

概 述 篇

一、铁路职工光荣的传统

我国铁路是具有光荣革命斗争传统，为中国革命和社会主义建设作出重大贡献的企业。几百万铁路职工发扬二七光荣传统和革命精神，为祖国的铁路建设和发展创造了光辉的业绩，谱写了动人的诗篇。

从 1945 年 8 月 15 日日本帝国主义投降，抗日战争取得胜利，我党我军在东北接管部分铁路时开始，至今已经历了 50 年的历史。

抗日战争胜利后，国内政治形势和阶级关系发生了重大变化。经过八年抗战，人民革命力量空前壮大，蒋介石进一步投靠美帝国主义，妄想依靠美国政府的支持，在全国恢复其大地主大资产阶级的反动统治。东北地区交通便利，工业发达，资源丰富，粮食充足，具有重要的战略地位，又是国民党统治薄弱的地区，争取东北可使整个华北解放区与东北联系起来，使解放战争得到可靠的后方。为此，党的第七次代表大会就提出争取东北的任务。抗战胜利后不久，毛泽东主席亲自起草了《建立巩固的东北根据地》的指示。这个时期位于黑龙江省的大部分铁路地区成为我国铁路最早获得解放的地区。党中央对铁路工作非常重视，1948 年中共中央东北局作出了《关于铁路工作的指示》指出：“我在东北控制铁路共 5544 公里，占东北现有铁路的 60.7% 在今后长期反复斗争中，掌握铁路是必须的。”“必须在铁路方面准备同国民党作长期反复的斗

争，为战争与建设服务，铁路干部要下决心学习管理铁路，学习长期管理大规模企业作为根据地建设的重要课程之一。”并派一大批干部到铁路工作。

广大铁路职工在党的领导下，大胆放手发动群众开展反奸清算运动，提高了工人阶级的觉悟。并配合农村的土改运动，在铁路内部开展“挖浮堵洞”运动（地主把铁路当成防空洞，把浮财藏到铁路职工家中，所以要挖浮财，堵“防空洞”）。通过一系列政治教育和政治斗争，大大提高了广大铁路职工的政治觉悟，在运动中涌现出一大批成份好、觉悟高的积极分子，不但为土改运动作出了贡献，也体现了铁路职工高度的政治觉悟和高尚的精神风貌。在东北根据地建设中，铁路职工和广大党员积极分子革命热情空前高涨，当时虽然生活艰苦，不分干部和工人，每人每月只有八九十斤高粱米，但都能坚决响应党和工会的号召：“打倒蒋介石，保卫胜利果实”；“打倒蒋介石，解放全中国”。参加立功运动，献纳器材，修复铁路，恢复死机（毛泽东号、朱德号机车就是当时修复的死机），搞好运输，支援前线，支援人民解放战争。1948年9月的辽沈战役中，以昂昂溪机务段司机长范永为首的16名共产党员组成的乘务组操纵1195号机车，冒着国民党飞机的狂轰滥炸，把满载前方急需的炮弹的3005次列车，送到了辽西前线，对保证攻占锦州取得辽沈战役的胜利起了重要作用。辽沈战役胜利后，一批又一批的铁路职工积极参加铁道兵随大军南下，一直打到海南岛，为解放全国作出贡献。

1949年初，中国新民主主义革命进入了重大的历史转折关头，解放战争面临着夺取全国胜利的新形势。为更有力地支援解放战争，保证解放战争的军事运输以及解放区经济建设的需要，中国人民革命军事委员会根据中共中央政治局的决

定,于 1949 年 1 月 10 日发出电令,成立军委铁道部。1949 年 1 月 28 日,在石家庄召开了第一次铁路工作会议,军委铁道部部长滕代远同志亲自在会上传达了中央军委的电令,阐明了统一全国铁路工作的必要性,会议提出把当时铁路职工中流传的豪言壮语“解放军打到哪里 铁路修到那里”作为全国铁路职工的行动口号,号召全国各解放区铁路职工抢修抢运,全力支援解放战争。广大铁路员工和铁道兵团指战员,在铁道部统一领导下,艰苦奋斗,克服各种困难,迅速修复了津浦南段、沪宁、沪杭、宁芜各线,有力地支援了解放东南地区的斗争;修通了平汉铁路郑州至汉口段、粤汉路北段,有力地支援了解放中南、华南地区的斗争;修通了陇海路西段,有力地支援了解放西南、西北地区的斗争。在修复陇海铁路西段时,高桥多、路基高、破坏大,抢修极为困难,尤其是地处峡谷的 8 号大桥,桥墩高 45 米,桥长 150 米,为当时全国最高的桥梁。这座桥被破坏得只剩下五座伤痕累累的桥墩,孤零零地矗立在那里,如何登上这么高的桥墩作业,成为当时最大的难题。铁道兵团战士杨连弟,率领 18 名战士,不畏艰险,利用桥墩上残留的铁夹板,搭单面脚手架,强登 8 号桥墩,在狭窄的墩顶上坚持几昼夜,仅用一块木板作掩护,用土炸药爆破一百多次,铲平了桥墩顶面,保证了架桥计划的完成,为修复 8 号桥,打通陇海西线立了大功。为纪念杨连弟同志的英雄业绩,铁道部命名 8 号桥为“杨连弟桥”。至 1949 年底,全国原有的主要铁路基本修复,并连接成一个整体,原来国民党估计要用 10 年、20 年时间才能修复起来的铁路,实际上不到一年就基本修复了,使前方和后方、城市和乡村、工厂和矿山紧密连结起来,对支援解放战争的全面胜利,对全国的经济恢复,起着巨大的作用。

全国解放后，国家面临的形势和任务给铁路工作带来了艰巨而繁重的任务。朝鲜战争爆发后使广大铁路职工认识到美帝国主义侵略朝鲜的矛头是直接指向中国的，美帝国主义是纸老虎，抗美援朝就是保家卫国等道理。发扬爱国主义、国际主义精神，积极参加抗美援朝，捐献飞机大炮，把铁路建成轰不断、炸不垮的钢铁运输线。并积极搞好生产，支援抗美援朝斗争。仅东北铁路职工和家属就捐献战斗机 13 架，参加抗美援朝去前线的职工达到一万多人，全国铁路援朝的机车达到 308 台，对保证抗美援朝战争的胜利作出重大贡献。

在国民经济恢复和社会主义建设时期，铁路职工都是指到哪里打到那里，冲得上，拿得下，是一支特别能战斗的、善打硬仗的队伍。“毛泽东号”机车组就是这个时期的杰出代表。“毛泽东号”机车是哈尔滨机务段工人用一台破损的机车修复的，工人们为了感激领导人民翻身解放的毛主席，特地把这台机车命名为“毛泽东号”。多年来，“毛泽东号”机车组不愧为机务战线的一面旗帜，在普及乘务负责制、在全路开展“铁牛运动”、“满载、超轴、五百公里运动”等社会主义劳动竞赛活动中，发挥了模范带头作用。1952年5月，铁道部发出通知，在全路开展社会主义劳动竞赛运动，极大调动了广大铁路职工的生产积极性，加快了铁路行车速度，提高了劳动生产率，降低了成本，增加了财政收入，并进一步促进了铁路企业经营管理和劳动组织的改革。在此期间，涌现了象李永奉、郑锡坤、李锡奎、杨茂林、张殿奎等英雄模范人物，在他们身上集中反映了铁路职工的精神风貌和高尚品质。

在 60 年代，结合学习雷锋，学习解放军，在全路开展了学习人民的好车站——新民车站、大协车站、小东车站，学习孙家养路工区、阜新路矿协作、崆岗给水所等先进典型，使铁路

精神风貌达到了新的局面。新民车站是沈山线上的一个三等小站，1963年毛泽东主席发出“向雷锋同志学习”的号召后，这个站坚持“常年一股劲，一心为人民”的光荣传统，创出了“支农先知农”的经验，受到全国人民的好评。1964年铁道部命名新民车站为“人民的好车站”。在新民车站、孙家养路工区模范事迹的带动下，千里铁道线上涌现了千千万万的学雷锋的先进集体和先进个人。铁路在全国人民中的影响也越来越好，威信越来越高。当时，一部反映铁路题材的电影《特别快车》深深地印在新中国年轻人的记忆中。这是一部“人民铁路为人民”的教科书，在那个社会风气好的黄金时代，也给铁路路风塑造了良好的形象。人们有时甚至把共产党的恩情，把社会主义好和铁路的光荣形象相提并论。那年，江淮一带发洪水，当铁路把救灾物质运到灾区时，不少老百姓感动的热泪盈眶，老百姓高呼的两句口号是：共产党万岁！铁路万岁！记得还有一年，去大西北的一趟列车，因遇沙暴使一千多名旅客受阻，沿线铁路职工、家属纷纷上前送水送饭，解救了他们的困难，旅客说得最多的两句话是：社会主义好！铁路职工好！当时，广大群众都把铁路和社会主义、共产党这两个崇高的概念联系在一起。这时的铁路的作风是受到全国人民一致称赞的。群众把铁路职工亲切地称为“不穿军装的解放军”和“第二红军”，其它战线上的同志把我们热情地称为“铁路老大哥”。许多国际友人赞扬我们中国铁路拥有世界上第一流的服务热情。虽然那时在路风的表达上还没有形成一个完整的概念，但事实上从解放战争到文化大革命前的路风确是在新中国的铁路发展史上写下了光辉的篇章。

在文化大革命中，铁路和路风建设都受到了极大的破坏，陷入了混乱之中，不少地区干线中断、枢纽堵塞、指挥失灵，运

输生产濒临瘫痪境地。当时在河南流传着这样一句话，叫“火车好坐、郑州难过”别说人民铁路为人民的服务宗旨 就连旅客起码的人身安全也保证不了，一些旅客无端遭到谩骂、毒打。那时事故多、效率低、服务差 铁路内部叫脏、乱、差 后来又叫“两野”“两乱”已经形成的好风气几乎丧失殆尽。1975年，在邓小平同志主持中央日常工作期间，着手整顿铁路，中央作出了《关于加强铁路工作的决定》，这个文件依据铁路运输的特征，提出了集中管理和指挥，建立健全规章制度，严格组织纪律等一系列方针和原则，对当时恢复和加强铁路工作起了重要作用。之后 铁道部提出“四通八达、畅通无阻、安全正点、当好先行”的口号 恢复了铁路运输的秩序和稳定。直到十一届三中全会以后，随着全党全国各方面工作拨乱反正，铁路路风工作也受到重视，摆上议事日程。为继承和发扬人民铁路的好作风 全路相继开展了“五讲四美三热爱”和“人民铁路为人民”活动，1983年4月 铁道部提出“三上（生产、效率、质量要上）一下（事故要下）两杜绝（杜绝野蛮待客和野蛮装卸）”的要求 并规划把京广、京沪两大干线建成“三优（优质服务、优良秩序、优美环境）文明路” 同年11月 铁道部又提出了“严字当头、铁的纪律、团结协作、优质服务”十六字路风标准，从而使路风的意识更加增强，路风的地位更加明确。1985年至1986年 党中央、国务院要求铁路当好两个文明建设的先行官、带头人。铁道部结合经济体制改革，先后提出“抓党风 带路风”、“搞好大包干 打好翻身仗 建设好路风”、“让人民放心满意”等要求 并制定了“约法三章”把路风和安全摆在同等的位置上对待，作为铁路两个文明建设的重要内容。至此，逐步形成了涵义深刻，表述比较科学，具有中国铁路特色的社会主义路风。1991年 铁道部召开路风建设表彰大会 选

树立了路风建设十大先进标杆，他们立足岗位，忠于职守，克己奉公，清正廉洁，兢兢业业，满腔热情地为旅客货主服务，受到了人民的称赞和爱戴，为铁路争了光，为党为社会主义赢得了荣誉，在铁路光荣传统的历册上继续谱写了新的篇章。

二、整顿路风不平凡的年月

党的十四大确立了建立社会主义市场经济体制目标，我国经济获得快速发展。为确保改革的成果，党中央提出开展反腐败斗争，铁道部则提出深入整顿路风。整顿路风，这是铁道部的果敢之举。这意味着，铁路的改革发展和治理整顿是相辅相成的两手，是一刻也不能放松的两手。否则，铁路的改革就会半途而废，铁路的发展便成为空谈。

有的职工说，1993年是整顿路风年，也有的说是整顿路风不平凡的“起点”。现在回想起来还记忆犹新，历历在目。

（一）不平凡的“起点”

1993年4月18日，朱镕基副总理在湖南株洲召开的京九铁路建设座谈会上指出：“目前铁路运输中确实存在行业不正之风，有的迫使企业同铁路搞‘联营’、‘协作’，变相收取额外运输费；有的把计划内车皮拨给自己的劳动服务公司卖高价，或巧立名目收费。……对铁路存在的行业不正之风要进行整顿，对铁路部门用不正当手段变相收取额外运输费，以车谋私巧立名目乱收费现象必须坚决制止。”中央领导对铁路存在的行业不正之风既提出了批评，也寄予了厚望，也说出了广大干部职工的心理话。有的职工说，路风建设年年喊，越喊越大胆；整顿路风年年抓，越抓越违法。整顿路风已到了不整顿不行的时候了。

整顿路风过去主要指整“两野”，一是野蛮装卸，一是野蛮

待客 后来 发展到整顿“两私”，一是以车谋私，一是以票谋私 1993 年整顿的是“两乱”，一是乱加价，一是乱收费。从“两野”到“两乱”，一言以蔽之，少数败坏路风的现象不断变幻着花样出现，整顿的难度越来越大了。整顿行业不正之风，铁道部率先行动，下决心要治治这块病。就声势讲，是空前未有，就决心讲，是空前未有，就规模讲，也是空前未有。全路上下对整顿动了真格的。1993 年 5 月 8 日，铁道部召开整顿路风和治安秩序工作会议，发出了《关于制止乱加价乱收费的紧急通知》。韩杼滨部长高呼“失今不治，必成固疾”，表示他对整顿路风的坚强决心。会后，铁道部第一次派出工作组深入各铁路局检查《紧急通知》的贯彻情况。《紧急通知》迅速地在 340 万干部职工中传达贯彻，各铁路局、分局、站段根据此通知精神制定具体规定。《紧急通知》中严格站车管理，认真执行客运规定和纪律的要求是：

(1) 铁路单位和个人不得利用职务之便，以搭售商品、索要钱物等形式勒卡旅客；

(2) 严禁在卧铺车上出售边座、加床、加坐。超员凳不得收取费用；

(3) 严禁任何单位和个人利用旅客列车违章贩运和倒买倒卖；

(4) 严禁铁路工作人员私带无票旅客；

(5) 旅客车票必须经车站发售，不准切块分给多种经营和旅行社等单位加价出售。

根据以上规定，各级单位纷纷制定具体文件和规定，可以说是要求越来越高，规定越来越严，检查越来越细。有的基层单位甚至规定乱加价乱收费 1 元钱开除路籍。整顿路风在全路推向深入，出现了建国以来从来没有的声势。1993 年 7 月，

韩杼滨部长赴东北现场办公，处理了一批败坏路风路誉的事件，撤掉了伪报装车的伊春站站长，在全路引起震动。与此同时，铁道部第二次派出工作组分赴全路整顿路风。8月24日，铁道部召开贯彻党中央关于反腐败、整顿行业不正之风精神的工作会议。9月25日，第三次召开整顿路风工作电话会议。推出《关于落实部党组开展反腐败整顿路风工作的部署、近期取得阶段性成果的实施方案》。10月中旬，铁道部第三次派出路风检查组分赴12个铁路局（集团公司）进行检查。

（二）中央调查组对整顿路风的评价

根据中央指示精神，全国政协外事委员会副主任蒋光化同志率中央调查组于10月中旬进入铁道部，对反腐败整顿路风工作进行调查。中央调查组认为铁路整顿路风工作有五大特点：一是决心大 二是声势大 三是行动规模大 四是工作量大，五是取得的成效大。中央调查组称赞说：铁道部党组思想认识好 指导思想明确 决心大 要求高 不含糊 说到做到 动真格的。中央调查组还认为：铁道部把刹风与规范相结合，治标与治本相结合，部署与督查相结合，整顿路风与抓好运输生产相结合等方面做得很好。到9月份 全路不但补上了1月份至5月份的欠帐，而且超额完成了运输计划。“铁道部领导核心在抓行动、抓成效、抓目标、抓各项工作到位方面 给我们留下了很好的印象。”这是中央调查组的评估结论。

（三）整顿路风取得了阶段性成果

1993年10月30日 铁道部召开第四次整顿路风电话会议。韩杼滨部长总结前五个月整顿路风的成果，主要内容是：

1. 以车以票谋私得到制止。

在车皮方面，切块给多经、集经等公司的车皮计划已收归运输主业；以车谋私进行装车的问题得到了清理和制止；违反

运输纪律的换票中转货物运输基本刹住；领导干部的子女和亲属利用职务或影响办理车皮计划的现象得到制止。在清理公司方面，12 个铁路局（集团公司）共停办利用车皮经营各类公司 186 个，铁路局、分局两级机关共办的 53 家公司已与车皮脱钩，共有 416 名兼职机关干部辞去公司兼职或辞去原职务；仅以提供车皮为条件的各种所谓联营、代办运输的加价收费得到制止；多经、集经等公司与运输主业的关系基本划清。在车票方面，切块给铁路旅行社等单位的车票计划已收归售票窗口；以票敲诈、勒索旅客和私带无票旅客的行为得到遏制；旅客进站上车强制搭售物品的现象得到制止；优质服务列车的收费得到规范。全路各级公安机关也积极配合路风整顿，对票贩子进行了集中打击。据不完全统计，1993 年 8 月 21 日至 10 月 15 日全路共抓票贩子 13 754 人，打掉倒票团伙 41 个共 144 人，收缴车票 13 441 张，折款 248 823 元。

2. 乱加价乱收费基本刹住。

通过几个月的整顿，全路已取消 272 项不合理不合法的收费，其中客运 19 项，货运 60 项，多经、集经延伸服务 115 项，公安、工会等系统 78 项。同时停止了 84 项地方政府通过铁路运输收取的附加费。通过售票窗口为保险公司代收的旅客意外伤害保险收费已全部停止。

3. 运输纪律松弛的现象得到扭转。

通过整顿运输纪律，运输秩序明显好转，运输效率明显提高，运输生产月月上升。截止 1993 年 9 月 17 日，货运补齐了前 5 个月 1280 万吨的欠帐。到 9 月底，完成年计划的 75%，超运 296 万吨，晋煤外运补齐欠帐后，还多运了 105 万吨，比 1992 年同期增运 370 万吨。

4. 一批政策规范办法出台实施。

通过整顿路风，全路制定了一批规范企业和个人行为的措施办法。铁道部先后制定公布了《关于制止乱加价乱收费的紧急通知》等 11 个规范办法。其中，关于地方政府利用铁路客货运输征收附加费问题的处理意见和关于联合整顿地方办的货物行包托运站问题的意见，已分别上报国务院和国家经贸委，并得到上级主管部门的支持。据不完全统计，1993 年 5 月至 9 月份，各铁路局（集团公司）共制定各类规范办法、制度 370 多项。

5. 查处以车以票谋私、以权谋私案件取得重要进展。

全路纪检、监察部门共组织案件调查组 377 个，有 1092 人在查办案件。在立案和已查处的案件中，万元以上的大案 79 起。1993 年 5 月至 9 月底全路已结案 64 件，受到党纪、政纪处理的科级干部有 79 名、处级干部 6 名。在涉及局级干部的案件中，已结案处理的 4 件，移交检察机关的 1 件。全路公开处理的案件有 50 起。

6. 干部职工反腐倡廉、维护路风路誉的自觉性得到增强。

反腐倡廉的教育收到明显成效，部分干部职工中存在的思想障碍得到有效克服，增强了法律观念、职业道德观念，人民铁路为人民的优良传统正在恢复和发扬。客货服务质量有了提高，为旅客货主优质服务的好人好事不断涌现。1993 年 9 月 11 日烟台一位巨富乘 93 次列车回烟台，在列车上丢了一条价值一万多元的金项链。他认为不可能失而复得。万万没有想到，次日，列车工作人员将金项链交还本人。这位巨富说：“黄金虽可贵，品德价更高。”他感谢铁路培养出品德高尚的一代铁路工人。

7. 铁路反腐败、整顿路风工作得到当地政府和社会各界

的广泛好评。

1993年9月，大连市纠正行业不正之风办公室的同志反映，纠正行业不正之风，沈阳铁路局和大连铁路分局走在了前面。陕西省经委一名领导同志说，铁路纠正不正之风在全国带了个好头，树立了榜样，现在票好买了，货好运了，事好办了。据不完全统计，1993年8月至10月，在不到两个月的时间内，中央级新闻单位共播发反映铁路整顿路风工作和成效的稿件209篇，全国省级新闻单位播发1600多篇。旅客货主普遍反映铁路整顿路风见了成效。一位旅客在给铁路的信中反映，今年铁路部门办了三件好事：一是打击了“车匪路霸”，二是打击了票贩子，三是整顿了路风，风气好转了。

（四）职工对整顿路风有了新说法

整顿路风的意义，并不是所有铁路职工都能想到，整顿路风之初，也有不和谐的想法。一曰：“全国反腐倡廉，铁路整的是列车员。”二曰：“整顿路风，铁路改革也没法了。”三曰：“整顿了路风，降低了收入”等。种种说法也许是出于对整顿路风的关心。但是，此种说法毕竟带有一种狭隘的偏见，缺乏对整顿路风重大意义的了解。吉林分局一名副分局长，在路局关于整顿乘务员公寓多种经营的电报上批示“可以执行也可不执行”因此受到免职处分。就其思想来说，这位副分局长也可能是认识问题；就其领导职责来说，这就是一个严肃的作风纪律问题。

路风问题，说到底是一个职工素质问题。素质不高，哪怕一个人干了一件有损铁路声誉的事，也会出现“一只老鼠坏一锅汤”的坏影响。要使路风根本好转，需要对职工素质优化。这种优化工作，需要各级组织、各级领导共同去做，这是路风建设的重中之重，需要全路职工同心同德去完成。列车是个小社

会，是社会的窗口，人民列车的风尚是社会道德水准和民族精神的象征。路风建设如果不抓这个关键环节，光靠开几个会，作几次动员，路风就会自然好转，那是不可能的。摆在我们面前的问题是，如何使职工提高对整顿路风的认识，增强自觉性，使职工相信为了适应建立社会主义市场经济这一新的形势，自己的素质必须提高。如果认为整顿路风的百年大计是针对职工的，那就会犯根本性的错误。1993年初，铁道部确定：在提高全员劳动生产率、提高效益的基础上，扣除物价上涨的因素外，工资每年按5%的增幅增长。我们建设有中国特色的社会主义，其目的就是使整个国家富强起来，使全体人民富裕起来，问题在于确立什么样的致富观。如不走勤劳致富的正道，想走致富的“捷径”，靠“叨菜”、“宰羊”发财，只能使路子越走越险。整顿路风的实践告诉人们：市场经济要按价值规律办事，讲利润，讲效率，但这并不意味着提倡“一切向钱看”，搞拜金主义。市场经济要以市场来配置资源，人、财、物都可以通过市场调节，但这并不意味着权力也可以进入市场，搞权力商品化，甚至行政职能商品化、垄断性质的商品化。如果那样的话，我们的社会主义市场经济就搞不下去，我们的社会就不可能稳定发展。中国之所以能够敞开经济开放的大门，关键靠两条，一是稳定，二是发展。如果乱加价、乱收费，何以言稳定。没有稳定，何以言发展。整顿路风的过程使越来越多的干部职工明白了一个大道理：路风不仅是个别人的问题，而且关系到全路的声誉；路风也不仅只是一个经济问题，同时也是一个关系全社会稳定的政治问题。

三、怎样认识路风与路风建设

1989年12月2日，铁道部党组发布了《关于成立铁道部

路风建设领导小组和路风建设办公室的通知》，从此，路风一词人人皆知，也使路风建设在全国铁路开始步入历程。根据铁道部的要求，目前，路局、分局、站段三级路风建设办事机构的专职人员已有千人以上。这支专业队伍是全路路风建设的骨干力量，从理论与实践的结合上对路风建设进行探索，显得愈来愈需要，愈来愈迫切。

（一）路风的概念

什么叫路风，简单地说，路风就是铁路的风气和职工的精神风貌。从重要意义看，路风是铁路乃至国家和社会主义制度形象与声誉的重要载体；从性质上看，路风是人民铁路为人民宗旨的突出体现；从对象上看，路风是铁路职工素质特别是思想素质、精神风貌的明显标志；从内容上看，路风是铁路服务特别是客货运输服务状态的外在表现；从管理上看，路风是企业经营管理状态特别是企业激励机制与约束机制协调作用的主要标志。从理论上讲，路风是党风、社会风气的组成部分等。

路风的实质是铁路归谁所有，铁路为谁服务，铁路把什么摆在第一位，也就是最终体现铁路的性质、宗旨和经营方向。铁路是国有资产，归全民所有，是社会公益性基础设施，所以应把国家的利益、人民的利益放在第一位。铁路运输不但要重视经济效益，更要重视社会效益。认识路风的实质，对把握路风建设的正确方向，具有至关重要的意义。

（二）路风根本好转的标志

路风建设的根本目的是为使路风根本好转，而路风根本好转主要标志有以下几个方面。

1. 坚持“人民铁路为人民的宗旨”，尊客爱货，文明服务成为全体铁路职工的自觉行动。
2. 把国家利益、人民利益、社会效益放在第一位，以车以

票谋私和其它凭借职权营私牟利现象得到杜绝。

3. 挖潜扩能 深化改革 使买票难、乘车难、托运难的问题得到缓解。

4. 优化环境，完善设施，旅客货主感到舒适便利。

5. 列车安全正点 治安秩序良好“两野”得到杜绝 饭水供应充足，旅客乘车货主运货放心满意。

6. 铁路运输以外部门和单位为维护铁路形象和声誉所做的工作特别是服务工作，质量和水平达到规定标准。

总之，要做到队伍素质提高，路风管理加强，运输能力扩大 客货服务优化 安全正点畅通 治安秩序良好 铁路全面升华。

首先，路风作为铁路形象和声誉的重要载体，可以说路风关系到铁路形象，但也不能说所有关系铁路形象的事都是路风，如中国铁路路网密度居于世界下游，这虽然影响铁路形象，却不是路风问题。铁路能力大小虽不能说是路风问题，但乘车难、托运难等与运能关联的问题也不能说与路风毫无关系。所以说，路风概念所指的对象即外延，同实际工作中作为路风问题提出不完全相同。安全不好，正点不好，治安秩序不好，运能紧张等，严重影响和损害铁路声誉，社会上把这些统称为路风问题，理论上也应该将此列入路风范畴，但在实际工作中，这些问题有专门的部门处理和解决，不作为路风问题提出。说到底，路风涉及铁路所有单位和职工，涉及单位和职工在各方面的一贯态度和行为，但在实际工作中，并不是什么都作为路风问题提出，更不是只要与路风有关的事情都由路风建设部门和人员去处理和解决。

其次，路风根本好转不仅受社会大环境影响，受运输能力制约，而且决定于铁路职工队伍素质提高的程度。因此，路风

根本好转不是可望不可及，而要付出艰苦的努力才能实现。在社会大环境、大气候中，努力创造铁路的小环境、小气候，但铁路又是向社会开放的企业，社会对铁路的影响、冲击是躲不开、挡不住的，有时是不可抗拒的。因此，在规划路风根本好转的目标时，不能不考虑同党风、社会风气根本好转的基本同步。铁路运能的增强需要大量资金，必须有国力支持，仅有愿望和规划还不能解决根本问题。铁路职工队伍素质的提高，更非一朝一夕之功。由此可见，路风的根本好转，不仅有相当的难度，而且需要相当长的时间。

（三）路风建设的含义

路风建设是指通过灌输“人民铁路为人民”的宗旨，制定贯彻端正路风法规，宣传维护路风典型，纠正损害路风现象等手段，提高铁路职工队伍素质，依靠职工按规划目标，共同创立、兴建、形成铁路良好的服务作风。

1. 路风建设的核心是兴建和创立，开展治理和整顿。

通过宗旨教育，制定法规，规划目标，选树典型，推广经验，这些是建设，刹歪风，纠偏向，也是建设。当一种损害铁路声誉的歪风成为倾向时，必须坚决破除。这时的破除就是创立，就是建设。当野蛮装卸成风时，如果不抓住双城堡站损坏洗衣机事件；当贩烟风盛行时，如果不抓住贵阳生活段利用生活供应车贩烟事件；当以车谋私泛滥时，如果不抓住潘克明、徐俊等人贪污受贿大案，就不足以震动全路，狠刹歪风。

2. 路风建设是一个过程，不是一次成功，一劳永逸。

路风是从有铁路、有铁路职工、有铁路运输作业就有的，它实际上经历了自然形成与有意识培育和倡导的不同阶段。应该说，铁路工人当家做主后，路风建设就理所当然地被提到议程上来。因为好路风不会自然产生，也不会世袭，要代代相

传，必须抓教育、抓引导、抓培育，而这些就是路风建设工作。这些工作从五六十年代就已着手，只不过没有把它作为单项工作提出来。十年动乱期间放弃了这项工作。直到 1975 年铁道部提出“畅通无阻 四通八达 安全正点 当好先行”的口号，这其中就包含了路风建设的要求。到了 80 年代 意识更加明确，提法也逐渐突出。1982 年初，铁道部党组要求全路开展“人民铁路为人民”活动 开始以治理脏、乱、差为重点 后来又提出以“安全正点 尊客爱货 优质服务”为主要内容 喊出了“尊客就是爱人民”“爱货就是爱国家”的口号。1983 年 4 月，全路工作会议提出“三上（生产、效益、质量要上）一下（事故要下）两杜绝（杜绝野蛮待客和野蛮装卸）”的要求 并规划把京广、京沪两大干线建成“三优（优美环境 优良秩序 优质服务）文明路”。同年 11 月，全路工作会议又提出建设“严字当头，铁的纪律，团结协作，优质服务”16 字路风。1985 年至 1986 年，党中央、国务院要求铁路当好两个文明建设的“先行官”带头人 铁道部结合经济体制改革 先后提出“抓党风、带路风”“搞好大包干 打好翻身仗 建设好路风”“让人民放心满意”等要求 并制定《约法三章》 晓谕全路。1992 年下半年，铁道部又针对出现的问题，明确提出把纠正以车以票谋私作为突破口，广泛开展“我为铁路添光彩”活动，要求全路学雷锋 树新风 刹歪风 正路风。回顾历史可以看出 路风建设不抓不行 时抓时不抓也不行 必须从头抓起 抓全过程，一抓到底。

3. 路风建设以人中心，以提高职工队伍素质为根本。

路风建设的着眼点是“人”，它的出发点和落脚点都是提高职工队伍素质。路风出现问题抓教育，离不开人；形成弘扬好路风 同样离不开人。为此 可以讲 路风建设的根本任务是