

[文章编号] 1005 - 1597 (2025) 01 - 0098 - 07

# 新中国成立初期铁道部 推行经济核算制的历史考察

■ 王立华

[摘要] 新中国成立初期,由于铁路工作中科学合理的计划与组织不够,未实行严格的经济核算,造成了铁路工作质效较低、浪费严重等问题。为此,铁道部在全国铁路系统推行了经济核算制。经济核算制作为铁道部经营和管理铁路的一种重要制度,将统一和完善铁路会计制度、清查和核定流动资金、制定生产财务计划、编制集体合同、开展稽核工作和生产竞赛运动作为主要举措,在铁路系统推行。经济核算制在铁路系统的深入实施,重构了铁路成本责任管理体系,培养了铁路职工的经济核算观念,激发了铁路职工工作的积极性和主动性,提高了铁路工作的质量,对新中国成立初期铁路系统的有效管理和转型起到了积极作用。

[关键词] 铁路;铁道部;经济核算制;铁路管理

[中图分类号] D232

[文献标识码] A

经济核算制是新中国成立初期铁道部经营管理铁路的重要制度之一。新中国成立之初,铁道部同时承担着行政管理和铁路建设、运营的职责。为了缓解国家财政紧张局面,推动铁路工作高效运转,铁道部在铁路管理局、铁路工程局、铁路工厂、机务段、车辆段、工务段等部门中实施经济核算制<sup>[1]</sup>,既服从党的集中统一领导以及全面的计划和监督,同时又独立负责完成国家的生产计划,调动全体职工的工作积极性,取得了显著成效。鉴于此,本文拟考察1949—1956年铁道部推行经济核算制的历史过程及其成效,以期丰富和深化中国铁路发展史的研究。

## 一、铁路工作在经济核算等方面存在的问题

新中国成立初期,铁路工作虽然取得显著成就,但受旧有管理体制的影响,仍然在经济

核算等方面存在一定问题。比如,铁路各项工作科学合理的计划与组织不够,一些铁路职工对供给制产生依赖思想,导致铁路工作的质量与效率较为低下,资产与资金的浪费较为严重,既不利于铁路工作的有效运转,也给国家带来了巨大的财产损失。

### (一) 铁路工作缺乏科学的计划与组织

新中国成立初期,铁路各项工作刚刚走上正轨,还不够成熟完善,存在着“盲目性、随意性”的问题。在铁路工程建设中,计划制定不完善、执行不力,如1949年,上海铁路局承建向塘工程时,“缺乏全盘的施工计划”,对于“怎样设计、怎样施工、怎样配备力量,事先都没有弄清楚”,导致“不少工程一再返工”。<sup>[2]</sup>1950年,西北铁路干线工程局在建长安车站时,“机械地按设计行事,开工后又改变设计”<sup>[3]</sup>。在铁路运

[2] 参见岳军:《领导干部的官僚主义和局部观点坏了大事——上海铁路局向塘工程一再返工浪费很大——该局正根据中央财经委员会指示检查基本建设工作》,《人民日报》1951年7月20日。

[3] 中国经济论文选编辑委员会编《一九五二年中国经济论文选》中册,生活·读书·新知三联书店1954年版,第204页。

[1] 参见《新华社:全国铁路管理局实行经济核算制度》(1951年6月21日),中国社会科学院、中央档案馆编《1949—1952年中华人民共和国经济档案资料选编·交通通讯卷》,中国物资出版社1996年版,第113—118页。

输中，地方铁路局大都事先不制定运输计划，致使运输工作较为混乱，如1949年，在组织铁路运输部队和军用物资时，“不管什么单位，无论什么时候，随便乱向路局要车，甚至随便扣车，自己既不定计划，也没有预先通知路局”，以致于“路局无法控制列车的运行，铁路运输力也得不到合理地发挥”。<sup>[1]</sup>在铁路工厂的日常生产中，多数工厂对资产与资金缺乏科学的查定。如1950年，上海戚墅堰铁路工厂在材料管理中“缺乏精密的记录，没有进行科学的查定”，难以“找出标准用量”，导致“工厂要领多少，就发多少”，甚至由于“没有材料定额，该厂制存大量的备用品，有的可用五六年”。<sup>[2]</sup>可见，如何科学有效地组织铁路工作，提高铁路工作的质量与效率，成为亟待解决的问题。

### （二）铁路职工缺乏经济核算观念

新中国成立初期，在供给制下，铁路系统“不管生产效率高低，工作质量优劣，皆可以从国家方面得到一切的供应与支援”<sup>[3]</sup>，这也导致一些职工在工作中存在对国家的依赖思想，“或多或少抱着不负责任的态度，对生产效率的提高和资金运用也漠不关心”<sup>[4]</sup>。一方面，铁路职工为了完成任务，不关心资产与资金的合理运用。例如，1950年，哈尔滨机务段部分职工为了完成任务，在材料上能多要就多要，“明明三个就够了，却非领五个不成，深怕缺料时影响生产，对于材料的浪费、资金的积压漠不关心”<sup>[5]</sup>。又如，1951年，天津铁路局为了完成任务，“就认为材料越多越好，不问需要与否，只管开单领料”，使得“材料计划和

实际用料情况脱节”。<sup>[6]</sup>另一方面，一些铁路职工在工作中过于追求数量，却忽视了质量。如1950年，许多地方铁路局为了表现运输效率，“不惜跑单机”，常常“把不足牵引量的货物列车拉走”。<sup>[7]</sup>铁路职工缺乏经济核算观念，铁路管理局、铁路工程局、铁路工厂、机务段、车辆段、工务段等部门也尚未建立起科学的成本管理体系，不利于科学高效组织生产。

### （三）铁路资产与资金浪费严重

因铁路工作缺乏科学合理的计划与组织以及对供给制的依赖，铁路工作中的浪费十分严重。在铁路工程建设方面，1950年，东北新义线上的大凌河铁桥工程花费100余亿（这里的“亿”是指人民币旧币。中国人民银行自1955年3月1日起发行新的人民币，旧币1万元兑换新币1元，下同），但因设计脱离实际，在洪水泛滥时竟无防水效能，不得不返工重修，造成了巨大的浪费。<sup>[8]</sup>在铁路运输方面，仅1950年6月，“全国共跑单机2489次，浪费机车牵引力8.7%，仅燃煤便浪费了2900多吨”<sup>[9]</sup>。此外，许多铁路部门中的资产、资金远远超过实际需要，积压严重，降低了资金周转率，延长了资金周转期，无形之中也是一种浪费。例如，1951年，粤汉铁路武昌分局“电务段存料价值达11亿以上，而实际只需1亿以上的材料就够周转；机务段的存料价值达24亿以上，而实际只需2亿就够用了，资金积压10多倍”<sup>[10]</sup>。又如，1951年，天津铁路局“丰台

[1] 《认真实行铁路军运条例》，《人民日报》1949年4月23日。

[2] 《上海戚墅堰铁路工厂大批材料积压浪费 亟须清理资产核定资金》，《人民日报》1951年8月13日。

[3] 时事手册编辑部编《第一个五年计划的一些名词解释》，通俗读物出版社1955年版，第50-51页。

[4] 吴君实编《经济核算制概论》，立信会计图书用品社1954年版，第55页。

[5] 崔玺、洪流：《清理资产 核定流动资金——记中长铁路哈尔滨机务段实行经济核算制的第一步》，《人民日报》1951年7月7日。

[6] 郭洪涛：《天津铁路局核定资金工作的初步经验 清理资材 核定资金 反对浪费》，《人民日报》1951年10月21日。

[7] 参见林印：《全国铁路工作中存在严重偏向 单纯追求数字浪费国家财富 铁道部指示立即加以纠正》，《人民日报》1950年9月7日。

[8] 参见陈述：《把铁路工作提高一步》，《人民日报》1950年9月7日。

[9] 《全国铁路运输走入正常 运输率比去年年底增加百分之五十 追求数量忽视质量偏向亟应纠正》，《人民日报》1950年8月28日。

[10] 张敬先：《粤汉铁路武昌分局积压资金的情况 清理资材 核定资金 反对浪费》，《人民日报》1951年10月29日。

机务段的流动资金为定量的2.94倍，沧县工务段的流动资金为定量的2.2倍，天津检车段的流动资金为定量的2.34倍；每一个厂段的流动资金，都足够两到三个同样的厂段之用”<sup>[1]</sup>。资产与资金的大量浪费对国民经济的恢复以及国家财政的积累是极为不利的。

## 二、铁道部推行经济核算制的举措

对于新中国成立初期铁路工作中存在的资金浪费、计划与组织不够等问题，我们党多次提出要把实施经济核算制作为一项重要解决办法。1950年1月，朱德在全国铁路工程计划联席会议上指出：“要学会经济核算，过去我们是只求完成任务，不计工，也不算账，今后不成了。施工要做到节省工料，降低成本，想各种办法降低成本，把铁道建设起来，为国家节省预算，不浪费一点人力物力。”<sup>[2]</sup>2月，铁道部在学习中长铁路经验的基础上，率先在东北铁路局系统实施经济核算制，并据此制定了铁路各级各层全面实施经济核算制的办法。3月，铁道部部长滕代远在全国铁路厂务会议上要求铁路工厂“向企业化迈进，实行严格的经济核算制，以达到减低成本，提高生产效率的目的”<sup>[3]</sup>。1951年，滕代远再次指出，“希望由经济核算制来解决”铁路工作“存在的许多严重的缺点”。<sup>[4]</sup>6月，铁道部召开了全国铁路管理局会议，把推行经济核算制作为全路的中心任务，并决定从7月1日开始在工作条件较为成熟的工厂、机务段、检车段、工务段、电务段及管理层的附属企业单位等部门中逐步

[1] 郭洪涛：《天津铁路局核定资金工作的初步经验 清理资材 核定资金 反对浪费》，《人民日报》1951年10月21日。

[2] 中央档案馆、中共中央文献研究室编《共和国走过的路——建国以来重要文献专题选集（1949—1952）》，中央文献出版社1991年版，第77页。

[3] 《提高铁路工厂生产效率 铁道部召开铁路厂务会议制定办法迈向企业化》，《人民日报》1950年3月14日。

[4] 参见滕代远：《经济核算制是经营管理人民铁路的基本方法》（1951年6月5日），中国社会科学院、中央档案馆编《1949—1952 中华人民共和国经济档案资料选编·交通通讯卷》，第106页。

实施经济核算制。<sup>[5]</sup>

### （一）统一与完善铁路会计制度

科学规范的铁路会计制度通过生成真实、准确的财务数据，可以为铁路各部门全面实施预算管理、强化成本管控等工作提供可靠的数据基础支撑。但由于之前中国铁路的所有权归属不同的国家，形成了两种不同的铁路会计制度，东北铁路局使用的是日本铁路会计制度，其他铁路局使用的则是1913年英美会计人员制定的铁路会计制度。这两种铁路会计制度“计算不精密，不合实用”<sup>[6]</sup>，导致“各路局之间的联运无法清算，各管理局也无法核算自己的盈亏”<sup>[7]</sup>。为此，铁道部在1949年10月召开了全国铁路财务会议，拟定的《全国铁路统一会计暂行制度草案》规定，生产部门要注意成本的精密核算，计算折旧，避免盲目地吃蚀财产，从长期建设着想，每月及时计算出运输成本。<sup>[8]</sup>该方案于1950年1月1日正式颁布，探索形成了符合中国铁路实际的、全国铁路统一的会计制度，消除了过去全国铁路会计制度混乱的情况。到1950年11月，铁路财务制度逐步完善，铁路各部门的会计制度与站账制度基本实现了统一，各路局间的联运清算制度、铁路工厂会

[5] 参见滕代远：《经济核算制是经营管理人民铁路的基本方法》（1951年6月5日），中国社会科学院、中央档案馆编《1949—1952 中华人民共和国经济档案资料选编·交通通讯卷》，第106、112页。

[6] 《滕代远关于召开全国铁路财务会议的请示》（1949年10月14日），中国社会科学院、中央档案馆编《1949—1952 中华人民共和国经济档案资料选编·交通通讯卷》，第96页。

[7] 《新华社：铁路部门准备实施经济核算制》（1951年9月），中国社会科学院、中央档案馆编《1949—1952 中华人民共和国经济档案资料选编·交通通讯卷》，第114页。

[8] 参见《滕代远关于召开全国铁路财务会议的请示》（1949年10月14日），中国社会科学院、中央档案馆编《1949—1952 中华人民共和国经济档案资料选编·交通通讯卷》，第97页。

计制度等也已经建立。<sup>[1]</sup>这就为铁路部门实施经济核算制提供了基本的财务制度依据。

## （二）清查资产与核定资金

清查资产与核定资金是实施经济核算制的重要步骤。只有准确地查定固定资产与流动资金，才能了解“自己究竟有多大家务，自己的生产设备究竟还有多少潜在力量，自己究竟有多少流动资金；资产和流动资金的利用是否合理，有没有浪费”<sup>[2]</sup>。鉴于资产清查工作的重要性，1950年，铁道部曾发动全国半数的铁路职工，开展了四个月的材料清查工作，基本上弄清了各部门的材料状况。据统计，全国共清理出呆料20000多吨、账外料3300多吨、废料143700多吨，加上搜集、挖掘和职工献纳的材料，总值达4527.33余亿元。<sup>[3]</sup>材料清查为铁路各部门科学有效地管理材料打下了良好基础。

为了更加系统地清查资产和核定资金，铁道部在1951年6月5日成立了由铁道部副部长武竞天担任主任的清理资产核定资金委员会，并制定《全国铁路固定资产清查登记规程》，作为资产清查与资金核定的制度规范。铁路各部门按照规程，对资产与流动资金情况进行了系统清查。到1952年11月，资产清查与资金核定工作初步完成。据统计，“在流动资产方面，清点前各单位的流动资产价值为54030亿元，清点后为59349亿元，增加了5319亿元。在固定资产方面，清查前固定资产原账面价值为83889亿元，清查后价值为749578亿元，增加

了665689亿元”<sup>[4]</sup>。资产清理与资金核定让铁路各部门对各自的资产与资金情况心中有数，进而为生产财务计划的制定提供了基本依据。

## （三）制定生产财务计划

制定生产财务计划是实施经济核算制的核心内容。它预先“规定了生产总量、各种生产定额、人员编制和工资总额以及在提高劳动生产率和降低成本方面的任务和计划价格等”<sup>[5]</sup>。铁路系统因部门众多，其生产财务计划的内容涉及面较广，主要包括“营业计划、运输计划、工业生产计划、维修计划、基本建设计划、大修计划、劳动计划、材料计划、成本计划、财务计划”<sup>[6]</sup>等。铁路各部门在制定财务计划之前，首先需要做调研分析、统计数据、成本规划、沟通协调等大量准备工作。如天津铁路管理局在制定1953年和1954年全路的生产财务计划时，首先收集历年的统计和决算资料，并进行经济调查，了解货源货流情况，掌握线路通过能力，然后研究统计资料、决算资料，核对设备数量和查定各种消耗定额，规定劳动、材料、燃料、电力等消耗指标。<sup>[7]</sup>各部门根据调查情况“召开工会委员会，进行讨论，然后传达给各工会小组，再由工会小组召集全体职工讨论完成计划的办法，并拟出每月、每周、每日的生产计划，有时还拟出个人计划”<sup>[8]</sup>。生产财务计划制定后，铁路职工有了明确的工作目标。

此外，铁道部还要求各部门制定技术组织措施，并把它作为生产财务计划的补充文件。

[4] 《中财委党组：转报铁路系统 清理资产核定资金工作并提出几点意见》（1952年11月17日），中国社会科学院、中央档案馆编《1949—1952 中华人民共和国经济档案资料选编·交通通讯卷》，第119—120页。

[5] [俄]科兹洛夫：《经济核算制是社会主义管理经济的方法》，《人民日报》1954年2月26日。

[6] 郭洪涛等著《人民铁路的经济核算制》，天津铁路工人出版社1951年版，第13—24页。

[7] 参见郭洪涛：《郭洪涛回忆录》，中共党史出版社2004年版，第223页。

[8] 陈国黄：《为学会企业管理和加强工会工作而斗争 丰台机务段的管理工作和工会工作》，《人民日报》1951年4月6日。

[1] 参见《朱劭天在第二届全国铁路财务会议上关于全国铁路财务会议的总结报告》（1950年11月13日），中国社会科学院、中央档案馆编《1949—1952 中华人民共和国经济档案资料选编·交通通讯卷》，第101—102页。

[2] 《清理资产核定资金是实行经济核算制的第一步》，《人民日报》1951年6月4日。

[3] 参见《新华社：铁路部门准备实行经济核算制》（1950年9月），中国社会科学院、中央档案馆编《1949—1952 中华人民共和国经济档案资料选编·交通通讯卷》，第115页。

一般来说,制定技术组织措施的具体步骤是:先由“优秀先进的先进工作者、合理化建议者、创造发明者、工程技术人员和党、政、工、团的代表来共同编制”,随后“提交职工大会或车间、小组会讨论之,并在讨论和补充及修改以后,呈请上级及有关的机关(分局或处)批准”,经过批准之后,“以命令的形式印出来执行”。<sup>[1]</sup>铁路技术组织措施借鉴了鲁宁机车保养法、李锡奎调车法、聂菲铎夫养路法、高速切削法等各业务部门的先进经验,帮助铁路职工能够“正确的组织生产过程而保证扩大生产、力行材料和劳动力的节约”,进而“提高劳动生产率 and 企业的利润”。<sup>[2]</sup>这些技术组织措施为铁路职工完成或超额完成生产财务计划提供了具体的指导。

#### (四) 编制集体合同

编制集体合同是实施经济核算制的重要环节,由工会组织在生产中代表全体职工同企业的行政部门签订。普遍订立联系合同,是劳动群众互相监督保证完成国家任务,和解决职工的政治、文化、物质生活的有效方法。<sup>[3]</sup>其基本内容包括全体职工关于完成和超额完成国家运输计划的保证条件,劳动报酬和生产定额,国家法令和劳动纪律,工人、工程技术人员和各级管理干部的培养,居住生活条件和公共饮食、文化教育和医疗服务等基本项目。<sup>[4]</sup>

集体合同明确了行政部门、工会等部门的分工与权责。以天津铁路局为例,1951年,天津铁路局在制定厂段集体合同时,就明确行政部门必须“保证材料问题、按期推行车辆检修横作业法、解决工具与设备问题、处理车辆与车间的损失赔偿问题”等,工会则主要负责“开

展生产竞赛、组织联系合同、开展合理化建议、巩固纪律”等。<sup>[5]</sup>

集体合同确立了铁路职工享有的劳动保险、医疗、劳动安全、学习教育等福利,可以提高铁路职工的工作积极性,激发他们的工作潜力,提升生产效率。例如,铁道部建立了大量的文化设施,来丰富铁路职工的精神生活。据统计,1951年,全国铁路各级工会共建立“俱乐部(室)893个,图书馆(室)754个,业余剧团851个,放映队57个,667个单位建立了广播站”<sup>[6]</sup>。铁路职工及其家属的福利待遇也有所改善。据统计,1950年全年,除东北铁路局外的其他六个铁路管理局支付的劳动保险费达280亿元,支付职工的医药、制服津贴、年终双薪、考勤奖金、职工子女教育补助费及其他福利等共达2229亿元。<sup>[7]</sup>

#### (五) 开展稽核工作

经济核算制的实施需要有力的组织制度来保证,如必需的监察、稽核等组织制度。<sup>[8]</sup>稽核用以保证业务流程的合法合规,监察则保证组织及人员行为的合法廉洁。为了保证经济核算制行之有效,铁路各部门积极开展稽核工作,“监察企业总的业务活动成绩,研究企业各个组成部门、各个业务单位的工作质量,找出成绩和缺点的具体原因”<sup>[9]</sup>,并进行及时改正。例如,从1950年至1952年,中长铁路进行“全面监察197次,部分监察1539次,揭发与防止超计划的支出共有4487件,查出价值3446亿元的超标准储备材料,仅1952年上半年就协助

[1] 参见中央人民政府铁道部财务会计局编《铁路经济核算通讯》第2辑,人民铁道出版社1952年版,第41页。

[2] 参见中央人民政府铁道部财务会计局编《铁路经济核算通讯》第2辑,第39页。

[3] 参见滕代远:《在全国铁路管理局长会议上的总结》(1951年6月26日),参见中国社会科学院、中央档案馆编《1949-1952中华人民共和国经济档案资料选编·交通通讯卷》,第113页。

[4] 参见《两年来学习苏联先进经验的成就》,《东北日报》1952年4月27日。

[5] 参见郭洪涛等著《人民铁路的经济核算制》,第121-124页。

[6] 《中央人民政府铁道部1951年铁路工作总结与1952年的任务》,《人民日报》1952年6月29日。

[7] 参见《滕代远部长在全国铁路劳动模范代表大会上的讲话》,《人民日报》1951年9月21日。

[8] 参见滕代远:《经济核算制是经营管理人民铁路的基本方法》(1951年6月5日),中国社会科学院、中央档案馆编《1949-1952中华人民共和国经济档案资料选编·交通通讯卷》,第110页。

[9] 尹子家:《生产财务计划企业的行动纲领——中国长春铁路先进经验介绍之一》,《人民日报》1952年11月6日。

行政查出并制止超过定员 6659 人”<sup>[1]</sup>；哈尔滨铁路稽核局经过稽核，“揭发了盗窃物资、伪报生产业绩、违反定员规律等造成的损失、浪费和不应支出达 624 亿元”，通过审查生产财务计划和定员草案，“裁减了浮多人员 6248 名，节约了年度工资 185 亿余元”。<sup>[2]</sup>其他铁路单位的稽核工作也颇有成效。例如，1952 年，由政务院财政经济委员会主持的检查组到西北干线工程局进行稽核，时任西北铁路干线工程局局长的王世泰赴天兰沿线重新确定线路设计与施工计划，“把过去认为 1953 年都无法通车的估计缩短到 1952 年即可通车，不仅节省了投资，而且使西北经济发展至少可以提早半年”<sup>[3]</sup>。通过稽核工作，对铁路各部门的经济核算工作进行了系统、及时、有效的监督，给国家节约了大量人力、财力、物力。

#### （六）开展生产竞赛运动

1951 年 3 月，李富春在第一次全国工业会议上指出：“生产竞赛，是发动与组织工人群众推动企业不断前进，贯彻经济核算制的重要方式之一。”<sup>[4]</sup>通过开展生产竞赛运动，能够达到启发每位职工的积极性和创造性，发掘企业内部的生产潜力，改进生产中所存在的错误和缺点，广泛地开展合理化建议的目的。<sup>[5]</sup>1950 年，东北铁路局开展了“模范机车队”竞赛运动；1952 年，铁道部又开展了“满载、超轴、五百公里运动”。<sup>[6]</sup>这些竞赛运动激励铁路职工在工作中不断改进工作方法，提出了大量合

理化建议。例如，1950 年，天津铁路局工人于殿宽、刘生春“1 个月就提出了合理化建议 76 件”，他们创造的“动轮弹簧元宝肖垫的焖子，提高工作效率 13 倍”。<sup>[7]</sup>另据不完全统计，从 1953 年到 1955 年，“西南设计部门提出合理化建议 3903 件，被采纳了 1887 件，施工部门提出了 7107 件，被采用了 1665 件”，其中，铁路职工林忠元“创造的三角仪用于斜坡拉炼、横断面测量及放路基边坡等建议，提高工作效率 1 倍以上”<sup>[8]</sup>。生产竞赛运动激发了铁路职工的工作潜能，提高了铁路工作的效率，为经济核算制的深入实施提供了助力。

### 三、铁道部推行经济核算制的成效

从 1951 年到 1956 年底，铁路管理局、铁路工厂、机务段和车辆段等部门逐渐初步建立了经济核算制。铁路各部门在推行经济核算制后，构建了高效的责任成本管理体系，推动铁路职工逐步建立了经济核算观念，进而大大提高了铁路工作的质量，在新中国成立初期铁路管理中发挥了重要作用。

#### （一）构建了高效的责任成本管理体系

实施经济核算制不仅要组织成本定额的查定，搞好目标成本的测定，更重要的还在于“责任成本的分解落实，划分责任成本的范围，建立、健全成本责任制”，即“经过精密分工，把企业中的每个部门、每件工作、每架机器和每种工具，都固定由一定的人来管。哪些人该负些什么责任，这个责任该怎样‘负’法，责任负的好的，应给什么奖励，不负责任的应受什么处分，统统定一下规矩”。<sup>[9]</sup>铁道部通过经济核算制，建立了“以铁道部、铁路局、铁路分局为中心，以站段、车间、班组为责任点的成

[1] 叶克明：《监督生产财务工作的稽核工作——中国长春铁路先进经验介绍之五》，《人民日报》1952 年 11 月 12 日。

[2] 参见《哈尔滨铁路稽核局监察工作经验》，《人民日报》1954 年 5 月 8 日。

[3] 《中央人民政府铁道部 1951 年铁路工作总结与 1952 年的任务》，《人民日报》1952 年 6 月 29 日。

[4] 《建国以来重要文献选编》第 2 册，中央文献出版社 2011 年版，第 286 页。

[5] 参见吴君实编《经济核算制概论》，第 41 页。

[6] 参见《“人民日报”短评：开展模范机车队运动》（1950 年 6 月 8 日），中国社会科学院、中央档案馆编《1949—1952 中华人民共和国经济档案资料选编·交通通讯卷》，第 126、128 页。

[7] 新华时事丛刊社编《怎样搞好企业宣传鼓动工作》，新华书店 1950 年版，第 60 页。

[8] 《西北、西南新建铁路工作总结》（1955 年 12 月），中国社会科学院、中央档案馆编《1953—1957 中华人民共和国经济档案资料选编·交通通讯卷》，中国物价出版社 1998 年版，第 94 页。

[9] 齐武：《经济核算制常识读本》，工人出版社 1953 年版，第 46—47 页。

本控制体系”<sup>[1]</sup>。与此同时，铁路各部门根据各自的工作实际，以生产财务计划为目标，以集体合同为契约，以技术组织措施为方法，以稽核工作为保障，以生产竞赛运动为动力，形成了一整套成本管理机制。在该机制中，国家、铁路系统与铁路职工三者之间实现了有效互动，即在实现国家资金积累、完成生产任务的同时，也最大限度兼顾了铁路职工的权益，构建起了一种科学高效的铁路管理新秩序。

### （二）培养了铁路职工经济核算观念

铁路各部门实施经济核算制后，普遍培养起了铁路职工的经济核算观念，使他们认识到了经济核算以及合理使用资金对国家的重要意义。例如，中长路阿城站职工在实施经济核算制后认识到：“实行经济核算制是为了给国家积累财富，又是为了巩固工人阶级领导的政权，需要工人群众自觉地来推行。”司炉傅文义看到材料单价时就说：“磨坏一个大铜套，要使国家损失四十二万元呢，可要小心啊！”包修组组长王作检说：“真是不当家不知柴米贵呢！”<sup>[2]</sup>粤汉铁路武昌分局机务段工人说：“要是国家把我们积压的资金运用起来，不是又可添十个机务段吗？”<sup>[3]</sup>正是由于经济核算的推行，使得铁路职工能够将自己的工作与铁路系统、国家的利益紧密联系在一起，积极主动地为铁路事业节约资金。

### （三）提高了铁路工作的质量

经济核算制的实施促使铁路职工自觉执行生产计划，不断改进工作方法，大大提高了铁路工作的质量。一方面，铁路各项工作的成本大大降低，为国家节约了大量资金。例如，1952—1955年，铁路工程设计人员为了降低铁路建设成本，不断改进设计，压缩了工程建设的预算，将中央批准的“建筑安装总量的投资

额275816万元”，在三年内“降低了59407万元，占全部投资的26.9%”。<sup>[4]</sup>又如，地方铁路局职工通过改进工作方法，最大限度减少运输成本。1950年，绥化机务段的铁牛号机车全年省煤127吨，省油984斤，超轴18230.1吨。仅半年就为国家节省了83亿元。<sup>[5]</sup>1953年，哈尔滨铁路局机务部门“使用黑色金属代替有色金属，利用废料更生的措施，9个月中节省19.976亿元的洗检材料费”<sup>[6]</sup>。另一方面，铁路各项工作得到了有效的计划和组织，工作效率有了较大的提升。例如，1951年，东北铁路局通过运用合理运输办法，“仅煤炭一项每吨平均运程较1950年缩短86.7公里”<sup>[7]</sup>。1952年，吉林铁路管理局吉林机务段工厂孙凤池机车包修组创造的“双层作业法”，把修车时间由最初的69小时12分逐渐缩短到12小时左右。<sup>[8]</sup>

经济核算制对新中国成立初期铁路工作的发展产生了积极影响。它重新构建了铁路成本责任管理体系，正确处理了国家、铁路系统与铁路职工三者之间的关系，并逐步建立起铁路职工的经济核算观念，引导铁路职工充分发掘和合理利用材料和资金，不断降低铁路运营成本，避免了浪费，为国家积累了大量资金，同时提高了铁路工作的质量。经济核算制在铁路系统的深入实施，有力推动了新中国成立初期铁路管理的转型以及铁路事业的恢复与发展。

〔作者王立华，西南交通大学马克思主义学院讲师，成都 611756〕

（责任编辑：王玥琛）

[1] 张秋生：《论铁路运输经济核算》，中国铁道出版社1993年版，第192页。

[2] 《中长路阿城站党组织在经济核算中的思想工作》，《人民日报》1951年8月13日。

[3] 张敬先：《粤汉铁路武昌分局积压资金的情况 清理资产 核定资金 反对浪费》，《人民日报》1951年10月29日。

[4] 《铁道部设计总院关于贯彻降低工程造价和精简机构、节约事业费的指示》（1955年7月15日），中国社会科学院、中央档案馆编《1953—1957年中华人民共和国经济档案资料选编·交通通讯卷》，第63页。

[5] 参见李文芝、梁品卿：《铁牛号机车安全运行二十二万公里》，《人民日报》1951年1月7日。

[6] 工人出版社编《认真学习中长铁路的先进经验》第1辑，工人出版社1954年版，第25页。

[7] 《中央人民政府铁道部1951年铁路工作总结与1952年的任务》，《人民日报》1952年6月29日。

[8] 《吉林机务段工厂孙凤池机车包修组创造“双层作业法” 缩短机车检修时间》，《人民日报》1952年3月2日。