

月，亏损6万多元。经请示县政府，财政部门前后共拨款12.1万元，解决了修复水渠的资金，8月份该厂恢复生产，到11月底就已盈利2万多元。

(三) 协助企业搞好财务管理，发挥资金使用效果。针对一部分企业财务管理薄弱，盲目开支时有发生的情况，在主管部门的配合下，阳高县财政局结合企业整顿，促进企业加强经营管理。他们帮助企业建立起内部经济责

任制，帮助企业财务人员管好用好资金，帮助企业降低成本，帮助企业取得经济信息，帮助企业疏通渠道。1984年，县财政局对20户国营企业的25名财会人员进行了10天的业务培训，帮助处理了17万元的残次商品，归还到期贷款43万元。

此外，从去年4月份开始，在县纪委、审计局、税务局等部门的协助下，还检查了71个单位，查出违纪金额24.6万元，已收回11.1万元。

## 支持和协助铁路系统

### 管好用好更改资金

李 杰 美国云 张钊峰

近几年来，国家采取了一些措施，使铁路系统的更新改造投资逐年增加，1983年更新改造投资额比1980年增长了1.6倍，相当于该年国家安排铁道部基本建设投资的63.7%。由于铁路系统的更新改造投资有不少是和基本建设投资捆起来花的，为了进一步加强管理，提高资金使用效果，中国人民建设银行总行和铁道部联合制定和颁发了《铁路更新改造资金管理试行办法》，并在实际工作中，实事求是地解决了一些问题，从而发挥了投资效益，收到了较好的效果。据不完全统计，1983年压缩不正常的在建工程款10,146万元，核减工程预算、节约更改资金6,582万元，调剂投资余缺355万元。同时，还发放了临时周转贷款，大大加快了铁路技术改造的步伐。

**一、参与计划安排，控制投资规模，调剂平衡资金。**各地建设银行管理铁路更新改造资金后，积极参与制定更新改造规划和年度计划的工作，凡年度实际投资超过计划的，要按照审批程序报批，以有效地控制投资规模。在计划执行中，根据保证重点兼顾一般的原则，积极

调剂资金余缺。据不完全统计，1983年，各地建设银行解决的投资缺口和调剂的资金就有989.9万元。如广州铁路专业支行，1983年8月在协助广州铁路局检查广州铁路分局更改计划的执行情况时，发现该分局超计划指标安排500多万元，便建议铁路局组织力量全面落实更新改造计划。在他们的协助下，广州铁路局内部调剂解决更新改造资金210万元，又报请铁道部追加了290万元，弥补了投资缺口。又如，柳州铁路专业支行了解到柳州铁路局黔桂线的南丹至六卡电力线技术改造项目未列入1983年计划，但这个项目改造完成后，运输能力可提高24%。于是，就积极支持该局在局掌握的资金指标内安排45万元投资，被铁道部作为部管项目纳入了计划，并在1983年底基本完成。再如，吉林市中心支行昌邑办事处，1983年协助吉林铁路局，削减和缓建了19项不具备开工条件的工程，把296.5万元投资调给26个有投资缺口的项目使用，取得了好的投资效果。

**二、认真审查概（预）算，核实工程造价，节约使用投资。**建设银行承办更新改造资金业务后，配合铁路部门加强了概（预）算的审定工作，剔除了一些不合理开支，节约了不少投资。1983年，据原15个铁路局的经办行统计，共审查更新改造工程预算投资77,162.1

万元，核减6,582万元，占原预算的8.5%。如沈阳南站新建3,650平方米的售票大楼工程，承建单位听说工程已交建设银行监督管理，主动将原编造的90万元的土建工程预算降为78.2万元，后经沈阳铁路专业支行与路局会审，又削减了5.5万元。又如，对乌鲁木齐火车南站站房工程的概算，新疆维吾尔自治区铁路专业支行与建设和施工单位一起会审，六次向区建委、建设和施工单位个别交换意见，核减不合理开支114万元，占原预算的19%，其中，采纳建设银行意见核减110万元，占核减额的96.5%。不少铁路局的同志都说，由于建设银行参加了会审，工作效率提高，扯皮现象减少，制止了不少不合理支出，工作好做多了。

**三、加强计划、财务管理，实事求是地帮助有关单位解决问题。**建设银行积极促进各有关单位按照规定的基本建设程序办事，进一步加强计划、财务的管理和监督。在拨款结算上区别对待，对承建较大的更新改造项目，要根据有关部门审定的初步设计和概算，编制施工图预算，按照规定程序审查批准后，据以签订承包合同，办理拨款和结算；对投资少、工期短的更新改造项目，以及购置、自制机械设备，根据施工图预算或批准的计划，按照实际需要分次拨款，竣工后一次结算。同时，还积极协助各单位建章建制，加强管理。如锦州市支行与原锦州铁路局商定，在更新改造会计核算办法颁发前，暂按基本建设会计制度执行，并帮助单位设立更新改造工程项目卡片，记录工程名称、投资计划、实际验工、交付使用、在建工程等数据，使资金活动、经济动态一目了然，改变了花钱不算帐，不注重经济效益的状况。建设银行也相应建立了一系列的管理制度。如新疆、北京、柳州等许多行处在内部按计划项目和专业类别设立了台帐，对计划调整、概（预）算增减、投资完成、验工计价和日常拨款支出数等情况逐项登记，并对总投资在300万元以上的项目建立了工程项目档案。这样做，有利于杜绝计划外工程，有利于及时发现计划投资有无缺口，并为竣工决算打好

基础。1983年初，下达给北京铁路局装卸管理所计划300万元，后计划调减为84万元，前门支行经过检查内部台帐，发现已按原计划拨款178万元，便及时追回多拨的94万元资金。

各地建设银行，在拨款管理上，既坚持按制度办事，又坚持从实际出发，及时地支持工程上马。如京原线改造工程，是铁道部大中型重点项目。按常规，对大中型线路改造项目分局管段的概算，在总概算未分劈前，建设银行无法掌握分局施工部分的概算，就不能拨付任何资金，但这样会影响工程进展。北京前门支行本着实事求是的精神，先拨款，后补办分劈概算，保证了该工程的顺利进行。又如，齐齐哈尔铁路专业支行对一个单位内的各项工程，在投资节、超兼有，但未突破总投资时，允许暂不调整，待年终一次调整清算。

**四、促进有关单位抓紧工程收尾，缩短建设工期，尽快发挥投资效益。**据辽宁省分行、郑州及陕西铁路专业支行等单位的不完全统计，1983年协助单位压缩在建工程10,146万元。锦州市支行对不需安装的设备，在验货付款时，办理固定资产入帐手续；对建筑安装工程，在竣工验收时，办理固定资产入帐手续，基本扭转了过去因交接双方扯皮，长期影响固定资产交付使用的情况，1982年在建工程比上年压缩13.4%。西安车辆客车修理库工程，1978年开工，干干停停，至1983年计划上仍留有缺口。陕西铁路专业支行了解到这一情况，及时与路局计划处联系，建议他们调剂资金，抓紧扫尾工程，路局接受了他们的建议，在资金十分紧张的情况下，追加投资10万元，历时六年的工程方得竣工交付使用。灵山车辆段工程，是铁道部重点技术改造项目，长期不能收尾交付使用。沈阳铁路专业支行承办后，支行领导和拨款员多次深入现场了解情况，发现这个段在生产和施工管理上责任不清、领导成员之间闹矛盾，是影响收尾的主要原因。他们将这一情况三次向沈阳铁路局反映，引起了该局领导的重视，调整了领导班子，增派了施工人员，使拖延六年的工程配套收尾，竣工投产。

# 我们是怎样帮助农垦企业提高经济效益的

吉林省财政厅

我们吉林省财政部门在贯彻党中央提出的对外开放,对内搞活的方针中,配合农垦企业主管部门认真落实财务包干办法,全面推行企业联产承包责任制,积极地帮助企业多方面筹集资金,支持企业发展生产,扭亏增盈,取得了较好的经济效益。1984年总产值达2.1亿多元,实现利润2,500多万元,向国家交纳税金1,000多万元;与1979年相比,总产值增长91%,实现利润增长72.5%,税金增长89%。出现了产值、利润、税收同步增长的好形势。下面谈谈我们帮助农垦企业提高经济效益的几点做法和体会。

## 一、认真落实财务包干办法,是促进企业

## 扭亏增盈,提高经济效益的有效措施

党的十一届三中全会以前,我省的农垦企业有一半亏损,每年亏损额达一千多万元,许多场靠国家补贴和银行贷款过日子。从1980年起,我们积极会同主管部门,将全省农垦企业原来实行的“超盈减亏分成”的财务管理办法,全部改为财务包干办法。具体做法是:对实现利润较多的参、鹿特产场,确定包干上交一部分利润;对微利的企业,实行不交不补;对谷物农场、畜牧场实行定额补贴,超亏不补,结余留用;对规模小,利润又很少的企业,实行国家所有,集体或个体经营,独立核算,自负盈亏。对这四种类型的企业,采取算帐到场,包干到县,一定五年不变的办法。

为了促进农垦企业扭亏增盈,我们在贯彻实行财务包干办法中,与主管部门一起,积极帮助企业广开生产门路,千方百计地增加收入,降低生产成本,节约开支。并采取积极灵活的办法,对提前扭亏的企业,亏损补贴照给;对尚未扭亏,但扭亏措施得力的企业,可以把亏损补贴用在扭亏措施上。我们还召开亏损企业会议,逐场逐项地帮助企业研究扭亏措施,制定扭亏方案。具体做法有第三步:第一步,突出抓一个“早”字。每年年底以前要尽早地把亏损场的预计亏损底数摸清,及早地

**五、发放临时周转贷款,解决资金的一时困难。**为了解决更新改造资金提取和拨入时间不一致,单位暂时发生资金不足的困难,建设银行按照有关规定核实发放了临时周转贷款予以资助,促其早日建成投产,发挥效益。如兰州铁路局机床大修厂改造钢窗和锅炉大修生产线,资金不足,兰州铁路专业支行及时发放了临时周转贷款20万元,投产后,每年可增产钢窗2—2.5万平方米,增加利润6万元左右。

赵紫阳总理在五届人大四次会议的《政府工作报告》中指出:“为了有效地推进技术改造,今后用于固定资产的投资,要把基本建设

和技术改造的资金统一安排使用。”实践证明,这样做,有效地控制了投资规模,缩短了基本建设战线,弥补了国家投资之不足。今后,我们应在认真总结经验的基础上,改变目前铁路系统基本建设和技术改造资金按款源分别编制计划的办法,按照国家固定资产投资计划的要求,将铁路系统的基建投资计划、更新改造资金计划捆起来,由铁道部编制统一的铁路固定资产投资计划,做到项目安排统一,计划执行统一,监督管理统一,资金调度统一,进一步管好用好铁路基建投资和更新改造资金,提高投资效益。