

总结经验教训 加快改革步伐 把铁路基建工作提高到一个新的水平

——在铁道部基本建设工作会上的讲话

(一九八三年九月十五日)

铁道部副部长 李轩

同志们：

全路基建工作会议今天开始了。这次会议是在全国六届人大一次会议和中央工作会议这两个具有重大意义的会议之后召开的，也是铁道部机构改革以后召开的第一次全路性基建工作会议。会议的中心任务是，传达贯彻全国基本建设工作会精神，总结过去铁路基建工作的经验，加快改革步伐，加强基建管理，把铁路基建工作提高到一个新的水平。

党的十二次代表大会，确定了全面开创社会主义现代化建设新局面的宏伟战略目标。铁路基建系统肩负着历史的建设重任，这是全党和全国人民对铁路基本建设的期望和重托。全路基建职工都要在十二大和六届人大一次会议精神的指引下，把勇于改革、勇于创新的精神和严格的科学态度结合起来，实事求是，埋头苦干，为开创一个缩短工期、提高质量、降低造价、提高投资效益的基本建设新局面作出应有的贡献。

下面我讲四个问题：

一、三十多年来铁路基本建设工作的简要回顾

建国三十多年来，铁路基建战线广大职工和铁道兵指战员，在党的领导下，南征北战，爬山涉水，风餐露宿，吃大苦，耐大劳，开山架桥，修建铁路，为发展我国的国民经济作出了重要贡献。自一九五〇至一九八二年，除对原有铁路进行恢复和技术改造外，共正式交付运营新线一百零五条——二万一千八百八十七公里、复线五千三百四十八公里、电气化铁路一千七百九十二公里。这对增强我国铁路的运输能力，改善铁路布局，促进国民经济的发展和巩固国防等方面，都发挥了重要的作用。被称为地质博物馆的成昆铁路和技术复杂的南京长江大桥以及安康汉江斜腿刚构桥的建成，标志着我国铁路的设计、施工和

科研工作已具备了一定的技术水平，也充分说明了我们这支队伍不愧是党所培养起来的一支能征善战的铁路基建队伍。

为了总结经验，推动改革，回顾一下走过的道路是有益的。

在恢复时期和第一个五年计划期间，铁路基本建设主要以苏联的一套管理办法为楷模，建立了我国铁路基本建设的一套体制和管理制度。当时由于我们工作的谦虚谨慎和对铁路基建工作的重视与努力，取得了很大的成绩，其经验归纳起来有五条：首先是党中央的领导，全国人民的支持，铁路基建投资所占国家总投资的比例比较合理；二是强调调查研究，注重经济效益和基建管理的集中统一；三是尊重科学，按基建程序进行建设，有比较强有力的监理机构；四是按照合理的施工组织，集中力量打歼灭战；五是思想政治工作活跃，职工情绪饱满，艰苦奋斗的精神得到发扬。这些做法，对缩短铁路建设周期，降低工程造价，发挥投资效果，起到了很好的作用。据统计，“一五”期间，新线交付里程达到四千一百六十二公里，每公里平均造价只有五十七万元，每百公里的平均建设工期为十个月，平原丘陵地区每公里铁路耗用劳动力仅一百至一百二十人年，实现了修一条、完一条、用一条。工程比较艰巨的宝成铁路，从一九五二年七月开工到一九五六年七月，仅用四年的时间就修通了。但在这一时期，由于历史条件的限制，既没有自己的东西，又排斥了欧美西方国家一些有益的经验，只能照搬苏联的一套办法，因此在某些方面也暴露了一些问题，如对运量发展的估计一般偏低，在基建工作的管理上强调互相制约多，提倡互相协作少，出现了一些互相扯皮的现象。

一九五八年，由于第一个五年计划的胜利实现，一些同志的头脑发热起来，在“左”的思想指导下，开始了“大跃进”。在自己的铁路建设经验不足的情况下，急于独创一条自己的路子，轻率地提出大破大立，简单地把有些制度定罪为“管、卡、压”而予否定，结果是有破无立，使一些行之有效的规章制度被取消了。在“破除迷信、解放思想”的口号下，基建体制改变了过去的一些做法，如废除三足鼎立，实行工管合一，推行一省一局，取消监督制约等，结果大大地削弱了基建工作的管理，助长了“供给制”、“大锅饭”。在铁路建设的指导思想上，单凭主观热情，盲目追求大计划、高指标，使基本建设在“万马奔腾”中失去了控制，实行全民修路，遍地开花，一九五九年大中型项目猛增到一百五十九个，施工队伍上到一百万人。随着队伍的膨胀，带来一系列的问题，结果“大上”的好景不长，不得不全力以赴地组织“下马”。一九六二年，基建队伍精简了八十三万人，基建投资由一九五九年的三十六点九亿元降到三点一亿元，很多工程半途而废，问题遗留一大堆。但在这期间，铁路基

建方面也有一定的收获，一是开始搞了路网规划，而且按照路网规划做了大量的工作；二是实行了两条腿走路的方针，地方修建了约五千公里各种不同轨距的铁路，这些铁路至今还发挥着一定的作用。在这个期间虽然是有失有得，但应该说失大于得。

一九六一至一九六五年期间，国家对“大跃进”造成国民经济的严重失调进行了调整。在这段期间，在总结正反两方面经验的基础上进行了整顿，恢复了工管分立，撤消了一些路局，进行了建章建制，搞了“施工条例”和“设计工作三十条”，恢复了调查研究、方案比较和科学试验等一系列工作。一九六四年西南铁路上马，在中央和地方的重视下，铁道部、铁道兵主要负责干部直接抓基建，设计、施工、科研通力协作，集中人力、物力、财力一条线一条线地修，建设速度快，经济效果好（其中成昆铁路要不是受到文化大革命干扰，投资效果将会更好一些）。但“左”的思想尚未澄清，并且随之而来的文化大革命，使这些办法和制度又被作为“修正主义”的东西批判了，有的地方又恢复了一省一局，并且发展为以省划界，造成运输管理上的不合理，“左”的倾向比“大跃进”有更进一步的发展，再一次地出现了基建规模大膨胀，超过了国家财力、物力所能负担的限度。一九七〇至一九七二年三年投资一百二十七亿元，达到历史最高峰，修建铁路实行人海战术，轻视知识和知识分子的作用，不要基建程序，不讲科学技术，不要规章制度，不讲经济效益，瞎指挥，打乱仗，发展到了严重的地步。焦枝铁路的修建，就是在这种思想指导下，上了八十万人，用了八个月的时间，修建了八百公里铁路，结果线路虽然铺通了，但遗留的问题至今尚未扫清。又如一九七〇年开工的枝柳铁路，原计划一九七三年建成，由于在“左”的思想指导下，开工面太宽，财力、物力不能得到保证，结果打打停停，到一九八二年底才勉强交付使用。这项工程原概算为十三点四五亿元，由于长年累月战而不决，最后结算花了二十二点五亿元。此外，在此期间也曾做过设计与施工合一的试验，因弊多利少而告终。

粉碎“四人帮”以后，由于对十年内乱所造成的影响估计不足，对当时经济形势的估计过于乐观，一九七八年又曾提出“六大干线”上马，虽未成为事实，但在人们的思想上是有一定影响的。

党的十一届三中全会以后，党和国家纠正了经济工作中“左”的错误，扭转了重大比例失调所造成的不稳定状态。铁路基建工作通过企业整顿，各项工作都在向好的方向发展，但多年来遗留积累的问题成堆，并且在纠正“左”的口号和“左”的倾向的过程中，放松了应有的思想政治工作，加上某些方面的工作不力，因而铁路建设周期长、浪费大、效益差的状况并没有得到大的改善。

回顾三十多年来铁路建设所走过的道路，正反两方面的经验是十分丰富的，集中起来可概括为三点：

第一要尊重科学，实事求是。路网规划、基建程序、技术政策、技术经济比选、合理的施工组织等等都属于科学的范畴，实践证明，每当尊重科学，按照科学规律办事的时候，我们的工作就顺利，反之就受到了惩罚。

第二要讲求经济。我们进行的是社会主义经济建设，搞的是经济工作，但除第一个五年计划外，长时期内我们是不大讲求经济的。做经济工作的不讲求经济，这是一种非常不正常的现象。第一个五年计划期间，我们重视了经济效益，铁路建设就进行得比较顺利。“大跃进”，特别是“文化大革命”期间，只讲政治，不讲经济，不按经济规律办事，结果提高了造价、延长了工期。

第三要坚持思想政治领先。没有正确的思想就不可能有正确的行动。“大跃进”、“文化大革命”期间，片面强调政治挂帅，忽视了我国历史阶段的客观条件，结果发展了主观唯心主义。粉碎“四人帮”以后，在纠正“左”的思想的过程中，某些方面又忽视了思想政治工作。这些正反两方面的经验告诉我们，任何时候都必须坚持思想领先，两个文明一起抓，树立国家的整体观念和远大理想，但在一些具体政策制订上，必须从我国现阶段的实际出发。

小平同志说：“不讲多劳多得，不重视物质利益，对少数先进分子可以，对广大群众不行，一段时间可以，长期不行。革命精神是非常宝贵的，没有革命精神就没有革命行动。但是，革命是在物质利益的基础上产生的，如果只讲牺牲精神，不讲物质利益，那就是唯心论。”

二、铁路基本建设面临的形势和任务

铁路是现代化交通运输工具的骨干，是我国国民经济的大动脉，承担了我国百分之七十以上的货物周转量和百分之六十以上的旅客周转量，这种情况在今后相当长的时间内不会有大的改变。随着国民经济的发展，铁路运输的任务将更加繁重。按照十二大提出的到本世纪末工农业总产值翻两番的宏伟目标，到二〇〇〇年，铁路运输的形势将是个什么样情况呢？一是客货运量成倍增长，二是沿海主要干线的运输压力继续增加。据测算，到一九九〇年，铁路货运量为十六亿吨，客运量为十五亿人次；到二〇〇〇年，货运量将达到二十五亿吨，客运量也可能达到二十五亿人次。为此，我们必须全力以赴地加快铁路建设和技术改造，尽快使铁路运输得到改善和加强，这是使整个国民经济得到迅速发展的重要保证，这个问题解决不好，国民经济的全局就活不了，想快也

快不了。

长期以来,铁路是我国国民经济发展中突出的薄弱环节,主要表现在四个方面:一是新线建设速度缓慢,全国路网至今尚未形成;二是旧线改造进展不快,有些同步配套工程没有跟上,形不成综合运输能力;三是机车车辆的数量太少,增加太慢;四是新技术的接受、推广、应用不力,特别是牵引动力改革进展迟缓。这就使运输能力不适应运量增长需要的矛盾日益尖锐。因此,加速路网建设和旧线改造,不断采用新技术,已成为铁路建设的当务之急。

目前,我国铁路营业里程只有五万多公里,同我国的国土面积和人口比例很不相称,并且路网还没有形成,全国一半以上的铁路运量集中在少数几条老干线上,使这些老线负荷过重,运输不畅,一遇灾害就严重堵塞,影响一大片。有的同志说:“只有堵塞的线,没有堵塞的网”,形象地说明了建设路网的重要性。有了路网,就有了机动通路,主线堵塞、旁线疏通;主线不畅、旁线分流。一九七五年中央9号文件高瞻远瞩地提出了铁路要“四通八达”,强调了建设路网的战略意义。但在这方面,由于种种原因,铁路建设非但没有先行,而且落后于工农业生产的发展,使铁路运输成了国民经济发展的制约因素。我国是一个发展中的国家,地广人多,大量资源有待开发,从发展国民经济和实现四个现代化的需要来看,铁路突出的问题是一个“少”字,这就不能不引起我们的高度重视。新线铁路建设应合理布局,迅速成网,集中力量加快修建步伐,以从根本上改善我国铁路运输长期紧张的被动局面。赵紫阳总理说得对:“行业规划非常重要,人无远虑,必有近忧,不能头痛医头,脚痛医脚”。今后新线的建设要根据国民经济发展的布局,考虑政治、经济、国防等各方面的因素,尽快填补路网空白,否则,铁路运输将很难摆脱紧张被动的局面,也很难适应在本世纪末工农业总产值翻两番的需要。

既有铁路的技术改造将是一个长期的任务,要加强整体规划,分期实施,同步配套,以利尽快形成综合运输能力。今后应注意加快牵引动力的改革和通信信号现代化,发展重载、单元列车等,贯彻少花钱、多办事的方针,提高线路的输送能力。

当前,一个以开发山西煤炭为重点的铁路建设和改造任务已经紧迫地落在我们的肩上。赵紫阳总理去年七月在视察山西煤炭开发时的讲话中提到:“山西煤炭储量有二千亿吨之多,占全国三分之一”,“开发山西煤炭,铁路要先行”。据国家统计局统计,每多运出一千万吨山西煤,可增加工业产值一百七十亿元,增加税利四十二亿元。因此,在今后一个时期,铁路建设必须以晋煤外运通路作为重点,实行“多通路、大能力、现代化”的建设方针。重点加强

京包、京秦、大秦等线的北路通道建设；通过石太、原平～石家庄等线的中路通道建设；通过侯济、太焦、新焦、新菏、焦枝等线的南路通道建设。对上述各条通路的建设，将实行密集投资，加快施工，集中力量一个通道一个通道地把产煤地和消费地加以疏通。

除以上提到的晋煤外运通路外，在重点建设中，还要加强西南煤、磷外运通道，改造京沪、京广两条南北干线，疏通沿海港口铁路，逐步争取铁路运输处于比较主动的地位。

根据形势的发展，今后铁路基建的投资和规模都将有较大幅度的增长，国家确定在“七五”期间和以后施工的重点项目有二百七十九个，其中铁路就占了十九项，任务是十分艰巨和繁重的，对此要有足够的认识和精神准备。当前，铁路基本建设面临着一个大好时机，一是党的十二大把能源、交通列为战略重点，中央号召全国支援重点建设；二是基建各部门的改革之风已经初步形成；三是各单位领导班子的调整已完成并初见成效；四是各种经济责任制的推行调动了企业和事业单位广大职工的积极性。我们一定要抓住这个大好时机，把工作搞上去。基建战线的各级党组织、党政领导和广大职工，无论在思想上、作风上，还是在技术上、管理上，都要有一个大的提高，要按照客观规律办事，尊重科学，讲求经济，坚持思想领先，加强勘测设计工作，加强铁路基建企业的综合治理，依靠科技进步和加强经营管理两个轮子，使铁路基建工作在一些主要方面有所突破，开创新的局面。

三、改革基建管理工作的主要措施

在今年四月全国铁路工作会议上，部党组提出铁路改革要着眼于“五个方面”，基本建设要缩短工期、提高质量、降低造价，以提高投资效益为中心，推行包干经济责任制。这是铁路基建管理工作改革的方向，我们要认真组织落实。

（一）加强铁路建设的前期工作

长期以来，铁路建设的前期工作没有得到应有的重视，铁路建设缺乏一个完整的、统一的路网发展规划作为指导，确定项目时，又往往没有进行必要的可行性研究和技术经济论证，加上建设计划的大上大下，工程停停打打，队伍几进几出，这是造成铁路建设严重损失浪费的最重要的原因。为此，必须尽快研究制定一个基本上符合我国实际情况的路网发展规划，加强铁路建设的计划工作，使铁路建设的规划和计划同国家的建设规划协调配合起来。在此基础

上,要充分重视和加强建设项目的前期工作,提前进行有关项目的可行性研究和勘测设计。要给前期工作留出必要的时间和条件,使前期工作真正走在建设的前面,拉开设计和施工的当子。

(二) 采取坚决措施,实行基建队伍的精兵简政

基建队伍经过“大跃进”时期的大发展,遗留和积累下来的“老大难”问题长期得不到解决,致使队伍的战斗力越来越低,这也是使工程造价越来越高的因素之一。为此,必须采取坚决措施,实行精兵简政。其办法是:首先下大力气办好集体事业,实行独立核算,自负盈亏,使吃商品粮的待业职工子女得到就业,使不适于施工生产第一线的同志得到安置;第二,对已丧失工作能力的伤、病、残人员和精神病患者,应本着照顾与经济合理的原则,分别采取不同的方法给予妥善安置;第三,基建系统一般停止招收普工,新工人的补充主要依靠经过技工学校训练的合格技工;第四,为保持队伍青壮,今后随着新线移交,建立部分施工队伍的落段制度;第五,要严格执行定员编制,控制非生产人员的增加。这样,经过若干年之后,就能把基建队伍建设成为一支“三有一守”(有理想、有道德、有文化、守纪律)、技术素质好的精干队伍。在国内修路任务重时,可采取专业队伍和民工相结合的方式,同时要努力进入国际市场承包工程。

(三) 改革经营管理,大力推行承发包合同制和各种形式的包干经济责任制

要积极创造条件,逐步做到既有线的改造按概算实行投资包干,新线按设计预算(修正概算)发包。内部管理根据经济责任制的精神,各单位制定办法实施,及时总结经验。

在过去一年中,铁路基建部门试行了承发包合同制和各种形式的经济责任制,取得了初步的效果。为有利于建设项目承包经济责任制的推行,要肯定过去这方面的有益经验,提高认识,统一思想;要明确以接管使用的铁路局为建设单位,负责管内建设项目的组织、发包、监理、验收等工作。推行承发包合同制,不是恢复五十年代那一套,而是建立在相互协作基础上的经济责任关系。

今后,凡经国家批准的建设项目,原则上均由建设单位对主管部门负责,实行按批准的设计概算或预算包干。建设单位负责同有关部门签订承发包合同,严格按照国家经济合同法的规定,明确各方应承担的经济责任。个别新线不宜于采用此种办法者,另案处理。在承发包中,由于涉及投资、物资和设计文件等客观原因没有条件全部承发包时,可采取分段承包或隧道成洞米、房建

平方米等单位造价包干，方式可以多种多样。

此外，为改革单纯用行政手段分配建设任务的老办法，要在国家统一计划指导下，逐步创造条件发展竞争，竞争可以出效率，竞争可以促进经营管理的改善。允许建设单位择优录选施工单位，实行招标、议标；允许施工单位对多余的施工力量承揽国内外工程任务。这样既可以保持必要的行政干预，又利于从制度上克服吃“大锅饭”的弊端，促使企业改善经营管理。

（四）大力推进科技进步

在今年一月铁道部召开的科技大会上，学习了赵紫阳总理对科技工作的指示，全面部署了我部科学技术进步的各项工作，各单位要认真贯彻执行。

在推进科技进步中，要加强全面质量管理，不断提高工程技术人员的技术素质，达到提高基本建设综合生产能力的目的。结合基建实际，必须重视科学技术的研究，把先进的科技成果应用到铁路建设的设计、施工和管理中去，在消化吸收的基础上，大力发展标准化、定型化设计。各勘测设计部门要广泛应用国内已有的新技术、新工艺、新设备、新材料以及吸取外国的有益经验用于设计，绝不迁就落后。要大力推广应用电子计算机，充分利用物探、航测、遥感等先进技术和装备，改善铁路勘测设计手段。今后审批初步设计，应把采用和发展新技术作为一项重要内容，以利推进科学技术进步。各施工部门，要广泛应用高效率、高质量、低消耗、低造价的施工方法，充分利用施工中行之有效的科技成果，提高劳动生产率。

（五）勘测设计部门试行低费率收费制

长期以来，铁路勘测设计单位一直采用由国家拨给的事业费解决经济来源，其费用同承担任务大小、工作质量好坏都不挂钩，任务越超额，费用越紧张，由此挫伤了勘测设计单位和职工的积极性。

为了更好地提高勘测设计效率和调动单位与职工的积极性，勘测设计单位在事业单位性质不变的原则下，按企业化方式组织经营，实行低费率收费制，按承担任务的数量、质量和国家的收费标准收取。收费标准按建设工程项目的性质和特点，确定不同的收费率。其收费来源，凡属主管部门下达建设项目的前期工作、勘测设计任务所需的前期工作费和勘测设计费，从财政部门核定后拨给主管部门的事业费中支付，其不足部分从基建费中支付。勘测设计单位非主观原因造成的亏损补贴，从事业费中支付。勘测设计单位总收入的盈余，按一定比例分成，留成的大部分可用作技术开发、技术装备购置与更新和小型零星基建，小部分用于集体福利和职工奖金。

勘测设计单位在实行收费办法后，要注意必须站在国家立场上，坚持全局

观点，坚持原则，坚持科学性和公正性，而不能偏离这些方向去追求“盈利”。

（六）既有线改造和新线建设实行合理分工

既有线的技术改造，一般都是在运输繁忙的线路上，施工和运输干扰较大。根据三十多年来的经验，由铁路局施工，工程与运输便于统一组织，较为有利。但有些技术复杂的工程，铁路局施工确有困难时，可以发包给工程局施工。工程局主要负责新线和大型独立项目的施工。

（七）设计鉴定逐步实行部、局分级负责制

为适应基建体制的改革，更加适时地、有效地提高铁路运输生产能力和发挥投资效益，今后对工程项目的设计鉴定，将根据项目的建设规模、性质和作用以及主体和配套工程的特点，逐步实行部、局（铁路局）分级负责制。分工基本原则：凡属于路网性、全局性的大中型项目，由铁道部组织鉴定；其他地区性、局部性的工程项目，根据部定标准、能力要求和控制投资额，由铁路局组织鉴定。工程验收也参照上述原则实行分级负责。

铁路建设根据铁路的特点，必须实行集中管理，建设项目的设计文件一经鉴定批准，就具有权威性和法律效力，任何单位和部门未经原鉴定批准单位同意不得更动。

（八）重视科学地、合理地组织施工，贯彻集中力量打歼灭战的原则

施工组织是否合理，对工程造价和工期有重大影响。过去，施工企业对施工组织不大重视，一条线的施工往往一拥而上，全面开花，造成工程用料、运输不合理，队伍使用、调配不合理，结果是欲速而不达，浪费建设资金。今后，对每个工程项目，要指定专人建立施工组织责任制，从施工准备开始，通过调查研究，制订最佳施工组织方案，一抓到底。按照制定的施工组织有秩序地进行施工。对于长大干线，应按照总工期的要求，统盘部署，根据实际与可能，分期分段组织施工，分段交付运营，而不应强调一次建成再行投产。

在科学地、合理地组织施工的前提下，要建立强有力的指挥机构，贯彻集中力量打歼灭战的原则，确保所需投资和物资的供应，按照计划一气呵成，不留尾巴，以实现预期的投资效果。

（九）加强铁路局的基建管理

铁路局的基建队伍，现有十六万人。按照“地方军”和“野战军”的分工原则，路局的施工力量还要增加，它是铁路技术改造的主力军。

为加强铁路局对基建工作的管理和积极推行承发包合同制，各铁路局必须加强和充分发挥现有基建管理部门的职能作用。

路局基建处是铁路局内统管基建的职能机构，是设计、施工、基建管理的归口单位，受路局和部主管部门的双重领导，对局内设计、施工部门进行业务指导。它的基本任务是：对全局范围内的基本建设活动进行组织、检查、协调和控制。其主要职责是：贯彻党和国家的方针、政策，制订具体实施细则；参与局内长期和年度计划的制订；负责调整设计、施工计划；按分工组织局内有关基建项目和其他基建性质建设项目的鉴定，对各种施工、设计、物资合同或协议进行管理。

一些基建任务比较重的铁路局，对如何加强基建管理，可结合任务的具体情况，在体制上进行研究试点。

铁路局应积极组织一支工程监理队伍，人数可以根据任务的大小确定，不作为路局的定员。经费拟在概算中增列工程监理费。

铁道部主管部门对铁路局的基建管理，主要是统筹、平衡、督促、检查、协调和工作指导。

（十）加强业务建设，逐步改革各项规范和规章制度

旧中国的铁路是各个帝国主义国家为了进行掠夺而修建的，所以旧中国没有给我们留下什么完整的技术规范和管理规章。新中国建立后，我们借用了苏联的一套规范和规章，虽然在第一个五年计划建设期间发挥了一定的作用，但苏联的自然条件和社会条件终究与我们有很大的不同，何况随着科学技术的进步，他们已有很大的发展。我们从第一个五年计划以后长期搞政治运动，对业务建设没有进行有计划地、系统地抓，我们现行的规范和规章，基本上没有跳出苏联五十年代的老框框，这是一个不容忽视的实际问题。因此，我们必须把业务建设提高到重要议事日程上来，做出规划，各有关部门共同协作，积累资料，通过分析和研究，制定出适合中国各个地区自然特点的规范和适合中国铁路建设特点的管理规章。只有这样，才能按照中国的情况建设我们的铁路。这项工作虽然是长期的、艰巨的，但是我们必须抓起来，要下决心组织一定的技术力量，专门从事这项工作，包括了解国际、国内动向，调查使用中存在的问题，进行有针对性的科学试验和研究。只要大家认识一致，坚持不懈地进行下去，这项工作就一定能够做好。

（十一）在完成国内任务的前提下，逐步进入国际市场

我国人口众多，劳力资源十分丰富，在国家对外开放以后，中央号召我们进入国际市场。从第六、第七个五年计划铁路建设的初步安排来看，只要提高效率，施工力量是有富余的。第一个五年计划期间，平均一百至一百二十人年修一公里铁路，如“七五”期间按二百人年修一公里铁路计算，我们的施工队

伍是有很大富余的。通过进入国际市场，可以锻炼我们的队伍，学习一些先进的技术，提高我们的经营管理水平，为国内建设服务，同时还可以为国家赚取一定的外汇。我们的基建队伍不经过国际市场的竞争很难提高，所以应根据现有的条件和力量，逐步进入国际市场，把这做为我们改革的措施之一。

（十二）把制约监督和加强思想政治工作结合起来

“大跃进”以后，单纯地强调了政治挂帅而忽视了制约监督，结果助长了“供给制”、“大锅饭”。粉碎“四人帮”以后，某些方面又过多地强调了物质利益而忽视了思想政治工作，职工中向“钱”看的思想有所抬头。这些做法都有其一定的片面性，应该是把制约监督和加强思想政治工作结合起来。

我们所说的制约监督，是建立在互相协作基础上的制约和监督，决不是相互间的扯皮和烦琐哲学，主要是通过这种方式带动整个经营管理的改革，成为提高生产力的有力杠杆。在加强思想政治工作中，很重要的一条是搞好两个文明建设，狠抓作风、路风，要及时表彰先进、树立正气、严明纪律、狠刹歪风。在现阶段，作为社会主义生产关系的物质利益，不仅包括劳动者本身的利益，而最重要、最根本的是确保国家的整体利益。实行经济改革，仅靠“钱”的刺激作为动力是不能持久的。要把广大职工的积极性调动起来，这不仅需要关心群众的物质利益，而且还需要引导人们提高思想境界，建设社会主义的精神文明。

另外，关于铁路基本建设程序的改革，铁道部已将意见上报国家计委，待批示后再作具体安排。

四、当前要重点抓好的几项工作

（一）认真贯彻全国基建工作会议精神，努力完成今年基建计划任务

在最近召开的全国基建工作会议上，国家对严格控制基建规模，加强重点建设，改革基建管理，制止损失浪费和提高经济效益等问题，进行了具体部署并提出了明确要求，我们要认真组织贯彻落实。要特别加强对国家确定的九个铁路重点建设项目的领导，建立强有力的生产指挥系统，精心筹划、精心设计、精心施工，高质量、高水平地把国家重点项目建设好。彭敏同志在全国基建会议上提出的关于保证国家重点建设的七项措施，是完全适合铁路的具体情况，各设计、施工部门要积极做好工作，努力做到好中求快，快中求省，确保重点项目按国家计划安排组织实施。

一九八三年，铁道部的基本建设投资为三十六点八亿元（其中营业铁路和

新线建设的投资为二十五亿元), 勘测设计任务为四千五百七十换算公里。据一至八月份执行结果, 新旧线完成了年度投资计划的百分之五十五, 勘测设计完成了年度计划的百分之七十六。京秦线, 胶济复线一期工程和京包电气化等重点工程都取得了较好成绩。铁道兵指挥部基建投资为七点七七亿元, 一至八月份完成了投资计划的百分之七十三, 兖石铁路和南同蒲复线等重点工程都取得了较好的进展, 列入今年计划的三个单投项目已按期建成, 交付使用。但从全局来看, 各个项目的进展是不平衡的, 有些项目不够理想, 为此, 我们决不能有任何放松。现全年剩下的时间已经不多了, 对今后几个月的工作, 各单位要进一步搞好统筹安排, 在保证进度、质量、安全和超投资计划的前提下, 全面完成国家下达的计划任务。在建设过程中, 要广泛开展查浪费、堵漏洞、节约投资的活动。要从抓典型解剖概算超支入手查浪费, 通过揭露损失浪费, 对工程用料要实行定额管理, 加强核算核销, 制止那种不讲实际效率、实际速度、实际质量、实际成本的偏向, 牢固树立勤俭建国, 励行节约的观念, 把资金、物资、劳力真正管好用好。在今年铁道部的任务中, 国家规定的一个全投项目和十个单投项目, 有关单位要加强检查, 具体落实。皖赣、梅七、邯长三条新线和青藏线哈南段的验交工作也要抓紧, 做到按计划交付运营。各级领导干部要深入生产第一线, 及时解决生产中的问题。总之, 要千方百计地在保证安全、质量的前提下, 确保今年基建计划任务的完成。

(二) 继续抓好企业的全面整顿

根据中央提出的企业整顿步伐要加快、质量要提高的要求, 各单位在企业整顿中, 要从战略高度认识整顿好企业的重要意义, 用改革的精神, 按照去年中央2号文件的内容, 围绕提高企业素质、提高经济效益, 搞好五项整顿工作, 把贯彻中央关于企业党委、厂长和职工代表大会的“三个条例”同整顿党的基层组织、体制改革、加强各项基础工作有机地结合起来, 采取全面安排, 突出重点, 分类指导, 分批验收的办法进行。各设计院, 武汉工程机械研究所也要按照上述要求认真搞好事业单位整顿的起步工作。

在整顿中, 各局、院、厂、所要注意搞好上下同步配套整顿, 机关的处(科)、室和部、委都要建立明确的岗位责任制和各项规章制度, 与基层的整顿上下呼应、有机地结合起来, 使整顿工作取得更好的成果。今年规划中要进行验收的十九个工程处和三个部属工厂, 各主管单位要加强领导, 认真组织落实。在验收中一定要坚持高标准、严要求, 防止走过场, 切实做到合格一个、验收一个。

(三) 加强机械管理, 大力发展机械化施工

为提高施工效率，必须改进机械管理，挖掘设备潜力，大力发展机械化施工。对现有机械设备要采取充实、配套、更新、改造的措施，通过大力整顿，保留一批、改造一批、淘汰一批，并有计划地制造和新购一批，重点提高土石方远运、桥梁基础、隧道开挖衬砌、混凝土集中搅拌输送和电气化施工的综合生产能力。同时要逐步采取措施，提高大型施工设备的利用率。

部属桥梁、机械工厂，要更好地为铁路基本建设服务，向施工、生产部门提供适用的专用器材和机具设备，要努力提高产品质量，降低生产成本，做到优质、低耗、高效、安全，使企业的经营管理水平有一个明显的提高。各工厂和武汉工程机械研究所，都要为提高铁路施工的机械化水平做出应有的贡献。

（四）加强职工教育，提高队伍素质

根据党的十二大精神，要把职工教育、干部教育真正做为经济发展的战略重点之一，切实把智力投资、人才培养这件大事抓紧、抓好。目前，铁路基建队伍的技术素质很低，工人的技术等级平均只有三级，中专和大学毕业的技术人员只占总人数的百分之四点多。

为进一步加强职工教育工作，迅速提高队伍的文化技术素质，各单位都要抓好“六五”职工教育规划的制订，切实做到思想、计划、组织、措施四个落实，搞好建立培训中心的试点工作。“六五”期间职工教育的重点：一是职工的文化补课和职业基本功训练；二是抓好各类技术、经济、管理干部的进修和知识更新；三是下大力气搞好基层工班长的培训，通过培训后，要求工班长基本上能看图纸、能看镜子、能记工程日志、能进行工班的组织管理和做一般的计算；四是积极鼓励自学成才和组织好科、段级以上干部的轮训。为实现上述目标，要认真办好现有的中专、技校、职工大学、咸阳干校和各种形式的技术业务训练班，并相应地扩充培训基地和师资力量。

同志们：

铁路的基本建设工作任重而道远。我们一定要按照中央的要求，认真把铁路基本建设工作搞好。我们要在新的形势下，重新学习，努力掌握现代化管理知识和技术，既要运用过去在铁路建设中积累起来的宝贵经验，又要下苦功夫去掌握新情况，总结新经验，解决新问题，特别是要认真学好《邓小平文选》，进一步加深对十一届三中全会以来党的路线、方针、政策的理解，更好地从政治上同中央保持一致，提高贯彻十二大精神的自觉性，坚定不移地朝着建设社会主义铁路现代化的目标，为实现十二大赋予我们的伟大历史使命作出更大的贡献。