

沈阳铁路局志稿

计划统计篇

沈阳铁路局志编纂委员会

目 录

概 述.....	(1)
一、计划.....	(1)
二、统计.....	(7)
三、环境保护.....	(10)
机构沿革.....	(13)
一、原沈阳铁路局.....	(13)
二、原锦州铁路局.....	(16)
三、原吉林铁路局.....	(17)
历任领导.....	(19)
一、原沈阳局计划统计处历任领导名单.....	(19)
二、原锦州局计划统计处历任领导名单.....	(20)
三、原吉林局计划统计处历任领导名单.....	(22)
机构定员.....	(24)
第一章 运输计划.....	(28)
第一节 经济调查.....	(28)
第二节 计划编制与管理.....	(44)
第三节 检查与分析.....	(81)
第二章 修建计划.....	(85)
第一节 编制程序.....	(85)
第二节 计划编制与管理.....	(85)
第三节 调查研究.....	(145)
第四节 重点工程项目.....	(153)
第三章 长远计划.....	(163)
第四章 工业计划.....	(179)
第五章 客货运输统计.....	(193)
第六章 机车货车统计.....	(208)
第一节 运输十八点统计.....	(209)
第二节 统计规章.....	(225)
第三节 统计工作管理.....	(263)
第四节 客货车辆清查.....	(272)
第七章 投资统计.....	(283)
第一节 基本建设.....	(283)
第二节 更新改造.....	(301)

第三节 设备大修	(307)
第八章 工业统计	(318)
第一节 工业统计	(318)
第二节 工业普查	(345)
第九章 劳动工资统计	(350)
第一节 职工人数及工资	(350)
第二节 劳动生产率	(367)
第三节 一次性调查	(368)
第十章 运输设备统计	(374)
第一节 主要运输设备	(374)
第二节 专用线及专用铁道	(379)
第三节 设备调查	(380)
第十一章 统计报表及统计资料管理	(384)
第一节 统计报表管理	(384)
第二节 统计资料管理	(403)
第三节 统计分析	(415)
第十二章 统计监察工作	(431)
第一节 范围、机构、职能	(431)
第二节 违纪事件的查处	(436)
第三节 培训及检查整顿	(443)
第十三章 环境保护	(453)
第一节 环境治理	(453)
第二节 环境管理	(461)
第三节 环境监测	(467)
附：统计资料	
(1) 旅客发送量	(474)
(2) 旅客运输量	(475)
(3) 旅客平均行程	(478)
(4) 旅客周转量	(481)
(5) 货物发送量	(484)
(6) 货物到达量	(492)
(7) 货物交接量	(500)
(8) 分界站货物交出量	(501)
(9) 分界站货物接运量	(517)
(10) 货物运输量	(531)
(11) 货物平均运程	(534)
(12) 货物周转量	(537)
(13) 换算周转量	(540)
(14) 货车静载重	(541)

(15) 省别客货发送量、周转量·····	(549)
(16) 分界站货车接入·····	(550)
(17) 分界站货车交出·····	(554)
(18) 主要区段货流密度·····	(558)
(19) 货车运用主要指标·····	(560)
(20) 机车运用主要指标·····	(568)
(21) 基本建设投资·····	(572)
(22) 更新改造投资·····	(575)
(23) 设备大修完成情况·····	(576)
(24) 职工人数与工资·····	(579)
(25) 工业总产值及净产值·····	(587)
(26) 技术设备·····	(593)

概 述

沈阳铁路局计划统计处是路局主管计划、统计、环境保护工作的综合部门。

铁路局计划统计处的职责范围在各个不同时期内容有所不同。在1985年当时是：

1. 认真贯彻执行党和政府有关计划、统计和环境保护工作的方针、政策、法令和规章制度，负责制订必要的管理办法和实施细则，指导各分局、各单位不断加强计划管理、统计管理、环保工作。
2. 根据国民经济发展的要求，每年负责编制全局的运输、机车车辆运用、工业生产、基本建设、设备大修、更新改造、勘测设计、劳动工资计划和长期发展规划，按时上报下达，贯彻执行。
3. 经常深入基层调查了解问题，掌握运输生产动向，按时组织有关部门进行经济调查、设备调查、建设工程件名调查、工业生产调查，为编制和落实各项计划收集可靠的依据。
4. 综合编写全局计划执行情况的季度及年度定期分析、专题分析和统计分析。搞好运输经济效益指标完成情况分析报告，及时反映计划经济情况信息。
5. 根据部、省规定要求，审批制订我局各种统计表式，准确及时地组织编报各种定期统计报表。抄收编报每日18点运输统计报告和月、季报。收集积累统计资料，编制全局统计资料汇编。
6. 严格执行统计法和统计规章，加强统计监督监察，负责组织各分局统计劳动竞赛，检查原始记录，组织评比，表奖优秀，交流经验，不断提高统计质量。
7. 认真维护计划统计纪律，对违法乱纪、弄虚作假等违反计划统计纪律的重大事件进行调查处理。监督检查基本建设、技措工程项目、防治污染设施三同时的执行情况。
8. 不断提高计划统计人员的政治思想和业务知识水平，要加强日常的政治业务教育，有计划地培养训练计划统计专业干部，负责计划、统计干部技术职称的考核工作。
9. 开展环境保护的宣传教育，普及环境保护科学知识，指导环境监测工作，掌握污染物排放和防治设施的使用情况。
10. 按时有质量地完成领导交办的临时性工作任务。

一、计划

计划统计处主管的计划包括运输计划、修建计划（含基建、更改、大修计划）、长远计划、工业计划、勘测设计计划。曾主管过劳动工资计划、成本计划等。

铁路计划是国民经济计划的重要组成部分，是全体职工进行运输生产建设活动的行动纲领，是考核各单位完成国家任务的依据。在实行经济承包责任制时期，铁路计划同时也是承包任务。是进行清算、计算留利和工资奖金的考核依据，直接关系到各单位的经济效益和建

设规模。

铁路计划的基本任务是运用有计划、按比例规律和其他社会主义经济规律，正确安排铁路运输与国民经济之间以及铁路内部各环节之间的比例关系，合理使用人力、物力、财力，充分调动各方面的积极因素，加速铁路现代化建设，为高速度发展国民经济当好先行。铁路计划分为长期计划、年度计划、季度计划以及月、旬、日班计划。铁路局计划部门负责管理长期计划、年度计划、季度计划。年度计划的编制一般实行两上两下的编制程序。调查研究是编制计划的基础，主要进行经济调查、设备调查、建设工程件名调查、工业生产调查等。综合平衡是铁路计划工作的基本方法。其主要内容有：铁路运输同国民经济之间的平衡，铁路运输需要与运输能力之间的平衡，处理好简单再生产和扩大再生产的关系，按照专业化和协作的原则，改进铁路工业产品的供求关系，发展运输、生产、建设与改善人民生活之间的平衡，铁路运输生产建设与人力、物力、财力等方面的平衡，处理好长期计划与年度计划的关系。

沈阳铁路局计划工作，是在学习推广中长铁路计划管理经验的基础上，伴随着国民经济和铁路运输生产的发展，按照社会主义经济发展规律，结合本局的实际情况，不断充实完善，逐步建立起了比较科学合理的计划管理办法和工作制度。

建局初期，东北铁路面临恢复正常运输、消除战争创伤、支援解放全中国的重任。当时的经营管理，沿用战时分散管理的方式，工作任务及完成实绩分别由各业务部门布置和统计。1949年底，东北铁路总局组织东北各局，在苏联专家帮助下开始编制月度技术计划；随后，又试编了1950年度生产财务计划草案，但没有正式下达实施。1950年5月中长铁路局成立后，沈局沈阳（包括长春）、大连分局成为中长局四、五分局。当时处于国民经济恢复和抗美援朝斗争时期，运输任务繁重，在苏联专家帮助下，中长局计划经济处编造了综合生产财务计划，包括运输计划、营业计划、新建及复旧计划、大修及工业企业计划等。把各业务部门和企业生产经济活动都纳入了计划轨道。在计划中规定了各单位的工作量、技术经济指标和材料、燃料、劳力等各种消耗定额，以及为保证完成生产任务所需要的人员、费用和流动资金。使全体干部和职工开始树立经济核算的思想。不仅保证完成了繁重的运输任务，而且体现了中长铁路效率高、成本低、利润大的模范铁路的宗旨。中长铁路在两年八个月中，编制了三次计划。每年下达计划时，从局到基层站段，都在限期内逐级召开全体职工大会，进行充分讨论，制订措施，落实到车间、班组和个人。在实施计划时，制订技术组织措施计划，签订集体合同，开展爱国主义劳动竞赛，贯彻经济核算制，并规定按期提报计划执行情况、财务决算报告及其说明书，以及按季审查决算制度。把计划作为全局干部和职工的行动纲领。

中长铁路的计划管理，给全国铁路树立了榜样。原锦州局、原吉林局于1950年7月成立计划处，丹东分局于1951年设立计划科，以中长铁路1950年八个月的生产财务计划为范例开始编制生产财务计划。中长路的经验为沈局计划工作打下了坚实的基础。在以后多年间，各种计划的编制基本上沿袭了中长路的方法。

1953年起，我国国民经济进入了有计划的大规模经济建设新时期。1953年1月，中长局撤销。哈尔滨铁路局以“切实贯彻学习与推广中长经验”为工作方针，为逐步实现国家工业化，争取第一个五年计划提前完成，编制了生产财务计划。为了适应经济建设掀起高潮，运量急剧增长的形势，通过加强年度计划的综合平衡，提高运用效率，克服机车车辆浪费现

象，加强固定资产养护维修，提高设备质量，满足了工农业生产、商品流通和人民生活日益增长的运输需要，并保证国防需要。计划工作贯彻“厉行节约、反对浪费”的精神，巩固与发展了经济核算制。

1956年1月，沈哈两局分开，沈局计划工作仍继承和发扬中长经验。国家计划由上而下逐级分配下达计划限额，并严格按限期组织和监督计划的下达工作。由下而上逐级编报年度分季计划，逐级批准。生产计划层层下达到车间、班组，发掘潜力，推广先进经验，开展劳动竞赛。1957年下达的计划初步考虑了分权精神，各种计划指标较往年有不同程度的减少，以便更充分发挥各单位在安排年度计划中的机动性、灵活性。1957年12月原吉林局计划处与统计处合并为计划统计处，原锦州局和原沈阳局于1958年1月合并计划统计处。

随着整风运动的深入，1958年起，掀起了大跃进高潮。出现了全党全民大办钢铁，大办煤炭，大办电力，大办运输等所谓万马奔腾全面跃进的形势。货运量迅猛增长，线路站场能力、装卸能力、劳力全面紧张，计划受到极大冲击。为适应形势，强化党的绝对领导和走群众路线，肃清“一长制”思想残余，废除了某些行之有效的规章制度。随中央权力下放，计划体制实行中央部和地方党委双重领导。在“反对保守，破除迷信”，“反右倾，鼓干劲”等口号下，分辟下达计划过程中，务虚与分辟计划交错进行，提倡克服繁琐计算、“算大帐”、“算活帐”，计划越放越大，指标越定越高。1958年计划有三本帐，铁道部的第二本帐计划是铁路局的第一本帐计划，是必成的，是评比和核算的依据。各局在下达第一本帐的同时，组织群众讨论，在比先进，比多快好省，比革命干劲，比安全生产的方针下，研究制订更为先进的第二本帐作为基层单位执行和评比成绩的依据，并编成各局的第二本帐，也就是铁道部的第三本帐。1959、1960年都有二本帐，由于指标过高，尽管年年鼓干劲，提保证，也经常完不成计划。1960年所有的机车车辆运用指标均未完成计划。在铁路建设方面，实行“两条腿走路”，“土洋并举”，大上基建项目，超越了当时人力、物力、财力条件的可能。摊子过大，战线过长。从1959年下半年起，中央提出缩短战线、集中力量、保证重点、打歼灭战，但投资规模未真正得到控制。1960年计划在前二年跃进的基础上仍继续跃进。

在计划管理方面，大跃进中提出了“两参一改三结合”和专业管理与群众管理相结合的方法。但由于不讲尊重科学，破除了不少科学的管理制度，形成某些方面无章可循，一度出现混乱的半计划无计划现象。有的单位随便增人增钱，乱摊成本，乱列款源，甚至化大公为小公，设黑库，立黑帐。有的单位未经批准擅自搞无计划工程或扩大投资规模。在大办工业和多种经营中，搞了许多成本高、效率低、质量差、原材料没有保障的五小工厂，浪费了大量的资金。这期间编制的计划质量不高，计划安排不切实际，下达晚，变动多，在人力、物力、财力不落实的情况下，定的指标偏高，完不成计划，或出现尾巴主义，计划老是赶不上形势的发展，屡被突破，屡加修正。

1961年以后，国家经济面临严重困难。铁路计划贯彻“全党全民大办农业，大办粮食”，贯彻“调整、巩固、充实、提高”的方针，支援农业，精简人员，工业企业实行“关、停、缩、转、并”。计划安排上贯彻“短、补、实、足”的精神，这就是基建战线要坚决缩短，薄弱环节要补强配套，指标定额要积极扎实，材料劳力要打紧打足。以现有的设备、精简后的人力和物资供应水平为基础，充分挖掘潜力，保证煤、铁、矿、油的运输需要，并进一步支援农业。计划安排次序上执行先维修后基建，先旧线后新线，先支线后干线，先修车后造

车的原则。1961年下半年起调减各项计划，运量比1960年显著下降，投资大量减少。1962年沈局基本建设重大建设项目全部停工，只安排一般项目少量投资，并抓紧急需工程的配套收尾，加强设备的维修保养。1962年，为了更好地支援农业，沈局组织有关人员到部分县、人民公社、生产大队、供销合作社和集市贸易场所进行了调查，根据调查编制了沈局分期分批支援农业的初步规则，制订了运量、投资方面支援农业的多项措施。

根据1960年全国铁路计划会议精神，各局大力开展了计划管理整顿工作，在一切经济活动部门都建立起计划管理、定额管理制度和分析制度。1961年2月，吉林局转发铁道部《计划工作纲要》。3月，吉林局公布“整顿计划管理的五条标准和两点要求”。5月，吉林局公布了《计划管理办法》。同年12月，吉林局转发铁道部《铁路企业计划条例（草案）》。通过整顿计划管理，加强了计划纪律，扩大了定额管理范围，提高了分析质量。沈局89个基层运营单位，经过整顿、验收、评比排队，一类单位占61%，二类单位占35%，较差的单位仅占4%。为了巩固整顿成果，根据几年来计划人员新成分比重较大的特点，1961年10月沈局在大连举办了计划人员训练班。

1961年5月，沈局根据铁道部指示，为加强和提高计划、统计工作质量，适应运输生产和基本建设任务的需要，决定撤销计划统计处，同时成立计划处和统计处。公布了计划处和统计处的职责范围。吉林局于1961年4月，锦州局于1961年6月也都撤销计划统计处，分别成立计划处和统计处。1961年8月，锦局又将计划处统计处合并，到1961年11月又分设。

1962年全面试行国营工业企业工作条例（草案）。铁路计划恢复由铁道部直接领导的体制。建立起年度计划的审批制度；公布了计划权限，严肃计划纪律，提高计划质量，建立工作秩序；公布了计划口径和款源处理规定，开始纠正大计划高指标的倾向。1962年6月，部、局计划部门研究了计划机构人员的设置。1962年3月，沈局公布了基层单位计划人员职责范围（草案），计划工作还开展了竞赛评比。1962年以局文公布机务部门季度计划工作竞赛评比结果奖励的命令。1963年进行季度计划人员五好竞赛评比，评比分四组进行：（1）分局组（2）业务主管处组（3）工业组（4）房产组。各组的第一、第二名由局企业基金项下列支奖金。

在贯彻“七十条”的过程中，计划部门从“五定”入手，制订出切合实际的调整规则，把精兵简政、增产节约作为贯彻计划的重要环节。根据党的八届六中全会要求计划工作愈作愈细的精神和1960年全路计划工作会议指示的大搞调查研究，摸清“两需、两底”（两需指国民经济发展对铁路运输和建设的需要，两底指设备条件和人的主观能动性的底）的精神，沈局组织计划人员走出办公室，深入生产运输第一线，在省市计委和局党委的领导支持下，以及各物资部门、主管业务部门的紧密配合下，通过四结合的方法（综合全面调查和专题调查结合，定期调查和经常核对结合，调查数字与了解情况结合，短期与长期调查结合），对提高计划质量，改进生产运输工作起到了很大作用。尽管做了以上许多工作，但沈局基层计划工作基础仍很薄弱，计划工作人员不健全或调动频繁，新人多，工作质量低，业务和思想水平不高。截止1962年11月为止统计，全局共有128个基层独立会计单位，其中仅有35个单位设有专职计划人员，其余单位绝大部分由会计室主任兼做计划，在35名专职人员中，计划工作3年以上的仅有9人。这时期，计划外工程和用大修资金搞基建的违纪现象没有杜绝。据沈局统计，1961年有160件投资168万元，1962年有30件投资30万元。1962年8月铁道部布置各局总结十年计划工作。年末，沈局计划处向铁道部报送了“沈局十年计划工作总结提

纲”。

1963年至1965年是国民经济第二个五年到第三个五年计划的过渡阶段，继续贯彻执行“以农业为基础，以工业为主导”的发展国民经济总方针和调整八字方针。铁路计划“以调整为主，加快步伐，适当发展，迎接高涨”。1963年深入开展增产节约运动，4月公布了增产节约计划完成情况分析办法。5月制订了增产节约计划，沈局组织计划人员对国家计委“计划工作条例（草案）”进行了反复学习讨论，5月向铁道部报送了修改意见。11月，铁道部召开了铁路计划工作座谈会，研究讨论了计划工作条例（草案），草拟了“关于整顿当前铁路局计划工作的若干意见”，把经济调查、设备调查、定额调查、生产能力调查以及资料积累分析等等归结为编制计划的基础工作。要提高计划质量，就一定要把这些基础工作做好。

1964年初，各办事处撤销，成立铁路分局。沈局下达了分局所属单位1964年度生产财务计划移交工作的指示，要求各分局汇编出各业务主管部门的各种计划报计划处，机车车辆运用计划的数量指标（补充部分）和基建大修计划由计划处分辟后下达各分局。3月，铁道部根据部党委第七次扩大会议上规定的指标，编制、下达了各单位的增产节约计划，6月沈局提出增产节约落实计划。1964年5月，铁道部在杭州召开了铁路计划工作经验交流座谈会。会上，吉林局通化工务段全面加强计划管理的经验、锦州局阜新电务段计划员丁玉林活学活用毛主席著作，出色地做好计划工作的经验也都作了介绍。到1964年，铁路部门的调整任务已基本完成，出现了全面好转的新局面。在计划工作整顿加强的过程中，在抓年度计划的同时，开展了长期规划工作。沈局领导亲自抓，成立了包括基建、计划、统计、科研所等单位参加的调查规划小组，1962年编制了第三个五年规划设想（1963～1967年），1963年编制了铁路十年规划（1963～1972年），1964年编制了第三个五年计划（1966～1970年）。1965年计划贯彻中央五月会议精神，在以阶级斗争为纲的社会主义教育运动基础上，组织铁路运输、生产和建设的新高潮，继续推进机关革命化，企业革命化和人的革命化，把已经出现的增产节约成果和一切先进经验纳入计划。沈局1965年公布了计划分权规定，各种计划路局只控制年度数和一部分主要指标，其余由分局安排。

原锦、吉、沈局分别于1965年5月、6月、8月将计划处与统计处合并为计划统计处。

“文化大革命”期间，铁路计划管理受到严重破坏，在调整期间重新建立健全起来的规章、制度、办法都被当作“管、卡、压”受到批判，烧毁了多年积累的经济资料、定额资料和设备状况台帐。在“需要就是计划”的谬论下，1968年起撤销了计划机构及人员，只在革委会中保留几名计划工作人员。直到1972年才恢复铁路局、分局计划机构，逐渐充实人员。这期间，计划重点立足于备战和以钢为纲、支援农业。铁路运输和建设都以“紧跟毛主席的伟大战略部署”，“用阶级斗争推动一切”等作为指导思想。修建计划注重穷备战、干打垒，开展所谓设计革命和施工管理革命，要求以工人为主进行设计，依靠工人管理施工。边设计边施工边验收的做法受到推崇。1975年2月，辽宁海城、大石桥、营口、盘锦地区发生强烈地震，铁路设备和房屋建筑遭到严重毁坏，当年铁道部增拨1000万元设备大修费纳入沈局年度计划内，作为救灾之用，以后又连续几年拨给震灾修复款项。

粉碎“四人帮”后，国民经济进入了新的发展时期。在“抓纲治国”的方针指导下，1977年提出“从各方面赶超历史水平，多快好省地发展铁路事业”的口号。国家计委要求，1978年第一季度，工交各部门主要经济技术指标都要赶超本企业和同行业的历史最好水平。

在下达计划时组织发动群众讨论，制订出增加产量、提高效率、降低消耗、提高质量、保证安全的奋斗目标和措施。根据铁道部要求，各单位的运输、生产、建设的八项经济技术指标，要编制年度分季计划，以便进行考核。这期间，又出现急于求成和追求高速度的冒进倾向。

党的十一届三中全会确立了实事求是的思想路线，提出了全党工作的着重点转移到社会主义现代化建设上来。1979年后，国民经济贯彻“调整、改革、整顿、提高”的方针，基建规模有所压缩，并坚决压缩社会集团购买力。1980年、1981年货运量下降，铁路计划相应有所调整。1980年，铁道部公布了“铁路计划统计规章”即（80）铁计字第100号文件，指出，为适应工作着重点转移，贯彻八字方针，铁路计划统计工作要肃清极左路线的流毒和影响，搞好计划的综合平衡，加强长期计划工作，改革计划统计管理体制，加强统计工作，提高统计质量，加强计划执行的检查分析，加强基础工作，改进工作作风。这次公布的七项规章是：1.改进当前铁路计划统计工作的若干意见。2.铁路计划管理办法。3.铁路运输计划管理办法。4.铁路基本建设计划管理办法。5.铁路运输设备大修和更新改造计划管理办法。6.铁路劳动工资计划管理办法。7.铁路统计工作管理办法。“铁路计划统计规章”的公布对于全面整顿计划统计工作指明了方向。根据这些规章，几年内沈局结合企业整顿验收编制了各项计划的管理办法，制订了处、科、个人职责范围，建立处、科、个人经济责任制，公布试行《基层单位计划人员职责范围》，建立各项管理制度，加强了计划部门自身的建设，提高了企业管理水平。1981年国民经济实行进一步调整，重点是调整积累和消费的比例关系，基本建设要退够，沈局基建投资大大减少。1982年根据铁道部要求，认真清理了在建项目。进行了第一次经济专业干部业务职称评定工作。1982年6月，吉局公布《关于全面整顿计划管理的具体措施》和《吉林铁路局计划管理办法（草案）》。1982年9月，沈局在东陵干校举办了计划人员学习班。

根据全路工作会议精神，本着运输生产指挥权限要高度集中统一，经营管理权限能下放则下放和精干路局，加强分局，使分局一级成为相对独立的经济实体的原则，沈局决定自1983年6月1日起，将路局一部分管理权限下放给分局，运输计划、修建计划都有权限下放。

1983年9月，铁道部公布了计划体制改革的四个文件。为改革现行铁路计划管理集权过多，单纯实行指令性计划的状况，按照“统一计划，分级管理，综合平衡，确保重点”的原则，实行指令性计划与指导性计划相结合的制度，公布了“铁道部计划体制改革的初步方案”和“铁道部计划体制改革的具体实施办法”，规定了各种计划的指令性、指导性项目和几种计划的放权规定及实施办法。为加强计划管理，提高铁路计划的严肃性，严格计划纪律，公布了“关于调整计划的几项规定”。

铁道部放权后，更改资金中，局管项目的比重由原40%增加到60%，大修资金原由部统一提成，统一分配使用，改革后由部核定路局固定的资金数，由局自行安排使用，局管项目比重，由原30%增加到55%。

根据铁道部关于东北铁路机构改革的决定，1983年10月，原吉林、锦州、沈阳三局及白城分局合并成新的沈阳铁路局，年末将原各局的修建调整计划进行了统一汇总，运输计划按新局界，进行了各种指标的计算汇总。

1984年初，沈局公布了“关于扩大分局经营管理权限的规定”，扩权100条，在计划管理方

面运输计划、修建计划进行放权。根据合局后的具体情况，为统一计划管理体制，1984年7月，公布了“沈阳铁路局计划管理办法”。

为了对分局实行“五包五保”经济责任制，计划部门对包保指标下达了按年分季计划作为考核依据。根据国发（82）2号文件精神 and 铁道部、路局的安排，沈局计统部门在1984年积极参加了局、分局统一组织的企业整顿验收和本系统的企业整顿验收工作，搞好自身建设。

1984年5月起，沈局机关实行经济责任制考核及奖励办法，计统处建立了处、科、个人职责范围，从5月起试行按月考核、计分算奖。在月份工作考核中，计统处和承担主要经济技术指标的运输、客运、货运等处，指标考核占50分，月份工作计划考核占50分，与基数奖金挂钩，只减不加。机关每个职工都和安、换算周转量两项指标完成情况挂钩，实行奖金浮动。计统处还负责于次月10日前提供全局上月换算周转量完成情况数据，由各处、部、室计算本部门应得的奖金。

1984年8月，沈局为进一步调动企业和职工积极性，搞活经济，提高企业素质，提高经济效益，决定再扩权40条。更改计划中局有权安排的投资额下放给分局管理的由年初的40%增至70%，局有权安排的大修投资额60%下放给分局。

按照中央关于经济建设量力而行的精神，严格控制固定资产投资规模，严肃财经纪律，对铁路计划的管理要求更加严格。1985年11月沈局决定对管内单位1985年不纳入基建规模项目的自筹投资也要加以控制。对局下达的投资计划指标不得自行扩大，亦不得以自有资金、流动资金作垫款来变相扩大投资规模，要求严格控制新开工项目，列入固定资产投资计划的项目也要严格进行审查。

1981年至1985年，沈局编制了“六五”规划、“十年设想”和“七五”规划、“二〇〇〇年设想”。提出了分年度运量和建设发展规划。为使长期计划与年度计划紧密衔接，还加强了建设的前期工作，严格了计划任务书的编报、审查、批复和上报工作，基本杜绝了“三边”工程，提高了修建计划质量。

二、统计

铁路统计是制定计划和政策的重要依据，是对铁路企业实行科学管理和检查监督的重要手段。

铁路统计工作的基本任务是准确及时、全面系统地收集、整理和分析铁路各种统计资料，为编制计划、加强经济研究和经济管理提供依据；对铁路计划执行情况进行统计检查和监督；为群众参加企业管理、开展增产节约运动、社会主义劳动竞赛提供资料。

铁路基本统计报告内容包括：客货运输、机车、货车、固定资产投资、运输设备大修、工业生产、劳动工资、技术设备统计等。

1948年11月原沈阳、锦州、吉林铁路局先后成立，当时没有专门的统计机构，统计业务都是分散在各业务主管部门。1949年6月原沈阳、锦州、吉林铁路管理局相继成立统计科，把分散在各业务部门的有关运输、运营、劳力、设备等统计综合起来，实行了统计工作的统一管理，统计部门从无到有建立起来。在铁道部和铁路局各级党政部门领导下，培养了一大批统计干部，建立了各项统计制度，收集和整理了大量的统计资料，为各级领导指挥生产、经营管理决策、编制和检查计划提供了重要依据。

国民经济三年恢复和“一五”时期（1950～1957年），统计工作刚刚起步，主要是学习苏联和推广中长铁路管理局的经验，统计工作在探索中发展。

1950年以前，部分专业统计工作没有明确的方向和职责，处于简单的统计数字和报表阶段。随着铁路各业务部门的迅速发展和实行经济核算制度，各级领导及各业务主管部门更加迫切需要统计工作，要求提供各种精确的统计资料，统计部门逐步发挥了服务与监督职能。

1953年1月，中央人民政府政务院发布《关于充实统计机构，加强统计工作的决定》，有力地推动了铁路统计工作的开展。同年，铁道部召开全国铁路统计工作会议，提出1954年及以后若干年内铁路统计工作的方针：学习和巩固中长铁路统计工作，保证时间，提高质量，面向生产，最大限度地发挥统计在计划管理、经济核算和增产节约运动中的作用。

原沈阳铁路管理局在1950年1月至1952年12月并入中长铁路管理局和1953年1月至1955年12月并入哈尔滨铁路管理局期间，实行了中长铁路的统计制度，严格执行了统计纪律。原锦州铁路管理局全面推广“中长”经验，开展定期、专题统计分析，统计质量提高，发挥了统计在经济核算与计划管理中的作用。曾在1954、1955年全国铁路统计处长会议上介绍经验，并先后有北京、天津、天水、太原、广州、济南、齐齐哈尔、郑州等兄弟局来锦州学习。1956年原锦州局统计处作为先进集体出席了全国铁路先进生产者代表会议。

“一五”时期，统计工作学习“中长”经验，建立健全了统计工作制度和职责范围，广泛开展统计业务学习，并对各专业统计及有关人员全面培训和测试，统计监察工作积累了经验，在基层设统计监察通信员，严肃统计纪律，特别是在全路大张旗鼓地批判了丰台机务段长奚能安弄虚作假事件后，统计数字质量进一步提高。

三年“大跃进”和经济调整时期（1958～1965年），统计工作曲折发展。1958年，在大跃进的形势下，反对统计工作中的教条主义，片面强调依靠群众办统计，降低了专业统计的作用。统计规章及监察职权下放到基层，统计监察改为统计指导员，基层的统计监察通信员制度中断，统计工作受到很大削弱，一度出现“浮夸虚报”和“随风倒”状况。

1961年1月，面对“大跃进”造成的国民经济比例失调的局面，中央提出了“调整、巩固、充实、提高”八字方针。同年召开全国统计局长会议和全国铁路统计工作会议之后，开始对统计工作进行整顿。提出统计工作要大兴调查研究之风，彻底纠正统计数字“随风倒”的倾向，努力作到如实反映情况。铁道部党组在1961年铁路工作安排意见中指出：提高计划统计工作质量，必须坚决反对统计工作中弄虚作假的违法行为，建立负责制，严格统计纪律，要对计划统计人员进行训练和补充，不断提高统计质量。

1961年原吉林铁路局公布《统计工作纲要》，提出：健全组织，整顿统计队伍；进一步整顿统计记录，彻底消除统计工作中的“浮夸风”和弄虚作假现象；贯彻深入实际，深入群众，进行调查为主，必要的报表为辅的方针；统计工作必须是依靠群众，贯彻专业统计负责与群众办统计相结合的方针；建立与健全统计规章制度，严格执行各种统计办法。

同年，原沈阳铁路局以整顿统计质量为中心开展统计工作，建立健全各项统计负责制度和统计人员的培训制度。培训了运营、运输、基建设备、工业、劳资统计人员1036人次，提高了统计人员业务水平。全年受到奖励的统计人员有286人次。1961年6月成立统计处。在原有综合统计科基础上增设基建劳资统计科和监察辅导科，另将统计工厂2名运营统计监察员合到监察辅导科工作。同时在业务上对站段的统计工作实行垂直领导，接管了裕国、四

平、长春东、清原、安东等五个统计事务所，在行政上隶属统计处。

1962年中共中央、国务院公布《关于加强统计工作的决定》，为扭转“二五”时期统计工作过于分散、统计基础薄弱和统计工作缺乏应有的独立性、统计数字“随风倒”的状况奠定了基础。同年，原沈阳铁路局开展群众性的反弄虚作假斗争，以苏家屯地区在统计数字中严重弄虚作假的典型事例教育全局广大职工，共揭摆出2600多件虚假报告。1963年继续开展反弄虚作假斗争，进一步核查统计数字，铁路局政治部发出“关于进一步核查在统计工作中的违纪行为，坚决纠正弄虚作假的情况通报”，经过开展群众性的反弄虚作假斗争，端正了广大干部职工思想认识，刹住了歪风。

1963年原沈阳铁路局根据铁道部大力整顿原始记录，加强报表管理的精神，对局管内的车、货、客、机等部门的704种原始记录进行全面整顿，取消、合并和新建了一部分报表。

围绕中心工作，开展调查分析。1963年原沈阳铁路局在增产节约运动中，连续写出3份“关于旅客运输效率的分析报告”，分析了客运量下降的原因和浪费运输能力的问题，提出减少旅客列车车次的建议，引起有关领导的重视。在实行新运行图时，减下3对旅客列车。铁道部统计局将这份分析报告转发全国铁路局，肯定了“注重实效，坚持原则，深入实际”的精神。

“文化大革命”时期（1966～1976年）统计工作再次受到严重削弱。1968年原沈阳、锦州、吉林铁路局计划统计处被撤销。原沈阳局革委后勤组设计组（4人），负责全局计划统计工作，原统计处绝大部分工作人员到干校劳动。1972年交通部统计工作会议和全国统计工作会议之后，原沈阳、锦州、吉林铁路局才恢复计划统计处成立统计科，各分局相应地成立统计机构，各基层单位开始设专兼职统计人员。但发展不平衡，一些分局人员不足，基层单位专职统计人员尚不稳定，兼职人员变动频繁，统计队伍新人员多、兼职的多，统计业务生疏，统计工作仍处于被动局面。

1976年10月粉碎“四人帮”以后，随着全党工作着重点转移，统计工作经过全面整顿又进入了新的发展时期。

1977年7月原沈阳铁路局统计工作会议传达了铁道部和辽宁省统计工作座谈会精神，揭发批判“四人帮”干扰破坏统计工作罪行，努力实现统计工作大治，提出了1977年初见成效，三年大见成效的目标。

1978年铁道部发（78）铁计字566号文件，《关于认真贯彻〈国务院批转国家计委关于整顿和加强统计工作的报告〉的通知》中指出：长期以来，受到了林彪、“四人帮”反革命修正主义路线的干扰，使铁路统计工作受到严重破坏，思想上造成了混乱。有些基本统计数字不准确，有的弄虚作假，原始记录不全，质量不高，统计制度不健全，统计机构严重削弱，统计人员减少。为了适应新时期铁路运输事业高速发展的需要，必须大力整顿和加强统计工作。

原沈阳铁路局按铁道部要求，在1978年内重点抓整顿。从基层开始，抓基础工作。铁路局、各分局、基建处、工程处派出工作人员深入基层蹲点，帮助基层对运输、劳资、基建等专业统计的基础工作进行整顿，层层培训专职统计人员；加强对国民经济计划执行情况的统计检查监督，核实铁路运输八项经济技术指标完成情况，检查重点工程的施工进度、质量情况及钢材、水泥、木材三大材料、主要设备的到货、施工力量情况等；健全统计工作，充实统计人员，铁路局将运输统计报告室改为计划统计处运输统计科。在全局统计战线开展以提

高统计数字质量为重点,以实现统计工作大治五条标准目标的“比、学、赶、帮、超”劳动竞赛活动。1978年第4季度,铁路局召开统计工作会议,对在整顿统计工作中做出优异成绩的9个先进集体(其中沈阳分局3个,长春、大连、丹东分局各2个)和4名先进个人进行了表奖。

1979年12月原沈局进一步加强专业统计人员的自身建设,以适应全党工作着重点转移和“调整、改革、整顿、提高”八字方针的要求。召开“运输统计专业会议”,推广瓦房店机务段统计室开展调查分析,当好领导参谋,坚持实事求是,在“准”字上下功夫的“实事求是搞好统计,努力为运输生产服务”的经验,开展了“远学柳州,近学瓦房店”活动。

1983年10月,铁道部决定原吉林、锦州铁路局和齐齐哈尔铁路局的白城分局撤销,并入新的沈阳铁路局,各种统计资料按新的局界重新作了整理汇总。

并局后,沈阳铁路局继续贯彻铁道部(81)铁计字2189号文件,关于《转发和贯彻〈国务院批转国家统计局关于加强和改革统计工作报告〉的通知》和1984年颁布的《中华人民共和国统计法》,对各专业统计数字的真实性进行核查,建立健全统计数字的负责制,统计报表的核对制,提高统计数字的准确性;普遍开展统计分析和经济预测,为加强经济管理,搞好铁路运输生产服务。自1984年起统计工作连续3年获辽宁省统计局统计工作先进单位称号和铁道部竞赛评比单项第一名。

沈阳铁路局按铁道部改进统计计算技术水平的要求,积极配置电子计算机,不断扩大电子计算机的使用范围。1976年7月原沈阳、锦州、吉林铁路局运输18点统计实现用电子计算技术部、局间二级网络传输,1982年沈阳统计工厂货运统计投产使用电子计算机;1984年5月运输18点统计实现部、局、分局间三级网络传输,并着手筹建机车统计计算机网络,沈局的统计手段向现代化方向迈出重要一步。

三、环境保护

1972年6月5日至16日,联合国在瑞典首都斯德哥尔摩召开了人类环境会议。根据周恩来总理的指示,我国派代表出席了这次会议。党和国家领导人在听取了代表团的汇报后表示,认为对环境问题应当提到国家的议事日程上来。斯德哥尔摩环境会议不仅是世界环境保护的里程碑,也成为我国环境保护事业的新起点。

1973年8月5日至20日,在北京召开了第一次全国环境保护会议,出席会议的代表反映了各地区和各方面的环境污染和生态破坏的大量事实,认识到环境问题的严重性,“现在就抓,为时不晚”是会议作出的结论,会议审议通过了“全面规划、合理布局、综合利用、化害为利、依靠群众、大家动手、保护环境、造福人民”的环境保护工作方针和《关于保护和改善环境的若干规定》。同年11月国务院批转了会议报告和规定,并且指出:对现有城市、河流、港口、工矿企业、事业单位的污染,要迅速作出规划,分期分批地加以解决,要在资金、材料、设备上给以保证。从此,环境保护事业被提到了工作的议事日程上。以《规定》和方针为指导,环境保护工作在全国逐步开展起来。

1973年11月辽宁省召开了全省第一次环境保护会议。沈局孙忠厚同志参加了会议,(当时他任局科研所所长)。1973年11月26日沈局以沈铁革电字(73)579号电报,公布成立沈阳铁路局环境办公室,对内归综合技术室领导。综合技术室增设副主任1名兼办公室主任,另设定员5名,负责全局环境保护的日常工作。沈阳、大连、长春、丹东分局也在综合技术室内

增设环境保护办公室，办公室主任由增设的综合技术副主任兼任。各另设定员3、2、2、2人。基建处在施工技术科增设1名定员，路局各业务处和分局各业务科指定干部兼任环境保护工作，由局环境保护办公室领导。

1978年8月29日，路局决定，将环境保护工作划归计划统计处领导，设环境保护办公室，定员5人。主任由副处长李殿元同志兼任；副主任1人，工程师或技术员3人，并确定了职责范围：“负责组织全局和监督检查各单位的环境保护工作，发动群众开展治理‘三废’为中心的环保普及工作，通过抓典型，采用新工艺，不断推动和提高环境保护工作水平，把好基建工程的‘三废’治理关（三同时），负责指导环保监测的日常工作”。随后，沈阳、大连、长春、丹东分局均在计划统计科设专职人员负责环保工作，其中沈阳分局3人，大连分局2人，丹东分局2人，长春分局2人。第一工程处，第二工程处各在施工技术科设1人负责环保工作。（沈铁人发〔1978〕262号）。

1979年10月30日，局成立劳动环境保护处，将计划统计处环境保护办公室的工作及定员一并划归劳动环境保护处。处内设环境保护办公室，定员6人，主任1人，工程师或技术员5人。与此同时沈阳、大连、丹东、长春分局和工程处也相应成立劳动环境保护科，分局环境保护工作划归劳环科主管，分别设定员3, 2, 2, 1人。（沈铁人发〔1979〕291号）。

1983年10月1日，吉林、锦州铁路局撤销，并同原属齐齐哈尔铁路局的白城分局一起和沈阳铁路局合并。（沈铁发〔1983〕55号）当时，锦州铁路局环境保护科设在劳动环境保护处，定员5人，其中科长1人，工程师或技术员4人。其下属的锦州、阜新、郑家屯分局环保机构都设在劳动环境保护科，工程处设在安全质量监察科，分别设定员1人。吉林铁路局环境保护科设在计划统计处，定员5人，其中科长1人，工程师或技术员4人。其管辖的吉林、通化、图们分局、工程处的环保机构均设在卫生科；除吉林分局设定员2人外，其余都各设定员1人。白城分局环保机构设在综合技术室，定员1人。

1984年6月30日，在局机关处、室机构和工作任务的调整中，撤销了局劳动环境保护处。环境保护机构及其工作任务划归计划统计处，对外称沈阳铁路局环境保护办公室，设定员7人，其中主任1人，工程师或技术员6人。（沈铁人发〔1984〕444号）。随着路局劳动环境保护处的撤销，各分局级大口的环保机构也有所变动：沈阳分局划归节能办，设定员2人；锦州、阜新、郑家屯分局划归计划统计科，除锦州分局设定员2人外，其余均设定员1人；沈阳工程处划归安全质量监察科，设定员1人；锦州工程处划归施工科，设定员1人；吉林工业公司划归技术设备科，设定员1人，大连、丹东、长春、白城、图们、吉林、通化分局机构设置未变。

1975年10月22日，我局环境监测机构建立。根据沈铁革（技）发〔1975〕307号文规定，在沈阳铁路中心卫生防疫站内成立环境监测科，为全局环境监测中心，设定员6人，后增至9人，其技术业务直接受局环境保护办公室指导。文件同时要求在沈阳分局，大连、丹东、长春卫生防疫站内增设环境保护监测组，负责管内的环保监测工作，其技术业务均受分局环境保护办公室（科）的指导。

沈阳分局于1977年成立环境保护监测组，直接归属分局环境保护科，定员8人。1984年12月，分局成立卫生防疫站，站内设环境保护监测科，定员8人，原环境监测组撤销。1985年7月环境监测任务划归节能测试服务中心，共设定员10名，节能和环保监测不明确分工。

大连分局于1976年在大连铁路卫生防疫站内成立环境保护监测组，定员3人。

丹东分局于1975年在丹东铁路卫生防疫站内成立环境保护监测组，定员3人。

长春分局于1975年在长春铁路卫生防疫站内成立环境保护监测组，设定员3人。

1983年10月沈阳、吉林、锦州铁路局和白城分局合并。当时，锦州铁路中心卫生防疫站设有环境保护监测科，定员9人。阜新、郑家屯分局铁路卫生防疫站内各设1人，专门负责和锦州铁路中心卫生防疫站环保监测科配合，开展管内有关工作。并局时，吉林铁路中心卫生防疫站设有环境保护监测科，定员10人，其中有2人在检验科工作；图们、通化分局在各自卫生防疫站设有环保监测组，定员均为2人。白城分局在卫生防疫站内设有劳动卫生环保监测科，定员4人，其中2人负责环境监测工作。

机 构 沿 革

一、原沈阳铁路局

1948年12月,沈阳铁路军事管理局成立,在秘书室内设有统计科、计划科。根据东北铁路总局“于管理局内成立统计科由管理局长直辖”的通令,自1949年6月21日起沈局秘书室统计科改由局长直接领导。

1950年5月,中长铁路管理局成立,设有计划经济处和统计处。计划经济处定员22人,下设运营科、新建大修企业科。统计处定员112人,下设业务统计科、工资工时统计科、技术资料科、综合分析科、机车车辆统计科、运输统计科、运营科。表格用纸保管库为直属单位。主任监察员在处长室内。统计处还直接领导局间分界站的统计室。各分局设有计划科和统计股。在各机务段,以当时燃料统计组人员为基础,1951年1月1日起组建统计股,直接隶属于机务段长。中长铁路管理局统计处对各段统计股有业务指导权。1951年3月,局内车务、机务、工务、电务、车辆、煤业、林业、材料、厂务等处都有计划股或劳资计划股、计划经济科、计划作业科、计划科。计划经济处定员23人,下设运营科、新建筑及大修科、企业及附业科、经济科。统计处定员39人,下设业务统计科、工资工时统计科、技术资料科、综合分析科、机车车辆科。直属单位表格用纸保管库定员9人。1951年6月成立机械化统计室,定员108人。1952年计划经济处定员改为19人,统计处定员改为34人,工资工时统计科改为劳动工资科。

1953年1月,哈尔滨铁路管理局成立,仍保持中长局的机构,设有计划处、统计处。计划处定员20人,下设经济科、运营科、修建科、企业科、劳动工资分析科。统计处定员35人,下设业务统计科、劳动工资统计科、技术资料科、综合分析科。统计监察员仍在处长室内,处长室内还有人事干事1人。直属单位机械化统计工厂定员98人,表格仓库定员9人。统计处仍直接领导各分界站车辆统计事务所。各分局设有计划科。局内车、机、工、电、辆各处都设有计划股;其他处有的设计划科、有的设计划统计科。

根据铁道部指示,为加强统计工作,1954年7月在统计处成立统计监察科,定员3人。

1954年统计工厂改为独立附属企业单位,开始实行对外加工。相继承做中朝联运统计清算和齐齐哈尔、吉林两个铁路管理局的运营统计。1956年又承担了齐局的客货运输统计直至1982年。

1955年2月,统计处技术资料科改为基建设备统计科。7月,计划处劳动工资计划科撤销,其工作并入运营计划科内。统计处的统计监察科撤销。原由统计处领导的驻分局统计监察员划归分局直接领导。基建设备统计科与劳动工资统计科合并,改称为劳动工资基建设备统计科。统计处处长室内人事干事定员取消。

1956年1月,哈尔滨铁路管理局划分为哈尔滨和沈阳两个铁路管理局,沈阳铁路管理局内