

0419

學習中長鐵路工作經驗介紹

生產財務計劃的編製和下達

5
2311
7832,2

人民鐵道出版社

Б
40311
87832,2

0419

小册

學習中長鐵路工作經驗介紹

生產財務計劃的編製和下達

人民鐵道出版社

一九五五年·北京

這本小冊子是哈爾濱鐵路管理局學習中長鐵路工作經驗研究專題之一，由學習班整理，並經郭魯同志審查。

其他專題將陸續出版，以供全國鐵路工作同志學習和推廣中長經驗的參考。

**學習中長鐵路工作經驗介紹
生產財務計劃的編製和下達**

人民鐵道出版社編

人民鐵道出版社出版

(北京市霞公府十七號)

北京市書刊出版營業許可證出字第零壹零號

新華書店發行

人民鐵道出版社印刷廠印

(北京市建國門外七聖廟)

一九五五年十二月初版第一次印刷

平裝印1—1,580冊

書號：410 開本：850×1168 $\frac{1}{32}$ 印張1 25千字 定價(7)0.13元

生產財務計劃的編製和下達

一、生產財務計劃的編製

(一) 計劃應體現黨和國家的政策、 反映經濟規律的要求

國民經濟計劃對於國民經濟的發展和改造的重大意義，我國憲法第十五條這樣明確地肯定說：「國家用經濟計劃指導國民經濟的發展和改造，使生產力不斷提高，以改進人民的物質生活和文化生活，鞏固國家的獨立和安全。」

國民經濟計劃對於社會主義建設和它在國家政治經濟文化生活中的重要意義，古比雪夫在蘇聯計劃學院開學典禮上的講話中說：「計劃工作是加快社會主義建設速度的最重要的因素。計劃工作是一個最強有力的槓桿，我們藉助於它使國民經濟的發展轉向我們所需要的方面去。……階級鬥爭的全部複雜性在計劃工作中反映得特別明顯。國民經濟應當往何處發展、如何發展、循着什麼方向發展——這些都是階級政策。」（「經濟譯叢」，一九五四年第一期，第6—7頁）

國家統一的經濟計劃，是由各個國民經濟部門計劃和各個單位的計劃構成的。國民經濟計劃是統一的有機的整體，各部門各地區各經濟類型的各種計劃，應密切配合，互相銜接。

由此可見每一企業的計劃，必須力求體現黨和國家的政策，因此擺在計劃工作面前的任務，是不僅應努力學習業務技術，學習計劃的編製，同時，計劃部門的領導幹部，還必須經常認真學習黨和國家的政策和法令，力求所編製的綜合生產財務計劃符合國家統一

計劃的要求，體現黨和國家的政策，反映客觀經濟規律的要求。

社會主義基本經濟規律揭示了社會主義制度的本質，規定了社會主義生產發展的各個主要方面；但同時，它只有在國民經濟有計劃按比例發展的條件下才能順利地發生作用。

國民經濟有計劃按比例發展的規律，要求國民經濟各個部門發展計劃互相協調，互相適應。

列寧教導說：「各生產部門的一切計劃都應該取得嚴格的協調，緊密相聯繫而彙集成爲一個我們所迫切需要的統一經濟計劃。」（「關於人民委員會工作的報告」，「經濟譯叢」，一九五四年第五期，第14頁）

只有所編製的綜合生產財務計劃符合黨和國家的總路線總任務和具體政策的要求，反映經濟規律的要求，才能使計劃保持指令性、科學性、先進性和現實性，使計劃真正成爲廣大職工羣衆的鬥爭方向。

黨和國家政策所要求體現的不是空的，而是生動的具體內容，因此，必須很好地解決以下這些問題：

第一、合理地規定運量。使所編製的運輸計劃能滿足工農業生產、商品流通和人民物質文化生活日益增長的運輸需要，並保證國防需要。這樣，使計劃體現了黨和國家的政策，反映着社會主義基本經濟規律、國民經濟有計劃按比例發展的規律的要求。

鐵路運輸計劃不僅和國民經濟建設和國防建設有極其密切的關係，而且也是鐵路綜合生產財務計劃的基礎，做小了滿足不了國家要求，影響黨和國家過渡時期總路線總任務的逐步實現，做大了，脫離產銷實際，浪費國家人力、物力、財力。

爲此，必須加強經濟調查工作，掌握沿綫經濟情況，瞭解貨源貨流；認真整理分析決算資料，掌握生產運輸達到水平，以便心中有數，指標規定合理。

中長鐵路蘇聯專家，不僅重視經濟調查，並且對決算資料的整理分析更不放鬆。例如編製一九五一年運輸計劃時，因缺少一九五

○年一月一四月的貨運完成資料，當時管理局領導即責成計劃、統計、商務、車務等部門組織人力，歷時一月，從大量發送貨物卡片中把中長局界一九五〇年一月一四月份發送貨物噸數摘錄出來，作為編製一九五一年度運輸計劃的參考。

第二、不斷提高勞動生產率，降低產品成本，擴大國家資金積累。

勞動生產率不斷提高，就能不斷降低產品成本；產品成本不斷降低，就能給國家多積累財富。

我們體會中長鐵路提高勞動生產率的方法，主要的是：

(1) 合理地計劃運輸量。如一九五〇年裝車計劃完成車數超過4.1%；一九五一年裝車計劃超過7.2%；一九五二年裝車計劃每天超裝8車。

(2) 合理地正確地計算配備人員。蘇聯專家常說：必須精打細算地有計劃地節省地使用社會勞動。

(3) 改進生產勞動組織。改進生產勞動組織對提高勞動效率意義重大，從哈爾濱車輛段充分可以證明：這個段在中長成立前採取單一作業修一輛車需要6個人即48小時；中長成立後改為橫作業則需要5個人，即40小時，比單一作業提高效率20%；一九五一年六月起改為流水作業，則需要2.5人，即20小時，比橫作業提高效率100%；一九五二年改為緊密圖表修車法，則需要2人，即16小時，比流水作業修車法又提高20%；如果拿一九五二年末的緊密圖表修車法和中長成立前的單一作業修車法比較，則提高效率200%，即整整提高了兩倍。

又如：中長一九五二年把機務抬灰工和工務清灰工適當合併節省五百多人；撤銷瀋陽、牡丹江工務機械廠、瀋陽內燃車房，橫道河子機務段改為折返段節省124人等等。

(4) 改進生產工具，推行先進方法、先進經驗。蘇德尼果夫調度法，鄭錫坤超軸法，李錫奎調車法，楊茂林裝車法，于喜州檢修法，什車布雷金高質量列檢法，聶菲鐸夫、郭春林養路法等等先進方法、先進經驗的良好效果，和它們對生產所起的重大作用是很

明顯的。

這裏只把改進推行先進工具對提高勞動生產率的重大作用說一下。

例如：哈爾濱車輛段白曉生小組研究出聯總式壓機，修一輛車只用128分鐘，比舊定額660分鐘減少532分鐘，或80.6%；他們又研究側框壓機即蘇聯側框式壓機，一輛車舊定額為980分鐘，新定額為401分鐘，減少了579分鐘或58.2%。他們又研究出二軸車起落車壓機，過去三起三落每輛車需要420分鐘，現在每頭一起一落用205分鐘，減少了215分鐘，或51.2%等等。

(5) 實行機械化或小規模機械化。蘇聯專家很重視推行小型機械化，以提高工作效率和減輕工人體力勞動。從以下這個例子也可證明：即一九五〇年八個月生產財務計劃中給工務部門作了570億元(東北幣)的購買小型機械化的費用。另外從積極建設滿洲里換裝機械化設備和推行機務、車輛、工務等部門先進工具也可證明。

(6) 推行計件工資制和獎金制。中長鐵路對推行計件工資制是十分重視的，這從以下的數字，即到一九五二年底能施行計件工資的工人已有90%改為計件工資制，完全可以證明。任何職工，只要他們在愛國主義勞動競賽中獲得了優良成績就應當獎勵，在這一社會主義思想指導之下，中長鐵路每年都支出大批獎金，如「在中長鐵路共同管理期間，以各種的獎金共獎勵了245,892人共計25,032百萬元」(中長鐵路一九五二年生產財務報告說明書)(舊幣，下同)。尤其重要的是獎勵及時，可以大大有助於工作任務的完成。

「促使勞動者從物質上關心勞動成果的原則，是我們全部工資政策中的指導原則。為實現這一原則，我們採取了對工人實行計件工資制，對領導工作人員實行獎金制，以及較之對非熟練勞動更多地獎勵熟練勞動的形式。

計件工資制和獎金制度是提高勞動生產率，因之也是發展我國整個國民經濟的最重要的槓桿。」(馬林科夫：「關於黨組織在工業和運輸業方面的任務」)

(7) 開展勞動競賽。蘇聯專家非常重視勞動競賽的領導，他們把愛國主義勞動競賽作為完成和超額完成國家計劃的强大力量。中長鐵路期間每年都把發動組織勞動競賽作為完成生產財務計劃的措施之一，如一九五一年生產財務計劃說明書中說：「本年一月間本路全體職工參加了愛國主義勞動競賽，以期展開為完成與超額完成一九五一年計劃所規定的主要質量與數量指標而鬥爭。」

此外，加速機車車輛周轉，合理規定機車車輛運用指標等，這對於勞動生產率的提高也有很大意義。

在中長鐵路上的愛國主義勞動競賽，變成了包括絕大部分工作人員的真正羣衆性的競賽。在一九五〇年底競賽參加者為 18,177 人，一九五一年底參加人數就增加到 60,859 人，一九五二年底就增加到 83,131 人。

在中長路優良基礎上，哈局成立以來，對愛國主義勞動競賽的組織領導有所發展，如同工程競賽的進行，以及管理局領導機關愛國主義勞動競賽的開展等等，這對轉變作風，改進工作起了很大作用。

鐵路企業勞動生產率的提高標誌着：

- (1) 客貨運輸工作量的增加，也即旅客公里和計費噸公里的增加，即換算計費噸公里的增加；
- (2) 鐵路收入的增加；
- (3) 國民經濟發展速度的加速和國民經濟積累的擴大；
- (4) 換算計費噸公里產品成本的降低；
- (5) 創造了為鐵路職工文化物質生活適當改善的條件。

產品成本是說明企業全部工作質量的基本指標。為了正確地領導企業工作，必須對於降低成本採取必要的措施，以便使企業的經濟工作能保證無條件地完成成本計劃和贏利計劃。周總理在全國人民代表大會第一次會議上的「政府工作報告」中說：「中央和地方的國營工業的生產成本只要降低百分之一，就可以每年為國家節約八千四百億元；中央和地方的國營工業的勞動生產率只要提高百分之一，就可以每年為國家增產一萬六千億元。因此，為了增加國家

資金的積累，爲了消滅浪費，一切國營企業和建設單位必須全面地完成和爭取超額完成國家的計劃，貫徹經濟核算制，建立嚴格的節約制度，力求降低成本。」

根據黨和國家的要求，在生產財務計劃中必須有先進的勞動生產率、產品成本和利潤率等結果性指標。

中長鐵路降低運輸成本的措施，我們體會主要的是：

(1) 合理地增加客貨運量，以求得計費噸公里和旅客公里增加，即換算計費噸公里增加。

因爲在運量增加時，只增加與運量直接有關支出，而與運量無關支出並不增加。

中長鐵路一九五二年計劃換算計費噸公里成本爲60.8元。

其中：

有關支出——26.8元或佔44%。

無關支出——34.0元或佔56%。

既然運量增加只增加與運量直接有關支出，那麼在中長鐵路一九五二年單位產品成本中只增加有關支出——26.8元，其餘34.0元並不增加；所以增加運量的好處是很顯然的。

換算計費噸公里運量對運輸成本的影響從中長一九五二年實例完全可以看出，即換算計費噸公里每提高1%，則運輸成本即降低0.55%，或節省支出6,800百萬元；反之，換算計費噸公里運輸成本則提高0.55%，或多支出6,800百萬元。

(2) 加速機車車輛周轉，提高機車車輛運用的質量指標。機車車輛周轉得快，則一定數量的機車車輛可多運送貨物和旅客，或貨物與旅客不變可少用機車車輛。

提高旅行速度，能得到很大經濟效果。在中長鐵路100公里區段內，如旅行速度每小時提高一公里即能節省運營支出32千元，同時並能多收入186千元。此外以中長一九五二年生產財務計劃爲例，如果能多裝一車，即可節約支出280千元，並多收入1,045千元。是這樣計算的：

1輛 $\times$ 27.1噸 $\times$ 304公里 $\times$ 34元=280千元

1輛 $\times$ 27.1噸 $\times$ 304公里 $\times$ 126.85元=1,045千元

提高重車動載重也可節約支出，降低運輸成本；因為重車動載重提高了，則重車公里即相應地減少；從而車輛公里、列車公里、機車公里、總車噸公里等都減少，從而與這些數量指標有關支出即減少。根據中長鐵路一九五二年具體情況，動載重如提高1%，則運輸成本即降低0.16%，或節約支出1,765百萬元；反之則成本提高0.16%，或多支出1,765百萬元。

降低空車走行百分比，也可節約支出，降低運輸成本。因空車走行公里減少，才能使空車率降低。中長鐵路一九五二年這個指標如降低1%，則運輸成本降低0.10%，或節約支出1,160百萬元；反之，則成本提高0.10%，或多支出1,160百萬元。

提高列車平均總重，消滅不滿軸，不滿長也是降低運輸成本的條件之一。因為列車平均總重提高在總重噸公里不變的條件下，列車公里即減少，從而與列車公里、機車公里有關支出即減少。如中長鐵路一九五二年，這個指標如提高1%，則運輸成本即降低0.08%或節省支出945百萬元；反之則成本提高0.08%，或多支出945百萬元。

減少各種機車輔助走行百分比，也是降低運輸成本的重要條件之一。這個指標在中長鐵路一九五二年生產財務計劃情況下，每提高1%，則成本提高0.15%，或多支出1,689百萬元；反之，如比計劃降低1%，則節約支出1,689百萬元，或降低成本0.15%。正確地計劃每輛客車平均乘客人數，是正確地計劃旅客列車的需要數和旅客運輸運營支出的主要條件，換句話說，每輛客車平均乘客人數計劃得不合理能使旅客運輸成本提高，從而將使換算計費噸公里運輸成本提高。

(3) 提高勞動生產率是降低運輸成本的主要泉源。

每一工人一定時期內生產的產品越多，則單位產品所攤費用就越少，產品成本即越低。根據中長路一九五二年生產財務計劃，如勞動生產率比計劃多完成1%，可使換算計費噸公里成本降低0.33

%，或節約支出3,720百萬元；反之，如比計劃少完成1%，則換算計費噸公里成本即提高0.33%，或多支出3,720百萬元。

(4) 節省機車燃料費。節省機車燃料費對降低成本關係很大。以中長一九五二年為例：每萬總重噸公里燃料消耗定額如比計劃節省1%，即可節省運營費2,047百萬元，或降低運輸成本0.15%；反之，則成本提高0.15%，並多支出2,047百萬元。

(5) 節約材料、雜用燃料、電力、節約機關辦公費等等。

向一切不遵守節約制度和浪費國家資財現象鬥爭。

正如周總理在其「政府工作報告」中指出：「許多工業企業在生產中由於管理機構龐大、管理不善、原材料使用不當、勞動組織不好、勞動紀律鬆懈、產品質量低劣、對生產安全注意不夠等項原因也造成國家的巨大損失。」又說：「加強計劃工作，加強節約，加強技術管理，這些就是工業部門的迫切任務，也是交通運輸業、郵電業、水利、林業和各個進行基本建設的部門的迫切任務。」

中長鐵路與哈爾濱局幾年來勞動生產率、運輸成本等主要結果性指標完成的情況如下：

勞動生產率，如以一九五〇年為100，則一九五一年為128.6；一九五二年為157.4；一九五三年為180.7；一九五四年計劃為215.6。運輸成本，如以一九五〇年為100，則一九五一年為81.7；一九五二年為72；一九五三年為67.1（各年均按一九五〇年比價計算）。企業的工作利潤是由利潤率確定的。鐵路運輸的利潤率就是盈利與支出的比例，也就是運輸收入減去運營支出被運營支出來除。

鐵路運營工作利潤率這個指標，綜合地表示了運輸事業的三個主要財務指標即：運輸收入，營業支出和運輸利潤。因此，利潤率這個指標是評定鐵路運營工作成績的決定性的因素之一，利潤率越高，則工作成績越好。

以降低產品成本的方法提高分局和各業務部門工作的利潤率，是運輸業的主要任務之一。

提高勞動生產率，改善運營工作的質量指標，消滅不合理運

輸，合理地節約材料、燃料、電力、配件及其他開支等是提高鐵路運營工作利潤率的決定性的因素。

在確定勞動生產率、運輸成本（利潤率）這些結果性指標時，計劃處領導幹部在管理局首長領導下，須反覆考慮研究，支持一切合理的意見，克服消極保守情緒，不保守，也不冒進，保證各種計劃的先進性現實性；各業務主管處長也必須親自掌握，以保證本處人員和支出等計劃的合理。

第三、制定先進的技術經濟定額作為編製生產財務計劃的基礎，保證計劃的先進性現實性。

「沒有技術定額，便無法進行計劃經濟。……但我們所需要的不是現行的定額，而是較高的定額。」（斯大林：「列寧主義問題」，一九五〇年莫斯科中文版，第665頁）

計劃不應指靠生產中已達到的平均定額，而應指靠勞動消耗、裝備利用、原料燃料材料消耗的先進定額，也就是向先進企業和先進工作者的經驗看齊的定額。

第四、不斷改進固定資產的技術狀態，提高固定資產的養護維修質量，不僅是提高設備利用率和完成國家運輸任務的保證，也是社會主義企業經營管理的原則之一。

中長鐵路一九五二年生產財務報告說明書中說：「在中長鐵路上，於共同管理鐵路的期間內，特別注意固定資產日常維修的根本改善及預防措施，這些措施幫助延長了整個鐵路個別零件及所有設備的使用期限。」

為了解決這個任務，廣泛地採用了蘇聯魯寧及聶菲鐸夫兩同志的方法，並徹底地根除無人負責的和使用設備直到破損為止的有害的日本制度。」

幾年來固定資產大修費佔運營總支出（包括大修費）的百分比是：
一九五〇年計劃 15.9%，完成 17.9%；一九五一年計劃 15.9%，完成 15.9%；一九五二年計劃 9.9%，完成 8.8%；一九五三年計劃 21.8%；完成 21.7%；一九五四年計劃 23.1%，完成……

這裏需說明一下，如果從歷史發展條件看，中長路一九五〇年和一九五一年的大修費是比較多的，一九五二年較少，這是因為經過二年的較徹底修理，基本上保證了固定資產良好狀態的緣故。

中長路對國家固定資產的養護維修極其注意，這從一九五二年固定資產的狀態完全可以證實。

第五、「好、省、快、安全」是黨和國家對基建工程的根本要求，因此必須節省地集中地使用國家資金，並爭取工程早施工，早竣工，早交付使用。

基本建設計劃是國家統一的經濟建設計劃中極為重要的組成部分，也是鐵路企業計劃的重要組成部分。

確定基建計劃的原則，是以盡可能較少的投資帶來最大的經濟效果。因此必須掌握需要和可能，主要和次要，緊迫的和緩辦的原則，把國家資金集中使用於重點工程上，以發揮投資的最大效果，保證運輸任務的完成。

注意整體的全面的發展，防止鐵路各部門間不協調，並消滅薄弱環節（例如：給水趕不上車站接車能力需要時，就得增強給水設備，以適應運輸的需要等），這是編製基建計劃的另一原則；但同時必須和將來的技術改造和國家的整體建設計劃適當地配合，因此於確定基建計劃時，不僅須研究計劃期間的任務，而且還應研究基建工程的發展前途，以期和將來的技術改造及國家的整體建設計劃配合。

結轉工程（即跨年度工程）原則上應盡量減少，但非結轉不可和不應結轉而已結轉的工程，於編製基建計劃時應當列入，以免工程拖延太長，損失更大。

總之，編製基本建設投資計劃，必須在黨和國家「好、省、快、安全」的方針下進行，並應保證增強通過能力和運送能力，以適應計劃內以及計劃外的緊急的運輸要求。

第六、在發展生產的基礎上，有條件地逐步地改善職工文化物質生活，不能不注意勞動保護、安全技術、勞動條件。計劃中必須規定一定數量的有關這方面的費用，這是社會主義企業經營管理的

原則所要求的。

周總理在中華人民共和國第一屆全國人民代表大會第一次會議上的「政府工作報告」中指示說：「或者不顧目前生產水平，把工資和福利提得過高過快，違反了工人階級的長遠利益，這是一種經濟主義的表現；或者對於職工福利甚至職工安全漠不關心，不注意或者不願意解決那些必需而又可能解決的問題，這是一種官僚主義的表現。」

第七、必須十分注意幹部的培養，特別是主要職名的幹部培養，計劃中必須規定適當數量的提高業務技術水平的在職幹部和各種職名的新培幹部。培養建設幹部的工作是國家建設事業能否有效地順利進行的一個重要環節。幹部培養計劃要在管理局長領導的會議上反覆討論確定。

我們領會到，要想綜合生產財務計劃體現黨和國家的政策，反映客觀經濟規律，就必須正確地解決以上這些帶根本性的原則的問題。

（二）編製計劃的準備工作

計劃質量的高低，很大程度決定於準備工作的好壞，因此必須盡量爭取早日下手，早作準備。中長時期每年於七月間即開始。在中長，準備工作主要包括以下這些：

第一、認真整理分析上半年決算資料，預計下半年和全年完成，考慮計劃年度國家要求和本路具體情況，然後慎重確定指標定額。主管業務部門也都要整理分析預計和確定本部門的指標定額。

計劃部門搞好建議數字後，要在局長領導的技術會議上反覆討論、修正。中長時期每年都要修正幾次。

中長和哈局每年編製計劃輪廓時，首先確定一些主要指標，一九五〇年和一九五一年計劃輪廓的指標較少，而一九五二年和一九五三年較多，一九五三年指標輪廓在一九五二年基礎上又增加了一些內容，如增加了勞動生產率、運輸成本等，這是蘇聯專家幫助製訂的。

[illegible]

接上頁

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
3	車輛週轉時間	天									
4	一次貨物作業 停留時間	小時									
5	車輛中轉停留 時間	”									
6	旅行速度	公里/ 小時									
7	技術速度	”									
	包括小運轉	”									
	不包括小運轉	”									
8	每輛車運程	公里									
	全部運程	”									
	重車運程	”									
9	貨物列車平均 總量	噸									
10	機車日車公里	公里									
	包括小運轉	”									
	不包括小運轉	”									
11	機車全周轉時 間	小時									
12	各種機車輔助 走行%	%									
13	運營工作人員 數	人									
14	勞動生產率	千公 噸里									
15	機車燃料消耗 定額	公斤									
16	運輸成本	元									

在確定指標時，特別是在確定運輸計劃指標時，最好作一些附表，作為參考，如：

- (1) 每年完成的上漲速度，
- (2) 每年計劃和上年完成的上漲速度等等。

每個指標的確定，不是簡單地分析一下上年度完成資料，考慮一下計劃年度的具體情況和國家要求就決定了，而是須經過反覆平衡計算，才能大體上確定。例如：

在確定車輛周轉時間這個指標時，就須從裝車、接重、工作量、卸車、運輸量（千噸）、每噸貨物平均運程、計費噸公里、計費噸公里和運營噸公里間差額百分比、運營噸公里、重車動載重、重車公里、空車走行佔重車走行百分比、空車公里、總車輛公里、每輛車全部運程、重車運程、管內裝卸作業量、管內工作率、旅行速度、中轉時間、一次作業時間等指標和因素來反覆計算和平衡，考慮幾個方案，才能最後大體上確定下來。

第二、經濟調查。每年至少要進行三次。

第一次：六七月間，瞭解廠礦企業本年度生產完成情況和下半年度初步計劃生產資料，作為編製計劃建議數字的參考，這次規模比較大，時間比較長，參加的人比較多。

第二次：八月或九月間進一步覆查核對廠礦企業向上提報的生產建議數字，作為編製計劃草案的依據。

第三次：十月或十一月間，下去掌握廠礦企業最後定下來的明年生產運輸指標，作為修正計劃草案的依據。

經濟調查的組織者和領導者是計劃部門；必須參加的部門有貨運計劃部門、商務部門、車務部門和客運部門（參加調查客流）等。

經濟調查表格要簡單，內容範圍要明確，以便填寫和掌握。調查前對調查內容、方法進度要進行研究，對材料的保密和工作態度要有嚴格要求；調查時要注意廠礦企業生產運輸的時間和生產單位產品的原料需要量等等。

調查時要注意鐵路和其他交通運輸工具的分工問題，這將有助於克服過近、過遠、重複等不合理運輸。