

談談汽車運輸成本工作

邱 治



近年來，由於在汽車運輸企業中實行了計劃管理和建立了經濟核算制度，汽車運輸企業的經營管理水平有了很大提高，運輸成本有了很大的降低。1958年全國汽車運輸成本較1957年降低20%左右，1959年第一季度的單位成本又降低了8%左右。這說明汽車運輸企業在成本工作上已經作了不少努力。

但是，與其他運輸工具的成本比較，當前汽車運輸成本過高，而且各個省市間的成本水平懸殊，仍然是一個突出的問題。根據對12個省市1959年第一季成本的調查，平均每千噸公里成本為169元。這一成本水平，較之鐵路和水運主要幹綫的成本高出20—30倍；高於地方內河運輸成本10倍左右。在各個省市的汽車運輸成本中，高的如河南省為245.66元，低的如北京市為127.6元，兩者相差近一倍。從汽車運輸每千噸公里所耗燃料、修理費用來看，燃料消耗高的為89.33公斤，低的為54.42公斤；修理費用高的為35.69元，低的為19.77元。上述情況表明，加強汽車運輸成本工作，大力降低汽車運輸成本，不僅是必要的，而且也是可能的。

為了降低汽車運輸成本，看來當前應該作好以下幾項工作：

第一、大力提高汽車的車噸月產量，充分利用現有掛車。在相同的時間里，汽車每一噸位完成貨物運輸量愈多，則每一噸公里所支出的運輸費用就愈少，因而就能直接降低汽車運輸成本。在這一方面，各地已經採取了不少措施。例如加強對貨源的組織和車輛的調度工作，提高車輛的實載率和里程利用率；加強對車輛的保養、檢修，提高完好車率；推廣多班運輸、拖掛運輸和甩掛運輸等。因而車噸產量有了顯著提高。根據五月份統計，全國貨運汽車車噸月產已達萬噸公里的車輛已占全部車輛6.16%，山西、湖南、安徽等省全省平均已達6,000噸公里。但是就全國平均車噸產量來看，仍然較

低，與紅旗運動的指標還有很大距離。車噸產量沒有全面迅速提高的原因很多，當前看來，沒有充分利用現有掛車是重要原因之一。據統計，今年五月份掛車利用率僅50%左右，其中不少省還不足40%。因此，進一步提高掛車利用率不僅為提高車噸產量所必需，而且又是降低汽車運輸成本的重要環節。據山東省測算，實行一車一掛可以降低成本17%，一車二掛可以降低28%，一車三掛可以降低34%。

掛車利用率不高的原因，除了有部分掛車質量不好需要整修，暫時不能使用外，主要還是沒有建立起一套必要的管理制度。例如對掛車缺乏保養制度，所以掛車技術狀況下降；缺乏檢修制度，所以掛車使用時常常發生故障；缺乏使用掛車的責任制度，所以有的掛車拋在路上，遭受雨打日晒；缺乏財產管理制度，所以掛車輪胎被人任意卸下。由此可見，建立和健全對掛車的管理制度，是當前汽車運輸部門財務成本工作的重要任務之一，也是提高車噸產量、充分利用現有掛車的一項必要措施。

第二、大力節約燃料、輪胎的消耗，提高車輛保養工作的質量，減少機件特別是配件的損壞，是降低汽車運輸成本的重要途徑。汽車運輸成本中，燃料、輪胎和車輛保養、修理費用占了70%。這就是說，節約這三項費用，是降低汽車運輸成本的關鍵；同時，也是完成今年運輸任務的關鍵。因為節約地合理地使用油料、輪胎和配件，就可相對地增加完成運輸任務所必要的物資保證。

1958年大躍進中，各地在這一方面創造了不少經驗，取得了成效。例如在節油方面，雲南省曾經在車隊中建立節油推廣員，負責交流節油經驗，幫助虧油車調整電路，並且由車庫整修虧油車的發動機和底盤，使虧油車逐漸變成了節油車。不少地區在車上安裝節油器、化油器和快速熄火器以及大力推行拖掛運輸，節約了油料。在節約輪胎方面，北京市最近提出“五防”和四項措施。五防是防止輪

胎負荷过重而放炮，在行駛中防止輪胎漏氣而碾壞，進貨場或工地時防止輪胎扎傷和刮傷以及防止因路面不好而損壞輪胎。四項措施是提高駕駛技術，禁止超載，加強對輪胎的保養和整修公路路面。在提高保養工作質量和減少機件、配件損壞方面，福建省加強技術管理，經常交流操作經驗，加強對司機和助手人員的政治教育以提高責任心。所有這些措施，都在不同程度上節約了油料和輪胎的消耗，減少了機件的損壞，並且提高了車輛的技術狀況。當前的一項重要工作就是系統總結這一方面的經驗，並且通過群眾討論使各項節約的具體措施用制度固定下來。這裡，加強定額管理是一項重要而有效的方法。因為有了定額，既便於群眾掌握和分析比較，又可以通過對定額的制訂和修訂，把群眾不斷創造出來新的經驗集中起來。在制訂和修訂定額時，要貫徹既先進又落實的原則。因為定額不先進，就會失去制訂定額的意義，不能達到激勵先進、鞭策落后的目的。如果沒有制訂保證實現定額的具體措施，那末，即使有先進的定額也會流於形式。

第三、加強養路工作，逐步改善公路狀況。公路狀況不僅影響到汽車的行駛速度，而且還會影響油耗、輪胎磨損和汽車機件特別是配件損壞的程度。因此，提高養路工作的質量是當前一項重要的工作。幾年來，特別是經過1958年的大躍進，公路通車里程有很大增長，養路部門中所開展的技術革新和技術革命運動使部分養路工具實現了半機械化，改變了路面狀況。這對加速車輛周轉，提高車輛利用率，降低汽車運輸成本都起了不小的作用。

但是，隨着汽車貨運量的迅速增長和公路通車里程的不斷增加，特別是由於在勞力比較緊張的情況下，固定的養路工人被抽調去支援其他建設之後，有的地區的公路狀況較過去有些下降，因而影響汽車行駛和使運輸成本提高。例如南京——杭州綫的宜興縣境路段，原來汽車每小時行駛40公里，目前已降到20公里。四川省的八條公路車速降低六分之一。湖南省每百公里的耗油量由20公斤提高到30公斤。山西臨汾運輸站今年第一季度因路況不好而損壞汽車鋼板達1,100塊。

為了提高養路工作的質量，看來首先需要加強對養路工作的統一規劃。因為一條公路往往通過几

个县或专区，如果一个省沒有統一的養路計劃，任憑各县或专区自行管理，就很难保證整條綫路的質量。其次要逐步健全養路機構，使專業隊伍的養路與群眾性養路相結合。再次是加強養路部門的計劃管理和貫徹經濟核算原則，使養路工作既有作業計劃，又講究經濟效果，力求用最少的費用養好公路。最後，財政上對養路支出應當給予必要安排，並且對養路費的使用情況加強財政監督，防止挪用養路費去辦基本建設或其他專業。

第四、加強對汽車運輸成本的管理和分析工作。這是汽車運輸企業財務部門的重要而經常的任務之一。1958年大躍進中，各地已經創造了不少行之有效的管理經驗。例如青海省對回隊車輛當面結算油料，使司機人員及時了解自己節油成績；設立專人管理輪胎的計劃、驗收、備存、領用、檢查修補和報廢工作。雲南省建立了車隊核算員，設立單車卡片，促使工人經常關心各項指標完成情況。湖北省武漢市在發動群眾管成本的基础上，推行了單車核算。北京市最近建立節油網，小隊設立互助組。有的地區還採取逐月公布指標和完成情況進行評比的方法。所有這些做法和措施不僅促進了生產，而且還提高了財務成本工作的水平。

但從當前情況看來，對成本管理，特別是對財務成本的分析工作還有待加強。分析財務成本工作的方法很多，例如可以就一個省、市範圍內的各個企業成本水平加以分析比較，尋找成本高低的原因；可以就各項費用或實物消耗量加以比較，也可以就一個企業的生產過程里各個環節所耗費的成本費用和生產設備的利用狀況加以分析比較，從而找到潛力所在。通過不斷的比較、分析，不斷找出原因，研究改進的辦法，總結並推廣先進經驗，就可不斷促進運輸成本的降低。

加強成本分析工作，首先要健全企業管理制度，特別是成本管理制度。因為管理制度不健全，不但給比較分析造成困難；即使指出了改進措施，由於沒有用制度固定下來，也就很難產生應有的效果。其次是要健全會計、統計的表報制度。目前有的地區表報過簡，且不能按時報送，都將影響財務成本分析工作的開展。最後，還要加強實地分析工作。因為有目的有重點地在一個企業單位進行深入具體的分析，將有助於提高整個管理工作的質量。