

北京铁路局

改革奋进的十年

1978—1988

光明日报出版社

北京铁路局

改革奋进的十年

(1978—1988)

光明日报出版社

北京铁路局
改革奋进的十年

*

责任编辑：张澍贵 才铁军

光明日报出版社出版

锦州铁路分局印刷总厂印刷

850×1168开本 1/32

印张：21 字数：450千

1989年4月第1版

1989年4月第1次印刷

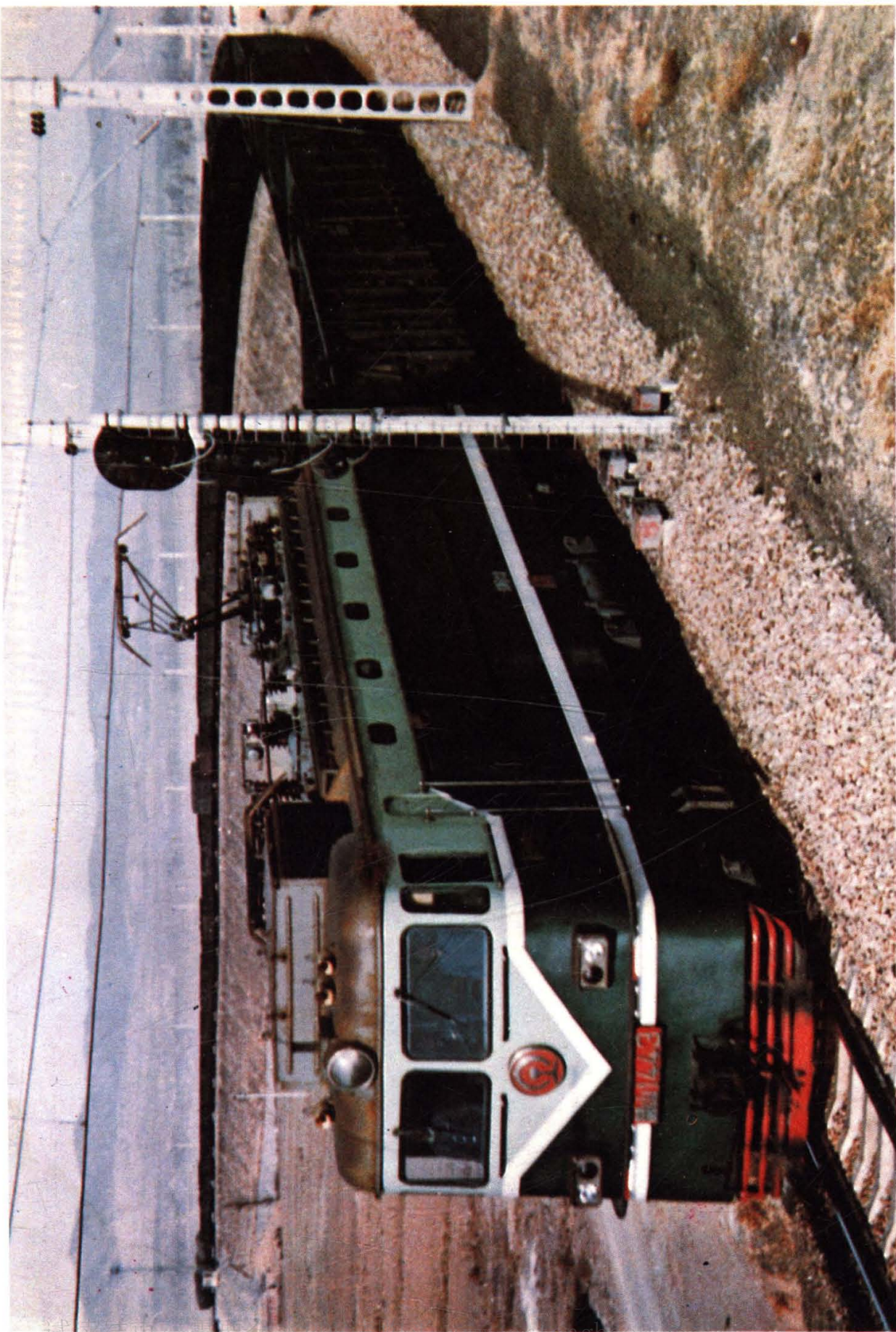
印数1——10000

定价：6.00元

统一书号 ISBN 7——80014——454——2/D041



李鹏总理为大秦线一期工程通车剪彩



晋煤源外运



天津新客站

銳意改革勇於
創新和極探索
奮力拼搏

袁宝华

一九八九年九月

京铁精神

团结奋斗

求实创新

协作奉献

誓当先行

京铁职工职业道德

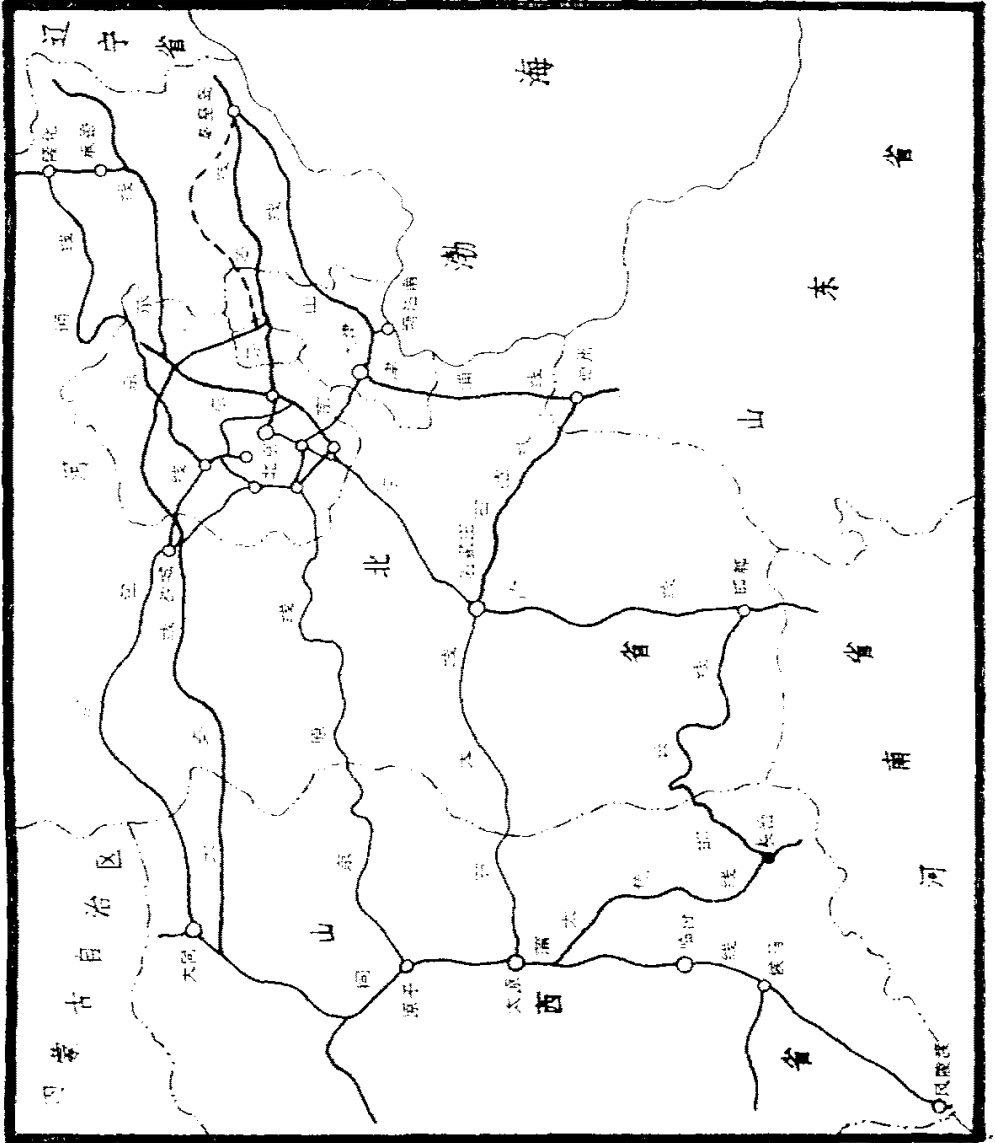
忠于职守

尊客爱货

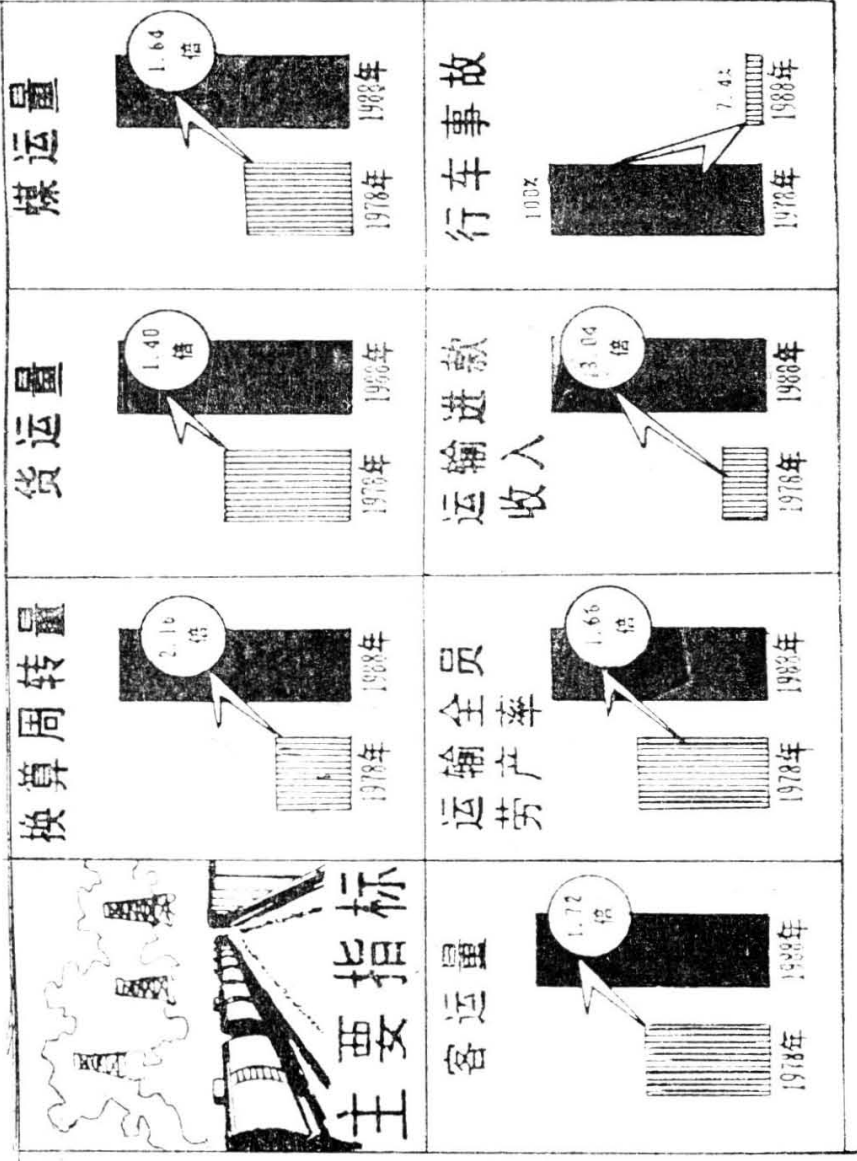
团结协作

优质服务

北京铁路局线路图



北京铁路(1978—1988)十年



序

袁宝华

赵紫阳同志在中共第十三次全国代表大会上的报告中指出：“社会主义是在改革中前进的社会”。回顾过去的十年，在党的改革开放方针指引下，改革已成为一股不可抗拒的时代潮流，我国十年改革的伟大成就，引起举世的瞩目。

铁路运输业是国民经济的大动脉，对经济和社会发展起着举足轻重的作用。建国以来，我国铁路运输业有了很大发展，全国铁路网的骨架基本形成，铁路技术装备水平和运输组织工作有了很大提高，列车重量、行车速度、运输密度都比较高，我国铁路已经成为为社会主义现代化服务的重要行业。但是，铁路在国民经济中仍然是突出的薄弱环节，不能满足国民经济发展和人民生活水平不断提高的需要，不适应我国有计划商品经济的发展。出路何在呢？出路只有一条，就是改革。北京铁路局十年改革的实践和成就，深刻说明改革是铁路发展的强大动力。

北京铁路局是我国特大型铁路运输企业，在全国铁路运输网中居重要地位。十年来，在党的十一届三中全会精神鼓舞下，北京铁路局的广大职工锐意改革，勇于创新，积极探索，奋力拼搏，为发展铁路运输事业、建设有中国特色的铁路经济体制作出重大贡献。

在改革的十年中，根据中央的统一部署，北京铁路局带头

进行企业整顿，迅速恢复了十年动乱中遭到破坏的铁路运输秩序，为进行全面改革奠定了良好基础。

十年中，北京铁路局根据上级关于撤销太原铁路局并入北京铁路局的决定，在全路第一个进行了铁路机构体制的重大改革。随后，又首批在全路实行了局长、分局长、站段长负责制，从上而下改革了企业领导体制。

十年中，北京铁路局坚持以扩大运输能力为中心，加快新线建设，大力进行技术改造，广泛采用新技术，不断改进运输组织，积极挖掘内部潜力，初步形成了铁路运输中等技术水平的现代化的框架，保证了年年超额完成任务，特别是晋煤外运任务。

十年中，北京铁路局积极进行经济体制改革，相继推行了全额利润留成制度、利改税制度、“包保核经济责任制”，特别是在1986年以来，全面实行了“经济承包责任制”，推动了企业内部的配套改革，开始形成新的符合商品经济发展的经营管理机制。

十年中，北京铁路局冲破了国有铁路单一经营的旧模式，兴办了多种经营企业和联合企业，扩大了铁路服务范围和服务功能，开始形成以公有制为主体的多种经营形式并存的新格局。

总之，通过十年改革，北京铁路局运输能力不断扩大，运输量不断增长，科学技术不断发展，经营管理机制不断完善。以上事实说明，北京铁路局是在改革中不断前进的铁路局。

目前，铁路的经济体制改革正步入一个深化发展的关键时期，面临着极为严峻的形势。我相信广大的铁路职工，特别是首都铁路局的广大职工，一定能团结奋斗，共渡难关，在新形势下奋勇前进，迈出具有特色、富有新意的改革步伐，为我国社会主义现代化建设事业做出新贡献！

中国著名企业介绍——

铁道部北京铁路局

北京铁路局成立于1953年1月1日，在全国12个铁路局中是最大的局。局址位于北京海淀区复兴路6号，现任局长国林。路局下属北京、天津、石家庄、太原、大同、临汾6个铁路分局，北京、太原两个工程处、1个北京大修工程处、1个工业管理处，480个基层站、段、厂、院、校。全局有职工35万人，拥有固定资产146亿元。管辖的铁路跨及北京、天津两市和河北、山西省及山东、河南省部分地区，营业里程5884公里，是连接关内外、南北方铁路的重要枢纽，是秦皇岛、塘沽新港国内外贸易水陆联运的主要通道。对保证全国经济建设起着举足轻重的作用。

建局35年来，这个局有了很大发展，运输技术设备达到全国一流水平。先后修建了丰沙、京承、京原、京秦、太焦、京通、邯长等7条干线，营业里程增加51.9%，有9条干线建成复线，复线里程2857公里占营业公里的41.7%。运输牵引动力发生了巨大变化。

北京铁路局担负着全国铁路七分之一的客运量，四分之一的货运量，其中煤炭发送量占全国铁路的三分之一，换算周转量、运输进款收入、上缴利润均占全路的五分之一，晋煤外运量占总外运量的85%。1987年全局完成换算吨公里2408.2亿吨公里，晋煤外运量完成11,691万吨，运输收入完成51.8亿元，居全路首位。三项主要指标，多年以来，始终保持良好的“三同步”态势。各项经济技术指标，全部创本局历史的最好水

平，有26项指标达到全路第一水平。

党的十一届三中全会以来，北京铁路局的广大职工，认真贯彻“人民铁路为人民”的宗旨，发扬“团结奋斗、求实创新、协作奉献、誓当先行”的京铁精神，坚持精神文明建设和物质文明建设一起抓，两个成果一起抓，两个成果一起拿。在运量与运能矛盾日益突出的情况下，在死运价对活物价，低收入对高支出的艰难环境中，坚持以改革为中心，走内涵挖潜的道路，取得了运量逐年增长，效益逐年增加，企业素质逐年提高的好成绩，受到了国家有关部门的表彰和奖励。曾两次获得中国企协颁发的“企业管理优秀奖”，中国企业整顿领导小组，国家经委命名为“全国企业整顿先进单位”，连续三次获得铁道部“经济效益显著铁路局”的称号。

（原载1988年9月26日《中国经济信息报》）

企业化：中国铁路改革的方向

——北京铁路局局长国林与著名经济学家厉以宁的对话

从1986年4月份开始，铁道部打破30多年来“挣钱都上缴，花钱伸手要”的财政“大锅饭”，实行以路养路、以路建路、投入产出、自我发展的经济承包责任制，人们称之为“大包干”。这一重大改革，使铁路内部企业有了自主权、经营权，出现了前所未有的活力。一年多的实践证明，这条改革之路走对了。下一步的问题是：铁路大包干改革怎样深化，怎样建立具有中国特色的铁路现代化管理模式？这是关系到整个国民经济发展的重大问题。为此，最近北京铁路局局长国林邀请了经济学家、北京大学经济管理系主任厉以宁教授，在北京铁路局二楼会议室举行了座谈，他们的对话，既对当前如何搞好铁路大包干的改革进行了分析，又对“大包干”今后的发展趋势作了展望。本刊记者参加了座谈。现将座谈内容摘要刊登如下。

铁路大包干还有待于深化

国林（以下简称国）：铁路部门作为高度集中的半军事化的重要行业，多年来尽管有了较大的发展，但始终还未真正做到路风正、安全好、效率高、效益大，使旅客、货主满意，原因就在于还未形成一个具有中国特色的铁路管理模式。现在是“买票难”、“运货难”、“乘车难”，加上行业不正之风，每每引起社会关注。最大的问题还是铁路这个“先行官”不先行，直接影响到整个国民经济的发展速度。铁道部党组率领全

路320万职工实行经济大包干改革，这正是探索具有中国特色的铁路现代化建设和管理道路的出发点。

北京铁路局在全国12个路局中是最大的局，有职工近34万人，近6000公里的营业线，年完成货运量占全国铁路总运量的1/4，客运量占全国铁路客运总量的1/7，运输收入占全国铁路总收入的1/5，煤炭运量占全国煤炭总运量的1/3。北京铁路局在全路乃至整个国民经济中具有举足轻重的地位。改革一年多，从我们局来看，企业出现了生机。过去，我们只知道完成国家指令性运输任务，只管生产，不管经营。现在，任务包了，效益包了，职工收入分配也包了，就得当家理了财。我们局现在每年可支配的更新改造资金有3亿元左右，大修资金2.6亿元左右，基本建设资金7.58亿元。这就需要精打细算了。大包干调动了企业的积极性，也调动了职工的积极性。这一改革如何深化，下一步怎么走，想听听厉教授的意见。

厉以宁（以下简称厉）：铁路大包干在现在和今后一段时间内，从本行业内部来看，要解决的一个主要问题还是管理体制问题。这也是创建适合中国国情、具有中国特色的社会主义铁路现代化管理模式的一个必须解决的问题。

我认为，当前企业要在认识上把握以下五个层次的问题：第一个层次是增产节约、增收节支。即要充分利用现有生产要素，把浪费的漏洞堵住。第二个层次是管理的科学化。即不仅做到现有生产要素被充分利用，还要设法利用被忽视的生产要素。第三个层次是承包经营责任制。这在现阶段比较普遍，也是行之有效的，而且需要持续较长一段时间。第四个层次是企业要参加横向联合，走企业集团道路。如北京铁路局是一个企业，要打破铁路本身的封闭状态，变成一个真正开放型企业。第五个层次，是政治体制改革和经济体制改革相配套，这

是更高层次的问题。

国：我们局现在处于您所谈的第三、四层次之间。

承包中应注意的问题

厉：我们前一段在下面专门搞过承包制调查，总的来说，承包经营主要存在四个方面的问题：

第一、承包以后，财产关系不很明确，不利于增强企业的责任心。尤其是国营企业如何承包经营的问题还没有真正解决好，主要是只负赢不负亏的问题还没有解决好。

第二、承包以后，企业容易产生承包者和广大职工的矛盾。特别是个人承包这个矛盾较大。这些矛盾实质上属于分配方面的矛盾。

第三、不少企业的承包指标过低。一些承包者先把指标压低了，承包经营权到手后，则更换一个品种，其实是“换汤不换药”，质量照旧，价格却上去了。结果是坑了消费者，国家也没有得到什么好处。

第四、一些企业承包期限过短，容易造成企业在承包期限内拚命利用设备，而不加维护，到下次再承包，可能已经是一副“烂摊子”了。

以上这些问题都值得研究，要找出解决问题的办法。我觉得铁路大包干有自己的情况，但也应注意研究新出现的实际问题，好对症下药。

国：铁路承包经营同地方企业的承包并不完全一样。首先，铁路不能随便地改变它的价格和品种；其次，铁路不是承包给个人，不是由局长承包，而是铁路局承包，再往下层层承包，一直包到班组。现在存在的问题是，仅仅承包任务是不够