

廊坊市交通系统 调研成果资料汇编



廊坊市交通局

一九九三年五月

廊坊市交通系统 调研成果资料汇编

廊坊市交通局

一九九三年五月

1993

廊坊市交通系统
调研成果资料汇编

河北省廊坊市交通局编
廊坊市交通印刷厂印刷

*

*

开本：850×1168毫米 字数：140000

印张：13 印数：1—300册

1993年5月印刷

主 审 张武保 薛炳钧

主 编 潘树春 邵延平

责任编辑 于同义

校 对 刘四平

贺 信

河北省廊坊市交通局

暨交通系统调研成果研讨会全体同志：

正值全国交通系统学习贯彻党的十四大会议精神，加快发展交通运输事业之际，河北省廊坊市交通局召开交通系统调研成果研讨会，我们对会议的召开表示祝贺。

党的十四大确定建立社会主义市场经济体制，将会进一步有利于解放和发展生产力。交通运输是国民经济的基础产业，是实现商品流通，发展社会主义市场经济的重要环节，也是扩大对外开放的必要条件。国民经济的高速增长，社会主义商品经济繁荣发展，全方位、多元化对外开放新格局的形成，都对交通运输提出了更高更迫切的要求。需要我们加强调查研究工作，研究新情况，解决新问题，不断地深化改革，进一步扩大开放，加快交通运输发展的步伐。

我们殷切希望通过这次会议，进一步推动廊坊市交通政研工作，进一步解放思想，抓住有利时机，总结经验，研究制定加快交通发展的政策措施，调动社会各方面的积极性，办好交通事业。

预祝会议圆满成功。

交通部政策法规司

1992年10月26日

目 录

交通改革的关键在于更新观念.....张武保 (1)

• 一等奖 •

路,就在脚下.....齐士杰 (13)

• 二等奖 •

从廊大线公路改建工程看公路建设

成本管理中的几个问题.....王炳祥 (21)

深化源头管理的出路在于改革.....王胜利 (30)

乡镇道路建设史上的第二次飞跃.....杨桂荣 (35)

• 三等奖 •

路是走出来的.....刘汉祚 (41)

一个企业的衰与兴.....张 珊 (47)

“先行”何以先行.....范芳楼 (53)

适应市场,转换机制,进一步搞活运输企业.....刘卷生 (57)

先行官,人才科技是关键.....周廷槐 (61)

• 优秀奖 •

对搞活大中型运输企业的思考.....白志新 (68)

进一步加快我市公路建设的步伐,为我市

经济快速发展铺平道路.....经玉玲 邢顺荣 (72)

解放思想,转变观念,深化运政改革.....宋凤歧 (77)

继承和发扬优良传统,搞好新形势下

的思想政治工作.....李福生 (83)

于漩涡处见功力.....康春贵 (94)

强化基础工作,提高管理水平.....魏伟祥 (100)

充分利用改革大潮兴起的有利时机,

搞好地方道路的建、养、管.....康宗连 孙东升 (105)

新经济形势下加快货运管理的几点

- 做法及成效.....刘宝明 王秀荣 (111)
- 落后的帽子是如何甩掉的.....李二顺 陈春安 白亮 (116)
- 公路养护在公路工作中的地位.....范留征 (121)
- 廊坊运输公司转换经营机制的调查与思考.....刘济超 (128)
- 在深化改革开放的大潮中, 坚持两个
- 文明建设一起抓.....康宗连 孙东升 (133)
- 改革使企业“壮骨强身”.....王建池 (140)
- 转换经营机制, 把企业推向市场...李子波 李柱良 许振兴 (145)
- 转换经营机制是增强企业活力的必由之路.....陈淑芹 (149)
- 整顿运输市场, 势在必行.....香河县交通局 (156)
- 以人为本.....王淑兰 陈春安 白亮 (161)
- 廊坊运输公司转换经营机制之我见.....孔祥路 (165)
- 三河县运输公司是怎样扭亏为盈的.....安建和 (169)

交通改革的关键在于更新观念

——关于转换交通意识的调查与思考

廊坊市交通局局长 张武保

党的十四次代表大会，主旨是遵循建设有中国特色的社会主义理论，进一步推进改革开放。我们交通系统，要想适应社会主义市场经济的新形势，求得突破性的发展，担负起经济建设“先行官”的重任，其根本出路在于改革。

观念更新是实践变革的先导。今天，我们用新的目光对我市交通事业的发展历程进行审视和总结，肯定成绩，找出不足，清理旧意识，树立新观念，是十分必要和有重大意义的。我们用了一些精力，就此进行了调查和思考，深深感到，深化交通改革首先必须树立以下十个新的观念：

一、树立开放性交通的新观念，努力打破封闭性交通的旧模式。

全市交通运输事业，经过前人和我们的艰苦努力，已经取得了长足的进展，成绩斐然。目前，一个以廊坊市区为中心，以干线公路为骨架，向全市城乡辐射的公路网已基本形成。到1991年底，全市公路通车里程已达2281公里，其中高速公路近7公里，一级公路36公里，二级公路299公里，三级公路836公里，四级公路986公里，等外路117公里，有5条国道，8条省道通过我市。早在1987年底，我市在全省第一个实现乡乡镇镇通油路，有50%的自然村，通上了油路或砂石路，公路密度为百平方公里36公里，居全省前列。其他各项交通事业也迅速发展，在全市的经济、文化建设中起到了重要的保障和促进作用。

然而，我们原来的交通管理体制，毕竟是为适应高度集中的

产品经济模式的需要而建立起来的，交通事业从上到下，都是由政府部门直接控制，实行计划管理，形成了相对封闭和半封闭状态。高度集中的计划管理体制也有比较稳妥的一面，在以前的管理工作中发挥了作用。但是，如果在认识上和行动上将它凝固化和绝对化，则会走向反面，造成诸多弊端。交通部门长期以来，形成了一套习惯作法和观念，惯于用行政办法实施管理，对企业的事情管得过多过细，把主要精力用在日常生产和业务上，造成宏观机制薄弱，微观活动管得太死，使得各项事业缺乏活力。在公路桥梁建设方面，公修公管，独家经营。在客货运输上，单一成分，一统天下。造成上述状况的原因，不在哪个人身上，也不仅仅是哪个地方的问题，而是旧体制结出的果实，是一种成规的延伸。

公路是四通八达的，交通从本质上说应当是开放性的。在这一思想观念上，必须来一个根本转变。尤其是在改革开放日益深入、社会主义市场经济逐步建立、社会交流日益活跃的今天，就更应当开阔思路，打开家门，把交通运输搞活，使路越走越宽广。

可喜的是，目前我市交通系统的观念正在转变，思路正在打开，新事物不断涌现。比如，今年以来，我市交通系统开始引进外资，兴办合资企业，市局、香河、固安、安次区葛渔城道班有几个合资项目，有的正在洽谈，有的已开始建设。尽管现在还未产生效益，但它却象一股清新的风，吹进了我市交通部门的庭院。

二、树立大交通观念，切实做到“经济腾飞，交通先行”。

自古以来，有了人类，便有了道路。尽管人们天天在走路，但对于道路重要性的认识，却远没有达到高度自觉的程度。

在我们民族思想传统中，存有一种重道义而轻经济的倾向，忽视生产，贬低商贾，叫做“耕当问奴，织当问婢”，干实事的是“小人”，所谓君子只管“礼、义、廉、耻”。这便是只忧其

道，不忧其贫。在封建地方主义的影响下，人们对于交通缺乏应有的重视，曾经有过这样一件事：清朝末期第一个奉派出洋的大臣郭嵩焘，离职回到故乡长沙，鼓吹三件事：修铁路，办航运，设电报局。但家乡人把这些看成是异端邪说，他的朋友为此也不再与他来往。

大量事实表明，这种忧道而不忧贫，忧贫而不忧路的传统观念，并没有随着历史发展而进入垃圾箱，它在一些人的头脑中，还有一定影响。廊坊市地处京津之间，居于祖国心脏地带，属于较发达地区。交通虽有很大发展，但是，用经济发展的客观需要来衡量，同发达国家和地区相对比，差距是明显的。我们公路标准较低，质量较差；为数不少的村庄还不通公路，遇有雨雪便难以通行；一些地方房子越盖越好，路街越来越差；有的领导重视流通，轻视交通，有钱上项目，无钱修道路。所有这些都说明，“经济腾飞，交通先行”，还远远没有形成全社会的共识。

现代社会和现代经济的发展，要求人们从把交通看成是车马行人的狭隘观念中解放出来，树立大交通观念，把路与社会的文明和进步联系起来。“公路通，百业兴”，这是一条真理。只要作一点历史考察，便会发现，古今中外所有城镇，几乎都是依河傍道，随着交通的发展而繁荣起来的。在古代，一条丝绸之路，沟通了欧亚大陆的经济文化交流，为我国西北地区带来一代文明；郑和下西洋，开通一条水路，推动了国家间的往来。在当今，铁一样的事实证明，哪里修了路，哪里便致了富，思想更新了，文化发展了，连人们的衣着也变了。以霸州市杨芬港乡和永清县别古庄镇为例，杨芬港乡1990年全民动员修公路，投资196万元，实现了村村通公路。之后，他们发挥毗邻天津，交通便捷的优势，大力发展高效田和大棚菜，产品远销东北、山西、内蒙等地，仅此一项全乡纯收入达2000多万元，户均5000元。外地客商接踵而来，1990年新上企业5个，今年又上7个新项目。别古庄乡自从

通往调河头的公路建成后，由每月6个集日增加到12个，辐射面扩大至信安、胜芳及天津郊区，月成交额达100多万元。另外，新上了一个投资400万元的瓦楞纸厂，另一个投资300万元的低铁氯化碱合资项目正在筹建中。

成功的实践是指路明灯。我们自己首先要把“先行”观念牢牢地树立起来，尔后，利用一切手段，大力宣传交通，使全社会造成一个鲜明的意识：开门七件事，交通第一桩！

三、树立全民办交通观念，多渠道筹措资金。

请看如下事实：

事例之一：1990年，霸州市委、市政府提出“全民动员，自力更生，谁受益谁投资”的指导方针，大力开展“热爱家乡，捐资修路”活动，出台了1公里油路补助2万元的鼓励政策，并为捐资助路的有功单位和个人树碑、赠匾。得民心者事必成。两年来，霸州市共集资803万元，新修村级公路19条，全长52公里。

事例之二：1992年，永清县集资修筑了古（别古庄）澜（里澜城）、刘（刘街）信（信安）两条乡镇公路，全长23公里，投资247万元，其中县政府补助100万元，小拖费补贴29万元，乡镇集资118万元。刘街乡领导每人率先拿出200元，全乡人均30元的集资任务，仅用19天全部完成。

事例之三：固安县近两年全县有17个村、厂集资163.96万元，修路16.9公里。该县独流乡南宋村今年由村办厂集资20万元修路1.9公里；牛驼镇霍辛庄发动群众集资，仅3天就达到18万元，修路1.9公里；马庄乡南小营村办厂集资12.5万元，村民捐款5.5万元，义务出工出车修整路基和排水管，修路1.75公里。

实践昭示人们，公路公修公管的旧观念必须改变，应逐步树立全民修公路，全社会办交通的新观念。今后，我市公路建设的

重要任务之一是发展乡村公路，这就要求我们发动全市人民，采取“涓水成流”的方略，多渠道筹措资金。概括各地做法，有如下几个“一点”：

一是政府补一点。各级政府，包括交通部门，适当给予补助。这一点至关重要。无论资金多少，体现了政府对群众事业的关心，反映了政府对交通的重视。尽管现在各级财政都较困难，只要努力为之，还是可以做到的。

二是乡镇企业拿一点。近年来，我市乡、村企业发展很快，据不完全统计，已有14万多摊，总收入80.7亿元，总利润11.5亿元，具有较雄厚的实力。乡、村企业同公路有着密切联系，可以说，没有交通的发展，就没有乡、村企业的繁荣。因此动员这些企业，按照受益大小，拿出一点钱来修公路，既合情合理，也是可以办到的。

三是动员群众集一点。古人说“众力之所举，即无不胜也，众智之所为，即无不成也。”现在群众富了，拿点钱修公路，就可以形成“路—富—路”的良性循环。在这一点上，关键在于组织，在于领导者的思想和行为。

四是广开渠道筹一点。1988年，固安县政府决定向全县所有用电户每度电增收1分钱，做为修路资金，由供电局按月转入交通局帐户，至今已筹措资金260余万元。修通重点乡镇油路21.2公里。除此之外，也可以动员乡镇信用社、工商所、供销社等单位为修路出点力，我们认为，这是一件相得益彰，互利互惠的好事。

五是工程施工省一点。修路资金来之不易，无论工程大小，在施工过程中，都应精打细算，在保证质量的前提下，尽量节省人力、物力。“省出一点钱，多修一段路”，应当成为一个响亮的口号，并付诸行动。市局财务科关于廊大线扩建工程成本管理的调查，充分说明，这里面大有文章可作。

四、树立市场经济观念，下功夫搞活国营运输企业。

目前，部分国营运输企业经营困难，亏损严重，日子很不好过。这已成为人们关注的一个“热点”。那么，国营运输企业到底怎么办？出路又在哪里？

实际考察表明，造成国营运输企业经营不善的原因是多方面的。在客观上，有诸如运价较低、油价上涨、货源不足等因素，但是，从总体上来说，还是没有摆脱旧有的经营方式和管理体制，不适应已经变化了的新形势——即由计划经济向市场经济的转变。

面对这个大趋势，任何企业都是适之者昌，悖之者亡。对这个道理，一切领导者都应当想得清楚，弄得明白。有人认为，允许发展私人车辆和社会运力，是自己砸自己的饭碗。这种看法似是而非。随着市场经济逐步建立，国营运输的“一统天下”已经被打破，接踵而来的是多种运输经济成分并存，在市场这位“包公”面前，展开平等的竞争，这里唯一的原则是优胜劣汰，谁能生存并发展，要看真本事。

出现这种局面是“好得很”，还是“糟得很”？市场经济不再保护落后，而是催人奋进。它使得运输企业在较短时间内，获得快速发展；它真正促进了经济，方便了群众。比如，过去人们乘车外出，一天只有一两次班车，现在国营个体一起上，几十分钟便有一班，真正可以说“人便于行”！事实表明，市场是经济发展的杠杆，也是经济发展的必然产物。市场经济的出现，可以说是“好得很”。

归根结底，还是个经营思想和经营方略问题。只要认认真真地以市场为导向，转换经营机制，练好“内功”，被动局面是会甩掉的。三河县运输公司一年内扭亏为盈，今年前8个月创产值200余万元，利润24万余元。大城县运输公司转换经营机制，使一个濒临倒闭的企业获得新生，总收入和利润大幅度增加。这些事实表明，面对市场经济，我们只能以变应变，而决不可削足适履。

五、树立“主业为主，多种经营”观念，大力发展和搞好经

济实体。

交通部门办企业有一定基础，全市原已有企业33个。今年以来，在党中央大力发展第三产业指示的鼓舞下，全市交通系统各种经济实体雨后春笋般地发展起来，有的已投入生产，并取得明显效益，有的已经立项，正在筹建，有的处于考察洽谈之中。

这是一个很好的势头。用过去的眼光看，这也许是“不务正业”，实际上，在商品经济蓬勃发展的今天，任何系统都不能再“单打一”。“本业为主、多种经营”，应当成为一个方针。事实表明，这样做的结果，路子越走越宽，事情越办越活，于国于民于交通部门都有利。

总结全市交通系统办企业的经验，主要有如下几条：

一是更新意识换脑筋。太城县交通局总结办企业的经验，概括出树立四个新意识，即：真正的企业意识、全新的市场意识、强烈的竞争意识、良好的服务意识，用崭新的姿态，很大的气魄，兴办企业，取得了可喜的成绩。

二是立足现实找门路。办实体必须立足现实，就地生根，“热”中有“冷”，求稳务实。文安县交通局归纳了四条办法，即：“下蛋法”、“蝉变法”、“联姻法”、“引进法”，以现有企业和条件为基础，稳扎稳打，逐次推进，力争办一个成一个。

三是转变机制换筋骨。过去，企业长期长在计划经济这根藤上，搞得好的也不乏其例，但“先天不足”、“体弱多病”者也不少见。经营思想与内部机制呆板陈旧，积弊甚多，今天面对市场，犹如一个不会游泳的人跳进了大海，难免喝几口水。要适应新形势，出路就在于变，也就是转换经营机制。全市交通系统在这方面迈出了坚实的步伐，取得了成效，也尝到了甜头。

四是以本业带实业，以实业促事业。安次区葛渔城道班从帮助粮站剥花生、打苍茸开始，逐步发展到养猪、羊、鸡、兔，办

企业，上合资项目。经济发展了，道班真正成了职工之家，他们出色地完成了护路养路任务，成为全省乃至全国养路战线上的一面旗帜。考察一下这个道班的历程，足以令人耳目一新。

六、树立科技兴路观念，不断引进新技术、新设备。

一部人类进步史，实质上就是科技发展史。邓小平同志经过深思熟虑，提出了科技是第一生产力的论断，并逐步形成了一种全新的社会观念。应当说，这是一个历史的进步。

“科技兴路”，势在必行。艰苦奋斗的精神必须发扬，但那种仅靠“吃大苦，流大汗”而战胜一切的观念，应该成为过去。香河县交通局注重人才培养和新技术、新设备的引进，每年利用冬闲季节开设培训班，聘请大专院校和科研单位的专家、教授讲课。公路站料场场长郭进城自学成才，利用业余时间对沥青拌料机进行了改造，降低了成本，提高了工作效率。1985年以来，他们多方筹集资金，购置了一批国内外比较先进的大型筑路设备，增添了一些小型筑养路机械，加快了公路建设的步伐。固安县在公路施工中，大胆引进新材料、新工艺、新技术，近几年，他们利用当地“风积砂”修路，既提高了路面的密实度，又降低了成本。这些事例表明，科技的力量是无穷的，在力所能及的情况下，不断引进一些新技术，新设备，可以收到事半功倍的效果。

七、树立依法行政观念，实行交通运输的科学化管理。

多年来，由于国家的法制不健全，致使交通管理工作中以证代管，以罚代管，以言代法，以权代法的现象时有发生，造成路产路权没保障，养路费偷漏严重。

《中华人民共和国公路管理条例》颁布后，我们可以说有了“尚方宝剑”。我们不失时机地组织交通系统的执法人员进行培训，同时广泛向社会宣传。根据《条例》的有关规定，先后以市、区、县政府名义下发了8个地方性法规，市局制定了52个规定和办法，依法治路、依法征费的局面初步形成。在养路费征收

方面，我们大胆探索，建立了“递进式行政处罚程序”和“基础工作规范化”标准，加强源头管理，面向车主，积极推行“车辆纳费协议书”制度，聘请法律顾问，保护合法权益。由于很好地坚持依法征费，有效地堵塞了漏费逃费，使养路费征收总额连续5年递增20%左右，年年大幅度超额完成计划，被省厅评为“依法征费、成绩优异”先进单位。

正反两方面的事实告诉我们：“治国者，必以奉法为重”。交通本身就应当是依法的、有序的，“无法不成交”。只有依法行政，依法办事，才能实现交通运输管理的科学化和规范化。

八、树立以人为本的观念，加强交通运输队伍的养成教育。

目前，我市交通运输系统已有干部职工万名以上。从总体上讲，这支队伍是很好的。他们肩负着交通行政管理、修路养路、客货运输、交通工业生产等一系列繁重任务，作出了突出成绩，涌现出了一大批如慈成禄、苗汝芬、耿少立这样的先进人物。社会上有的人由于个别交通职工工作态度和工作作风较差，而指责整个交通队伍，这是很不公正的。

功不饰过。在交通队伍中，问题也确实存在，主要是：在思想、文化、业务素质方面，不适应现代管理的需要；由于交通运输线长面广，相对分散，致使一些人纪律松弛；个别工作人员存有“冷、硬、横”和“吃、拿、卡、要”等不正之风。

毛泽东同志说过：“世间一切事物中，人是第一个可宝贵的。”实践证明，任何时候，都不能见物不见人，忽视了人这个第一因素。葛渔城道班、永清县汽车站的工作为什么搞得好？说到底是他们抓住了一个“人”字，领导关心人，体贴人，表扬人，也批评人，但事事在理，丝丝入扣。借鉴他们的作法，我们必须用很大的气力抓好人的工作，万万松懈不得。

要提高交通队伍的整体素质。现代管理科学中有一个“木桶理论”，它用生动的比喻揭示了一个带普遍性的道理：一个木桶

的容量大小，不取决于构成木桶那块最长的木板，而是取决于最短的那块木板。因而，加长短木板，是当务之急。以此为鉴，就要加强后进层的教育与提高，使交通队伍步伐协调，阵容整齐。这样，就能打更多胜仗。

要加强交通队伍的养成教育。九层之台，起于累土；合抱之木，生于毫末。世间任何事物，都是从基础开始的。我们应当在思想、品德、知识、才干诸方面，一点一滴地抓，实实在在地做，严格要求，积于养成，天长日久，必见成效。

要搞好交通队伍的廉政建设。在这方面，也有一个“堵”与“疏”的问题。约束是必要的，但仅此也是不够的。有人说是改革带来了不正之风，恰恰相反，只有彻底改革，才能根治不正之风。深圳市实行改革之举，公开拍卖运营牌照，申请者可公开平等竞争，不用再走后门，拉关系，何谈不正之风？

九、树立辩证发展观念，让思想冲破藩篱。

有一则寓言故事，叫做“荆人涉雍”，说的是楚国人要偷袭宋国，派人在雍水里设下行军标记。雍水突然大涨，楚国人不知道，还是顺着原来的标记，乘着黑夜涉水过河。结果被淹死的有一千多人。楚军大惊，溃败而逃，象城里倒塌了房子一样。这个故事告诫人们，事情总是发展变化的，人的思想必须不断更新，适应已经变化了的新情况。

陈腐的思想观念在一定程度上还禁锢着我们的头脑，成为前行的羁绊。这些旧观念主要有三个根源：一是几千年来形成的传统观念和民族心理；二是长时期“左”的思想路线的影响；三是产品经济下形成的交通体制与观念。不可低估了“左”的路线的顽固性，它至今阴影犹存。比如姓“社”姓“资”的问题，时时显现，带有明显“左”的印记。正因为如此，江泽民同志在十四大报告中指出：“在我们党的历史上，‘左’的思想根深蒂固……改革开放要探索和开辟新的道路，冲破束缚生产力发展的体制