

經濟建設叢書

生產責任制

11



經濟建設叢書之十一

生產責任制



東北新華書店編印

制 任 責 產 生

編 者

東北新華書店編審部

出版者

東北新華書店

發行者

東北新華書店

• 一九五〇年五月出版 •

例 言

隨着東北全部的解放，東北已轉入經濟建設時期；尤其在東北與蘇聯訂立貿易協定後，東北的經濟建設將推向新的階段。爲適應偉大的經濟建設的需要，我們編輯這個經濟建設小叢書，以供從事於東北經建工作及研究東北經建理論的同志參考之用。

本叢書的編輯內容，是搜集蘇報章、雜誌及專著上有關經建的論文與資料，爲東北目前經濟建設所亟需者，按其內容，分編成冊，使蘇聯社會主義的經濟建設經驗與東北經濟建設的具體情況相參照。

目前爲適應社會的迫切需要，本叢書暫以力能搜集到的論文與資料爲限，日後如發現有新的論文與資料，再版時再行增補。我們的資料缺乏，人力不夠，缺點在所難免，尙希各機關學校諸同志多予批評，如能惠賜有關經建之論文與資料，這更是我們所無任歡迎與感激的。

編者

目 錄

勞動組織 (一九三一年在經濟工作人員會議上的演說)	(斯大林)	一
東北局批准東北鐵路黨委關於乘務負責制的決定		五
東北鐵路黨委關於乘務負責制的決定		六
企業管理中一個極其重要的改革 (一九四八年十一月二日東北日報社論)		九
關於乘務負責制 (一九四八年十月二十七日呂正操同志在鐵道部幹部會議上的講話)		一三
貫徹生產責任制是目前改進工業管理的關鍵 (一九五〇年三月四日東北日報社論)		三四
工業部關於生產責任制的決定		三八
從企業中無人負責現象談到負責制	(黃逸峯)	四四
介紹機車負責制	(蔡維坤)	六〇
華北農業機械總廠學習蘇聯企業管理專責制的經驗	(孫景魯)	七五
安東市公營工廠建立生產責任制的初步經驗	(李 澄)	八二

四倍的來歷 (記本溪鑄造廠改行三班專責制) (愛芝) 九二

論一長制 (埃·洛克辛) 九七

社會主義社會中的勞動紀律和一長制 (經濟學碩士 梁濱) 一二一

勞動組織

斯大林

——一九三一年在經濟工作人員會議上的演說——

上面我已經說過必須消滅勞動力流動性，要把工人固定在企業中。可是，單只把工人固定起來，還不能概括一切。單只消滅流動性，還是不夠的。除此而外，還須使工人處在相當的勞動條件下，使他們有可能來好好工作，提高生產率，改善產品質量。所以，必須在企業內適當的組織勞動，使生產率能够一月高似一月，一季高似一季。

可以說現在我們企業中的勞動組織實況已適合於現代生產要求麼？可惜還不可這樣說。無論如何，我們總還有一些企業，那裏的勞動是組織的很不好，在那裏並不是秩序井然，工作協調，而是茫無頭緒，雜亂無章；那裏所流行的，並不是各負專責的情形，而是全不負責或無人負責的現象。

什麼是無人負責現象呢？無人負責現象就是對所擔任的工作，以及對機器、機架和工具不負任何責任。在無人負責現象盛行時，當然是談不到什麼真正提高勞動生產率，改善產品質量，愛惜機器，愛惜機架，愛惜工具的。你們知道無人負責現象在鐵路運輸業方面引起了什麼結果。這種無人負責現象在工業中也正引起同樣的結果。我們在鐵路運輸業方面已消滅了無人負責現象，而提高了

這方面的工作。我們在工業方面也應當這樣做，以便把這方面的工作提到更高程度。

不正確的勞動組織，是與無人負責以及各人對所擔任具體工作不負責的現象相處得來的。從前，靠這種不正確的勞動組織，還可以勉強「過得去」。現在的情形却就不同了，現在環境已經完全不同了。在現今生產規模已經擴大，已經有了許多巨型企業的時候，無人負責現象便是危害我國工業的奇災大禍，能使我們各企業內一切生產上和組織上的成績都受到莫大危險。

爲什麼無人負責現象竟能在我們某些企業裏根深蒂固起來呢？它是不正當地跟着不斷生產制混進企業中來的。如果說不斷生產制一定要引起生產中的無人負責現象，那就錯誤了。如果勞動組織得正確，如果每個人都對一定工作負責，如果指定一部分工人來經常使用一定的機器和機架，如果輪流班次安排得正確，各班質量和熟練程度彼此相等，那麼不斷生產制就能大大提高勞動生產率，改善工作質量，根本剷除無人負責現象。譬如鐵路運輸業中的情形就是如此，現在鐵路運輸業中雖實行着不斷生產制，可是無人負責現象却已不復存在了。可以說我們工業企業裏的不斷生產制實行情形，也是如此順利麼？可惜還不能這樣說。這是因爲在我們有些企業裏，把不斷生產制實行得太匆忙了，沒有預備相當條件，沒有適當地佈置質量和熟練程度多少相等的生產班，沒有使每人都對每一具體工作負責。結果就使不斷生產制聽天由命而變成無人負責現象了。結果在許多企業裏就有紙上的口頭的不斷生產制，以及非紙上的實在的無人負責現象。結果就使人們對工作沒有責任心，不

愛惜機器，讓機架大批毀壞，沒有提高勞動生產率的刺激。無怪工人說：「我們本來很願意提高勞動生產率，改善工作質量，可是現在既然誰也不對任何事情負責，試問誰會看重我們呢？」

由此可見，我們某些同志在某地方把不斷生產制實行得過分匆忙了，因而也就曲解了不斷生產制，把它變成了無人負責現象。要消滅這種情形，要消滅無人負責現象，就只有兩條出路。或者是依照鐵路運輸業方面的先例，把實行不斷生產制的條件改變，使其不致變成無人負責現象。或者是在現時還沒有實行不斷生產制的順利條件的地方，依照斯大林格拉拖拉機工廠在不久以前所作出的例子，拋棄紙上的不斷生產制，暫時轉到六日生產制，並準備一些必要條件，以便日後可以再來實行真正的非紙上的不斷生產制，再來實行那不會有無人負責現象的不斷生產制。

其他出路是沒有的。

凡此一切，我們的經濟工作人員當然都是十分懂得的。可是，他們却寧願默不作聲。為什麼呢？大概是因為害怕真情。可是，試問布爾塞維克從什麼時候起竟害怕起真情來了呢？在某些企業內，不斷生產制已變成了無人負責現象，於是不斷生產制也就被曲解到了極點，這難道不是實情麼？試問誰需要這樣的不斷生產制呢？誰敢說，保存這種被曲解了的紙上不斷生產制的利益，是比正確組織勞動的利益重要些，是比發展勞動生產率的利益重要些，是比真正不斷生產制底利益重要些，是比我們社會主義工業底利益重要些？我們把紙上的不斷生產制取消得愈快，我們實現真正而

非紙上的不斷生產制也就會愈快，這難道不很明白麼？

有些同志認爲只要咒罵一頓，說幾句響亮話，就可剷除無人負責的現象。據我所知，有些經濟工作人員反對無人負責現象的時候，只是常常在大會上把無人負責現象咒罵一頓，大概是以爲說罷這些話以後，無人負責現象就會自行消滅，就會按所謂自流方式消滅的。如果他們認爲單靠演說和咒罵，就可從實際工作中剷除無人負責現象，那他們就大錯特錯了。不，同志們，無人負責現象始終不會自行消滅的。只有我們自己能够而且應當消滅無人負責現象，因爲我們執掌着國家政權，我們對於一切事情都應負責，就連無人負責現象也在其內。我認爲，如果我們的經濟工作領導者不是從事於空談和咒罵，而是親自留在礦場或工廠裏——譬如說——考察一兩個月，研究勞動組織方面的一切細節和『小事』，在事實上把那裏的無人負責現象消滅，然後把這些企業方面的經驗傳佈到他各企業中去，那就會好得多了。就會簡直不知要好多少了。就會是真正爲反對無人負責現象而鬭爭，爲用布爾塞維克的精神正確組織勞動而鬭爭，爲在企業裏正確佈置勞動力而鬭爭了。

總之，現在的任務是要消滅無人負責現象，改善勞動組織，在企業裏正確佈置勞動力。

（摘自斯大林著：『新的環境和新的經濟建設任務』）

東北局批准東北鐵路黨委

關於乘務負責制的決定

負責制是消滅工業生產中無人負責現象的有效辦法。負責制就是要做到由一定的工人集團（幾個工人，二班或三班工人）經常使用一定的機器，使每一個人對一定的機器和一定的工作負責。採用負責制，必然提高工人對生產工具的責任感、愛護心和創造性，因而延長機器的壽命，增加生產的效率。負責制的政治基礎在於：我們新民主主義的國家企業是爲人民所有，爲人民服務，在這些企業裏，沒有人剝削人的關係。正因爲如此，工人能以主人翁的態度，負起自己的責任，自覺的擁護和實施負責制。這是資本主義國家裏的企業所夢想不到的。鐵路黨委關於乘務負責制的決定，對我們新民主主義的企業管理提供了一個帶有普遍性的原則問題。除批准這一決議在鐵路上實行外，其他工業部門都應該研究鐵路的經驗，將負責制這一原則加以適當而有效的運用。

東北局——一九四八年十月四日

東北鐵路黨委關於乘務負責制的決定

一、東北鐵路黨委批准最近機務會議所通過的關於在全路實行乘務負責制（一般稱爲包車制），廢除輪乘制的決議案。我們認爲這一決議案解決了鐵路業務上極其重要的一個原則問題。

二、乘務負責制與輪乘制兩種相反的制度的利害，不僅爲壯局實際試驗的結果證明，而且在蘇聯對這個問題早已做了明確的結論。蘇聯鐵路採用乘務負責制，這種制度是建築在勞動者的自覺基礎上的負責制，即由一定數量的乘務員（二班或三班）固定地使用一台機車，由他們對機車負全責。實行這種制度的結果，必然增強乘務員對於機車的責任心、愛護心和創造性，使機車保持良好狀態，因而延長機車壽命，增加機車的牽引力和工作效率。舊資本主義國家的鐵路則採用輪乘制，即將全段的每台機車給全段的乘務組輪流使用，同時增多檢點員來檢查機車的狀態。實行這種制度的結果，必然大大減低乘務員對機車的責任心與愛護心，因而增加機車的破損故障率，減低機車的壽命和使用效率。資本主義國家的鐵路不能採用乘務員負責制，不能不採用輪乘制，因爲他不可能信任乘務員對機車負全責。

三、乘務負責制是負責制在機車乘務工作上的具體表現。應該確定這樣一個方向，負責制的原則應當逐步地運用到各方面工作上去（例如機器的負責制，調度車輛工作的負責制等）。

四、從一年來研究乘務制度的結果中，應當得出這樣一個結論，我們學習世界各國管理鐵路的經驗。主要地應當學習蘇聯的經驗。把這些經驗根據中國鐵路的具體情況加以運用。因為第一、我們新民主主義國家的鐵路就其爲人民所有，爲人民服務和鐵路內部沒有剝削關係這一本質來說，是和蘇聯的鐵路一致的。是和資本主義國家的鐵路相反的。第二、蘇聯鐵路在三十年來的建設過程中，對於資本主義國家管理鐵路的經驗，早已批判地加以吸收。我們特別重視蘇聯的經驗，可以使我們少走彎路。當然資本主義國家管理鐵路的經驗，亦可供我們的參考，捨去其有害部分，吸取其可用部分，但是決不應當把資本主義國家鐵路管理的經驗和蘇聯鐵路管理的經驗等量齊觀。應當在思想上和實際措施上，堅持主要學習社會主義國家蘇聯的經驗的原則。

五、從乘務制度這一問題上還應當得出另一個結論：我們對於新鮮的事物，先進的科學理論，應當具有虛心鑽研的態度和敏銳的感覺，應該防止和克服拘泥於舊鐵路的經驗中的陳舊和落後的部分，那種經驗主義和保守主義的毛病（當然，舊鐵路經驗中有用的部分可以而且應當採用）。

六、各級黨的組織對這個決定，應當有計劃地組織討論。將負責制的精神貫徹到各項具體工作中去，檢查和消滅任何無人負責現象。應當在乘務員中間進行深刻的教育，使大家了解，國家把最

寶貴的財產——機車交給他們負責使用，他們就應當以主人翁的態度，即高度的責任感和積極性，來回答國家對他們的無上信任。

東北鐵路黨委會

一九四八年九月二十八日

企業管理中一個極其重要的改革

——一九四八年十一月二日東北日報社論——

負責制不僅是鐵路乘務上的問題，而是工業建設中帶有普遍性的原則問題，是企業管理中一個極其重要的改革。

什麼是負責制呢？就是要求每個職工在一定的 work 崗位上，負一定生產責任，高度發揮其創造性積極性，消滅無人負責的紊亂現象，提高勞動生產率。這種制度可以大大提高勞動羣衆的自覺性、組織性與紀律性，防制少數分子的怠工，這是在企業中實現無產階級領導的重要保證之一。

負責制是社會主義國家的產物，一九三一年斯大林同志在經濟工作人員會議的講話（論新的環境和新的經濟建設）中，曾強調指出這個問題的重要性，並規定一切工業部門都要實行這個制度，作爲勞動組織的中心環節。斯大林同志說：『什麼是無人負責的現象呢？無人負責現象就是對所擔任的工作，以及對機器、機架、工具不負任何責任，在無人負責現象盛行時，當然是談不到什麼真正提高勞動生產率、改善產品質量、愛惜機器、愛惜機架、愛惜工具的。你們知道無人負責現象在鐵路運輸業方面引起了什麼結果？這種無人負責現象在工業中也引起同樣的結果。我們在鐵路運輸業方

面已消滅了無人負責現象，而提高了這方面的工作。我們在工業方面也應當這樣做，以便把這方面的工作，提到更高的程度。」斯大林同志這個光輝指示，二十年來已在蘇聯工業鐵路建設上獲得了巨大成功，取得了豐富經驗，創造了新型的社會主義的生產管理制度。

這種制度的優越性，在我東北解放區鐵路乘務工作的試驗中，也同樣得到了確切的證明。林口段在三個月的輪乘制（即每輛機車不固定乘務員，輪班駕駛，也不負任何檢修責任）中，光大軸發熱一項，即損失了十萬萬元的國家財產。以後恢復乘務負責制（即每輛機車固定由三班九人或二班六人駕駛，並擔負簡單的檢修責任），機車事故大大減少，發熱事故完全消滅，機車質量大大提高，乘務員說：「這一台機車是我們的好朋友，一定好好愛護它！」而在試行輪乘制的時候，乘務員們則認為：「機車是公用的，只要自己使用的這一次不發生意外事故就算完成任務，下次不知那年再用到它！」因此好壞不分，對機車的保護不關心的傾向大大發展，造成了巨大的損失。

現在鐵路黨委已做出決定，在鐵路乘務上實行負責制，並確定負責制這個方向，逐步推行到鐵路的各方面具體工作上。東北局已經批准了這個決定，並指出要把這個制度有重點的根據具體情況推行到其它工業方面去。我們應該重視這個生產制度上極其重要的改革，首先解除思想上的阻礙，擺脫一切經驗主義的束縛。

在實行鐵路乘務負責制中，曾經有過爭論，不同意負責制的主要理由是：

一、「多少年來中國及蘇聯以外的其它各國均是採取輪乘制。」這種拘泥於舊的工作方法，並把資本主義國家的管理制度與最先進的社會主義國家的管理制度相提並論的看法，是極其有害的非馬列主義的思想。

二、「負責制浪費人力，而輪乘制可以節省人力。」從一時表面上看似有理由，但是長遠下去，機車的損耗遠超過人力節省的价值，而且在實行負責制之後，由於機車質量及效率大大提高，段內檢點檢修人員減少，包車制所需人力會少於輪乘制。那種只從眼前和現象去看問題，而不從長遠和本質去看問題的思想方法，也顯然是非科學的。

三、「實行負責制非經過一個摸索階段不可，過去蘇聯也曾實行過輪乘制。」殊不知社會主義蘇聯已經有了二十年實行負責制的成功經驗，我們不去接受，一定要自己「摸索」，造成損失，這顯然是不必要的。我們認為在工業建設中應該防止這種杜威式的實驗主義思想。

所有上述這些理由，都是不正確或不完全正確的，在工業建設中，我們的學習方向應該主要的是學習社會主義國家的經驗，我們應當很好的吸收蘇聯工業建設的基本精神和方法，根據我們自己的具體情況加以運用。蘇維埃國家經過了三十年艱苦卓絕的建設，批判地揚棄了資本主義生產的經驗，並創造了新型的社會主義的科學技術與管理制度。勇敢地接受與學習他們的寶貴經驗，和我們自己的具體情況結合起來，這是完全必要，是完全有益無害的。