

厲行節約,反对浪費 的經驗

人 民 出 版 社

厲行節約, 反对浪費的經驗

人 民 出 版 社

一九五五年·北京

厲行節約, 反对浪費的經驗

*

人民出版社編輯、出版 (北京東總布胡同十號)

北京市書刊出版業營業許可証出字第1號

北京市印刷一廠印刷 新華書店發行

*

書号: 1692·787×1092 1/32·3 $\frac{1}{2}$ 印張·11,000字

一九五五年十一月第一版

一九五五年十一月北京第一次印刷

印數: 1—3,000 定價: (5)0.24元

出版說明

自从中國共產党中央做出關於“厲行節約，反对浪費”的決定以後，各地响应中央的号召，許多部門都檢查了过去浪費的情况，創造了節約的經驗。为了配合節約运动的開展，我們把已經在報紙上公布过的一些材料和經驗选了二十一篇，彙編成書。

本書是根据李富春副總理“關於發展國民經濟的第一个五年計劃的報告”中的“厲行節約，反对浪費”这一章中提出的前兩項——削減非生產性建設支出方面和降低生產性建設成本方面作为重點选編的。前面八篇是各部門負責同志寫的檢查过去的浪費情况，分析造成浪費的原因，以及今後如何改進如何克服的措施的文章；後面十三篇是克服浪費、降低成本、厲行節約的經驗。至於節約問題中另外兩個方面，即加强各生產部門的經濟核算和縮減國家机關的行政管理費，因目前材料較少，拟待另次选編。

定價 0.24 元

目 錄

响应中央号召, 为反对浪费、厲行節約、 降低工程造价而奮鬥	鐵道部部長 滕代远	1
响应中央号召, 全面展開節約 工作	燃料工業部部長 陈 郁	12
加强財政監督, 充分發揮基本建設投資的 效用	中國人民建設銀行行長 馬南風	21
厲行節約、反对浪费是國营商業部門長期的 經常的政治任务	上海市第一商業局局長 胡鉄生	28
節約有成績, 浪费还很大	紡織工業部基本建設局 局長 李竹平 副局長 陈 鈞	32
提高設計質量, 克服設計中的浪费 現象	第一机械工業部設計總局代局長 李如洪	37
正確对待降低非生產性建築標準的 工作	國家建設委員會城市建築處處長 李蔭蓬	42
必須对高估工程造价的行為進行 鬥爭	中國人民建設銀行河北省分行行長 姜 萍	45
* * *		
國務院機關事務管理局怎样降低建築 標準	卜一明	49

我們完成了新的標準設計·····	閻子祥	53
從設計當中節約基本建設投資·····	高煦亭	58
淮南煤礦基本建設局在施工中的節約 措施·····	于 明	63
我們是怎样超額完成降低建築成本計 劃的·····	黑龍江省建設廳 第三工程公司副經理 魏 雲	67
建立小組節約賬是降低成本的好 辦法·····	天津市第一印染廠廠長 李寅初	71
石景山鋼鐵廠鑄造部推行班組經濟核算的 經過·····	陳季琛 鍾德鈞	75
實現節約指標必須要有具體辦法·····	曹葆銘	80
檢查我們在非生產性建築設計中的 浪費·····	建築工程部的華東工業建 築設計院設計室副主任 曾 堅	84
利華造紙廠節約基本建設投資二分之一···	季 音	89
不按建設程序辦事的教訓·····	朱 力	93
計劃不週給佳木斯造紙廠工程帶來 混亂·····	甘 徐 奕 山	99
驚人的浪費·····	趙震中	103

响应中央号召，为反对浪费、厲行節約、 降低工程造价而奋斗

铁道部部长 滕代远

为了貫徹中央關於厲行節約降低造价的指示，我們在今年第二季以一個多月的時間，檢查了西南、西北地區的新建鐵路工作。檢查開始時，各單位領導工作人員對於完成降低造价的任務是缺乏信心的。西北設計分局提出寶略段設計只能降低造价百分之零點八，第一及第六工程局也提出只能降低工程造价百分之六。經過檢查，揭發了工程中的浪費現象並指出了降低造价的辦法之後，現場領導工作人員的信心大為提高，一致認為中央厲行節約降低造价的決定是正確的、及時的、而且是可以做到的。

經過檢查，發現目前鐵路基本建設工程中的浪費現象是相當嚴重的。

浪費現象首先表現在盲目提高標準，特別是很多非生產性的建築，該小的做大了，該少的做多了，該低的做高了。許多車站的房屋過大，甚至會讓站也修一百五十平方公尺的房屋。車站的廁所太多，建築單價過高，寶成綫廁所每平方公尺造价竟達一百三十五元，其中個別地方如綿陽車站的廁所高達二百九十八元，超過當地房屋建築單價四倍。宿舍的造价也過高，每戶的佔用面積過大。如成都施工部

門基地的房屋建築造價平均每平方公尺達七十三元，看來比其他地區造價低、質量也較好，但成都地區工料便宜，成都市新建居民住宅每平方公尺僅十八元，因此我們的房屋建築標準還是高的。寶成綫廣元、馬角壩一帶的宿舍，每戶佔用面積達八十一平方公尺。很多臨時工棚的建築單價每平方公尺也高達四十元之多，名為“臨時”，實際可用十五至二十年。

在生產性建設方面也有盲目提高標準的做法。如成渝綫的七對通信綫，用一對銅綫就可以了，而我們却用了五對銅綫，甚至連路簽機也用銅綫，嚴重浪費了國家的有色金屬。

其次，有些工程看來雖屬於生產性的建設，但在運輸營業初期並沒有必要，這些過早的投資，實質上也是浪費。有些新建鉄路上開設了很多在運輸營業初期完全沒有必要的車站，而且有些車站的股道鋪多了。根據運輸營業需要，綿陽站只要六股道，竟鋪了十七股之多。許多車站，每天祇有幾十個旅客上下，而站台却修了兩三個，有的竟比上海車站的站台還長。在綫路上部建築方面，運輸營業初期幹綫每公里只需鋪設枕木一千六百根，而我們却不管運輸量多少，每公里一律鋪設了一千八百四十根；石碴厚度只需鋪設三十五公分，我們却鋪設了四十五公分以上。這些過早的投資不但分散了國家的建設資金，影響經濟建設的進度，而且还增加了折舊、大修及經常維修的費用。

再次是盲目追求形式，增加了很多不必要的工程，造成浪費。沿綫房屋建築原可利用自然地形，不必進行大量的土方工程，而我們的設計人員為了追求美觀，硬把它們放在同一水平或一定的設計標高上，多做了很多不必要的土方

工程，浪費很大。蘭新綫百分之九十的車站為了同路基取平，都做了高填土，現在還要等待填土沉落才能蓋房，不但浪費土方，而且影響工程進度。盲目追求形式還表現在對很多房屋建築做了不必要的修飾。綿陽廣元段房屋建築，無論宿舍、學校、甚至機務段都在房簷下鑲花邊、塗彩色、做雲花雀替，連煙筒上也鑲花塗色，搞得花花綠綠；蘭州設計分局辦公大廈，安上大屋頂、琉璃瓦、漆上花紋、屋脊上還有仙人走獸；大廈建築費的設計預算內還包括鋼絲錄音機、九燈收音機、電唱機等豪華設備。形式主義還表現在增設了很多完全不必要的工程和設備，如蘭新路沿綫人口稀少，有些地區百十公里無人烟，我們還在道口上修建了看守房，派上道口看守工。蘭州武威間每隔五公里就蓋一個巡道工交班房，大部分空着沒有人住。很多車站甚至在杳無人烟的地方，都裝上幾百公尺的油漆柵欄。很多小橋也裝上兩面鐵欄杆，橋的兩端都插上了很大的橋號標。蘭新綫所有橋涵兩側都用混凝土建築了檢查梯。這些都是沒有必要的。

此外由於設計技術上的錯誤，造成的浪費也是嚴重的，並且還造成使用中的不合理現象。很多車站的設計缺乏總體考慮，佈置很不合理。寶成綫上很多車站都是背向居民區，旅客上車必須穿過車站全部股道，先到月台後到候車室，嚴重影響旅客安全和調車作業。綿陽廣元段的安昌江橋，由於設計技術錯誤，橋位選擇不當，三年來的防洪費用已為該橋造價的二倍半，現在還不得不另建新橋。

在施工方面，很多綜合施工的工點由於沒有總體施工計劃，造成各施工單位間的互相干擾。如略陽車站有機械築路隊和房屋建築隊等施工單位，由於工序沒有統一佈置，機械築路隊棄土的地方將來房屋建築隊施工時還要挖去。

由於對操縱和檢修機械力量的配備，各個工序間的銜接，油料的儲備等各項條件估計不足，機械使用上的浪費也很嚴重。如第六工程局一九五四年四月至十一月，機械實際利用率祇達百分之八點六。勞動力的浪費也很嚴重。第一工程局第一季度橋涵工程勞動生產率祇達計劃的百分之五十，缺勤、請假、調遣等損失達七萬工作日，輔助工資超支二十萬元。該局目前基本工人二萬六千人，而非生產人員却達八千人之多。建廠工程公司平均二點六個生產人員就配了一個管理人員（臨時工除外）。不注意就地取材，捨近取遠的現象也很嚴重。第六工程局很多料石都在山下開採，採後運往山上，而山上開採出來的大批石方，卻沒有地方棄置，甚至干擾施工。渭河工地不用渭河卵石，而從十多公里以外的清姜河採運。略陽工地在相距一百多公里的嘉陵江下游廣元一帶開採料石，向上游拖運，而上游荷葉壩的石方卻棄置不用。再如石碴每方要十四元，河卵石每方只要三元，因此用卵石鋪道床比石碴便宜很多，但我們很少採用；有些地方雖然採用了，但盲目規定將卵石捶碎以後使用，以致每方浪費了三個工，一公里就浪費了五千個工。

造成以上浪費的主要原因是甚麼呢？

首先，是因為鐵道部從部直至基層單位的各級領導工作人員對社會主義建設的艱苦性複雜性認識不足，對厲行節約、反對浪費乃是長期的政治任務認識不足，致使許多工程的標準脫離現實條件和實際需要，如綫路上部建築及橋涵等設計標準，有不少是從蘇聯設計標準上照抄過來的，我們既未很好研究蘇聯設計標準的發展過程，也沒有認真調查分析我國的具體情況和運輸需要，就不顧實際地機械搬運，結果，使國家大量資金使用在很多不必要的工程項目中

去了！

其次，對重點建設的方針認識不足，以致在工作中有很多方面違反了重點投資的原則，對生產性建設和非生產性建設不加區別甚至本末倒置，無視運輸的需要，把國家的有限資金用到短時期內並不需要的工程上去。這是方針上的錯誤，鐵道部的領導上要負主要責任。例如在即將交付營業的綿陽廣元段和蘭州武威段上，許多直接同行車有關的設備還不完善，有的車站沒有安裝照明設備，馬角壩以北打柴溝以西都沒有信號裝置，綫路上沒有安裝防爬器和護輪軌，沒有修建給水設備，機車、車輛的檢修設備還不完整，像這些該花錢而沒有花或者花得不够的地方還很多，但是宿舍、小學校等非生產房屋却已先行蓋好。

再次，是使用投資時沒有分清目前需要和將來需要。有些虽然是屬於生產性的建設，但在運輸營業初期運量不大的情況下，暫時還不需要的，就不應該投資建設。過早建設，必然使國家的一部分資金長期處於呆滯狀態。這除了浪費國家資金之外，對於生產是沒有任何積極作用的。

最後，是缺乏經濟核算的思想。設計部門和施工部門的工作人員很少注意在工作中加強經濟觀點，貫徹節約原則；只管工程不惜成本。如有時在勘測資料不全不確的情況下即輕易下了決定，盲目設計，交付施工；有些工程技術人員有嚴重的形式主義和個人主義的思想，他們在動手設計時，往往不是注意如何貫徹“適用、經濟、可能條件下的美觀”的原則，而是一味追求形式上的美觀，似乎只有這樣才足以表現自己的才能。幾年來，由於這種錯誤給國家造成的損失是很大的。

上述缺點和錯誤的思想表現是主觀主義、形式主義、自

由主义和教条主义，它們的共同點都是不从实际出發，不从客觀情况出發，按其思想本質來說，都是唯心主义的东西。幾年以來，由於鐵道部領導水平不高，對這些錯誤思想的嚴重性認識不足，未能及時檢查揭發這些浪費現象並同它進行嚴肅的鬥爭；過去在檢查工作中，雖也消除了一些浪費現象，並提出過合理的標準，但也未能堅持貫徹推廣，以致這些錯誤思想依然存在。例如，一九五二年我們曾到西南地區檢查鐵路工作，發現成都車站站場面積過大，我們當時就決定縮小，由七千多市畝減為四千市畝；成都機車、車輛修理工廠原佔地達二千二百五十二畝，後改為機車修理工廠，用地面積減為一千四百三十六畝。重慶車站修建兩個站台就够了，竟計劃修建五個，我們檢查時已經修了兩個半，當時就制止不准再修。一九五三年我們到西北檢查蘭新綫工程，也曾指出廁所修建過多過好。這樣做是符合節約觀點的，但未能將這種節約觀點堅持下來。一九五二年天津鐵路管理局修建的住宅造價每平方公尺單價三十四元六角，基本上適合我國當前的經濟情況，因此是比較合理的。但當時並不是所有工作人員都認識到這點，有些人認為過低，我們雖曾同這種錯誤思想進行過鬥爭，發了指示要求全國鐵路推行，並曾組織各局工務處長到天津現場學習，而且有些管理局如北京、鄭州、濟南等路局均已推行，但由於我們對這一問題的認識不夠深刻，未能以頑強的戰鬥精神堅持到底，最後還是鋪張浪費、盲目提高標準的思想佔了上風，合理的標準未能全面貫徹，造成嚴重浪費。這些必須引為經驗教訓。

為了克服浪費、厲行節約、降低工程造價，經鐵道部領導機關討論研究後，定出了六十項措施，這些措施歸納起

來，可以分为以下幾個部分：

一、取消不必要的投資。在新綫工程中，經檢查發現有十種工程必須堅決取消，其中包括：取消橋號標，將橋號寫在橋台上；取消橋涵兩側的檢查梯，改用土階並減少其數量；取消巡道工交班房；取消無農田處的鐵路界標；取消小橋上的護輪軌；在小站、會讓站及中間站上，因旅客不多，可取消站台牆、柵欄及檢票亭。此外，規定修建臨時房屋不准購地，改為租地；隧道內乾燥或排水良好時，即可不鋪底。在堅石或黃土地段設計路塹边坡，應取消平台，以節省挖方。

二、取消過早的投資。過去我們有不少工程做早了，使資金分散使用，特別在新建鐵路上，這方面的浪費是嚴重的。經審查計算在運輸營業初期，至少可以減少以下一些投資。如枕木根數原定幹綫每公里為一千八百四十根，可減為一千六百根，每千公里可節省三百三十六萬元；石碴厚度由原定四十五公分減為三十五公分，每千公里可節約五百六十萬元；房屋數量太多，正式房屋原定每公里六百平方公尺，減為五百平方公尺，每千公里可節省一千萬元。

運輸營業初期應嚴格按照行車需要設站，小站一般設兩股道，根據會車需要，部分可設三股道；一切建設以配合運輸需要為主，永久性文化福利建築物，應分期修建；不需要看守的道口，一律不建道口看守房，尤其西北人煙稀少，即使同公路交叉的道口也可暫時不設。

根據區別目前需要和將來需要的原則，鐵道部曾重新考慮了經濟調查資料，局部改善了原有設備，提高了通過能力，因而推遲了沙城至大同複綫和石家莊到陽泉複綫的修建，節省了投資約一億元，取消了成渝鐵路目前還不需要投資的改綫落坡工程五百萬元。

三、改变設計標準。过去我們在綫路、桥梁、隧道和房屋等方面盲目提高設計標準，是造成嚴重浪費的重要原因之一，今後必須適當降低。

在綫路設計上，道床儘可能就地採用卵石，並規定除曲綫、道岔和桥梁外，所用卵石一律篩選，不得捶碎，如此每千公里可節省三百二十萬元；要求將非幹綫鐵路的路基及一切岔綫的寬度，視土質情況減為四點五或五公尺；臨時便綫、岔綫、道口和桥梁的護輪軌等禁止使用新鋼軌。

在桥梁設計上，要求小橋不設欄杆，僅允許在較大桥梁上設置木質單側欄杆，每千公里可節省九萬元；不凍結和不受冲刷的橋墩基礎，可採用較低級的——〇號混凝土，並可摻片石。

在隧道設計上，邊牆襯砌用的料石，應以片石來代替；凡石質堅硬的隧道，可以不加襯砌。

在房屋設計上，應注意就地取材。臨時房屋要儘量少建，其建築費每平方公尺單價不得超過十元。如按原規定每平方公尺四十元，每公里五百平方公尺計算，每千公里可節省投資一千五百萬元。正式房屋標準也應降低，每平方公尺單價，一律不准超過中央規定。

四、調整設計預算。以往我們缺乏精打細算精神，設計預算作得過高、過大，造成很大浪費。如我們在設計預算內，列有大量隧道支撐，並列有估耗損量二點五倍的支撐備用量，今後祇列耗損量，不應列備用量。我們在設計預算內所規定的明挖鬆石的勞動生產定額比開隧道的定額還低，致使土石方工人的工資超過隧道工人的工資，這是不合理的，應該加以調整。

我們在作設計預算時，很少考慮利用自然地形和就地

取材，增加了運費支出和許多不必要的工程，因此必須重新審查設計規程及設計圖表，審查綫路及房屋建築對地形的利用程度，做好施工組織調查，充分利用當地材料，盡量避免從山下向山上運，下水向上水運。

為了減少非生產費用，將正式房屋內傢俱費由原估房屋造價百分之七減為百分之三點五；醫藥衛生費及監理費等也應減少。

五、提高設計技術。設計技術錯誤也是造成浪費的主要原因之一。因此，必須重新審定車站避難綫的位置和機車交路的分佈情況。在可能條件下，應盡量將避難綫設於車站盡頭，這樣可以使避難綫的長度大為縮減；機車交路應使其達到標準長度。這些都可減少投資增加運輸營業的便利。

為了避免修建臨時給水及正式給水的雙重費用，應加強正式水源的勘測設計及施工工作，使臨時給水成為正式給水的組成部分。

此外，橋梁鑲面和隧道洞門鑲面石料的加工，基本辦法應採用只鑿邊緣的粗鑿石，不應鑿成六面光或五面光；在石質較好的地方，隧道襯砌厚度亦可減薄，甚至可不襯砌。

六、改善施工組織。施工組織混亂，各有關部門之間的配合不夠及機械、材料的管理和使用不好，也是造成工程造價高、浪費大的主要原因之一。今後必須克服這些缺點，加強基建、設計、施工三部門之間的配合協作，做好施工安排，每一工點必須有統一的施工組織設計和統一的施工領導；使用汽車運料方面應充分利用汽車的能力，重車可增加拖斗，同地方採取緊密聯系，利用回空裝載地方物資，或採取空車連掛（一輛拉一輛）以節省油料；盡量滿載，減少空率並

提高週轉率，以節省運費。要積極推行先進工作方法，如大爆破、水風鑽、小型機械化等，並推行計件工資，加強勞動組織，以節省工費，提高勞動生產率；加強機械及材料管理，認真做好材料試驗工作，增加支撐木、模型板、腳手架等使用次數，以節省機械使用費及材料費。

此外，必須精簡機構，緊縮編制，大量減少非生產人員，以節省開支。要求劃清各單位的職責範圍及工作關係，採取先定機構後定人員的辦法，堅決裁併一切可有可無及重複的機構。各單位特別是領導工作人員應當養成艱苦樸素的作風，不但要從大的方面，而且要從細小的方面去厲行節約，如辦公用具及水、電等都應注意節省；開會除用開水外，一律不准招待香烟、水果、點心，或舉辦招待晚會等；除招待外賓外，一律不准宴會和聚餐。

為了貫徹以上措施，鐵道部已着手進行修正設計規程，修改各種定型設計並組織力量修改若干目前已經開工工程的設計文件，這個工作是艱巨的，但必須堅決完成。

認真執行了以上措施，必然會大大降低工程造價。根據上面指出的六十項措施中有十五項可以估計出節約數字的措施，每千公里即可減少投資六千三百八十餘萬元。相當於一千公里投資總額的百分之十以上，其中三項非生產性建設，如減少房屋建築數量及降低其造價，即可節省五千萬元，幾達十五項節約總數的百分之八十。由此可見，我們的節約重點是結合我國目前經濟情況，大量減少非生產性建設的支出，此外，對生產性建設還應根據節約的原則在保證質量的條件下，儘量降低造價，並根據國家運輸需要採用分期投資的辦法，削減其中過早的投資。

根據以上的措施，將一九五五年至一九五七年鐵路基