

## 图书在版编目 ( CIP ) 数据

三线风云. 第三集/张鸿春主编. —成都:  
四川人民出版社, 2017. 1  
ISBN 978-7-220-10024-6

I. ①三… II. ①张… III. ①国防  
工业-经济建设-中国-文集 IV. ①F426. 48-53

中国版本图书馆 CIP 数据核字 ( 2017 ) 第 005172 号

SANXIAN FENGYUN

## 三线风云 ( 第三集 )

张鸿春 主编

责任编辑	李洪烈
装帧设计	戴雨虹
责任校对	袁晓红
责任印制	李 剑
出版发行	四川人民出版社 ( 成都槐树街 2 号 )
网 址	<a href="http://www.scpph.com">http://www.scpph.com</a>
E-mail	scrmcbs@sina.com
新浪微博	@四川人民出版社
微信公众号	四川人民出版社
发行部业务电话	( 028 ) 86259624 86259453
防盗版举报电话	( 028 ) 86259624
照 排	四川胜翔数码印务设计有限公司
印 刷	成都蜀通印务有限责任公司
成品尺寸	185mm×250mm
印 张	33.75
字 数	680 千
版 次	2017 年 7 月第 1 版
印 次	2017 年 7 月第 1 次印刷
书 号	ISBN 978-7-220-10024-6
定 价	65.00 元

### ■ 版权所有 · 侵权必究

本书若出现印装质量问题, 请与我社发行部联系调换  
电话: ( 028 ) 86259453

# 总序：三线伟业 永存史册

钱海皓

起始于20世纪60年代中期的三线建设，是以毛泽东主席为核心的党中央根据当时的国际形势和我国的社会经济及自然条件而做出的重大战略决策，是周恩来等老一辈无产阶级革命家亲自部署组织展开的。在短短10多年的时间里，我们在广袤的三线地区建设起了强大的能源、交通、钢铁、机械、电子及军工等门类齐全的工业体系，建设了确保国家安全的可靠的战略后方基地。这是新中国社会主义现代化建设史上辉煌的一幕，展示了中华民族准备抗击任何来犯之敌、捍卫国家安全的决心。

三线建设的意义非常深远，它为国家在国际舞台上与超级大国周旋赢得了时间与筹码，为中国此后的经济改革、和平发展创造了条件。从经济层面上看，它不仅为西部地区引进了先进的技术装备与管理方式，培养了大批技术和管理人才，也把城市文明的方方面面播洒进当地的社会生活，为国家调节东西部的经济差异和文化差异起到了重要作用。它有力促进了我国军事工业的发展，至今仍然是我国国防建设的重要工业基地。即使在今天，由三线建设带动起来的我国西部经济的战略地位也不容低估。

我国三线建设所留下的精神遗产同样令人瞩目。三线建设是在毛主席、党中央的领导下进行的，是全国军民积极响应、义无反顾地投入报效祖国准备打仗的情势下进行的，是在中国经济还比较困难、全国人民勒紧裤腰带的情况下进行的，是在“一不怕苦，二不怕死”“有条件要上，没有条件创造条件也要上”的大无畏革命精神指导下进行的，是在“文革”的严重干扰下展开的……因此，上千万人次的参与、四百万人员的迁徙、以举国之力在数百万平方公里上的偏远贫困地区先后开工上千个项目才成为可能。回眸当年，我们的三线建设者们，克服了难以计数的困难，用他们的青春热血甚至宝贵的生命，在中华大地上谱写出一幅宏大壮丽的图景和气壮山河的英雄史诗。由此形成的“艰苦创业、勇于创新、团结协作、无私奉献”的三线精神，成为社会主义核心价值观的重要来源。

由于很长时期内对三线建设实行严格的保密制度，使得对三线建设的研究和宣传不够。随着国家改革开放、社会经济发展，逐步擦开了中国三线建设的面纱。1993年4月9日，时任中共中央总书记的江泽民同志亲自为《中国大三线报告文学丛书》（全四卷，四川人民出版社1993年12月版——编者注）题词“让三线建设者的历史功绩和艰苦创业精神在新时期发扬光大”，对三线建设做出了充分的肯定。

近些年来，不少专家学者尤其是中国社会科学院当代中国研究所的同志，加强了

对三线建设历史的研究。中华人民共和国国史学会正在加紧筹备成立三线建设研究分会，这将进一步有利于组织收集、抢救、整理三线建设资料，促进宣传和弘扬三线建设精神，有利于组织开展三线建设与中西部地区发展研究，推动国家西部大开发和中部崛起战略的实施，促进三线企业的进一步改革和发展。

由中国三线建设研究会筹备领导小组推出的《三线风云》一书，从卷帙浩繁的历史文献、学者专著和大量三线建设亲历者的回忆录中，筛选出部分文章，汇编出版，旨在向广大读者介绍中国三线建设的艰难历程，讴歌三线建设者的动人事迹，为开展爱国主义教育，践行社会主义核心价值观和繁荣社会主义文化提供素材。

秉笔写史，沥血著书，是所有文化学者的高尚追求。但愿《三线风云》一书，能引领读者走进中国三线建设的风雨历程，激励人们在新形势下沿着科学发展的道路，为建设中国特色社会主义贡献力量。

2012年10月28日

#### 作者简介：

钱海皓，中国人民解放军中将，军事科学院原副院长，中国三线建设研究会筹备领导小组组长，2014年3月当选为中华人民共和国国史学会三线研究分会（简称中国三线建设研究会）会长。

# 序：弘扬三线精神，为实现百年建设的大目标而奋斗

王春才

由中国三线建设研究会组织选编的中国三线建设文选《三线风云》第三集又与读者见面了。

此集共收入文章和文献资料 93 篇，根据内容分为《创业之歌》《记忆之花》《思想之光》和《文化之火》四辑。看小标题即可略知其梗概。《创业之歌》是三线建设者讲述当年披荆斩棘、艰苦创业的历程和在改革开放新时期继续发扬三线精神，在商海中开拓进取取得的辉煌成就。《记忆之花》是三线建设亲历者及其后代、记者从不同侧面反映三线企业群英在极端困难条件下的精神风貌。《思想之光》是专家、学者对党和国家老一辈领导人的访谈和对三线企事业单位的调研报告，从不同角度探讨了三线建设对中华民族振兴大业的重大意义。《文化之火》是关于三线建设文化的研究动态以及相关资料、文献的汇集。希望本书的出版发行，有助于广大读者对三线建设的了解，有助于三线精神的发扬，有助于三线工业遗产的保护和开发利用，有助于三线建设文化的发掘和三线建设文化产业的形成和拓展，为专家学者开展学术研究、总结这段历史的经验教训提供素材，为当下一些三线基地或企业的转型发展提供借鉴。

作为三线建设的参与者，抚今追昔，我深深感到，50 多年前开始的那场声势浩大的三线建设，的确是党中央高瞻远瞩，为新生共和国的生存和发展所做出的深谋远虑、长治久安的英明决策。从根本意义上说，没有当初三线建设的战略布局，就没有其后经济大发展的大好形势。从目前西部大开发和“一带一路”建设发展的良好态势来观察，人们会更清晰地看到这一点。

有人会问：三线建设的贡献是什么？直言之，三线建设给社会主义祖国贡献了巨大的财富，这笔财富的价值无论怎样估计都不过分，它包含精神和物质两个方面。

在物质财富方面，数百万三线建设者通过横跨三个五年计划的艰苦奋斗，在经济技术相对落后的中国西部广大地域，建起了强大的能源、交通、钢铁、机械、电子以及军工等门类齐全的工业体系，形成了保卫国家安全的可靠战略后方基地。这既是有形的物质财富，更是强大的现代化先进生产力。它已经和必将在今后长期的社会经济发展中发挥积极作用，有力地支撑着社会主义经济的持续发展。

在精神财富方面，50 多年前，三线建设者满怀爱党爱国的热忱，从工业发达、物资富饶的东北、华北和沿海的大中城市，一路高歌、风雨兼程奔赴地处中西部的崇山峻岭、大漠荒原，在物资十分匮乏的条件下，发扬革命传统，不畏苦累牺牲，在科研、生产实

践中创造物质财富的同时，形成了“艰苦创业、勇于创新、团结协作、无私奉献”的精神，人们称之为“三线精神”。它与在土地革命战争中形成的“井冈山精神”“长征精神”和在抗日战争中形成的“延安精神”一脉相承，是有信仰、有理想的建设者在社会主义建设征途上迸发出的思想光芒，是我们的事业不断取得胜利的原动力。

总之，三线建设是共和国社会主义建设史上的一座丰碑，是保卫国家安全的新长城，同时也是留给后人的丰厚遗产。作为后来的继承者，我们对之应当倍加爱护和珍惜。然而，由于当年国防保密制度的限制，关于三线建设未能公开宣传，以致未被众多国人了解，其中诸多可歌可泣的重大事件和典型的英雄事迹也近乎湮没。在三线建设调整改造已30余年的今天，中国三线建设研究会连续编发《三线风云》文选，意在补一补历史的缺憾，增进人们对三线建设的了解，提高我们珍惜这份珍贵遗产的自觉性。

在《三线风云》丛书第三集出版发行之际，我们呼吁全社会都来关心三线建设文化的传承问题。

由前述可知，三线建设，是共和国诞生之后在国际敌对势力强势压境之下采取的应对之策，正如钱海皓同志在《三线风云》总序中指出的那样：“三线建设的意义非常深远，它为国家在国际舞台上与超级大国周旋赢得了时间与筹码，为中国此后的经济改革、和平发展创造了条件。”鉴于三线建设的历史重要性，我们应该努力宣传三线建设的重要意义，宣传三线精神，要像宣传长征、抗战那样大张旗鼓，使全国人民都知道。我们的文学家、艺术家要运用各种艺术形式的作品来反映这段不寻常的历史风云，歌颂三线建设者立下的丰功伟绩，让三线精神成为鼓舞全国人民在为实现百年建设大目标的奋斗中创造新奇迹的强大动力。近年来，许多机构和专家学者在宣传三线建设历史、弘扬三线精神方面做了大量的工作，有关三线题材的书籍、电影、电视也陆续问世，三线博物馆也在一些城市相继建立，但从全国来看，其力度和影响还远远不够。一言以蔽之，三线建设是振兴中华的宏伟基业，应有与之相匹配的传世作品来承载。在这方面，可以说三线建设是一座有待开发的金矿富矿，其中许多有形无形的遗产甚至可能发展为传承中华文明的新产业，愿更多有志于此的仁人志士用你们的卓越才智和深情笔触，为构筑三线建设文化事业的宏大气象贡献力量！

2016年10月1日

### 作者简介

王春才，原国家计委三线建设调整改造办公室主任，现为中华人民共和国国史学会三线建设研究分会副会长。

# 目 录

## 第一辑 创业之歌

- 攀枝花钢铁工业基地是三线建设的成功典范 ..... 秦万祥 / 002
- 弘扬东汽精神，构筑企业“十三五”创新发展的思想之基 ..... 马 义 / 018
- 一个无法抹去的生命代号 ..... 阎晓明 牛一兵 王斌来 禹伟良 崔 佳 / 022
- 821 工程创业回忆 ..... 郑敬东 / 031
- 一个种树人的回忆  
——记在建设陕齿的日子里 ..... 张学孟 / 041
- 凯山之歌  
——航天 061 基地从创建到转型的壮丽史诗 ..... 朱世德 王贤学 / 050
- 长征电器的筹建创业 ..... 《长征电器四十年》编写组 / 062
- 我所经历的陕西三线建设 ..... 任 钧 / 072
- 艰苦奋斗 创建新天 ..... 葛民治 / 078
- 峥嵘岁月 30 年 ..... 田学良 / 086
- 瘦马拉破车 创造新奇迹 ..... 王春才 / 095
- 为百姓办事 为职工谋利 为企业发展  
——6909 工厂从江西上饶转移江苏昆山的发展变化 ..... 万国庆 / 105

## 第二辑 记忆之花

- 不能忘却的记忆 ..... 彭 嘉 / 112
- 从哈尔滨到汉旺，黄宣凯的 40 年三线风雨路 ..... 王珊珊 / 119

寂静之音 记忆珍宝

- 一张 32 年前老照片的回忆 ..... 钟 晓 / 122
- 陈曙光：“二代三线人”的汉旺情 ..... 曾啟秀 / 126
- 追忆我的父亲
- 308 厂科研所老所长二三事 ..... 杨晓虹 / 129
- 怀念先父朱瑞兴 ..... 朱建华 / 134
- 我与“小三线”的渊源
- 追思我的父亲赵新民 ..... 赵晓山 / 138
- 风雷厂往事 ..... 孙 强 / 141
- 工厂门前的小河 ..... 张存骥 / 148
- 晋江岁月
- 一段抹不去的记忆 ..... 吴学辉 / 151
- 远去的村庄 ..... 唐亚伟 / 156
- 差点成了烈士 ..... 王茂刚 / 159
- 致记忆中仍然鲜活的 913 厂 ..... 李冠南 / 161
- 难忘的 8342 “特种兵”岁月 ..... 陈怀文 / 164
- 老厂老故事
- 厕所 ..... 万全华 / 170
- 赣中琐记——业余丧葬队 ..... 曹国祥 / 175
- 难忘 3 年陇西奋斗的心路历程 ..... 余定成 / 177
- 寻梦“中国心” ..... 崔光宇 / 182
- 三线人的如火岁月
- 记永青人的创业精神 ..... 黄菡仙 / 186
- 我记忆中的“三线岁月” ..... 曹贵民 / 190
- 回忆参加大邑 6569 厂建设的日子 ..... 周成楼 / 203
- 艰难探亲路 ..... 霍日炽 沈春美 / 208
- 梦回凯旋
- 一个三线建设者的回忆 ..... 王海山 / 212
- 杨建华谈三线建设往事 ..... 王 蕾 / 223
- 喜欢锦江的理由 ..... 王引璋 / 228
- “816”工程兵的三线岁月 ..... 江 娜 / 230



### 第三辑 思想之光

宋平谈三线建设及工业布局 .....	采访整理   武力、陈东林、郑有贵、段娟 / 234
正确评价三线建设意义重大 .....	武力 王 蕾 / 237
共筑中国梦要借鉴三线建设经验 .....	郑有贵 / 244
保护与传承三线建设文化遗产的当代对策 .....	张鸿春 刘胜利 / 251
三线精神及其价值探析 .....	李彩华 / 260
三线建设中企业搬迁的经验与教训 .....	董志凯 / 264
三线建设对中国工业经济及城市化的影响 .....	徐有威 陈 熙 / 274
三线建设与四川省城市现代化 .....	周明长 / 286
三线建设与贵州城镇发展（1964—1978） .....	王佳翠 / 296
三线建设与遵义市的发展 .....	刘冰洁 / 307
三线企业社会保障的历史变迁研究	
——以四川J厂为例 .....	陈利青 邓晓梅 张 勇 / 312
介于城乡之间的“单位社会”：三线建设企业性质之探析 .....	张 勇 / 320
抓住供给侧改革机遇，推动三线企业遗产利用 .....	陈东林 / 328
贵州三线建设工业遗产保护与再利用 .....	李代峰 / 338
论三线建设遗产价值的品牌建设	
——兼论四川广安：中国三线精神发源地的演进、构建与启示	
.....	傅 琳 段德强 / 349
三线建设的决策、布局和建设：历史考察 .....	肖 敏 孔繁敏 / 362
三线建设对探索中国道路的贡献和启示	
——三线建设与中国特色社会主义经济建设道路研讨会综述 .....	段 娟 / 369
主动转移、备战疑虑与能力积累	
——三线建设研究在西方文献中的新视角与新观点 .....	陈 超 / 376
“全国第二届三线建设学术研讨会”会议综述 .....	徐有威 杨华国 / 383
攀枝花，共和国三线建设的瑰宝 .....	米易县地方志办公室 吴兴刚 / 389
论三线建设与攀枝花城市化进程 .....	中共攀枝花市仁和区委党校 张红霞 / 394
浅析“三线精神”的内涵和意义	
——以攀钢为例 .....	中共攀枝花仁和区委党校 蒙会仙 / 399



多维视野下原三线建设地区处理地方政府与大企业关系探析  
——以攀枝花市政府与国家特大企业攀钢的关系为例 ..... 攀枝花市国资委 任文辉 / 404

劳模精神在三线建设城市攀枝花的影响分析  
..... 攀枝花市工人运动理论政策研究会 / 410

## 第四辑 文化之火

在攀枝花中国三线建设博物馆揭牌仪式上的致辞 ..... 关 强 / 416

用信仰之美鼓舞人民为中华民族的伟大复兴而奋斗  
——祝贺央视文献纪录片《大三线》在六盘水市隆重开机 ..... 钱海皓 / 418

写在攀枝花中国三线建设博物馆揭牌之际 ..... 王春才 / 420

中国三线建设文化遗产保护·攀枝花共识 ..... / 427

中国三线建设遗产保护资源与利用·遵义共识 ..... / 429

竞逐富强  
——读《三线建设——备战时期的西部开发》 ..... 宋宜昌 / 431

《长征电器四十年》序 ..... 何可仁 / 436

不忘初心万里行  
——《乌蒙山下军旗红》前言 ..... 南庆杰 / 439

大三线情思  
——读《三线风云》有感 ..... 陈 军 / 442

老部队 54 师精神永存  
——《难忘的 8342 特种兵岁月》序 ..... 顾义冠 / 446

写在《青春牵着童年的手》一书出版之前 ..... 马新林 / 448

渭水河畔留下你青春的烙印  
——《青春的回眸》代序 ..... 蒋 辛 / 453

永远的青 永远的红  
——《三线记忆》前言 ..... 李 杰 / 456

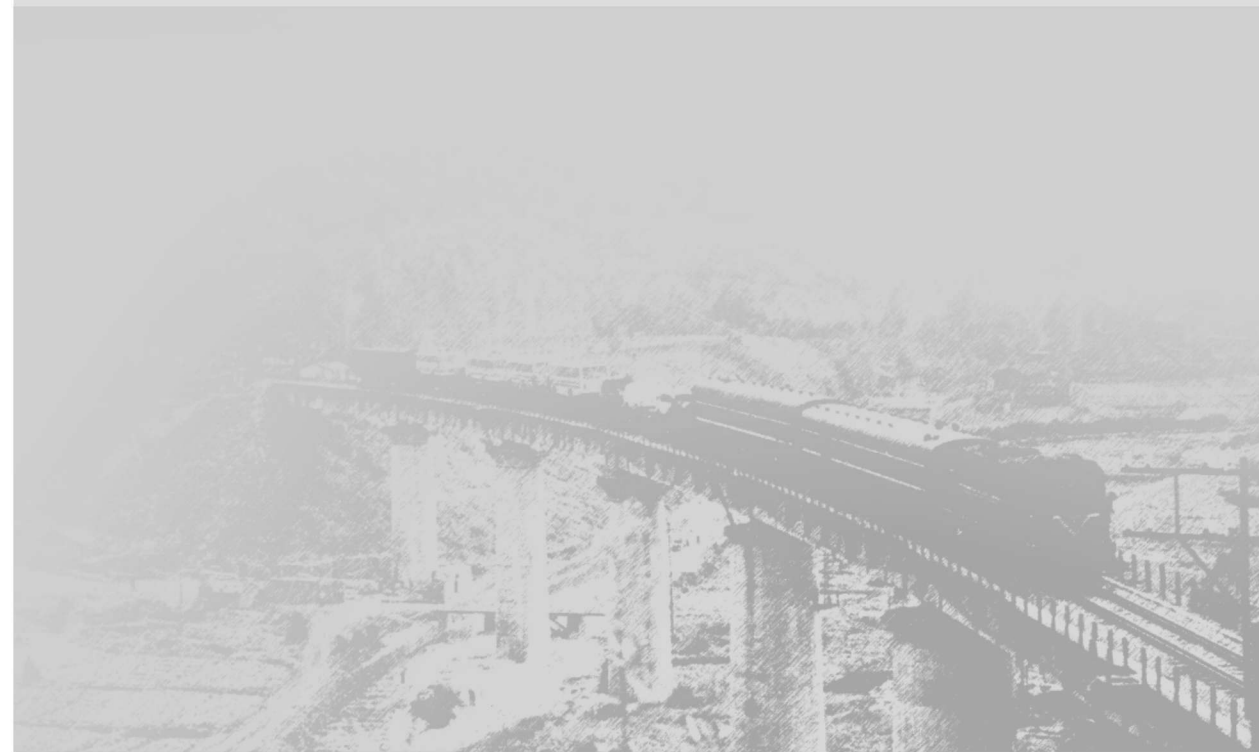
五十年，铸就卫东精神  
——《卫东记忆》代序 ..... 杨克芝 / 458

王老的书房 ..... 晓 露 / 461

走进贵州六盘水 再见三线风云史 .....	沈世平 / 466
三线建设的历史记忆与当代文化生产 .....	王小平 / 469
让三线建设的遗产价值大放光辉	
——锦江油泵油嘴厂退管站开掘三线建设文化遗产价值的情况介绍 ...	倪同正 / 477
“三线”的根 .....	汤治平 / 484
《神秘代号背后的建设人生——贵州黔南三线人口述史》后记 .....	陈剑虹 / 486
江津夏坝原 5067 厂遗址焕发青春 .....	王春才 / 488
“三线建设的文化价值与改革发展”研讨会在六盘水市举行 .....	陈东林 尤丽娟 / 491
三线建设工程建筑遗存再利用的可能性研究	
——以 816 地下核工程遗址的保护和利用为例 .....	江 娜 郑志宏 / 495
我一转身眼泪就滚出来了 .....	龙红山 / 500
“江工”记忆，历久弥新	
——在江西工具厂五十周年厂庆聚会上的发言 .....	沈重跃 / 502
他乡？故乡？	
——试探三线遗址保护与三线建设者的精神家园 .....	刘洪浩 / 504
我的三线情结，书缘 .....	李洪烈 / 507
承前启后 继往开来 努力开创新局面	
——参加中国三线建设研究会成立大会感言 .....	雍仕金 / 516
弘扬三线精神开创企业未来	
——在中国三线建设研究会成立大会上的发言 .....	张如剑 / 517
“三佳”情缘系三线 .....	李佳蔚 / 519
父亲和蓝图 .....	胡钢巍 / 521
后记 .....	编者 / 527

第一辑

创业之歌



# 攀枝花钢铁工业基地是三线建设的成功典范

秦万祥

同志们、朋友们：

在攀枝花开发建设 50 周年之际，由中国三线建设研究会、毛泽东思想生平研究会、中共四川省委党史研究室、中共攀枝花市委、市人民政府共同主办的“中国三线建设研讨会”在这里举行，具有重要的历史和现实意义，可喜可贺。

作为当年攀枝花开发建设大军中的一名老兵，此时此刻，思绪万千，感慨良多。

首先，向当年大三线建设中，老一辈的决策、领导、组织指挥者们表示崇高的敬意；对在攀枝花开发建设中因公、因灾、因劳、因疾而牺牲故去并长眠于三线大地的领导、同志和战友表示深深的追思和怀念。在这个郑重的场合里，我要庄重地告诉大三线在天之灵的战友们，当年共和国绘制的宏伟开发蓝图，经过几代人不懈的努力，已经变成美丽的现实，战友们，你们可以含笑九泉了！

## 一、历史评说

攀枝花是一座因三线建设而诞生的城市，是三线建设的成功典范和龙头。

1982 年 9 月 19 日，时任中共中央总书记的胡耀邦，视察攀枝花时深情地说：“渡口（攀枝花）工作是有成绩的。许多同志在这里奋斗了十几年、二十几年，是有贡献的。党和人民是不会忘记他们的，也不应该忘记他们。”并鼓励攀枝花的同志们继续科技攻关，在攀枝花的钒、钛资源中开发出尖端产品。

先后任中共中央政治局委员、国务院副总理、中共中央政治局常委、中央纪律检查委员会书记、全国人大常委会委员长的乔石，1988 年 2 月 9 日至 11 日、1995 年 2 月 16 日至 19 日、1998 年 10 月 26 日至 27 日三次视察攀枝花时曾说：“攀枝花是 1965 年开始建设，是我们依靠自己力量设计的，97% 的设备也是我们自己制造的，1980 年生产就全面超过设计能力，在国内同类钢铁企业中是最快的。攀枝花在大山之中，把城市也建设起来了，是了不起的建设成就，很值得我们感到自豪。”

时任国务院总理的李鹏（1982 年 9 月任水电部副部长时，曾陪同胡耀邦到过攀视察），1997 年 6 月 12 日至 13 日视察攀枝花时指出：攀钢是我国重要的大型骨干钢铁企业，有了很好的基础，下一步一定要把钒、钛作为战略物资深度开发。攀枝花水电资源也很丰富，把二滩水电站建起来，可以“西电东送”，使攀枝花真正成为我国主要的钢铁、钒钛、能源基地。

时任国务院副总理的朱镕基 1996 年 10 月 27 日至 29 日来攀枝花视察时兴奋地说：“总的讲，攀枝花比原来想象的要好得多。在这么一个山沟里，建设起这么一个现代化的城市，是毛泽东思想的产物，是邓小平路线的成果。用十年发展眼光看，攀枝花将成为中国的一座著名城市。”

时任中共中央政治局委员、国务院副总理的方毅，1978 年 5 月至 1987 年 3 月，连续 10 年每年亲自主持召开一次“攀枝花资源综合利用科技联合攻关会议”，八次亲临攀枝花视察。每当谈到毛泽东、周恩来、邓小平等老一辈党和国家领导人英明决策，开发建设攀枝花，建立国家战略大后方的重大战略意义和取得巨大成就时，都激动不已。在 1981 年 3 月召开的第四次综合利用会上说：“攀枝花是 60 年代中期三线建设的重点。现在回头来看，三线建设中最有成效的工程，一是成昆铁路，二是攀枝花。可以毫不夸张地说，这样一个基地与国家的存亡是息息相关的。如果看不到攀枝花的战略地位，那是近视的，错误的。”在 1983 年 4 月召开的“钛应用推广”暨“攀枝花资源综合利用”第六次会议上，再次指出，从 60 年代初期我们兴建攀枝花钢铁基地和成昆铁路，到 70 年代初正式投产、通车，都是完全依靠我们自己的力量建设起来的，是很了不起的成就，是我国三线建设的两个好典型。1979 年 6 月 1 日方毅在给中央《关于攀枝花资源综合利用研究情况和若干建议》的报告里写道：“攀枝花已发展到 30 万人口的城市，有一支经验丰富的施工队伍，再利用我们的科技成果，这里可以很快形成生产我国特有的合金钢基地和生产钒、钛等战略物资的生产基地。”在 1980 年 4 月召开的第三次综合利用会上特别指出：“攀枝花这个基地是有科研、生产相结合的传统。这个基地一开始建设，就是从我们自己的科研成果开始的，很值得骄傲。我看，这是我国生产和科研紧密结合的很好的典型。”“攀枝花的建设可以说是走中国式现代化道路的一个典型。”“攀枝花一定会成为一个国际有名的城市。”

我 1966 年赴攀枝花，2002 年经组织安排调成都工作。在攀期间，先后任冶金部第十九冶金建设公司党委副书记、副总经理，1986 年调往攀枝花市，先后任副市长、市长、市委书记，2009 年退休之后也常住攀枝花，可以说我在攀枝花生活工作了 48 年。亲身经历了开发建设之初的艰难创业历程，亲自参与了攀枝花 60 年代、70 年代、80 年代、90 年代的开发建设全过程，自然对攀枝花这个国家战略大后方基地建设的过程、成就、作用、意义有一种特殊的感受和认识。

## 二、为什么说攀枝花的开发建设是我国大三线建设的成功典范

### （一）建设速度是快的

1965 年开始小批量集结施工队伍，1966 年大批量集结施工队伍，10 多万人依山傍水安营扎寨。1967 年底攀钢主厂区开始土石方场平，1968 年土建工程开始施工，1969 年开始设备安装。1970 年 7 月 1 日，攀钢 1000 立方米一号高炉正式出铁。与此相配套



的冶金矿山、焦化厂、烧结厂、煤炭、电力、运输等完全建成投产。之后每年一个主体生产厂建成投产。1971年10月1日，具有年产150万吨钢生产能力的炼钢厂，第一台120吨氧气顶吹转炉建成出钢；1972年12月7日，具有年产125万吨轧制能力的1150m/m初轧机建投产，轧出钢坯；1974年8月16日，具有年产110万吨轧材能力的轨梁厂投产。这标志着攀钢从矿石—铁—钢—钢坯—钢材综合生产能力已经形成，同时也标志着攀钢一期工程基本建成。

1974年12月30日，冶金部组织专家鉴定，通过了攀钢“七厂、一矿”生产能力的初次验收，烧结矿363万吨、焦炭144万吨、生铁170万吨、钢150万吨、初轧坯125万吨、轨梁厂轧材110万吨、耐火材料6万吨、石灰石100万吨、白云石10万吨、黏土11万吨。正式宣布，攀钢一期工程初具规模，开始发挥综合生产能力作用。

从出铁到成材，只用了4年时间，在深山峡谷中，这种建设速度是没有过的。正如乔石委员长视察时所说：“攀钢的建设速度在全国同类钢铁企业中是最快的。”

与此同时，宝鼎矿区煤炭综合生产能力也达到240万吨。

## （二）建设质量是好的

投产数十年，从煤炭矿山到冶金矿山，没有一条井巷出现垮塌，没有一个采场、采区出现过因矿产资源不实而荒废，没有一个矿井达不到设计生产能力；攀钢冶金主厂区，没有一个主体生产厂因工程质量而影响达产能力；攀钢焦化厂大容积焦炉20年无大修，仍被评为全国红旗焦炉；电力系统三座火电厂，共11台发电机组，没有一台因工程质量而影响生产能力的发挥。攀枝花整个工业基地处在地质灾害多发的深山峡谷，几十年来，没有一座主体厂矿出现因灾难性的地质灾害而搬迁、重建。

“文化大革命”中一度出现的“设计革命”，没有对工程质量造成“伤筋动骨”的影响，而且之后又都做了补救、恢复。正是由于设计、施工质量的保证，攀钢主要产品铁、钢、钢材等1980年均达到和超过设计生产能力。

## （三）建设投资是省的

以攀钢主体生产厂区为例，到1974年底，攀钢一期工程初具规模，形成150万吨钢综合生产能力，投资用了14.8亿元，1吨钢投资不到1000元。以电力系统最早建成投运的“501”电厂为例，三台机组总装机3.6万千瓦，再加两台2000千瓦机组，总共装机4万千瓦，投资3935万元，每千瓦投资900多元。

## （四）投入产出的效益是显著的

到80年代末期，国家对攀枝花的投资已全部收回。按照投入与实现税利的投入产出比，攀枝花为1:0.75，是全国同期平均水平的1.5倍。

## （五）攀枝花基地作用的发挥是连续、稳定、持久的

攀枝花工业基地在建设过程中和建成后，每年钢铁产品、煤炭产品、化工产品、钒钛产品和各类矿产品源源不断地运往全国各地。在80年代中后期，攀钢已成为我国

列宝钢、鞍钢、武钢、包钢、首钢之后的第六大钢铁联合企业，在我国尚处于“短缺经济”钢材紧缺的历史时期，发挥着主要作用。

1986年攀钢二期工程恢复建设，投资近100亿元，铁、钢、钢材生产能力分别增加到250万吨、270万吨、210万吨。新建了炼钢连续铸锭工程、1450热轧板厂、1450冷轧薄板车、轨梁万能轧机工程，使攀钢的产品结构、产品质量得到大大提升，尤其是75公斤/米重轨成为全国名牌产品，占国内市场份额达50%，并连续出口成为免检产品。攀枝花的各类工业产品远销世界35个国家和地区，为国家挣得大量外汇。从90年代初期开始，攀枝花利用独特的气候资源，对农业进行综合开发，每年运往东北、西北、华北“三北”地区的时令蔬菜达6万—10万吨。

从70年代末期到80年代，攀枝花向全国各地输送出各类技术骨干和管理人才近10万人。实现了60年代“全国支援攀枝花”到80年代“攀枝花支援全国”的重大历史转变。

(六) 依靠科技，对资源进行综合、深度开发，实现了可持续发展

始于1978年到1987年的10年“攀枝花资源综合利用科技联合攻关”，使攀枝花资源综合利用进入一个新阶段。攀枝花钒钛磁铁共生矿探明储量98.5亿吨，其中含五氧化二钒2000多万吨，占全国总储量的69%，含二氧化钛8.7亿吨，占全国总储量的94%。然而在1978年前，钒的回收率只有10%，钛的回收利用率几乎为零，白白流入金沙江中。周恩来总理、李先念副总理批评这种做法是“吃了豆腐渣，丢了豆腐”，“是端着金饭碗讨饭吃”，“是典型的败家子”。通过资源综合利用攻关，使我国由钒的进口国，一跃成为钒的出口国。钛由70年代前只能用于军事装配工业上，到在军民两用领域的广泛应用，使我国主要钢材及装备的性能大大提升。

截至2014年底，攀西地区钒渣产量已达50多万吨，居世界第一。仅攀钢的三氧化二钒和氮化钒、氮钒合金产量分别达到10000多吨、50000多吨，均居世界第一。2013年攀枝花钛精矿产量已达230多万吨，占全国产量的62%，攀枝花年产钛渣、富钛料、人造金红石产能66.7万吨，占全国产能的44.5%；各种钛白粉生产能力达50万吨，占全国产量的近20%，海绵钛产能近3万吨。

通过综合利用，促进了攀枝花水电资源的开发建设，由1991年9月主体工程正式开工，到1999年11月，总装机330万千瓦的二滩水电站建成，成为20世纪中国最大水电站，年发电量170亿度。除满足四川、重庆用电外，电流还源源不断地输往华东地区，实现了我国“西电东送”的战略目标，使攀枝花真正成为我国主要的钢铁、钒钛、能源基地。

(七) 攀枝花工业基地的开发建设，有力地推动了边远民族地区经济社会的发展

由于大工业文明的作用影响，使这里的社会进步在短期内向前推进了50年。正如列宁所说，大工业和交通大动脉是开发边远落后地区的强大手段和有效措施。这一预



见在中国得到充分验证。

#### （八）有效地改变了我国钢铁工业的生产力布局

20世纪60年代，我国幅员广大的西南、西北地区，钢产量占全国钢产量不到10%，通过大三线建设，随着攀钢、酒钢、水钢等一批大中型钢厂的建成投产，使西南西北地区的钢产量逐步占到全国的25%左右。

攀枝花工业基地及相关配套项目的建成使当时四川的国民经济体系趋于完善。

#### （九）创造出一大批重大科技成果

由于生产的发展和科技与生产的深度结合，先后攻克了诸如“普通大型高炉冶炼钒钛磁铁矿”“钒钛资源的深度综合利用”“新材料的生产与应用”“在山区进行大规模建设，征服地质灾害”等许多重大世界性课题，仅在1978年3月召开的全国科学大会上一次就荣获18项重大技术进步奖和发明奖。同时，锻炼造就了一批地质、勘察、设计、施工、科研、生产领域里各类精英人才。从某种意义上说，重大科技成果的取得和各类人才的造就其意义不亚于当时实体工程建设意义。

#### （十）通过开发建设，形成了一个百万人口的现代化工业城市

攀枝花已成为20世纪中叶大西南一个新的经济增长极，为我国实施的西部大开发战略奠定了坚实的人才、技术、管理、资金基础，攀枝花城市及经济的辐射作用得到充分发挥。

攀枝花在创造巨大物质财富的同时，孕育出了以“艰苦奋斗、开拓进取、无私奉献、团结协作、科学求实、敢于担当”为主要内涵的巨大精神财富——攀枝花精神。

### 三、攀枝花工业基地成功开发建设的主要原因

#### （一）党中央、国务院的正确决策

根据60年代国际政治形势，基于“国家安危”“生产力布局”“得天独厚的资源条件”三个方面的综合考虑，国家决定开发建设攀枝花这个战略大后方。并把它作为大三线建设的龙头项目纳入国民经济建设计划。毛主席当年讲到加快三线建设，实现我国工业的纵深配置时，有十多次讲到攀枝花，其中有四次讲到攀枝花建设不好，他睡不着觉，睡不好觉。

时任中央委员会总书记的邓小平同志1965年11月30日至12月2日亲临攀枝花审定工业区总体建设规划，盛赞“这里得天独厚”。当即明确表示，把建设审查的权力下放到特区指挥部。并于12月上旬在昆明会议上，绘制出到20世纪末，西南地区钢产量达到1000万吨的宏伟蓝图。

老一辈党和国家领导人彭真、李富春、薄一波、彭德怀、贺龙、郭沫若、余秋里、李井泉、程子华、吕正操等在60年代中期陆续到攀枝花视察指导。

特殊的历史条件、特殊的战略地位、特殊的开发建设任务，决定了攀枝花开发建

设成为当时全国的重中之重。这是攀枝花工业基地建设成功的根本原因。

## （二）实行特殊的领导、管理体制

1965年2月5日，中共中央、国务院批准了西南局《关于成立攀枝花工业区人民政府的请示》，同意成立特区人民委员会，决定“攀枝花特区人民委员会仿效大庆形式，实行政企合一，受冶金部和四川省双重领导，有关企业工作以冶金部为主，有关党务工作和政治工作以冶金部为主，四川省为辅。”2月9日，中共中央、国务院作出“关于成立攀枝花特区党委和工地指挥部的决定”。决定明确特区党委和工地指挥部受冶金部领导，统一指挥工业区规划建设。并任命冶金部副部长徐驰为特区党委书记兼工地指挥部总指挥，冶金部基建司司长李非平为特区党委第一副书记，兼工地指挥部第一副指挥。

冶金部、煤炭部、交通部、电力部、建工部、建材部、林业部、商业部、粮食部、邮电部等10个部各派一位副部长常驻攀枝花，有关问题现场解决。这是共和国成立以来第一个经济建设特区。

1965年8月20日，国家计委、国家建委对攀枝花基建计划管理体制作出规定，确定“攀枝花工业特区作为国家重大综合建设项目”。并明确特区内各项建设都按统一领导与分工负责原则进行管理。工业特区长远规划、年度计划、项目平衡、投资调整、民用建筑、施工安排、劳动力调入、原材料分配，由工地建设指挥部统一负责；钢铁厂、电厂、煤炭、公路、化肥、水泥等各部在攀枝花安排的建设投资，由各部列入本部计划，分头负责。

对攀枝花实行“综合项目、计划单列”。计划、投资、物资均由国家计委直接下达到特区总指挥部，实行“直供直达”，畅通无阻、高效运作。这是共和国成立以来，第一个“计划单列”“综合集团项目”。这种管理体制在开发建设中起到了特殊作用。

## （三）倾举国之力，各方支援、通力协作

党中央、国务院决定开发建设攀枝花，全国各行各业积极响应，鼎力支持。一声令下，要人给人，要物给物。全国除了西藏、台湾之外，各省、市、自治区都参加和支持了攀枝花的开发建设。无论是生产物资或是生活物资几乎是有求必应。这在共和国的历史上既是空前的，恐怕也是绝后的。这也充分显示了社会主义制度能够集中财力、物力办大事的优越性。

为解决铁路不通的运输问题，1965年7月23日，交通部直属汽车运输总公司在北京成立，由北京、辽宁、河南、山东、安徽五大车队组成。配备1500辆汽车，编制4500人，担负成都——攀枝花北线6吨以下小件运输。1969年7月16日，直属汽车运输总公司又成立了“大型汽车运输车队”，配备各类大型牵引车58台、大型拖车39台、20吨以上载重汽车40台，负责南线昆明——攀枝花重、高、大、长件运输，解决了铁路不通，特大型机械、设备的运输难题。加上特区各大企业的运输汽车总计约3500多台运输车辆，从1964年至1970年成昆铁路通车前，共运送生产、生活物资数百万吨。