

深商重温小平南巡讲话 王石:深圳将再成改革转型样板

肖晗

1992年,小平同志南巡时考察了锦绣中华。在小平同志诞辰110周年之际,日前,由深商联合会、深圳商报主办,深圳晚报、鸿海环球控股集团等支持的“纪念邓小平同志诞辰110周年——深商梦 深圳梦 中国梦 我们的三十年”深商夜话圆桌座谈会选择在华侨城锦绣桃园这一具有特殊意义的地方举行。王石等近30位著名深商企业家汇聚一堂,一起回首特区创业史,重温小平南巡讲话和思想,共叙深商梦、深圳梦和中国梦。

据深圳商报报道,在“纪念邓小平同志诞辰110周年”深商夜话圆桌座谈会上,作为见证深圳改革开放历程的老深圳人,市商业联合会会长庄礼祥在发言时非常动情。他说,深圳一直是一个创造奇迹的地方,深圳改革开放的生动实践和现代化建设成就,充分验证了邓小平理论的正确,充分证明了改革开放是强国之路。在新的历史时期,深商面临机遇也面临挑战,将努力续写新的深圳奇迹。

庄礼祥表示,改革开放三十多年,深圳一直是一个创造奇迹的地方。许多人带着自己的梦想,从祖国的四面八方,从世界的五洲四海来到深圳创业,从零开始,从无到有,从小到大,从弱到强,不断成长起来。这里鼓励成功,

也宽容失败,把创新作为城市的灵魂,所以这里才能不断产生出像华为、中兴、腾讯、万科、招商银行、华大基因、正威这样一大批各行各业的领军企业。深圳改革开放的生动实践和现代化建设成就,充分验证了邓小平理论的正确,充分证明了改革开放是强国之路。

他说,深商的源头就是小平,由于小平画了一个圈,由于小平提出了要改革开放,我们深商精神也是小平给我们引领开拓出来的。现在改革开放面临着一个新的历史时期,这个历史时期有机遇也有挑战,但我想我们深商历来是重拼搏、讲实干、敢创新的,历来是能够打强战,创造奇迹的。我们

要继续努力,再创深商奇迹、深圳奇迹,报答邓小平对深圳的厚爱,报答全国人民对深圳的支持。

2003年,曾经在网络上流传的一篇网帖引起全国轰动,名字叫“深圳,你被谁抛弃?”深商理事会主席王石在座谈会上重提当年的这篇红遍全国的网帖,并表示当年的自己对此结论“不以为然”,“深圳怎么可能被抛弃?深圳不特了,大家都跑北京、上海了,我不这样认为。”谈到未来,王石对深圳在新一轮改革中将要扮演的角色也充满信心,“我相信深圳会再次成为中国转型其中的一个样板。”

探访江西南昌“邓小平旧居”

中新社记者 刘占昆 华山 苏路程

中国改革开放总设计师邓小平诞辰110周年前夕,中新社记者探访了位于江西南昌城郊的“邓小平旧居”。“文革时期”,这里是邓小平被下放在此劳动、生活了3年零4个月的居所。

在邓小平的政治生涯中,曾有过“三起三落”的危难历程,其中两次危难历程都是在江西度过的。20世纪30年代,邓小平在江西中央革命根据地曾受到错误打击,在此经历了他革命生涯中艰难、曲折的危难时期之一。

“文革”时期的1969年10月,邓小平再次受到错误批判被押送离京,下放到江西南昌市城郊的新建县拖拉机修配厂接受劳动改造。其间,邓小平夫妇被安排在位于新建县望城岗南昌步兵学校(现南昌陆军学院)内的将军楼居住。

邓小平旧居讲解员丁晓颖向记者介绍说,旧居现为南昌陆军学院院内一处独家楼院,将军楼是上世纪50年代末仿苏式建筑建造的两层楼房,楼前种着山茶花、桂花等树木,大楼后方还有四畦菜地,以弥补经济拮据时的生活所需。

记者走上楼房二楼可以看到,在邓小平曾经住过的卧室内,还是按照当年的模样,整齐地摆放着干净的床铺。在隔壁的起居室内,一排排书籍锁在书柜中。丁晓颖说,当年身处逆境的邓小平,一直通过读书充实生活、陶冶情操。

“两位老人相互体贴、爱护,患难与共。”丁晓颖说,每天,小平夫妇早起床,从将军楼出发步行20多分钟,沿着一条弯弯曲曲的小路来到工厂劳动,无论刮风下雨,从不间断。

从住所将军楼到拖拉机修配厂,邓小平用双脚在本没有路的地方走出了一条小路,后来当地人把这条小路亲切地称为“小平小道”。这里也被认为是邓小平设计中国改革开放和现代化建设的重要思想萌芽地。

在邓小平旧居旁一直坚守的孙季冬老人今年已69岁。他告诉中新社记者,他已守护旧居15个年头了,“邓小平是个伟人,他下放到江西三年,还思考着国家大事,改革开放(思想)就是在这里起步的。”

1973年2月,邓小平恢复工作,离开工作,生活了3年零4个月的新建县。如今,曾经的新建县拖拉机修配厂,经过修缮扩建后已经变成了“小平小道”景区。

在“小平小道”景区纪念馆内,邓小平于1986年12月14日会见贝宁总统克雷库的一段谈话板上这样写道:“‘文化大革命’中我被打倒两次,这种经历并不都是坏事,使我有机会冷静总结经验。因为有了那段经历,我们才有可能提出现行的一系列政策,特别是提出怎样建设社会主义的问题。”



“小康社会”愿景最先在苏州得到印证

据江苏省档案局、省档案学会主办的《档案与建设》统计,改革开放以后,邓小平先后4次到江苏视察。

邓小平对江苏发展的关心,最著名的的一次可能与“小康”有关。1979年,邓小平首次提出“小康”概念。根据他的构想,1982年的中共“十二大”正式提出从1981年到20世纪末,用20年时间实现全国工农业年总产值翻两番,达到“小康”水平的战略目标。

苏州之行验证“小康”可行性

“翻两番,国民生产总值人均达到800美元,就是到本世纪末在中国建立小康社会。这个小康社会,叫做中国式的现代化”,1984年3月,邓小平在会见日本首相中曾根康弘时说。

这番掷地有声的话,最早在江苏添得厚重的砝码。

“十二大”后,为验证“小康”目标的可行性,1983年2月5日,邓小平乘专列前往苏州、杭州、上海等地考察。2月6日下午,他抵达首站苏州,下榻南园宾馆。第二天,邓小平接见江苏省、苏州市负责人。

“到2000年,江苏能不能实现翻两番?”邓小平问。江苏省负责人汇报说,1977年至1982年的6年,江苏工农业总产值翻了一番。照这样的速度,就全省而言,用不了20年就有把握翻两番。

邓小平又问,“苏州有没有信心、有没有可能?”当时,苏州的经济发展水平已位于江苏前列,人均工农业总产值接近800美元。照1978至1982年间的发展速度,到1995年就能“翻两番”。因此,江苏的负责人告诉他,像苏州这样的地方,我们准备提前5年实现中央提出的奋斗目标。

邓小平频频点头,接着问,“人均800美元,达到这样的水平,社会上是什么面貌?”苏州的同志从吃穿用、住房、就业、人口流动、教育文化、精神面貌6个方面作了回答。

听了介绍,邓小平很振奋:“苏州农村的发展采取的是什么方法?走的是什么路子?”江苏的同志汇报说,主要靠两条:一是重视知识,重视知识分子的作用,依靠技术进步。二是发展集体所有制,也就是发展中小企业;在农村就是大力发展社队工业。



2014年7月13日,参观者在苏州革命博物馆观看展出的珍贵文物和文献资料。

次日,邓小平乘船考察太湖。多年后,陪同的时任江苏省省长顾秀莲回忆:

“在船上,小平说,这次到江苏后,看到老百姓喜气洋洋,还盖了那么多新房子……小平还说,江苏靠近上海,如何利用这个条件促进生产力发展很重要。生产力发展了,人民生活就好了。小平同志那天说得特别多,也特别兴奋。苏州的同志用太湖的鱼、虾为他搞了个鱼宴。吃饭的时候,小平说,今天你们汇报得比较好,我呢也非常高兴,我从北京钓鱼台带来了陈年茅台酒,我给你们每人奖赏一杯……”

苏州之行给邓小平留下深刻印象。回京后,1983年3月2日,邓小平约几位中央负责同志谈话。他兴奋地介绍所见所闻,并以苏州为例,描绘达到小康后的社会状况:“第一,人民的吃穿用问题解决了,基本生活有了保障;第二,住房问题解决了,人均达到20平方米,因为土地不足,向空中发展,小城镇、农村盖二三层楼房的已经不少;第三,就业解决了,城镇基本上没有待业者;第四,人不再外流了,农村的人总想往大城市跑的情况已经改变;第五,中小学教育普及、教育、文化、体育和其他公共福利事业有能力自己

安排;第六,人们的精神面貌变化了,犯罪行为大大减少。”

1984年10月,邓小平在中央顾问委员会第三次全体会议上的讲话中再次谈到苏州之行,并勾画了到20世纪末实现小康社会奋斗目标时中国经济和社会的发展图景。

可以说,邓小平关于“翻两番”、“小康社会”的愿景,最先在苏州得到印证。一个有趣的细节是,苏州之行,他游览了苏州园林和虎丘。在留园冠云峰前,邓小平和家属拍了“全家福”;在虎丘“雀梅王”前,一向不爱照相的他饶有兴致地提出“给我也来一张”。

“江苏发展应该比全国快一些”

1985年2月1日至4日,邓小平来到南京,这是他连续第3年春节的南方之行。1983年春节,他对江浙沪的考察是了解“翻两番奔小康”;1984年春节,他在深圳、珠海等地考察,肯定了经济特区的政策并提出“沿海开放”的思路;同年5月,中央决定开放沿海14个港口城市,其中就有江苏的南通、连云港。

1985年春节的江苏、上海、广东之行,邓

邓小平推进改革开放与中国铁路建设

邓小平在为改革开放和现代化建设进行总体设计中,一直把铁路作为发展的战略重点,同时也为中国铁路走向现代化进行了设计。

1978年10月26日,邓小平在日本参观访问,乘坐了日本新干线“光-81”超特快列车。他称赞高速列车说:“就像风一样快,新干线推着我们跑,我们现在很需要跑!”

中国的经济发展“很需要跑”!作为突出薄弱环节的中国铁路更需要先跑起来!中国发展经济从何着手?1982年10月14日,邓小平明确指出:“我们整个经济发展的战略,能源、交通是重点,农业也是重点。”(《邓小平文选》第三卷第17页)在以后的十多年里,他反复强调要把铁路交通先搞起来。

早在1975年,邓小平就指出“当前的薄弱环节是铁路”。铁路是国民经济的基础设施,应该超前发展。然而长期以来,由于铁路建设资金短缺,新线建设迟缓,运输能力严重不足,欠账越积越多,铁路已成为制约经济发展的“瓶颈”。

加快铁路发展的路子怎么走?为了增强铁路活力,寻求解决铁路资金的来源,从1986年起,铁路实行投入产出,以路建路经济承包责任制。邓小平对铁路改革首先给予支持,他说:“冒点风险怕什么?放手让铁路闯闯嘛!”

“七五”期间,铁路大包干取得了显著效果,重点工程建设加快。但由于生产资料价格全面上涨,而铁路客货运价的调整滞后,加上银行贷款利率提高,税种增加,使铁路运输支出和成本急剧上升,利润和积累大幅度下降,不得不压缩建设投资。“七五”期间,铁路竭尽

全力筹集资金,完成335亿元投资,比“六五”增加77.6%;却因物价上涨,新建铁路反而比“六五”下降24.8%。

邓小平一直在关注着铁路,研究与探索发展新思路,创造新办法。1989年6月9日,那场政治风波刚刚平息,他在总结经验教训时明确指出:“基础工业,无非是原材料工业、交通、能源等,要加强这方面的投资,要坚持十到二十年,宁肯欠债,也要加强。这也是开放,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、公路、航运,能办很多事情。”(《邓小平文选》第三卷第307页)

“宁肯欠债,也要加强”。在这里,邓小平同志提出了利用外资,发展铁路的新思路。

邓小平同志在即将辞去领导职务、在安排新的中央领导集体接班中,仍念念不忘发展交通问题。1989年6月16日,他在同几位中央负责同志的谈话(题为《第三代领导集体的当务之急》)中指出:“我建议组织一个班子,研究下一个世纪前五十年之发展战略和规划,主要是制订一个基础工业和交通运输的发展规划。要采取有力的步骤,使我们的发展能够持续、有后劲。”(《邓小平文选》第三卷第312页)

对党、对人民的无限忠诚,对交通运输发展的牵挂与必胜信念,溢于言表!

历史进入了新旧世纪之交的20世纪90年代。

从领导岗位退下来的邓小平同志,仍然以高度的历史责任感,注视着改革开放和现代化建设事业,注视着他曾长期分管的、熟悉而亲切的铁路。

1992年1月,东风风来满眼春。邓小平乘坐专列,沿京广线南下武昌、深圳,先后视察武昌、深圳、珠海、上海,发表了意义深远的南方谈话。

据铁道部专运处统计,从1951年到1994年,邓小平同志共乘专列78次,乘车796天,视察了24个省、市、自治区,他的足迹遍及祖国大江南北。

这些数字道出了鲜为人知的一件事:在建国后的43年中,邓小平同志有两年多是在专列上度过的,约占他这43年宝贵时间的1/20。小平同志对铁路怀有特殊的感情,曾先后挥笔为关寨站、天津站、深圳站题写站名。这次视察当年行至深圳火车站前时,女儿邓林指着火车站大楼那高达5米苍劲有力的“深圳”两字对小平同志说:“您看,这是您的题字,人人都说写得好。”

邓楠打趣说:“这是您的专利,也属知识产权问题。”说得小平同志笑了起来。

以邓小平同志南方谈话和十四大为标志,中国社会主义现代化建设进入新阶段,中国铁路也驶入高速发展的“快车道”。

当年7月15日,朱镕基副总理在全路领导干部会议上发表重要讲话。他说:小平同志南方谈话后,我国改革开放形势空前地好,经济增长明显加快了,全国出现一派生机勃勃的景象。他大声疾呼:国民经济要上新台阶,铁路怎么办?希望全路职工增强紧迫感、危机感和责任感,尽快把铁路运输搞上去!

当年9月,韩梓滨出任共和国第十任铁道部长。铁道部抓住机遇,作出了“强攻京九、兰新,速战宝中、侯月,再取华东、西南,完善配套大秦”的战略部署,集中人力物力财力,

组织发起了中国铁路史上规模空前的铁路建设大会战!

“八五”期间,全国铁路总计完成基建投资1076亿元,交付运营铁路新线4356公里,复线3848公里,分别是“七五”的3.4倍、2.4倍、1.6倍。中国铁路营业里程从5.3万公里一跃突破了6万公里。

“九五”期间,铁路建设的投资与规模将继续保持大发展势头:计划建成新线6100公里,既有线复线2700公里,电气化4300公里。“九五”铁路建设的战略重点是:大战西南,强攻巢运,打通限制口,配套大干线。

邓小平同志从建国初期领导修建成渝铁路,到1953年起分任主管铁路,从1961年为纠正“大跃进”失误整顿铁路,到1975年为纠正“文革”错误再次整顿铁路,从80年代确定铁路为战略发展重点,到90年代的南方谈话,为新中国铁路的建设、改革与发展,提出了一系列的思路、方针和政策。其要点是:

第一,铁路是我国运输业的骨干,“当前仍是国民经济中的一个突出的薄弱环节”。要实现分三步走的现代化发展战略,必须优先发展铁路交通业,“宁肯欠债,也要加强”。

第二,改革是中国发展生产力的必由之路,也是发展铁路的必由之路。铁路必须转变机制,走向市场,深化改革,扩大开放,在改革中求发展。

第三,铁路运输是国民经济的基础设施,为争取一个较快的发展速度,应及早制定交通规划,“多搞一点铁路”。要采取有力步骤,使我们的发展能够持续,有后劲。

第四,“铁路是国民经济大动脉,是高度集中的企业,带有半军事性质”。铁路运输必

须由铁道部集中指挥。铁路的政治工作和运输指挥工作必须统一起来,精神文明与物质文明建设要“两手抓、两手都要硬”。

第五,“铁路要像钟表一样准确”,铁路工作要有高度的组织性、纪律性、统一性、准确性。要建立健全必要的规章制度,以严治路,确保运输安全正点,畅通无阻。

邓小平同志关于铁路的一系列指示与论述,是他创立的建设有中国特色社会主义理论的有机组成部分,也是留给全路职工的最可宝贵的财富。

邓小平同志晚年,曾以极大热情一直关注着京九铁路。

当年刘邓大军千里跃进大别山,逐鹿中原。京九线穿越的商丘、阜阳、麻城等沿线山水水,曾是他率军生死拼杀的战场。

1974年,邓小平作为国务院副总理,批准了京九铁路勘测设计计划,1975年京九铁路开始正式进行线路勘测。

邓小平同志有个未了的心愿,要在1997年香港回归祖国时,乘坐京九线特快列车,要踏上香江这块祖国的土地。他深情地说,就是坐轮椅也要去,哪怕在香港的土地上站一分钟也好。因为这是百年民族耻辱一朝雪洗的时刻。

谁料这个愿望竟成了永远的遗憾。离香港回归祖国只有131天了,而邓小平却不幸与世长辞。香港报载:香港痛失7月1日头号贵宾。

一代伟人长辞,九州儿女同悲。岁月没能留住他的脚步,但他的英名、业绩、思想和风范将永载史册。

(摘自《伟人与中国铁路》一书)