

坚持改革创新 打好旧线改造翻身仗

——铁道部基建总局蒋才兴局长在山海
关旧线改造技术讨论会上的讲话

同志们：

这次会议是在铁路的各项改革不断深入，铁路建设持续发展，生产经营稳步上升的大好形势下召开的，主要目的是进一步贯彻中央关于“精打细算、节约投资”的指导方针，依靠专家，集思广益，科学论证，民主决策，探讨旧线改造的技术政策、设计原则和标准，研究降低铁路工程造价的技术措施，对《铁路建设的基本原则》和《铁路既有线技术改造纲要》等战略性政策性的重大问题进行深入讨论，达到解放思想，开阔视野，群策群力，优化决策的目的，为实现铁路“七五”奋斗目标，为打好一万六千公里干线强化改造翻身仗创造条件。

这次会议酝酿已久，从去年发出征文通知以来，各单位都很重视，做了大量的准备工作。各方面的学者、专家、领导干部、工程技术人员写出了一批论文，特别是一些已安享晚年的老同志，仍挂怀铁路发展，不辞辛劳，提出建议，撰写文章，奉献智慧和经验，难能可贵，十分感人。这充分说明，这次会议的议题，引起了广泛重视，为开好会议创造了条件。部党组十分重视旧线改造工作，做为扩能打翻身仗的重要一环，抓得很紧。丁部长亲自提出要求，尽快制订《铁路既有线技术改造纲要》，以指导和推动铁路建设的更快发展。我愿意和大家一道，共同努力，尽职尽责。希望大家能按照“双百”方针，以高度的热情和认真负责的精神，畅所欲言，各抒己见，献计献策，取长补短，本着求大同存大异的原则，就主要问题拿出一致意见，积累决策民主化、科学化的好经验，取得这次重要会议的圆满成功。下面，我讲三点意见，供大家讨论时参考。

一、旧线改造的重要意义和作用

按照马克思主义政治经济学的理论，铁路旧线改造属内涵扩大再生产。中央根据我国国情，从实际需要出发，确定“七五”期间的经济战略，是大力改造现有企业，走内涵为主扩大再生产的道路，各条战线都在认真贯彻落实这一重大战略决策。铁路是国民经济的大动脉，能否保证落实好这个决策，是举足轻重的。因此，打好旧线改造这场硬仗，不仅关系到自身的发展，也关系到整个国家的经济前景和发展的后续能力，历史赋予铁路旧线改造以特殊的重要地位和作用，必须引起我们的高度重视和认真对待，扎扎实实地做好各方面的工

作,尤其要做好宏观规划和科学决策,适应经济发展的需要。

从路网上看,我国的既有线大多数分布在工农业发达和经济繁荣地区,担负着繁重的运输任务。许多线路在超负荷的状况下,创造着社会效益。全路的货运密度,平均已超过1500万吨,一些主要干线,双线区段达到5770万吨以上。东北和华东地区的繁忙干线,运输负荷之重,是十分明显的。煤木等物资积压待运,旅客列车超员严重,旅客买票难,乘车难,已成社会问题,加速改造这些紧张地段的既有铁路,强化运输能力,迫在眉睫。这是直接关系到国家经济发展的重大问题。

“七五”铁路运输能不能从被动转向主动,从限制型向适应型过渡,在很大程度上取决于旧线改造的进展。根据运输形势预测,2000年时铁路运输量绝大多数仍集中于沿海经济发达及资源的开发地区。1990年的主要运输任务也将压在旧线上,本世纪末承担多少运输量,主要取决于旧线届时有多少能力,从客货流向分析则是越多越有利于国民经济的发展。所以如何加速旧线改造,大幅度提高运输能力,这不仅是近期运输所急需,在远期运输中亦具有重要意义。而且旧线改造又是确定新线建设布局、规模和时间安排的主要依据之一,搞好旧线改造是铁路发展的重要基础,当然,这样讲并不是不要修新线,恰恰相反,本世纪末也有相当数额的客货因转量需要新线承担,这在实现“双二五”,确保“翻两番”中是至关重要的。因此,中央确定了铁路“以旧线改造为主,适当修建急需新线的建设方针,在集中力量抓好旧线改造的同时,努力搞好新线建设,这是高瞻远瞩,实事求是的正确决策。

从目前铁路设备情况来看,加速旧线改造任务也相当紧迫。无论固定设备还是移动设备,突出的问题是数量少、质量差、不配套、技术水平低。复线率、电气化和内燃、自动闭塞、调度集中的比重明显低于发达国家。铁路主要运输设备的增加落后于运输量的增长,致使设备陈旧失修,欠帐累积日甚,不安全因素很多,所有这一切都迫切要求通过既有线路技术改造而合理及时地加以解决,否则势必会拖国民经济发展的后腿,拉大同先进国家的差距,影响“四化”进程。

总之,加速旧线改造是国民经济发展的客观需要,是面对新的技术革命的挑战,实现铁路现代化的迫切需要,具有重大的社会经济意义。我们要树雄心,立壮志,统一认识,统一协调,紧紧围绕扩能这个中心,努力探索出一条少投入、多产出,加快旧线改造速度的新路子,为实现铁路“七五”奋斗目标,作出积极贡献。

回顾三十多年铁路的发展,特别是在近年的铁路建设中,旧线改造取得了一个又一个的重大成就。建国以来,我们共修建新线3万多公里,改造旧线2.5万公里,共用投资780多亿元,其中旧线改造约占25%,强化了100多条干支线,修建双线近万公里,电气化铁路4100多公里,大大改善了铁路的技术面貌,显著扩大了运输能力,积累了较为丰富的宝贵经验和继续大步前进的物质技术基础。与此同时,也有不少值得吸取的教训和急待解决的问题。概括起来,大体有以下几点:在思想上,贪大求全、求洋和“大而全、小而全”时有表现,忽视分期投资、分期受益和专业化协作;在建设上,规模偏大、标准偏高、大拆大改、废弃较多;在技术上,因循保守、脱离实际、较少创新;在经济上,大手大脚、敞口花钱,缺乏投入产出观念等等。我们现在有的旧线改造工程工期长,造价高、质量低、效益差,同上述问题不无关系,必须上下左右,协调努力,认真加以解决。否则,加速旧线改造就会落空。

二、献计献策，打好旧线改造这场硬仗

最近，丁部长在山海关主持召开了华东路网建设论证会，贯彻万里副总理接见全路分局长研讨班时，要求铁道部决策工作要科学化、民主化、理性化的指示精神，实行领导干部同专家教授直接对话、平等座谈，在主要问题上取得一致意见，实事求是地研究制订出技术上能够达到、财力上允许、能够争得时间、尽早投入运用的建设方案，为我们很好解决旧线改造问题，提供了经验。丁部长还提出了铁路建设的十条意见，从客观发展上提出了战略性要求，这应该成为我们加快旧线改造步伐的指导思想，在实际工作中认真贯彻执行。

旧线改造工程与新线建设的特点不同。属于限制型的工程。不但具有新建工程的一般要求，还具有如何减少施工同运输相互干扰、尽可能利用既有设备、达到既提高装备的技术水平又扩大运能等特殊要求。因此，旧线改造是一项十分复杂而艰巨的重要任务。为胜利完成这个重要任务，应着重强调以下几点：

1. 坚持改革，开拓创新，实现综合扩能

旧线改造从决策、设计、施工到运营管理，每个环节都要贯彻改革创新精神，坚持从实际出发，跳出老框框、旧章法，破除因循守旧，脱离实际，生搬硬套的习气，要改变以往一提旧线改造就大兴土木，大拆大改的片面做法，坚持优先考虑“软件开发”，在改善运输组织，挖潜提效的前提下，合理加强固定设备和移动设备，实现综合扩能。凡是能用改善运输组织即可达到扩能要求的，就不要增加设备；凡是能用加强移动设备解决问题的，就不要擅自动土木工程；凡是能用提高装备技术满足需要的，就坚决不上土建项目。

要有预见地推进运输组织的改革，逐步实现货流、车流组织合理化，编组作业，货运作业集中化，从而减少一些重复设置的设备。单线铁路可适当减少或合并货运营业站，双线铁路适当减少中间站，延长站间距离。大力发展始发直达列车，合理组织车流，可以减少编组站的数量。英、美、法国、西德等，随着编组站能力的提高和编组作业的集中化，封闭了许多原有编组站，不仅节约大量设备投资，而且显著增加了直达列车的开行距离，减少车流的改编作业，降低运输成本。内燃、电力机车的大量采用，实行长交路轮乘制，可以减少和合并现有的机务段。机车车辆的检修，实行专业化、集中修，状态修，少维修，改革检修班制，可在原有设备的基础上显著提高检修能力，减少改扩建工程。

近年来，苏联重视改革运输组织方法，普遍发展重载运输，取得好的经济效益。如在既有铁路上编组、开行超长（超重）列车、重载合并列车、空载合并列车等，只需进行少量的延长站线、增建有关设备便将全苏铁路的列车平均总重提高100吨，可多运5000多万吨货物。因此，旧线改造应从运输组织的改革入手，采用各种先进的运输组织模式，与必要的设备改造相结合，采用最合理的改造措施和方案，以便缩小建设规模和减少土建工程量，减少基建投资。

2. 加强前期工作，提高科学决策水平。旧线改造问题多，影响面广，情况复杂，在错综复杂的社会环境中搞建设，要求我们探索旧线改造的客观规律，加强宏观意识，建立科学决策程序，实现决策科学化、民主化、理性化的要求，保证决策的合理性和准确性。

万里同志曾经指出，“利用现代化科学技术手段，采用民主和科学的方法，把决策变成

集思广益的、有科学依据的、有制度保证的过程”，这就是决策民主化、科学化、理性化的实质内容。按照这个要求，首先是用科学决策代替经验决策。在运量预测和综合平衡的基础上，把旧线改造作为大的系统工程研究论证，形成一个点线结合、协调配套、经济合理的规划建设，以及分项目、分单位、分年度的具体安排，保证有次序地进行落实。在这项工作中，尤其要发扬技术民主，广泛吸收各方面的专业人员，共商大计。鼓励大家畅所欲言，开动脑筋献计献策，博采众长，优化决策。没有这一点是不行的。

对于确定要上的项目，要按照统筹规划、分期投资、分期受益的原则，加强前提工作，按基建程序办事，集中力量打歼灭战，修一段、通一段，尽快形成能力，发挥投资效益。

必须指出，旧线改造的方案选择，对工程投资影响很大，多花功夫是必要的，值得的。因为旧线改造是在既有线上进行的，要求充分利用原有设备，并把对运输的影响降到最低限度，除了工程项目本身的方案外，还要有最合理的过渡方案，尤其需要“精心设计，精心施前几年在研究包兰线包头至中卫段（670公里）的技术改造时，比选了增加分界点和上电化这工”。两个方案后，采用了增加分界点方案，可在满足运输需要的条件下，节省大量投资。所以，我们提倡加强比选，找出最佳方案。

3. 因地制宜，合理确定技术条件和标准。

确定旧线改造的技术标准应贯彻改革创新的精神，立足于中等现代化的水平，强调因地制宜，因陋就简，充分利用原有设备。尤其要防止盲目追求高标准而大量废弃原有工程设备，造成浪费。

当然，在旧线改造中，要有计划地上一些新设备，包括引进一些现代化装备。对于新技术设备的推广要积极慎重，通过试验，稳扎稳打，务求实效。减少盲目性，避免一哄而上。设想先在三点（北京客站、丰西编组站、广安门货站）一线（京沪线）上做试验，取得经验后再推广。

以前，我们对于旧线改造的技术条件和标准的选择，没有统一的规定，致使一些工程多花了钱。这次要制订铁路《既有线改造技术纲要》，在选择标准方面作出明确规定，这对打好旧线改造翻身仗具有重要意义，一定要认真做好这项重要工作。

三、精打细算，千方百计降低工程造价

这是铁路基本建设的一个突出问题，也是铁路大包干能否成功的一个关键所在。无论新线建设还是旧线改造，都要把降低工程造价做为一件大事来抓，取得新的重大进展。

去年以来，部党组认真贯彻耀邦、李鹏等中央领导同志的重要批示，直接抓了大秦线的降低造价工作，取得了初步成效。敞口花钱的现象基本扭转，造价上涨之势得到控制。概括地说，我们大体抓了七个环节，促使这项重要工作不断深入。

1. 认清形势，统一思想。以前，尽管铁路工程造价问题突出，但内部认识并不一致，对“要不要”和“能不能”降低造价的问题，回答并不肯定，表现出强调客观多，检查主观少，一般号召多，具体落实少。针对这种情况，在去年全路基建改革座谈会，专门分析了客观形势对降低铁路工程造价的迫切要求，树立了抓好这项工作的紧迫感和责任感，统一了思想认识，自觉从主观上找原因，挖掘内部潜力，把降低造价列入议程，狠抓落实。四院自觉

复查衡广复线连源段的设计,改善鸡坑方案,减少投资300多万元。

2. 预审方案,把好头关。改变过去单纯依靠设计完成以后鉴定把关的做法,而是从方案比选开始,把好降低造价的第一关。宣杭线通过预审,改善了设计方案,可节约投资5000万元。

3. 联合复审,鉴定把关。今年以来,依靠专家对设计文件组织联合复审,效果显著。如侯月线设计总概算降低11%,郑武电化和焦枝复线的概算均降低26%,哈尔滨枢纽的概算降了40%。

4. 限额设计,控制投资。用新增运输能力每万吨公里投资限额指标,控制全项目的设计总投资。集宁至通辽线制订了初步设计原则与投资划分,三院的设计范围内每公里造价平均限定在106万元以内。九里山货场实行限额设计、包干建成。

5. 招标承包,优化设计。开展设计招标,促进了设计优化。德州至东营铁路设计招标和焦枝线黄河大桥、浍河、海子沟大桥的设计招标不但降低了造价,还推出了有创新的设计方案。

6. 精心施工,改善设计。二局在接受衡广复线工程任务之后,组织专家、技术人员现场施工调查,改善设计,仅旧横石隧道一项建设,就可节约100多万元。

7. 施工招标、投资包干。去年完成了11项大中型项目的施工招标,今年计划完成16项,现已完成6项,促进了施工管理,降低了造价。对在建项目,去年签订了33项包干合同,今年计划再签16项,已完成13项,有效地控制了敞口花钱。最近,大秦线已基本完成概算分劈到局的投资包干签约。一项近40亿元的浩大工程,实现层层落实包干合同,一次包死,是全路的首项,国内也不多见。

同志们,打好旧线改造翻身仗和降低工程造价这两个题目很大,涉及的面很广,要做的工作很多、很紧迫。作好这篇文章,还得靠大家。希望集中精力,深入讨论,发挥集体的智慧,创造性地工作,向党向人民做出满意的回答。

预祝大会圆满成功,祝大家身体健康、工作顺利。