

努力提高铁路经济效益

铁道部总会计师 叶克明

党的第十二次全国代表大会确定了我国经济建设的战略目标、战略重点、战略步骤和一系列正确方针。胡耀邦同志在十二大的报告中指出：“当前能源和交通的紧张是制约我国经济发展的一个重要因素。”“要保证国民经济以一定的速度向前发展，必须加强能源开发，大力节约能源消耗，同时大力加强交通运输和邮电通讯的建设。”党中央的这些重要决策，为我们指明了前进的方向。我们必须认真学习，贯彻执行，努力办好铁路事业，不断提高铁路经济效益，为促进整个国民经济的发展，为全面开创社会主义现代化建设的新局面而奋斗。

建国以来，我国铁路事业有了巨大的发展，目前是世界上三个货运量最大的国家之一。三十多年来，铁路运输在为工农业生产、国防建设和人民生活服务方面都做出了贡献，为国家积累了建设资金。但是，近几年来出现了经济效益下降的趋势，这是个很值得重视的问题。表现在运输方面，运能与运量的矛盾日益尖锐，行车事故不断发生；一些新线交付使用后，又因运量不足发生亏损。从财务指标来看，运输支出增长的幅度大于运输收入增长的幅度，近四年来实现利润平均每年下降12.9%。而固定资产增长的幅度又大于客货运换算周转量增长的幅度，如果以1981年运营资金利润率同1965年比较，则降低了62.6%。

由此看来，努力提高经济效益是当前铁路部门面临的一项重要而紧迫的任务，必须抓紧抓好。现从财务会计工作角度谈几点意见。

一、一切铁路工作特别是财务会计工作，必须转移到以提高经济效益为中心的轨道上来，坚决克服供给制、“大锅饭”、完成任务不算帐、忽视经济效益的思想。为此，必须结合铁路实际，坚决贯彻“调整、改革、整顿、提高”的方针。

在进行调整时，首先要克服使用基建投资中的盲目性，按照有计划按比例发展的原则，实行综合平衡。在研究经济布局的时候，要对每条铁路新线可能承担的运量进行科学地预测，还要考虑投资的回收期限。对于新线旧线之间、机车车辆修配制造之间比例失调的现象，也要逐步进行调整。

当前铁路管理体制、机构、制度还存在一些问题。权力过分集中，上边管得过多过死，权责不挂钩，有些工作无人负责。这些都不利于调动企业和职工的积极性，不利于提高经济效益，需要进行改革。铁道部的基建、工业、供销等部门已经实行企业化了，运输部门实行企业化的设想尚待进一步研究。各铁路局的财务管理体制，根据“分灶吃饭”的精神，1980年试行了“铁路运输企业经济核算制”，1981年又实行了全行业全额利润留成。今后随着运输企业的发展，将考虑试行“独立核算、自负盈亏”的办法，逐步向适合我国情况的社会主义现代化的铁路经营管理方向发展。

根据党中央和国务院的要求，铁路企业必须进行全面整顿。在全面整顿中，必须继续搞好财

务会计工作的四整顿，即整顿思想作风、整顿财经纪律、整顿基础工作，整顿规章制度。要严格按照六条验收标准分期分批验收，不能走过场。在整顿企业过程中，要大力培训财会干部，为加强企业管理、提高经济效益创造必要的条件。

二、讲求生财、聚财、用财之道，开展增产节约、增收节支活动。不断提高客货运量是铁路运输企业增加收入、扩大积累的主要源泉；另一方面，我国有十亿人口，第一要吃饭，第二要建设，勤俭建国、艰苦奋斗是我们必须长期坚持的一条重要方针，任何时候都必须厉行节约，反对浪费，这是提高经济效益的重要途径。

结合我国国情及铁路现状，铁路增产，除了由国家投资进行外延型的扩大再生产以外，更重要的是必须依靠技术革新，依靠改善经营管理，依靠提高活劳动和资金使用效率，来提高生产能力；换言之，就是要贯彻实事求是、量力而行的原则，走挖潜革新的道路。

几年来，铁路部门开展增产节约活动取得了显著的经济效益。从1977年到1981年，每年增产的幅度约在2—10%，节约的幅度约在5—10%。只要我们认真开展增产节约活动，潜力还是很大的。如现有的条件不变，多完成一个万换算吨公里，就能增收157.70元，节约支出72.70元；每万换算吨公里成本降低1%，全路一年可节约七千万元；1982年“货车周转时间”如能比计划加速0.26天，全年就能增加货运收入四亿元；如能完成本年的节能计划，就可以节约支出一亿元。又如，1981年对无票旅客采取了加强列车稽查，对短途及市郊列车进行了整顿，仅此一项就增加堵漏收入一亿二千万。

作为财务会计工作者，首要的任务是管好用好资金，提高资金使用效率，加速资金周转。在节约支出方面，要按照国家财力可能，按照计划和预算控制支出，坚持有多少钱办多少事和少花钱多办事的原则。

三、认真推行经济责任制。经济责任制是在国家计划指导下，以提高经济效益为目的，实行权、责、利、效紧密结合的生产经营管理制度。目前，有的铁路局结合铁路运输业务的特点，试行了“岗位纵横连锁责任制”或“按级分口经济责任制”等。这种办法实质上仍然是对企业实行盈亏责任制、对职工采取各种奖励的办法，是正确地解决国家、企业、个人三者利益关系的一种探索。

铁道部从1981年起经国家批准试行了全行业全额利润留成，这是铁路财务管理体制的一次改革，也是铁路企业推行经济责任制的一种形式。实行这种制度，促使各级领导同志重视经济效益，促进了运输生产的发展，加强了财务管理，严肃了财经纪律。但铁路实行利润留成制度，时间不长，经验不多，有待进一步改进和完善。如对各铁路局的留成率定得还不尽合理，各局间的留成率差距太大，加之利润增长部分和基数部分是同一个留成率，致使留成率低的局利润增长部分所得的好处太少，不利于调动超额完成任务的积极性。各级领导机关保留的机动数多了一些；另外在奖金、福利的分配上仍有平均主义倾向。这些问题都需要认真地研究解决。

四、切实加强和改善经济核算制。铁路运输系统的经济核算制，在五十年代初期开始推行，中间受到“大跃进”和十年动乱的干扰破坏。1979年根据“分灶吃饭”的精神，运输企业进行了财务体制的改革。从1980年起，又在全路试行了“铁路运输企业经济核算制”，促使各级领导在关心生产的同时也注意经济效益，完成和超额完成了运输生产和财务收支计划。

但是，改革仍然是初步的。去年十月份中国铁道财务会计学会在昆明召开学术年会以后，对现行的经济核算制以及收入分配和清算办法提出了一些不同的意见。对这些意见，应该分期分批通过讨论的方式，经过充分酝酿，提出改进办法，使之更加合理和逐步完善，以利于促进运输生产和提高经济效益。

五、认真贯彻搞活经济的方针，严格遵守财经纪律。一年多来，部属各企业认真贯彻以计划经济为主、市场调节为辅的方针，在生产任务不足的情况下，积极开展“找米下锅”活动，取得了较好的经济效果。部属各工厂1981年“找米下锅”的产值占年产值的14.7%。永济工厂提出“扩大路内市场，开辟国内市场，打入国际市场”的口号，把经济搞活了。有的工厂调整了服务方向、产品结构，积极生产民用产品，并打入了国际市场。基建总局五个厂承揽外活的产值占总产值的49%；基建系统原有计划亏损单位七个，经过千方百计承揽外部委托工程，使亏损金额减少60.6%，有三个单位扭亏为盈。

但是，目前有些同志把搞活经济同维护财经纪律对立起来，认为要搞活经济就难以维护财经纪律，要维护财经纪律就不可能把经济搞活。甚至有的借口搞活经济，采取不正当手段多分、占用、截留应上缴的利润，乱挤乱列成本，滥发奖金等等。这显然是错误的。我们必须强调搞活经济和加强财经纪律的辩证关系。搞活经济为提高经济效益开拓了途径，但还要清醒地认识到，由此也不可避免地带来一些问题。我们一定要在搞活经济的同时，加强监督，严格财经纪律。对那些错误的作法不能熟视无睹，放任不管，对情节严重的要严肃处理；对于经济领域中的严重犯罪分子则要依法惩办，这是不容含糊的。财会人员在维护财经纪律中，应该勇挑重担，并积极投入反腐败的斗争。

六、必须加强财务会计工作，充分发挥财务会计工作的作用。财务会计工作是通过日常的会计计算和财务收支反映和监督企业的经济活动，并定期地通过决算报表总结一个时期的经营成果来为发展生产和提高经济效益服务的。前一段，铁路部门在加强财务会计工作方面采取了一些措施，铁道部和所属局、厂均建立了总会计师制，今后应进一步加强。为了发挥财务会计工作在提高经济效益中的作用，还需要抓好以下三个环节：

1. 要抓财务计划的编制。要严格按照各项定额合理地安排企业的收支、盈亏计划，并据以编制财务收支计划，正确确定资金占用数量。

2. 要按照计划和各项经济指标，认真考核计划的完成情况。要积极地组织和推动增产节约、增收节支、堵漏保收、修旧利废等活动，以降低成本，提高盈利。要勇于维护财经纪律，防止损失浪费。

3. 要通过决算报表对企业的生产财务活动进行全面评价和分析，总结经验教训，提出今后改进工作的建议和措施。

为了提高铁路经济效益，各级领导应该重视财务会计工作，充分发挥财务会计工作的职能作用。要支持财务会计人员贯彻执行国家财经政策、维护财经纪律的正确意见，鼓励他们敢于坚持原则、勇于解决矛盾的积极性。财务会计人员要在党的领导下，发动和依靠群众，作好本职工作，努力学习财经理论和方针政策。总之，要努力学习，实事求是，解放思想，明辨是非，总结经验，勇于负责，善于管理，为提高铁路经济效益，为增加国家财政收入，为实现胡耀邦同志在十二大报告中提出的我国经济建设的宏伟战略目标，做出应有的贡献。

