

TARTU RIIKLIK ÜLIKOOI

R. Hagelberg

RAHÄNDUSE  
ORGANISEERIMISE PÕHIJOOINI  
RAUDTEETRÄNSPORDIS

Tartu 1960



A-23177II

TARTU RIIKLIK ÜLIKOOI

Majandusteaduskond  
Rahanduse ja krediidi kateeder

R. Hagelberg

RAHANDUSE  
ORGANISEERIMISE PÕHIJOOINI  
RAUDTEETRANSPORDIS

Tartu 1960

2

Tartu Riikliku Ülikooli  
Raamatukogu

46605

Vastutav toimetaja H. Müür  
Korrektor E. Oja

=====  
TRÜ Rotaprint 1960. Trükipoograid 2,87.  
Tir. 400 eks. MB 03027. Tell. nr. 353.

Hind rbl. 0 30

## S a a t e k s .

NSV Liidu rahvamajanduses on raudteetransport juhtivaks ja kõige keerulisema majandusega transpordiliigiks. Raudteetranspordiga on kokkupuuteid kõigil NSV Liidu kodanikel. Eriti sagedased on need kokkupuuted majandusalal töötajatel, kes saavad või saadavad enamiku veoseid raudteetranspordi kaudu. Sellepärast eeldab raudteetranspordi ratsionaalne kasutamine vastavate algteadmiste omandamist kõigi majandusala töötajate poolt.

Kehtivad õppeprogrammid nõuavad raudteetranspordi rahanduse organiseerimise põhijoonte tundmist ka rahanduse ja krediidi eriharu üliõpilastelt. Käesolev õppevahend käsitlebki vastavat teemat "Rahvamajandusharude rahanduse" kursusest. Ta on määratud Tartu Riikliku Ülikooli Majandusteaduskonna rahanduse ja krediidi eriharu IV. kursuse üliõpilastele. Täiendava materjalina võib ta leida kasutamist õppeaines "Kaubeved ja veotariifid".

Autor.

## 1. SISSEJUHATUS.

Raudteetransport etendab NSV Liidu majanduselus väga tähtsat osa. Raudteedel, mille kogupikkus ulatus 1959.aastal ligi 124 miljoni kilomeetrini, veeti samal aastal 1750 miljonit tonni kaupu ja ligikaudu 1900 miljonit reisijat. Veosekäive moodustas 1429 miljardit tonnkilomeetrit ja reisijate käive üle 160 miljardi reisijakilomeetri. Veose- ja reisijate käibes oli raudteetransport kõige teiste transpordiliikide hulgas esikohal. 1958.aastal hõlmas ta 81,2% veose- ja ligikaudu 77% reisijate käibest ( 5, 12 ).

Raudteetranspordi juhtiv osa on seletatav rahvamajanduse poolt transpordile esitatavate nõuetega. Sotsialistliku tootmise tormiline areng kogu NSV Liidu 22,4 miljoni ruutkilomeetri suurusel territooriumil nõuab massilisi ja odavaid vedusid. Käesolevates tingimustes on suuteline seda kõige paremini teostama raudteetransport.

Käesoleval seitseaastakul teeb raudteetransport läbi märkimisväärse arengu. Veosekäive suureneb 1800 - 1850 miljardi tonnkilomeetrini, s.o. 40 - 45% võrra. Kuid kvantitatiivsele kasvule kaasneb veelgi suurem kvalitatiivne kasv. 1965.aastal transporditakse raudteel 85 - 87% kõigist veostest elektri- ja mootorveduritega ( 4 ). 1959.aastal oli vastav näitaja 33,5% ( 5 ). Ulatuslikult hakatakse rakendama automaatika ja telemehaanika uusimaid vahendeid. Uute võimsate vedurite efektiivseks ärakasutamiseks pannakse olemasolevas raudteevõrgus maha vähemalt 70 000 kilomeetrit uusi, peamiselt rasket tüüpi rööpmeid. Selle tulemusena tõuseb seitseaastaku kestel tööviljakus raudteetranspordis 34 - 37% ja alaneb omahind vähemalt 22% võrra. Üldises veosekäibes

moodustab raudteetranspordi osatähtsus seitseaastaku lõpul ligikaudu 73,3%. Osatähtsuse mõningane alanemine tuleneb teiste transpordiliikide, peaaesjalikult aga torujuhtmete kaudu toimuva transpordi ja meretranspordi eriti kiiretempolisest kasvust. Esimene nendest kasvab umbes 5,6-kordselt, teine ligikaudu 2-kordselt ( 4 ).

Raudteetransport on valdavaks transpordiliigiks ka Eesti NSV-s. Eesti NSV raudteedel, mille kogupikkuseks on käesoleval ajal 1387 kilomeetrit, veeti 1959. aastal 19 miljonit tonni kaupu ja üle 30 miljoni reisija. Veosekäive oli ligikaudu 2480 miljonit tonnkilomeetrit, reisijate käive aga umbes 770 miljonit reisijakilomeetrit ( 1, 2, 3 ). Veose- ja reisijate käibe poolest ( vastavalt tonnkilomeetrites ja reisijakilomeetrites ) oli raudteetransport teiste transpordiliikide hulgas esikohal. 1958. aastal oli tema osatähtsus veosekäibes 61,4% . Kauba ja reisijate vedude mahus ( vastavalt tonnides ja reisijates ) oli raudteetransport autotranspordi järel teisel kohal ( 1 ). Autotranspordi esikoht on siin põhjustatud suhteliselt arenenud teedevõrgust ja lühimaavedude suurest arvust. Autotranspordi lühimaavedudega on teatavasti haaratud ka enamik raudteetranspordis veetavaid kaupu. Suhteliselt hea teedevõrgu tõttu etendab autotransport iseseisva transpordiliigina küllaltki tähtsat osa ka pikemates vedudes.

Seitseaastaku jooksul kasvab vedude maht Eesti raudteedel vähemalt 50 - 60% võrra. Laiarööpmelisel raudteel peaaegu kahekordistub vedude maht, kitsarööpmelisel raudteel aga tõuseb umbes ühe kolmandiku võrra. Vedude kasv tagatakse põhimiselt töö kvalitatatiivsete näitajate ( vaguniringe, rongi kaal, veduri ööpäevane läbisõit, tööviljakus jt. ) parandamisega. Minnakse täielikult üle diiselveguritele. Kitsarööpmelist raudteed teenindavad diiselvegurid täies ulatuses juba 1959. aastast alates. Eesti NSV üldises veosekäibes moodustab raudteetranspordi osatähtsus 1965. aastal 51,7% ( 1 ). Selle mõningane alanemine on tingitud peamiselt meretranspordi veosekäibe enam kui 2,2-kordsest suurendamisest. Viimane tuleneb omakorda peaaesjalikult väliskaubanduse vedude kiirest kasvust.

## 2. RAHANDUSE ORGANISEERIMISE ALUSED RAUDTEETRANSPORDIS. RAUDTEETRANSPORDI TÖÖ PÕHINÄITAJAD.

Raudteetranspordi juhtimine lasub NSV Liidu Teedeministeeriumil. Territoriaalselt jaguneb kogu NSV Liidu raudteevõrk nn. Raudteedeks, näiteks Oktoobriraudtee, Eesti Raudtee, Omski Raudtee, Läti Raudtee jt. Iga Raudtee, juhituna vasta-va raudteevalitsuse poolt (näit. Eesti Raudteevalitsus), kujutab endast keerulist isemajandavat organisatsiooni. Tema koosseisu kuulub terve kompleks mitmesuguseid lüüsid ja ettevõtteid. Raudtee ülesandeks on vedude organiseerimine ja raudteetranspordi edasiarendamine temale kinnistatud raudtee-  
de võrgus, s.o. NSV Liidu territooriumi vastaval osal.

Iga Raudtee (Железная дорога, Дорога) koosseisu kuuluvateks liinimajanduse põhilülideks on teejaoskonnad (отделения дорог), kelle ülesandeks on vedude organiseerimine ja kindlustamine Raudteele kinnistatud raudteevõrgu kindlaks määratud osal (Тапа Teejaoskond jne.). Teejaoskonna koosseisu kuuluvad omakorda veduridepood, vagunidepood, reisijate piirkondlikud, sorteerimis- ja kauba-jaamad jmt. lülid. Teejaoskondadest eraldi asuvateks põhilülideks on vedurite põhidepood ja vagunijaoskonnad. Spetsiaalsete transpordiettevõtete kõrval kuuluvad sageli Raudtee koosseisu ka mitmesugused tööstusettevõtted (remonditehased jt.), ehitusorganisatsioonid, kaubandusorganisatsioonid jt. põhitegevuse normaalseks funktsioneerimiseks vajalikud lülid.

Isemajandavaks põhilüliks on raudteetranspordis Raudtee. NSV Liidu Teedeministeeriumi poolt on temale eraldatud oma põhi- ja käibevahendid. Riigipangas ja Ehituspangas on Raud-

teel oma kontod ( arveldus-, erilaenu-, eelarvelised- jt. kontod ). Vedudest, abiettevõtete tööstest jm. tegevusest saab Raudtee kindlaid sissetulekuid, millest kaetakse põhi-tegevuse ( ekspluatatsiooni ) jt. kulud. Sissetulekute ülekaalu puhul saadakse kasumit. Kõik Raudteel kujunevad fi-nantssuhted kajastuvad tema tulude ja kulude bilansis.

Iga Raudtee annab valmistoodangut, mis väljendub veos-te ja reisijate veos. Osa valmistoodangust, kus vedu algab ja lõpeb sama Raudtee piirides, toodetakse täielikult antud Raudtee poolt. Kui veosed ja reisijad läbivad kaht või ena-mat Raudteed, siis kujuneb lõplik toodang nende Raudteede ühise koostöö tulemusena.

Isemajandamise süvendamise eesmärgil ei piirdata raud-teetranspordis ainult Raudteede isemajandamisega. Isemajan-damisele viiakse ka Raudtee majanduslikud allüksused. Ise-majandamine toimub teejaoskondades, veduri- ja vagunidepoo-des, jaamades jt. allüksustes. Selleks varustatakse vastavad lülid põhi- ja käibevahenditega. Neil on juriidilise isiku õigused, iseseisev bilanss, pangakontod, krediidi kasutamise õigus ning tulude ja kulude bilanss. Nad töötavad kindla tootmisplaani alusel.

Valmistoodangut Raudtee ülalmärgitud allüksused ei an-na. Nende tootmistegevuse tulemuseks on raudteetranspordi tehnoloogilise protsessi üksikud osad või operatsioonid, na-gu vedurite ja vagunite töö, tee korrashoid jne. Vedude kui lõpetatud toodangu seisukohalt moodustavad nad pooltoodangu, mida ei saa realiseerida lõplikule tarbijale.

Toodud põhjustel ei ole isemajandamine nimetatud lüli-des täielik. Tegemist on nn. Raudteesisese isemajandami-sega, millel on teatud analoogia tööstusettevõttesisese ise-majandamisega. Oma toodangu annavad vastavad lülid üle järk-järgult, kuni see koondub lõpptulemusena teejaoskondade kät-te ning moodustab paljude teejaoskondade ühise koostöö tule-musena tervikliku toodangu. Kuid isemajandamise aste on nen-des lülides siiski märksa täielikum tsehhide isemajandamisest tööstusettevõttes. Seda võisime näha juba eespool, kui loet-

lesime nende õigusi ja vahenditega varustatust. Mittetäieliku isemajandamise täielikum vorm on ühelt poolt põhjustatud erilülide territoriaalsest eraldatusest. Teiselt poolt on suuremate isemajandamise õiguste olemasolu tingitud ka üksikute lülide töö iseseisvamast iseloomust. Nii näiteks ei pruugi iga konkreetne veos läbida antud Raudtee kõiki teajaoskondi, jaamu jt. allüksusi. Kahe ühenimelise allüksuse töömaht võib teineteisest oluliselt erineda.

Ülalmärgitud allüksuste sisemuses võidakse veelgi süvendada isemajandamist. Nii on võimalik viia isemajandamisele veduridepoo tsehhe, veduribrigaade, vagunidepoo tsehhe jt. tootmisüksusi. Nende lülide isemajandamine on oma sisult lähedane tööstusettevõttesisesele isemajandamisele.

Mõnedes tootmisüksustes ei sõltu tööde maht ja kulude suurus kuigi suurel määral veose- ja reisijate käibest, vaid on suhteliselt püsiv. Siia kuuluvad teede jooksvat korras- hoidu teostavad teedistantsid, signalisatsioon- ja sivedis- tantsid, energiajaoskonnad jmt. Niisugustele lülidele koos- tatakse ekspluatatsioonikulude eelarved ning nende kulud kae- takse Raudtee vahenditest nn. eelarvelise finantseerimise korras.

Töö keerukuse ja paljulülilisuse tõttu esineb raudtee- transpordis palju mitmesuguseid majandusliku tegevuse näita- jaid. Esitame nendest alljärgnevalt ainult kõige põhilisemad, mis on vajalikud rahandusküsimuste paremaks mõistmiseks.

Vedude maht ( veoste transportimine ) tonnides, mis ku- jutab endast teatud perioodil veetud materiaalsete väärtuste kaalulist kogust.

Veosekäive tonnkilomeetrites, mis väljendab veetud ma- teriaalsete väärtuste kaalulist kogust koos veokauguse ar- vessevõtmisega. Ta väljendab raudteetranspordi töö mahtu kaupade veol.

Reisijate vedu ( reisijate transportimine ), mis ise- loomustab teatud perioodil veetud reisijate arvu.

Reisijate käive reisijakilomeetrites, mis väljendab vee- tud reisijate arvu koos veokauguse arvessevõtmisega. Ta väl-

jendab raudteetranspordi töömahtu reisijate veol.

Üldkäive ting-tonnkilomeetrites, mis saadakse veosekäibe tonnkilomeetrite ja reisijate käibe reisijakilomeetrite liitmise tulemusena. Liitmisel võrdsustatakse reisijakilomeeter tonnkilomeetriga. Saadud näitaja on oma iseloomult tinglik. Teda kasutatakse raudteetranspordi üldise töömahtu väljendamiseks.

Keskmine veokaugus kilomeetrites, mis saadakse veosekäibe jagamisel vedude mahuga. See näitab, mitme kilomeetri kaugusele keskmiselt veeti antud perioodil veosed. Analooogiliselt saadakse keskmine reisiliikluse kaugus.

Keskmine ööpäevane pealelaadimine vagunites saadakse perioodis pealelaaditud vagunite arvu jagamisel kalendripäevade arvuga. Teda on võimalik arvutada nii ting- ( 2-teljelistes ) kui ka füüsilistes vagunites. Analooogiliselt saadakse keskmine ööpäevane mahalaadimine vagunites. Mõlemad näitajad iseloomustavad raudteetranspordi töö efektiivsust kaupade vedamisel.

Kaubavaguni ringe ööpäevades kujutab endast ajavahemikku ühest pealelaadimisest järgmise pealelaadimiseni. See saadakse järgmiselt:

- a)  $\frac{\text{keskmine töötavate vagunite arv perioodis}}{\text{keskmine ööpäevane pealelaadimine perioodis}}$
- b)  $\frac{\text{töötavate vagunite vagun-ööpäevade arv perioodis}}{\text{pealelaadimiste arv perioodis}^x}$

Näitaja iseloomustab vagunipargi kasutamist. Tema täpsemaks kujuks on avaldises b toodud kuju, eriti siis, kui ta väljendatakse tingvagunites.

---

x) Vagunite ringe näitaja arvutamisel Raudteede lõikes ja madalamates liikides liidetakse pealelaaditud vagunite arvule veel naabritelt saadud koormaga vagunite arv.

Veduri keskmine ööpäevane läbisõit kilomeetrites saadakse perioodi jooksul rongide vedamiseks tehtud vedur-kilomeetrite ja töötavate vedurite vedur-ööpäevade arvu jagatiseksena. Ta iseloomustab vedurite kasutamist.

Rongi tehniline kiirus ( km/tunnis ), mis saadakse järgmiselt:

$$\frac{\text{rong-kilomeetrid}^x}{\text{rong-tunnid liikluses}}$$

Rongi kommertskiirus ( km/tunnis ), mis saadakse järgmiselt:

$$\frac{\text{rong-kilomeetrid}}{\text{rong-tunnid liikluses ja seisus}}$$

Tehnilise kiiruse näitaja iseloomustab rongi puhast liikluskiirust, arvestamata seisuajaga. Kommertskiiruse näitaja iseloomustab tegelikku eksploatatsioonilist kiirust, milles kajastuvad ka rongi kõik seisuajad.

Rongi keskmine bruto- ja netokaal tonnides arvutatakse järgmiselt:

$$\frac{\text{üldine läbisõit tonnkilomeetrites ( bruto, neto )}}{\text{läbisõit rong-kilomeetrites}^x}$$

Rongi kaal sõltub peamiselt veduri veojõust, vaguni tüübist, teeprofiielist, kasutatavatest rööpmetest ja tee seisukorrast.

Põhinäitajate kaudu avaldub kujukalt raudteetranspordi areng, mille kohta esitame alljärgnevalt mõningad andmed.

---

x) Rongkilomeetrid on võrdsed rongide veol tehtud vedur-kilomeetritega.

## T a b e l 1.

NSV Lildu raudteetranspordi töö põhinäitajaid<sup>x</sup>

Näitajad	Mõõt- ühik	1913	1940	1950	1955	1958	1959 <sup>xx</sup>
Raudteede kogupikkus	mlj.km	71,7	106,1	116,9	120,7	122,8	124,0
Vedude maht	mlj.t	157,6	592,6	834,3	1267,0	1616,9	1750,0
Veosekäive	mlrd.t/km	76,4	415,0	602,3	970,9	1302,0	1429,0
Keskmine veokaugus	km	485	700	722	766	805	...
Kaubavaguni ringe	ööpäev	12,27	7,37	7,49	6,23	5,83	...
Veduri keskmine ööpäevane läbisõit kaubaveol	km	119,1	256,8	245,5	286,3	328,1	...
Kaubarongi keskmine kiirus:	km/	22,0	33,1	33,8	37,1	38,5	...
tehniline	tunnis	13,6	20,3	20,1	24,7	26,6	...
kommerts							
Rongi keskmine kaal:							
bruto	t	573	1301	1430	1758	1972	...
neto		302	727	815	1002	1126	...
Reisijate vedu	mlj.inim.	185	1343	1164	1641	1834	1900
Reisijate käive	mlrd.reis. -km	25,2	98,0	88,0	141,4	158,4	160
Keskmine reisiliikluse kaugus	km	136	73	76	86	86	85

<sup>x</sup>) Allikad 5 ja 12.<sup>xx</sup>) Andmed on esialgsed.

Eesti NSV raudteetranspordi töö põhinäitajaid<sup>x</sup>

Näitajad	Mõõtu- ühik					
	1920	1939	1950	1955	1958	
Veoste saatmine	mlj.t	0,7	3,0	5,8	8,0	8,9
Veoste saabumine	mlj.t	0,7	3,0	5,4	8,0	8,7
Veosekäive	mlj.t/Km	93,4	302,8	1076,0	2144,0	2365,0
Reisijate vedu	mlj.inim.	2,9 <sup>xx</sup>	11,6	19,0	25,2	28,3
Reisijate käive	mlj.reis.- km	16,4 <sup>xx</sup>	348,0	605,0	759,0	721,0

x) Allikas 1.

xx) Andmed on ainult laelarõpemelise raudtee kohta.

### 3. EKSPLUATATSIOONIKULUD JA OMAHIND RAUDTEETRANSPOORDIS.

Raudteetranspordis tehtavate kulude seas on spetsiaalse iseloomuga eksploatatsioonikulud, mis tulenevad raudtee põhitegevusest, s.o. vedude organiseerimisest. Raudtee süsteemis olevate tööstus-, kaubandus-, materiaal-tehnilise varustamise jt. ettevõtete kulud ei erine oluliselt samanimelistest kuludest vastavates rahvamajandusharudes.

Ekspluatatsioonikulude struktuuri määrab kindlaks raudteetranspordi töö spetsiifika. Temale, nagu transpordile üldse, on iseloomulik põhimaterjali puudumine, sest raudtee toodang ei esine materiaal-esemelisel kujul. Kuluelementide lõikes on eksploatatsioonikulude struktuur NSV Liidu raudteel käesoleval ajal ligikaudu järgmine:<sup>x</sup>

töötasu koos sotsiaalkindlustuse eraldistega ...	45%
kütus .....	20%
elektrienergia .....	2%
materjalid .....	6%
veereva koosseisu keskmine remont .....	5%
amortisatsioonieraldised .....	18%
muud kulud .....	4%

Põhilised muudatused kulude struktuuris toimuvad peamiselt töötasu osatähtsuse vähenemises ja elektrienergia osatähtsuse suurenemises kütusekulude arvel. Esimene nendest tuleneb tööviljakuse tõusust, teine muudatus on seotud elektrivedurite järjest ulatuslikuma kasutamisega.

Iga Raudtee piirides planeeritakse ja arvestatakse kulusid raudteeteenistuse (Служба) harude lõikes. Iga teenistusharu on seotud kindlate tööoperatsioonidega ja tema kaudu tehakse vastavate tööde läbiviimisega seotud kulud. Kulud omakorda jagunevad põhi- ja lisakuludeks. Põhikulud on vahen-

---

<sup>x</sup>) Allikas 18.

ditult seotud tootmisprotsessiga, lisakulude hulka kuuluvad tseehhi, ettevõtte üld-, haldus- jm. kulud. Kulude jaotamist raudteeteenistuse harude vahel iseloomustavad järgmised andmed:

T a b e l 3.

Ekspluatatsioonikulude jaotamine raudteeteenistuse harude vahel 1957. aastal.<sup>x</sup>

( %-des )

Teenistusharud	Osatähtsus %-des
Veduriteenistus .....	41,3
Teeteenistus .....	9,7
Vaguniteenistus .....	9,6
Liiklusteenistus .....	8,2
Reisijate-teenistus .....	2,6
Veoteenistus (kommertsteenistus) ...	2,3
Signalisatsiooni- ja sideteenistus..	1,8
Elektrifitseerimine .....	0,3
Hooned ja ehitised .....	0,4
Taastamisorganid .....	0,2
<hr/>	
Kokku põhikulud .....	76,4
Teejaoskondade ja raudteevalitsuste kulud .....	23,6
<hr/>	
Kõik kokku .....	100,0

<sup>x)</sup> Allikas 18.

Iga teenistusharu piirides jaotatakse kulud vastavale harule iseloomulikkudeks kulurühmadeks, allrühmadeks ja artikliteks. Nii näiteks on liiklusteenistuses tähtsamateks kulurühmadeks jaamade ja rongide kulud. Jaamade kulude koosseisus on tähtsamateks allrühmadeks jaamade ekspluatatsioonikulud ja jaamade tehniliste vahendite remondikulud. Jaamade ekspluatatsioonikulude koosseisus aga on kuluartiklid: 1) rongide vastuvõtt, manööverdamine ja ärasaatmine spetsialiseeritud kauba jaamades, 2) rongide vastuvõtt ja ärasaatmine muudes jaamades, 3) manööverdamine muudes jaamades.

Ekspluatatsioonikulude planeerimise üksikasjalik kord sõltub raudteeteenistuse harust või lülist. Kuid kõikides harudes ja lülides on siiski domineeriv kulude planeerimise normatiivne meetod, Selleks kasutatakse mitmesuguseid mõõtühikuid ja nende kohta väljatöötatud kulunorme. Esitame nendest näitena mõningad.

Rongide vastuvõtu ja ärasaatmise kulud arvestatakse ühe rongi kohta, manööverdamiskulude arvestamise aluseks on 1000 tingvagunit, vedurite kulud planeeritakse 10 000 brutotonnkilomeetri kohta kehtestatud normide alusel, teede jooksva korrashoiu kulude planeerimine toimub raudteeliini 1 kilomeetri kohta väljatöötatud normide kohaselt jne. jne.

Töötasukulude planeerimise aluseks on töötajate arv ja keskmine töötasu, kusjuures plaaniline töötajate arv määratakse kindlaks kolmel moodusel: 1) tööde mahu ja töönormide abil tükitööliste kohta, 2) teenindavate punktide ja objektide arvu ja iga punkti või objekti teenindamiseks vajalike koosseisude alusel alalise valvepersonaliga jt. töötajate kategooriate kohta, 3) kinnitatud koosseisude alusel haldusmajanduspersonaliga kohta.

Materjalide ja mitmesuguste muude kulude planeerimine toimub neljal viisil.

1. Planeerimine tööde mahu, tööühiku kohta kehtestatud kulunormi ja materjali hinna kaudu. Niiviisi määratakse kindlaks materjalide ja kütuse kulud põhiliste tööde kohta. (Kütuse ja elektrienergia kulu veduritele, kulud jooksvale

remondile jt.).

2. Planeerimine ühe töötaja kohta kehtestatud kulunormide alusel kutsealade järgi. Sel viisil määratakse kindlaks niisugused kulud, mis sõltuvad peamiselt töötajate arvust (eririietuse, vormiriietuse hinnaalanduse, seebi jt. puhastusvahendite, väikeinventari jt. kulud).

3. Planeerimine teatavat liiki seadmete arvu ja nende kohta kehtestatud kulunormide alusel. Seda moodust kasutatakse kulude kohta, mille suurus sõltub peamiselt seadmete arvust ( teede jooksev korrashoid, signalisatsioon- ja sisedeadmete korrashoid, hoonete korrashoid jne.).

4. Planeerimine majanduslike üksuste ja nende kohta kehtestatud kulunormide alusel. See moodus leiab rakendamist peamiselt lisakulude planeerimisel.

Enamik eksploatatsioonikulusid planeeritakse raudteetranspordis detsentraliseeritult, s.o. vahenditult vastavaid kulusid tegevates lülides. Kuid teatud kulud on raudteetranspordi spetsiifikast tingitult allutatud tsentraliseeritud planeerimisele.

Tsentraliseeritult planeeritakse kaubavagunite keskmise remondi kulud. Kaubavagunite park on alalises liikumises. Vagunid liiguvad pidevalt ühest NSV Liidu rajoonist teise ning neid ei saa kinnistada ühegi Raudtee juurde. Sellepärast planeerib ja arvestab neid kulusid Teedeministeerium. Raudteede vahel jaotatakse nad hiljem proportsionaalselt tehtud tonnkilomeetritele.

Iseärasusi esineb raudteetranspordis ka amortisatsiooni arvestamisel. Raudtee põhivahendite taastootmise plaanikindel organiseerimine eeldab kõikide lülide arendamise ja laiendamise kindlat koordinaatsiooni. See nõuab kapitaal mahutuste ja nende allikate ranget tsentraliseerimist. Teiselt poolt nõuab amortisatsioonisummade paindlikku kasutamist ka kaubavagunite pargi suur liikuvus. Nendel kaalutlustel arvestab amortisatsiooni tsentraliseeritud korras jällegi Teedeministeerium. Tema määrab kindlaks ka iga Raudtee eksplua-

tatsioonikuludesse kantavad amortisatsioonisummad. Lähtealuseks on amortisatsiooninormid, keskmiselt 6,5% põhivahendite maksumusest. Kapitaairemondiks suunatakse sellest 5,2% ja põhivahendite uuendamiseks ( renovatsiooniks ) 1,3%. ( 18 ). Eksploatatsioonikulude baasil kujuneb raudteetranspordis toodangu omahind. Eespool nägime, et raudteetranspordi töömahu kõige üldisemaks näitajaks on üldkäibe ting-tonnkilomeetrites. Vastavalt sellele on ka omahinna kõige üldisemaks näitajaks üldkäibe ting-tonnkilomeetri omahind. See saadakse kõigi eksploatatsioonikulude ja üldkäibe ting-tonnkilomeetrite arvu jagamisel.

See näitaja sisaldab nii kauba- kui ka reisijate veo kulusid. Tegelikult on käesoleval ajal ühe reisija vedu ühe kilomeetri kaugusele ligikaudu 1,8 korda kallim kui kauba tonni vedu sama kaugusele ( 14 ). Sellepärast kalkuleeritakse eraldi ka kaubaveo tonnkilomeetri ja reisijate käibe reisi-  
jakilomeetri omahinnad.

Nimetatud omahindade kalkuleerimiseks jaotatakse eksploatatsioonikulud kauba- ja reisijate veo kuludeks, kusjuures esialgu jäetakse reisijate veo kulude hulka ka posti- ja pagasiveo kulud. Viimane on põhjustatud posti- ja pagasiveost reisirongides. Enamik eksploatatsioonikuludest on seotud nii kauba- kui reisijate veoga. Sellepärast on kulude jaotamine võrdlemisi keerukas toiming. Niinimetatud puhas-  
teks, kas ainult kauba- või reisijate veoga seotud kuludeks on üksnes veeteenistuse ja reisijate-teenistuse kulud. Kuid nende osatähtsus on kõigi eksploatatsioonikulude koosseisus kokku ainult ligikaudu 5% ( vt. tabel 3 ).

Jaotamise läbiviimiseks liigitatakse kõik raudteeteenistuse erinevates harudes ja lülides kasutatavad kuluartiklid otsesteks ja kaudseteks. Otseesed on niisugused kulud, mis on põhjustatud kas ainult kauba- või reisijate veost. Näiteks kuuluvad liiklusteenistuse kuludest rongide vastuvõtu, manööverdamise ja ärasaatmise kulud spetsialiseeritud kaubajaamades ainult kaubaveole. Kaudsed kulud, mis on seotud nii kauba- kui ka reisijate veoga, jaotatakse kindlate

jaotusaluste ja nende abil tuletatud koefitsientide kaudu. Nii näiteks jaotatakse teeteenistuse kulud kauba- ja reisijate veo vahel ära proportsionaalselt kauba- ja reisirongide poolt tehtud brutotonnkilomeetritele, signalisatsioonija sideteenistuse kulud proportsionaalselt rong-kilomeetritele, rongide vastuvõtu ja ärasaatmise kulud segajaamades proportsionaalselt rong-kilomeetritele jne. jne. Jaotuse alused on valitud võimalikult selliselt, et nad kindlustaksid sisuliselt õige jaotuse.

Jaotamise tulemusena saadakse kaubavedude tonnkilomeetri ja reisijakilomeetri (koos posti- ja pagasiveo kuludega) omahinnad. Edasi toimub reisijakilomeetri omahinna puhastamine. Selleks jaotatakse kulud jällegi otsesteks ja kaudseteks. Reisijate veo otsesteks kuludeks on näiteks piletimajanduse, vagunisaatjate jms. kulud. Kaudsed kulud jaotatakse mitmesuguste jaotusaluste abil, kusjuures kasutatavamaks on reisi-, posti- ja pagasivagunite poolt läbitud telg-kilomeetrid.

Lõpliku jaotamise tulemusena saadakse reisijakilomeetri (puhastatud), pagasi tonnkilomeetri ja postivaguni telgkilomeetri omahinnad. Viimase omahinna tuletamine antud kujul, s.o. telg-kilomeetri omahinnana, on põhjustatud posti väikestest kaalulistest kogustest ja sellest, et posti tegelikult ei kaaluta.

Kõik ülalmärgitud omahinnad kalkuleeritakse NSV Liidu raudtee kohta tervikuna ning ka iga Raudtee kohta. Erinevate kaupade ja reisijate veo eri liikide omahindu raudteetranspordis ei kalkuleerita. See pole praktiliselt võimalik kulude jaotamise väga suure tinglikkuse tõttu, sest ühes kaubarongis veetakse sageli näiteks mitut liiki kaupu. Vastavalt arvestusi, mis on vajalikud tariifide väljatöötamiseks ja teisteks otstarveteks, tehakse analüütilise töö korras.

Esitatud omahindade alusel saab otsustada, kui palju läheb maksuma veoste, reisijate, posti- ja pagasivedu raudteetranspordi töö vastava mõõtühiku kohta. Nende andmete võrdlemine teiste transpordiliikide vastavate näitajatega

loob teatud aluse erinevate transpordiliikide töö majandusliku efektiivsuse hindamiseks. Võrdlevad andmed on toodud selle kohta tabelis 4. Nad iseloomustavad raudteetranspordi suhtelist odavust. Raudteetranspordi odavust tuleks eriti esile tõsta veel sellepärast, et jõe- ja autotranspordi omahinnale peaks tervikliku pildi saamiseks juurde lisama veel 10-15% teede korrashoiu kulude arvel. Viimased tehakse riigieelarve summadest jm. allikatest ning ei kajastu vastavate vedude omahinnas.

T a b e l 4.

NSV Liidu üldkasutatava transpordi vedude keskmine omahind 1957. aastal.<sup>x</sup>

(kopikates)

Veoliik	Mõõtühik	Transpordiliik					
		Raudtee	Mere-	Jõe-	Auto-	Torujuhtmete kaudu	Õhu transport
Üldkäive	tinglik t/km	3,48	2,48	3,13	-	-	-
Veosekäive	t/km	3,16	2,28	2,76	69,66	1,32	....
Reisijate käive	reis./km	6,00	17,31	10,98	8,10	-	30,00

Kuid ainuüksi nende andmete alusel oleks vedude majandusliku efektiivsuse rahvamajanduslik hindamine siiski ebaõige. Igasugune vedu toimub kahe kindla punkti vahel. Neid punkte võivad omavahel ühendada mitu erinevatele transpordiliikidele kuuluvat ja erineva pikkusega liiklusteed. Ühe ja sama kaaluga veose toimetamine ühest punktist teise annab sel juhul igat teed pidi erineva hulga tonnkilomeetreid. Veokulud kogunevad igas transpordiliigis vastava tonnkilomeetrite arvu ja omahinna korrutisena. Rahvamajanduslikult on antud konkreetsel juhul kõige odavam see transpordiliik, kus

<sup>x)</sup> Allikas 18.

vedu, vaatamata selle või teise transpordiliigi tonnkiilomeetri omahinnale, kahe punkti vahel tuleb kõige odavam. Toodangu või tööde omahinnad kalkuleeritakse ka Raudtee isemajandavates allüksustes. Esitame nendest alljärgnevalt mõned .

Teejaoskonnas kalkuleeritakse kaubaveo ja reisiliikluse vaguni telg-kilomeetri omahinnad.

Veduridepoos kalkuleeritakse brutotonnkilomeetri omahind nii kauba veol kui ka reisiliikluses, vedurite üksiksõidu vedurkilomeetri omahind, majandusliikluse vedur-tunni omahind jne.

Vagunidepoos kalkuleeritakse telg-kilomeetri omahind ja vagunite remontide ja ülevaatuste omahinnad kauba- ja reisivagunite ( 2-teljelises arvestuses ) kohta remondi liikide järgi.

Kaubajaamades kalkuleeritakse rongi teesaatmise omahinnad transiitrongide, omaformeeritud täiskaaluliste rongide, omaformeeritud täiskoosseisuliste tühirongide jmt. töönäitajate kohta.

Reisijate jaamades kalkuleeritakse rongi teesaatmise omahinnad omaformeeritud kaug-, kohalike- ja linnaläbedaste rongide, transiitrongide jm. töönäitajate kohta. Toodud näidisloetelu ei haara kaugeltki kõiki raudteetranspordis kasutusel olevaid omahinna näitajaid, vaid toob ainult ära tähtsamad. Vastavate omahindade kalkuleerimine eeldab väga mitmesuguste kulude jaotuse aluste kasutamist. Nendeks on vedur-kilomeetrid ( veduridepoodes ), otsesed kulud, põhitööliste töötasu jt. näitajad.

Arvukate omahindade kasutamine aitab süvendada ja konkretiseerida omahinna alandamise eest peetavat võitlust. Igas tööliigis on töötajatel sellega olemas töötulemuste majanduslik efektiivsuse hindamise kindel kriteerium.

Omahinna alandamiseks on raudteetranspordis väga palju võimalusi. Käesoleval seitseaastakul on nähtud ette tõsta tööviljakust 34-37% võrra ja alandada omahinda vähemalt 22%. See tagatakse peamiselt raudtee tehnilise rekonstrueerimise,

vedude parema organiseerimise ja üldise kokkuhoiurežiimi süvendamise abil.

Eriti tähtis koht on tööviljakuse tõstmise ja omahinna alandamise eest peetavas võitluses raudtee tehnilisel rekonstrueerimisel. Omahinda alandab auruvedurite asendamine elektri- ja mootorveduritega, kus peamine kokkuhoid saavutatakse kütuse kokkuhoiu ja veduribrigaadide töötajate tööviljakuse tõstmise teel. Omahind alaneb suurema kandejõuga moderniseeritud vagunite ulatuslikuma kasutusele võtmise tulemusena. See saavutatakse remondi-, manööverdamise-, kütuse- ja energiakulude ning rea teiste kulutuste vähendamise arvel. Samuti alandavad omahinda teede rekonstrueerimine ( raskete rööpmete kasutamine, liiprite tihedam paigutamine ), peale- ja mahalaadimise tööde mehhaniseerimine, side- ja signalisatsioon automatsiseerimine jm. tehnilised abinõud.

Vedude parema organiseerimise seisukohalt etendab omahinna alandamisel silmapaistvat osa vedurite ja vagunite tühisõitide vähendamine, nende võimsuse ja kandejõu täielikum ärakasutamine, marsruutvedude osatähtsuse tõstmine jt. abinõud.

Ligikaudse ettekujutuse raudteetranspordi tehnilisest rekonstrueerimisest ja vedude organiseerimise parandamisest saadava majandusliku efekti kohta annab alljärgnev tabel. ( Vt. tabel 5 ).

Tabelis on esitatud omahinna alandamise võimalikest abinõudest ainult mõningad põhilisemad. Kuigi isegi nende elurakendamine, nagu näitavad vastavad arvutused, võimaldab alandada kaubavedude omahinda praeguse tasemega võrreldes ligikaudu 75% võrra. Sellest järeldub, et lähematel aastatel on meie käsutuses raudteevedude odavamise väga suured reservid.

Tehniliste ja organisatsiooniliste abinõude mõju  
omahinnale raudteetranspordis<sup>x</sup>

Tehniline või organisatsiooniline abinõu	Omahinna tase %-des.					
	Auruvedur ΦД	Elektrivedur БЛ-2М	Elektrivedur H-8	Mootorvedur ТЭ-2	Mootorvedur ТЭ-3	
Elektrij- ja mootorvedurite kasutusele võtmine veoste vedamisel	100	48,3	47,7	45,9	39,8	
Kaheteljeliste kaubavagunite asendamine neljateljelistega	Elektrivedurite kasutamisel		Auruvedurite kasutamisel			
	2-teljeline	4-teljeline	2-teljeline	4-teljeline		
	100	87,6-87,4	100	89,8-89,3		
	Segarong		Marsruutvedu			
Marsruutvedud	100		96,5			
Vagunite tüüsiõitvude vahendamine	Prasegune tase		Vahendamise 10% võrra			
	100		99,1			

x) Allikad 11, 13, 18.

#### 4. SISSETULEKUD JA AKUMULATSIOON RAUDTEETRANSPORDIS.

Raudteetransport saab tema poolt teostatud vedude ja muude tööde eest sissetulekuid kindlate tariifide alusel. Sissetulekute arvel kaetakse ekspluatatsioonikulud. Sissetulekute ülekaal kuludest moodustab kasumi.

Sissetulekute koosseis ja struktuur sõltuvad põhiliselt veose- ja reisijate käibe struktuurist. Iseloomustame seda alljärgnevalt 1957. aasta andmetega<sup>x</sup>:

1) veoste veost .....	76,2%
2) reisijate veost .....	20,8%
3) pagasiveost .....	0,5%
4) postiveost .....	0,3%
5) sissetulekud teenustest ja lõivudest .....	1,9%
6) muud sissetulekud .....	0,3%

Peamine osa sissetulekutest laekub kauba- ja reisijate veost. Nende suurus sõltub raudtee töömahust ( veose- ja reisijate käibest ) ja veotariifidest.

Transporditariifid kujutavad endast transpordi toodangu realiseerimishinda. Nad määratakse kindlaks Valitsuse poolt. Nende kujundamise aluseks on vedude omahind ning neisse plaaneritakse ka raudteetranspordis loodud puhastulu. Sellega loovad tariifid vajalikud eeldused raudteetranspordi rentaabliks tööks.

Teiselt poolt on tariifide ülesandeks kaasaaitamine veosekäibe ratsionaalsemale korraldamisele. Tariifide abil võideldakse liiga kaugete, liiga lühikeste, vastastikuste jt. ebaratsionaalsete vedude vastu. Rahvamajanduslikult tähtsamate kaupade vedu aga toimub soodustatud tariifidega. Peale selle võetakse tariifide kujundamisel suurel määral arvesse ka veetavate kaupade hinda. Massilisi ja raskekaalulisi kau-

---

<sup>x</sup>) Allikas 18.

pu ( ehitusmaterjalid, kütus, mitmesugused toorained jt. ), mille hind on võrdlemisi madal, veetakse suhteliselt madalate tariifidega. Hinnalisemate kaupade ( valmistoodang, põllumajandussaadused jt. ) vedamine toimub seevastu märksa kõrgemate tariifidega. Sellega soodustavad transporditariifid rahvamajanduslikku hinnakujuendamise plaanipärast protsessi.

Kaubaveotariifid liigitatakse raudteetranspordis üld-, eri-, eelis-, kohalikeks ja teenistuslikeks tariifideks.

Üldtariifid on niisugused, mis kehtivad vastava kaubaliigi kohta kogu NSV Liidu raudteevõrgus. Siia kuulub tariifide enamik. Eritariifid kehtestatakse teatud kindlate veoseliikide kohta kindlates veosuundades või ajavahemikkudel. Nendega taotletakse vastavate vedude pidurdamist ( kõrgendatud eritariifid ) või soodustamist ( madaldatud eritariifid ).

Kõrgendatud eritariifid kehtivad üldrèeglina teatud veoste suundades, kus on võimalikud ebaratsionaalsed vastastikused veod, veetranspordiga paralleelsetes veosuundades navigatsiooniperioodil, uutel, ajutiselt eksploatatsiooni antud liiniosadel jm. juhtumitel.

Madaldatud eritariifid kehtestatakse kaupade vedamisel raudtee- ja veetranspordi segaühenduses, kaupade vedamisel rajoonidesse, mille majanduslikku arengut on vaja soodustada, suundades, kus esineb palju vagunite tühisõite jt. juhtumitel.

Eelistariifid on üldtariifidest madalamad. Neid kasutatakse teatud kaupade või teatud organisatsioonidele veetavate kaupade vedamisel.

Kohalikud tariifid kehtivad teatud kaupadele antud Raudtee piirides. Kohalike vedude kõrgema omahinna tõttu ( lähemad veokaugused ) on nad üldtariifidest tavaliselt kõrgemad, kuid võivad teatud juhtumitel olla ka madalamad.

Teenistuslikud tariifid leiavad kasutamist raudteetranspordis oma vajadusteks teostatavatel vedudel. Nad on üldtariifidest madalamad.

Sõltuvalt veetava kaubakoguse suurusest liigituvad kau-

baveo tariifid:

- 1) marsruuttariifid, mida kasutatakse marsruutvedude puhul. Võrreldes teiste veoviisidega on nad kõige madalamad;
- 2) vagun-tariifid, mida võetakse tervelt vagunilt, sõltumata vaguni koormamisest kaubasaatja poolt. Vagun-tariif on käesoleval ajal tariifide võtmise peamiseks mooduseks;
- 3) väikesaadetiste tariifid, mida võetakse väikesaadetiste eest ühisvagunites. Teiste veoviisidega võrreldes on nad kõige kõrgemad.

Veokiirusest sõltuvalt liigituvad tariifid kaubaveo (suure) ja väikese kiiruse tariifideks. Esimesed on teistest üldreeglina kaks korda kõrgemad.

Eespool märgitud alustest lähtudes süstematiseeritakse kaubaveotariifid kas nn. tabeltariifideks või skeemtariifideks. Tariifitabeliteks nimetatakse niisuguseid tariife, mis kehtestatakse kindlas summas kauba tonnilt või vagunilt vedamise eest kahe kindla punkti vahel. Tariifiskeemideks nimetatakse niisuguseid tariife, mis kehtestatakse kindla määrana kaubaveo tonnkilomeetri või vagunkilomeetri kohta tariifiskaalas ettenähtud veokaugustele.

Praktiliselt on lihtsam kasutada skeemtariife, millesse on paigutatud ka kehtivate tariifide enamik. Skeemtariifide kasutamist hõlbustavad tariifijuhendid, mida on 4. Tariifijuhend nr. 1 sisaldab tariifide rakendamise põhireeglid, veoste nomenklatuuri ja klassifikatsiooni ning üld-, eri- ja teenistuslikud tariifid. Tariifijuhend nr. 2 kujutab endast veoste nomenklatuuri tähestikulist järjekorda, mis hõlbustab tariifijuhendi nr. 1 kasutamist. Tariifijuhend nr. 3 sisaldab veotasu arvutamiseks vajalikke arvestustabeleid. Tariifijuhendis nr. 4 on toodud ära tariifi sõltuvus veokaugusest.

Tariifid sõltuvad veokaugusest. Kuid nende kasutamise hõlbustamiseks ei muutu tariifimäär iga kilomeetri, vaid teatud vahemaa tagant. Selle alusel kujunevad nn. tariifivööndid, kus veokaugused jaotatakse kindlateks vahemaadeks. Kokku on 126 tariifivööndit, mis haaravad veokaugusi kuni

13 500 kilomeetrini. Kogu tariifivööndi vahemaa ulatuses võetakse veotasu veose tonni eest muutumatus suuruses, mis arvutatakse tariifivööndi keskmise kauguse alusel. ( Näit. 65 km vööndi 61 - 70 km piirides, 620 km vööndi 601 - 640 km piirides jne. jne. ) ( 16 ).

Määra, millega tariifiskeem algab ( I vööndi määr ), nimetatakse tariifi algmääraks. Edaspidi alaneb tonnkilomeetri veotasu järk-järgult, sest kaugemate vedude omahind on samuti madalam. Majanduslikult põhjendatud maksimaalsest veokaugusest peale jääb tariif kas samaks või hakkab järk-järgult tõusma. Viimane moodus leiab rakendamist niisuguste kaupade kohta, mille liiga kauged vedod ei ole rahvamajanduslikult paratamatud.

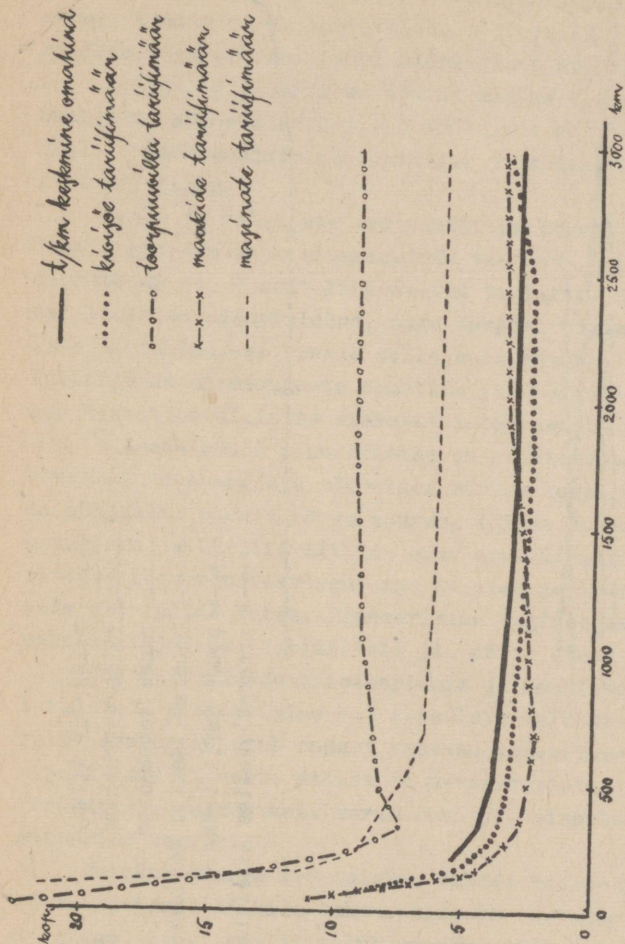
Ülevaate mõningate kaupade veotariifide muutumisest sõltuvalt veokaugusest ja selle kooskõlast kaubaveo tonnkilomeetri omahinnaga annavad järgmised joonised ( vt. joon. 1 ja 2 ).

Reisijate veotariifid jagunevad raudteel üld-, linna- lähedasteks, kohalikeks ja eritariifideks.

Üldtariifideks nimetatakse tariife, mis kehtivad kogu NSV Liidu raudteevõrgus, välja arvatud linnalähedased ja ajutiseks liikluseks avatud liinid. Nad diferentseeritakse sõltuvalt kaugusest, samuti vööndite järgi, kusjuures sama vööndi piirides olevatele jaamadele kehtivad ühesugused piletihinnad. Kaugemate sõitude puhul alaneb tariifimäär.

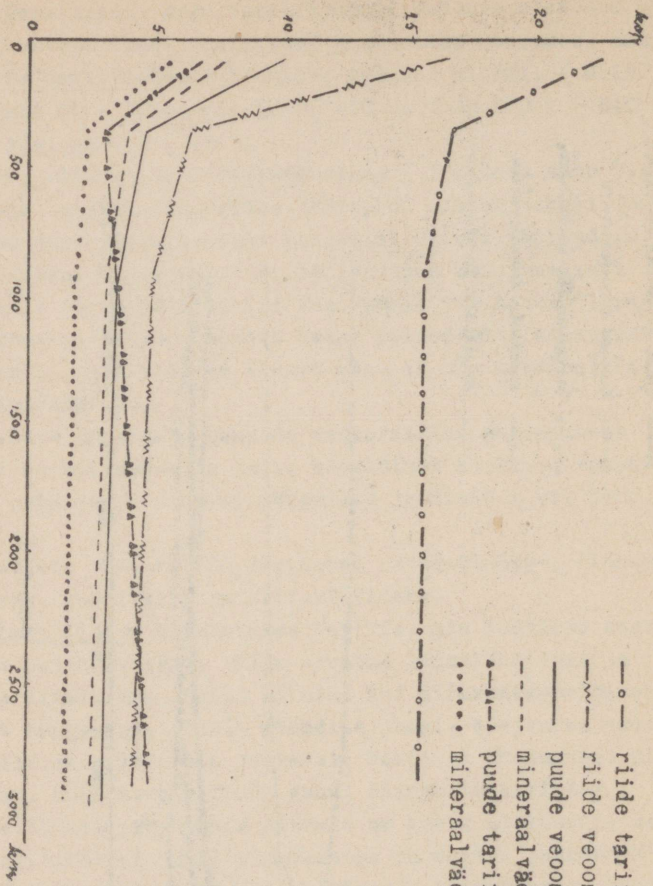
Piletihinna arvutamise aluseks on kõvas üldvagnis kehtivad tariifimäärad. Sõit mugavustega on seotud juurdemaksuga. Juurdemaksud lisatakse piletihinnale platskaardi, kupeeritud vaguni, pehme vaguni, spetsiaalse magamisvaguni ning kiirrongide või ekspress-rongide kasutamise eest .

Linnalähedased tariifid kehtivad linnade, tööstuskeskuste ja nende lähikonnas asuvate asulate vahelistel liinidel kurseerivatel linnalähedastel rongidel. Nende rongide kasutamine on suuremalt jaolt tingitud inimeste töökohale ja sealt tagasi sõidust. Töötajate huvidest lähtudes on linnalähedased tariifid üldtariifidest madalamad.



Joon. 1

Randteetranspordi vedude keskmise omahinna ja veotariifide  
jõltuvus vahemaast



- ride tariffimäär
- w— ride veomahind
- puude veomahind
- ▲— mineraalväetise veomahind
- ▲— puude tariffimäär
- ..... mineraalväetise tariffimäär

Joon. 2.

Raudteetranspordi vedude omahinna ja veotariifi vastastikune sõltuvus  
 olenevalt veokaugusest.

Kohalikud tariifid ei kujuta endast üldreeglina sõidutariife, vaid on tasuks mitmesuguste muude teenuste ( pileтите eelmüük või koju kättetoomine, käsipakkide hoidmine jne. ) eest. Sõidutariifidena kehtivad kohalikud tariifid ainult ajutises ekspluatatsioonis olevatel liinidel. Üldtariifidest on nad sel juhul üldreeglina kõrgemad.

Eritariifid kehtivad teatud asutuste ( postivagunite saatjate, sõjaväelaste jt. ) töötajate või isikute kategooriate ( ümberasujate eselonid jt. ) suhtes. Nad on üldtariifist madalamad.

Kauba ja reisijate veo tariifide kõrval esinevad raudteetranspordis veel mitmesuguste teenuste ( pagasiveo, laadimistöde jt. ) eest kehtestatud tariifid. Kuid nende alusel laekuvad sissetulekud, nagu eespool nägime, on väga väikese osatähtsusega. Peale selle saab raudteetransport sissetulekuid ka mitmesuguste trahvide jt. maksete näol, millede osatähtsus on üldistes sissetulekutes samuti väike.

Sissetulekute planeerimine on raudteetranspordis teiste rahvamajandusharudega võrreldes märksa komplitseeritum. Seda põhjustab raudteevõrgu suurus, lülide rohkus, vedude mitmekesisus ja tariifi liikide suur arv. Sissetulekud planeeritakse kogu raudteevõrgu, iga Raudtee ja kõigi isemajandavate all-lülide kohta. Planeerimine tugineb vastavatele töömahu näitajatele, tariifidele jt. näitajatele.

NSV Liidu Teedeministeeriumis ja Raudteedel toimub sissetulekute planeerimine nn. keskmiste tulukusemäärade alusel. Tulukusemäär kujutab endast veotasu tonnkilomeetri või reisijakilomeetri eest, milles on arvesse võetud põhitariifi, veokaugust, soodustusi, kõrgendusi jt. sissetulekute taset määravaid tegureid.

Tulukusemäärad arvutatakse eraldi veose- ja reisijate käibe üksikute liikide kohta. Aluseks võetakse vastav aruandeline, s.o. tegelik tulukusemäär, mida korrigeeritakse keskmise veokauguse muutumisest, mitmesuguste soodustuste andmisest jt. plaaniperioodiks ettenähtud teguritest tulenevate muudatuste alusel. Sissetulekute suurus saadakse veo-

se- ja reisijate käibe plaaniliste näitajate ning vastavate tulukusemäärade korrutamise tulemusena.

Sisetulekud planeeritakse eraldi kaubaveo otseühendusest ja kohalikest vedudest. Otseühenduse vedude sisetulekute hulgas määratakse eraldi kindlaks veel alg- ja lõppoperatsioonidega seotud sisetulekud ( kauba teesaatmiseks ettevalmistamine, saabunud kaupade vastuvõtmine ning üleandmine ). Reisijate veo osas planeeritakse eraldi otseühenduse, kohalikest ja linnalähedastest vedudest saadavad sisetulekud.

Analoogiliste tulukusemäärade alusel toimub sisetulekute planeerimine pagasiveost ( tonnkilomeetri kohta ) ja postiveost ( telgkilomeetri kohta ). Muud sisetulekud planeeritakse sõltuvalt nende iseloomust üksikute artiklite läbilõikes.

Raudtee isemajandavad allüksused saavad sisetulekuid oma kõrgemalsisvatelt lülidelt. Teejaoskond saab sisetulekuid Raudtee-, enamik ülejäänud lülisid ( veduridepood, vagonidepood jt. ) aga üldreeglina teejaoskonna kaudu. Siin on sisetulekute saamise aluseks vastavad töönäitajad, mille järgi tasutakse vastavale lülile tema plaanilise omahinna ulatuses. Selleks jagatakse vastava lüli kõik plaanilised eksploatatsioonikulud kehtestatud põhinäitajas väljendatud tööde mahule, mille alusel saadakse nn. põhinäitaja omahind. Sisetulekute plaan võrdub eksploatatsioonikulude plaaniga.

Väga oluline on selle juures sisetulekute aluseks olevate põhinäitajate õige valik. Nad peavad kindlustama vastava lüli materiaalse huvitatuse, mobiliseerima kokkuhoiu-režiimile ja kindlustama kõikide lülide vahel ratsionaalsed tööalased sidemed. Ebaõigete näitajate kasutamine võib põhjustada tõsiseid väärnähtusi isemajandamise organiseerimisel ja töö korralduses.

Nii näiteks kasutati kuni 1956. aasta juunikuuni veduridepoodede sisetulekute laekumise alusena vedur-kilomeetrit. Sellest tingitult sai veduridepoo sisetulekuid sõltuvalt

vedurite läbisõidust ilma vedurite poolt veetud kaubakoguseid ja rongide raskust arvestamata. Veduridepood ei olnud siis huvitatud raskekaaluliste rongide vedamisest, sest depoo kulud tõusid, sissetulekud aga ei suurenenud.

Analoogilisi puudusi sissetulekute jaotamisel esines ka teistes lülides. Viimasel ajal on neid pidevalt kõrvaldatud ( 7, 8, 18 ). Praegu toimub tähtsamate isemajandavate lülide finantseerimine järgmistel alustel.

Teejaoskond saab sissetulekuid kauba- ja reisijate vedamisel jaoskonna piirides tehtud brutotonnkilomeetrite alusel kummagi veoliigi kohta eraldi. Veduridepood finantseeritakse vastavalt tema vedurite poolt veetud brutotonnkilomeetrite arvule. Vagunidepoodes on töö mitmekesisuse tõttu kasutusel mitu näitajat: vagunite telg-kilomeeter, remonditud vagunite arv, puhastatud ja pestud tsisternide arv jm. Isemajandavates jaamades saadakse sissetulekuid teele saadetud kauba- ja reisirongide arvust lähtudes eraldi omaformeeritud ja transiitrongide kohta ( 18 ).

Belarvelisel finantseerimisel olevad lülid saavad nende poolt tehtud kulude katteks vahendeid oma kõrgemalseisvalt lülilt kinnitatud eelarve alusel. Niisugusteks lülideks on teedistantsid, signalisatsioon- ja sidadistantsid, väiksemad jaamad jmt. majandusüksused.

Sissetulekute ümberjaotamisest tulenevad raudteetranspordis süsteemisisesed finantssuhted. Sissetulekute peamine laekumine toimub raudteejaamades. Riigipank avab raudteejaamadele nn. sissetulekute laekumise abikontod, kuhu iga päev kantakse kõik sissetulekud.

Kohalikest ja linnalähedastest vedudest laekunud summad kantakse nendelt abikontodelt dekaadiliselt Raudtee arvelduskontole. Otseühenduse vedude sissetulekud aga kantakse kord nädalas NSV Liidu Teedeministeeriumi sissetulekute jaotuskontosse.

Otseühenduse vedudest laekunud sissetulekute jaotamine Raudteede vahel toimub proportsionaalselt nende poolt tehtud tonn- ja reisirajakilomeetritele. Peale selle saavad Raudteed

täielikult enda käsutusse nende piirkonnas alanud või lõppenud otseühenduse veo alg- või lõppoperatsioonide ( peale- ja mahalaadimistööd jms. ) tasu.

Sissetulekute jaotamine toimub kord kuus, siis kui Teedeministeeriumis on koondatud ja töödeldud kõigi Raudteede kuuaruanded. See toimub aruandekuule järgmisel kuul, kuid mitte hiljemalt kui 27. kuupäevaks. Vahepeal saavad Raudteed oma eksploatatsioonikuludeks vajalikke vahendeid avansseerimise korras kuuspäevakute kaupa. NSV Liidu Teedeministeerium määrab igale Raudteele kuu avansseerimise limiidi, millest iga kuue päeva tagant ( 2., 8., 14., 20., 26. kuupäeval ) kantakse üle üks viiendik. Lõpparveldusest arvatakse avansilised maksed maha.

Raudteele alluvad allüksused saavad vahendeid oma kõrgemalseisvalt organilt avansiliselt kaks korda kuus ( 1.-4. ja 15.-17. kuupäevani ). Pärast kuu lõppu toimuvad lõpparveldused tegeliku töö tulemuste alusel. Osa arveldusi (arveldused vedurite kütuse ja elektrienergia eest) toimub selle juures vastavate arvete tasumisega tsentraliseeritud korras raudteevalitsuse poolt ( 20 ).

Raudteetranspordis loodav puhastulu avaldub kasumi vormis. Ta koosneb eksploatatsioonilisest tegevusest jt. ettevõtete tööst saadavast kasumist. Valdavama osa moodustab eksploatatsiooniline kasum.

Põhitegevuse rentaablust mõõdetakse raudteetranspordis nn. eksploatatsioonikoefitsiendiga, mis kujutab endast eksploatatsioonikulude suhet eksploatatsioonist saadavasse sissetulekusse. Ta näitab, kui suure osa sissetulekutest võtavad enda alla eksploatatsioonikulud. Madalam koefitsient väljendab kõrgemat rentaablust.

Viimastel aastatel on eksploatatsioonikoefitsient NSV Liidu raudteevõrgu kohta tervikuna püsinud 0,70 - 0,75 piirides ( 18 ). Üksikute raudteede vahel toimub eksploatatsioonitingimustest ja veetavate veoste koosseisust sõltuvalt eksploatatsioonikoefitsiendi hälbimine märksa suuremas ulatuses. Erinev on ka veose- ja reisijate käibe ning erinevate

kaubaliikide ja veoviiside rentaabluste tase. Kaupade vedamisel on eksploatatsioonikoefitsient käesoleval ajal ligikaudu 0,8 ja reisijate vedamisel 0,7 piirides. ( 18 ).

Veoviiside ja kaubaliikide kohta tehtud analüütilised arvestused näitavad, et osa kaupu ( kivisüsi, rauamaak, malm ümarpuuit jmt. ) veetakse vedude omahinnast madalama tariifiga. Nad ei kindlusta raudteele mingit rentaablust. Selle kompenseerib jällegi masinate, toorpuuvilla jm. kaupade suhteliselt kõrge rentaablust. Reisijate vedamisel on kõige rentaablimad otseühenduse veod, kus eksploatatsioonikoefitsient on umbes 0,66 - 0,67. Eriti madal on rentaablust linnalähedastel vedudel ( eksploatatsioonikoefitsient 0,97 - 0,98 ). Viimane on põhjustatud abonementpiletite ulatuslikust kasutamisest. Linnalähedaste rongide reisijatest kasutab abonementpileteid ligikaudu 40%. Abonementpileti hind, arvestatult ühe reisijakilomeetri kohta, katab vedude omahinnast ainult 10 - 20%. Rentaablust ei ole ka reisijate vedu magamisvagunites. ( 18 ).

Raudtee isemajandavates allüksustes, mille kulud kompenseeritakse plaanilise omahinna ulatuses, kujuneb nn. üleplaaniline kasum siis, kui tegelik omahind on madalam plaanilisest. Omahinna alandamine on raudteetranspordi rentaabluste töstmise põhisuunaks.

Raudteetranspordi põhitegevusest saadavast plaanilisest ja üleplaanilisest kasumist eraldatakse riigieelarvesse 50%. Eraldamised toimuvad tsentraliseeritud korras NSV Liidu Teedeministeeriumi poolt. Ülejääv osa plaanilisest kasumist ( 50% ) ja 25% üleplaanilisest kasumist jääb NSV Liidu Teedeministeeriumi käsutusse, kes kasutab seda tsentraliseeritud vastavalt raudteetranspordi edasiarendamise konkreetsetele vajadustele. Üleplaanilise kasumi ülejääv osa ( 25% ) jääb teda loonud lülid käsutusse.

See loob materiaalse huvitatuse omahinna alandamiseks.

Iseseisval bilansil olevates isemajandavates üksustes on võimalik ettevõttefondi moodustamine. Ettevõttefondi moodustamise õiguse annab ettenähtud tööde plaani, omahinna

alandamise ülesande ja kasumiplaani täitmine või üleplaani-  
lise kokkuhoiu esinemine. Fondi eraldatakse 2% plaanilisest  
ja 30% üleplaanilisest kasumist, maksimaalpiiriga 5% aasta  
töötasufondist. Tema moodustamine toimub esmajärjekorras,  
s.o. enne ülalkäsitletud jaotamise läbiviimist.

Erinevad Raudteed on üksteisega tööalaselt tihedasti  
seotud, kuid nende eksploatatsioonitingimused võivad olla  
oluliselt erinevad. Oluliselt erinev võib selle tõttu olla  
ka rentaabluse tase ning ettevõttefondi moodustamise ulatus.  
Halvemates tingimustes olevate Raudteede töötajate materi-  
aalse huvitatuse kindlustamiseks on NSV Liidu teedeministri-  
le antud õigus jaotada ümber Raudteede vahel üleplaanilise  
kasumi arvel ettevõtte fondi eraldatud summasid kuni 20%  
ulatuses.

Ettevõtte fondi summadest kulutatakse kuni 70% elamuehi-  
tuseks ja elamute kapitaalremondiks. Ülejääv osa suunatakse  
töötajate kultuur-elukondliku teenindamise parandamiseks,  
preemiate maksmiseks, ühekordseteks toetusteks jms. otstar-  
veteks.

## 5. RAUDTEETRASPORDI KÄIBEVAHENDID.

Käibevahenditel on raudteetranspordis täita samad ma-  
janduslikud ülesanded kui teisteski rahvamajandusharudes.  
Nad peavad kindlustama transpordi töö pideva ja häireteta  
kulgemiseks vajalike varude soetamise ja eksploatatsiooni-  
kulude katmise kulude tegemise momendist kuni toodangu rea-  
liseerimisest saadavate sissetulekute laekumiseni. Transpor-  
di töö pidevuse tõttu on käibevahendite vajadus pidev.

Käibevahendite koosseisu ja struktuuri määravad kindlaks  
raudteetranspordi töö iseärasused. Tööstuse ja põllumajandu-  
siga võrreldes puuduvad raudteetranspordi põhitegevuses  
niisugused käibevahendite üldtuntud elemendid, nagu toorai-  
ne, põhimaterjal, lõpetamata toodang ja valmistoodang. Need

elemendid puuduvad põhitegevuses selle tõttu, et transpordi toodang ei esine materiaal-esemelises vormis, vaid väljendub veoprotsessis. Loomulikult ei saa siis olla ka põhimaterjali, lõpetamata toodangu ja valmistoodangu varusid. Sellemisemistele varude mõnel määral esinemine on tingitud raudteetranspordi süsteemi kuuluvate tööstus-, abi- jt. ettevõtete tööst.

Raudtee käibevahendite struktuuri iseloomustavad ligikaudselt järgmised andmed:

	Osatähtsus %-des
I Tootmisvarud .....	80
Selle hulgas:	
materjalid .....	32
kütus .....	9-10
väikevahendid ja eririietus .....	24-25
varuosad .....	12
muud tootmisvarud .....	2
II Lõpetamata toodang .....	3
III Valmistoodang .....	2-3
IV Rahalised vahendid ja arveldused	14-15

Käibevahenditega on varustatud Raudtee kõik majandusüksused.

Umbes 25% käibevahenditest on teejaoskondade, sama palju ka materiaal-tehnilise varustamise organite kasutuses. Ülejäävast osast kuulub 17-18% teeteenistuse mitmesugustele lüliledele, umbes 10% veduridepoodele, 7-8% vagunidepoodele ja 15% kõigile ülejäänud lüliledele. ( 9, 16 ).

Igas nimetatud lülis või ettevõttes on käibevahendite struktuur isesugune. Selle määrab kindlaks vastava lüli töö iseloom. Nii näiteks paikneb teejaoskondade käibevahenditest umbes 70% kütuse ja materjalide varudes. Veduridepoodes mahutatakse enamik käibevahenditest ( umbes 60% ) materjalide, varuosade, instrumentide ja eririietuse varudesse. Teeteenistuses on üle 80% käibevahenditest tee ehituse ja remondimaterjalide all. ( 9, 16, 18 ).

Käibevahendite organiseerimise ja moodustamise alused ei

erine raudteetranspordis palju vastavast korrast tööstuses. Käibevahendid jagunevad normeeritavateks ja mittenormeeritavateks. Esimeste hulka kuuluvad kütus, materjalid, varuosad, eririietus, taara, väikevahendid, lõpetamata toodang, valmis- toodang, tulevaste perioodide kulud, vormiriietus ja rahalised vahendid raudteekassades. Mittenormeeritavate käibevahendite hulka kuuluvad lähetatud kaubad ja vahendid arveldustes.

Käibevahendite normeerimine toimub raudteetranspordis põhijoontes samadel alustel kui tööstuses. (vt. Tööstusettevõtte käibevahendid, TRÜ Rotaprint 1959). Erandiks on rahaliste vahendite normatiiv, mis tööstuses üldreeglina ei esine. Raudteetranspordis on rahaliste vahendite normatiiv vajalik peaaesjalikult raudteekassadele vajaliku vahetusraha ja mõningate väiksemate otseselt kassa kaudu tehtavate kulude katteks vajalike summade kindlustamiseks. Ta normeeritakse kassakulude 2 - 3 päeva suuruses summas või kindla protsendina ekspluatatsioonikuludest.

Tööstusega on analoogiline ka käibevahendite moodustamise kord. Omad käibevahendid moodustatakse minimaalse vajaduse ulatuses. Nende täiendamine toimub püsivpassivate juurdekasvu ja Teedeministeeriumi kaudu ümberjaotatava kasumi arvel. Kütuse, määrdeaine, teehitusmaterjalide jm. materjalide hooajalised varud kaetakse Riigipanga lühiajalise krediidiga.

Käibevahendite käibekiiruse näitajateks on käibesagedus ja käibevälde. Esimene nendest saadakse kogutoodangu, milleks siin loetakse tinglikult rahalist sissetulekut, jagamisel käibevahendite keskmise (kronoloogilise keskmise) varuga. Teine näitaja saadakse perioodi päevade arvu (360, 90) jagamisel käibesagedusega.

Suure rahvamajandusliku tähtsusega on käibevahendite käibe kiirendamine. Seda on võimalik saavutada üldise kokkuhoiurežiimi, materiaal-tehnilise varustamise parandamise, arvelduste kiirendamise jmt. abinõude kaudu. Eriline tähtsus on siin aga raudtee tehnilisel rekonstrueerimisel ja veosekäibe kiirendamisel. Raudtee tehniline rekonstrueerimine,

eriti elektrifitseerimine, võimaldab vähendada kütuse varu-  
desse mahutatavate vahendite vajadust. Veosekäibe kiirenda-  
mine võimaldab aga samade käibevahendite baasil senisest  
rohkem kaupu transportida.

Peale selle aitab veosekäibe kiirendamine väga suurel  
määral kaasa materiaalsete väärtuste käibe kiirendamisele  
kogu rahvamajanduses. Ta võimaldab ühe osa pidevalt trans-  
portimise protsessis viibivatest materiaaletest väärtustest  
vabastada ning teeb võimalikuks selle tarbimise. Vabanevate  
materiaalsete väärtuste hulka saab määrata kindlaks järgmise  
valemi ( 14 ) abil:

$$E_f = \frac{\sum PL}{L \cdot 365} (O_0 - O_1) C, \text{ kus:}$$

- $E_f$  - veosekäibe kiirendamise tulemusena transpordi-  
protsessist vabanevate veoste maksumus rublades,  
 $\sum PL$  - aastane veosekäibe tonnkilomeetrites,  
 $L$  - keskmine veokaugus kilomeetrites,  
 $O_0$  - kaubavaguni ringe ööpäevades baasiperioodil,  
 $O_1$  - kaubavaguni ringe ööpäevades aruandeperioodil,  
 $C$  - veoste ühe tonni keskmine maksumus.

Kui veoste ühe tonni keskmist maksumust hinnata 1000  
rublale, siis võimaldab vagunite ringe kiirendamine ühe öö-  
päeva võrra vabastada praegustes tingimustes raudteetrans-  
pordi protsessist kaupu aasta jooksul vähemalt 3 - 4 miljar-  
di rubla ulatuses.

## 6. KAPITAALMAHUTUSED JA KAPITAALREMONT RAUDTEETRANSPOORDIS.

Raudteetranspordi edasiarendamine nõuab suuri kapitaal-  
mahutusi uute põhivahendite rajamiseks ja hankimiseks. Iga  
Raudtee käsutuses on põhivahendeid keskmiselt 2 miljardi  
rubla ulatuses. Nendest on umbes 50% mahutatud teedesse, 13-  
14% vedurimajandusse. Raudteemajanduse ülejäänud harude osa-

tähtsus on põhivahendite struktuuris võrdlemisi väike. (18)

Käesoleval seitseaastakul tuleb ehitada uute piirkondade kasutusele võtmise ja vanade piirkondade transpordisidemetega tugevdamise eesmärgil ligikaudu 9000 kilomeetrit uus raudteemagistraale ja ligi 8000 kilomeetrit paralleelteid. Lõpetatakse suure Lõuna-Siberi ja Kesk-Siberi magistraalide rajamine, ehitatakse mitmeid uusi raudteeline Kasahstani, Uraali ja Volgamaa piirkondades. Peale selle on ette nähtud rajada 2700 kilomeetrit raudteed metsamassiivide ekspluateerimise piirkondades. (4).

Ühe rööpmepaariga raudtee ehitamiseks vajatakse kapitalmahutusi ühe kilomeetri kohta keskmiselt 1 - 1,2 miljoni rubla ulatuses.

Koos vajaliku veerevkoosseisu soetamisega tõusevad need mahutused 1,3 - 1,5 miljoni rublani. Paralleeltee ehitamise kilomeeter läheb maksma keskmiselt 800 tuhat rubla. Peale selle vajatakse hulgaliselt vahendeid veel mitmesuguste teiste ehitiste rajamiseks ja seadmete soetamiseks. Nii näiteks ajavahemikul 1959 - 1965 viiakse üle automaatblokeerivatele ja tsentraliseeritud dispetšeriteenistusele raudteeliinid üldpikkusega 18 000 - 20 000 kilomeetrit. Nende tööde maksumus moodustab ühe kilomeetri kohta ligikaudu 60 - 70 tuhat rubla ( 4, 18 ).

Kapitaaltööde ja kapitalmahutuste planeerimine algab raudteetranspordis tsentraliseeritud korras NSV Liidu Teedeministeriumis. Raudteed tõmmatakse planeerimisele kaasa ministeriumi poolt määratud tööde mahu ja kululimitide täpsustamiseks. Lõplikult kinnitab plaani NSV Liidu Ministrite Nõukogu. Kapitaaltööde projekteerimise ja finantseerimise kord vastab põhijoontes samale korrale tööstuses. Iseärasused esinevad raudteetranspordis kapitalremondi finantseerimisel. Jooksev ja keskmine remont finantseeritakse ekspluatatsioonikulude arvel. Erandiks on teede keskmine ja tösteremont ( keskmine ja kapitalremondi vahepealne remont ), mis finantseeritakse kapitalremondiks ettenähtud amortisatsioonieraldiste arvel.

Kapitaalremondi ja temaga võrdsustatud remontide fi-  
nantseerimise põhiliseks iseärasuseks on nende kulude katmi-  
se tsentraliseeritud iseloom. Kõik amortisatsioonieraldised  
tsentraliseeritakse NSV Liidu Teedeministeeriumi käsutusse  
vastavale erikontole. Tsentraliseerimise vajadus tuleneb,  
nagu nägime eespool, põhiliselt kõikide Raudteede kooskõlas-  
tatud arendamise vajadusest ja kaubavagunite pargi suurest  
liikuvusest.

Iga Raudtee saab remontideks vajalikke amortisatsiooni-  
eraldisi mitte vastavalt tema ekspluatatsioonikuludesse kan-  
tud summale, vaid kooskõlas temale kinnitatud kapitaalremon-  
di plaaniga. Selleks kannab ministeerium igas dekaadis vas-  
tava summa iga Raudtee amortisatsiooni-jaotuskontole ja mi-  
nisteeriumi erikontole kaubavagunite kapitaalremondi alal.

Raudteel on teenindavas riigipanga asutuses neli kapi-  
taalremondi kontot: amortisatsiooni-jaotuskonto, teede kapi-  
taalremondi konto, vedurimajanduse kapitaalremondi konto ja  
vagunimajanduse kapitaalremondi konto. Ministeeriumilt lae-  
kuvad vahendid kantakse esialgu jaotuskontole, kust nad vas-  
tavalt tehtud töödele kantakse edasi ülalmärgitud teistele  
kontodele kui ka teejaoskondade erikontole.

Teejaoskonnad kulutavad tsentraliseeritud korras saadud  
vahendite kõrval kapitaalremondiks veel kohalikest tuludest  
laekuvaid vahendeid. Need koondatakse samuti teejaoskonna  
kapitaalremondi erikontole. Kuid nende vahendite kasutamine  
toimub kohalike vajaduste katteks väljaspool kapitaaltööde  
plaani. Raudteel on õigus kapitaalremondi vahendite hooaja-  
lise puudujäägi katteks kasutada riigipanga lühiajalist kre-  
diiti. Teejaoskondi pank otseselt ei krediteeri.

Muus osas toimub raudteetranspordis kapitaalremondi fi-  
nantseerimine üldkehtiva korra kohaselt.

## 7. RAUDTEETRASPORDI FINANTSPLAAN.

Finantsplaan koostatakse raudteetranspordis nii nagu teisteski rahvamajandusharudes tulude ja kulude bilansi vormis. Erinevalt tööstusest, kus tulude ja kulude bilanss koostatakse käesoleval ajal põhiliselt saldomeetodil ilma realiseerimisest saadavaid sissetulekuid ja realiseeritavate toodangule tehtavaid kulusid näitamata, koostatakse raudteetranspordi tulude ja kulude bilanss arendatud kujul. Ta sisaldab kõiki eksploatatsioonist jt. tegevusaladest saadavaid sissetulekuid kui ka vastavaid kulusid.

Iseseisev tulude ja kulude bilanss koostatakse kõigis raudteetranspordi isemajandavates lülides ja koondbilansina NSV Liidu Teedeministeeriumi poolt raudteetranspordi kohta tervikuna. Oma ehituselt ja koostamise meetodika aluselt on ta sarnane tulude ja kulude bilansiga tööstuses. Ta koosneb samuti kolmest osast: tulud, kulud ja vahekord riigi eelarvega. Iseärasuseks on vaid see, et osa "vahekord riigi eelarvega" esineb ainult NSV Liidu Teedeministeeriumi koondbilansis. Raudteede ja nende all-lülide tulude ja kulude bilanssides asendab seda osa "vahekord kõrgemalseisva lüliga". Niisugune erinevus on tingitud riigi eelarvega peetavate finantssuhete tsentraliseeritud korrast. Riigi eelarvega asutab suhtlemisse ainult Teedeministeerium. Kõik madalamad lülid suhtlevad analoogiliselt oma kõrgemalseisva lüliga.

NSV Liidu Teedeministeeriumi poolt koostatavat tulude ja kulude bilanssi võib peaaegu võrdsustada rahvamajandusnõukogu tulude ja kulude bilansiga. Kuid oma sisult on ta mitmekesisem. Siin kajastub kogu eksploatatsiooniline tegevus, materiaal-tehnilise varustamise organite, kaubandusorganisatsioonide, abiettevõtete, raudteetranspordi süsteemi kuuluvate tööstusettevõtete, eelarveliste asutuste jt. lülide töö. Raudtee tulude ja kulude bilanss on oma sisult sama mitmekesine, kuid summaliselt väiksem. Ka puudub siin osa "vahekord riigi eelarvega", mida asendab osa "vahekord NSV

Liidu Teedeministeeriumiga".

Allpool seisvates lülides on tegevus ühekülgsem ning bilansi koostis ka mõnevõrra lihtsam. Toome selleks näitena veduridepoo tulude ja kulude bilansi põhimõttelise skeemi. ( Vt. tabel 6 ).

Tulude ja kulude bilansi projekti koostab iga vastav lüli kõrgemalt poolt saadud töö põhinäitajate ja oma plaaniliste arvutuste alusel. Raudtee tulude ja kulude bilansi kinnitab NSV Liidu Teedeministeerium, madalamate lülide tulude ja kulude bilansid kinnitab Raudteeülem. Raudteetranspordi tulude ja kulude bilanss tervikuna kinnitatakse NSV Liidu Ministrite Nõukogu poolt.

Veduridepoo tulude ja kulude bilanss  
( põhimõtteline skeem ).  
Sissetulekud ja kulud .

Jrk. nr.	Sissetulekud	Summa	Jrk. nr.	Kulud	Summa
1.	Sissetulekud eksploatatsioonist		1.	Eksploatatsioonikulud	
2.	Sissetulekud ablettevõtetest, selle hulgas kasum		2.	Ablettevõtete kulud	
3.	Ehitus- ja montaažiorganisat- sioonide kasum		3.	Elamu-kommunaalrajanduse kulud, selle hulgas dotatsioon	
4.	Elamu-kommunaalrajanduse sis- setulekud		4.	Omade käibevahendite normaali- vi juurdekasv	
5.	Omade käibevahendite norma- tiivl vähendamine		5.	Päsiivpassiivate vähenemine	
6.	Päsiivpassiivate juurdekasv		6.	Kapitaalrahutused	
7.	Sissetulekud kasutusest väl- jalangevate põhivahendite realiseerimisest		7.	Põhivahendite kapitaalremont	
8.	Uue tehnika juurutamiseks ja moderniseerimiseks tehtavaast kapitaalremondist saadav kok- kuid		8.	Kulud Riigipanga kaudu finant- seeritavateks kapitaalrahutused- teks	
9.	Muud kasumid		9.	Eraldised ettevõttefondid	
	<u>Kokku</u>			<u>Kokku</u>	
	<u>Kulud ületavad sissetulekuid</u>			<u>Sissetulekud ületavad kuluisid</u>	
	<u>Kokku</u>			<u>Kokku</u>	

## ARVELDUSED RAUTTEVALITSUSEGA.

Jrk. nr.	Vahendite summa	Jrk. nr.	Vahendite eraldamine	Summa
1.	Omade käibevahendite norma-tiivi juurdekasvuks	1.	Kasumieraldised	
2.	Kapitaalrahutusteks		Vedudelt,	
3.	Kapitaalremondiks		abiettevõtetelt,	
4.	Elamu-kommunaalmajanduse dotatsiooniks		muudelt kasumitelt,	
5.	Riigipanga kaudu finantseeritavateks kapitaalrahutusteks		ehitusorganisatsioonidelt.	
		2.	Sissetulek kasutusele välja-langevate pölvahendite realli-seerimisest	
		3.	Omade käibevahendite ülejääk	
		4.	Kokkuhoid kapitaalremondist	
	Kokku		Kokku	
	Vahendite eraldamine üle-tab vahendite saamise		Vahendite saamine ületab vahendite eraldamise	
	Kokku		Kokku	

## 8. Kasutatud kirjandus ja allikad.

1. Eesti NSV. Andmete kogumik, koostanud V. Tarmisto, Tallinn 1959.
2. Eesti NSV rahvamajanduse arendamise 1959.aasta riikliku plaani täitmise tulemustest, Eesti NSV Statistikaavalituse teadaanne, "Rahva Häääl" nr. 27, 2.II 1960.
3. Eesti NSV rahvamajandus, Statistiline kogumik, Tallinn 1957.
4. NSV Liidu rahvamajanduse arendamise kontrollarvud aastaks 1959-1965, Tallinn 1958.
5. NSV Liidu rahvamajanduse arendamise 1959.a. riikliku plaani täitmise tulemustest, NSV Liidu Ministrite Nõukogu juures oleva Statistika Keskvalitsuse teadaanne, "Rahva Häääl" nr. 18, 22.I 1960.
6. Бирман, А.М., Финансы отраслей народного хозяйства, часть II, Москва, 1957.
7. Ивлиев, И., Хозяйственный расчет на железнодорожном транспорте, "Вопросы экономики" № 10, 1956.
8. Кирпиченков, Я., Вопросы укрепления хозрасчета на железных дорогах, "Вопросы экономики" № 9, 1957.
9. Кудрявцев, А.С., Экономика социалистического транспорта, Москва, 1957.
10. Кучурин, С.Ф., Тарифы железных дорог СССР, Москва, 1957.
11. Михеев, А., Дмитриев, В., Шуксталь, Я., Техническое перевооружение железнодорожного транспорта и вопросы экономической эффективности, "Вопросы экономики" № 2, 1959.
12. Народное хозяйство СССР в 1958 году, Статистический ежегодник, Москва, 1959.
13. Седов, В., Эффективность капитальных вложений в железнодорожный транспорт, "Вопросы экономики" № 12, 1959.
14. Технический справочник железнодорожника, т. II, Москва, 1955.
15. Устав железных дорог Союза ССР, Москва, 1955.

16. Финансы отраслей народного хозяйства, Под Рук. проф. И.А. Кириллова, Москва, 1958.
17. Хануков, Е.Д., Транспорт и размещение производства, Москва, 1956.
18. Хачатуров, Т.С., Экономика транспорта, Москва, 1959.
19. Шуксталь, Я.В., Зотикова, В.И. и др., Транспортные издержки в народном хозяйстве СССР, Москва, 1959.
20. Экономика транспорта, Под редакцией проф. С.К.Данилова, Москва, 1957.



## S I S U K O R D.

	lk.
Saateks . . . . .	3
1. Sissejuhatus . . . . .	4
2. Rahanduse organiseerimise alused raudtee- transpordis. Raudteetranspordi töö põhi- näitajad. . . . .	6
3. Ekspluatatsioonikulud ja omahind raudtee- transpordis . . . . .	13
4. Sissetulekud ja akumulatsioon raudtee- transpordis . . . . .	23
5. Raudteetranspordi käibevahendid . . . . .	33
6. Kapitaalmahutused ja kapitaalremont raud- teetranspordis . . . . .	36
7. Raudteetranspordi finantsplaan . . . . .	39
8. Kasutatud kirjandus ja allikad . . . . .	43





RBL. 0.90

A-23177

TÜ RAAMATUKOGU



1 0300 00329174 9