

學習中長鐵路工作經驗介紹

**加強對於生產財務計劃執行
情況的分析和監督**

人民鐵道出版社

这本小册子是哈尔滨铁路管理局在铁道部第三期学习团所作的关于中长铁路工作经验专题报告之一，由学习团总学委整理，并经郭鲁同志审查。

其他专题将陆续出版，以供全国铁路工作同志学习和推广中长经验的参考。

**学习中长铁路工作经验介绍
加强对于生产财务计划执行
情况的分析和监督**

人民铁道出版社编

人民铁道出版社出版（北京市霞公府17号）

北京市书刊出版业营业许可证出字第010号

人民铁道出版社印刷厂印 新华书店发行

书号695 开本850×1168毫米 印张7 字数12千

1957年2月第1版第1次印刷

印数1,585册 定价(9)0.09元

加强對於生產財務計劃执行情况的分析和監督

一、加强對於生產財務計劃执行情况的 監督和檢查的意义

当生產財務計劃已經國家批准下达之后，每一个企業的主要任务，就是要組織全体职工为完成和超額完成國家所批准的生產財務計劃而斗争。因而領導人員極其重要的任务，應該加强对生產財務計劃执行情况的監督和檢查，以保證生產財務計劃的实现。

斯大林指出：計劃是一切領導机关必須执行的國家任务、指令，这种指令决定着國家經濟在全國範圍內進一步發展的方向。反映客觀規律要求的計劃，同时是國家的法律，执行这一法律乃是每个生產單位的首要职责。

計劃是無產階級革命所創造的武器；計劃是社会主义建設事業的有力槓桿；計劃極其重要的任务，在於把無產階級國家有組織的經濟和小私有者的自發勢力对立起來，把个別的和分散的經濟部門集中在一起，依靠國家的經濟命脈引導國民經濟向社会主义的道路發展。計劃是無產階級國家統一意志的表現，是統一行動的綱領。（參閱古比雪夫「國家計劃委員會十年」，「經濟譯叢」一九五四年第六期）

所謂計劃是無產階級國家統一意志的表現，是統一行動的綱領，其意义为：在社会主义条件下，發展國民經濟的國家計劃是建立在全面考慮社会主义經濟規律的基礎上，國民經濟計劃中的一切指标，不論是数量指标或是質量指标，是生產指标还是商品流轉以及經濟与文化領域中的一切指标，彼此之間，各部門之間都存在着極其密切的联系。因此，每一个企業，每一个生產單位無例外地完成

計劃中的一切指標，乃是整個國民經濟不斷地、按比例地發展以及計劃期間政治與經濟任務勝利完成的必要條件。

鐵路是國民經濟中的重要組成部分之一，它和其他國民經濟部門密切聯繫着。鐵路運輸在為整個國民經濟的發展中起着巨大的作用。因此鐵路能夠順利地完成和超額完成國家計劃，有着極其重要的國家意義。如果鐵路未能完成國家計劃，或者不能夠均衡地完成國家運輸任務，這就不僅僅影響鐵路的經濟活動，勢必影響各供銷企業不能均衡地完成生產任務，影響國家基本建設、國防建設以及整個國民經濟有計劃的發展。

中長鐵路時期，蘇聯專家不斷地強調指出：在我們鐵路上，管理局和分局以及每一個企業的領導人員，是為了執行國家任務、完成國家任務而設置的。他的主要任務是必須堅決地保證完成生產財務計劃；如果沒有完成計劃，就是嚴重地違反了國家紀律。因此對領導人員說，絕不僅僅是編制、下達生產財務計劃，尤其重要的任務是監督保證生產財務計劃的實現。

為着完成和超額完成國家計劃，在計劃執行過程中必須正確地組織計劃執行情況的檢查和監督，這同時是有計劃地領導經濟工作的重要原則之一。因為只有經常加強計劃執行情況的檢查和監督，才可能充分地發掘生產內在潛力，才能夠發現工作的缺點並設法克服，才可能及時採取有效措施保證完成和超額完成國家計劃。

斯大林指出：「組織得完善的審查執行情形的工作，好似探照燈一樣，能幫助隨時查明各個機關的工作狀況，隨時揭破官僚主義者與文牘主義者。可以肯定說，我們的缺點與缺陷，十分之九都是由於缺乏組織得正確的審查執行情形的工作。毫無疑義，如果有這種組織得正確的審查執行情形的工作，那麼缺點與缺陷是一定會事先防止了的。」（斯大林：「在第十七次黨代表大會上關於聯共（布）中央工作的總結報告」）

莫洛托夫在聯共（布）第十八次代表大會關於第三個五年計劃的報告中說：「如果計劃不與檢查執行情形的工作聯繫起來，那它

就会变成紙上具文，变成空架子。这是与我們一切經濟机关，与我們整个經濟工作都有关系的。我們既認真進行對於計劃执行情形的檢查，那我們就会改善經濟工作以及計劃本身編制工作。」

中長鐵路时期，苏联專家不僅根据苏联鐵路的光進經驗和中國鐵路的具体情况，編制了先進的现实的生產財務計劃，並力求把計劃及时下达到每一个車間小組，組織全体职工進行討論，变計劃为廣大职工的实际行动，而且十分重視計劃的監督檢查和分析。譬如：在一九五〇年下达生產財務計劃时，管理局同时發佈了一七八号命令，其中規定各分局長、各處長對於生產財務計劃的實施情况應經常切实監督。對於計劃完成情况，应有系統的分析。各分局完成計劃的綜合分析，各分局長應於每月十日以前送交管理局計劃處。管理局各處長亦應於此期限將各處之工作分析送交計劃處。計劃處根据此类資料，編造全路完成計劃的綜合分析，於每月十五日以前送交管理局長。

檢查和分析生產財務計劃执行情况的目的，在於積極地保證完成和超額完成生產財務計劃，保證完成和超額完成國家所給予的運輸任务；並積極地巩固經濟核算制，厉行節約，為國家增加積累，發掘和更加充分地利用内部的生產潛力。

因为通过檢查分析：第一、可以查明按計劃文件所規定的任务和各項指标完成的情况；第二、預防在計劃执行过程中可能發生的偏差和缺点；第三、如已完成或超額完成生產財務計劃，应注意总结，推廣經驗；第四、如果未能完成計劃，应查明原因，及时採取必要的措施；第五、檢查分析的資料，供次一月、季、年度計劃編制的依据材料。

二、怎样進行生產財務計劃的檢查分析工作

生產財務計劃分析，从時間上分有日常的、月間的、年度的，从編制的單位來分有全局的、分局的、部門的、基層業務單位的、

及車間小組的等。

年、季、月是定期分析工作。年度分析在內容上要求全面詳細，季度分析比年度分析就簡單一些，月間分析應簡明扼要，應着重說明問題。日常分析是一種經常性的分析工作，是就某一個專門問題調查研究或在計劃執行過程中遇有問題隨時由有關部門進行研究分析提出報告。

日常分析工作是很重要的，只有經常掌握生產情況，做好日常分析工作，才能及時地質量良好地作好月間分析。作好日常、月間分析，才可能作好季、年度的分析工作。

關於年、季、月分析報告的內容，鐵道部已有規定，這裡只提一下在分析報告中應該注意的問題。因為分析工作的目的是為了檢查缺點、發揚優點、克服缺點、指導生產與改進工作，所以分析的內容就絕不是一般情況的敘述，絕不是一些統計和財務報告數字的重複，而應該是抓住計劃執行中的主要問題；也絕不是按着分析報告指定的項目作文章。分析工作最重要最基本的要求應該是分析生產中的薄弱環節和未能完成計劃的原因，同時要提出消除缺點改進工作的具體措施，並且要監督保證這些措施在生產中切實實現。

在計劃執行過程中應特別注意監督以下一些比較主要的問題：

(一) 均衡地逐日地完成運輸和生產計劃

對於鐵路運輸工作來說，均衡性是晝夜間、逐日、逐旬、月間和季度均衡地完成運輸計劃，此外對每一個分局、每一個單位、每一個車間、每一個工段都要求能夠嚴格地按照計劃均衡地完成任務。這對於領導人員是應該經常注意的問題。因為如果我們不能均衡地、逐日地完成運輸和生產任務，除了上邊已經說到的將影響整個國民經濟有計劃地發展外，同時對鐵路本身也可能招致以下的各種影響：

1. 如果不能均衡地完成運輸和生產計劃，就必然造成突擊工作，因而勞動生產率便不會有很大的提高，以致使先進的個人和單

位所取得的成績化為烏有。

2. 如果不能均衡地完成運輸和生產計劃，就往往完不成計劃，這就必然影響經濟活動。

3. 由於不能均衡地完成運輸和生產計劃，就不可能充分地利用各種設備，實際上這對國家就造成各種浪費。

4. 突擊工作必然造成停工、加班、加點及燃料、材料、動力的超支和事故損失，這樣就會使降低成本和積累資金計劃不能完成。

為了保證均衡地完成運輸和生產計劃，必須加強貨運組織工作並密切與各工礦企業的合作，不斷地改善勞動組織，改進材料供應工作，加強生產紀律及勞動紀律的教育。

為了保證均衡地完成運輸和生產任務，我們在檢查分析工作中絕不能只就綜合指標或平均完成數字去分析。因為綜合指標和平均數字不可能完整地反映工作中真實的情況，往往從綜合指標和平均數字上看來是很好，但工作中卻存在着嚴重的缺點。譬如當檢查分析運輸計劃完成情況時，不僅應該分析裝車和發運的噸數計劃完成的情況，還必須分析主要物資完成的情況以及主要物資中如煤焦、原油、鋼鐵、金屬礦石、木材、糧食、礦建等每項物資完成的情況。因為事實上常常有這種可能，即某一管理局裝車超額完成了任務，但系由於計劃外超裝所致，而計劃內物資未能完成或主要物資並未完成，這就是說雖然裝車超額完成任務，但這並不能說工作是很好的，相反地說明這個管理局運輸計劃的完成情況是很壞的。

此外在分析運輸計劃完成情況時，還應該按日、按旬、按月進行比較，要分析晝夜裝卸作業的情況，同時還要檢查各分局、各車站是否都完成了計劃。如果我們只滿足於月終平均完成的數字，就不能發現某一分局或某一車站工作的缺點，以及上、中、下旬工作的缺點；也就不可能及時採取必要的措施。蘇聯專家說：猶如某醫院在某一病房里病人的平均溫度是37度，這絕不能認為每個病人的溫度都是正常的。例如哈局一九五三年機車用煤定額計劃為210公

斤，完成203.5公斤，較計劃節約3.5公斤，但如按分局來檢查，則大連、安東兩分局並未完成計劃；如按段別來檢查，則有四平、沈陽、皇姑屯、大連、瓦房店、本溪等六個機務段未完成計劃；如按機車來檢查，則尚有204台機車費煤，全年計費煤20,581噸。

(二) 極力地提高工作質量

為着以最大的努力保證國民經濟日益發展的要求，必須不斷地改善經濟領導和提高生產管理的水平。這就不僅要保證完成生產財務計劃的各項數量指標，而且要經常監督完成各項質量指標。極力地提高工作質量，完成各項指標這不僅是國家的要求，尤其重要的意義在於動員每一企業的內部生產潛力，最大限度地利用現有設備的能力，不斷地改善技術作業過程，改善生產組織和勞動組織，合理地使用人力、物力、財力。這意味着我們由於提高工作質量，一方面大量為國家節約人力、物力、財力，另一方面充分地利用了現有的設備，並可以為國家完成更多的任務。譬如在監督運輸計劃完成情況的同時，就必須分析列車運行圖的執行情況，靜載重、動載重、車輛週轉時間、列車運行速度、列車平均總重、空車率和輔助走行、機車日車公里等質量指標完成的情況。當檢查機車檢修工作時，不僅檢查檢修數量，還要分析檢修質量、停留時間、臨修、反工、勞力及材料的消耗定額等等。在檢查固定資產養護維修工作任務完成情況時，必須監督分析其工作質量。此外檢查大修和基建工程的完成情況時，應該嚴格地檢查工程質量及工程成本。

(三) 保證行車安全向事故作鬥爭

監督保證行車安全，是領導人員每天必須嚴格注意的工作，因為行車安全是关系到千百万旅客的生命和大量國民經濟物資的安全運輸的。事故所帶來的損失絕不僅僅是工作上、經濟上的損失，而且會在政治上、國際上造成不良的影響。在中長鐵路時期，蘇聯專家不斷地講，事故只有在戰爭時期難於避免，平時領導人員必須高

度地警惕和防止事故的發生。事故的原因主要是由於領導人員對國家高度負責的責任心不強和員工的勞動紀律松懈所致。

為了保證行車安全，領導人員不僅應該對於重大事故要嚴格地監督，於重大事故發生后要親自主持及時處理，應採取措施防止，尤其重要的是對於一般事故，必須經常地注意採取有效的措施。因為一般事故是重大事故的根源，如果不能消滅一般事故，重大事故隨時都可以發生。事實上一般事故發生的原因和重大事故發生的原因，常常是沒有區別的。

保證行車安全的工作，絕不能看作是行車安全部門的事。這種認識，蘇聯專家強調說是政治上的遺憾。因為監督保證行車安全是領導人員的職責，是各生產有關部門領導的職責，任何只管生產不注意安全是領導上的失職。

監督防止事故要求領導上經常保持高度的警惕，及時採取最有效的、最嚴厲的、最堅決的措施。要經常注意技術管理規程的教育，提高職工的技術熟練程度和生產管理水平，並加強勞動紀律。

(四) 不斷地提高勞動生產率

勞動生產率的提高，是擴大生產、降低成本和增加積累的主要源泉。如果沒有完成勞動生產率的計劃，主要是由於生產勞動組織方面存在着缺點。如果勞動生產率的計劃完不成，必然影響運輸成本計劃不能完成。為了保證勞動生產率不斷的提高必須注意：

1. 技術不斷地進步是提高勞動生產率的基礎。提高勞動生產率最重要的辦法是經常注意廣泛地推廣新的技術和技術作業過程，採用先進的勞動組織和生產辦法。因此要求領導上不停止地改善生產技術過程和生產組織的問題，堅持反對任何落後現象和保守主義。

2. 進一步改善勞動組織和設備的利用，對於提高勞動生產率具有決定性的意義。這就要求最合理地使用設備和機械，按計劃均衡地組織生產，正確地測定技術定額，採用先進的技術核算定額代替經驗統計定額，採用先進的工資計算形式——計件工資制和計件

累進工資制、獎勵制等，這一切都以很大程度地促進勞動生產率的增長。

3. 加強勞動競賽的領導。因為開展勞動競賽是提高勞動生產率的有力方法，競賽可以發揮羣眾創造的積極性和主動性，可以幫助發掘和利用提高勞動生產率的潛力，並推廣革新者的經驗。

4. 在分析勞動生產率完成情況時，應該分開各項因素去分析，要分析所以提高勞動生產率究竟採取了哪些措施。此外如運量的增加，勞力定額的改進以及操作過程的機械化，人員的分配情況等，都對勞動生產率有直接的影響。

(五) 要檢查分析運營支出計劃、企業的收入和利潤 以及運輸成本計劃的完成情況

運營支出的檢查必須按處、分局，按支出項目分別進行檢查。例如工資基金、材料、燃料、電力以及管理費、間接費、非生產損失費用等除經常監督外，每月應檢查一次，每季進行一次詳細檢查分析。

對於收入及利潤，各業務單位的首長必須每月進行監督。在檢查分析工作中應按照收入計劃，按處及分局，按主要項目分析。一方面要檢查有無可能獲得的額外收入和漏收以及不應有的損失；另一方面也要分析所取得的利潤系屬於基本業務的和工業附屬企業以及計劃外的利潤各多少，或者有應支未支及不適當的收入有多少，以便根據分析的情況採取必要的措施計劃。

成本是企業整個生產活動結果的指標，領導人員必須每月根據財務部門所提供的成本計劃完成情況的報告，進行分析和檢查，檢查各個企業完成的情況以及某些企業單位未完成指標的原因。為了保證成本計劃的完成，必須對於缺點採取對策。

這項工作我們無論如何不能看做僅僅是財務工作人員或計劃人員的任務，領導人員可以置之不理，或者僅僅簽字完事。中長鐵路時期，關於這一點對我們有着極其深刻的影響，蘇聯專家曾經強調指

出，這是領導人員的重要任務，應該經常重視這一工作。

還應該指出：檢查分析計劃執行情況的工作，不單是計劃人員的工作，而是各級領導人員以及每個計劃執行人員共同的工作，應該說對於領導人員是尤其重要的。如果以管理局各處來說，處長必須切實負責這一工作。再如機務處的热力工程師，他不僅是燃料計劃的編制者，也是計劃經常監督檢查者，同時也是燃料計劃的分析者。這當然不是說計劃工作人員沒有責任，可以不作；而是計劃工作人員不僅是這一工作的組織者，並且要綜合編制分析報告，善於從很多問題中發現主要的問題及時向有關部門和領導上提出分析的結果和應該採取的措施。

檢查分析工作是經常性的工作。假如有人認為分析工作可以等到月終、季終、年終進行那是錯誤的。因為檢查分析工作必須經常地進行，經常地對各種指標和主要定額進行分析研究，同時這一工作及時地進行是非常重要的。否則雖然進行了很好的分析工作，如果失去時間性就根本達不到計劃監督、檢查和分析的目的，必然把檢查分析工作流於形式。

三、建立各種監督檢查的制度

為了保證生產財務計劃的實現，像以上已經說到的除必須加強日常監督工作或就某些在計劃執行過程中的問題及時地專門進行檢查分析外，還應建立各種監督和檢查的制度。就管理局領導上一些主要的活動說，在中長鐵路時期，有以下各種制度，自然對一個管理局的領導人員講，每天要處理的事務是複雜的，難於詳盡述說，因而這種介紹必然是很不完備的。

（一）交 班

交班是一種日常監督工作的制度。管理局長每天上午上班以後，必須親自檢查各分局及個別主要站、段夜間的工作情況，並對

於工作進行得不好的分局或站、段，利用電話進行監督和批評，以便及時採取措施。

每日十時，管理局長主持交班，副局長以及車務處長、機務處長、工務處長、車輛處長、電務處長、商務處長、材料處長、統計處長、行車安全總監、法律科長等參加。遇有必要時可臨時通知有關處長參加。

交班時間約三十分鐘，主要是听取各處長報告，檢查夜間運輸情況，給以工作上的指示，並處理各處提出的問題。

對待交班必須消除我們習慣上所採用的方法，佔過多的時間，企圖解決所有的問題，甚至於每天佔上半天時間，這對於生產管理是很不利的。

所以保證能夠在約三十分鐘檢查工作並處理問題，這決定於：一方面管理局領導熟悉每天的工作情況；同時在交班之前，參加交班的各處已經檢查了工作進行的情況，並查明了應該請示領導上解決的問題。如車務處調度科長，每天七時半鐘主持電話會議，檢查各分局夜間運輸情況，並佈置下半年工作的計劃。其他各處長也同樣於每天七時後組織交班，檢查工作並佈置工作。

(二) 電 話 會 議

管理局每天十五點，由車務處調度科長主持電話會議，領導各分局編制全局次日運輸計劃，編制後送經管理局長批准，下達各分局。

每天二十一點三十分至二十二點，由管理局長親自主持電話會議，總結上一晝夜運輸情況，並听取各分局長彙報，同時根據十八點統計資料，修正十五點所製定的初步計劃，批准次日工作計劃。

每天電話會議，實際上是全面地檢查各分局的工作，因而要嚴格地對待工作中的缺點。對於運輸計劃完成得不好的分局，及時地提出批評，並責成採取必要的措施，保證在執行次日運輸計劃時，克服工作中的缺點。

(三) 分析計劃完成情況

每旬、每月、每季對於運輸計劃完成的情況，應進行分析，並召開電話會議。根據分析的資料，指出工作中所取得的成績，以及工作中還存在的缺點和改進工作的措施。

(四) 每月對全局勞動競賽進行總結

為了開展勞動競賽，中長鐵路期間，自一九五〇年十月起，每月總結全局勞動競賽，實行對勞動競賽優勝單位發給循環優勝紅旗，並給予獎金。

每月二日各處應總結上月勞動競賽的結果，根據計劃任務以及各項指標完成的情況進行分析，並分別評定順位。對工作中的缺點，必須提出措施，做出總結報告。

每月三日交班後，由管理局長主持，政治部主任、工會主席以及各有關處長參加，評定全局勞動競賽結果。每月五日召開全局電話會議公佈。對於優勝單位，授予循環優勝紅旗並給以獎金。

在總結勞動競賽時，應該分析工作中所取得的成績和缺點，以及克服缺點應該採取的對策，並佈置下一月的任務，動員全體員工積極地參加勞動競賽，爭取獲得優勝。

(五) 動員內部資材

為了消滅資金的積壓，提高資金的運用效能，防止各單位資金運用不當，材料請領調撥不合理，造成多余材料，發生呆料以及人欠債款不及時清理等積壓資金的情況，管理局領導應經常檢查動員內部資材計劃完成的情況。

動員的範圍，包括標準外材料、儲備零件、包裝容器、未完成生產品、成品、人欠債款以及職工生活供應部門標準外的庫存商品等。

動員內部資材，除第一季度因年度決算未算前，庫存數字未能

算出，同时新年度流动資金尚未查定，因而可不作計劃外，每季度应編制动員計劃，由管理局長批准下达。

为了監督动員內部資材完成的情况，管理局組成动員內部資材委员会，由管理局長为主任委員，有关处長参加，進行定期檢查。

(六) 每季度、年度終了管理局組織決算審查

決算季度、年度工作的分析总结，它反映決算期間生產財務計劃完成的情况与資產运用的情况和財務結果。为了監督每一个企業能够增加生產、厉行節約、不断地提高劳动生產率、保證完成与超額完成生產財務計劃，除分局每月進行審查外，管理局每季、年度決算編制后，進行決算審查。

組織決算審查委员会，管理局長为主任委員，財務处長为副主任委員，計劃处長及有关处長、稽核局（監察部門）参加。

審查前准备工作，由財務处（科）根据各分局及企業單位生產財務報告說明書，詳細分析，作出審查委员会決議（草案），其内容包括：（1）生產計劃完成情况的分析；（2）財務狀況包括財務結果、資金运用、決算質量、动員內部資材等；（3）生產財務計劃全面分析。准备工作完成后，即通知各分局審查日期、地点（管理局或分局所在地）。

決算審查方法，決算審查是一种檢查工作的制度，因而要求認真地开展批評与自我批評，絕不能作为一般的工作报告會議。被審查各單位首長，應該嚴格地分析自己工作的情况，對於工作中的缺点，要說明原因以及为了克服缺点應該採取的对策；然后由委员会進行審查討論，嚴格批評工作中的缺点，並責成必須採取有效措施；最后由主任委員做出決議，責由被審查單位貫徹執行。

(七) 每年应進行技術管理規程考試

为了提高职工對於技術管理規程及补充規定的深入研究和貫徹執行，每年实行对技術管理規程、行車規則、信号規則及职务細則

通曉程度測驗。

管理局長應於第二季度（一般在六月上旬）下達考試測驗的命令，並批准考試委員會組織表。

管理局屬下考試委員會由局長或副局長為主任委員，副局長、总工程师、行車安全總監察參加。應考人員為行車有關各處正副處長，各分局正副局長，考試地點集中管理局進行。

管理局考試委員會，由总工程师或行車安全總監察為主任委員，有關各處長參加，受考人員為各處总工程师、科、段長，特、一、二等站長、驗收員。以下行車有關人員，由分局考試委員會組織考試。

考試不及格人員一律限期十五日後補考，如仍不及格予以降職。

考試時間，管理局考試委員會應於七月一日前考試完畢，各分局考試委員會應於八月一日至十月一日前考完。全部考試工作結束後，由行車安全監察室作出總結，由管理局長召開電話會議公佈。

（八）過冬準備工作和過冬檢查

根據東北的氣候，為了保證順利地完成冬季運輸任務，必須作好過冬準備工作，並需切實組織檢查。

管理局車務處、機務處、商務處、工務處、車輛處、電務處每年四月、五月應總結冬運期間的工作，指出工作中的缺點，為未來冬運工作做好準備，特別對於有關員工防寒服裝，過冬所需工具、材料、配件、燃料、油脂等準備，新人員的培養，技術辦公房舍的防寒以及大、中修維修基礎工程施工任務等，都應提出具體的要求，起草過冬工作命令，由管理局長批准下達。命令下達後，各處應經常檢查監督保證實現。

一般每年十月開始管理局長親自領導組織檢查委員會（各有關處長參加），分別到各局和現場進行檢查。到現場檢查時應指出缺點作成記錄，責由該單位有關人員於限期內克服缺點作好準備。到

分局檢查時應由分局長報告防寒準備工作進行的情況，對準備工作的缺點進行嚴格的批評，並作出決議，責由分局長保證在限期內作好準備並向管理局長報告執行的情況。

過冬準備工作完成后，各分局應向管理局提出報告請求審查，管理局對各段及特、一等站發給合格証；以下各基層由分局長審查發給各個單位。如在限期內過冬準備工作不合格時，在循環優勝紅旗勞動競賽中不予評定。

以上這是管理局長必須親自主持的一些主要的檢查制度

此外管理局長還應該主持生產財務計劃的編制，組織技術組織措施計劃的制定和檢查，對於集體合同的簽定以及檢查合同執行的情況，組織安全技術衛生檢查，主持制定夏季和冬季的運行圖等以及監督各處定期檢查工作。如工務處每季度必須對綫路橋梁進行震動試驗。工務處、電務處每年二月應起草防桃汛命令，經管理局長批准下達后，三月進行檢查。工務處、電務處四月起草防洪命令，經管理局長批准下達后六月進行檢查。機務處於四月、九月進行機車大檢查。車輛處應於春季進行客車衛生狀態檢查等等。

這一切檢查制度的目的，都是為着保證生產財務計劃的實現。

經驗告訴我們，只有經常進行對工作的監督和有系統地檢查執行的情況，才能够保證順利地完成任務。只有經常檢查工作執行的情況，才可以揭露工作的缺點，而且可以及時地防止缺點的發生，並不斷地改進工作。

329.33

862



統一書號： 15043·661

定 价： 0.09 元