

# 修造船企業車間 經濟核算

Л. А. 馬努依洛夫著  
張 明 地 譯



# 修造船企業車間 經濟核算

Л. А. 馬努依洛夫著

張 明 地 譯

人民交通出版社

本書以蘇聯內河航運部的一個修造船企業實行廠內經濟核算制的經驗爲基礎，對於實行車間經濟核算制的計劃、統計和組織方面的問題，都有簡明的敘述，並作出初步總結，可供我國修造船企業工作人員學習和參考。

書號：6034-京

## 修造船企業車間經濟核算

Л. А. МАНУИЛОВ  
ХОЗЯЙСТВЕННЫЙ РАСЧЕТ  
ЦЕХОВ СУДОСТРОИТЕЛЬНО-СУДОРЕМОНТНЫХ  
ПРЕДПРИЯТИЙ МИНИСТЕРСТВА РЕЧНОГО ФЛОТА  
РЕЧИЗДАТ

МОСКВА-1951

---

本書根據蘇聯河運出版社1951年莫斯科俄文版本譯出

張明地譯

人民交通出版社出版

(北京安定門外和平里)

新華書店發行

萃斌閣印刷廠印刷

初編者：仇岳希 複審者：劉奉琦

1955年7月北京第一版 1955年7月北京第一次印刷

開本：31''×43'' $\frac{1}{2}$  印張：2 $\frac{1}{2}$ 張

全書：78,000字 印數：1~1,100冊

定價(9)：0.57元

(北京市書刊出版業營業許可證出字第〇〇六號)

## 前 言

本書係介紹蘇聯河運工業企業的某一企業中實行廠內經濟核算制的經驗，這個企業主要是從事成批造船業。

如果認為這些經驗可以機械地搬運到河運各個企業中去，則是錯誤的；但是在解決實行車間經濟核算制所發生的計劃、統計以及組織性質的問題時，這些經驗在頗大程度上是可以利用的。

經濟核算制是社會主義企業的管理方法，它應該包括企業的各方面的生產活動。

作者並沒有詳盡無遺地敘述修造船企業中生產活動的各部門的組織特性。只是針對研究車間經濟核算制問題的需要，對生產組織問題的個別部分作了簡略的敘述，其中特別是生產計劃問題，雖然它與經濟核算制的組織有密切聯系，亦只作了簡單的敘述。

很多計劃問題敘述的很簡單，也是因為在以前已經出版了「河運修造船廠計劃工作」一書，因此沒有再重覆一遍的必要。

本書所介紹的是幾年以來實行廠內經濟核算制度的經驗。所採用的經濟核算制的方法每一年都進行補充和修正。在實際工作中不斷地產生新的和更新的方法問題，而這些問題是很難於敘述到書籍中的。

必須承認，在目前，在本書所介紹的這個企業裏，在經濟核算制組織方面還有很多地方是需要進一步精確和改進的。

本書只是綜合在河運工業企業中實行經濟核算制的經驗的初步嘗試。

# 目 錄

## 序 論

### 一、經濟核算車間活動的技術經濟指標

|                            |    |
|----------------------------|----|
| § 1. 企業的技術工業財務計劃及車間計劃····· | 5  |
| § 2. 各車間的特徵·····           | 7  |
| § 3. 車間產品的計量·····          | 9  |
| § 4. 勞動和工資指標·····          | 18 |
| § 5. 產品成本計劃和統計·····        | 20 |
| § 6. 費用開支的分配·····          | 25 |
| § 7. 車間季度計劃的格式·····        | 27 |
| § 8. 生產技術定額·····           | 31 |

### 二、車間經濟核算制的組織

|                             |    |
|-----------------------------|----|
| § 1. 經濟核算制車間和工廠科室的相互關係····· | 40 |
| § 2. 主要車間和輔助車間的相互關係·····    | 49 |
| § 3. 各主要車間之間的關係·····        | 54 |
| § 4. 經濟核算制車間的組織·····        | 55 |
| § 5. 經濟核算制車間計劃完成的統計·····    | 61 |
| § 6. 經濟核算制車間計劃完成的分析和檢查····· | 68 |

## 序 論

黨和政府對於社會主義經濟的管理方法——經濟核算制的施行和鞏固予以極大的重視。

斯大林同志於一九三一年六月二十三日在經濟工作人員會議上有歷史意義的演說中曾談到經濟核算制是發展企業的條件之一。他說「要消滅浪費現象，盡量動用工業內部的資源，在我們所有一切企業內施行並鞏固經濟核算制，有系統地減低成本費，在所有一切而無例外的工業部門裏加強工業內部的積累」（列寧主義問題。蘇聯外國文出版局一九四九年）中文版四六六頁）。還是在執行第一個五年計劃的時期，斯大林同志就已提出鞏固經濟核算制和加強工業內部積累的任務。

經濟核算制不是死的、不變的一種企業管理形式，隨着企業中的組織和工藝的提高，施行經濟核算制的形式和方法也逐步更精確、更完善。

戰後年代蘇聯工業的發展表明了經濟核算制的新的力量和意義。工業中的先進工作者以及集體的職工們創造了社會主義勞動組織的新形式，這些形式的最終目的就是通過建立優秀工作組、利用超額節約的材料增加產品產量、延長設備使用期限（兩次修理間隔期）等方法提高企業工作的贏利性以及企業內部積累的增長。

企業內部各環節實行經濟核算制的最終任務與整個企業實行經濟核算制的任務相同。但是，企業內部各環節經濟核算制的組織，同整個企業本身經濟核算制的組織根本不同之點在於企業是唯一的法人。

經濟核算制的各環節（車間、工段、工作組）自己的活動只限於企業範圍內，而在這個範圍之外並無職權。因此，各環節之間的經濟核算關係的形式不可能完全等於企業的經濟核算關係的形式。

企業內部各經濟核算環節並不撥給單獨的流動資金，它沒有獨立的平衡表，各經濟核算環節之間的計算也不按各企業之間的非現金清算的

形式進行。

企業內部經濟核算制的組織有以下幾個原則規定：

1. 國家計劃下達到企業中每個經濟核算環節，並且不僅包括其活動的數量指標（產品量、產品種類、職工數量、工資），而且包括最重要的質量指標（勞動生產率、成本等）。這些指標反映着本單位的活動特點，並且嚴格地與企業總計劃相調和。

2. 對於企業內部各經濟核算環節計劃的指標，在其執行過程中加以系統的監督，這樣使我們有可能來確定每個環節在企業總工作中的作用，並且檢查他們完成國家計劃任務的情況。

3. 經濟核算環節的管理建立在一長制的基礎上，賦與其領導者（例如，車間主任）以足夠充分的權力來實行經濟活動，並將其他環節給與他的勞務費用計入本環節工作的成本中。

企業中各環節施行經濟核算制之後，可以促進更精確地統計每個環節所達到的經濟指標。改進這些指標的鬥爭將成為廣大勞動羣衆社會主義競賽的對象，正是他們積極地爲提高企業工作的贏利性和加速流動資金週轉而鬥爭着。

在每一個工業部門，其中包括造船企業和修船企業，施行經濟核算制必須解決一系列的生產組織和生產管理的特殊問題。

關於計劃和統計時甚麼應該計入企業總產值和商品產值的問題，已經不再引起疑問，這個問題在國民經濟統計方面已經非常精確的解決了。

企業總產值和商品產值是企業各環節合作活動的結果，同時在總的生產過程中，每個環節執行自己這一範圍的工作。

關於應如何將每個環節的產品和勞務，根據其在生產過程中的作用，反映在企業總產品之中的問題，應該絕對精確的加以解決；不然，就可能談到經濟核算制的組織是一個領導企業的完善制度。

修造船企業的各車間（生產環節）可以分爲主要車間和輔助車間：屬於主要車間的爲準備車間、加工車間和安裝車間（鑄工間、鍛工間、機工間、船體車間等）；而屬於輔助車間的有動力車間、修理車間、工具車間和其他爲生產服務的車間。除此之外，還有所謂非工業工段，例

如汽車馬車運輸工段。

每個車間活動的計劃和統計指標應該能夠提供精確地確定車間工作效果，以及全企業工作效果的可能性。例如，鑄工車間的產品可以以噸為單位計量，因而，對這個車間來說比較容易規定其材料消耗定額、勞動定額及一噸合格鑄件各種間接費限額；但確定機械車間產品的實物計量單位却困難得多（註：機械車間的工作是各種金屬零件表面的切制加工，以重量作為產品的計量單位，很顯然是不適用的，因為同等重量的零件，可能加工表面的形狀不同，當然其加工複雜性也不同）。再者，鑄工車間的部分產品是外銷的，而部分產品是送到機械車間和修理車間進行機械加工和裝配（裝置到船上，裝配到機械或設備上，更換機床的零件等），既然部分鑄件屬於在本企業機械加工階段，那麼就不要容許鑄工車間的產品同機工車間和安裝車間的產品綜合在一起，因為後者已將鑄件當半成品二次計入產品之中。

修理車間給各主要車間以勞務，因此在確定全企業產品量時，同樣不應將其產品同主要車間產品總計在一起。

鍋爐房供給各車間取暖用蒸汽，並且還有部分蒸汽供發動機裝置用。計算鍋爐房產品，應以其產生的蒸汽噸數表示。正像上面所舉鑄工車間和修理車間一樣，假若將鍋爐房的產品和主要車間產品總計在一起，是錯誤的，因為蒸汽的消耗已經以車間經費的名義包括在主要車間產品之內。但是外銷的鑄件和蒸汽，本企業並未利用，它應包括在企業的產品總值中。

正確地組織生產機構，合理地將生產劃分為若干環節，這是具有非常重要意義的。

全企業的生產量和每個環節的生產量對於選擇生產機構有很大的影響。

例如，在企業中所應用的大部分鑄件和鍛件是由廠外購來，而本企業只有輔助意義的鑄工部和鍛工部，並且是已作為機工車間的一部分，那麼把它單獨劃分成獨立的車間也未必合理。但是在具有極發達的鑄件生產和鍛件生產的工廠裏，劃分為獨立車間是完全必要的。

每個環節（車間）的生產量，它與其他環節業務聯系的程度以及某

種管理形式的贏利性較大，這些都應作為規定生產管理機構的基礎。

在施行經濟核算制時，常常引起必須變更個別的機構：修正個別生產作業的執程序，將某一個環節應執行的職責交給另一個環節執行等。

修船生產和造船生產的特點就是各車間相互有從屬的關係，這是因為技術操作專業性（鑄工間、鍛工間、機工間、安裝間、木工間和其他車間）的關係。這種相互從屬關係要求我們，特別明確的解決各車間相互服務時各車間領導人的權利、義務和責任問題。特別是主要車間和輔助車間的關係更為重要。輔助車間差不多是完全把自己的產品和勞務供給主要車間。輔助車間提供的產品和勞務的質量及其成本在頗大程度上決定着主要車間工作的成本。很顯然，接受產品和勞務的車間非常關心能得到符合需要數量的產品（例如，蒸汽、電力等）質量良好的勞務（例如，修理勞務），並且不超過計劃的價格。

施行經濟核算制，要求明確地解決確定各生產環節相互關係的經濟和法律（法權）問題。只有在這種條件下，經濟核算制才能成為工作質量和節約而鬥爭的有效武器。

但是，不要使這個經濟和法律問題過於複雜化，建立多餘的複雜文件以及計劃和統計技術，這樣反而變成為生產工作中的障礙。

綜合上述可以歸納為三類問題，這些應該在施行經濟核算制時加以解決：

1. 方法問題，大部分為計劃和統計工作方面；
2. 組織問題，包括生產組織，生產準備和服務的廣泛範圍；
3. 經濟和法律問題。

## 一、經濟核算車間活動的技術經濟指標

### § 1. 企業的技術工業財務計劃及車間計劃

技術經濟計劃的第一階段，是根據上級機關的指令編製年度技術工業財務計劃，在這個計劃中，把根據國民經濟計劃給本企業規定的計劃任務具體化。

企業在自己的技術工業財務計劃中規定能保證完成國家任務的方法。假若在國家任務中規定了產品的種類和總產量，那麼在技術工業財務計劃中就應規定：怎樣把這些任務分配給各車間，預備怎樣改變和改進車間的工作，怎樣分配勞動力以及其他等等。假若在國家任務中規定了全企業勞動生產率提高的任務，那麼在技術工業財務計劃中就應規定每個車間、每個工段、每種工種應達到的勞動生產率水平，同時規定出計劃時期的平均先進定額。此外，在技術工業財務計劃中還應反映出技術組織措施，這些措施應該是保證完成提高勞動生產率水平的任務的措施。

年度技術工業財務計劃中的其他各項指標如同上述的情況一樣。

在年度技術工業財務計劃中包括以下各指標：

- (1) 生產計劃，各車間生產能力和任務（負荷）的計算；
- (2) 職工人數、工時的利用、勞動生產率、工資總額、企業幹部補充的來源；
- (3) 生產計劃的技術材料保證——技術材料費的開支（材料、燃料、供應品和其他）及儲備定額；
- (4) 生產費預算、雜費預算、產品和半成品計算，產品成本；
- (5) 財務計劃——收支平衡表，流動資金定額，產品銷售計劃；
- (6) 保證技術工業財務計劃完成的組織技術措施計劃。

年度技術工業財務計劃，最後成爲一個經過適當計算的各個生產環

節的先進計劃指標的綜合表。

包括在技術工業財務計劃部分中的組織技術措施計劃，應該具體規定改進企業工作保證完成計劃的實際方法。藉助於組織技術措施計劃，年度技術工業財務計劃即可變成爲管理企業的有效武器。技術工業財務計劃是企業內部組織經濟核算的原始基礎。

年度技術工業財務計劃的進一步發展，是根據上級有關詳確年度任務的指令編製季度計劃。企業按每個車間編製按月度劃分的季度計劃。

車間的季度計劃所包括的指標與年度技術工業財務計劃相同，只不過在程序方法方面略有一些改變，下面將要談到各不同車間的季度計劃的內容。

在季度計劃中提供出進一步編製月度生產任務計劃、逐日進度表及填寫車間施工單等的原始資料。

每個主要和輔助車間及經濟單位（鍋爐房、壓縮空氣機房等）均應編製季度計劃，亦即凡是按其工作性質能夠確定出產品、勞動、工資和成本等全套指標的各生產環節均應編製季度計劃。

車間根據收到的季度計劃按月地給自己的每個工段確定月度的技術經濟指標。

對於基層生產環節來說，這些計劃就是開展多形式的社會主義競賽的基礎。工長、技術員和工人們主動提出自己要擔負的義務，保證完成和超額完成計劃所規定的指標，減少非生產的損失，節約材料、動力、愛護機器設備和其他等等。這樣一來，經濟核算不僅是生產指揮者（車間主任、生產工長）職責範圍內的、經濟而合理地領導本生產單位工作的行政經濟領導方法，而且是引導職工發揮創造力改善企業工作的形式之一。這時，經濟核算制的原則貫徹到各工段、工作組和工人的工作中之後，他們就將積極地爲降低產品成本和提高贏利性而鬥爭。

對於實行經濟核算制的車間的活動的評價是按月和按季度進行，評定的方法就是同季度計劃的任務相比較。

前言中已經說明，本書是根據某一修造船企業中實行廠內經濟核算制的經驗作爲基礎而編寫的，在該企業中將生產劃分爲如下車間，其中每一車間均實行經濟核算制。

## (1) 基本生產

準備車間——鑄工間(包括木模間和木模倉庫)，鍛工間、鋸木間。

加工車間——機械間(金屬切削冷加工)。

安裝和綜合車間——安裝車間(鉗工—安裝和管子工作)，船體車間(放樣間，準備場，船體、艙面建築和基座預先裝配和船台裝配，船體水上艙裝，一切電焊和氣焊工作及風動工具工作)。

木工車間——船舶木質部分和傢具的準備、車間裝配和船上安裝以及裝飾工作。

電氣無線電安裝車間——電氣無線電裝置的車間準備和船上安裝。

船舶起重索具車間——船舶下水，船舶變換船台的位置，向船上吊送鍋爐、機器、大軸和舵等等。

## (2) 輔助生產

機械科所屬車間——機械修理間、廠房修理間、鍋爐房、變壓所、發電站、自來水站、壓縮空氣機房。

工具車間。

## (3) 非工業單位

運輸車間——屬於技術材料科的運輸車間(汽車、馬車和水上運輸)

## §2. 各車間的特徵

各個生產環節的產品和勞務均不相同，各有自己的特點。

鑄工車間、鍛工車間和鋸木車間製造着基本上為其他各車間所需要的和部分出廠用的半成品。鑄工間和鍛工間的全部產品均放入總中間倉庫，而鋸木車間的產品亦存入鋸材倉庫。半成品的剩餘差額計入總產值中並根據總中間倉庫和鋸材倉庫的資料註明「加」或「減」的符號。當將倉庫中的鑄件、鍛件和鋸材領出售於廠外時，則根據該倉庫的資料將其計入總產值，同時亦計入商品產值。

上述車間的產品在車間將製好的半成品交到倉庫時計算之。

在具有大量鍛工修理工作的修船企業中，全部的鍛工工作量可以如

同其他主要車間的產品一樣計入總產值中，亦即不必計入倉庫半成品的成分中。

在本書中所介紹的這個企業中，主要的是成批造船和機器製造，在此種條件下，如果違反半成品必須通過倉庫的一般常規，則是不適宜的。

**機械車間**主要是執行機床工作（車床、銑床、鑽床等），金屬加工（鑄件、鍛件、型鋼的半成品），並執行部分的中間（機床中間）鉗工作，例如插軸承之前的裝配工作，機械車間的產品用直接的方法計入企業的產品中，但為倉庫儲備製造的和企業內部需要的工作則例外。為倉庫儲備製造的零件的計算與半成品的計算方法相同。

在有高度組織的成批生產的條件下，當按計劃定額製好之零件交付總中間倉庫時，可以按照計算半成品的同樣方法計算，但是這種程序在修船企業中採用並不適當，因為修船企業中多為單一的工作以及使用過的零件的修復工作。

**安裝和綜合車間**。像船體車間、木工車間、電工車間這些車間均屬於綜合車間，因為其中每個車間均執行準備、加工和安裝的各種不同的工作，此外，按所執行的工作的技術操作性質來說，這些車間並不是執行一種，而像上面所列的是很多種，例如，船體車間執行船體準備工作（劃線、劃切、冷彎、熱彎等），裝配工作（肋骨、基座、艙面設備和各種船用屬具裝置——過濾器、冷凝器等等的裝配），分段裝配工作（平面和立體的分段船殼和艙面建築的裝配），船台工作（船體和艙面建築的裝配），以及與船體車間和其他車間工作有關的一切風動、電焊、氣割作業。木工車間的操作工藝同樣的是多種多樣的。

**安裝車間**。假若根據在此車間又執行銅工又執行管子工等工作的情況來說，它也不能列入單一操作工藝的車間之內的。雖然這些車間執行準備、加工和裝配等全套工作，但這些車間的產品全部均計入企業產品之內，只是交付到倉庫中的毛坯（截的釘子、切的法蘭盤及一些標準的木零件等）及為本企業內部需要的工作除外。

**輔助車間**。每一個輔助車間有它自己獨特的操作工藝，也有需要單獨統計和計劃的生產費用要素。

工廠機械科本身機構（科長及負責設備的工程師等）屬於企業的管

理部門，其工資屬於企業管理費，而其所管轄的生產環節（輔助生產）的費用主要是計入利用其產品和勞務的主要車間的車間經費之中。輔助車間的產品只有供給廠外的這一小部分（供給公共福利科浴室的蒸汽，供給藝徒學校和居住地點的電力等）計入企業總產值之中。

### § 3. 車間產品的計量

在實行經濟核算制時，必須特別精確地確定每個車間產品的計量方法，很顯然，不可能有這種情況，即當各車間均已完成自己的計劃時，而企業未完成全企業的計劃，或者是相反的情況。因各車間產品計量方法不同，應該規定出某一種綜合用的統一的計量單位（測標），只有在此條件下，可以確定出每個車間在完成企業的國家計劃中的作用和意義，假若每個車間和企業的產品不經過精確的計量，則生產計劃和統計，工作成本和贏利性的計算以及經濟核算就不可能達到應有的高度水平。

產品首先以出售（出廠）價格計量，對於同時出產多種不同產品的企業來說，貨幣計量單位是產品的唯一計量單位，它可以使我們對於產品總量有一個明確的概念。以出廠價格計量產品量的方法在蘇聯國民經濟中被廣泛的採用着。

實物計量單位（件數、重量、馬力、載重量等）只能在單獨計量每種產品時採用，顯然，以各種實物計量單位表示的產品量，並不能彙總在一起。

除了以出廠價格計量產品之外，在計劃和統計工作中，以定額勞動量來計量產品也是具有極大的輔助意義，例如，以預算或操作工藝計算上所列的勞動量小時數作為計量單位。

以勞動量小時作單位進行產品的計量有甚麼意義呢？它與以價格表示的計量單位又有甚麼聯系呢？

大家都知道，企業外購的材料未經過任何加工即轉售出企業，則此材料不能計入企業產品之中。

在生產過程中經過微許加工，即使只是形狀上的改變的材料即可計入進行加工這個企業的產品之中，雖然，這個材料已經計入製造該材料的企業產品之中了。

只要是企業製造的某一產品符合技術標準，可以交付給定貨人，則按出廠價格確定商品產值並不困難，這也就表明，工廠為製造該產品已投入了相應數量的勞動，使用了材料，開支了相當於該產品出廠價格的費用。

在製品（未完成生產）的計量却要複雜的多，對於這種產品企業只是投入了部分的勞動、材料和費用，但還沒有完全製作完這個產品，這個產品還不到可以統計產品量的時候，即使需要的材料已全部由倉庫中領出，但需要加工的勞動只投入了一半，如果認為這些材料已經投入了生產並且可以計入企業產品之中，那是不對的。

因此，在造船和修船的條件下，採用按照尚未完成的製品的技術準備程度（完工進度）來計量在製品數量的方法，這個技術準備程度就是用已工作的計劃勞動量同總勞動量相比的方法確定。

假設，第一號船的工作量為30,000計劃小時（預算小時），而建造的出廠價格為270,000盧布。

第一號船的工作進度如下（表 1）：

表 1

| 車 間   | 一 月 一 日 止 | 二 月 一 日 止 |
|-------|-----------|-----------|
| No. 1 | 3,000     | 4,000     |
| No. 2 | 5,000     | 8,000     |
| No. 3 | 4,000     | 6,000     |
| 總 計   | 12,000    | 18,000    |

第一號船到一月一日為止，其技術準備程度（工程進度）為：

$$\frac{12,000 \times 100}{30,000} = 40\%$$

而二月一日為止其進度為：

$$\frac{18,000 \times 100}{30,000} = 60\%$$

以出廠價格表示的未完成生產在一月一日爲：

$$\frac{27,000 \times 40}{100} = 108,000 \text{ 盧布}$$

$$\frac{27,000 \times 60}{100} = 162,000 \text{ 盧布}$$

一月一日與二月一日時未完成生產（在製品）的差額即爲一月份第一號船的總產值，亦即  $162,000 - 108,000 = 54,000$  盧布。

假若這種計算方法被承認是正確的，那麼就可以說：第一號車間二月份造第一號船的總產值爲  $\frac{270,000 \times 1,000}{30,000} = 9,000$  盧布，第二號車間爲  $\frac{270,000 \times 3,000}{30,000} = 27,000$  盧布，第三號車間爲  $\frac{270,000 \times 2,000}{30,000} = 18,000$  盧布。

在此時應作如下的假定，即第一號船這個產品的出廠價格的每一計劃小時單價爲  $\frac{270,000}{30,000} = 9$  盧布，並且企業的各車間的工作單價均相等。

當然非常明顯，這些車間每一計劃小時的工作成本並不相同的，因爲它們使用的材料價格不同，車間經費不同，工資及其他屬於成本的費用均不相同。

因此，在某些企業中採用另外一種計算產品的方法，在這些企業中實行發給車間工作預算單的制度，該車間執行的每項工作的主要生產費用和雜費數額均根據預算價格分別列明在每個工作的預算單中，這個預算單即作爲計量車間完成總產值和在製品的原始根據。到總結時期時，車間即按每一個工作預算單確定完工的預算價格，然後將其彙總即可確定出該車間的產品總量。此時，生產對象（船）的技術準備程度（進度）是已完工部分的預算價格與全部預算總價的比例，這種統計的組織，在技術上非常的複雜，同時也達不到必要的效果。

在建造和修理船隻時，參加生產的各車間共同創造同一的產品。

譬如木工間建造造船台時，它就是爲船體車間建立工作的條件，同

樣，船體車間建造船體並裝設機器和鍋爐的基座時，同時也就為安裝車間進行裝置機器和鍋爐的工作創造了條件，而安裝車間又給船體車間的建造和裝配鍋爐殼安裝烟囱、烟道等創造了條件，船體車間工作之後，安裝車間又可以進行汽笛的安裝和敷設管子等工作……。

建造和修理船舶的出廠價格應該與很多車間的操作過程的綜合相適應，而在車間內部應與各工段、工作組的工作總合相適應，因為出廠價格是產品量的測量單位，它與它的一定的物質表現——製品嚴格相符合，因此，各車間的價格應該是統一的，這樣就可以按照全廠統一的測量單位確定每個車間的產品量。

在我們所介紹的這個企業中未實行車間經濟核算制之前，他們採用的主要車間工作的計劃和統計方法是這樣，即全企業的產品以出廠價格計量，而車間產品以預算小時計量。

實行這種方法，完成各生產對象（船、機器）的工作的比例恰好理想地與計劃中規定相符合，全部車間按預算小時完成計劃的指標與全企業按出廠價格完成計劃的指標相符合。

但這種理想的精確的相符合實際上可能性很少，而結果差不多總是各車間指標總和與全企業的總和不相等。

我們可以利用表2作例子來研究。

這三艘船舶的每一預算小時的價格均不相同（主要是由於使用材料的價格不同），很顯然可以看出，假若以預算小時為計量單位計算各車間計劃的完成情況，則總的計劃完成100.8%，假若以出廠價格為計量單位，則僅完成98.5%（雖然車間No.1和車間No.2在預算小時方面超額完成了自己的計劃，而車間No.3也完成了計劃100%）。其中的原因在於各車間沒有按照產品的類別完成計劃。

在我們所介紹的這個企業中，自從實行內部經濟核算制之後，給各車間的計劃均按統一的出廠價格規定，這樣一來，以預算小時表示的計劃便具有了輔助計算和分析之用的意義（可以用於確定工人數量和工資總額，尋找以出廠價格表示的一個工人平均產值的變換原因及其他等等）。

前面已經談到，並不是全企業各種產品都應該彙總在一起，因此