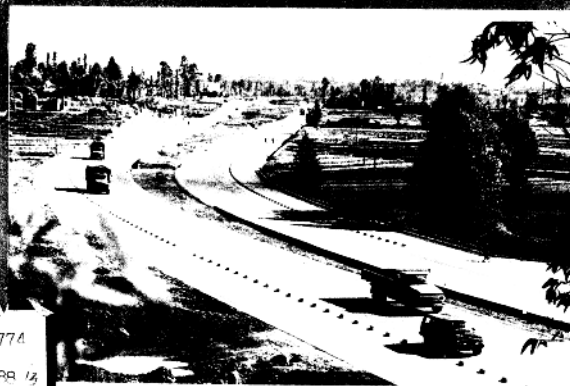


云南省交通厅 编



512.774

078-88 13

云南人民出版社

责任编辑：王晓燕

封面设计：芦笛

云南交通改革十年
云南省交通厅
(内部发行)

云南人民出版社出版 (昆明市书林街100号)
云南省公路局印刷所印装 封面印刷：云南新华印刷厂

开本：787×1092 1/32 印张：14.08 字数：310,000
1990年3月第1版 1990年3月第1次印刷
印数：1—6,000册

ISBN7-222-00582-7/K·109 定价： 精装9.00元
平装6.50元

《云南交通改革十年》编辑组

主 编 陆志伟

副主编 胡钧森

编 辑 吴果夫 姜志刚 黄恒蛟

傅志明 李锦成 黄立新

颜士象



云南省省长和
志刚、副省长李树
华、省人大常委会
副主任王瑞及省
交通厅所属局长为
加碧家段一级公路
剪彩仪式

云南省第一段
一级公路通车标志
看云南省公路建设
进入新时期

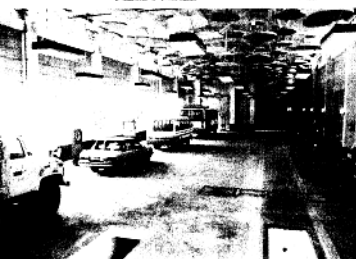


小渡口至石林
二级公路于1980年
4月22日正式建成
通车。



广大养路职工
克服各种困难，确
保公路畅通。

创建文明公
路运输线竞赛活
动推动了道班建
设，花园式道班
大量涌现。



1988年6月14
日建成的云南省交
通厅汽车技术测试
中心站，经省经委、
省标准计量局认
定为云南省汽车产
品质量检测站。

目 录

前言.....	杨弼亮 (1)
第一章 概论	
云南四十年公路和水路交通运输的发展	
.....	郭家才 胡钧森 (3)
交通运输在云南经济发展中的地位	
.....	晋福祥 柴松庭 (17)
云南交通体制改革的回顾与思考	
.....	张国策 郭家才 (22)
附：公路工作十年.....	锁正甫 (36)
第二章 交通行业管理体制的改革	
云南省交通管理体制的现状和改革	
.....	张国策 郭家才 (41)
行业管理体制在十年改革中得到了加强	
.....	张绍基 (45)
努力实现公路运输的行业管理.....	孙长友 (50)
个体汽车运输业的发展.....	张绍基 (55)
十年改革中的云南富力运输业.....	张绍基 (66)
第三章 交通基础设施建设	
招标承包改、建重点公路和主要经济干线公路的	
实践.....	省重点公路建设指挥部 (75)

附：省地结合，开创公路经济干线建设新局面

.....李道懋 (85)

贯彻“民工建勤，民办公助”方针，实行“以工代赈”政策建设县乡公路.....李光明 (88)

发展中的交通战备保障工作.....锁正甫 (91)

高原通途展雄风——记云南省一、二级公路建设.....锁正甫 (97)

充分利用水资源，加快航运建设，发展水运优势.....刘大清 (106)

房屋建设中的招标工作.....陈祥泰 (114)

第四章 公路管理改革

公路养护推行经济责任制的做法及成效.....甘俊英 锁正甫 (118)

“大班小点”闯出新路子.....锁正甫 祝之良 (125)

多种经营 开拓前进.....杨慧生 (128)

第五章 内河航运的发展

发展中的云南省内河航运.....梁 洪 (134)

走出高原 冲向大海——记云南船队下江南.....梁 洪 (138)

附：水运工业.....蔡维钧 (142)

第六章 交通工业的进步

交通工业改革带来的巨变.....刘怀敏 (143)

第七章 强化机务管理工作

改革汽车保修制度.....刘怀敏 (155)

深化改革 加强管理 节能效果显著.....黎世兴 (160)

改革轮胎管理不断提高使用里程.....谭忠南 (165)

加强企业标准化和计量工作.....	刘怀敏(172)
第八章 开创公路规划设计新局面	
技术经济承包责任制在公路勘测设计工作中的实 施.....	彭大康 余学楚(177)
新技术开发是公路勘测设计工作的重要方向	贺贤谋(184)
第九章 交通科技改革	
改革交通科技体制 推动交通科技进步	苏为新 赵 云(190)
改革使交通科研院所充满活力.....	卜珍勇(197)
前进中的云南省公路科研所.....	杨利邦 卢晓鸥(202)
发展中的交通运输电子计算机技术.....	严光明(207)
建设无线电通信网络为交通事业服务.....	肖正全(211)
第十章 交通教育改革	
交通教育改革十年回顾.....	张正忠(216)
蓬勃发展的职工教育.....	李之福(221)
中等专业技术学校在改革中前进	张正忠 沈明秀(227)
企业基础教育在改革中发展.....	张正忠(236)
第十一章 改革交通征稽工作	
改革开创了交通征稽工作的新局面	省交通厅养路费征稽处(239)
第十二章 加强交通安全管理	
在改革中加强交通安全管理.....	桂世权(245)
附：云南水运安全管理现状.....	梅瑞祥(255)
第十三章 深化企业内部改革	

改革企业领导体制 实行厂长负责制

.....张国策 郭家才(264)

引进竞争机制 公开招聘经营者

.....姜志刚 丁为民(270)

深化企业改革 完善经济承包责任制

.....大理州汽车运输公司(278)

企业兼并与租赁的实践.....下关汽车运输总站(285)

企业内部银行的实施.....郭 竞(296)

分配制度的改革.....黄恢绪 王培乾(301)

劳动制度的改革.....谢先科(308)

强化生产经营指挥系统的改革

.....玉溪汽车运输总站(312)

坚持一业为主发展多种经营提高企业经济效益

.....刘俊台(321)

发展外向型经济的尝试

.....昆明大型汽车运输总站(327)

第十四章 政治工作和精神文明建设

在改革中加强党的建设.....李锦武(333)

保山总站认真实施党委的保证监督作用

.....张春海(344)

在公路勘测设计体制改革中充分发挥党委的保证

监督作用.....梅嵘峥(349)

按照“四化”方针加强干部队伍建设

.....王之瓚 李德寿 杨靖生(357)

职工民主管理顺利发展的十年.....何令俭(366)

附：加强工会建设 发挥民主管理作用

.....	云南省公路局工会	(374)
做好思想政治工作培育“四有”职工		
.....	赵华桥	(381)
新时期社会主义劳动竞赛		
.....	周宗信 余淑元	(387)
深入开展创建文明公路运输线竞赛活动		
.....	黄树华	(394)
“两个文明”一起抓努力开创公路工作新局面		
.....	杨慧生	(403)
第十五章 行业协会、学会、研究会		
云南省公路学会.....	郑乐英	(411)
云南省运输经济研究会.....	郑乐英	(414)
为改革鸣锣开道的职工思想政治工作研究会		
.....	陆志伟	(417)
办好云南省交通教育研究会.....	张正忠	(425)
坚持改革方针振兴交通财会.....	王永明	(428)
附：云南交通大事记（1978—1988）.....		(433)
后记.....		(442)

前 言

杨弼亮

云南地处云贵高原，山区和半山区约占全省面积的94%，铁路线短，水运不发达，交通极为不便。解放前60%以上的运输靠驿道和人背马驮，“山间铃响马帮来”就是我省历史上极其落后的交通运输方式的真实写照。

交通是制约云南经济发展的重要因素之一，要振兴云南经济，必须大力发展交通。新中国成立后，在省委、省政府和交通部的支持下，在我厅历届领导班子的具体指导下，经过近30年的建设与发展，到1978年，全省交通面貌已有了深刻变化，基本适应了全省经济发展的需要。

党的十一届三中全会以来，在改革、开放、搞活的方针指引下，云南交通发展进入了一个新时期，这是建国以来发展最快，规模最大，成绩最突出的10年。尤其是从1984年冬开始，用国家库存的粮、棉、布实行“以工代赈”修路，调动了群众的积极性，三年完成新建和改建公路2.4万余公里，其中达到等级路的有1.1万余公里。到1988年底止，全省纳入国家统计范围的公路里程比1978年净增10718公里，增长率为25.6%。更可喜的是在交通部的支持下，昆明至安宁一级公路和昆明至石林二级公路正在加紧施工，目前，一级公路碧鸡关至安宁段，二级公路小渡口至石林段已先后竣工通

车。

改革十年间，我省交通行业在深化改革方面有了长足进步。按照交通部提出的“有河大家行船，有路大家跑车”和“各部门、各地区、各行业一起干，国营、集体、个体一起上”的方针。省交通厅制订了以国营运输企业为骨干，充分调动交通部门和非交通部门、国营和集体单位发展公路、水路运输的积极性，允许城乡个人或联户购置机动车、船、拖拉机从事运输，实行多家经营、鼓励竞争、发展多种经济形式的联营、联运；对企业采取了扩大企业自主权，实行多种形式的经济责任制，招标、投标和以承包制为主的各种经济责任制等一系列政策和措施。为实现改革目标，交通厅所属各单位做了大量工作，取得了一定的成绩。实践证明，我省交通行业内部实行承包制或经济责任制是有成效的，必须充分肯定；对存在的问题当然也要有足够的认识，按照兴利除弊的原则，去不断完善。

我省交通事业在解放40年来，特别是近10年来有了较大发展，但仍是制约我省经济更大发展的主要因素。要使交通很好地适应云南经济发展的需要，全省各族人民，特别是交通系统广大干部和职工，还需作出更大的努力。这次编辑出版《云南交通改革十年》，意在总结经验，弘扬成就，鼓舞斗志，激励进取。希望本书能对全省交通职工和关心云南交通事业发展的同志，有所裨益。

第一章 概 论

云南四十年公路和水路交通运输的发展

省交通厅 郭家才 胡钧森

云南省是一个多民族聚居的边疆省，幅员辽阔，物产丰富。但由于地理及历史的原因，交通十分闭塞，严重影响着社会经济的发展。

我省的公路建设始于1924年。从1924年到1949年的25年间全省共修建公路5214公里，实际通车里程2783公里，可通汽车的县仅46个。抗日战争时期修建的滇黔和滇缅公路，是我省通往内地和连接国外的唯一通道。云南解放后，1950年全省仅有民用汽车2477辆，当年交通部门完成客运量2万人次、周转量403万人公里；货运量3万吨、周转量1124万吨公里。水运方面，水深在1米以上的航道仅滇池有54公里，只有一艘为一家私人商行所有的25匹马力的蒸汽机客货轮行驶。当时，全省农副产品和日用工业品的集散，60%以上要靠驿道和人背马驮运输。

解放后，党和政府十分重视交通建设，从五十年代起，就拉开了恢复、发展我省交通事业的序幕。到1978年12月党

的十一届三中全会的30年间，在驻滇人民解放军的大力配合支持下，在广大筑、养路职工、民工的努力下，逢山开路，遇水搭桥，不仅修建了横贯云贵高原、乌蒙山区，通往贵州、四川、西藏、广西的公路大动脉，还修建了以昆明为中心，通往各地、州、市、县的主要公路。1972年实现了县县通公路。公路里程达到41816公里，其中高级次高级路5424公里，铺筑油路5421公里；水深1米能通轮驳船的航道达到739公里。交通部门完成的货运量达到1396万吨，周转量17.5亿吨公里，客运量2534万人、周转量13.9亿人公里；水运货运量发展到18.8万吨、周转量963万吨公里，客运量131.1万人、周转量1869万人公里。用于交通基本建设投资总额为13.78亿元。

党的十一届三中全会以来，在实行经济体制改革和对内搞活经济，对外开放的方针指引下，我省交通运输事业进入了一个新的大发展时期，是建国以来发展最快、规模最大、成就显著的10年。10年内我省用于交通建设的投资总额为16.99亿元，是前30年的123.3%。到1988年底止，全省纳入国家统计范围的公路里程达52534公里，比1978年净增10718公里，增长率为25.6%；另外还有不列等的农村公路32666公里。云南省公路里程居全国第四位，为建国初期通车里程的17.87倍，每百平方公里面积的公路密度为13.3公里。高级次高级路比1978年增长了72.8%，昆明至安宁、昆明至石林的一、二级路正在建设，其中部分路段已竣工通车。全省民用汽车的拥有量已发展到123796辆（比1978年增长1.58倍，为建国初期的48.98倍）。其中交通部门的营运汽车占12%，私人汽车占14.2%，机关及企事业单位车辆占73.8%，

形成了国营、集体、个体一起上，地区、部门、企业一起干，多家经营，“千车竞发”的繁荣景象和新格局。全省已设有汽车站和客运站448个，客运班次5309班，基本上形成了由省会昆明通往各地、州、市及部分县和主要旅游风景区，由地、州、市所在地通往各县城和由县城通往主要乡镇的四通八达的客、货运输网络。同时还发展了省际间的客货运输。进入运输市场的运输工具除汽车外，还有拖拉机13.2万台，人畜力车14万辆；少数不通公路的乡村，马帮仍然是集散物资的主要运输工具。在完成全省社会总客、货运量中，公路运输占80%以上，汽车运输已成为我省各种运输方式中的主导力量，具有广阔的发展远景。1988年底，全省水路通航里程为1072公里，交通水运部门完成货运量22万吨，周转量5977万吨公里，为1978年的117%和620%；客运量134万人，周转量4364万人公里，为1978年的102%和233%。开通了由水富直达上海的航线，已可航行长江、嘉陵江、汉水、湘江及淮河。澜沧江经整治后成为省内最长的一条航线。

总之，解放40年来，特别是后十年来，我省交通事业取得了很大的成绩，其具体反映在以下几个方面：

一、公路、水路设施有了较快的发展

交通是国民经济的基础，是社会的公共设施。结合云南省边疆、山区、民族众多的客观实际，公路在交通运输中占有极其重要的地位。建国以来，我省的公路建设主要是在“民办公助、民工建勤”的基础上发展起来的，大体经历了四个大的发展阶段。第一阶段是1950年至1957年。这一阶段，主要是围绕国民经济的恢复、清匪反霸、支援进藏、支援越南，保

卫国防和迎接社会主义建设高潮的到来等中心，积极组织抢修原有公路、桥梁，恢复交通，同时开始了新线建设。仅1950年至1953年就有10个公路工程处开工，把解放前毁坏的公路，尽快地作了修复，保证了通车。在建设中，认真贯彻“中央投资，专业施工队伍负责建设；和地方投资，民工建勤，进行普遍恢复、改善与新建相结合”的方针，在时间紧、任务重的情况下，采取“先通车、后完善、少花钱、多修路”等措施，在驻军部队的大力支持和配合下，发动各族人民积极参加筑路，先后建成了碧河（碧色寨至河口）、滇藏（下关至白汉场段）、昆洛（大栗园至勐海）、南大（海坝庄至勐定）、个金（个旧至那发）、铜矿（羊街至落雪）、弥宁（海坝庄至普洱）、杨昭（杨林至昭通）、开文（开远至文山）、保腾（保山至腾冲）等经济干线和国边防公路。到1957年底，全省公路通车里程达11983公里，101个县通了公路。在建设公路的同时，1952年至1955年，各级财政还补助投资392.5万元，普遍进行了驿道的整治。据1956年4个地州的不完全统计，共整修驿道1361公里，发展了山区交通运输。第二阶段是1958年至1960年。这一时期主要是修建农村公路，发展山区交通，繁荣城乡经济。据根交通部提出的“依靠地方，依靠群众，普及与提高相结合，以普及为主”（即地、群、普）的公路建设方针和省委提出的“苦战三年，建设我省比较发达的交通体系”的奋斗目标，在“全党全民办交通”的思想指导下，全省各级党委和政府积极动员各族人民踊跃参加筑路，使云南省公路建设出现了大普及、大发展的新高潮，参加修路的人数高峰时达40万人，仅1958年就修建公路（主要是农村公路）7004公里。经过三

年的努力，到1960年底，全省公路里程达23560公里，比1957年翻了一番。这段时期，专业施工队伍还建成了一批经济干线公路和大跨径的永久式桥梁，如曾参加国际展览的长虹桥就是当时全国跨径最大石拱桥型之一，它标志着云南省石拱桥建造技术达到了新水平。第三阶段是1963年至1975年。这段时期主要是修建国边防公路，重点改善干线公路，适应发展边疆经济，巩固国防的需要。1964年“北部湾事件”后，根据国际形势的变化，为支援越南人民抗美斗争，中央安排了我省进行一批国防、边防公路建设，并从山东、河南等省组建5个工役制工程团来参加修路。通过新建、改建、提高，1972年，我省已实现了县县通公路。1973年11月滇藏公路经过11年零7个月的修建和改建，全线贯通。到1978年底，全省公路里程已达41816公里。第四阶段是1979年至1981年和1984年冬至1987年春的大规模的新建、改建县乡公路高潮。党的十一届三中全会以来，云南省公路建设进入了一个新的发展时期。前三年重点组织完成了修建国边防公路的任务，对巩固国防和自卫反击战起了重要作用。同时，根据交通部提出的“全面规划，加强养护，积极改善，重点发展，科学管理，保证畅通”的方针以及省人民政府提出的“开发云南，首先要建设交通”、“解决我省交通问题最现实的是修公路”等指示，对省属公路专业施工队伍和管理机构进行了调整和整顿，加强规划设计和对农村公路建设的领导，注意发挥和调动各方面修路的积极性。随着国民经济的发展，特别是农村商品经济的飞速发展，机动车辆、非机动车辆的迅猛增长，原有公路已不相适应。主要是干线交通十分拥挤，县乡公路晴通雨阻，路窄、弯急、坡陡等情况比较普遍。为搞