

(六) 礦石的加工試驗, 一般對正在生產的礦山, 不單獨進行; 如系停采未采的礦山, 有必要時, 可利用當地生產設備就地進行, 或根據一定岩礦鑑定資料與已有加工試驗結果的同類礦石作對比, 而不再另做試驗, 如礦石組分簡單的可以不作加工試驗。

(七) 為加速勘探和最大可能地減少工作量, 勘探工作中特別要抓緊及時進行資料編錄及綜合整理工作, 工作開始首先要作出礦床的縱、橫剖面草圖, 並隨時補充修改, 隨時用以研究礦體產狀、構造。

(八) 勘探工作中必須順便注意礦區水文地質條件, 並可通過向當地群眾訪問調查來收集一部分水文資料, 在報告中應說明水文對開采時的可能影響。

(九) 對地方要求特別急迫的、地質條件較複雜的小型礦床, 可以先用最短的時間, 以很少的工作, 進行概括的了解, 作出初步評價, 肯定其可以利用後, 來取邊探邊采的方式進行工作。

(十) 一般小型礦床勘探過程包括交出報告的全部時間, 應在三個月以內盡量縮短。如礦床較大或礦床比較複雜的可適當延長, 但也要爭取不超過半年。遇這種情況時, 要求在工作了三個月時先提交出一個中間性的工作簡報, 說明礦床地質條件和儲量遠景的概況, 以便生產設計部門掌握資料, 提前開始工作。

(十一) 小型礦床的勘探報告要簡明扼要, 報告文

字部分以礦床地質(如礦體規模、產狀、構造、礦石化學成分和物理性質等)及儲量計算為主, 其他章節(如位置交通、經濟地理、區域地質……等)可以結合具體情況盡量簡化, 一般應在一萬字以內, 力求簡煉, 報告附圖同樣應以闡明礦床地質和儲量計算有關的平面圖、剖面圖為主, 其餘均可合併、簡化或省略。

(十二) 小型礦床勘探報告分數一般為3—4分, 其中交地方工業部門1—2分, 交省地質局資料處一分, 全國資料局一分, 如企業部門要求多制, 可由各省局自行伸縮。

(十三) 小型礦床勘探報告或簡報, 一般可由專區、縣負責審查, 個別較大的可由各省地質局審查。

(十四) 對供給非經常性生產的地方小工業(如農業社員農閒時作為副業生產的小工業)礦床往往規模非常小, 只作礦點調查工作, 提交調查報告即可。

這個意見的最後一點指出: 以上這些原則僅適用於地方性工業小礦床的地質工作要求, 各省地質局、各地質隊要緊緊掌握哪里有資源哪里就建工業的躍進精神, 滿足地方工業躍進的需要為原則, 從多快好省的全面思想出發, 用獨創的精神, 解決當前工作上的矛盾。並將你們在工作中遇到小型礦床勘探的問題和經驗, 隨時告我們, 以便準備資料, 供作制定大、中、小型礦床勘探規範的參考。

勘探工程的機場成本核算(續)

柴 杉

三、機場成本的事先控制

(一) 什麼是機場成本的事先控制

機場生產費用支出的事先控制是機場成本核算中的一個重要環節, 是推動不斷降低成本的有力保證。它採取簡便易行的方法, 在生產費用支出前進行有計劃的、合理的控制, 使機場直接費用不超出月度機場成本計劃指標, 從而及時的、有效的防止或杜絕人力、物力和財力的浪費。

“控制”不是機械的“限制”, 而是在必需保證生產需要的前提下去進行。因為只有在保證生產的前提下, 力求促進生產費用的節約, 才是它的目的。絕不能將控制和生產對立起來, 以免限制或影響生產的發

展。控制的標尺以月度機場成本計劃指標為最合適, 因為月度機場成本計劃指標是根據機場作業計劃的效率、進尺、技術措施、鑽孔地層、岩石硬度和生產中可能存在的特殊條件進行編制的, 並經過全體工人反復討論, 所以其中所規定的各項費用指標既適合於生產需要, 又有群眾基礎。

(二) 控制的方法

控制的範圍: 根據已推行機場成本核算的隊的經驗證明, 在機場便於控制而控制後又起到積極作用的主要項目是材料及動力、低值及易耗品攤銷、勞務供應和運輸四項。我認為祇要對這四項費用控制好, 就夠推動機場成本不斷降低。茲將各項費用的控制方法介紹如下:

1. 控制材料及動力費用的辦法是采用限額領料制

度，就是机场在月初根据月内的生产任务和消耗定额而规定的领用器材的限额。在实际领用时，必须在限额内领取。使用“限额领料单”来记载规定的限额，作为领料凭证并反映实际领用情况。限额领料单分为一料一单制和多料一单制，前者适用于在生产中有定额的大量消耗并经常领用的材料，如钢砂、柴油等，后者适用于品种繁雜、消耗不多又不经常领用的材料。其格式如下：

数量已超出可领用的结余数，对超出部分，仓库可拒绝发给，待经有关部门和领导批准后再发。限额领料单一式两份，领料和发料部门各持一份，月终双方核对无误后，机场便可据以核算成本。

使用多料一单的限额领料单时，还须规定出固定价格目录填好材料的统一编号等。领用时在请领栏填明数量，经机长签章后交发料部门，发料人即在实发栏填明实发数并交仓库主管签章。若在清领付，其请领数

限 额 领 料 单

(一料一单)

自____年____月____日起至____年____月____日止

倉庫名稱		工 作 号		領 用 門		領用部門 編 號		限額領料 單 編 号	
材 料 編 号	材 料 名 称	規 格	單 位	單 价	領用限額	實 領 退 料			
						數 量	金 額	數 量	金 額
備 注					材料會計	領料主管		倉庫主管	
請 領		實 發				退 料		尚 可 取 用 余 額	
日 期	數 量	領料主管	數 量	倉庫主管	經 發	數 量	倉庫主管		經 收

限 额 领 料 单 (甲联)

(多料一单)

____年____月份

編號____

倉庫名稱				用 途		領用部門				領用部門編號						
材料類別				單 位	單 價	本月領用限額	上月假退	本 月 領 用				本月假退		本月耗用		
編號	名 稱	規 格						第一次	第二次	第三次		合 計	數量	金額	數量	金額

限 额 领 料 单 (乙联)

(多料一单)

____年____月份

倉庫名稱: _____
編 号: _____

材料類別			單 位	× × 用 料 部 門					× × 用 料 部 門					總 計
編號	名 稱	規 格		限額	實 發 數 量				限額	實 發 數 量				
					第一 次	第二 次	第三 次	合 計		第一 次	第二 次	第三 次	合 計	

(多料一单的限额领料单(乙联)，系专供仓库用以核发和專欄登記各用料部門領用材料数量之用)。

每月初月度机场成本计划編竣后，即根据材料及动力項目中所列的材料名称、規格、数量、單价，填列限额领料单(计划耗用量即为領用限額)，并按材料价格目錄填好材料的統一編號。領用时在請領欄填明数量，經机長签章后交發料部門，發料人即在实發欄填明实發数并交倉庫主管签章。若在請領时，其請領

量已超出可領用的結余数，对超出部分，仓库可拒絕發給，待經有关部门和領導批准后再發，限额领料单一式两份，領料和發料部門各持一份，月終双方核实时无誤后，机场便可据以核算成本。

使用多料一单的限额领料单时，还須規定出固定的領料日期或次数，如每旬或每周領料一次。在填寫材料名称时，为便于材料會計的核算，应按材料价格目錄的类别、統一編號的順序填列，最好是将类别、

編號、名稱、規格印在領單上、以便於核對、核算和匯總工作。

實行限額領料制的優點是：

(1) 簡化了領退料手續。祇要在限額範圍內，機場即可直接到倉庫領料，不必每次都開領料單和到有關部門請示批准。

(2) 可以隨時反映材料的使用情況及價格的高低，促使工人建立成本觀念，多想辦法，力求在限額以內完成生產任務，藉以推動材料消耗定額不斷降低和費用的節約。

(3) 可以使發料部門有計劃地監督機場的材料消耗，同時又便於有計劃的進行儲備。

2. 控制低值及易耗品攤銷費用的辦法，也採用限額領用制，其具體方法可比照多料一單的限額領料形式，這裡不再贅述。此外還可施行交回換新的方法來控制。

3. 控制勞務供應費用的辦法主要是控制其中的修配費用。具體的控制方法是通過修配計劃來進行的。機場在每月編制月度機場成本計劃前，要擬定修配計劃。格式如下：

修 配 計 划

____年____月

柱式3

修 配 品 名 稱	規 格	單 位	數 量	修配說明	需要工		修配費用	
					時 數	工時費	材料費	

每月初，機場提出在本月內需要進行修配的機械配件、工具和機械設備的中、小修、檢修等的品種和次數，由成本核算人員編制修配計劃（計劃表中的“需要工時數”和“修配費用”欄空置不填），以一式兩份送交機械部門審查、批准。批准後交修配部門，修配部門根據機場提出的修配計劃，按修配品的工時消耗定額、工時單價和材料費等進行估價，並將需要工時數和預計修配費用填入修配計劃的有關欄內，一份自存，一份送交原機場。機場即依此作為控制的依據。在費用發生時，修配部門根據各機場的修配計劃加以控制、監督，以使機場在修配品種和費用上不超過計劃規定的限額，每一修配品竣工後，即在原計劃內住銷。但由於鑽探施工受地質、岩石等客觀條件的影響和有些機械配件、工具等不易預計耐用期間，往往使修配計劃與實際脫節。因此在控制上就不能掌握過死，一般是，首先依修配品種和每一品種的數量進行控制，在品種與實際脫節時，再依修配費用（金額）控制。也有在修配計劃中列一“其他項目”作為機動之用，這兩種方法可擇其一。

4. 控制運輸費的辦法：由於各地質隊規模的大小、地區條件的不同，在運輸上所採取的方法也有所區別，這裡僅介紹兩種主要運輸方式的控制方法，其他運輸方式，可參照此種精神加以適當的控制。

(1) 汽車運輸：每月初機場成本核算人員根據月度內需領器材的次數、種類、重量等統籌預計用車次數，並按每行駛一噸/公里的計劃價格計算運輸費用，列入月度機場成本計劃中，同時通知汽車隊，由汽車隊核發用車憑證，用車時必須交付用車憑證，無憑證者汽車隊不出車。為了節約用車，幾個距離較近的機場可採用“統籌集運”“往返滿載”的方法，以降低運輸費。

(2) 民工運輸：對僱用民工的控制在於與汽車運輸類似的方法，由成本核算人員根據運輸情況、地區條件計算需用民工的数量，並按民工的工資額計算運輸費用列入機場成本計劃。

在計劃批准後，民工大隊即根據計劃核發“工票”，機場用民工時必須交付“工票”，無“工票”又無特殊的批准手續者，不得僱用。

(三) 超計劃支出的處理方法

要做到控制的合理，就須要我們充份認識生產大躍進的形勢和地質勘探工作的特點。在實際費用支出超過計劃指標時，必須具體分析，根據生產實際情況分別處理。

(1) 凡因地層變化、新技術的試驗等致使原計劃規定的器材品種不能適用而須調整時，由機長提出、地質和生產技術部門審核，計劃部門批准，即可變更計劃，補填限額領料單。

(2) 因生產效率提高，超額完成任務而須相應增加器材者，由機長申明理由，經生產技術部門審核批准，即可修改原定的領用限額數。

(3) 既非地層發生變化，又非超額完成任務，而由於使用上的浪費致超出原計劃規定的限額者，應由機長申請，計劃部門審查，隊長批准，才能領料，作為超計劃處理。

(4) 低值及易耗品、勞務供應、運輸費用的增加，可比照上述原則處理。

總之上述超計劃支出的處理方法，不是硬性規定，各隊可根據實際情況，自行制定辦法，並應靈活掌握。

上面概括的介紹了目前推行機場成本核算的幾種控制方法，應當指出這些方法並不是完美無缺的，儘管強調簡便易行，但在控制手續上仍嫌繁瑣，與有關部門的配合、監督上也還存在問題，究竟採用什麼方法更能適宜大躍進形勢和鑽探施工的特點，當待進一步研究和在實踐中不斷的積累經驗來補充和修正。

（本節完，全文未完）