

中国纪实文学 年度佳作 2017

ZHONGGUO
JISHIWENXUE
NIANDUJIAZUO

李朝全

主编

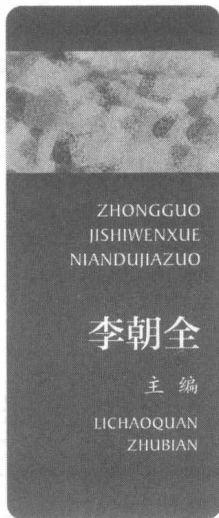
LICHAOQUAN
ZHUBIAN

卷十

山西出版传媒集团



山西人民出版社



ZHONGGUO
JISHIWENXUE
NIANDUJIAZUO

李朝全

主编

LICHAOQIAN
ZHUBIAN

中国纪实文学
年度佳作
2017



山西出版传媒集团
山西人民出版社

图书在版编目(CIP)数据

中国纪实文学年度佳作 2017 / 李朝全主编. -- 太原: 山西人民出版社, 2018.4

ISBN 978-7-203-10336-3

I. ①中… II. ①李… III. ①纪实文学—作品集—中国—当代 IV. ①I25

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2018) 第 032145 号

中国纪实文学年度佳作 2017

主 编: 李朝全
责任编辑: 张小芳
复 审: 刘小玲
终 审: 员荣亮
装帧设计: 八牛·设计

出版者: 山西出版传媒集团·山西人民出版社
地 址: 太原市建设南路 21 号
邮 编: 030012
发行营销: 0351-4922220 4955996 4956039 4922127 (传真)
天猫官网: <http://sxrmcbs.tmall.com> 电话: 0351-4922159
E-mail: sxskcb@163.com 发行部
sxskcb@126.com 总编室
网 址: www.sxskcb.com

经销者: 山西出版传媒集团·山西人民出版社
承印厂: 山东新华印务有限责任公司

开 本: 710mm × 1000mm 1/16
印 张: 17.75
字 数: 328 千字
印 数: 1—5000 册
版 次: 2018 年 4 月 第 1 版
印 次: 2018 年 4 月 第 1 次印刷
书 号: ISBN 978-7-203-10336-3
定 价: 46.00 元

如有印装质量问题请与本社联系调换

历史记忆与文学创作

——2017年中国纪实文学扫描

李朝全

纪实文学是一种历史书写，因为它所记述和描写的对象是已经发生的历史，是已然的事实。它是在事实、史实和真实的基础上所进行的一种艺术的再加工、再创造。因此，优秀的纪实文学实质上应该是历史和文学的统一体，它天然地具有文学（包括艺术性加工和创造）和历史学（包括史志、文献、记忆）的双重价值。

既然纪实文学是对历史的一种记忆性书写，那么其同现实生活、社会变革必然需要建立一种密切的联系。一个新时代，人们新的生活方式、生存境遇，包括人们的梦想追求、奋斗牺牲、情感心路，等等，都在纪实文学的表现范围之内。而社会文明进步、发展进程中的各种焦点难点问题也时常成为关注历史发展前行的纪实文学作家们着力的重点。

主题创作成就斐然

2017年党的十九大的召开举世瞩目，也定将对中国未来的发展产生深远影响。执政党的治国理念和思想、社会主要矛盾的深刻变化等都影响着国家的未来和百姓的命运，决定着国计民生的前途。作家们牢记文学的初心与使命，在“中国梦”和迎庆党的十九大主题创作方面频频发力，推出了一批有影响的作品。何建明的《那山，那水》在《人民文学》首发后，由红旗出版社出版了单行本，印数已过12万册，《求是》杂志社等为该书举办了首发仪式及研讨会。该书通过描写习近平同志于2005年首次提出“绿水青山就是金山银山”论断的地点安吉县余村在这一科学思想指导下十几年来发生的巨大变化，表现了科学发展新理念对于中国乡村变革发展的极端重要性，这也是一部献给生态文明、美丽乡村和美

丽中国建设的深情礼赞。由国务院扶贫办支持创作的中国作协重点扶持项目——纪红建的长篇纪实文学《乡村国是》全景式地反映了中国脱贫攻坚战的生动画卷。作者采访了全国十余个贫困连片地区的200多个村子，以令人信服的讲述呈现了中国扶贫脱贫、向贫困总决战所取得的辉煌成就。彭学明展现了习近平总书记提出精准脱贫思想的地方——湘西十八洞村脱贫情况的纪实文学《人间正是艳阳天》发表在《人民文学》2017年第10期头条，将国家发展的战略思想与老百姓内心的渴求、向往结合起来书写，别具特色。刘裕国的长篇纪实文学《通江水暖》则反映了大巴山腹地革命老区的脱贫决战。笔者的《国家书房》讲述了“农家书屋”工程全面实施十年来在推进农村精神文明建设方面所取得的可喜成就，《香港，你的明天更美好》描写香港回归20年后的社会生活面貌。

值得关注的一个现象是，随着2020年全面建成小康社会日期的日益临近，大批作者投入到采访创作扶贫、脱贫主题的纪实文学作品中，《纪实文学》出现了同质化、模式化、缺乏可读性和感染力的倾向。“中国梦”主题创作亦存在着类似困境：视野比较狭窄，视角比较单一，手法比较单调。这是作家们在创作中需要认真思考解决的新问题。

需要提出的另一个现象是，在书写“中国梦”主题的纪实文学中，许多作家纷纷聚焦科技创新主题，出现了一批描写和反映中国高铁、航天、海洋深潜、超级计算机、机器人、大飞机等主题的纪实文学。如许晨的《第四极——中国“蛟龙号”挑战深海》，龚盛辉、曾凡解的《决战崛起——中国超算强国之路》，王雄的《中国速度——中国高铁发展纪实》，李鸣生的《中国人是怎样上天的》等。刘斌的纪实文学《中国之翼——C919大型客机纪事》是此类题材创作的一个新收获。此类作品因涉及尖端科技，容易引起读者关注，但其可读性和艺术性还要进一步加强。

艺术探索不断挺进

纪实文学是一种非虚构创作。本年度，非虚构创作的“试错”与“冒犯”问题受到关注。周晓枫在《文艺报》刊文，谈到自己的散文创作一直都在试错。其实，包括近年来的部分散文、纪实文学和非虚构作品，一直都在“试错”和尝试，“冒犯”甚至违背各种文体的限定性，试图打破所谓的创作铁律或边界。譬如小说的虚构手法及技巧在散文和纪实文学中的运用，使得许多顶着“非虚构”之名的作品实质上混融了虚构与非虚构的手法，并非严格意义上的报告文学或纪实文学。纪实文学也在尝试思辨体等种种新样式。如杨黎光的“中国现代化三部曲”

即属此类。与之相对应的是，纪实文学非虚构创作手法也“逆袭”了小说创作。孙惠芬的长篇小说《寻找张展》就采用了一种准纪实的、非虚构式的手法展开叙事。因此，文体观念、创作边界似乎正日益变得模糊，有可能从中创造或孕育出一些新的创作样式或形态。

非虚构的漫溢现象成为文坛关注的一大热点。一是打破纪实文学文体边界，实现跨文体创作的突破。同时，可能影响到对文体序列和文学观念的重新审视与定义。传统的小说、诗歌、散文、报告文学和戏剧的分类遭遇全面挑战，全媒体时代究竟何为文学、文学为何成了新的课题。丁捷的《追问》就是一部值得追问的作品。非虚构、纪实，采取了多人经历的混合杂糅，加以大量的艺术想象和艺术加工，重新捏塑而成的反腐纪实，影响很大。二是对于传记和传记文学，有人提出应予以区分，传记文学可以虚构，等同于传记小说、纪实小说。三是传播的泛滥。新兴传播方式使传统传播方式的优势几乎荡然无存，打破了文学的传统格局，亟须引起作家的高度关注。

文学尖兵功能日益凸显

短篇纪实文学雄风犹在，报章报告文学广受关注，值得特别点赞。李春雷追溯全国优秀县委书记廖俊波先进事迹的短篇纪实报告《初心——“新时期党员、干部的楷模”廖俊波纪事》在《人民日报》首发，同时由新华社发布通稿。在前一晚的央视《新闻联播》节目中还提前做了预告，尤其引人关注。李青松反映塞罕坝生态建设成就的短篇报告《塞罕坝时间》在创作完成后不到48小时即由《人民日报》编发，引起较大反响。这提示我们，纪实文学可以更好地发挥自身作为文学轻骑兵的优势，可在短篇创作上着重用力。短篇创作，对文字表达的要求更高，也有利于作者精益求精、认真锤炼作品。这对于纪实文学创作风气将会起到一个很好的示范作用。

2016年4月至2017年4月，中国作协组织资助了一批“中国报告”中短篇报告文学专项工程，已发表逾100篇作品，涌现出诸如在2017年“两会”上受到全国政协主席俞正声高度评价的王宏甲的《塘约道路》和马娜的《小布的风声》、哲夫的《水土中国》（这些作品都受到了当地政府及有关部门的高度赞赏，作家也被授予了相关荣誉，相关部门召开了有影响的研讨活动）、丁一鹤的《东方白帽子军团》（入选中国报告文学学会和北京文学两个年度报告文学排行榜）、丁燕的《男工来到电子厂》、阿慧的《大地的云朵》等。

这项工程对于倡导报告文学（纪实文学）写短、短写有推动意义。启示有两点：

一是组织化创作容易出成绩。在重大节庆等时间节点，组织作家采访采风、“三入”，在纪实文学、非虚构创作方面容易取得突破。如许晨的《第四极》，铁流、纪红建的《见证——中国乡村红色群落传奇》，纪红建的《马桑树儿搭灯台——湘西北红色传奇》等，实质上都是这种组织化创作的优秀成果。中宣部《党建》杂志相继为《见证——中国乡村红色群落传奇》《塘约道路》召开研讨活动，社会反响很大，经验值得推广。二是作品扶持可以取得四两拨千斤的效果。中国作协重点作品扶持工程14年来扶持了约1300个选题，其中纪实文学约占1/4，大批作品产生了较好的社会反响，可谓硕果累累。

记忆文学持续成为创作热点，特别是个人叙事史的书写，将个人命运同时代和历史风云勾连，凸显大时代背景下的个人、家庭或家族的命运，极易引发特定群体的强烈共鸣。有的是耄耋老人的陈年往事，有的是年轻人在城市生活的心酸与艰辛，如草根底层人物的生存叙事——买房经历、育儿经历、教育新经验、抗癌治病经历等，无论是通过纸质还是网络自媒体等传播，都容易受到关注。譬如微信公众号推出的《我是范雨素》，《时代文学》刊发的杜鹃的《我在新西兰当保姆》和矫健的《我们的车队》等皆属优秀之作。

创作题材、艺术、队伍等需要不断改进和提升

现实题材创作方面存在短板和不足，在倡导、鼓励和引导方面还要重点发力。

2017年是第十四届全国“五个一工程”奖评选之年。上半年，纪实文学作品研讨会陡增，多数被研讨作品都要申报“五个一工程”奖。这些作品基本上包含两大类。一类是关于英模人物、先进典型的事迹报告，譬如陈启文的《袁隆平的世界》、张子影的《试飞英雄》、湛虹颖的《放歌天地间——艺坛将星阎肃》、吴文辉追忆已故三十年的福建省东山县原县委书记的《谷文昌》、任林举讲述全国优秀乡镇党委书记吴金印的事迹的《此念此心》。另一类是反映我国在全面推进小康社会建设、实现中华民族伟大复兴的“中国梦”主题的作品，譬如反映中国创造和中国智造方面新进展的王雄的《中国速度——中国高速铁路发展纪实》，王鸿鹏、马娜的《中国机器人》，许晨的《第四极》，陈新的《蛟龙逐梦》。其他重大题材的作品，有杨黎光的《大国商帮——承载近代中国转型之重的粤商群体》、陈启文的《大河上下——黄河的命运》等。由于今年“五个一工程”奖图书类获奖名额从28部压缩到了10部，竞争更为激烈，因此各地宣传部门、出版单位等都加紧了对计划参评作品的宣传推介，注重在《人民日报》《光明日报》等重要媒体纷纷刊发名家评论文章，导致这其中亦不乏一些溢美之词。众多作者

也对得奖寄予期望，反映出纪实文学创作渴望引起社会关注的内在焦虑。

九月，第十届全国优秀儿童文学奖和第十四届全国“五个一工程”奖相继颁发。在儿童文学奖获奖作品中，舒辉波的纪实文学《梦想是生命里的光》正面描写十几个家庭陷入困境的孩子自强成长的故事，作者的跟踪采访功底比较扎实。现实题材参评作品比较匮乏是这部长篇纪实作品脱颖而出的一个重要原因。而在“五个一工程”奖的评选中，获奖的三部纪实文学只有一部《中国机器人》可算是现实题材，另外两部——《抗日战争》《谷文昌》均属于历史题材。现实题材创作还需要下更大气力不断予以引导和推进。

纪实文学在创作上也存在着一些亟须提升的问题。纪实文学作家必须正确处理好全部真实与局部真实、新闻真实与艺术真实、主观真实与客观真实的关系。问题报告始终是创作的热点，尤应强调立场和价值取向，要注重从从善、劝上、劝善、正向价值入手。近期社会问题纪实作品集中在农村问题——老人、妇女、儿童三个留守群体和空巢老人，空心村现象，农民工回乡，农村婚姻困境，城市中的“农二代”“穷二代”等问题，也反映了普遍存在的问题，如生态安全、环境污染、雾霾来袭、教育、医疗、住房、就业、法制、全面二胎、人口安全、粮食安全和社会、道德、人心等问题。要正确看待普遍存在的邀约写作的得失。邀约写作或组织创作，客观上为纪实文学创作创造了便利和条件——创作对象的题材重要、人物典型；但有些作家也存在着某种程度的为稿费、为获奖写作的思想倾向。有人因此讥讽之为“订单文学”，这些命题作文式的订制作品在思想性、艺术性的打磨上可能会有欠缺或不足。如何保持作家在创作上的独立性和自由选择裁量权显得至关重要。全媒体思维、互联网+的思路，对于纪实文学这种源自新闻与文学联姻的文体是一种严峻挑战。如何进行互联网+，如何推广传播等，值得深入研讨。

与此同时，纪实文学创作队伍问题依旧存在。

2012年以来，中国作协和中国报告文学学会通过举办纪实文学作家班、全国报告文学创作会等方式，培养了一批青年纪实文学作家，使队伍青黄不接的状况有所好转。特别是鲁迅文学院第24期报告文学作家班群体正在迅速成长为纪实文学创作的中坚力量，丁晓平、余艳、马娜、高艳国、张子影、程雪莉、李琼璐、刘标玖、黄立轩、邢小俊、杨绣丽、陈茂慧、江雪等一批作家都陆续有不错的新作发表出版。2012—2015年举办了四届全国报告文学创作交流会，与会者人数不断攀高，达到230人。但纪实文学作者的培训需求仍未能得到充分满足。中国作协报告文学委员会和中国报告文学学会6月5日至7日在著名纪实文学作家徐迟的家乡浙江湖州南浔镇召开了2017年全国报告文学创作会，这是第五届创作会，

共有 200 多位来自全国各地的纪实文学作者参加交流和培训。创作会这种开门办会、举办文学讲座的方式大受欢迎，同时也反映出广大基层纪实文学作者群体存在着很强烈的培训需求。今年下半年鲁迅文学院又举办第 33 期作家（非虚构创作）高研班，相信能在一定程度上满足这种需求，并如鲁迅文学院第 24 期一样，再为纪实文学界培养出一支青年作者队伍。

另一个引人注目的群体是 60 岁以上的实力派作家。杨黎光、蒋巍、王宏甲、张雅文、黄传会、李迪、梅洁、李鸣生、董保存等都不断取得新成就，令人刮目。有人称是纪实文学写作使人越活越健康。

回顾 2017 年的纪实文学创作，令人欣喜的是作家们在各方面扶持奖掖政策的助推下辛勤耕耘取得了丰厚收获。因纪实文学距离人们的现实生活最近，因此也容易受到关注并产生社会反响。随着我们国家向着决胜全面建成小康社会迈进，纪实文学的创作视野和天地必将得到进一步拓展，其在文学体裁序列中的重要地位亦将得到巩固与提升。

2017 年 10 月于北京

目录

	国计民生
中国速度	
——中国高速铁路发展纪实（节选）	王 雄 / 003
第三种权力	
——中国第一个村务监督委员会成立纪实	李 英 / 028
	现实焦点
追问（节选）	丁 捷 / 069
香港，你的明天更美好	李朝全 / 091
历史视野中的雄安新区	彭秀良 庞凤芝 / 101
	历史记忆
档案解密：人民大会堂建造始末	刘守华 / 111
我们的车队	矫 健 / 120

探秘“816”

——中国最大地下核工程的前世今生

米艾尼 / 133

大风歌

——追寻叶挺独立团的精神血脉

李舫 张健 / 147

励志人生

一个男人的海洋

许晨 / 159

生死珠峰

张安华 / 203

此念此心

任林举 / 229

我在新西兰当保姆

杜娟 / 252

国计民生

中国速度——中国高速铁路发展纪实（节选）
第三种权力——中国第一个村务监督委员会成立纪实

中国速度

——中国高速铁路发展纪实（节选）

王 雄

中国高铁前奏曲

当国外高速列车时速达 300 公里时，中国旅客列车的最高时速仅为 100 公里。中国铁路需要大发展，列车速度需要大提高。

1997 年 4 月 1 日，中国铁路第一次成功实施大提速，列车最高运行时速达到 140 公里。而后，又相继进行了 5 次大提速。它在有效解决中国铁路“瓶颈”问题的过程中，也为中国高铁时代的到来做好了技术理论和生产实践的准备。

从一定意义上讲，中国铁路的既有线提速正是中国高速铁路的前奏曲。

大提速的倡导者

自 1991 年到 2003 年，傅志寰先后担任铁道部副部长、部长，参与和主持了 4 次铁路大提速。

傅志寰出身铁路世家，父亲是火车司机。他 8 岁就读铁路小学，那时的梦想就是“父亲开火车，自己长大了造火车”。他在大学读机车专业，工作后研究电力机车，管理铁路。2003 年，傅志寰任职全国人大财经委主任委员。他离开了铁路，可情结依旧，多年来一直惦记着铁路，关心铁路发展。

早在 20 世纪 80 年代初，时任铁道部株洲电力机车研究所副所长的傅志寰在德国进修期间，时常乘坐火车出行。当时德国旅客列车的时速为 200 公里，他凭窗外望，沿线风景呼啸而过。这时，傅志寰很自然地想到了祖国火车轮击打钢轨的“哐当哐当”声和蒸汽机车吞吐烟雾的“喘气声”。他想，中国的火车什么时

候能够快起来呢？

火车提速成为傅志寰的不懈追求。

1984年，傅志寰调入铁道部科技局工作，先后担任总工程师、局长。

1989年，傅志寰来到广深铁路调研。

广深铁路与深九铁路合称广九铁路，建于1907年至1911年，是香港、九龙与大陆联系的唯一铁路线。它北接京广、广茂铁路，南经深圳市，过罗湖桥至香港九龙，沿途穿过珠江三角洲，全长179公里。

改革开放后，深圳成了经济特区。珠三角地区经济迅速发展，进出口货物和旅客大量增加，原有广深铁路单线难以满足运输需要，于是在1984年增建了第二线。傅志寰调研发现，这是一个很好的提速试验区段：一是处于路网的尽头，线路不长，只有146公里；二是以客运为主，货运量不大；三是沿线人口密集、经济发达，市场需求量大，来往于广州和香港之间的境外旅客多，即使提高票价也能接受。如果与德国铁路一样，白天跑客车，夜间开货车，客货互不干扰，可以避免客车提速引起的运输能力降低问题。

经过深思熟虑之后，傅志寰建议将广深铁路作为提速试验线。

很快，铁道部就组织了论证，于1990年9月向国家计委报送了《关于广深铁路技术改造项目建议书的报告》，并获得批准。目标是将最高时速从原来的100公里提高到180公里。

铁路提速，而且是在既有干线上实施，面临的困难和风险不言而喻。

当时，安全大环境不尽如人意，飞机坠、轮船沉、火车撞的新闻时见报端。曾有记者问傅志寰如何看待提速风险，傅志寰答：“风险肯定存在，但不能畏惧风险。”

繁忙干线运输能力十分紧张，不同等级列车“混跑”。在同一条铁路线上既要开行特快旅客列车，又要开行普通旅客列车，还要开行大量低速的重载货物列车，各种列车之间的速度差很大。速度差越大，对运输能力的影响越大。此外，客、货列车对技术装备要求不同，甚至相互矛盾，处理不好，不仅会降低运输效率，而且会威胁列车安全。

傅志寰到哈大线检查工作时了解到，日伪时期，哈大线上蒸汽机车牵引的“亚细亚”号列车最高时速就达到了130公里，而新中国成立了几十年，中国最快的列车仍未达到这一速度。火车速度慢，难以适应社会发展和人民群众的期盼。在公路、民航的竞争面前，铁路在客运市场的份额持续下滑。傅志寰认为，中国铁路既有线进行大面积提速势在必行。

1991年初，傅志寰就任铁道部副部长后，直接负责广深线提速工作，侧重负责提速机车车辆的开发。铁道部总工程师沈之介则主导提速线路技术攻关。

1994年12月22日，广深铁路经过提速改造后时速达到160公里，开行了“春光号”中国首列准高速旅客列车。直达列车将广州与深圳间的运行时间由原来的2小时48分缩短为1小时12分，发车间隔15分钟，而且舒适度大为提升，受到广大旅客的欢迎，为广深线带来无限“春光”。高密度、快速度的城际列车让铁路在运输市场竞争中占足优势，实现了安全可靠的要求。

广深铁路提速走出了一条投入少、见效快的发展新路子，注定会载入铁路发展史册。

而后，随着香港回归祖国，广东经济迅猛发展，广深铁路迅速成了粤港经济、文化交流的“黄金通道”。

广深铁路是国内最早开行时速160公里快速旅客列车的铁路，被称为中国高速铁路成长、成熟的试验田。曾代表中国最先进的“蓝箭”动车组、跨区间无缝线路、高速轨检车、高速道岔、信息化调度指挥系统等一系列技术与设施，都是在广深铁路率先投入使用，为全国铁路实行大提速提供了经验和样板。

傅志寰在向铁道部党组的建议书中写道：实践证明，对全国铁路既有线进行大规模提速的时机已经成熟。提速是花小钱办大事，少投入多产出。改造每公里铁路只需投入几百万元，而建成一条单线铁路每公里则需要2500万元，且周期长。

1995年6月28日，韩杼滨部长召开部长办公会，批准了傅志寰的建议，决定在既有繁忙干线开展提速试验。提速目标值：旅客列车提到时速140公里至160公里，货物列车提到时速85公里至90公里。同时强调，提速必须把安全放在首位。

由此，吹响了中国铁路提速的进军号。

试验首先在京沪、京广和京哈三大干线展开。其中，沪宁线作为提速试验的首选。这三条干线里程占全国铁路的9.5%，却完成了全国铁路近30%的运量。鉴于广深铁路提速的经验，三大干线提速试验十分顺利。紧接着，对三条干线进行了整治，更换提速道岔，改平交道口为立交，线路实行全封闭管理。

1997年1月5日，在中国铁道科学研究院北京环形铁道试验线上，国产机车冲击时速200公里的试验正紧张进行着。铁道部分管科技工作的副部长傅志寰亲自坐镇驾驶室指挥，试验结果表明，国产机车时速达到了212.6公里，实现了中国铁路进入高速领域的突破。司机室里一片欢呼。这意味着国产机车具备了提速的条件和实力。

众所周知，铁路提速最大的难点是安全问题。由于中国铁路装备较差，管理水平不高，多年来重大伤亡事故时有发生。在这种情况下谈“提速”问题，曾引起很大争议。在傅志寰的积极推进下，围绕提速开展技术创新，研发和采用了一批新的技术装备。如车辆轴温报警器、红外线测温仪、轨道检查车、接触网检查

车、信号电路检查车等，形成了“地对车”“车对地”多种检测技术的监控网络覆盖，为大提速做好了充分的准备。

事实证明，大提速后二十年，没有因为提速直接造成行车重大事故和旅客死亡事故。

提速革命论

在中国铁路的发展历程中，1989年是一个具有代表性的年份。

新中国成立初期，铁路发展很快，营业里程从新中国成立初的2.2万公里，很快增加到5万公里。“文革”期间停滞了十几年，铁路营业里程一直徘徊不前。1978年改革开放后，随着经济社会的迅猛发展，铁路开始出现不适应现象，并且愈演愈烈，终于在1989年成为制约国民经济发展的“瓶颈”。

从20世纪80年代中期开始，中国铁路运输进入全面短缺状态。乘车难、买票难、运货难的现象日益突出。运输市场竞争日益激烈，铁路客、货周转量占整个社会运输的比重已经从1980年的60.5%、71.7%，一度下降到1990年的34.9%、54.6%，铁路面临着严峻的挑战。

由此引起中央领导的高度重视。1990年以后，铁路投资稳步增长，占到全社会固定资产投资的2%以上，1998年投资达到500亿元。尽管如此，由于铁路投资大、建设周期长、见效回报慢，铁路发展速度与国民经济的增长速度相比，仍然是不适应的。

这时，中国铁路每天货运装车的需求为16万车，而铁路只能满足60%左右，有40%左右的货物不能及时承运；全国铁路开行的客车每天提供的座席为242万个，而每天实际运量达到了290万人，客运高峰时每天达到420万人。

为了加快铁路发展，1991年3月1日，国务院决定设立铁路建设基金。这是一项专门用于铁路建设的政府性基金，即从铁路货物运输费用中按照一定比例提取部分资金专款专用。基金主要用于国家计划内的大中型铁路建设项目及与建设有关的支出。按当时的货运费清算，每年大约有400亿元。显然，对于庞大的铁路资金需求来说，这只是杯水车薪，但表明了国家积极支持铁路发展的政策态度。

要想铁路不拖国民经济的后腿，就必须多修铁路。

然而，国家也不可能一时拿出太多的钱来大量修建铁路。而既有线提速时间短、见效快，能够比较快地满足国民经济需求。

专家认为，列车的“重量、密度、速度”是铁路扩能提效中相互关联的三个重要因素。长期以来，中国铁路进行技术装备更新的扩能改造都是遵循提高列车重量和增加行车密度的原则，对提高列车速度的储备能力不足。