

邓小平成渝铁路经济带思想探析

徐 田 付东东

(西南交通大学 政治学院, 四川 成都 611756)

〔摘要〕 成渝铁路经济带是以成渝铁路干线为发展轴线,以铁路沿线主要经济中心城市为依托,以第二、第三产业为支撑而形成的具有集聚效应和辐射功能的带状经济发展区域。成渝铁路经济带的形成与发展得益于邓小平领导兴建成渝铁路奠定的坚实基础,得益于西南铁路建设发展提供的强大保障,得益于国家实施西部战略规划带来的重要机遇。探析邓小平成渝铁路经济带的战略思想,对打造西部重要经济增长极,发挥铁路干线对沿线经济的拉动作用,促进成渝铁路经济带跨越升级具有重要意义。

〔关键词〕 邓小平;成渝铁路经济带;增长极;铁路梦

〔中图分类号〕 A849 **〔文献标识码〕** A **〔文章编号〕** 1001-8999(2015)03-0053-05

新中国成立后,邓小平被任命为中共中央西南局第一书记,之后又担任了西南军政委员会副主席和西南军区政治委员。邓小平主政大西南,面对百业待兴的局面,他深切地感受到成渝铁路的兴建对西南地区百姓生产生活的恢复以及服务西南地区各项事业建设具有举足轻重的意义。在领导指挥解放军进军大西南之前,邓小平就前瞻性地指出了建设大西南的重点,即“我们到了四川一定要把成渝铁路修好”^{〔1〕}。成渝铁路寄托了数代巴蜀人民的梦想与期盼,更凝聚了以邓小平为代表的中国共产党人的心血与汗水。成渝铁路是新中国成立之后首条全部由我国铁路工程师自主设计、机床工厂自己生产铁路零部件、军民通力合作共同建造的西南交通大动脉,成渝铁路是成渝经济区的重要铁路干线。成渝铁路经济带以成渝铁路为重要发展轴线,以铁路线端点两个重

要特大城市成都、重庆和铁路沿线重要城市简阳、资阳、资中、内江、隆昌、永川、江津、巴南等为依托,以现代装备制造、高新技术产业等第二、第三产业为支撑的具有集聚效应和辐射功能的带状经济发展区域。邓小平从西南建设的大局出发,领导修建成渝铁路,以重要交通干线为统领,改善西南交通状况,恢复百姓生产生活秩序,为成渝铁路经济带的形成以及对川渝地区经济发挥集聚效应和辐射带动作用奠定了坚实的基础。

一、实现巴蜀人民铁路梦,为成渝铁路经济带奠定基础

成渝铁路西起成都东至重庆,沿途经过简阳、资阳、资中、内江、隆昌、永川、江津和巴南等地,总长505公里,是新中国成立后西南地区建成的一条东西走向的重要交通大动脉。成渝铁路的建成通车极大地改善了巴蜀地区的交通条

〔收稿日期〕 2015-03-31

〔基金项目〕 本文系西南交通大学、四川省社会科学院和邓小平故里管理局邓小平研究中心2014年资助课题项目(DXPZX201411)阶段性成果

〔作者简介〕 徐 田(1989-),男,河北唐山人,西南交通大学政治学院马克思主义理论专业研究生,研究方向:马克思主义中国化;付东东(1989-),女,河北承德人,西南交通大学政治学院马克思主义理论专业研究生,研究方向:马克思主义基本原理。

件，建立起了“天府之国”与外界联系的铁路通道，实现了巴蜀人民多年的铁路梦。

1. 果断决策，兴建成渝铁路

巴蜀人民从晚清时期就有了修建出川通道的夙愿，为了尽早修建成一条与外界衔接进而改善自身生活环境的重要铁路交通干线，在新中国成立之前的50多年里，巴山蜀地的人民苦苦探求，并为之付出了沉痛的代价，然而得到的仅仅只有计划图中的一道虚拟线。1949年12月成都战役胜利，大西南得以解放。刚刚解放的大西南百业待兴，同月底，作为中共中央西南局第一书记的邓小平果断决策，做出了“兴建成渝铁路”^[2]的决定，50多年被搁置的修建出川交通干线的事项重新得以提上日程。邓小平以兴建成渝铁路为突破口，促进四川地区经济恢复，带动西南百业发展，掀开了解放后大西南重建的序幕。1950年1月，邓小平在同毛泽东主席和周恩来总理等中央领导同志汇报解放后西南地区近期发展情况以及西南地区将来建设发展计划时，明确把兴建成渝铁路定位为建设与发展西南地区各项事业的第一要务。兴建成渝铁路是邓小平领导西南地区建设的重要突破口，它是一项着眼长远、统领全局，反映巴山蜀地人民内心祈盼，为巴蜀数代人民谋福祉的战略抉择，获得了毛泽东主席和周恩来总理的批准与支持。

2. 解决难题，保障修路进程

成渝铁路处在我国地质条件复杂、生态环境脆弱、经济发达程度相对落后、技术力量较为薄弱的西南地区，兴建成渝铁路既需要克服地质和生态方面的困难，又需要面对新中国成立之后经济实力较弱的局面。正是因为如此，中央制定修建成渝铁路的方针是“依靠地方、群策群力、就地取材、修好铁路”，并批准“先拨2亿斤大米作修路经费”^[3]。邓小平坚持依靠地方力量和争取外部援助相结合的原则，领导中共中央西南局和巴蜀地区的人民群众，凝聚各方力量，克服重重难题，摸索出一套化解成渝铁路建筑材料与建设设备短缺等问题的办法。邓小平充分依靠西南地方力量，对重庆钢铁厂原有的技术力量和机械设备加以整合运用，生产成渝铁路建设所需的钢轨、钢钉等铁路建筑材料。同时，邓小平积极争取外部援助，对于西南地区不能制造生产的钢架桥梁、火车机车车辆等，在全国其它生产厂家运到武汉后，他协调海军来支援，通过长江水

道运抵重庆。邓小平以中国共产党人的坚定信念，解决一个又一个难题，努力使“成渝铁路在我们手里建起来”^[4]。修建重庆火车站时，铁路部门与水电部门对车站的位置和标高问题始终不能达成统一的意见，影响着成渝铁路建设工程的进度。邓小平知道如果不尽快解决这一争执不下的问题，成渝铁路建设就会受到影响，他及时把铁路建设部门负责人、水电部门负责人及相关问题研究专家召集在一起研究解决方案。邓小平针对水电部门并没有近期水利设计方案这一实际状况，当即对与会全体人员阐述成渝铁路建设一刻都不能拖延的道理，成渝铁路及早建成就能够早日发挥政治效益、社会效益和经济效益，就能够赢得巴蜀地区人民群众的信任与拥护。邓小平认为，倘若将来修筑长江三峡大坝，水位上升的江水淹没成渝铁路部分路段，到那时再修改成渝铁路重庆境内的这一段线路也不是来不及。迟迟未能解决的难题，经过邓小平听取各方意见，权衡利害关系之后，科学地得以解决，为顺利推进修路进程提供了保障。

3. 依靠群众，实现全线通车

兴建成渝铁路在当时来说无疑是一项繁重的工程，团结和依靠谁来完成修建成渝铁路的任务，这是需要深思熟虑的中心问题。邓小平提出了依靠人民子弟兵的主张，他在成渝铁路开工典礼上热情地说“今天开工修筑铁路是在经济十分困难的条件下进行的。为把事情办好我们调出一部分军队参加修路，同志们是开路先锋。”^[5]随着成渝铁路建设工程的推进，邓小平提出了动员广大人民群众的主张，“要依靠军工和民工付出辛勤的劳动去完成”^[6]。为了能够克服修建成渝铁路过程中的技术问题，邓小平又提出了团结铁路工程技术人员的主张，指示各级领导干部一定“要依靠广大工程技术人员，信任他们，尊重他们，和他们密切合作，充分调动他们的积极性”^[7]，进而解决成渝铁路建设中诸如铁路线路选址、桥梁隧道勘探等技术施工方面的问题。邓小平充分发动和依靠人民子弟兵、民工群众和铁路工程技术人员，通力合作、艰苦奋斗，克服成渝铁路建设中的重重困难。1952年7月1日，西起成都东至重庆的铁路交通大动脉——成渝铁路在西南地区实现全线通车。“庆祝成渝铁路全线通车”^[8]这一苍劲有力的大字题词充分体现了邓小平对成渝铁路建成之后内心的无比喜悦之

情。成渝铁路是新中国成立后铁路建设的重要起点，更是新中国铁路建设的历史丰碑，它实现了巴蜀人民祈盼已久的铁路梦想，凝结了以邓小平为代表的中国共产党人的心血和智慧。

成渝铁路通车运营之后，扭转了西南地区交通闭塞的局面，增添了西南地区与其它地区联系的纽带，使成都与重庆以及铁路沿线各个城市之间形成了第一条具有战略性意义的交通运输大动脉。成渝铁路沿线地区聚集了工业机械制造、军工建设等优势产业集群，众多的人才资源、企业厂矿、管理技术、建设资本等要素汇聚在成渝铁路沿线城市，为我国战略后方重工业基地的形成奠定了不可或缺的基础。成渝铁路标志着西部两个特大中心城市沟通交流、优势互补，实现资源优化配置的开始。邓小平领导兴建的成渝铁路为成都、重庆以及沿线城市工业体系的建立、经济腹地的集聚以及成渝铁路经济带的形成奠定了坚实的基础。一是交通基础。成渝铁路全线建成通车，成为成都与重庆以及沿线城市简阳、资阳、资中、内江、隆昌、永川、江津和巴南等地相互交流、联系发展、互通有无的交通纽带。二是产业基础。成渝铁路缩短了成都、重庆及沿线城市的时空距离，加快了资源、物品、人员和信息的流动，加强了工业机械制造以及军工建设产业基础的构建。三是文化基础。川渝两地的人民共同创造了源远流长的巴蜀文化，随着成渝铁路的建成通车，两地文化交流日益频繁，文化传统日益相融，地缘更加相近，人缘更加相亲。

二、促进西南铁路大改造，为成渝铁路经济带发展助力

党的十一届三中全会之后，铁路工作在邓小平的悉心关怀和领导下逐渐走上了快速发展的轨道，铁路建设一直是邓小平在改革开放与现代化建设过程中关注的战略重点。邓小平为促进西南地区铁路改造升级以及实现中国铁路现代化、高速化和国际化的战略目标作出了重要贡献。

1. 确立铁路战略地位，指明铁路建设方向

改革开放新时期，邓小平从我国社会主义现代化建设的战略高度重视我国铁路建设与发展。他以战略家的敏锐智慧，确立我国国民经济发展的重点战略是能源和交通。在邓小平看来，交通尤其是铁路交通在国民经济发展过程中具有战略性地位，是为国家发展大局服务的“先行官”。铁路交通的战略地位是丝毫不能动摇的，否则就

会使人民群众的生产生活以及国民经济的建设发展陷入“瘫痪”的境地。邓小平重视我国铁路交通建设，极力主张建设各个地区的铁路交通干线，把铁路建设放在国民经济建设的重点战略位置，指引着我国新时期的铁路建设以及西部地区的铁路改造与提升。铁路系统根据各地铁路运营的实际状况，认真贯彻邓小平改革开放时期铁路建设发展的战略方针，提出了铁路系统体制改革加快推进的整体思路，提出了铁路建设大发展的重要任务，提出了铁路运输迈上新台阶的工作目标，继续推动全国铁路建设向前发展。

2. 探索铁路运营模式，为经济建设增后劲

铁路在整个国民经济发展过程中起支柱性作用，在综合交通运输体系中起担纲性作用。邓小平在改革开放和现代化建设过程中，破解铁路建设资金短缺这一瓶颈问题，探索铁路建设运营的新模式。邓小平既主张加大对全国铁路建设的资金支持力度，同时又主张积极吸引外资投入到铁路建设中。邓小平提出“在这方面，胆子要大一些，不会有大的失误。多搞一点电，多搞一点铁路……能办很多事情。”^{〔9〕}铁路系统以邓小平提出的铁路建设发展政策为导向，实行“政府主导，多元融资、市场运作”的投融资改革思路，积极探索铁路“一路多制”模式。早在1951年成渝铁路没有全线通车的条件下，就采取了“边建边通边运营”的方法，及时地发挥了铁路干线的经济和社会效益。进入改革开放新时期，铁路系统先后探索出了诸如“国家公共利益型模式”、“经济和社会效益混合模式”以及“市场调节型模式”等铁路建设运营模式。铁路建设运营模式的新探索、新尝试，为整个国民经济的持续健康发展增添了持久的后劲。

3. 支持西南铁路建设，助成渝经济带发展

邓小平从领导巴蜀人民兴建新中国第一路——成渝铁路开始，就一直心系着西南铁路的建设与发展。在成渝铁路顺利通车之后，邓小平与贺龙、李井泉等四川省领导以及铁道部长滕代远就天成铁路（后改为宝成铁路）施工建设等问题进行了研究部署。宝成铁路从1952年7月1日开始进行修建，于1956年7月12日实现了全长698公里铁路的贯通车，1958年1月1日宝成铁路开始实现正常运营。宝成铁路凝结了中国人民的智慧，是成渝铁路的发展和延续。1957年11月，邓小平由北京乘火车直达成都，一路

视察了国家重点工程，在听取西南铁路工程局负责同志汇报后，他指出“事实证明中国人的智慧是高的，我们有信心在中国的大地上进行新的铁路建设。”^[10]邓小平深知成渝地区物产丰富、资源禀赋优越，是我国国民经济建设的战略大后方，支持西南地区铁路建设意义重大，影响深远。在邓小平的支持和关怀下，成渝铁路从1975年8月开始进行电气化改造，到1987年12月改造工程全线完成，实现了电气化、快速化运行。到20世纪90年代，成渝铁路沿线年人均总产值从通车前的183.2元提高到3218元^[11]，人民生活水平不断提高。成渝铁路进一步促进了铁路沿线产业的集聚、经济的繁荣和交流的深化，为成渝铁路经济带增添了发展活力。

三、打造西部经济增长极，为成渝铁路经济带跨越提速

邓小平高度重视铁路的战略地位，力主铁路建设大发展，努力提高铁路现代化水平。在邓小平理论的指导下，铁路建设速度加快，成渝铁路沿线地区经济发展提速。1992年党的十四大把铁路建设摆在了国民经济发展的突出位置。在国家“八五”铁路建设规划中，西南地区铁路建设成为国家着力建设的“六大通道”之一，受到党和国家的高度重视。

1. 国家宏观政策出台，提供有力保证

新的历史时期，党和政府在邓小平理论的指导下，先后提出了一系列支持西部地区发展的重大战略，促进西部地区经济和社会健康发展，成渝铁路经济带迎来了难得的重要战略发展机遇。1989年2月，成都市被国务院批准成为计划单列市，享有省一级经济管理的权限。1992年，重庆被国务院批准成为沿江开放城市。1997年3月，国务院关于设立重庆为直辖市的议案在第八届全国人大第五次会议上被审议通过，重庆成为继北京、上海、天津之后，我国第四个直辖市，成为西部地区唯一的直辖市。此后，重庆市的经济总量和产业规模得以迅速扩展。2001年党中央高瞻远瞩，着眼全局开始实施西部大开发战略，这一重大战略的实施，为国民经济健康发展提供了持久的推动力量和广阔的发展空间，为成渝铁路经济带日后发展提供了有力保证。在此宏观政策背景下，四川省和重庆市联合提出了建设川渝合作经济发展区域的重要构想。2007年4月，四川省与重庆市共同签订了《关于推进川

渝合作建成渝经济区的协议》。2011年5月，《成渝经济区区域规划》得到国务院正式批复，使得成渝经济区成为继长三角、珠三角、京津冀之后的第四大经济区。成渝经济区的建设对深入实施西部大开发战略，建设全国重要的现代化产业基地，逐步缩小东西部发展差距，促进区域经济和社会协调发展具有重要作用。党的十八大以来，习近平同志深刻阐述了推动“丝绸之路经济带”和“21世纪海上丝绸之路”建设^[12]的战略构想，“一带一路”战略构想无疑为成渝铁路经济带的发展提供了又一个重要战略机遇，成渝铁路经济要融入到“一带一路”战略，加快交通建设，构建互联互通的经济发展格局。

2. 铁路交通体系完善，打牢重要基础

成渝经济区是我国西南地区占据重要地位的经济集聚区，而成渝铁路经济带又是成渝经济区的核心地带。在成渝经济区范围内，包含铁路、公路、水运以及航空在内的综合交通体系正在不断构建。在综合交通体系中，铁路是促进区域发展的骨干运输方式。铁路运输以其连续性强、运行成本低、安全性能高、载运量大、能源消耗少等特点，在大宗客货运输方面具有绝对的先天优势，在大流量城际旅客运输方面具有极强的竞争优势。2009年6月，《成渝经济区城际铁路网规划》得到国家铁道部和发改委立项，其中规划了以成渝城际客专为主轴的8条城际客运专线，目标是使成都和重庆为中心的城际铁路交通时间缩减到1小时以内，形成“成渝一日生活圈”^[13]。成渝城际客专是《成渝经济区城际铁路网规划》的主要交通干线，是我国“四纵四横”客运专线之一沪蓉高铁的重要组成部分，被纳入国家“十二五”规划重点建设项目，线路全长308余公里，以成都东站为起点，经简阳、资阳、资中、内江、隆昌、荣昌、大足、永川、璧山、沙坪坝到重庆北站，2010年开工，预计2015年建成通车。届时以成都、重庆为核心的“一小时经济圈”就会逐步形成。成渝城际快速轨道的飞速发展，将促进成渝经济区域内交通体系的进一步完善，使成渝经济区域内交通运输功能得到优化，提升成渝高铁沿线城市和地区的可达性。交通运输体系的完善尤其是以成渝高铁为代表的快速城际轨道的构建，为成渝铁路经济带的跨越转型提供了重要交通基础。

3. 重要增长极点显现,形成强大引擎

成都和重庆是我国西部地区的两个特大中心城市,在成渝铁路交通干线的强力拉动下,集聚了众多经济增长要素,使其真正成为成渝铁路经济带上两个极其重要的经济增长极点。成都市和重庆市于2007年6月一同获得国务院批准,成为西部重要的国家级统筹城乡发展的综合配套改革试验区。成都和重庆借助这一政策优势,自身经济和社会发展成效显著,对其周边地区产生了极强的辐射带动作用,使城市范围和城市影响力不断扩大。成都自古以来就是我国西南地区的商贸金融中心,拥有良好的商业金融基础,如今又具有三个国家级经济技术开发区,其高新技术产业发展迅速。重庆以汽车装备制造业、电子信息产品制造业和化工医疗产品制造业为主导,金融商贸发展步伐加快。成都和重庆优势产业突出,两个城市经济合作和深化交流的基础日益广泛,辐射带动成渝铁路沿线城市的发展,逐步形成了具有特色产业和竞争力强大的成渝城市群。

成都和重庆作为成渝铁路经济带上的两大增长极点,具有众多的城市腹地,经济产业发达,城市吸附性强,吸引周边城市和地区的人口、信息、产业以及自然资源等要素向城市中心聚集,并逐步发展成为区域中心城市,为成渝铁路经济带的跨越发展提供了强大的引擎。

成渝铁路有效缩短了沿线城市之间的联系用时,增强了各城市之间生产要素的流动,有助于沿线重要城市资阳、内江、永川的经济腾飞,提升了城市的综合竞争力。资阳处于成都东南部,沱江中游地带,具有突出的区位优势,成渝铁路的通行以及成渝城际客专的建设使得现代性产业

汇聚资阳,促进资阳产业经济实体的快速发展。资阳依托铁路站点建设,努力打造资阳沱江东岸新区,改变资阳人民的出行方式和消费方式,构建“多线接成渝,内外大畅通”^[14]的综合交通格局。内江是成渝铁路干线上继成都和重庆之后重要的节点城市,成渝铁路为内江提供了承接成都与重庆产业转移的良好机遇,逐步形成较为扎实完备的产业体系,形成了以电子信息、轻工食品和机械制造为特色的支柱产业,城市综合实力进一步增强,2014年内江市地区生产总值达到1156.77亿元,与2013年相比增长8.9%^[15],老百姓生活水平日益提高。内江处在成渝铁路的地理中心位置上,成渝城际客专开通运营后,内江到成都、重庆的时间大大缩短,真正成为成渝铁路经济带“一小时生活圈”的咽喉城市。永川地处重庆西南部,是川渝地区的商贸中心和旅游名城,成渝铁路改变了永川的交通状况,带动了永川特色产业以及新材料制造业的发展,为永川经济社会发展注入了活力。铁路交通是铁路经济带得以形成的重要基础,以交通通达度的提高拉动沿线城市经济社会发展,铁路经济带形成之后又会通过多种要素影响交通运输尤其是铁路干线交通的建设与完善。

成渝铁路经济带的形成与发展既得益于邓小平领导兴建成渝铁路奠定的坚实基础,又得益于西南铁路建设发展提供的强大保障,更得益于国家实施西部战略规划带来的重要机遇。邓小平成渝铁路经济带思想,彰显了以邓小平为代表的中国共产党人为人民谋福祉的决心,凝聚了巴蜀人民过上美好生活的祈盼,对指引成渝地区发挥地区优势,全面建成小康社会具有重要的理论和现实意义。

(参考文献)

- (1) 俞新荣. 经济要发展 铁路要先行——邓小平与成渝铁路 [J]. 福建党史月刊, 2014, (7).
- (2) 徐田, 付东东. 邓小平的铁路梦——论邓小平与中国铁路建设 [J]. 毛泽东思想研究, 2014, (5).
- (3) 四川省地方志编撰委员会. 四川省志·交通: 下册 [M]. 成都: 四川科学技术出版社, 1995. 8.
- (4) [6] [7] [10] 孙连捷. 邓小平与中国铁路 [M]. 北京: 中共中央党校出版社, 1995. 68, 72, 72, 102.
- (5) 孟红. 新中国第一条铁路的诞生 [J]. 党史纵览, 2010, (1).
- (8) 中共中央文献研究室. 邓小平年谱 (1904—1974): 中 [M]. 北京: 中央文献出版社, 2009. 1063.
- (9) 邓小平文选: 第3卷 [M]. 北京: 人民出版社, 1993. 307.
- (11) 张孝良. 新中国第一条铁路建设始末 [N]. 人民政协报, 2010-04-15 (06).
- (12) 习近平会见海合会代表团 [N]. 人民日报, 2014-01-18 (01).
- (13) 成渝城际铁路网: 助推“第四增长极” [N]. 四川日报, 2009-06-12 (04).
- (14) 丁锐. 高速铁路对资阳区域经济的影响 [J]. 资源与人居环境, 2013, (6).
- (15) 市六届人大五次会议开幕 [N]. 内江日报, 2015-02-11 (1). (责任编辑: 赵小波 胡学举)