

研究資料

發：

周总理办公室、李富春副总理、李先念副总理、國務院六办、王首道主任、中共中央工業交通工作部、國家計劃委员会(4)、國家經濟委员会(4)、國家建設委员会、財政部、中國科学院經濟研究所、馬列主义学院、人民大学教研室(2)、各省、市、自治区党委、統計局、本局各局長、統計專家、各司处(綜4、交3)

(56) 統 交 資 字 第 6 号 國家統計局

总 号 37

共 印 93 份

1956年8月31日印發

一九五五年度

国营運輸及邮电企業財務情况分析报告

一九五五年運輸与邮电部門在国民經济的需要日益增長的情況下，开展了增产節約运动，固定資產总值和更新程度均比上年提高；流动資金比上年大为節約；鐵路超額完成了節約任务，江海成本（按可比口径）也比上年降低；基本業務利潤除交通部外均超額完成了計劃。但在財務成本計劃执行过程中尚存在着問題。情况分述如下：

一、固定資產方面：一九五五年末国营運輸及邮电企業固定資產总值为一四〇、七亿元，較上年增加9.2%；其中有十亿元是在年度內由基本建設完成投入生产而增加的（上年祇有七亿元）。十亿元中用在生产方面的佔95%，使運輸及邮电企業的技

术设备及运输能力都有了提高，如铁路营业里程增加了1,177.5公里，江海輪駁船增加了183隻（輪駁船83,429吨位，拖輪11,246馬力）。几年来运输和邮电企业为了满足国民经济发展的需要，由基本建设完成投入生产的固定资产逐年增加，所以固定资产的更新率逐年提高（1953年为5.1，1954年为5.6，1955年为7.2）。

二、流动资金方面：一九五五年国营运输及邮电企业的全部流动资金周转期为40.5天，较上年加速6.2天（铁道、交通、邮电三个部均较上年加速），其中由于生产量增加使周转总额增大而响影周转期加速2.5天，由于流动资金平均佔用额较上年降低而响影周转期加速3.7天，和上年比较等于节约了资金5,400万元，差不多等于交通部的全部流动资金。

与计划比，铁道、交通、邮电三个部的定额流动资金共超额3,900万元，虽比上年的5,800万元减少，但超额数仍佔定额流动资金总额的18.8%，其中邮电部最多达76%，交通部为38.2%，铁道部为6.9%；铁道部和交通部超额的主要项目都是材料（分别佔超额总数的52.8%及50.1%），这是由于採購和供应工作的计划性不强所致。从定额流动资金超储的单位来看，铁道、交通、邮电三个部的五十七个基本业务单位中，有五十三单位超过定额，佔单位总数的93%，可见运输及邮电企业在资金使用上是控制得不严的。此外，铁道部大修理佔用流动资金达609万元，虽比上年的3,100万元减少很多，但这仍是不合理的。

三、运输成本方面：一九五五年铁道运输成本没有完成降低率的计划，但成本总额比计划降低；超额完成了节约任务，这是由于铁道全面开展了节约运动，在劳动力配备、机车用煤、材料

費、行政管理費等方面都有節省。江海運輸和海港裝卸單位成本均比上年降低（江運按可比口徑）但沒有達到計劃要求。民航局成本計劃不夠切合實^實為，運輸飛行單位成本計劃比上年提高16.7%，實際提高9.8%。

從一九五五年鐵道、交通、民航運輸成本（郵電沒有核算成本）計劃執行情況來看，有以下四個問題需待研究改進：

第一、交通部各單位完成成本降低率計劃的情況不均衡：完成計劃的有黑龍江航運局、廣州海運局、大連、秦皇島港務局；沒有完成計劃的有長江、珠江航運局、上海海運局、天津、青島、廣州、上海港務局，其中珠江和上海港務局的單位成本反比上年提高了8.9%和0.8%，降低率出現了負數。比較突出是珠江，本年生產量計劃祇完成79.7%，而佔總成本95.7%的船舶維持費和行政管理費則分別比計劃超支3.9%和92.9%，致使單位成本超過計劃達30.3%。

第二、車輛、船舶的運用還有潛力：鐵路雖然繼續開展了滿載超軸、五百公里運動，推動了全路的增產節約運動，但空車走行率、客車平均每軸人數、客運及局運列車平均編成、各種機車輔助走行率等技術經濟指標都沒有完成計劃，共使成本增加588.3萬元，使每千換算噸公里成本增加0.48元。長江佔總成本11.4%的駁運費比計劃超支332.5萬元，使每千換算噸公里成本增加0.7元，沒有完成成本降低率計劃，這是由於長江全年需要接運的335.8萬噸貨物中，有90%是在中途港換船裝運，只有10%是用更換拖輪、不換駁船的先進辦法，因而造成浪費。

第三、勞動力的配備和使用還不尽合理：鐵道部運營業人員全年加班加點達4,675,655人小時，等於1,910人的全年工作時間

(全年以306个工作日計算)，停工达3,205,931人小时，等于1,310人的全年工作時間；加班加点較上年的3,537人已見減少，但停工反較上年的1,229人增加了；加班加点津貼及停工工資共支出143萬元。交通部江海管理人員過多，如珠江管理人員比計劃多366人，工資超支22.6萬元，佔江運總成本比計劃超支數的33.9%；從航行人員與岸上人員的比例看，如以航行人員為100，則岸上人員長江為19.5，黑龍江為22.2，珠江為27.6，上海海運局為22.8，廣州海運局為57.3，可見珠江、廣州的管理機構都過於龐大。

第四、鐵道部大修理費用攤提不當：鐵道部幾年來大修理折舊費不是按固定的比率逐年提成，而是把計劃在年度內需要支付的大修理費用列入成本，因此各年大修理折舊費忽大忽小，影響單位成本的水平。如1955年大修理折舊率為2.87%，比上年多提1,114萬元，影響單位成本提高0.33元，使單位成本比上年提高2.5%；如果1955年的大修理折舊率接上的2.65%不變，則單位成本僅比上年提高0.09%。

四、利潤方面：一九五五年運輸與郵電基本業務利潤（確當的說是贏利）為11.45億元，完成計劃110.4%；各單位中，祇有交通部比計劃少完成600萬元，主要是由於江海運輸生產量沒完成計劃（指削減前的國家計劃）。

一九五五年運輸與郵電企業的平均利潤率（確當的說是贏利率）為74.2%，比計劃提高9.6%，比上年提高3.7%，其中鐵路利潤率為84%，江海為65.6%（廣州海運局高達177%），民航專業飛行為89.6%，郵電為40.6%；若與同年中央八個工業部的利潤率37.6%，商業部利潤率8%相比，都高的多了。

附表 一九五五年运输与邮电财务成本主要指标

	固定資產总值 (億元)		固定資產換新 率(%)		1955年末 定額流動資金 (萬元)		全部流動資金 周轉期(天)		每千換算噸公里成本 (元)		平均利潤率 (%)	
	1954年 末	1955年 末	1953年	1954年	1955年 計	1955年 實	1954年 實	1955年 計	1954年 實	1955年 實	1954年 實	1955年 實
總計	128.9	140.7	5.1	5.6	7,221,005.7	24,961.1	46.7	40.5	—	—	70.5	64.6
鐵道部	109.9	118.8	5.3	5.5	7,016,640.1	17,793.2	43.3	33.5	8.82	8.83	82.8	73.8
其中: 接軌	106.1	113.6	3.9	5.7	6,215,742.6	16,842.7	42.3	34.5	8.58	8.80	84.1	75.7
交通部	8.5	10.0	3.0	5.3	9.1	1,368.5	1,891.3	45.7	42.7	—	43.7	(69.6)
其中: 江運	—	—	—	—	—	—	—	—	10.82	(9.32)	50.2	(83.5)
海運	—	—	—	—	—	—	—	—	6.95	11.26	60.9	(77.2)
民航局	0.2	0.9	0.1	16.2	6.1	—	205.5	259.6	1,592.22	1,857.70	41.6	1.8
邮电部	10.3	11.0	4.8	5.9	7.8	2,997.1	5,276.6	68.0	60.6	—	30.1	28.2

附注: 1. “每千換算噸公里成本” 1955年計劃欄內帶有括弧數字系根据修改后的計劃運量計算的。

2. “每千換算噸公里成本” 1955年實際欄內帶有括弧數字系不包括珠江的數字(与1954年口徑可比)。

3. “平均利潤率” 欄內帶有括弧數字都已剔除了珠江。