

192860

248007

鐵路建設流動資金及降低成本

巴 別 梁 著

鐵道部翻譯處譯

鐵道部財務會計局校閱

人 民 鐵 道 出 版 社

113

7763

鐵路建設流動資金及降低成本

巴 別 梁 著

鐵道部翻譯處譯

鐵道部財務會計局校閱

人民鐵道出版社

一九五三年·北京

鐵路建設流動資金及降低成本

譯者：鐵道部翻譯處

出版者：人民鐵道出版社
(北京市霞公府十七號)

校閱者：鐵道部財務會計局

發行者：人民鐵道出版社

印刷者：北京新華印刷廠
(阜成門外北禮士路)

一九五三年二月初版

書號 64. 1—4,000 冊 8,800

自 序

1948年是各經濟機構和廣大勞動羣衆對經濟問題的認識根本轉變了的一年。由於黨、政府和斯大林同志本人的經常幫助，鐵路在1948年就已經超過戰前1940年的貨物週轉水平，並且由減低運輸成本方面貢獻了9億盧布以上的超計劃節約。1949年間，鐵路因逐步增加了貨物週轉量就成為國民經濟中有收益的部門了。

爭取提高利潤率，對建築鐵路的人們來講，是具有特殊意義的。因為往年度施工機構的虧損是太龐大了；此外，由於材料儲備過剩和往來清算方面週轉遲緩，更凍結了若干流動資金。

由各先進企業所掀起的爲爭取精簡節約，超計劃社會主義積累的愛國主義運動，使若干部門能彌補虧損並開始有了盈餘。鐵路上的這種轉變，是因為全體建設和財務工作人員在政治部與黨組織的幫助下，重視了收益工作的羣衆性及政治性，並爭取了沿綫許多機構參加這一運動而獲得的。

同時也鞏固了鐵路工程現場各基層單位的經濟核算制。

但是在施工機構的業務中還做得很不够，還存在着若干足以改進工程和提高其利潤率的，大量未經利用的潛在能力。個別機構，除尚有未經利用的潛在能力外，還有直接損失與非生產支出的事實存在。某些工程現場至今還沒有完成規定的利潤計劃，還不能保證加速流動資金週轉率到指定的程度。

爲求在本年內改善工程質量，縮短工期並減低其成本起見，蘇聯部長會議遵照斯大林同志的提議，決議：自1950年7月1日起將工程成本平均減低25%，但並不變更其新增生產能力的任務。

減低成本是建設人員的主要任務之一，他們應該將全部精力貫注到完成政府的決定上去。

羣衆在生產上與政治上的積極性，使完成社會主義工作任務、提高利潤率和改進技術經濟指標運動產生了若干新的鬥爭方式。

屬於這種新方式的有：五百公里運動；斯達漢諾夫式的增加積累計劃；全組和個人的社會主義工作任務；節約燃料、五金和其他材料的個人分戶登記；優秀工作組；增加積累和加速資金週轉率的各項技術組織措施等。

這些方式都值得盡量宣傳和普遍推廣的。

本書目的在於實際幫助並提高各沿綫機構的領導人員和財務會計人員的經濟知識，以及幫助各建設人員在減低鐵路工程成本的鬥爭中，揭發和動員一切潛在能力。

B·巴別梁

本書敘述鐵路施工現場加速流動資金週轉率，慎重保管及樽節使用物資等項問題；並說明沿綫各工程機構爭取降低成本和提高利潤率的先進經驗。

本書係爲鐵路施工機構業務人員、計劃財務會計人員以及鐵路材料供應人員而作。

В. Б. БАБЕЛЯН
ОБОРОТНЫЕ СРЕДСТВА
И СНИЖЕНИЕ СТОИМОСТИ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО
СТРОИТЕЛЬСТВА

Государственное Транспортное
Железнодорожное Издательство
Москва 1950

本書根據蘇聯國家鐵路運輸出版局一九五〇年莫斯科俄文版本譯出

目 錄

自 序	1
第一章 鐵路運輸在發展蘇聯國民經濟中的作用與意義	1
第一節 社會主義經濟制度的優越性	1
第二節 戰前斯大林五年計劃期間鐵路運輸的發展	2
第三節 戰後鐵路運輸的恢復和發展	3
第二章 鐵路運輸業的基建投資撥款	8
第一節 基本建設工作的方向	8
第二節 建設對象列入基建計劃內的辦法	9
第三節 基本建設工程名稱表	11
第四節 設計與預算在建設中的意義	13
第五節 工程設計與預算的核准辦法	14
第六節 消除工程設計與預算上的鋪張浪費現象和鞏固經濟核算制	15
第七節 發包人與承包人間的經濟核算關係	18
第八節 包工合同的主要條件	19
第九節 發包人與承包工程機構的結算和對完成工程的撥款	20
第十節 完成工作量的監督	21
第十一節 期中旬度帳單的結算	21
第十二節 自辦工程的撥款	22
第三章 施工機構的流動資金	24
第一節 自有流動資金及其在加強經濟核算制中的作用	24
第二節 施工機構自有流動資金按業務類別的分配	25
第三節 承包工程機構流動資金的構成及其用途	26
第四節 備有工業資產負債表的各生產企業的流動資金	28
第五節 自行採集木材的流動資金	31
第六節 施工總局基地材料廠的流動資金	33

第七節	自有流動資金的構成來源	34
第八節	吸收來的流動資金	35
第九節	自辦工程的流動資金	39
第十節	自辦工程的預付款	40
第四章	加速週轉率動員鐵路運輸業工程現場的資金	41
第一節	加速流動資金週轉率的經濟意義	41
第二節	鐵路施工機構在加速流動資金週轉率方面的諾言	43
第三節	鐵路施工機構流動資金實際狀況的特徵	46
第四節	內部資源的動員	46
第五節	按基建投資資產負債表確定動員內部資源計劃的方法	49
第五章	確定工程部門流動資金週轉率的方法	55
第一節	工程部門資金的循環階段	55
第二節	以分析施工機構資產負債表為例確定週轉中的資金	56
第三節	確定因加速資金週轉而騰出的資金款額辦法	65
第六章	加速工程部門中物資週轉率的方法	81
第一節	提高利潤率和加速資金週轉率的技術組織措施	81
第二節	加速流動資金週轉率中縮減現行定額的意義	87
第七章	施工機構的信貸	97
第一節	承包工程機構的信貸辦法	97
第二節	季節性運送材料信貸	98
第三節	支付木材, 金屬, 水泥賬款的保證信貸	102
第四節	在途清算單據抵押信貸	103
第五節	大修費信貸	104
第八章	鐵路施工機構提高利潤率的潛在能力	106
第一節	社會主義積累的來源	106
第二節	建築工程機械化是降低工程成本最重要的潛在能力之一	110
第三節	施行合理化建議	112
第四節	降低工程成本的方法	114

第九章 經心保管和節約使用材料	124
第一節 縮減材料費用對工程成本的影響	124
第二節 防止材料不裝滿車輛和材料在途中保管不善所發生的損失	125
第三節 防止倒動材料上發生的損失	129
第四節 經心保管材料	130
第五節 發放材料和監督使用材料辦法	131
第六節 鐵路上部建築材料的節約	133
第七節 生產中材料的節約	135
第八節 縮減採購及倉庫費用	139
第九節 先進施工機構節約材料的經驗	141
第十節 鐵路員工個人和全組節省材料的諾言	143
第十章 減低工程部門間接費的方法	145
第一節 間接費的組成成份	145
第二節 減低管理費的辦法	148
第三節 縮減住宅及公用事業費	151
第四節 未列入工程名稱表的臨時建築物及裝置的耗損	151
第五節 其他間接費	152
校後記	155

第一章 鐵路運輸在發展蘇聯國民 經濟中的作用與意義

第一節 社會主義經濟制度的優越性

斯大林同志在1946年2月9日莫斯科斯大林選區的選民大會上，提出了恢復戰後和發展今後國民經濟以及提高蘇聯勞動人民生活水準的偉大綱領。

這個綱領是這樣計劃的：約在三個五年計劃期內增加我國工業產量到戰前的三倍，藉以保障祖國避免發生任何意外。

蘇聯國家利用比資本主義經濟制度更為優越的社會主義經濟制度，以下列幾種方法來實現發展國民經濟和樹立共產主義物質基礎的計劃，即：不斷提高勞動生產率，逐步降低成本，依靠內部資源、勞動羣衆的創造積極性和上昇的經濟來揭發和動員一切潛在能力。

具有盲目性生產本質的各資本主義國家，在使用勞動力、設備、物資和成品上的浪費是不可避免的。在資本主義條件下，鐵路上技術工具的浪費現象明顯地表現在不能充分利用機車車輛和通過能力；明顯地表現在不合理的運送和停止某些鐵路上的運行等方面。

社會主義經濟制度建立在生產手段為社會主義國家公有制，沒有人剝削人的關係，計劃由國家編製等基礎之上，它可以無限制地來發展生產力和經濟地管理業務。精簡節約是社會主義社會中牢不可破的法律。

正當資本主義不能克服它本質上最尖銳的矛盾的時候，相反地社會主義經濟却提高了自己發展的速度，有信心而迅速地向前邁進。

由列寧—斯大林的黨所領導的社會主義國家，掌握了經濟法則並利用它來作為順利完成和超額完成業務計劃的槓杆，這就是社會主義經濟制度的優越性之一。它保證以空前未有的高速度來從事社會主義建設，保證完成社會主義社會的建設並由社會主義走向共產主義。

社會主義制度的各種優越性，在蘇聯戰後經濟發展的情況下，在完成和超額完成國家的計劃上，進一步鞏固祖國的國防上以新的力量表現出來了。

蘇聯擴大再生產的泉源就是積累。

爭取提高利潤率、降低成本、嚴格精簡節約等等，在這方面起着決定性的作用。

社會主義制度的優越性使我們能夠有計劃地來發展各部門的國民經濟，動員業務中的全部潛在能力，以期更經濟、更合理地來運用它們。像這樣的經濟槓杆，如：經濟核算、價格、信貸、工資等，都被國家作為一種武器廣泛地運用着，以爭取減低各項費用、提高勞動生產率和儘量增加產量。

第二節 戰前斯大林五年計劃期間 鐵路運輸的發展

蘇聯政府、共產黨和斯大林同志本人，在社會主義建設的各個階段上都十分重視鐵路運輸的發展。在新建鐵路上、發展和改進鐵路技術上，投入了巨額資金。

黨第十六屆代表大會上，斯大林同志在指示運輸問題時曾說過：「運輸對整個國民經濟的重大意義已經毋須再加以宣傳了。並且它不僅對國民經濟有重大意義。大家都知道，運輸對於國防也具有最重要的意義」。（註一）

沒有鐵路建設，沒有運輸量決定性的增加，就不可能完成國家工業化、農業集體化和建立社會主義的物質基礎等重大的歷史任務。

第一個五年計劃（1928—1932年）期間，國家對鐵路運輸的投資總額為64億盧布，佔全蘇國民經濟投資額的12.7%。第二個五年計劃裏（1933—1937年），對鐵路和各運輸企業的投資就增加了一倍，總計為132億盧布。

社會主義運輸業的固定基金，在頭兩個五年計劃期間內就已經大大地增加了。

按照第三個五年計劃（1938—1942年），國家對鐵路的投資計劃為373億盧布，佔國民經濟投資總額的19.4%。

戰前這三個五年計劃期間的基本建設，反映出列寧—斯大林黨的總路線和國民經濟社會主義工業化的路線，使蘇聯成為一個軍事和經濟上獨立偉大的強國。

戰前各五年計劃期間曾經建設了許多新的鐵路和複綫。

各主要方向上的鐵路路線都經過改建，並採用新的強力機車和車輛，充實了鐵路上的機車、車輛設備。

鐵路不僅做好了應付戰爭的準備，而且成為蘇聯軍事經濟的堅強支柱，順利

註1. И. В. 斯大林選集第12卷第337頁

地扭負了戰時的重要任務。

斯大林同志在偉大的十月社會主義革命 26 週年紀念報告中說過：「如果雖有戰爭時期底困難和燃料底缺乏，而我們終究得以供給前綫一切必需品，那末，必須承認這首先是我們運輸工人和職員的功勞」。（註二）

戰爭期間，德國侵略者們嚴重地破壞了我們的鐵路，毀壞了許多綫路、橋梁、房屋及建築物，機車和車輛。

因此，在戰後就迫切需要我們來進行恢復和進一步發展鐵路的巨大工作。

我們不但要把被德軍破壞了的鐵路全部修復起來，而且還要對鐵路運輸作進一步的技術武裝和發展。

第三節 戰後鐵路運輸的恢復和發展

鐵路本身的發展應以滿足國民經濟在運輸上的不斷要求為前提。它一方面促使生產力大量提高，另一方面為順利完成和超額完成各種國家計劃創造了條件。

戰後斯大林五年計劃上的基本建設撥款就是依從這個目的的。其撥款數量規定為蘇聯國民經濟投資總額的六分之一。

政府所分配的撥款不僅使我們恢復了各鐵路戰前的通過能力，而且還大為提高，特別是在烏拉爾及西伯利亞，頓巴斯，克里窩洛日和坡窩洛日等地區。

鐵路恢復和發展的突飛猛進，促使國家生產力更大量地增長，蘇維埃經濟更進一步地提高。鐵路運輸工作的改善，特別是加速車輛週轉時間，開展五百日車公里運動，實行合理化運輸等都能加速貨物的送達，促進貨物週轉量大量的發展並加速物資的週轉。

除恢復被破壞了的鐵路業務而外，再加上核算和運輸的技術裝備等，就構成了主要的和貨運繁忙的各綫上運輸能力和通過能力方面必要的蓄備力量。

衛國戰爭期間，在烏拉爾和西伯利亞建立和發展了質量良好的冶金工業和機器製造工業，因此在這些地區的工業就特別地繁榮起來。

為了國民經濟的利益，更要求這些企業的生產能力在今後進一步提高。

因此，烏拉爾—西伯利亞區局各路的貨流是大量地增大起來了，這些鐵路完全並不斷地滿足了烏拉爾和西伯利亞各工業對於運輸方面的需要。

在恢復工作過程中的同時，還進行了發展和改善現有鐵路的工作。新的鐵路向着各工業根據地，原料出產地和天然寶藏的地方修建起來。

註2. И. 斯大林論蘇聯偉大衛國戰爭第118頁（莫斯科外國文書齋出版局中文版101頁）。

最經濟和最完善的牽引工具——電力的和內燃的牽引工具——獲得了廣泛的發展。本國各工廠所製造的強力機車，內燃機車和新型車輛不斷充實着機車車輛的設備。

這一切都很好地在鐵路工作上反映出來：1949年鐵路貨物週轉量較1948年增加了17%，並且還超過了戰前的水平。1949年每日平均裝車計劃完成了103%。

我國戰後斯大林五年計劃的第四年已經帶着偉大的成就——超過了戰前的工業生產水平——結束了。1949年底，蘇聯工業在產量方面就已經超過五年計劃內所規定的1950年的標準。

有信心地使社會主義的工業和運輸業進一步走上改良技術的道路，將戰前的標準遠遠地遺棄在後面。

從1946年2月9日斯大林同志出席莫斯科選區選民大會的具有歷史性意義的一天起所經過的時間，乃是順利實現共產黨計劃的期間。斯大林同志所說的一切話都在勞動人民眼前兌了現。戰後的五年計劃將成為事實了。

促使勞動生產率更進一步提高的技術改良為社會主義積累開闢了新的泉源，並保證不斷提高勞動人民的物質水平和文化水平。

由於1949年蘇聯的國家收入較1940年增加，使蘇聯公民的生活狀況大為改善。

1949年職工的收入（按照比較價格）較1948年增加了12%，較1940年增加了24%。

1947年12月實行了貨幣改革並廢除糧食、工業品配給制，對實際更進一步提高勞動人民的物質生活條件來說具有巨大意義。這一次改革的成功，再度給全世界證明了社會主義國家的威力和蘇聯經濟的穩定性。

貨幣改革的結果，鞏固了盧布的購買力，並同時造成了不斷提高勞動生產率，加速提高蘇聯國民經濟和提前完成五年計劃的條件。

由於貨幣改革，廢除配給制和製成品及日用品零售價格逐漸下降，使蘇聯盧布的購買力增加一倍以上因而也就提高了職工的實際工資。

自1950年3月1日起實行減低價格並將蘇聯盧布的兌換率改為金本位後，使蘇聯盧布的購買力更進一步地提高，從而也提高了盧布與外幣的兌換率。

黨和政府於1949年對鐵路職工提出了一種新的照顧辦法：對主要職業的幹部、工作人員及領導幹部規定有工資加給並提高其養老金額，對服務多年的鐵路職工獎以蘇聯勳章及獎章。

蘇聯的鐵路職工，和蘇聯的全體人民一樣，被黨和政府的關懷所鼓舞，正以忘我的精神為祖國的幸福而勞動。

鐵路建設人員已恢復和修建了許多重要工程，並已交付使用。此外還修建了數十萬平方公尺的住宅。

勞動生產率較 1948 年顯著地提高。

五年計算法案內規定各項工程的機械化要達到 1950 年計劃建設工作量的百分數如下：

土方工程要達到計劃在 1950 年辦理的建設工程工作量的 60%，調製混凝土——95%，製造灰漿——90%，灌注混凝土——60%，油漆工作——50%。

鐵路建設人員們在 1949 年就已經達到了這個機械化的水準，而個別重要工程還超過了這個標準。東方鐵路施工總局的許多施工機構使土方工程機械化達到 85%，鋪設綫路達到 60%。西方鐵路施工總局的各機構曾使土方工程機械化達到 70%，鋪設綫路達到 57%。橋梁施工總局的各機構於 1949 年將灌注混凝土工程機械化達到 86%，工業建設總局則達到 74%。

這些成績在交通部規定 1949 年任務的指令中就反映出來了，而按照五年計劃這是規定在 1950 年計劃內的任務。

爲了執行政府的各項決議，大多數施工機構都製定了推行先進的工業化建築方法，重勞動工作機械化，更進一步提高勞動生產率，節省材料、減少間接費等措施。

政府批准這些措施，以保證提高勞動生產率和建築工人主要工作的年度平均工作量。

提高年度平均先進標準方面存在的潛在能力，可從下列各項對比中看出來。

1948 年規定瓦工們的砌磚任務爲 320,000 塊磚。

先進瓦工們憑着自己的經驗發掘了存在的潛在力，使 1949 年砌磚的標準達到每年 350,000 塊。如今大多數瓦工組都能大大地超額完成這個標準。

基輔修建工程局著名的瓦工拉賀馬寧同志曾在四年內完成二十三個年度標準。他給斯大林同志的信中保證於 1949 年一年內完成八個年度標準。工業建設總局基輔施工局的瓦工拉杜貝夫同志要完成十個年度標準；東方鐵路施工局的瓦工斯米爾諾夫同志要完成六個年度標準，第二十四號工程泥水匠伯利先科同志要完成四個年度標準。他們和許多其他的同志都光榮地實踐了自己的諾言，給國家創造了數十萬盧布的額外生產品。

里日克施工局的爐工馬格林同志和該局的泥水匠西尼琴同志，都能完成兩個或兩個以上的年度標準。而基輔修建工程局的爐工索洛夫約夫同志從五年計劃開始就完成了八個以上的年度標準。工業建設總局基輔施工局泥水匠拉斯切加也夫同志於 1949 年超額完成任務並將先進的勞動方法教會了十個人。

泥水匠巴巴年科，卡爾他文科，И·克夫碩夫，М·克夫碩夫等同志，每人都完成了一個半至兩個年度標準，而泥水匠克爾聶窩洛次卡雅（基輔施工局）在五年計劃的三年內完成了約八個年度標準。

1949年規定木工的任務為每人加工木料二百八十立方公尺。

各先進木工組憑着自己的經驗逐漸超額完成了這個標準，在推行平均先進工作標準的工作中揭發了大量的潛在能力。

這些任務都被哥拉西莫夫，些格利克夫，薩次克，克托夫，索洛夫約夫等同志及若干完成1.5—2個年度標準的先進木工組有系統地超額完成了。

每一混凝土工的年度工作量規定為1,250立方公尺的混凝土·泥水匠則為每年塗4,000平方公尺的灰漿，土工為1,400方土。

由於廣泛採用先進方法，改善勞動組織和機械化重勞動工作過程的結果，使許多建築工人都超過了這個標準。

根據五年計劃的任務，每一個在ЛК型掘土機上工作的掘土工人，應掘土425,000立方公尺，即平均一年至少掘土85,000立方公尺。先進的掘土工人伊萬諾夫，石彼列夫，石夫措夫，庫多牙洛夫和其他許多同志都完成了一個半至兩個多的年度標準。

這說明掘土工工作組是有提前完成任務的可能的。

鐵路建設中，有若干工作組都能每年完成兩個或兩個以上的年度標準。

北頓尼茲鐵路修建工程局，在全體職工間廣泛地推行了著名泥水匠И·М·坡爾科夫，瓦工В·Д·切路易克，木工А·Е·郭瓦了夫等的先進工作方法；工程局有二十五位斯達漢諾夫運動者超額完成了個人的五年計劃。甚至在1950年第一季度冬季嚴寒的條件下，工程現場最優秀的人們——斯達漢諾夫運動者們——都表現了高度的工作成績。在建設斯大林斯克——巴爾拿烏爾鐵路綫時，木工斯切怕年科同志完成1.5個標準，細木工傑瑪同志完成1.6個標準。

問題在於如何將先進建設人員的經驗傳佈到各個工作組、工程段、工區，使先進標準和先進的工作方法成為大家所有。

所有的工長、領工員、技術指導員都應當知道，在完成和超額完成任務、推行先進工作方法和改善施工組織的時候，他們就對順利完成國家計劃和減低工程成本有所幫助了。

莫斯科—沃克魯日鐵路局星賀伯爾和烏格列士斯克工務段、列寧格勒鐵路局傑多維赤斯克工務段第五分段全體職工的工作經驗，值得廣泛地推廣。他們在1949年夏季提出保證，要使列車在一年的任何季節都暢行無阻不受速度和重量的限制。

爲此，全體綫路工人就開始在每一公里上進行防止綫路爬行的工作。他們並不是等大宗防爬器和必要的工具一齊運到後再進行工作，而是自己動手修理和製造工具，搜集和修理舊的防爬器。

同時開始了整套地加固接頭工作，因而剷除了鋼軌和魚尾板損壞的現象。

各先進工作組的經驗，證明了先進標準不斷地被許多不同職業的工人所突破。

各專業工人完成工作標準，就保證了勞動生產率普遍的提高，並成爲減低鐵路工程成本和提高鐵路利潤率的巨大潛在能力。

第二章 鐵路運輸業的基建投資撥款

第一節 基本建設工作的方向

基本建設計劃是國家國民經濟計劃的主要構成部份。國民經濟中的基建投資和各工業企業，工廠，製造廠，煤礦，鐵路，輪船，港口，國營農場和拖拉機站等的新建、改建與擴充都是按照基本建設計劃來辦理和進行的。

投資額的大小及其按各部門的建設對象的分配額是依全國國民的利益——迅速建設共產主義社會的任務——來確定的。根據上述任務，在投資計劃中規定出提高生產手段的生產比重——重工業及其中心工作（機器製造業）的生產比重。合理分配生產力，使工業區要靠近原料出產地並提高落後民族的文化及物質水平具有很大的意義。要廣泛推行能儘量提高勞動生產率的新技術。總之，計劃是根據鞏固我們祖國的獨立與威力和加強國防力量的必要性而規定的。

基本建設計劃準備在國民經濟中創造必要的後備力量，並用以確保共產主義建設任務所規定的各部門間的均衡。

基本建設計劃對鐵路來說是具有重大意義的。根據這個計劃來進行新鐵路的建設、現有鐵路網的加強和改建以及住宅和文化生活方面的建設。

基本建設投資按其構成可分為：建築和修復工程；設備的安裝工程；設備的購置；列入固定資產項內的工具和備品的購置；與某一建設對象有關的勘測設計和科學研究工作；不增加固定資產價值的費用及其他基本建設工作等項。

建築和修復工程中包括：建築、改建、擴充和恢復各種永久和臨時性（工程名稱表內的）建築，建築物及其設備的各項工程；衛生設備工程；輸電和通信綫路架設工程；工業給水工程；下水道工程等。

鋼鐵結構的安裝包括：鋼鐵結構的拼裝、移運、架立和裝設等各項工程。設備的安裝則包括：各種技術、動力、起重和運輸設備的拼裝和裝設工程。

基本建設計劃規定的撥款不僅是用作建設工程上的開支，而且也用作與完成此項工程有關的各項費用上的開支。例如：勘測費、設計費等。

鐵路運輸業的新建工程包括那些能成為獨立生產技術對象的各新綫和新建築物的建築工程。