

192790



250946

車間費之定額和計劃

Б. М. 列文 著
島 薙 譯

北 京 出 版

車間費之定額和計劃

Б. М. 列文 著

烏 莎 譯

西北書店印行

版權所有

不准翻印

1951, 12. (再版)

3,001—6,000 (冊)

車間費之定額和計劃

原 著 B·M·列 文

譯 者 烏 莎

出 版 西 北 書 店

發 行 西 北 書 店

瀋陽市民權街 電話(五)三〇七八

※ 勞動日報印刷廠承印 ※

譯 者 言

本書是根據一九四九年版的俄文本譯出的。其特點有：

一、本書是蘇聯實行經濟核算工場的管理方面的書。第一章有些理論，其餘各章都是敘述編製車間費定額的方式方法；

二、說明如何編製車間費範圍內所消耗的人力和物力的先進定額；

三、說明節約車間費的重要性；

四、明確的指出了車間費和非車間費的範圍，並詳細的分析了車間費的內容；

五、指出用代數法以計算各車間之間的互相勞務關係。

但因譯者學植尚淺，錯誤之處在所難免，熱切的希望讀者和專家們加以指正。

一九五一年四月二十日 譯 者

緒 言

恢復與發展蘇聯國民經濟的戰後五年計算法規，曾制定一九五〇年的工業產品成本須按一九四五年的工業產品成本降低17%。

我們的黨和政府經常的把有步驟降低工業產品成本認為是具有非常重要意義的。斯大林同志曾說過：『我國工業應遵循基本路線前進，此基本路線應當為工業確定一切久遠的前進步驟——這是有步驟降低工業產品成本的路線，有步驟降低工業產品出場價格的路線』。（註一）

鞏固工作隊的，車間的以及整個工場的经济核算制，是有步驟降低成本的主要因素。黨與政府經常的強調節約方式，及強調有計劃的管理社會主義企業的經濟核算方法的重大意義：『……關於節約方式，列寧和斯大林曾再三的說過，節約方式並不是短期的節約運動，而是社會主義自然具有的管理方法。蘇維埃的人民，有經常不忘這個指示的義務及根據這個指示不屈不撓的執行自己的工作』。（註二）

成本有步驟的降低，是與生產費的逐步縮減不斷的相關聯着。社會主義計劃經濟制度的優點，是表現在社會勞動的最大節約上（活的勞動和物化勞動的節約）。

資本主義經濟制度，已被其內在的矛盾磨得體無完膚，而形成生產設備的慢性萎縮，形成技術進步的障礙，形成物質資源使用的浪費及龐大的非生產費，正在作垂死的掙扎。資本家為降低生產費

註一：一九三六年版『青年近衛軍』，第二九五頁，列寧與斯大林論關於青年。

註二：見一九四六年『莫斯科工人』第十二頁，A.A.·日丹諾夫在偉大十月社會主義革命二十九週年紀念講演詞。

所作的鬥爭，是發源於對工人階級的仇恨，這個仇恨的力量是想把工人變為機械的附屬物，並盡力的在降低着勞動者的生活水平。資本家爲了追逐利潤，乃採用了掠奪和剝削勞動力的近代技術，把工人變為自動機，破壞工人的神經系統，並剝奪其精神的及肉體的發展機能。

蘇維埃的社會機構，爲了增大社會的勞動生產率，爲了使技術進步，爲了增多社會的財富和爲了提高國民的福祉，正開展着空前未有的龐大力量。爲節約生產費所作的鬥爭，是與成百度的工人、技師技工及職員們的血肉分不開的。關於這個，在蘇聯的勞動者們給偉大領袖斯大林同志的信中，已堅決的認爲降低成本是他們應負的義務。各工場集團，已把增多產品、降低成本、增多財富累積及加速資金週轉率等的具體任務負在自己的肩上。在廣大工場中的勞動者們，都負有節約原料、材料、燃料、動力及工具等的特別義務。

車間費之定額化與計劃化的技術基礎制度之貫徹，由千方百計的降低成本與適當的使用流動資金等任務的見地而言，他是應當起着很大的作用，此等定額與降低材料值之界限消耗方案是有機的連繫着。

車間費技術定額，特別是與運用設備有關諸費之技術定額，不能是固定不變的，而應當在減少生產損失領域內及在合理使用物質富源的領域內，反映進步企業的最後成就，並爲了使技術定額與技術的進步相一致而實行定期的訂正。

作者對於一切的批評與指教都是十分感謝的，請將批評及指教向下列地址投遞：莫斯科，特列佳基夫斯基路一號，國家機械製造圖書科學技術出版局，生產經濟及生產組織圖書編輯部。

目 錄

譯者	1
緒 言	1
第一章 車間費定額化及計劃化之任務	1
一、車間費定額化是降低成本的最主要因素	1
二、車間費之分類	3
三、車間費之術語	7
四、車間費計劃化之技術經濟基礎	10
五、編制定額之次序	17
第二章 消耗電力、蒸氣及壓縮 空氣之定額化及計劃化	32
一、節約電力之儲備	32
二、電動機消耗電力之定額化	43
三、電氣熔接消耗電力之定額化	54
四、照明用電之定額化	62
五、打鐵用錘消耗蒸氣之定額化	64
六、乾燥木材消耗蒸氣之定額化	71
七、壓縮空氣消耗之定額化	79
八、消耗動力之單位成本及其降低之方法	88
第三章 生產消耗之瓦斯、燃料及 水之定額化與計劃化	94
一、熔接金屬及切斷金屬消耗瓦斯之定額化	94
二、消耗工業燃料之定額化	102
三、消耗取暖燃料之定額化	115
四、生產用水之消耗定額化	119

第四章 消耗輔助材料之定額化及計劃化	121
一、消耗油料之定額化	121
二、消耗擦洗用料之定額化	137
三、消耗鑄型材料之定額化	140
四、消耗熔鑄爐內部耐火層所用材料之定額化	151
五、消耗其他材料之計劃化	154
第五章 工具消耗之定額化及計劃化	158
一、節約工具之儲備	158
二、消耗切斷工具之定額化	164
三、計算所用工具之消耗的定額化	175
四、消耗研磨工具之定額化	177
五、常用工具費之計劃化	179
六、拆舊計算	182
第六章 本期修繕費之計劃化	186
一、設備修繕費之計劃化	186
二、消耗傳動帶之定額化	193
三、房屋修繕費之計劃化	196
第七章 車間費中工資之計劃化	198
一、輔助工人之計劃化	198
二、塗油工人及裝具工人需要量之計算	207
三、調整工人需要量之計算	210
四、其他各種工人需要量之計算	213
五、一般生產工人及管理人員工資之計劃化	215
六、技師技工及會計人員工資之計劃化	220
七、勞動保護費之計劃化	228

第一章 車間費定額化 及計劃化之任務

『必須更要有步』的降低產品成本，用所有的方法鞏固經濟核算制，堅決的剷除浪費。

企業工作的正確領導目標，必須根據成本的基本因素——工資，原料值，燃料值及動力值，折舊費，行政管理費等而熟知產品單位的實際費用，並爲了無條件的完成成本計劃，及利潤計劃而確定企業的經濟活動方向』（全聯共產黨第一八次代表大會議決案第十頁及第十一頁）

一．車間費定額化——是降低成本的最主要因素

蘇維埃工業企業產品成本有步驟的降低，是社會主義企業向前發展的惟一基本條件。

由於進步的技術定額之廣泛的貫徹，而國家計劃已得到了成功的完成。『沒有技術定額則不能有計劃經濟』。（註）

社會主義企業高速度之發展，及根據社會主義競賽廣泛的擴展而勞動生產力的不斷和迅速的提高，這些是可能實現高度的工業內部財富累積的前提。

工業內部財富累積經常的加大，給廣大社會主義再生產的規模之增大創造着一切新的富源。

重工業，尤其是其中的機械製造業，在創造工業內部財富累積中，起着巨大的作用。

註：見斯大林著列寧主義問題第十一版第五〇二頁。

還是在一九三一年的時候斯大林同志曾製定了保證重工業利潤的任務，首先即給機械製造業制定了這個任務：「……重工業，首先即是其中的機械製造業應當得到財富累積」。註一以後他（斯大林）又曾說：「但是這個需要什麼？需要消滅浪費，需要發動工業的內部資源，需要在我國一切工業部門中貫徹與鞏固經濟核算制，需要不斷的降低成本，需要在一切工業部門中毫無例外的加大工業內部的財富累積」。註二。

嚴格的節約方式及堅決的降低工業產品成本，是為完成斯大林五年計劃而保證物質基礎的一些主要因素。

在戰後斯大林五年計劃中，降低工業產品成本的意義更行增大。

在一九三一年蘇聯工業產品成本降低1%所得的利潤為一億五千萬至二億盧布，在保衛祖國戰爭前約為二十億盧布，在一九五〇年，如降低工業產品計劃成本的1%，則能節省約三十億盧布。

在戰後五年計劃中，機械製造業產品成本之降低，應當高於一切其他工業的平均降低成本任務。

為了保證完成並超過完成計劃所選定的降低機械製造業產品成本的任務，必需有步驟的正確的為降低一切生產費因素而實行布爾什維克式的鬭爭。

顯然的，所謂車間費，是包括着動力費、燃料、補助材料、工具、補助工人之工資，車間的技師，技工工資以及其他費用在內的一個成本因素。

車間費，在機械製造業產品成本中，佔着很大的比重（自25%至30%，或超過此數），所以說研究有步驟的降低此等費用的問題，是具有很大的意義。

註一：見斯大林著列寧主義問題第十一版第三四六頁。

註二：見斯大林著列寧主義問題第十一版第三四六頁。

機械製造場中的各進步集團，於工藝過程的改良，體力工作的機械化及高速金屬加工法之貫徹等的同時，又在實行爲降低燃料之消耗，動力之消耗，及工具之消耗等而作有步驟的競爭。

有很多的企業，爲了監督原材料、燃料、動力等的節約，特組織青年檢查隊。因爲這樣的關係，在企業中普遍的貫徹了機械使用平均先進定額，勞動時間平均先進定額，使用材料、燃料、動力，及工具等的平均先進定額，所以設青年檢查隊的組織，是具有很大的意義。

在好多情形下，工場的車間費預算，只用價格而組成，並以價格給各車間及各車間小組定出燃料、動力、材料及工具等的消耗界限。這樣的車間費預算既非由先進定額出發而亦不是建立在先進定額基礎上。

有時，有多數的車間費預算科目，也並非建立在堅定的技術基礎的核算上。

爲了將產品成本計劃工作提高到相當水平，及爲了對工具、材料、動力等之平均先進費用定額之遵守情形，實行有效的監督，必須創立和貫徹車間費定額化及計劃化的組織制度。

此制度的本質，簡單的說乃在於將車間費之各科目都定出界限，特別是與運用設備有關的諸費，必須根據以平均先進之勞動時間的、材料的、燃料的、動力的、工具等的費用定額爲基礎的技術基礎計算，並要根據技術組織方策計劃及新技術之貫徹計劃而編定之。

二、車間費之分類

在計劃核算的實際中所存在的，及在許多的刊物中所講述的是把生產費之基本費及經費的分類，建立在此等費用向基本產品單位之分攤的方法上。

如上所述的關於把生產費分爲基本費及經費的概念，從理論上

講是錯誤的，因為這種說法，是把間接費及經費合成一個「經費」的範疇，而機械的同一視之，但向就其經濟本質及生產之意義（設備運用費，一般車間費及一般工費等）而言，是完全不同的。並且如此所下的經費的定義，不僅是把生產費（設備運用費）與非生產費（管理費）混在一起，同時又和損失混在一起。

降低產品成本的任務，要求經費限制出絕嚴的界限，因為生產費應當完全與生產過程之標準密切的需要相一致及與其工作相一致而定出定額及計劃，如此，則非生產費，確實成為企業的經費，對此，應當決然的加以限制，並用所有的方法使之縮減，而損失及非生產費，必須完全加以限定，必須盡量使之完全消除，因為他們與生產的實際所需是全然無涉的。

車間費總合對經費不正確關係的事實，是有自己歷史的根源。

事實是這樣，關於工業的核算制度，及費用的專門用語，已經在一九二四年至一九二六年曾經第定，但以當時企業的技术設備尚不複雜，並在很多的工業部門尚大量的採用體力勞動。

在這十分顯然，即生產過程在低度的機械化水平的情形下，則一切的工業，尤其是一部的機械製造業在生產過程中所具的特徵，即是原料及生產工人的工資，在產品成本中佔最大的比重。

關於談到運用設備費，本期修繕費、動力費及設備按裝費等，則以此等費用在產品成本中佔比較不大的比重，因此，可能使此等費用與管理費及與車間的其他費用相結合而變成經費的單一範疇。

在斯大林五年計劃年份中，隨著技術的及動力的勞動設施之增長，隨著機械製造業生產之機械化及自動化的增大，則直接與工藝過程（各種的動力，燃料，及工具等）有關的一切車間費，乃佔有極優勢的地位，而與動力及保護勞動具有關係之各費（生產設備之本期修繕，及燃料等）亦佔重要的地位。

車間費各科目之組織及生產意義，及在我國工業發展之現階段

其在產品成本所佔之比重，特別是在機械製造業中及在恢復期的末期，很少有車間費的內容。

由此，很自然的發生有改變以前所介紹的車間費的必要性。

基本費及經費

關於基本費及經費定義的概念，必須由分析生產費之經濟本質出發及由分析其發生之來源出發。

顯然的，加工及製造零件及產品之工藝過程的正常實行，要引起：

一、需要勞動對象，即原料及主要材料，亦即馬克斯所說的組成勞動產品的主體；

二、為直接影響勞動對象所付出的勞動力；

三、為製造產品所用勞動用具之磨損；

在生產過程中，又發生了與工藝過程之實行及與保證勞動用具標準性能直接有關的材料費及勞動費。其中有：

一、為實行工藝過程所需的輔助材料（如鑄型用材料，熔解金屬用燃料及動力或對金屬加熱所用燃料及動力）；

二、在生產過程中，為運用勞動工具所需之輔助材料（油料、電力、蒸汽及瓦斯等）；

三、為恢復勞動工具及維持其使用性能所用的輔助材料（如修補用材料及為維持生產設備所用各種材料）。

由所述情形看來，可知屬於車間基本費者，為由於執行工藝過程及使用勞動工具之結果所直接發生的一切費用，亦即所謂勞動對象之價值，設備之折舊，參加執行工藝過程的生產工人及輔助工人之工資（指基本工資、輔助工資及附加工資），以及勞動手段使用費及維持費之總額。

屬於車間經費者，為與車間之勞動物質條件的使用有關諸費（如使用房屋及設施等），及與生產之管理與為其服務有關之諸費。

此外，於車間經費中，尚有下列各費：

- 一、車間之房屋及設施的修繕維持費之總額；
- 二、一切車間的及車間小組的技師、技工、職員以及雜勤人員的維持費；
- 三、其他與車間及車間小組之管理有關的及為各車間小組及整個車間的生產過程而服務的工人有關諸費（車間的計劃計算用各種費類之價值，照明費、勞動保護費等）。

直接費及間接費

為了適應費用向產品單位之分攤，而車間基本費更分為直接的及間接的。所謂直接費者，為可直接的向一定的產品，零件或加工品分攤。

這樣的費用，例如勞動對象的價值，及直接產品製造之勞動者的工資。

包括在產品成本中的費用，其分配的方法，係採用比例的有條件的基準而向產品分攤者，稱為間接費。（註）

在機械製造業的實際情形中，關於車間費，向產品每單位的分攤，係特殊的以生產工人工資為比例的基準而向產品分攤。

在這當中指出，屬於間接的車間費科目的範圍可能是很狹小的。在機械製造場中，按車間費定額化的技術基礎法的貫徹方法，在所屬的實際核算機構中，可能用此方法將許多費用，直接的向產品分攤，例如熔爐所用的金屬加熱燃料等是。

電力計器及電力工作機等的生產用具的裝置，也可列入電力費中，而直接向產品分攤。

可變的（或比例的）車間費，固定的（或非比例的）車間費。

關於車間費科目之類別，並非一律的由生產範圍來決定。

註：在將來敘述時我們稱之為車間費。

車間所出產品如果增大至50%或者增至100%，則不能因此而引起一切車間間接費科目增大至同樣程度。在一切其他同樣的情形下，由於所出產品的增多，可能引起動力費的增大（指機械車間），及引起蒸汽及壓縮空氣（指鍛冶車間）或鑄型用地（指翻砂車間）等的增大，但此等費用的增大，將不致與產品之出產量之增大同時成正比例。

此外，與使用勞動手段有關諸費，及為維持勞動手段之工作能力所需諸費，即所說與運用設備有關諸費，如以現行術語而言，可稱之為有條件比例的或可變的費用。

與所出產品增多的同時，並不致引起任何費用的增大，或只引起車間用房屋及設施維持費及修繕費少微的增大，及管理部門維持費等少微的增大。

但在其他科目，例如從事一般生產工作的輔助工人的維持費，此費可伴隨產品的增多及產品所需費用的加大，亦大大的增多，但其增加的程度並非與產品之增加成正比例。

因此，所謂使用勞動物質條件，及所謂生產管理及服務等車間費，可稱為非比例的（或有條件的）固定費。此種費用，如以現行的術語而言，則稱之為一般車間費。

三．車間費的術語

在機械製造業中，關於車間費之術語分為：一、有關設備運用費，二、一般車間費。

根據領導的原則，關於制定車間費之術語，必便與經濟特質及各科目之生產意義相一致，並且應當將一般車間費分為一般生產費及管理費。

為了減少損失，亦有作嚴格競爭的必要，例如材料之殘損或在製品之殘損，停工損失以及其他的損失（不能計量的及不能定出標

單定額的)，將此類的損失費，應當分別成立獨立的一類。

車間費科目的術語有下列各類：

排 號	科 目 名 稱
	I 有關設備運用諸費
1.	維持生產設備用材料，
2.	運用生產設備及保護生產設 工人之工資（基本的及補助的）及附加工資，
3.	動力、蒸氣、水、瓦斯、及生產用空氣，
4.	工藝專用燃料，
5.	工具及設施磨損，
6.	低價工具及設施修繕： 1、修繕工人之工資， 2、材料價值
7.	低價打印器及模型之磨損，
8.	傳動帶磨損價值，
9.	設備及高價工具本期修繕（價格在200盧布以上，使用期限在一年以上）： 1、設備及高價工具修繕工人之工資（基本的及補助的）及附加工資， 2、修繕設備及高價工具用零件及材料之值，
10.	設備及高價工具以及打印器之折舊，
	II 一般生產費
11.	從事一般生產工作（檢查員，工具分配者，車間倉庫工人等）工人之工資（基本的及補助的）及附加工資。
12.	運輸工人（車間內及各車間間之運輸）工資（基本的及補助的）及附加工資，
13.	一般生產及管理用材料，
14.	營業用器具磨損，
15.	營業用器具修繕：

- 1) 修繕工人之工資及附加工資，
- 2) 修繕材料值，
16. 車間燃料及照明，
17. 經營管理用水，
18. 房屋及設施本期修繕：
 - 1) 修繕工人之工資（基本的及補助的）及附加工資，
 - 2) 修繕用材料值，
19. 房屋及設施折舊，
20. 勞動保護費及技術安全費，
21. 車間自動運輸機用燃料，
22. 節約電力、燃料、工具及材料獎金，
23. 合理化工作及發明費，
24. 學徒班班長津貼：
25. 運輸勞務（運輸部的或運輸車間的）
26. 其他一般生產費：
 - 1) 各種勞務，
 - 2) 現金開支，
- III 管理費
27. 車間之技師、技工及雜勤人員之工資（基本的及補助的）及附加工資，
28. 事務室用具、計算用具，及繪圖用具等，
 - III 損失及計劃價格差額
29. 停工工資（基本的及補助的）
30. 在車間倉庫中材料值之損耗（多數的缺損）
31. 在製品之損耗（多數的缺損）
32. 補助材料及燃料之計劃價格差額，
33. 為其他車間所作勞務之計劃計算價格差額，
34. 其他非生產費，