三十六呎半標準貨車為根據，而規定貨物之起碼重量。載重各不相同之車，應按其車輛容積之比例，比照加減。我國膠濟鐵路昔時曾有起碼重量之規定，以數種貨物，用載重不同之貨車裝載，每種有一起碼重量之規定。又新頒貨物運輸通則第十五條亦有起碼重量之條文，（按貨物運輸通則第十五條規定：整車貨物以公噸為單位計其重量……但其起碼重量，應按照貨物分等表內規定某種貨物裝某種車輛之起碼重量計算。但貨物實在重量超過表內規定之起碼重量者，則照貨物之實在重量計算。）惟以各路貨物體質貨車容積不易鑑定，故分等表中尚無每一種貨物整車起碼重量之規定。按整車起碼重量，隨貨物體質重量及裝車之情形與運量之大小而定。各種貨物，各不相同，較之固定劃一辦法，自為合理。且何種貨物裝於何種車輛，其起碼重

量若干，均可先事規定。其辦法既較適當，且較簡便，又不妨仿而行之也。

#### 四 改良輕笨貨物運費計算方法之手續

改良零擔及整車輕笨貨物運費計算辦法，其原則已如上述，茲復酌擬進行手續，分述如下：

(一) 審查等級 細核國有鐵路普通貨物分等表中輕笨貨物，是否曾訂有公平適宜之等級，並考查部頒輕笨貨物調查表中，所列貨物是否均為輕笨貨物。

(二) 審核車輛 細核各種貨車，凡車輛載重同，而容積載重又相同者歸為一類，列成車輛容積分類表，並將每種每類車輛車號，分別詳列，然後指定一種車輛，以為規定各種貨物之整車起碼重量之標準。他種車輛，則按其容積載量比例增減之。

(三) 規定標準 前兩步工作完畢後，第三步即可仿照美國辦法，將各種輕笨貨物分別規定其零整等級及整車起碼重量。下列各點，可為決定此種標準之參考：

(甲) 每一立方公尺體積之平均重量。(此即貨物之容積與重量之比例)

(乙) 貨物包裝情形。

(丙) 根據商業習慣日常每批平均運量。

(丁) 每種車輛裝足後實重噸數。

惟決定此項標準，至爲困難。蓋我國鐵路貨物統計，素不完備，欲求明確，自非詳定辦法，加以考查不可。茲再將考查步驟分述如下：

(甲) 調查 查輕笨貨物調查辦法，鐵道部曾規定表格及標準，頒發各路分別辦理。惟所列項目，如供規定輕笨貨物等級及起碼重量之參考，恐尙嫌不足。似應由各路根據部頒調查辦法，另定調查表。茲酌擬一式，以備採擇。調查表格式暨填造方法說明附後：



(背面)

### 填造方法說明

凡各站遇有輕架貨物報運，無論為整車或零擔，均須依照下列規定，詳細填造調查表一份，寄呈車務處，以便彙核。茲將此表填造方法說明如下：

(一) 本表計分上下兩部，上部各項無論以整車或零擔報運之輕架貨物均須填造，下部只限於整車輕架貨物報運時填列之。

(二) 每一種輕架貨物，用表一紙，由站長或貨員先將該項貨物名稱，種類，(特種或普通輕架貨物)等級，一一填列。

(三) 依據丈量之結果，將貨物包裝形式，實重，每批運量，長闊，高度及體積，(即長闊高三者相乘之積)于表中一至四欄分別填列。

(四) 以該項貨物之體積，除其實重，得每一立方體積之重量，于表中第五欄填列之。

(五) 依照部頒零擔輕架貨物計費辦法，將貨物體積折成重量，以折合重量，與實重相比，將其差數，填入本表上部第七欄內。(此項於整車輕架貨物報運時，可以不填。)

(六) 凡整車輕架貨物，除將本表上部一至五各項照填外，並須於本表下部將裝運該項貨物車輛之種類，載重，車號，區別，容積，容積重量等，于表中下部第一至四欄，依次填入。

(七) 用貨物每件體積除車輛容積，而得能裝件數；用貨物實重除車輛容積重量，而得能裝重量；二者先後填入表中下部第五欄內。

(八) 將該貨重實裝件數及重量分別填入表中下部第六欄內。

(九) 依照部頒整車輕架貨物計費辦法，將折合重量填列，同時用以與實裝重量比較而計其差數，分別填入本表下部第七第八兩欄內。

(十) 此項調查表填妥後，各站站長須親自簽名蓋章，于月終彙送車務處，如本月該站無輕架貨物報運，亦須填送「無」字報告一份，以免遺漏。每一種貨物，用表一紙，分別整車零擔，詳載貨物每立方體積平均實重，包裝式樣；各種載重不同之車輛，每種能裝該貨若干，及其平均每批運量等項，發交各站，按月填造。

(乙) 審核 各路局根據上項每月調查報告彙列總表，每一種貨物列總表一張，每項求得各月之平均數，即用爲規定標準之根據。然後鐵道部再根據各路研究結果，將同一種類之貨物互相比較，一一考核貨物輕笨之程度，(即體積與重量之比例) 則不難有明確之統計，及統一之標準；而審訂貨物零整之等級及整車起碼重量，亦較爲便捷矣。

上列調查及審核辦法，在辦理之初，自不免費時費力；但一經規定，則祇須隨時參照分等表，即可計算運費，既省手續，且極公允，而於聯運貨物尤有莫大利益焉。

### 參攷資料

題 目	書 名	卷 期	章 節	頁 數	著 作 人	出 版 年 月
運費計算與貨率昂貴	中國鐵路現勢通論		四 四	六四七	曾鯤化	光緒三十四年
吾國鐵路運價計費方法應有之改良	鐵道旬刊	三 一五		三八—三〇	沈奏廷	二十二年五月
改革吾國鐵路零貨過尺制度之我見	鐵道旬刊	三 一六		三四—三七	諫 初	二十二年六月
鐵路貨運計算規則之檢討	鐵道旬刊	六 一五—一四		三七—三三	沈奏廷	二十四年五月

題 目	書 名	卷 期	章 節	頁 數	著 作 人	出 版 年 月
專用車輛裝運危險品 收費辦法	第三次運輸會議議案			提案十四	交通部	十年五月
輕笨貨物計算辦法	第三次運輸會議議案			提案十四	交通部	十年五月
運價計算問題	第四次、五次運輸會議議案				交運部	十一年四月
輕笨貨物收費辦法	第六次運輸會議議案					十四年五月
修改輕笨貨物收費辦法						
輕笨貨物運價案	鐵道部檔卷			各路類 業務綱	運價目第 三十一號	

## 第十五章 裝卸費及雜費之核議

鐵路運輸貨物，爲便利客商計，對於貨物之裝卸，大率由鐵路僱工或招商承辦。故客商於運費之外，並須繳付裝卸費（整車貨物經准許貨主自行裝卸者除外）。此外由鐵路代爲處理者，或爲鐵路之附帶業務，或爲便利客商，或爲輔助貿易，或爲發展營業，如保管、檢查、變更、調車、車輛留置、車輛延期、取保領物手續、保火險等均視事件及費用等之繁簡鉅細，訂相當之費率，以憑算收，統稱之爲雜費。此項雜費，除裝卸、保管、調車、保火險等費，由各路酌量訂定呈准鐵道部施行外，其他雜費於部頒貨物運輸通則內均經規定。惟此項雜費之多寡，關係客商負擔，不亞於運費。究應如何釐訂，方稱公允，極有研究之價值。茲就探討所及，分述於後，以供商榷。

### 第一節 裝卸費

關於裝卸費之核收，辦法頗多：如普通貨物整車者，按公噸計算，零擔則按公斤計算，車轎靈柩等項，則論件計算；笨重貨品之裝卸費，則較普通貨物爲高；要不外爲公允合理而已。惟其中有可商榷者三點：

（一）裝車及卸車費率應否相同 貨物裝卸工作，表面上似無甚區別，實則大有難易之分。裝車猶之登山，

卸車猶之下山，上山自較下山爲難；設或所裝貨物其重量及包裝，並不一律，更須預算車位之如何分配及車輛載運重心之平均裝置，比較上亦較卸車爲難；故裝車卸車，不應採同一價率。如京滬路南京站雖裝力較卸力略高，但其他各站均尙相同，似不能因其分訂手續繁複，而遂置之不議。至分訂裝卸力時，裝力究應較卸力高出若干，亦須充分攷慮，此其一也。

(二) 各站在同一範圍內裝卸同樣貨物其費率應否一律 鐵路既代辦裝卸貨物，其所訂之裝卸費，卽等於一部分之運費，爲客商預算成本時所必計。故如同樣貨物在同一範圍內甲站卸力爲一角，乙站卸力則爲一角五分，則運往乙站貨物之負擔增重，勢必影響貨物之銷售。如相差過多，則同一貨物能銷售於較遠之甲地，或竟不能銷售於較近之乙地，殊欠平允。雖各地工人之工資及生活程度等各不相同，未可強使劃一；然裝卸力尙係遠在若干年前所訂定，而未隨生活情形增高者，間亦有之，故此點殊難完全依據。是各站裝卸費率卽使未能遵行劃一，似亦宜體察實情，分段劃一，亦謀裝卸費表簡明化之一法，此其二也。

(三) 幾噸以上笨重貨物用起重機（蒸汽）裝車應予規定 笨重貨物裝卸，在人力不能辦理時，可租用起重機裝卸之。但在幾噸以上之貨物，應用起重機裝卸，應予規定。查京滬滬杭甬鐵路所有起重機之租用價目，均按每天計算，故價率稍高。例如有二噸半重之貨物一件，工人原可設法裝卸者，但因起重機規定每天或不滿一天租金須二十元，較規定之裝卸費爲高，工人乃諉爲不克裝卸，必待商人給與起重機租金相等之裝卸力，始代爲裝

卸；此種乘機需索情事，影響路譽殊鉅。似應與承辦人訂定：在幾噸以上者，必須用起重機裝卸；在幾噸以下者，必須按照規定裝卸費由工人裝卸，或責令承辦人備置人力取重機，訂定費率核收，非十分笨重貨物，概須以人力裝卸，庶杜需索之弊，此其三也。

## 第二節 保管費

照鐵道部所頒貨物運輸通則，對於貨物之免費保管期限，原定爲二十四小時（日夜時間在內）；逾此期限，即須照章核收保管費。惟各路因情形不同，有另訂限期，呈准施行者。無論在鐵路免費或收費之保管期間，設遇貨物有損壞或短少等情事，即須照章賠償。責任何等重大！對於倉庫之設備，保管費率之高下，免費時間之久暫，應如何使之完備，公允合理，以應貨商之需要，合於各路之情形，而免路方之賠累，頗值得研究者也。

查我國鐵路對於倉庫設備，向極簡陋，蓋僅爲便利貨商之暫時堆存，所謂運輸保管而已。與經營堆棧事業，而以牟利爲目的者，不可同日而語。就京滬滬杭甬路言，各站雖均略有倉庫之設備，然尙未能平衡供應。每於貨運旺盛時期，臨時搭棚堆存，並以倉庫之內，尙無地板鋪墊，如糧食等項，堆存稍久，底層受地氣之蒸發，常致朽壞，賠累堪虞。是以在鐵路未有充分及良好倉庫以前，實無辦理存儲保管之可能。（其有特殊情形者，可臨時酌定辦法。）似應設法暫時加以限制。否則下列二種困難，將無法避免：

- (一) 保管之時間愈長，賠償之可能性愈大，即有保管費之收入，恐以之抵補賠款，尙慮不足。
- (二) 如長期堆存之貨物過多，對於到達或起運之短期免費保管貨物，即無法容納，於貨物運輸之週轉，影響殊鉅。

基上原因，在鐵路未有大規模倉庫以前，非暫時設法限制，不足以資應付。限制之道，似祇有從免費保管期限及保管費率二點進行。試以京滬滬杭甬鐵路爲例，擬議辦法如下：

(一) 免費保管期限 起運之出口貨物，除另有規定外，免費保管期限，改爲二天。(原定三天) 如在此期限內，不能將全批貨物送齊，其已送到之貨物，亦不願先行託運者，所有已送到之貨物，須照章按保管費率核收囤存費。(已託運而鐵路無車裝運者，不在此限。)

到達之進口貨物，除另有規定外，免費保管期限，改爲三天。(原定七天) 逾此期限，不來提取者，即照章核收保管費。

此其理由有三：

(甲) 貨商託運或提領貨物，除藉鐵路貨棧堆存，得以湊集整車，或其他特殊情形外，未有不願即日起運或提領，以求迅速脫售者。即使因件數過多，或其他原因，不克當日送齊或提領，亦儘可於次日再行送來或提領。則起運二日及到達三日之限期，已足適應需要，況較之部定期限，已增加一倍有餘。

(乙) 免費保管之限期較短，可以減少貨棧之擁擠及路方之責任。

(丙) 可以減少用鐵路貨棧聚零為整之機會，以增進貨棧之效用。

(二) 保管費率 起運及到達貨物之保管費，尙可訂為一律，以資簡便。惟於到達貨物超過若干日後，其費率應酌予提高，以促收貨人從速提領。待將來倉庫設備擴充，有辦理存儲保管之可能時，則以鼓勵長期堆存為主旨，重行分別擬訂。屆時當以其他堆棧之棧租價率為依據，而略予減低。庶於顧全收入中，兼收招徠之效。至於現行之起運貨物，因一經存入倉庫之後，將來必大部份由鐵路輸出，故於保管費一點，即有長期堆存，似可暫不加價。

### 第三節 延期費

查貨物運輸通則第二十一條第四項規定：「貨車調妥後，以備貨商自行裝卸，而超過六工作小時者，鐵路應核收車輛延期費，其費率自超過六工作小時起算，每車輛載重量一公噸，每十二小時或不及十二小時，核收國幣五角……」再國內聯運規章第三百五十六條規定：「每日噸數結餘之租費，應按每噸大洋二角之劃一費率核計……超過上項期限交還者，即按照車輛載重量每噸每天洋二元之費率，向租用之路核收延期費。」上述二種延期費，前者係路商間之關係，後者係路與路間之關係，茲所討論者，乃為路與路間之延期費。設有甲路車輛聯運至乙路，貨主因特殊原因，要求自行卸車（或起運貨物要求自行裝車），而不克於六辦公小時內卸畢（或裝竣）

致車輛延擱時，應如何向客商收費，乃成問題。

(一) 若照貨物運輸通則第二十一條第四項之規定，向客商核收每十二小時每噸國幣伍角之延期費，則乙路除應付車租外，(計二角)固尚有餘多。設因延擱而車輛不能於期限內送回甲路，致超過限期，而負每噸每天國幣貳元之延期費時，則賠累將不堪設想。

(二) 若謂聯運車輛，既由客商延擱，應由客商負擔延誤期間之車租及或延期費，則倘遇延擱之時間，並未延誤交還車輛之限期，如僅收車租，則反較每噸每十二小時五角之延期費為低。且車租及延期費均由客商照付，則又覺太昂，聯運規章亦並未規定客商應負擔付車租及或延期費之責也。

(三) 即使客商願付車租及延期費，則勢必待車輛交付甲路之後，經證明確有延誤交還之事實，方能計算延期費，(每噸二元者)否則在貨列車行駛鐘點未能確定以前，應否收取延期費，(每噸二元者)站員當時將無法預先計算。

為免除上述種種窒礙起見，似宜規定：凡屬聯運車輛概以鐵路代辦裝卸為原則；如因特殊情形，貨主要求自行裝卸者，所有超過規定時間之延期費應由貨主保證繳付。否則如事實上決非延長裝卸時間所能裝卸完畢者，則請車輛原有路免計延期費，僅付車租，由客商負擔之。

### 第四節 檢查費

以前貨車運輸通則，原無檢查費之名目；自辦理負責運輸後，在貨車負責運輸通則內乃有檢查費之規定，其費率則係由各路擬訂，呈准施行者，故各路費率，微有不同。茲列表如下：

路別	費率		附註
	整車 (每公噸)	不滿整車 (每五十公斤)	
道清路	一角五分	五分	不分整車零擔，每公噸或不滿一公噸，每次壹角。 不分整車零擔，每公噸或不滿一公噸，每次壹角。 名爲重行過磅費，按車輛載重量計算。
北甯路	一角五分	五分	
正太路	五分	未定	
京滬路	壹角		
滬杭甬路	壹角		
津浦路	壹角五分	五分	
隴海路	五分		

平漢路	五分	五分	名爲重行過磅費，按車輛載重量計算。
平綏路	壹角五分		
膠濟路	附則內未定		
浙贛路	附則內未定		
湘鄂路	附則內未定		

現鐵道部頒行之新貨物運輸通則內，已將檢查費率規定整車每公噸壹角五分，零擔每二十五公斤二分。所定已較公允，且各路亦歸一律矣。

### 第五節 車輛留置費

車輛留置費之性質與延期費似同而實異，前者係已撥給車輛而並不裝運，仍以空車退還；後者則雖已裝運而並不於規定時間內裝畢。（或到達貨物並不於規定時間內卸畢）雖車輛留置與車輛延期，路方均蒙損失；但車輛延期，鐵路尚可獲得貨物運費；而車輛留置不用，不特鐵路並無運費收入，且於車輛之支配、調度、運用，均受影響。故車輛留置費，以每小時或不及一小時按每公噸壹角計算，較延期費高出甚多者，實於酌補路方損失之中，寓

有限制濫索車輛之意，即予提高，不足病也。

## 第六節 變更費

鐵路運輸，在前貨主負責時代，原無變更費之名目。其有與變更費性質相同者，則如停止運出之手續費，即凡已開收據之不滿整車貨物，於將起運時，由貨主請求停止運出，應照退還客票規則，在運費內扣除一成，以償鐵路之損失，惟所扣之一成最多不得超過五元。又如變更指運之站，至少須在貨列車開行前二小時通知，否則按每車或不滿一車，須繳納五元，充作重行調車之費用。此項雜費與現行運輸之變更辦法如「取消託運」及「變更到達站」相類似，其辦法及費率業經貨物運輸通則詳細規定，所收之變更費為每變更一次核收國幣一元，較前低廉。故前項辦法，應予廢止。

## 第七節 調車費

貨物運輸通則第二十一條第三項規定：「整車貨物，須由鐵路將車輛調入調出專用岔道及特有規定之公用岔道者，鐵路應核收調車費；其費率由各路另定之。」查各路對於調車費之核收辦法及所訂費率，均尚無劃一之規定。大率凡空車調入岔道以備裝貨後重車調出，及重車調入岔道卸空後空車調出者，作為調送一次，重進重

出者，作二次計算。其費率則係按車輛載重量，及岔道離站之公里計算，每噸每公里收二分五釐者有之，（如京滬滬杭甬路等）每噸每公里收五分者有之。（如隴海路）惟對於下列二點，均尚無明文規定：

（一）調入或調出專用或公用岔道之貨物，按照前項條文規定，原以整車貨物爲限。但設有「整車零擔」一車到達後，客商要求到達站將該車之一部份卸下後，調入特有規定之公用岔道起卸（如京滬滬杭甬鐵路之福新岔道，雖係專用岔道，但特定准予裝卸客貨，且無整零限制。）並願照章繳付調車費，應如何核收？

（二）將空車調出岔道後，以備裝載貨物，但如因故未裝，仍以空車調出，除應收各費外，應否核收調車費？不特此也，又如：

（一）輕笨貨物及特種輕笨貨物之調車費，究應按車輛之載重量算收？抑按計算運費之重量算收？

（二）計算岔道之起訖點，究應以岔道之實際長度爲準，抑須以車站中心點起至岔道終點止爲準？

（三）每噸每公里之費率，究應根據何種標準訂定？

似均有待於詳密之研究，而爲公允合理之規定。

## 第八節 取保領物手續費

取保領物手續費，原名取保領件手續費。蓋客運包件等遺失時所填用，通用於貨運者也。現在貨物運輸通則

內修正爲取保領物手續費，名稱較爲適合。至於費率每一整車貨票仍爲二元，每一零擔貨票仍爲五角，施行以來，尙無問題。

## 第九節 保火險費

按照貨物運輸通則第九條規定：「凡鐵路運輸之貨物，鐵路可代向保險公司投保火險，一切按保火險章程辦理。如託運人不願投保火險，或自覓保險者聽之。……凡不委託鐵路代保火險之貨物，如因火災而受損害者，其責任概歸託運人自負之。」又該通則第二十一條第七項規定：「貨物於運輸及／或保管時，經貨商依本通則第九條之規定，請求鐵路代保火險者，鐵路應核收保火險費。其保險費率，由各路另定之。」查客商運貨，欲保火險，既可由鐵路代向保險公司投保，其保險費率，自可按照保險公司規定之費率核收。蓋鐵路此項設施，原爲便利貨商，鐵路對於客商既不負火燬之責，應盡代保義務，似不應於火險費之外，增加任何之手續費。而鐵路對於保險公司乃屬於經理地位，代爲招徠營業，保險公司尙應給與鐵路相當之費用。故鐵路於特約保險公司代保時，當擇其可靠而費率低廉者，用投票方式，簽訂合約辦理之。現在各路代保火險辦法，多未實行。雖以客商需要，尙不甚殷，但爲保障貨物，防免客商意外損失起見，似宜設法推行，尤宜於保險費率，求其低廉。否則不特無人過問，而代保火險辦法，亦將等於具文矣。（按鐵道部現已令飭各路辦理火險，不另收保險費。）

## 第十節 冷藏費及保暖費

我國各路對於冷藏及保暖二項，尙鮮設備。故最近頒行貨物運輸通則中，亦未有冷藏費及保暖費之訂定。以前京滬路曾有冰鮮車四輛，滬杭甬路亦有三輛，載重均爲二十二噸。該項車輛係木篷車，內層配置軟木，以杜熱氣內侵，專供裝運冰鮮貨物，但未有另收費用之規定。嗣以冰鮮貨物不多，每致空車停留，雖有時用以裝運普通貨物，則容積較小，客商多不願使用；且一經裝運普通貨物，內部易致損壞，修理耗費不貲，故已改作平車。然鐵路對於冷藏與保暖，此後終須陸續設備，以應客商需要。是貨物運輸通則內，誠不妨將冷藏費及保暖費酌予規定，以備一格也。

## 第十六章 關於貨等運價附則之檢討

我國國有各鐵路，於鐵道部頒行之運輸通則而外，均訂有一種運輸附則。此項附則，係根據前者之原則，訂立一種比較詳細之辦法，呈准鐵道部與通則相輔而行，所以謀適合各本路之特殊情形也。茲僅就各路貨運附則方面之有關貨等運價者，加以檢討，則有足資借鏡者，有應行修正補充者，亦有特殊規定者，分別條舉詮述，以供研究：

### 第一節 足資借鏡者

查貨物運輸通則第七條規定不負責運輸之貨物，在第四項內有「……及其他特殊貴重品」一項。揆之事理，鐵路對於貴重物品之運輸，既不負責，於貨物毫無保障，客商豈再樂於路運，即使由貨主派人押運，而押運人之票價等等，或且超過運費，損失不貲。夫鐵路負責運輸貴重品，雖有特殊困難，但無形中對於貴重品，不啻謝絕運輸，似於貨運有礙。查京滬滬杭甬鐵路貨運附則內，有保險辦法之訂定，似可推而廣之，以利運輸。茲將京滬滬杭甬鐵路所訂保險章程，照錄於後，以供參閱：

(一) 凡貨物已載明於貴重品分等表（見附則第二十三頁至二十六頁）內，其價值在一百元以上者，得

向主管站長商請保險，站長得隨時處理之。惟保險額至多以價值五百元爲限。

- 按京滬滬杭甬鐵路附則內所列貴重物品名稱表，當時係以貨物等級爲標準，故一等及一等以上之貨物（除危險爆炸品等）均列爲貴重物品，現在有各種貨物如生絲、蠶繭等，其等級業經減低，而紙菸（優等）化妝品等，其等級業經提高，事實上亦可以負責，自不能再以貨物之等級爲區分貴重與否之標準，故該表已不甚適用。當第九次全國鐵路運輸會議時，京滬滬杭甬路曾有一請規定貴重物品名稱表」之提案，其用意一則爲便利站員易於辨別，應否負責運輸，一則可以適用於保險辦法。業經大會議決由各路擬具貴重物品名稱表，呈請鐵道部核定，通令各路。屆時，貴重物品之名稱，當可較爲完備。
- （二）凡貴重物品之價值過五百元者，其保險須由站長轉請上海北站車務處長核示，在必要時，得以拍電請示辦理。

（三）除上開職員外，其他路員概不准承受保險。

（四）貨物保險，不論路程遠近，應按照其所開物品價值，核收百分之一爲保險費，惟至少須收國幣一元。

（五）保險與否，任憑寄貨人自定。但既欲保險，必須將價值載明報運單上，始予接收。倘交運貴重貨物而不照上項手續保險者，本路概不負任何責任。

（六）凡欲保險之貨物，必須包裝堅固，以搬運時不致損壞爲度，否則不予接受。如包內裝有貴重物品，如珠

寶等類，尤須包紮堅固，並加著封印，俾於萬一發生挖竊情事，易於覺察。除由寄貨人自蓋私印於包件外，應再由寄貨站加蓋該站印戳，以昭慎重。

(七) 凡報裝貴重物品，本路有檢查之權，得拆驗其內容是否與所報者相符。

(八) 保險費概須預付。

(九) 啓閉箱件等之用具，應由寄貨人或收貨人自備，經路員檢查時，須自行負責啓閉，重復裝妥。

(十) 保險費係在運費及裝卸費之外核收，應於貨票及貨物收據內另行載明。

查此項保險辦法雖尚有應行修正之處，但原則上似已足供參考。如各路能辦理保險，待至相當時期，更可推行於聯運，便利貨商，增加路收，當不在小。惟聯運時對於(四)項之核收保險費辦法，應按經行之里程為標準，另訂相當價率，各路應得之保險費，則按經行里程比例分攤之。

## 第二節 應行修正及補充者

滬杭甬路貨車運輸附則第九節第八條規定：「由本路往來京滬路淞滬支線各站之貨物照下列運價算費；(按即按照滬杭甬路運價表算費)惟須照所裝車輛之載重量，每公噸另加大洋壹角。」此項規定，係自民二十一年一月一日起實行。例如由滬杭甬路各站運至淞滬支線各站，除滬杭甬路部份照運價表計費外，京滬路部份則

不分貨物等級，不論里程，概按車輛載重量每公噸另加壹角。（負責費及加價費照加）惟此項辦法，似有不甚合理者數點：

（一）往來淞滬支線，須經由上海北站中轉。該線自上海北站至礮台灣全長十六公里，照章起碼以二十公里計算，即以六等運價而論，亦需三角一分（包括負責費及加價費）現僅收一角三分（除負責費及加價費爲一角）如所運者爲一二等貨物，相差更鉅。

（二）此項規定是否祇適用於整車？零擔貨物是否仍以二十公里運價起碼計算？未有明文規定。（按現係祇適用於整車。）

（三）總里程不及二十公里者，固可不論遠近，一律收費；如不分等級，一律收費，似與分等之原旨未符。

（四）若謂係調車費性質，亦宜按里程計算。

查該路進口貨物極少，出口貨物，以煤爲大宗，軍用材料等次之；而運出之煤，以開灤等外煤居多，故此項規定，存在既無必要，取銷似亦無影響也。

### 第三節 特殊規定

客商自行裝卸牲畜等或在岔道自行裝卸貨物須收補助費，在

(一) 平漢鐵路附則內規定：

(甲) 凡裝卸牲畜，無論由商人自行裝卸，或長夫裝卸，每頭每一裝或一卸，均納洋三分；但由鐵路長夫裝卸時，因牲畜不馴，發生危險，應由客商負責。

(乙) 凡由寄貨人或收貨人自行裝卸，每車牲畜每噸車之容重量每一裝或一卸，須繳補助費洋三分。

(丙) 油罐車裝卸，概由貨主自理，本路亦祇收補助費洋三分。

(丁) 客商裝卸貨物，須由本路長夫搬運；如各岔道客商或繳有押款商家，願在各指定車自辦裝卸，須先期一個月函知本局車務處核准立案，發給憑證，方可照辦；但不得裝卸他商貨物，以示限制。每車不論實裝幾何，一裝或一卸，按載重量繳納洋三分，以補本路雇用長夫之費用。

(二) 粵漢鐵路（湘鄂段）亦有貼費之規定如下：（見該路特價表內說明第五項）

貨物裝卸費除經聲請許可，自行裝卸改收貼費每噸四分外，均照原定裝卸費表價目核收，惟煤焦不代辦裝卸者，奉令免收貼費。

(三) 津浦鐵路對於裝卸費，亦有所謂提扣之規定：（見該路裝卸費價目（四）注意（一））凡由下關至利國驛各站貨主負責貨物，悉按民十五舊章核收，並照舊扣成。（三成提扣）

查津浦路以前規定脚夫搬運靈樞，除搬運費自向樞主收取外，應另收裝力及卸力各五角，解繳路局。此項辦

法，業於民二十三年九月間廢止。平綏路以前對於卸費，亦有核收貼補費之辦法，亦已取消，並規定所收之裝費，須全數發給脚夫。按之目前社會情形，證以上述事實，路方對於裝卸費所徵取之補助費辦法，實已無存在之理由矣。

## 第十七章 運價之統制

### 第一節 運價統制之意義

鐵路運價，由上列各章觀之，足以見其關係國計民生之重要，非有集中統制之方法，安能望其臻於公允合理之地步。所謂鐵路運價統制者，(Regulation of Railway Rates) 即政府規定管理運價之一切法律章則及手續。凡鐵路客貨運價及分等之擬訂，運用，修改，或廢止，均應按照法定程序，向主管機關呈請核准後，方可施行。鐵路本身，不得任意更張。否則國家得依法取締，或禁止其施行。民衆亦可依法提出控訴，要求糾正。庶幾一國鐵路運價，可祛專擅之弊，而免妨礙國民經濟之發展。

世界各國幾無不有統制鐵路運價之法規。其方式雖繁簡不同，而其用意則一。我國雖於鐵道法及鐵道運輸法草案及新頒民營公營專用三種鐵道條例中，有數條及此，然語焉不詳，以致各路制定運價，無明確之標準，各自爲政，難保不與全國整個經濟政策相左。是則運價統制，就我國情形論，實爲當務之急。

## 第二節 運價統制之原則

運價統制應取之原則，擇其主要者言，有下列四點：即公允，低廉，合理，與簡明是也。茲分述如下：

(一) 公允 鐵路運價與民衆負擔關係甚切。其高下增減，恆足影響全民之經濟。故訂定運價，應以公允爲原則。即在同一情形之下，其待遇應歸一律。俾全國實業有平均發展之機會。凡對人，對物，或對某一地方之差別運價，允宜懸爲厲禁。歐美各國政府於此均有嚴格之規定。我國鐵路運輸法草案中，亦已採用公允原則。查該草案第七條規定：「鐵路在設備範圍以內，負有運輸旅客及貨物之責任，對公衆任何個人或團體並不得予以不正當或不合理之優先或利益……」此爲禁止對人差別待遇而設。至其他運費回扣之制止及商運會議嚴禁採用專價之決議案，亦皆基於同一原則而成立者也。惟此項鐵路運輸法，雖已草就，尙未施行耳。

(二) 低廉 鐵路運費，就旅客言之，爲其事業費之一部分。就貨物言之，爲其成本之要項。在市場競爭劇烈之貨物，運價增減，恆足左右其競爭之關係。且在新興國家，其幼稚之實業，端賴鐵路之維護，其運價尤須參照貨物負擔能力，從廉規定。以故在少數國營鐵路之國家，每取實惠政策，運價極爲低廉。收入不足，由政府出資補助。即民有鐵路之國家，政府統制鐵路運價，亦多以低廉爲原則。如制定運價最高限度，鼓勵自由競爭，均藉以降低運價者也。我國鐵路雖屬國有，但各路運價，均以借款關係，依其債權國之習慣而釐訂。就人民生活程度及客貨負擔能力

衡之，是否低廉合宜，殊屬疑問。欲求運用鐵路運價以爲發展實業之工具，似惟有採用低廉之原則。

(三) 合理 運價之應合理化，久爲一般鐵路學者所承認。美國政府在一九二〇年運輸法規中規定：「美國州際商務委員會於審核及釐訂各鐵路之公平合理之運價時，宜使各路在經濟的、有效的、及忠實的管理制度、及合理的機工維持費用之下，所得之淨收入，適足等於其用於運輸客貨財產之合理價值應得之報酬。」其旨即在對於鐵路與民衆之利益，兼籌並顧。使民衆利用鐵路者，在合理的條件之下，給予鐵路相當代價，藉以補償其供給運輸業務之成本及勞費。而此項代價，又須以鐵路財產價值估計所應得之公平報酬爲限度，即所謂合理化之運價也。我國鐵路運價之構成，向皆依據其每單位客貨之運輸成本。惟此項成本計算之公式，是否合理，實難斷言，故我國政府統制鐵路運價，實有採行合理原則之必要，藉以平衡路商之利益，而免雙方之糾紛。

(四) 簡明 鐵路運價價率，及分等之規章表冊，宜力求簡明，俾省客商報運之手續，並杜員工之弊端。常有若干貨物以運費計算之稽延，分等之錯誤，稱量之錯誤，或填寫之錯誤，致所付之運費有超出現行運率應付之數者，雖一部份理由於雙方之疏忽，但最大原因，實由鐵路頒行之運價章表未臻簡明，故易發生稽延錯誤，並易啓員工舞弊之機會。客商方面往往因錯誤之更正，稽延時日，致貨物不能趕市，而蒙存貨跌價之損失。是以鐵路運價，是否簡明，關係路商均鉅。欲祛此弊，惟有政府對於鐵路運價一切表式規章，由主管機關先事審核，務求簡明詳盡，俾一般民衆均能一覽瞭然，庶可杜漸防微，便商利路。

以上四項，爲運價統制之重要原則，我國鐵路運價之構成，不能一一適合此項原則者，當不在少。鐵道運輸法草案中祇採「公允」原則，而於其他三原則，似尙未加充分之注意。幸該法猶在審訂之中，亡羊補牢，未爲晚也。

### 第三節 運價統制之種類

運價統制之種類，就其性質言之，約可分爲四類，卽立法統制，司法統制，行政統制，及諮詢統制是也。

(一) 立法統制 鐵路運價，關係國計民生，至要且切。爲求其適宜上述原則計，其貨等運率之高低增減，以其釐訂原則，經過手續，均須有明文規定，以資準繩。立法統制之目的，卽在由國家制定鐵路專用法律，或于其他法律中，有特殊條文規定，以統制鐵路運價。如美國之聯邦商務法中制定運價法則及運輸法中裁制運價之條款，英國一九二一年之鐵道法等皆是。我國鐵路法規中，尙無專事裁制運價之明文。惟于各種鐵路規章，如前頒民營鐵道法，鐵道運輸法，民營公營專用三種鐵道條例，以及客貨運輸通則中，間有條文規定。茲擇要分錄如下：

(甲) 鐵道法（民二十一年七月二十一日公佈）

第十一條 鐵道運價等第，聯絡運輸或交互通車，除依法律規定外，應依鐵道部所規定之規章辦理。

第十二條 鐵道部依前條規定，定爲聯絡運輸或交互通車時，所有用費及運價由雙方協議定之。協議不諧時，由鐵道部定之。

(乙) 鐵道運輸法草案（民十九年鐵道部貨等運價委員會議決案，尙未頒行。）

第二條 訂定并公佈鐵道計算運費之貨物分等表，并應將各種貨物之運價等級，逐一開列明白。

第三條 鐵路在設備範圍以內，負有運輸旅客及貨物之責任。對公眾任何個人或團體，並不得予以不正當或不合理之優先或利益。但在運輸繁重時期，為公眾利益起見，須提前運輸某種旅客，或某種貨物時，此種提前運輸，經鐵道部核准者，不得認為不正當或不合理之優先或利益。

按本條文雖未明白規定差別運價，在所嚴禁。但若鐵路差別待遇，或徵收差別運價，客商即可據此條文向法庭控訴。

第五條 各鐵道之各車站，應備有現行之客貨運輸章程，貨物分等表并各種細則，以及運價暨價率表，以便公眾于車站營業時間內檢閱之。

(丙) 民營鐵路法（民國四年十一月十二日公佈）

第三十四條 鐵路公司開始營業時，須具左列各款，稟請交通部核准：（一、二兩款略）

（三）載客等級價目表

（四）運貨等級價目表

前項各款，交通部認為有應行增減更易之處，得令公司修改。

第三十五條 開車營業後，運費有增減時，公司應聲敘理由，稟請交通部核准。

第三十六條 運費之定率及有增減時，應登載報紙或依其他適當方法公佈之。

第三十七條 因公益上之必要，交通部得令鐵路公司核減運費。

第三十八條 鐵路載運客貨，除價章訂明各費外，不得另索他費，因特別情事經交通部核准者，不在此限。

第四十條 國有鐵路與民營鐵路，或二路以上民營鐵路，為聯絡運送或交互通車時，所有用費及運價，須以協議定之。若協議不能相合時，應稟請交通部決定。

第四十一條 關於減免運費及軍事運輸，得依關於國有鐵路之法令辦理。

(丁) 客貨運輸通則

客車運輸通則（民二十五年一月一日實行）

第四條 各鐵路客票價目及運費，均另列表刊布。其訂定或修改，概由各該路局呈請鐵道部核定實行。

第七條 各車站須備下列各項規章，俾便衆覽或揭示之；其已失效用，或經修改者，應隨時撤去，或更正之：（一、二、四等款略）

(三) 客票價目表

貨物運輸通則（民二十四年十月一日實行）

第十二條 貨物之分等 凡鐵路運輸之貨物，除另有規定者外，分爲六等，其分等表另訂之。

第十三條 貨物運價 貨物運價除訂有特價，及另有規定外，各路應按照貨物分等表內所分等級，分別規定整車及不滿整車運價。惟所有一切運價，均應呈部核准公布施行。（下略）

第十五條 運費計算法（略）

第二十一條 雜費（略）

（戊）民營鐵道條例（民二十四年十一月公布）

第四十五條 民營鐵道之營業運輸，除應遵照國營鐵道客貨車運輸貨物分等及行車等規定外，應於呈報

工竣開車營業前，擬具左列各款，呈請鐵道部核准，遇有增減或變更亦同。（一，三，四等款略）

（二）客貨運價及附帶各種費用。

第四十六條 民營鐵道應將行車時刻，運費價目，登載報紙或其他適當方法公布之，遇有變更時亦同。

第四十八條 民營鐵道載運客貨，除運價章程訂明各費外，不得另行加費。

（己）公營鐵道條例

第二十二條 （與戊第四十五條同）

第二十三條 （與戊第四十六條同）

第二十五條 （與戊第四十八條同）

綜上以觀，似以民營鐵路法及其條例之內容，較為周密。其餘則多缺略，且彼此有重複之處。而最關緊要之點，如禁止不公正之待遇及回扣佣金等，規定運價高度及違反定章之處分等項，概未有明文規定。為力求完備計，似應將運價部份所有釐定原則及一切手續，詳細規定，另編一章，列于鐵道運輸法之後，以便各路遵照辦理。

(二) 行政統制 行政統制，即運價法律之執行。多數國家，均設專部處理其事，亦有由國會命令特設機關以管理之者。如我國之鐵道部，英國之運輸部，日本之鐵道省等，均屬于前者之組織。如美國之州際商務委員會，則屬于後者之組織。此項統制，在執行國家管理運價之法令。凡運價釐訂標準，運價增減之審核與調查，貨等之修改，公布價目表冊之規定，均由行政機關執行監督也。國有鐵路大都採集中制度，一切運價均由中央機關直轄。但于民營鐵路之國家，則各地有特殊組織，如美國之州際委員會 (State Commission) 是。但鐵道為公用事業，運價關係國計民生，故政府仍須有集中之監督，藉以統籌全國之利益，而與國家行政採取一致之步驟，如美國州際商務委員會是也。

(三) 司法統制 司法統制者，乃指處理運價施行時所發生之糾紛而言。蓋運價一經頒行，即具有法律性質，有強制之力量。無論路局民衆，均須絕對遵守，苟有違背，應受法律之制裁。多數國家如遇運價控訴案件，由地方法院或最高法院審理，其審判之根據，除運價之法制章則外，兼可引用民法刑法及其他法律，加以裁判。其判決案，則移屬於鐵道直轄機關命令執行。間有由鐵路運商組織仲裁機關，以處理運價糾紛者。如我國鐵道運輸法草案

附件中，所擬組織之仲裁機關是也。更有組織特殊之法院，專以裁制運價者，如英國之運價法庭，美國以前之商務法庭及現在之州際商務委員會是也。惟此項運價法庭，除處理運價糾紛外，並管理各公司一切客貨運率與分等之修訂事項。是此項法庭，乃兼有運價行政之性質，非專爲司法機關也。

(四) 諮詢統制 諮詢統制，乃民衆對於鐵路運價之批評與建議也。一國鐵路運價，既須由政府核准後，方可施行，就理論言，似可期其公允；顧實際每有不盡然者。蓋制定或核准運價之人員對於商情民隱，未必能體會周詳，故有時所訂運價，與一般經濟情形不合，于是不得不另謀補救之道。因有運價諮詢機關之設立。美國各州運商，有運商諮詢會之組織，對於鐵路運價之是否公平合理，常有建議；時或代表運商向鐵路抗爭，要求訂立合理之運價，或予以公平之待遇。我國鐵路向無永久諮詢機關之組織，以致路商殊多隔閡。民十八年，北甯鐵路首創商運會議，並由此會議產生中華鐵路商務協進會，對於運價改進，尙著成效，此後各路多仿照辦理。民二十年，鐵道部召集全國鐵路商運會議于南京，對於運價問題頗多改進。嗣後京滬、滬杭、甬、膠濟、平漢等路相繼舉行商運會議，惟均屬臨時性質，不足爲永久之聯絡。最近京滬、滬杭甬鐵路與沿線商人有沿線產運銷合作委員會及路商聯歡社之組織，雖非專爲改進運價而設，但一切運價之改進，均可隨時諮詢。其他如鐵道部之貨等運價委員會，係由部路專門人材組織，辦理客貨運價分等及價目章程修訂審核事項，亦運價制裁中之諮詢機關，惟僅備部路間之諮詢，非民衆與鐵路之共同組織耳。

以上各種運價統制，各有專責，互相關連，未可偏廢。立法爲統制運價之根據，行政爲統制運價之執行，司法與諮詢，爲統制運價之監督與輔佐。四者並行，而後運價制度可期完整矣。

#### 第四節 運價統制之方式

運價統制之原則與種類，已如上述。惟各項統制之機關應採何種方式，以達其統制之目的，使與原則相符，則須作進一步之研討。考運價統制之方式甚多，而最要者有下列各種：

##### 一 統一貨物等級

貨物分等乃釐訂運價之基礎。各國鐵路莫不採用統一政策，集中規定。蓋藉以統籌全國經濟社會情形，而適合其普通需要也。我國鐵路貨物分等始由各路分別擬訂，互有參差，聯運貨物，極感不便。迨民十年採集中辦法，將各路分等表一律取消，另由前交通部頒行統一之貨物分等表，嗣後貨物等級之增訂修改，均由鐵道部（前爲交通部）主持，各路無權自定。至於民營及公營鐵路，最近由立法院訂有條例，其中規定須採用部定分等表，以資統一。又如英國鐵路貨物分等，本極紊亂，一八九二年由國會宣布所有全英以內之鐵路，強制施行一種劃一的法令，貨物分等表如欲變更或修改，均須由國會明令核准，方爲有效。美國鐵路貨物之分等，雖仍分爲東方、西方、南方三大類，但州際商務委員會所編之聯合貨物分等表，卽爲集中釐訂貨物等級之初步。最近趨勢，政府極力設法改訂

三類中不同等級之貨物，而使之劃一，即所以謀分等之統一也。

## 二 規定最高運價

鐵路制定運價，往往以本身之利益為前提。對於客貨擔負能力，恆少顧及。政府為防止鐵路任意提高運價起見，因有最高運價之限定。如一八九二年英國國會所規定之最高運價價目表，訂明每等貨物在某一距離以內之最高運價，各路運價，即以此為標準，不得超過。但各路為適應環境計，可訂立特價，以資應付。美照鐵路于一九〇六年之亥陂白印條例 (Hepburn Act) 中，國會曾切實授權于州際商務委員會規定合理的客貨運價高度，每種客貨運價均須有一最高限度。法國鐵路有所謂法定運價，其性質與最高運價相似，由最高鐵路行政機關根據成本總平均數而制定。我國鐵路向無最高運價之規定，惟運價率須由政府核准，始能施行，故常稱之為核准運價，以別于法國之法定運價也。

## 三 規定聯運運價

各種聯運運價，大都均合各路運價相加之和而成。各路運輸之環境不同，其運率自異，為平衡各路貨物之負擔，藉以推廣其運輸範圍起見，聯運運價之價率及價目表常由最高鐵路當局規定。我國鐵路貨物聯運運價，其遞遠遞減辦法，係由鐵道部釐訂，聯運特價貨物之名稱與價率，亦由鐵道部規定，即其顯例。美國州際商務委員會經國會特許，有釐訂聯運運價，規定聯運路綫，審核聯運運價表及分配聯運運費之特權，他如規定長短程運價之限

制，(Long and Short Haul Clause) 使長途中同一方向之短途運輸，其運價不得超過於長途運價。又如規定各口岸比例運價之最高限度，藉以消弭貨物市場之競爭。而水陸聯運運價及其劃分辦法，亦都由州際商務委員會規定。亦所以求運價之平衡而謀實業之發展也。

#### 四 限制減收運價

鐵路運輸客貨，減收運價，其原因不外二端：一則為招徠營業，如各種貨物之特價，各等旅客之減價辦法及免票是也；一則為特殊利益，如政府官、鐵路員司之免費或減價運輸是也。然此項減收運費，必須公平合理。對人，對物，或對地方一切不公平待遇，均須設法避免。以故差別運價，各國均懸為厲禁。我國對於貨物特價及專價之訂立，在昔必須經鐵道部核定。專價且懸為禁律，近已取消。客票之減價，免票之頒發，亦均有詳細明文規定。即貨運回佣及運費回扣等變形減價，亦嚴加取締，皆所以防止歧視也。外國鐵路，對此尤為注意。如美國鐵路一八八六年顧勞烟 (Callum) 報告中，有禁止個人間，地方間，及某種運輸間種種運價不平等待遇之規定。同時，認定競爭為歧視之病源，亦加禁止。一九〇三年之愛魯金司條例 (Elkins Act) 又取消暗中發還折扣之監禁罰則，即規定所有在承運人所公布之運價簿以外，任何歧異之運價，皆認為非法。即州際商務條例中亦有數條，專禁運價不平等待遇。可見美國對於鐵路差別運價，立法取締，均較吾國為嚴。蓋在民有鐵路國家，商人唯利是圖，政府對此不能不有適當之處置也。

## 五 統制運價標準

統制運價標準，即各路釐訂運價之根據，亦即政府監督鐵路運價之準繩也。惟分等定價，雖以運輸成本爲要素之一，但計算成本既無精確之公式，更乏合理之標準。美國鐵路一九二〇年之運輸法中有鐵路運價應憑估計所得鐵路合理財產價值，推算公平合理之報酬率，以爲釐訂運價之根據，且另有鐵路財產估計法之頒行，分令各路估計財產價值，制定運價，一律應以此財產合理之價值爲標準，而財產合理價值之最後決定，則由州際商務委員會主持之。我國鐵路財產價值，向無準確之估計，欲求得一合理之運輸成本以爲制定運價之標準，殊不可能。因是運價之高下，多憑臆斷，而政府之監督，亦常苦無依據。上年京滬滬杭甬鐵路有財產估計委員會之設，其目的在於詳計現有路產之價值，以爲整理財政及制定運價之參攷。此種設施業經鐵道部推行全國各路，於運價之改進，當有不少裨補也。

## 六 處理計算錯誤

鐵路運價經政府核准施行後，其運價表之刊印，運費之計算，仍須由政府加以監督。如美國州際商務法第十條規定：凡承運人不得假借填寫錯誤之單據，錯誤之分等，錯誤之稱量，或其他方法使商人所付運費，較現行之普通運費爲低，或爲高；託運人及收貨人亦不得藉此要求退款或賠償；雙方如違此條例，則均須課以罰金，或處以監禁，或二者並行，一切均依法庭之判決書辦理。蓋運價之計算，關係甚大，偶有錯誤，其所損失者，非但少數運費，而貨

票更正，時間耽誤，貨商路員，均蒙其害。我國鐵路運輸法規中，向無此項規定。運費計算之錯誤，除設法退還或補收外，並無何種處罰。以致計算錯誤，司空見慣，漫不經意。客貨損失，不知凡幾。此亟宜注意者也。

### 七 限制徵收雜費

鐵路除客貨運輸外，每兼理其他業務，如裝卸，搬運，冷藏，保暖等皆是。因之時須徵收運費以外之雜費，以資取償。此項雜費，在鐵路為進款之一部份，而客商亦為成本之一部分。苟取之不得其平，則雙方俱受損失。以故政府對於鐵路雜費之徵收，亦常加以限制。我國鐵道部規定徵收各項雜費，均須呈部核准，其費率之高下，計算之標準，亦多立有專章，用資依據。在民營及公營鐵道條例中規定：凡運輸客貨，除運價章程訂明各費外，不得另行加費。美國州際商務委員會商務法第六條規定：「承運人一切雜費須先呈請核准，方准施行，凡一切未經呈核之雜費，法律上均不發生效力。」即所以防止徵收雜費之不公平不合理也。

### 八 規定全體運價高低限度

鐵路全體運價之高低，應有一定限度。此項規定與最高運價不同，前者乃制定全體運價之限度，後者乃某一運價之限度也。在歐美各國規定此項限度，以為制定運價之依據，其目的在使運輸者能得所投資金或財產價值之公平報酬。我國鐵路雖同在統一管理之下，但全體運價之高低，尚無適當合理之限度；於是監督運價，每無把握，欲求公平合理，尚屬難能，此應加以研究者也。（關於此節詳見第二章）

以上八點，爲一般統制運價之方式。雖各國鐵路以組織及管理制度不同，其辦法各異，要皆以公平、合理、低廉、簡明之原則爲依歸。藉求客貨擔負之平允，並謀鐵路效能得以充分發揮也。

## 第五節 運價統制之手續

運價統制，以鐵路管理制度之不同，其施行手續，繁簡不一。大抵鐵路屬於國有者，政府可以自主管理，其統制手續較簡；而鐵路屬於民有者，政府立於監督地位，其統制較爲嚴密，故其手續亦較繁複。茲擇要述之如下：

### 一 立法統制之手續

統制運價，常以法律爲根據。立法手續，有由立法機關擬訂通過而頒行者，亦有由鐵道直轄機關擬訂，交由立法機關審核通過而頒行者。無論擬訂之機關如何，其手續不外下列步驟：

- (一) 擬訂草案；
- (二) 宣讀審核；
- (三) 頒佈施行。

### 二 行政統制之手續

統制運價之法律，頒布以後，各路即須依照規定手續及原則，詳擬運價表及其他一切徵費章則，呈請核准，先

期公布，然後施行，其手續大致如下：

(一) 呈請核准 運價之訂立或變更，必須呈由主管機關核准，以期鐵路運價與一國之經濟狀況互相適合。德、法、英、美、日等國鐵路情形，均有強迫核准之規定。我國鐵路運價之訂立與變更，鐵道部有審核准駁之權。民營及公營鐵道條例中且有明文規定，蓋所以防運價之苛濫也。

(二) 調查審核 鐵路所擬訂之運價呈送主管機關之後，主管機關應根據該路運輸狀況，營業成績，運輸成本等項，詳細審核，遇必要時，且須派員實地查察，搜集有關資料，以供參考。即現在施行之運價政策，政府亦可隨時調查審核，遇有不妥之處，即可令其停止施行。美國州際商務委員會遇有運價案件，均須調查審核，以防流弊。

(三) 公布施行 凡客貨運價表，分等表，徵費規則，計算辦法，以及其有關貨等運價規章之變更，依據各國法律規定，均須先期公布，俾衆週知。蓋一則便利客商，以免員工解釋之煩。同時亦可防止員工朦混之弊。美國鐵路運輸法中有運價事先公布期限之規定，我國民營及公營鐵道條例中亦有登報或用其他方法公布之規定，而日本鐵道營業法中，第五條且規定運費之增加及變更，非在關係車站經過兩星期以上之公告，不得實行。法國法律規定公布期限為一個月，且于規定期內民衆如有意見，均得請求覆議，是其統制尤較我國為詳密也。

### 三 司法統制之手續

運價一經核准之後，即具有法律性質，鐵路與客商雙方均須遵守，不得違犯。否則政府與民衆均可訴請法庭審理，而由法庭依鐵路特別法規或民法刑法判定其是非，而加以裁判。其手續大致如下：

(一) 起訴 鐵路運輸客貨，所定運價或徵收及計算運費違背法定規律，以致運價上有不公平不合理之待遇，或客商繳納運費，有違鐵路章則，致鐵路蒙受損失時，雙方均可聲明事實及理由，訴諸法庭，其手續與其他民事或刑事案件起訴相同。惟司法機關，常有特設法庭以審核此項案件者，如美國前設之商務法庭，及英國之運價法庭等是也。

(二) 審理 運價案件起訴之後，即有法庭規定日期，傳集原被告人等，開庭審理，原告及被告除將兩方爭執之事實，詳細說明外，並將證明文件如運價表，分等表，貨票等項，及證明人物傳調齊集，以便諮詢及佐證。惟運價案件情形複雜，法院審理往往久懸不決，鐵路客商因是蒙受損失。美國自一九〇三年經國會頒布催審條例及審案縮短程序等後，凡遇運價案件，即可根據此項條例，催促法院從速審理，以便早日結束。

(三) 調查 運價案件審理時，如法院認為證據不足，得向鐵路調取有關文件，或派遣公正人將全案經過情形詳細查察；亦可由行政機關代為查察，將其所得結果詳覆法院，以為判決之參攷。且有未經起訴之運價案件，經法庭或行政機關調查結果，認為違法時，亦得公開舉證，提交法院依法審理，此美國鐵路所謂強迫調

察及舉證，蓋所以防止非法繳納之運價，因路員客商相互隱蔽，無從檢舉，以致發生流弊也。

(四) 判決 運價案件經審理調察之後，法官即可依照法例及一般民刑法律，加以判斷，其執行之方式如下列：

(甲) 停止運價之施行；

(乙) 處以監禁；

(丙) 科以罰金；

(丁) 制定新運價，以代舊運價；

(戊) 賠償溢收或短收之款項及利息。

以上均為運價案件判決後執行之方式。至每一案件之執行，並不以一種方式為限，有數種方式兼行之者，是在法律之根據如何耳。

#### 四 諮詢統制之手續

運價之諮詢統制，既無法律根據，又非由政府執行，故其一切改善運價之方案，大都由公共團體之建議，供掌理路務者之採納。以團體組織繁簡不同，而其統制運價之手續，亦各不一；有採會議式而制定議案，以供鐵路當局之採擇者；亦有路商共組仲裁會，以仲裁之方法，審定運價之當否者；更有路商共組研究機關（如京滬滬杭甬路之路商聯歡社），從事各項章程則價率以及其他問題之探討，以備路局之諮詢者。情形雖各不同，而其目的則一，均

所以求運價之公平，低廉，合理，與簡明也。  
參攷資料

題 目	書 名	卷 期	章 節	頁 數	著 作 人	出 版 年 月
政府管轄鐵路客貨運價之法則	運輸學		三七	三三—三六	劉鼎新譯	二十二年九月
貨物分等及運價一國會之干涉	鐵路經濟原理		三三	三三一—三四	李續勳譯	二十四年四月
歐戰期間之鐵路	鐵路經濟原理		三三	二四—二六	李續勳譯	
鐵路運價法庭	鐵路經濟原理		三四	二六—二六	李續勳譯	
The Railway Rates Tribunal	Railway Freight Rates		七	110—123	K.C. Srinivasan	1828
Procedure & Proof in Rates Cases	Railway Freight Rates		23	407—416	K.C. Srinivasan	1828
The Railway Rate Provision Order	The Public Regulation of Railway				W.D. Dabney	1889
Railway Rates Legislation	Railway Rate	Part I		1—182	H.R. Darlington	1893
	Railways & Their Rates		2	12—28	E.A. Pratt	1906

題 目	書 名	卷 期	章 節	頁 數	著 作 人	出 版 年 月
Regulation of Railway Rate	Regulation of Railway Rates	1			Washington Gov't Printing Office	1906
Public Regulation of Rates	Railroad Rate Control		1	4-24	I.C.C. Harrison Standisk Smalley	1906
Regulation of Railway Rates	Digest of Hearings on Railway Rates				I.C.C.	1906
	The Law of Railroad rate regulation				Beale, J.H. Wyman, Bruce	1907
	Federal Regulation of Railway Rates				A. N. Merritt	1907
Rate Regulation	Railroad and Government		11	158-166	Frank Haich Dixon	1912
Regulation of Whole Rate Systems	Railway Monopoly & Rate Regulation		1	19-75	Robert Jones Mcfall	1916

題 目	書 名	卷 期	章 節	頁 數	著 作 人	出 版 年 月
Regulation of Particular Rate	Railway Monopoly & Rate Regulation		4	185-211	Robert Jones Mcfall	1916
Rate Regulatory Provisions	Traffic Management		4	68-102	A. T. -Datok	1923
The Subject Matter of Regulation	Railroads-Rates Service Management		1	1-14	Vander-blue & Burgess	1924
Regulation of Rate as a Whole	Railway Rates & Cost of Service		3	13-22	Owen Ely.	1924
Territorial Rate Regulation Since 1910	Railway Rates & Cost of Service		4	22-40	Owen Ely	1924
Regulation of Rate	Transportation rate & their regulation		3-12	193-335	H. Brown	1925
Influence of Gov't. Regulation on Rate Making	Railroad Regulation Since 1920 & 1931 Supplement Rate-Making for Common Carrier			7-77	J. H. Alldredge	1929

題 目	書 名	卷 期	章 節	頁 數	著 作 人	出 版 年 月
Statutory Control of Railway Rates, Charges & Fares	The Law of Carriage Railway		15	236-253	Honeg W. Gisneg	1929
Freight Rate Structure & Regulation	The Economic Aspects of the Growth of the Cross-harbour (Rates Agreement)		6	56-69	T.H. Harris	1930
Freight Rate Legislation and the Cross-harbour	The Economic Aspects of the Cross-harbour (Rates Agreement)		3	18-43	T.H. Harris	1930
Gov't. Regulation of Rates	Rate Structure Investigation		11-12	223-271	I.C.C.	1930
Rule of Rating Making	Economics of Railway Age	94	7	247-	Sherrington	1933

一般參考資料（不專屬於各章者）

題目	書名	卷期	章節	頁數	著作人	出版年月
運賃—原則	中國鐵路現勢通論	六篇	四一	四一—四九	曾鯤化	民紀元前四年
制定運價之原則	鐵路運輸學		四	二五—二六	金士宣	十二年一月
鐵路運價原理	鐵路學通論		三	三九—五一	蕭淑恩	十四年
鐵路運價之研究	交大經濟論叢	一上		三九—	劉時敘	十六年十一月
規定運價之原理	鐵路運價之研究		二	二—六	高鹿鳴	十八年
鐵道制定運價所當具之要素	鐵路協會月刊	二八		七—九	勤甫	十九年八月
從經濟學理討論鐵路運價原理	平漢月刊	六七		研究 一—三	許靖	十九年十月
鐵路運價研究	京滬滬杭甬路月刊	一六			徐志仁	二十年六月
鐵路運價大意	京滬滬杭甬路月刊				荆生	二十年十月
鐵路運價論	中國經濟學社季刊	四一		二—五	樊正渠	二十二年三月

題目	書名	卷期	章節	頁數	著作人	出版年月
制定運價之理論及原則	運輸學		四	三〇—三三	劉鼎新譯	二十年十月
鐵路運價理論的研究	交通雜誌	四		三—四	譚書奎	二十三年一月
規定鐵路運價原則	交通雜誌	四		四—六	劉傳書	二十三年一月
鐵路之運價	運輸須知	二—三		五—六	程志政	二十三年一月
鐵路運價大意	平漢月刊			五—七	李聖三	二十三年二月
鐵路運價之商榷	鐵路協會月刊	六—四		五—七	彭禎蘇	二十三年四月
規定運價原則	鐵路運價		一	一—元	劉傳書	二十四年四月
鐵路運價之研究	暨大商學院季刊	一		一—元	謝鏡澄	二十四年六月
鐵路運價原理之檢討	鐵道旬刊	六—九		一—五	沈奏廷	二十四年九月
鐵路運價與普通物價之異同	鐵道旬刊	六—八		一—三	沈奏廷	二十四年三月
日文 運價之原理	鐵道運輸原論		三	三—五	木下淑天	大正十五年
	鐵道運率原論		一—一	全書	岡田甲子	

題 目	書 名	卷 期	章 節	頁 數	著 作 人	出 版 年 月	
Railway Rates & Charges	Railways Rates The Railway Rates & the Carriage of Mds. by Railway Railways				G. Grierson Darlington H. R.	1886 1893	
Economics Principles & Price-determination	Railways & Their Rates The Economic of Ry. Transport				E. R. McDermott E. A. Pratt	1904 1906	
Rate Making	Railroad Traffic & Rates		2	1-2	174-198	Sydney Charles Williams	1910
Basis for Rates	Value for Rate-Making		18-20		344-381	Johnson & Huebner	1911
Railroad Rates	American Railroad Economics		1		1-4	Henry Flag	1916
Rate-Making' Foundation	Traffic Management		1		1-16	Sakolski	1922
			9		191-212	A. T. Patok	1923

題 目	書 名	卷 期	章 節	頁 數	著 作 人	出 版 年 月
The Theory of Rate Making	Railway Rate & Cost of Service		5	40-46	Ely Owen	1924
The Rate Making Power	Railroads-Rates Service Management		5	59-69	Venderblue & Burgess	1924
The Economics of Rate Making	Railroads-Rates Service Management		7	84-102	Venderblue & Burgess	1924
The Fixing of Rates	The Business of Ry. Transportation				Haney, L. H.	1924
Theories of Rate-Making	Outline of Ry. Economics		17	188-206	Douglas Knoop	1925
Conditions under which the Prices of Ry. Service are Fixed	Railway Transportation		2-3	525-547	Miller, S.L.	1925
Principles & Problems	Outline of Ry. Economics		13	150-156	Douglas Knoop	1925.
The Theory of Railroad Rates	Railway Rate Regulation		2-3	44-99	Philp Burtt	1926
	Railroad-Rates & Regulation				W. Z. Ripley	1927

題 目	書 名	卷 期	章 節	頁 數	著 作 人	出 版 年 月
The Determination of Reasonable Rates	Railroads-Finance & Organization		10	313-329	W. Z. Ripley	1927
How Rate & Fares are Made	Element of Railroad Transportation			116-124	Johnson	1927
Rate Making in Practice	Railroad Rates & Regulation		4-5	101-184	W. Z. Ripley	1927
The Theory of Ry. Rates	Indian Railways: Rate & Regulation		3	58-79	N. B. Mehta D.	1927
The Economics of Ry Rates	Railway Freight Rate		2	14-42	K. C. Srinivason	1928
The Theory of Rate, & Fares, & their Application	Economics of Rail Transport in Great Britain	2	67	81-132	C. E. R. Sherrington	1928
General Principle	Rate Making for Common Carrier		3	18-39	J. H. Alldredge	1929
Rate Fixing	The Government & Railroad Transportation		4 9	267-410	Ellingwood & Coombs	1930

題 目	書 名	卷 期	章 節	頁 數	著 作 人	出 版 年 月
Economic Basis of Rate Fixing	The Government & Railroad Transportation			411-480	Elingwood & Coombs	1930
The Theory of Railroad Rates	Principles of Ry. Transportation		4	71-90	Eloit Jones	1931
Principles of Rate-Making	Traffic Management Manual 52		1		Joseph H. Donnell	1931
Theory of Railway Charges	The Price of Transportation Service				W. M. Daniels	1932
Freight & Passenger Rate	Railway Economics		10	102-118	K. G. Fenelon	1932
Rate Factors	The American Transportation Problem		3	25-31	Harold G. Moulton	1933
	The Freight Traffic Red Book		7	112-146	Traffic Publishing Co.	1935

附  
錄

# 附錄一

## 京滬甬鐵路貨等運價研究委員會概況

(一) 委員及職員名單(截至民二十五年五月十六日吳主任委員離路之日止)

### 委員

吳紹曾(主任委員)

許元方

莫衡

蕭衛國

王志剛

劉鼎新

吳文蔚

王允元

黎萬初

### 本職

副局長

總務處處長

材料處處長

車務處處長

車務處副處長

車務處副處長

秘書

材料處計核課課長

會計處檢查課課長

附錄

鐵路貨等運價之研究

武齊常

鄧慶塗

列席委員

沈惠

王樹春

顧震白

張知先

周樹德

秘書

樊正渠

幹事

陳佐明

范漢壽

研究員

章勃

黃宗瑜

滬杭車務段段長

車務處營業課客運股主任

錫滬車務段段長

杭甬車務段段長

總務處文書課編查股主任

車務處營業課貨運股主任

錫滬車務段貨運股主任

貨等標本陳列室主任

滬杭車務段副段長

車務處營業課課員

總務處文書課課員

車務處營業課課員

張迺修

材料處總務課探辦股主任

王孝思

會計處綜核課課員

書記

沈楚欽

車務處營業課課員

## (二) 組織規程

第一條 本路爲研究現行貨等運價，以求適應環境，及增進業務起見，特設貨等運價研究委員會。

第二條 本委員會設主任委員一人，委員八人至十人，列席委員若干人，除車務處處長、副處長及營業課課長外，其餘委員及列席委員概由局長於本路職員中遴派之。

第三條 本會委員爲無給職，亦不另支津貼。

第四條 本委員會每兩星期開常會一次，但遇必要時，得召集臨時會議。

第五條 本會開會時，得邀請各處署室關係人員臨時列席，以備諮詢。

第六條 本委員會遇必要時，得呈請局長向各處署調用助理人員。

第七條 本委員會議決各件，應即呈報局長，以備採納施行。

第八條 本委員會辦事細則另定之。

第九條 本規程自局長核准之日起施行，並呈請 鐵道部備案。

第十條 本規程如有未盡事宜，得隨時呈請局長修正之。

附 錄

(三) 辦事細則

第一條 本會設秘書一人，幹事二人，研究員若干人，書記一人，均由本會呈請局長在本路員司中指派兼任，秉承主任委員分任辦理本會事務。

第二條 秘書之職掌如下：

(甲) 保管本會印信案卷。

(乙) 撰擬本會文書。

(丙) 編製會議程序及議案。

(丁) 紀錄本會每次開會報告討論事件。

(戊) 傳遞各項文書。

(己) 辦理其他本會交辦事項。

第三條 幹事之職掌如下：

(甲) 搜集及供給本會研究資料。

(乙) 答覆本會諮詢事件。

(丙) 調查及建議改善貨等運價事項。

(丁) 辦理本會其他交辦事項。

第四條 研究員之職掌如下：

(甲) 助理本會各委員研究各項貨等運價問題。

(乙) 研究之範圍。

(1) 本會提出之問題

(2) 局長副局長提交研究之問題

(3) 研究員自行提出研究之問題

(丙) 每一事件研究完畢，應編製報告，提交大會審查。

(丁) 編輯本會各項刊物。

第五條 書記之職掌如下：

(甲) 整理本會議事紀錄。

(乙) 繕印本會文書。

(丙) 協助秘書辦理本會日常事務。

(丁) 辦理本會其他交辦事項。

第六條 本會職員遇必要時，經主任委員認可後，得赴外站或他處調查參觀，其辦法照出差規則辦理。

第七條 本會職員因研究上或辦事上得請本會向各處署室調取參考文件或要求供給某種資料。

第八條 本會遇必要時，得由主任委員報奉局長調派助理員，佐理一切會務。

第九條 本會例會，每隔一星期於星期五上午十時至十二時舉行，臨時會由主任委員隨時規定。

第十條 本會每次開會紀錄，應於開會後五日內，經主任委員核定發布。

第十一條 本會文書，以主任委員名義行之。

第十二條 本細則如有未盡事宜，得隨時修正。

附 錄

鐵路貨等運價之研究

第十三條 本細則由局長核定公布之日施行，並呈請鐵道部備案。

## 附錄二

### 研究鐵路貨等運價之設施

#### (一) 京滬滬杭甬鐵路創辦貨等標本陳列室概況

##### 一 計劃概要

##### (甲)目的

貨等標本之陳列，實為研究鐵路運價之重要設施，其目的可綜括為二點：

(1) 供研究貨等運價之參考。鐵路計算貨物運費，根據於運價；而運價之高低，則根據於貨等。然世界上貨物，語其種類，原有者固已盈千累萬，未來者亦復層出不窮。在吾國鐵路貨運，現僅分為六等，已有難以兼收併容之勢。而已列等者，是否果盡適當？未列等者，將如何歸列？其在疑似之間者，又究應歸列何等？在在均成問題。且現在鐵路運輸之貨物，分為六等，將來倘有分為十等之可能，則尤宜預為準備資料，以供參考。蓋分等不能允當，即於運費之計算不能公平，不但貨商不免感覺待過參差，即於鐵路本身營業之消長，及國家社會經濟之盛衰，亦有莫大關係。故運價與貨等有同時研究之必要。然不知貨物精粗大小之差別，而欲憑文字與懸想以決定分等，亦勢難盡期適合，故同時徵集貨物標本，分別陳列，以供研究，亦屬必要也。

(2) 供研究包裝方法之參考。鐵路承運之貨物，以能充分利用貨列車噸位為原則，而貨商託運貨物以負擔愈小為主旨。於是貨物之如何包裝，亦為一大問題。經營鐵路者，固常參酌貨物之包裝情形，以定貨等與運價，以冀有利於本身之營業；亦當指示貨商如何改良包裝，可以減輕其運費，可以減免其損失。於路於商，兩有裨益。然此種工作，非觀貨物，難得真相。故徵求貨物標本而加以陳列，亦所以供研究包裝方法之參考也。

此外倘有其副目的，可分述之：

(1) 開發地方富源 鐵道部辦理全國鐵路沿線出產貨品展覽會，其主旨係在顯示各路區域內物產之種類、產量、價值、供銷售者之參考，即一方開發地方富源，一方擴充鐵路貨運。然既以全國為範圍，自只能擇地擇時，輪流陳列，不能永久展覽，彼參觀者既過目輒忘，展覽會之效用，勢亦不能繼續。本路為欲尊重此效用，而有以彌此缺憾，故將貨等標本陳列室，作為公開性質，俾任何人隨時可以前往參觀。

(2) 推銷國產貨品 推銷國貨為今日朝野共同努力之一事。本路提倡產運銷合作，亦以協助進行，引為本路應盡責任之一。現在貨等標本陳列室成立，分配於沿綫各大站站廳及候車室等處，其中全屬國貨，大部份為沿綫著名土產，俾往來旅客，於待車之際，隨便瀏覽，得一消遣之機會，而在觀賞之餘，無形中對於國貨獲得一種深切之認識，並發生一種濃厚之興趣，自於推銷大有助力。

(乙) 徵求

本室除以本路參加鐵道部全國鐵路沿線出產貨品展覽會所徵集之展覽品移用外，並向沿綫各城市及農村徵集貨品，以供陳列。計所徵集者，以下列各種貨品為主：

- (1) 本路每年運輸之大宗物品(包括中外貨品)
- (2) 本路與其他機關聯運之大宗貨品(包括中外貨品)
- (3) 本路沿線出產貨品。

至各種貨品徵集方法，視財力與人力如何分別行之：

- (1) 通信徵集；
- (2) 寄存；
- (3) 購備；
- (4) 派人徵集；

(5) 委託徵求。

(子) 各轉運公司；

(丑) 各聯運輸船汽車公司；

(寅) 各代理旅行運輸處所；

(卯) 各路局會。

(丙) 陳列

(子) 物品陳列之原則

(1) 陳列物品，以足示整個狀態，而不多佔地位為標準。

(2) 凡笨重物件，活禽畜，新鮮花果，易腐品，貴重物品暫不陳列。

(3) 凡不能徵集及不便陳列之物品，概用照片，或標本模型替代之。

(4) 陳列物品，暫以本路及聯運運輸之中外貨物，及本路沿線出產貨品為限。

(5) 凡同類物品為地位所限，則擇其與本路運輸有重要關係者陳列之。

(丑) 陳列之方法

(1) 貨品陳列次序，完全依照鐵道部頒貨物分等表之規定，分為五大門。再依鐵道部頒貨物統計分類辦法，加以增減，分為若干類，每類得依其等級高下，依次陳列。（遇櫥架地位發生困難時，變通辦理。）

(2) 一切貨品之運價，均須特別標明，在標籤上顯示之。

(3) 各門貨品依其性質相近者，分別歸類。

## 鐵路貨等運價之研究

### (丁)登記

凡陳列貨品，均須一一登記，其手續如下：

- (1) 先登入本路沿線出產陳列品調查表，逐項填列。
- (2) 依貨品所屬之門類編一號碼。(編號方法以分等表中五大門類，每類編一順序號碼。)
- (3) 依調查表填一標籤，標籤上除品名及產銷情形外，並注意下列三點：
  - (子) 凡本路特價及專價之貨品，須加標明。
  - (丑) 凡按整車或按不滿整車運輸之貨品，須分別註明。
  - (寅) 運輸有季節之貨品，亦須註明。
- (4) 依陳列保存之地位登入陳列品保管記錄片。

### (戊)編製

#### (子)編製統計圖表

本室為便利參觀，查考，及宣傳起見，編製下列各種圖表：

- (1) 本路歷年貨運分類成績表；
- (2) 沿線各站大宗出產貨品表；
- (3) 各等貨物運量表；
- (4) 本路運出運入主要貨物分等表；

- (6) 本路特價貨物表；
  - (7) 本路專價貨物表；
  - (8) 貨運運價變遷圖；
  - (9) 貨運手續圖；
  - (10) 貨運雜費價目表；
  - (11) 各站貨物裝卸費表；
  - (12) 運價要素組織圖及貨物分等要素圖。
- (丑) 編印貨等運價調查錄；
- (寅) 編印本會研究報告。

(己) 利用

本室設立後，必須設法儘量利用，其利用之法，可分參觀與研究兩種：

(子) 參觀

- (1) 請各客商廠家以及各界參觀，俾知各貨分等方法，作為提出意見之參考；
- (2) 本路各站員司輪流參觀，俾作貨物分等實地觀察及研究；
- (3) 本局各員司隨時參觀；
- (4) 來往旅客順便參觀。

(丑) 研究

附 錄

## 鐵路貨等運價之研究

研究各種貨品性質，產銷情形，競爭情形，及包裝情形，藉以定其分等訂價是否適宜。

- (1) 本會會員研究之結果；
- (2) 各站提出意見以供研究；
- (3) 各客商提出意見以供研究；
- (4) 各高級員司指定問題研究；
- (5) 臨時提出問題研究；
- (6) 將研究結果，呈由本局飭令各主管部份實行，或呈請鐵道部採納。

## 二 籌備經過

二十二年八月十一日，本局「貨等運價研究委員會」通過「進行方針案」內有一項為「貨等標本陳列室之創設」，因此項陳列室之地點，以上海北站為宜，又與運輸營業關係為深，即交車務處籌備。

二十三年三月，由車務處提出具體計劃，遂于十五日派定該處營業課員樊正渠兼充主任，切實負責進行。即在上海北站二樓開室一間，製陳列櫥十二架，將本路參加二屆鐵展之物品，擇尤陳列。同時向本路沿線各地繼續徵求物產，所得甚多。其陳列方法係按照鐵道部頒貨物分等表之次序布置，故該室幾成為分等表之縮影，至五月中布置稍就緒，非正式開放。

六月十九日，復以原有布置，尙感未能滿意，乃擬定擴充計劃，即將上海北站大廳及頭二等候車室等處亦列于陳列範圍。時適三屆鐵展閉幕，本路參加展覽物品，及陳列櫥六十架，亦陸續運回，遂由該室接收，分類整理。于上海北站大廳四壁，設櫥二十二架，定為國產貨物陳列部，于頭二等候車室內設櫥八架，定為沿線名產陳列部，于二樓會議室內設櫥二十六架，定為中外貨物陳列部，于上海北站所設局長室內設櫥八架，定為本路運輸大宗貨物陳列部，又于處長會客室內設櫥四架，定為本路運輸特價專價貨物陳列部，共分五部陳列。

此外添製標本模型及新穎之陳列品，種類繁多，不勝枚舉。凡分等表所列之貨物，已搜集者約佔十之八九。統計類別，達八百餘種，件數近七千件。至是布置較前更完備，內容亦更充實，遂于十一月一日正式開幕。是日鐵道部派嚴專員國衛及張股長翰飛蒞臨指導，來賓五百餘人，本局並輯刊該室開幕紀念刊一種，錄入各種貨運資料，分送來賓，以供查考。

### 三 徵求出品辦法

- (一) 凡京滬滬杭甬鐵路暨各聯運路沿線出產貨品以及經運之中外貨品，均可應徵陳列。
- (二) 凡應徵各項貨品，在可能範圍內，務請按照所附調查表格式，詳細填註；遇必要時，請附送照片及詳細說明書，以資考查。
- (三) 凡貨品形體龐大，及不能經久或容易變化者，如牲畜、機械、藥品、茶蔬之類，即請做成標本或攝成照片，並將其性質註明。
- (四) 徵集貨品每種之數量，請以適合於陳列並能將其整個形性表示，以及便於運送為標準。其限度約定如下：
  - (甲) 整者按照體積以約十二公分或約五市立方寸為限，若按照重量，則以約一公斤或約二市斤為限。但其物質數量較重或體質較大，非若干度最不適陳列之用者，不妨稍越前項範圍，以期美觀而能表示其形性為度。
  - (乙) 散者以約一公斤或約二市公斤為限。
  - (丙) 化學及手工製造品以及美術品等項，以全件為限。
  - (丁) 紡織品每種至少一段（二市尺至四市尺）為度，但用樣本贈送者聽。
  - (戊) 罐頭或裝瓶等貨品，以整罐或整瓶為限。
  - (己) 凡貴重或特別物品，其數量應以能顯示其本體之形性為限。
  - (庚) 危險品及爆烈品暫不徵集。
- (五) 凡應徵各項貨品之包裝方法，或箱，或匣，或匣，或包裹，須便於啓閉，即雖經拆卸，仍屬完整，以便運送。

- (六) 凡應徵各項貨品，在運送之前，請包裝妥善；如係容易破壞之品，應於包裝封面用紅字標明「小心運送」字樣，以免注意，而免破壞。
- (七) 凡應徵各項貨品，須由應徵機關或團體審度各該貨品之情形，或裝木匣，或盛玻璃瓶，或繫彩線，其裝璜方法以整齊美觀，而不甚耗費為限。
- (八) 凡應徵各項貨品，得由應徵機關或團體備函送交本路各站免費運送至上海北站本陳列室，其願郵寄者聽便。
- (九) 凡應徵貨品，除寄存者外，其餘概不發還。寄存品之寄存時間，須於徵集時聲明之，屆期即將原品歸還，但發還時，本室得將該項貨品攝成照片，以代原品之陳列。

- (十) 應徵貨品請一律寄送上海北站二樓貨等標本陳列室經收。其贈送品由本室簽具收據；其寄存品亦由本室簽具寄存收據，將來交還時，須憑該收據領取。

#### 四 招待參觀辦法

- (一) 參觀時期，暫定為每星期一、三、五，上午九時至下午五時。（如須在星期六或星期日參觀者，請預先通知，亦可派員招待。）
- (二) 學生參觀每校每次參觀人數，暫以五十人為度。（五十人以上分批參觀亦可。）其他各界參觀者，如係團體性質，亦得比照此項限制辦理。
- (三) 學生參觀到達上海北站時，請先推代表一二人持公函或學校名片，至樓上陳列室接洽，以便引導參觀。
- (四) 參觀者到達時，倘早有人在場參觀，請稍等候，以免擁擠。
- (五) 陳列室所訂普通參觀規則各條，務請遵守。
- (六) 參觀者如有不明瞭處，可向招待員詢問，當竭誠答復；如有批評，可以書面或口頭表示，當竭誠接受。

#### (二) 路商意見之交換

鐵路運輸之發展，恃乎客商之信賴；而客商之營業，復恃乎運輸之便利。二者如輔車之相依，實足相因相成。合則兩利，離則兩傷，曩者路商雙方，隔

## 鐵路貨等運價之研究

一六

爲便利客商發表意見，可在各站上及客列車內設置意見箱，俾一般客商於感覺痛苦時，即有發表之機會。所提意見，經審查研究後，分別答復，並予採納。

### (五) 派員接洽

爲自動的徵取意見，或謀解決種種問題起見，路局可派專員與客商分頭接洽，或請各站站長就近向各方接洽。

### (六) 召集會議

召集會議可分大規模及小規模兩種。所謂大規模之集會，係普遍的邀請沿線客商代表聚集一堂，其範圍較廣，可每年舉行一次。小規模之集會，係某種運輸或某站之集會，遇必要時隨時舉行，並無重大儀式，類似談話會而已。

### (七) 設立貨運講習班

爲謀產運銷三方合作，兼使客商明瞭鐵路規章，便利報運起見，宜組織貨運講習班，邀約各公司廠商各派經辦貨運或相當人員，由路局指定車務人員將現行鐵路運貨一切辦法及運費計算方式，作詳細之說明，及實地之考察，不取絲毫費用，藉以增進客商之知識，並溝通路商之情誼。（京滬滬杭甬鐵路曾在上海市辦理貨運講習班四次，參加者共一百七十六人，代表公司廠店一百二十九家。南京舉辦一次，參加者五十七人，代表公司廠店四十一家。杭州舉辦一次，參加者四十八人，代表公司廠店三十七家。即本此旨趣而辦理者也。）

### (八) 組織路商聯歡社

以上所述各項設施，固爲客商交換意見之有效方法，但究屬臨時或間接之結合，苟無相當之組織，謀直接的永久的聯絡，則俟聚俟散，難收宏效。故宜進一步就沿線各大站邀集各業代表，組織聯歡社。除每月正式集合一次，舉行聚餐演講等外，並規定每一星期或兩星期某日某時爲社員隨意集合談話時間，並得與路局交換刊物或調查研究路局貨運設施，以收互相諒解，共謀促進業務之效。（京滬滬杭甬鐵路現已成立者計有上海一處，參加廠商計九十餘家。）

爲便利客商發表意見，可在各站上及客列車內設置意見箱，俾一般客商於感覺痛苦時，即有發表之機會。所提意見，經審查研究後，分別答復，並予採納。

(五) 派員接洽

爲自動的徵取意見，或謀解決特種問題起見，路局可派專員與客商分頭接洽，或請各站站長就近向各方接洽。

(六) 召集會議

召集會議可分大規模及小規模兩種。所謂大規模之集會，係普遍的邀請沿線客商代表聚集一堂，其範圍較廣，可每年舉行一次。小規模之集會，係某種運輸或某站之集會，遇必要時隨時舉行，並無重大儀式，類似談話會而已。

(七) 設立貨運講習班

爲謀產運銷三方合作，兼使客商明瞭鐵路規章，便利報運起見，宜組織貨運講習班，邀約各公司廠商各派經辦貨運或相當人員，由路局指定車務人員將現行鐵路運貨一切辦法及運費計算方式，作詳細之說明，及實地之考察，不取絲毫費用，藉以增進客商之知識，並溝通路商之情誼。（京滬滬杭甬鐵路曾在上海市辦理貨運講習班四次，參加者共一百七十六人，代表公司廠商一百二十九家。南京舉辦一次，參加者五十七人，代表公司廠商四十一家。杭州舉辦一次，參加者四十八人，代表公司廠商三十七家。即本此旨趣而辦理者也。）

(八) 組織路商聯歡社

以上所述各項設施，固爲客商交換意見之有效方法，但究屬臨時或間接之結合，苟無相當之組織，謀直接的永久的聯絡，則俟衆俟散，難收宏效。故宜進一步就沿線各大站選集各業代表，組織聯歡社。除每月正式集合一次，舉行聚餐演講等外，並規定每一星期或兩星期某日某時爲社員隨意集合談話時間，並得與路局交換刊物或調查研究路局貨運設施，以收互相諒解，共謀促進業務之效。（京滬滬杭甬鐵路現已成立者計有上海一處，參加廠商計九十餘家。）

總之，客商意見之交換，其實方法甚多，當就環境之需要與可能，相機舉辦，總以「有效」「普遍」「經濟」「持久」為尚，無須拘泥於形式也。

### (三) 沿線經濟之調查

鐵路運價之制定，與客貨之負擔能力，息息相關。但客貨之負擔能力，非經精密調查，無由知其真相。譬如旅客負擔能力常以財富程度，旅行價值，以及特殊情形為轉移；而貨物負擔能力又恒以貨物價值，運輸價值，貨品用途，以及競爭程度為轉移。倘使僅憑臆測，而決定客貨之負擔能力，難免遺反事實，其結果或將與自由加價等耳。

鐵路沿線經濟調查關係重要，觀於上述，已可概見。惟此種調查，不能隨便從事，必須預定一種計劃，包括調查項目，調查步驟及實施方式。茲就意想所及，酌擬如下：

#### 一 調查項目

(甲) 自然環境部分 包括境界沿革，位置，而積，氣候，雨量，地形及山川，湖沼與夫名勝古蹟等項。

(乙) 經濟地理部分 此部份關係鐵路營業最為深切，自應不厭求詳，宜別為人口，農業，礦業，工業，商業，魚鹽，運輸，通信，公共事業等九門。茲將各門中所應注意之事項列左：

(1) 人口調查—應包括：(一)舊日人口數目，(二)現在人口數目，(並附歷年戶口統計表，中外戶口統計表，人口密度比較表，職業分類比較表)

(三)民生狀況，(四)教育程度，(五)地方財政等項。

(2) 農業—應包括：(一)土壤概況，(二)田場面積，(三)農產種類，(並附普通農作及特用農作產量表)，(四)農佃制度，(並附自耕農及佃農百分數)，(五)收穫與播種時期，(並附各種農產播種與收穫時期表)，(六)地價，(附地價調查表)，(七)蠶絲，(附產量表)，(八)果品及蔬菜，

(附各種果實及蔬菜調查表)，(九)禽畜，(並附各種家畜數量調查表)

- (3) 礦業——視沿線礦產種類分別之，應注意其每年產量，運銷方向，及其生產成本等項。
- (4) 工業——工業應分(一)工廠工業，(并附各廠概況表)(二)各業概況分別飲食工業，紡織品工業，冶煉工業，顏料及染料工業，油漆工業，造紙工業，皮革工業，鑄業，膠類工業，火柴工業，菸草工業，機器工業，文化工業，服用工業等類，(附各業概況表。(內包括業別，出品種類，全年產量，出品總值，運輸方法，外銷地點，外銷總量，外銷總值。)(三)家庭工業。(附各業概況表)
- (5) 商業——應包括(一)各業概況(附統計表)(二)商品採購情形，(三)金融市場(附銀行錢莊典當調查表)(四)轉運事業(附運輸業調查表)(五)進出口貨物(附近三年大宗貨運進出數量表)(六)當地車站運送及到達貨物(附大宗貨物運輸統計表)
- (6) 魚鹽——分漁業，鹽業二項：
  - (子) 漁業方面應包括(一)捕魚區域，(二)漁汛時期，(三)漁民及漁船，(四)漁獲物種類及價值，(五)魚市及其營業情形，(六)漁業公司概況，(七)保護漁業情形等項。
  - (丑) 鹽業方面應包括(一)產鹽區域及灘戶數目，(二)產銷情形，(三)鹽業公會，(四)購銷情形，(並附鹽斤輸出運銷地點，稅費及雜費)
  - (五) 鹽業趨勢等。
- (7) 運輸——此處運輸，包括水路，公路，航空三項。
  - (子) 水路應注意(一)航線，(二)碼頭設備，(三)輪船公司及船隻數，(四)民船噸位及隻數(附統計表)(五)運輸數量，(六)運價情形等。
  - (丑) 公路應注意(一)路線，(二)汽車公司及汽車輛數，(三)運輸數量，(四)運價情形等。
  - (寅) 航空方面應注意(一)路線，(二)航空公司及機數，(三)運輸及運價情形等。
- (8) 通信機關——應包括(一)電報局，(有線電及無線電報)(二)郵政。
- (9) 公共事業——應包括(一)自來水廠，(二)煤氣公司，(三)救濟院等。

## 二 調查步驟

- (甲) 劃分區段 就鐵路全線及沿線一百公里地帶，依縣市之界限，劃分為若干調查區，每區再依縣市之疆域，分為若干調查單位。
- (乙) 支配工作 每調查單位支配一員或二員，專司其事，限期完成。至各區調查或同時進行，或分期進行，可視人手多寡而定。
- (丙) 準備表冊 依照上述調查項目，擬製各項調查表冊，以備隨時填用。

## 三 實施方式

此為實際調查工作，其方式約如下列，由調查員相機辦理。

(甲) 查閱方志；

(乙) 實地考察；

(丙) 向各主管機關訪詢；

(丁) 與熟悉當地情形之人士談話。

倘能獲得翔實之結果，彙輯成冊，不惟於制定運價時，有所參證，可期盡量適應；即於改進運輸業務，以有事實之依據，收效亦必宏大也。

更有進者：各地經濟情勢隨時變更，故此項調查宜每隔相當年期，舉辦一次。在鐵路所費不多，而業務上所得裨益則甚大，以前中東鐵路與南滿鐵路且均有經濟調查機關之設置，亦足見此舉之不容忽視也。

勘誤表

頁數	行數	誤	正
二〇一〇	一	街	街
六一三	三	昂	值
七四六	六	百分之二〇	百分之二七
八四六	六	知	如
九五七	七	「 $33.8\%$ 」	「 $33.5\%$ 」
一二一五	五	完	爲
一五〇三	三	整	級
一七六一〇	一〇	物植	植物
二二五七	七	豆乳腐	豆腐乳
二二〇二	二	豆乳腐	豆腐乳
三一七一	一	著	蓋
三三三二	二	理	刪
三三四五	五	宜	合
三三四二	二	「規定「下之」定」字	刪
三四一〇	一〇	Territorial	Territorial
三四五七	一七	Foundation	Foundation
附錄五	二	「或辦事上」下	加「之需要」
附錄二七	六	概	概



京滬滬杭甬鐵路貨等運價研究委員會全體攝影

中華民國二十五年五月



前排	顧衛國	吳文蔚	吳紹曾	黃伯樵	許元方	王志剛	莫 衡	
中排	鄭慶鑒	沈 惠	張知先	章 勃	劉鼎新	黎萬初	武書常	樊正渠
後排	沈楚欽	沈滌新	王孝思	范漢偉	沈伯文	黃宗瑜		

中華民國二十五年十月初版

鐵路貨等運價之研究全一冊

每冊精裝定價國幣貳叁元

外埠酌加郵費匯費

主編者 吳 紹 曾

發行者 京滬滬杭甬鐵路管理局

印刷者 新業印書館

上海開北實源路一四七號

版權所  
翻印必究

