

中国“七五”交通 运输建设成就

江苏省交通运输协会汇编

中国“七五”交通 运输建设成就

江苏省交通运输协会汇编

1991年11月

中国“七五”交通运输建设成就

(内部资料)

江苏省交通运输协会主编

印刷 南京航空学院飞达印刷厂(内页)

七二一四厂 (封面、图中)

开本 787×1092毫米 1/32 图片51页 字数367.5千

1991年11月第1版 1991年11月第1次印刷

印数 1—2500册 工本费11元

苏出准印(91)第169号

责任编辑:卢嗣全 封面图片设计:沈照楠

前言

我们江苏省交通运输协会编印的《中国“七五”交通运输建设成就》一书，从交通设施建设、交通行政管理、运输企业经营、精神文明建设等方面反映全国各地交通运输部门在“七五”期间的实践经验。它是在交通部办公厅委托编印今年全国交通工作会议交流材料的基础上扩充而成的。

全书共汇集文章 57 篇，图片百余幅。其中，主要文章 36 篇，曾在今年全国交通工作会议上交流；有 10 篇由交通部办公厅领导及有关部门负责同志亲自撰写，其中 8 余篇曾在今年的《江苏交通运输》杂志上陆续发表；其余部分则是此次编印前由各有关单位提供的。在此书编成问世之际，谨向支持该书编印，为该书供稿的单位和同志们表示衷心感谢。

“七五”期间，全国各地交通运输部门成绩显著，经验十分丰富多彩。本书所述，只能是其中的一部分。但即使如此，若认真加以汇合研究，仍可获得较系统的感受和认识上的飞跃。这样，无论是进一步总结各自经验还是胜利实现“八五”交通工作的各项奋斗目标，都将从中得到有益的启迪。这也是我会同志们汇编此书的目的所在。

由于我们工作条件、水平和时间的限制，以及有些单位因没有收到征稿函件而未来稿，我们对此表示歉意；有些编校方面的差错可能没有被发现，敬请读者和有关部门的同志批评指正。

江苏省交通厅党组书记、厅长
江苏省交通运输协会副会长

徐华强

1991 年 11 月 1 日

目 录

前言 徐华强

公路建设和养护

依靠扶持政策 发展交通事业 张树青(1)

公路史上的重要里程碑——“七五”时期我国

公路事业发展情况综述 唐杰 王文锦(8)

全三角划出一条黄金道 唐杰(21)

加快公路建设 适应经济发展 山东省交通厅(33)

适应经济发展需要 加强地方

干线公路建设 云南省交通厅(42)

发展县乡道路 活跃农村经济

..... 河北省唐山市交通局(48)

艰苦奋斗 搞好养护 确保青藏

公路畅通 青海省交通厅(53)

乡村通油路 建设“双文明”

..... 山东省广饶县委、县政府(60)

自力更生 依靠群众 努力搞好

乡村公路建设 吉林省东辽县委、县政府(67)

发扬艰苦奋斗精神 搞好公路全面养护

..... 河南省周口地区公路管理总段(74)

用好“三厘钱” 建好汽车站 湖北省交通厅(79)

改革为上海道路、水路运输基础设施

建设添翼 上海市交通运输局(85)

港站建设和经营

百舸争流 千帆竞发——我国“七五”期

间内河航运建设成就综述 田佳 金帛(89)

“七五”我国沿海港口建设成就令人瞩目

..... 唐杰 王文锦(101)

强化港口工程管理 加快港口建设步伐

..... 宁波港务局(116)

完善企业内部承包 促进港口稳步发展

..... 交通部秦皇岛港务局(122)

港路结合 水陆两旺 河北省秦皇岛市交通局(129)

依靠技术进步 挖掘老码头潜力

..... 上海港务局煤炭装卸公司(136)

针对港站自身特点 千方百计争创效益

..... 南通港务局青龙港务站(144)

对自由港问题的研究 田 佳(151)

运输经营和服务

“七五”我国交通企业集团发展趋势 丑 木(166)

我国“七五”期间搞活交通企业提高经济效益

情况的综述 闻 敬(182)

在困境中崛起 在开拓中前进

..... 烟台第二汽车运输公司(198)

治理“三私” 整顿行风 江苏省交通厅(207)

狠刹贪污票款、运费歪风 加强行业

风气建设 湖南省交通厅(215)

我们是怎样纠正行业不正之风的

..... 安徽省六安地区汽车运输公司(222)

立足内部挖潜 走自我发展之路

..... 安徽省滁县地区汽车运输公司(228)

深化改革 强化管理 提高效益

..... 内蒙古自治区巴彦淖尔盟汽车运输公司(234)

抓好企业升级工作 提高经济管理水平

..... 辽宁省大连市交通局(243)

建设文明车站 争创一流水平

..... 江苏省汽车运输公司南京客运

..... 分公司南京汽车站(251)

眼睛向内 改善经营 提高效益

..... 福建省轮船总公司厦门公司(259)

竭诚优质高效 为货主和运输企业服务

..... 山东省烟台市联运公司(266)

加强企业法制工作 建立自我保护自我约束机制

..... 河北省邢台地区运输总公司(272)

在竞争中求生存促发展

..... 山东省莱州市汽车运输公司(279)

交通行政管理

“七五”交通战略研究取得进展 田 佳(286)

“软环境”建设的新突破——我国道路、水路运输市场

治理整顿情况综述 典 优(302)

应用系统工程理论 探索运输市场长治久安之路

..... 黑龙江省交通厅(317)

加强货运市场管理 实现计划管理与市场调节的有效结合

..... 吉林省长春市交通局(324)

实行货车定编管理 加强运力宏观调控

..... 黑龙江省哈尔滨市交通局(329)

认真贯彻《行政诉讼法》 努力提高依法行政水平

..... 上海市交通运输局(335)

我们是怎样开展交通内部审计工作的

..... 山西省交通厅(340)

依法治理水上交通 保障川江航行安全

..... 重庆长江港航监督局(346)

落实安全目标责任 搞好水上交通安全

..... 四川省重庆市交通局(352)

实行“一城一交” 加快交通发展

..... 山东省威海市交通委员会(359)

全面发展地方交通事业 为经济建设服务

..... 黑龙江省密山市交通局(369)

精神文明建设

交通系统精神文明建设的新发展 邹 丹(378)

加强教育 严格管理 努力培养社会主义

事业接班人 武汉水运工程学院(390)

为亚运做贡献 为交通添光彩

..... 北京市交通运输总公司(396)

部分省(区、市)综述

坚持改革开放 发展交通事业 甘肃省交通厅(402)

大踏步前进的五年 广西壮族自治区交通厅(408)

加快交通发展步伐 改变交通滞后状态

..... 浙江省交通厅(416)

努力开拓前进 发展福建交通	福建省交通厅(423)
辽宁“七五”交通成就与经验	辽宁省交通厅(429)
四川交通“七五”发展成就与经验	四川省交通厅(444)
山东省“七五”交通成就与经验	山东省交通厅(452)
江西交通的蓬勃发展时期	江西省交通厅(458)
江苏交通“七五”成就	江苏省交通厅(464)

图 片

提供单位

交通部第二公路工程局	图 1
辽宁省高等级公路建设总指挥部	图 2
广西防城港务管理局	图 4
广西省交通厅	图 6
江苏省海洋运输总公司	图 7
福建省交通局	图 8
福建省轮船总公司厦门公司	图 10
山东省交通厅	图 11
中国公路桥梁工程公司江苏分公司	图 12
芜湖港务局	图 14
江苏省金陵汽车运输总公司修造厂	图 15
上海市大型物件汽车运输公司	图 16
无锡市港务管理处	图 18
江苏省汽车运输公司盐城分公司	图 19
镇江市公路管理处桥梁工程公司	图 20
南京港务局	图 22
江苏省交通厅航务局	图 24
山东省广饶县交通局	图 26
浙江省交通厅	图 28

嘉兴市交通局	图 30
温州市交通局	图 31
湖州市交通局	图 32
宁波港务局	图 33
吉林省东辽县交通局	图 34
江苏省无锡市运输管理处	图 36
江苏省交通厅港航监督局	图 38
江苏省粮油贸易联运公司	图 39
山东省烟台市汽车运输公司	图 40
山东省莱州市汽车运输公司	图 41
江苏省交通厅公路局	图 42
江苏省交通规划设计院	图 44
江苏省交通建设物资公司	图 46
江苏省造船公司	图 48
江苏省常熟市交通局	图 49
江苏省盐城市交通工程处	图 50

依靠扶持政策发展交通事业

张树青

在“七五”期间，我国公路、水路交通事业有了突破性的发展，是新中国成立以来发展速度最快、建设成就最大的时期。取得这一成就的关键原因和基本经验，是党中央、国务院，各省、自治区、直辖市及地市县等各级党委和人民政府，把交通运输事业作为国民经济发展的战略重点之一，加强领导，积极支持，为交通运输制定和实行了一系列扶持政策。主要有以下十一项：

一、调整养路费征收标准，加强公路养护和改造。公路养路费，从1960年开征。1985年2月，交通部、国家计委和财政部又联合发布了《关于加强公路养路费管理工作的通知》。各地交通部门结合实际情况，对养路费征收标准作了适当调整，并加强了养路费的征收和管理工作，做到应征不漏，专款专用。1985年至1990年，全国征收的养路费已成为我国百万公里公路维修养护、改造的一项稳定的资金来源。

二、开征车辆购置附加费，加快公路建设。1985年4月，国务院发布了《车辆购置附加费征收办法》，规定对所有购置车辆的单位和个人，包括国家机关和军队，一律征收车辆购置附加费。这笔资金主要用于高等级公路建设，“七五”期间共安排了900多项经济干线、公铁分流公路、能源运输公路、旅游路、大中城市出入口公路和大型桥梁及公铁立交桥的建设，取得了显著成绩。当前，车辆购置附加费已成为我国公路建设的一项稳定的资金来源，对公路重点工程的建设起了重要的作用。

三、收取车辆过路和过桥费，归还建设贷款。1987年10月，国务院发布了《中华人民共和国公路管理条例》，规定公路主管部

门对利用集资、贷款修建的高速公路、一级公路、二级公路和大型公路桥梁、隧道、轮渡码头等，可以向过往车辆收取通行费，用于偿还集资和贷款。1988年1月，交通部、财政部、国家物价局又发布了《贷款修建高等级公路和大型公路桥梁、隧道收取车辆通行费规定》，规定凡利用贷款（包括需归还的集资）新建、改建（不包括局部改造）的高等级公路（即二级以上的公路）或大型公路桥梁、隧道，桥梁300米以上（改渡为桥的，其收费条件可适当放宽到桥长200米），隧道500米以上，高速公路和里程在10公里以上的一级公路及里程在20公里以上的二级公路，建成后，由省级公路主管部门归口，报经省级人民政府批准，可对过往车辆收取通行费。

这项政策，对全国公路交通发展起了重要作用，收到了很好的效果。广东省率先利用贷款建桥，成绩突出，改革十年共贷款集资建桥1195座，7.3万延米，被评为广东改革开放10件大事之一。其他省、自治区、直辖市、计划单列市也陆续采用了贷款筑路、建桥收取车辆通行费的办法。辽宁省交通厅贷款建设沈大高速公路和沈阳——桃仙机场汽车一级专用公路等一批重要工程，已征收过路费数千万元。河北省交通厅贷款用于京深、京承、京张、邯长等重要公路干线改造工程和一些独立大桥的修建项目，已收取的通行费约占贷款总额的33.6%。江西省交通厅贷款筑路建桥，一年多时间征收的通行费就归还贷款11.8%。宁夏自治区交通厅贷款修建石嘴山黄河公路大桥和青铜峡黄河公路大桥，收取过桥费已还贷58%。福建省交通厅贷款建桥，5年征收的过桥费已还贷27%。

四、开征港口建设费，解决建港资金不足。1985年10月，国务院发布《港口建设费征收办法》，规定对进出沿海港口和长江下游的南京、镇江、张家港和南通等26个港口的货物，征收港口建设费。“七五”期间征收的港口建设费用，与其他各种投资渠道的资金配套使用，建成沿海港口深水泊位96个，中级泊位90个，新增吞吐能力1.34亿吨。但目前港口建设费入不敷出，差额很大。

五、征收航道养护费，加强航道养护。1964年8月和1987年2月先后开征内河航道养护费和长江干线航道养护费。这些资金，主要用于内河航道的养护。安徽省、江苏省是全国航养费征收、管理、使用较好的省。安徽省用征收的航养费维护航道55条、1324公里，枯水期提高航道水深1米以上的航道117公里。江苏省用这笔钱养护航道2.36万公里，维护航标1500座，改建碍航桥166座，拆除碍航桥140座，增加机动船航道50公里，增加1米以上水深航道81公里。但是，航养费仍然严重不足。全国10万公里航道，目前只能养护7万多公里，还有30%的内河航道没有钱养护。

六、以工代赈，修建公路，整治航道。为了支持贫困地区修路、治河，1984年，国务院决定动用库存粮、棉、布，采用以工代赈的办法，帮助贫困地区兴建公路、水利和航道；1987年国务院又决定用库存自行车、缝纫机、收音机、电视机（黑白）等中低档工业品，以工代赈修公路。到“七五”期末，以工代赈用于公路、水路交通基础设施建设的农产品和工业品，实物折价19亿多元。在“七五”期间，我部还拨出公路交通专项扶贫资金1.5亿元，各级公路部门拨出养路费和各地自筹配套资金16.3亿元。利用这笔资金，在贫困地区新建等级公路4.22万公里，新建机耕道4.24万公里，改建等外公路为等级公路5.64万公里，建设桥梁7481座、21万多延米。整治内河航道637公里，修建港口1个，复航船闸7座及若干溢水坝等工程。

这批项目建成后，使原来不通公路的1500余个乡（镇）和1万多个行政村通了公路，受益面达25个省、自治区，其中沂蒙山区已做到所有乡（镇）都通路，90%以上的行政村通了汽车或拖拉机。这对开发贫困地区资源，繁荣山区经济，改善群众生活，促进城乡物资交流，发挥了重要作用。

七、地方财政拨款，支持交通建设。据不完全统计。改革以来地方财政对地方交通投资在1亿元以上的有广西、山西、湖南、江

西、甘肃、内蒙、青海、上海和深圳。除财政拨款外，更重要的是，很多地方政府，按照有关规定，将养路费上缴的能源交通重点建设基金和预算调节基金的一部分返还给交通部门，用于交通建设。

八、征收客运货运附加费，建设客货运输场站。改革开放以来，客流量成倍增长，客运站点简陋，数量严重不足，旅客在露天候车，日晒雨淋，意见很大。为了解决汽车客运站点和货运场地建设资金不足的问题，1986年开始，四川、安徽、福建、江苏、山东、河南等省交通厅提出征收客运和货运附加费，随即推广开来。至目前，全国绝大多数地区都已开征了客运附加费，少数地区开征了货运附加费。利用这笔资金，建设了一批客运站和客运停车点，并加强了货运基础设施的建设。取之于民，用之于民，受到群众欢迎。

九、减免所得税、营业税，帮助企业渡过难关。根据《中华人民共和国国营企业所得税条例（草案）》第五条规定，鉴于交通运输企业多属微利企业，运价调整赶不上物价上涨，多数企业经营十分困难，亏损面大等情况，各地财税部门对运输企业实行减免所得税、营业税的办法。例如陕西省西安、铜川等地市所属部分运输企业免征营业税和所得税，安康地区水运企业免征营业税和所得税。宁夏自治区财政厅批准，从1987年起对省属三个大中型运输企业免征所得税，将资金用于企业车辆更新。江苏省在第二步利改税时确定，国营内河运输企业除三个省属企业外，其他市属、县属企业的所得税全免。湖南省规定，全省国营运输企业全部免交所得税。哈尔滨市从1987年开始对预算外集体运输企业免征所得税，从1988年开始对预算内国营运输企业免征所得税。广州市政府规定，1980年起对市内集体所有制公路运输企业免征营业税。从1987年起对出现账面亏损的市内集体航运企业免征营业税。辽宁省从1984年至1989年，地方财政对运输企业减免了所得税。北京市1988年对集体运输企业减征所得税。贵州省运输企业在实行承包

后，省政府批准给予财政补贴，其所得税在承包前的基础上每年递减5%，一定三年不变。安徽省财政厅规定，从1986年起，国营航运企业按20.7%计征所得税，集体企业减征或免交所得税，减免面约各占一半。广西壮族自治区政府规定，自1991年至1995年间，减半征收港航企业的所得税，作为企业更新改造专项资金。

减免税收，是一条好政策，减免数额虽不很大，但可帮助企业渡过难关，有利于企业和社会稳定，有利于交通事业。

十、低限征收耕地占用税，集中更多资金用于交通设施的建设。例如，吉林省规定，交通建设的土地税执行低标准。山西省政府确定，大同——太原——运城公路建设用地补偿和安置费均按最低限标准执行。陕西省政府决定，从1990年1月起，全省公路建设用地按最低标准征收占地税。江苏省规定，公路、航道建设均按低限征收占地税。辽宁省政府决定，沈大公路建设征地税一律按低标准征收。有的省规定，凡属交通部门补助资金修建的公路项目，交通部门不承担耕地占用税，由当地政府筹集占地税资金。这些做法，对解决资金不足，扶持交通发展起了良好作用。

十一、解决车、船更新资金。为解决交通运输企业车、船更新资金问题，目前采取的办法有：一是由国家预算内投资。河北省从1987年至1989年用于车辆购置、更新的总投资为3.2412亿元，其中国家预算内投资1861万元；用于船舶购置、更新的总投资为6609万元，其中国家预算内投资2863万元。贵州省从1980年至1990年用于汽车更新投资为1.1649亿元，其中国家拨款1300万元。二是向银行贷款。现在，运输企业车、船更新主要靠贷款。有的省市解决得较好，如江苏省在1981年至1989年贷款7.98亿元，其中船舶贷款4.1亿元、汽车贷款3.8亿元；北京市十年来的车辆更新贷款2.3亿元；河北省从1987年至1989年用于车辆购置、更新的贷款2亿元，用于船舶购置、更新的贷款3152万元；辽宁省在“七五”期间贷款1.7亿元，其中汽车1亿元、船舶0.7亿元。有的贷款，给予贴息或降低利率。宁夏自治区1984年至1986年给

较困难的三个大中型运输企业的贷款实行全部贴息或部分贴息。青海省政府给运输企业几项优惠政策，第一轮承包时，每年给交通厅所属运输企业亏损补贴 500 万元，给厅属交通工业企业补贴 70 万元；第二轮承包，省政府同意自 1991 年至 1993 年每年给厅属运输和工业企业亏损补贴 500 万元，一定三年不变。对车辆等折旧由财政列收列支，全额返还，贷款每年贴息 50 万元。广西壮族自治区政府规定，国营水运企业贷款年利率超过 3.6% 部分，由各级财政给予贴息。福建省 1988 年至 1989 年给航运企业贷款贴息 23 万元，用于船舶更新。湖南省在“七五”期间对船舶技术改造贷款利率由 10.08% 降至 6.48%。各地利用贷款更新改造了一批车船，甘肃省更新客货汽车 5015 辆；贵州省更新客货汽车 2613 辆，船舶 35 艘；辽宁省更新客货汽车 2486 辆。但目前，在车船更新资金方面仍存在不少问题，一是银行贷款还不能满足车船更新资金需要；二是实际贷款数额大大低于贷款指标；三是贷款主要靠部拨贷款指标，地方银行贷款数量很少甚至没有贷款；四是贷款利率高，使企业难以承受。

今后十年，公路、水路交通建设要按照国民经济和社会发展第二步战略目标的要求，努力提高适应程度，使交通运输紧张状况得到缓解，为国民经济持续、稳定、协调发展提供安全、优质、及时的运输服务。“八五”交通基础设施建设任务十分繁重，为了圆满完成建设任务，首先要落实国家产业政策，保持适当的投资水平。因此必须认真总结和重视“七五”交通扶持政策经验，保持已有政策的连续性、稳定性，进一步研究完善，并根据需要和可能出台一些新的扶持政策。

一、收好用好养路费和车辆购置附加费。“七五”期间，这两项规费的征收和使用情况是好的。但有的地区“两费”漏征比较严重，也有违反养路费专款专用规定的现象。今后应做到应征不漏，杜绝挪用、截留等现象的发生。

二、用好用足关于贷款和集资修路建桥可收取车辆通行费的政

策。各地要加强调查研究，对运力运量的发展作出科学的预测，根据实际需要和可能，实行贷款和集资修路建桥并收取车辆通行费的办法，促进当地的交通建设。

三、根据各地财政情况，适当增加地方对交通建设拨款的比例，改变有些地区拨款少，甚至不拨款的状况。

四、养路费、能交基金和预算调节基金中属于地方支配的部分，要争取全部返还给交通部门用于公路养护和建设。

五、对困难的专业运输企业继续按照有关政策规定减免营业税、所得税，不搞摊派，减轻企业负担，支持搞活大中型交通运输企业。

六、开辟新的资金来源，开征货运附加费或客运附加费。有内河航运的地区，还可根据国家综合利用水资源的方针，研究在水电电力售给用户时，每度电加收 0.01 元的航运建设附加费，用于内河航道基础设施建设。

各级交通部门要在上级党委、政府的领导下，用足用好已有的扶持政策，充分发挥政策的巨大作用；要根据实际情况，继续调查研究，为新政策的出台提供科学决策依据；对征收和筹集的各项资金，要按规定严格管理，合理使用，为进一步发展交通事业而努力奋斗。

(作者单位：交通部办公厅)