

受了他的意見。以後，麥博士漸漸變成平院的名教授。麥先生是廣東人，他是陳振先教授的女婿，他對於財政經濟，的確是有相當的研究，抗戰期中，一度曾擔任廣州特別市的財政局局長，對於廣州市也頗有相當的貢獻。

三、陳振先教授

與滬院的陳振銑學長，並非一人。他是有名的經濟教授，也是廣東人，在北平各大學均兼有課，喜歡帶金絲眼鏡，講課時，常常會提到「紅燭燒鴨」，非常風趣。後來，在湖北金山創辦農場，共黨煽動工人暴動，將他打死了，死情不詳。

四、黃憲儒博士

是燕京大學的名教授，專講經濟思想史，在平院也擔任同一的課程，同學們非常佩服他，好像他在北平大清華也兼有課，抗戰同勝利後，他似乎在南洋兄弟烟草公司，負較重要的職務，同學陸庭鑾曾追隨他有一個時期。大陸淪陷以後，就無消息了。

五、梁景球先生

好像是平綏的職員，在平院兼課，他也是廣東人，專教貨幣銀行學，他的長處就是熟，一本貨幣銀行講義可以背下來。

四、其他

今日鐵路

運價

祖立岑

一、引言

近二十年來，各國鐵路貨運業務逐漸減少，其情勢日益嚴重，究其原因不外鐵路與其他運輸機構競爭之影響，尤其與汽車運輸業間之競爭為最。今在討論鐵路運價以前，首先分析鐵路業務被汽車奪取之原因，次則詳述為應付競爭而訂運價的原則，最後則討論相當進步的應付競爭的運價制度，例如美國新近的油漆運價案。

二、鐵路業務被汽車運輸業爭奪之原因

鐵路業務被奪之主要原因有四：

- (1) 汽車運輸效率較鐵路運輸效率高。
- (2) 經濟活動之分散。
- (3) 鐵路業務管理之疏忽。
- (4) 鐵路運價之失當。

鐵路若干資產由於技術上的改良，雖距報廢階段尚遠而不得不提前報廢。如路基，站場設備，及機車車輛雖已利用較長時間仍可利用，但不免要臨經濟上的報廢邊緣。因而增加運輸成本。

優良的貨運業務須供應貨商以最經濟的運輸方式，過去數十年來汽車運輸業之進步，遠較鐵路為迅速。由於公路組織之擴展，以新穎而偉大的建設技術，

一、梁矩章先生

他是梁秩章博士的弟弟，也是留美返國的學生。他年紀更輕了，第一天上課，也留了兩撇小鬍。他教我們「廣告學」，講的頭頭是道，比梁博士教「運輸整聯」高明多了！他一看很受學生歡迎，第二天就把鬍子剃了，是一位很漂亮年輕的小伙子，他常常帶人來旁聽他的課，都是年齡較大的人，也有女太太，我想，他一定很得意他的講授，也許認為做教授是一項榮譽的事。

二、刁作謙先生

外交界前輩，網球名將，教過我們英文。

三、蔣朝冕中校

保定六期學生，為我們的軍事教官。第一任軍事教官，為任世桂少校，年少氣勝，同學不大服他，曾於上課，將講桌三隻腳放在臺上，一脚懸邊，任教官喜以大皮包按在桌上，結果，連人帶桌摔了一跤，大怒辭職而去。任教官為貴州人，初來臺時，在臺有一中將軍長，亦名任世桂，不知是同一人否？蔣教官年事較富，留有鬍子，一生不大得意，但是，同學非常佩服他，他曾帶我們到地壇打過靶。

還有很多位老師，像教國文的顧先生，教商法的陸先生等，記不起了，只好暫時擱筆。財務門還有幾位老師，像莫介福、鄭安象、張競立等幾位先生，因為沒有教過我，不敢妄寫。

加以大型，速率高，效率高的汽車，減低了運輸成本。二者相較，優劣自分矣。

經濟活動日趨分散因而長途運輸部份的減少，對於鐵路甚為不利。區域市場逐漸發達，以利益為中心現代化的管理技術為其主因。

一般的觀點認為鐵路多不滿足客商的需要，致客貨運業務逐漸減少不無道理。今日鐵路管理應加速整頓業務使貨商隨時獲得所需車輛，隨時知其貨物（在途中）所在，並及時送交，事實上鐵路運輸多不如汽車之敏捷，此點鐵路方面應力求改善。此外，鐵路應顧及貨商之成本及利益。

許多運價制度使貨物流向汽車運輸業者手中。

- (1) 不切實際的高運率。
- (2) 貨物價值論（價值高的貨物運價高）。
- (3) 不適當的重載鼓勵。
- (4) 長距離的遞減率大。

不切實際的高運率，大部份分等運價及有關例外運價均遠超過汽車運輸成本，以致實際上無貨可運，只有在紙面上許多項目而已，這類貨物轉向汽車矣。貨物價值與運價，貨物價值高低與運輸成本無關，故汽車運價不計而鐵路為之。鐵路喪失昂貴貨物運輸，勢有必然。

不適當的鼓勵大量貨運 鐵路傳統的利益優於公路者即大量而運程遠的貨運。然而整車起碼運費每百單位的運率幾等於汽車一車的運率，是以汽車則獲得整車起碼運費運量以下之貨運即不滿整車貨運。長途遞減率大 長途運率每噸每公里低，短途反是，則汽車獲得短途貨運。上述運費原則在獨佔時期則可，在競爭日烈之今日，則非所宜矣。

三、成本分析與鐵路運費

最有利的運費是訂在高低兩限之內，即低限為業務直接成本，高限為貨商能以付給其他運輸業者的運費。健全的財務管理方面應供給運費制定者以詳確的高低限數字，以為制訂運費之依據。高限的數字助其預計所訂運費對於運量之影響，即運量是否因運費高而減少，低限的數字助其計算由於運費之變動而能收到之利益，即除去直接成本外尚能貢獻於間接成本之多寡。

在獨佔時期服務價值為制定運費者應遵守的原則，今日的競爭運費須兼顧成本與服務價值。

(1)最高限的運費不能超過汽車的運輸成本。汽車運輸成本之因素：一、空回比率；二、公路載重限制及輕浮貨物裝載限制；三、運程長短；四、城市集中度及其他終點特質；五、所需工具之形式；六、工具利用之里程。能將上述六項因素以估計的數字來表

示汽車運輸成本，以為鐵路運費制定者之依據，須具有相當高的技術，所以每一鐵路需要一位汽車運輸成本專家負責估計之。

鐵路服務價值遜於公路者，其運費之決定。在許多方面鐵路服務遜於公路應力求改善。所以鐵路運費對於服務價值遜於公路的業務應予減價。運費制定者須有正確的估計。

鐵路服務遜於公路者約有二點：

甲、裝卸費 毀損及其他對貨商直接費較高。

乙、運送時間 鐵路送交時間多不準確且緩慢，貨物因遲到而影響售價及其他的直接損失，如存貨能支持的時日，逾期存貨售罄不第無貨可售且影響商譽甚鉅。

(2)最低限的運費 所謂最低限者非所謂運費可以訂在此限上，而是以此限為基準，在此限以上進款的貢獻應增加到最大程度。成本的計算包括所有直接成本與間接成本謂之總成本，總成本與決定某一運費在利用現有設備情況下是否有利，無關的。換言之決定某一運費是否有利須以直接成本為依據。有關的直接成本對於某一運費的抉擇須根據承擔該業務期間之久暫。如暫時的，可以利用現有的剩餘力量。此最低限僅包括直接的運務費及站務費。例如由林場運木材四個月內要運清（防蟲食），在此期內可以利用現有力量而不影響其他業務，在不增加投資原則下即可以此短期的直接成本為基準。

承擔一種運輸有許多情形因合同或因政治關係不能有所伸縮，必須設長時間，則此種最低限運費之計算必包括擴充設備費，如預計頂峯期將超過現有力量。多數鐵路的計算包括機車車輛購置費及站場設備費，不包括擴展路線費。

此直接費用之變動，不僅視貨運期間之久暫，且視地理環境而異。即同一貨運同一距離此路與彼路不同。即同一鐵路此段與彼段不同，須分別計費之。

(3)最高限與最低限間之運費 按運程之長短，運量之大小而訂之運費其目的為淨收入最有利點。

一、有時訂較低運費以鼓勵貨商，能盡量利用現有鐵路設備而節省鐵路支出，如滿載及在頂峯期外。

二、爭取大量的業務。

儘量利用現有設備減低鐵路運輸成本：

為鼓勵多裝、運率須繼續遞減（每噸每公里）直至車輛滿載。鐵路與貨商共享因多載而節餘之利益。多輛車的託運，分別給予折扣直至整列車託運。季節期收補助費，非季節期給予折扣。

大量增加的業務 遠在最高限以下之運費是用以鼓勵大量運輸，然其考慮點為最大的利益而非僅最大的運量。許多低運價貨物，特別是農產品的運輸，其運價標準距最大利益遠甚，此種運價應予增高。如果長距離的運量對運價有很高的反應，則長距離貨運運率應予遞減。

三、有系統的鐵路運費 根據前述，可以歸納各

種原素為一體而制定簡單運費，能有利地代替了現在分等運費。其考慮為：貨物形狀與密度，託運數量、運程、交貨時限（快慢）及可靠性。

單純的選擇式的運費結構將得到。許多不同的利益，一旦此選擇式的運費原則確定，則可以電動計算機來制定很大數目的有系統的個別運費而無困難。

四、油漆運費

不久以前美國國際商務委員會（I.C.C.）批准東區鐵路油漆案，對鐵路言顯示邁進有效競爭的運費一大進步。在此案中美國國際商務委員會核示幾項重要原則如下：

一、為特別增多淨進款之目的而決定的運費結構。

二、鐵路比公路成本低的運輸慎重地減價。

三、鼓勵每車儘量滿載分別予以減價。

四、如能有最大貢獻的利益則置傳統運費原則於不顧。

據悉新運費（油漆運費）確能增加較多進款。新運費的基本方式：整車起碼重係三萬磅，每百磅站務費一角五分，運務費每百磅每公里一角，熟諳汽車運輸成本者將承認此種運費每一區間的曲線，恰與汽車運輸成本平行，所有距離正顯示很小限度低於有效管理的汽車運輸成本。此三萬磅起碼整車重量是在汽車載重量以下，即未滿載。此基本方式因整車起碼運費

而變動，以防進款少於額外成本。

鼓勵大批貨運的運費 三萬磅以上至六萬磅給百分之十折扣，六萬磅以上給百分之廿五折扣。貨商因多載（超過起碼重量）而獲得節省成本利益的三分之一，而鐵路獲得三分之一。

放棄傳統式的觀念 東區鐵路採取油漆成品運價低於色素（原料）運價，一反傳統運價原則——原料運價低於成品運價原則。正因為原料運輸在每一區間均多於成品運輸，其比例甚高；加以汽車運輸業爭取成品運輸甚於原料運輸。

以利益為出發點作有系統的調查 東區鐵路所採取的運價非偶然的，因為創舉，由一特種委員會，費了許多金錢，歷數年的艱鉅調查工作。該委員會依充分有力的運價原則及有關市場之潛力，鐵路成本，公路成本，製成以時間計算的表格，當這些資料有不可靠時更進一步地發出問題（質詢書）給關係方面請予解答。結果得到足以採信的證據（表記），證明建議的油漆運價能以增加鐵路利益，這些證明說服了美國洲際商務委員會，美國洲際商務委員會予以核准。

五、結 論

競爭係今日鐵路運價最主要之因素，首先須堅守

我在交大的求學生活

程威廉

美洲校友會為慶祝母校七秩榮慶，除了由紐約分會長翁興慶學長主辦聚會之外，沈家植學長並提議還是由國劇雅集演出汾河灣及全本紅娘二劇，擴大慶祝，總會長趙曾珏熱心擁護，所以雅集原擬春季休息，又恢復了活動。我代表校友會與雅集諸友聯繫，昨晚排戲返家却收到臺北同學會的徵文信，雖是忙亂文筆笨拙，但想想若是每一位校友都能抽暇寫些求學回憶，也就反映出每數年母校的實際情形，以前拜讀過友聲上一篇凌校長的回憶，真是生動有意義，給我們很大的鼓勵。

民國廿三年春正是我在杭州高中三年級最後一個學期，杭高的學生升學的第一志願就是上海交大，尤其比我們高一班的如魏重慶、姚傳甲等廿餘人全考上了交大，管理學院的裴玄同回到母校杭高演講我國鐵路事業的前途，又增強我投考鐵道管理的決心。其實先父程振鈞君英國留學，民初返國在北大及北平交大教鐵路土木及數理，從小早就對交大有深刻的印象，可是我對理化一直不能發生興趣，只有讓兩個哥哥去唸數理工程，我來唸管理，又怕投考時化學分數不夠高，廿三年夏就先進交大暑期學校，上了名教授徐名材先生的課，那時住的新中院，同房間一位陳道宏

喬遷誌喜

黃正榮 臺北市南京東路三段二三巷二〇弄二號
Mr. Paul C. Yu
俞炳昌 2575 Palisade Ave.
New York, N. Y. 10463

張秋 U. S. A.
Mr. Chieu Chang
City Traffic Engineer, City Hall
Halifax, Nova Scotia Canada

徵信誌謝

- (一) 補繳五十四年度會費每人二十元
魯令士 浦信南 單建周 周宗達
- (二) 預繳五十五年會費每人二十元
趙君豪 李熙謀 溫鼎勳
- (三) 友聲基金
華樾生台幣五百元
俞炳昌美金十元

胡琴及青衣唱得很好，後來他進了武漢大學，在康奈爾唸了土木工程博士，在美國也會見到一面。筆試緊張地過了，口試是管理學院院長鍾偉成先生主持，還有周德濤、陳伯莊八位教授，我一進屋却引得全屋大笑，大概是我小學時跳了兩班，實足年齡才十六歲，人又生得特別矮小，做大學生還不太像樣，其實我們同級中胡旭光、徐釗、張蒙德、洪鍾秀也全是與我同年，我不過發育比較晚些而已。發榜之後，南洋模範的級友，及在暑期學校者全捷足先登，取得了比較風涼寬敞的房間，與我同屋的是杜慶萊、胡志詩、王丕訓、沈瑞、徐釗一起六個人。杜、胡、王全是杭高來的，大一的國文全是陳柱尊教授上課，每星期要背一篇古文。

英文是李松濤教授，講解清楚，得益不少。隔壁宿舍房間住有唐江清、錢壯、何惠棠、胡旭光、董寅初、洪鐘秀。唐、何、胡、洪四位現全在美國，但只有江清和我在紐約，家均在長島。大一教黨義的劉教授，見我是北平四存小學畢業，國語尚稱標準，儘力鼓勵我參加學校的演說，比賽結果，代表母校參加華東九大學的比賽，取得第三名。猶憶第一名是已故董顯光大使的小姐董美麗，她是代表滬江的。比諸民廿三