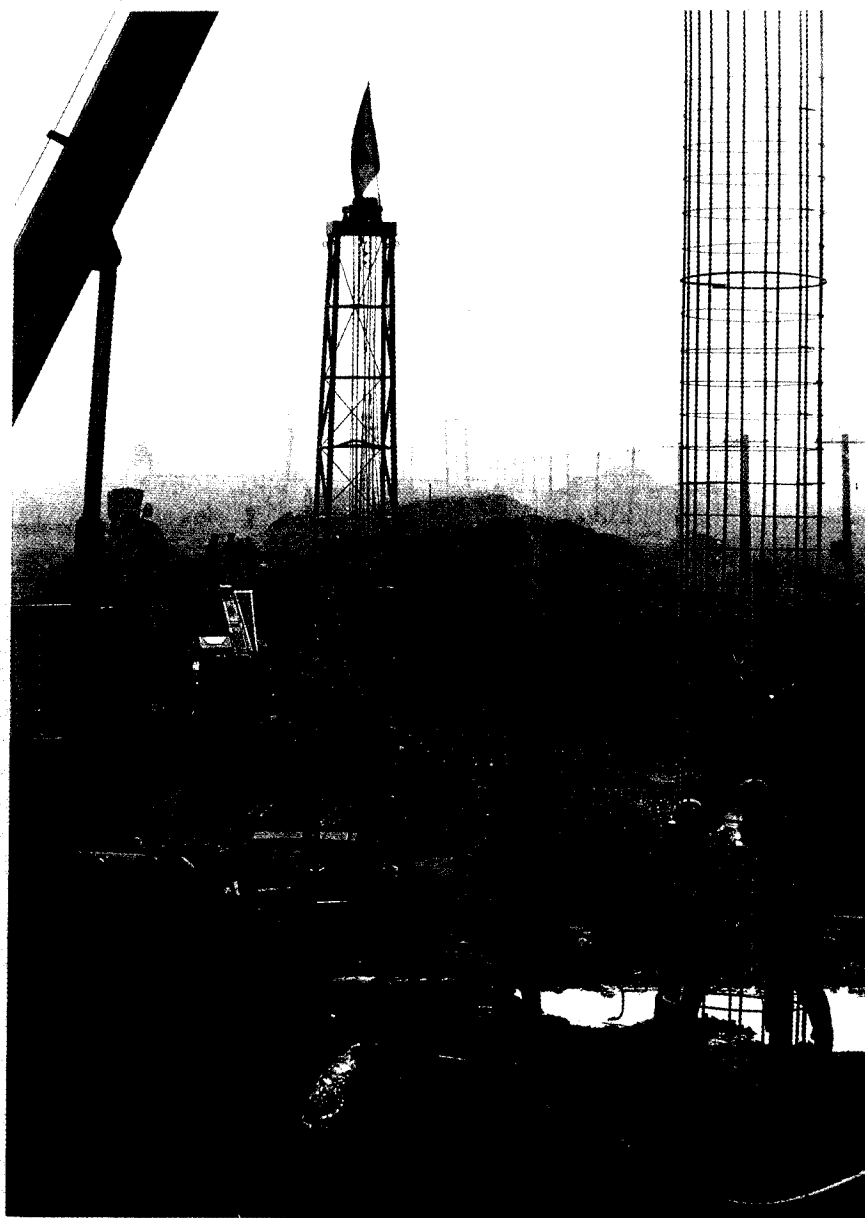


专 文



京九铁路开始全面建设
铁道部第十九工程局正在紧张建设京九铁路滏阳河大桥

发展我国高速铁路势在必行

——在中国高速铁路发展研讨会上的讲话

中国交通运输协会会长 郭洪涛

(1992年9月19日)

我很高兴参加这次由中国交通运输协会和中国铁道学会联合组织的中国高速铁路发展研讨会。这次会议邀请了铁路内外有关部门、地方的领导同志和专家、学者，共同研讨在我国发展高速铁路的必要性，以及如何发展适合我国国情的高速铁路。据我所知，召开这样规模的会议，讨论高速铁路问题，在我国还是第一次。借此机会，我谈点意见。

一、关于我国发展高速铁路的必要性

我国铁路迄今已有 116 年的历史。毫无疑问，建国以后的 43 年，铁路建设取得了显著成绩，这是有目共睹的事实。但是，也应看到我国铁路发展严重滞后，运输能力与运输需要之间的矛盾十分突出，严重制约国民经济的发展，这已为举国上下所共识。

今春以来，在中央政治局会议和邓小平同志视察南方重要谈话精神的指引、鼓舞下，我国的改革开放和经济建设进入了一个新的发展阶段。在这个迅速发展的新形势下，我国铁路必须要有一个突破性的发展。就是说，国民经济要上新台阶，作为支撑社会经济发展的铁路运输这个基础产业必须更快、更好地上一个新台阶。

现在，铁路面临的形势是严峻的。怎么办？看来出路主要是两条：一是，必须通过深化改革，动员各方面的力量，多渠道筹集资金，国家要在政策上引导投资向铁路倾斜，努力增加对铁路建设的资金投入，多修路、快修路。在这方面，最近党中央、国务院已经进一步把交通发展，特别是加快铁路建设列为我国经济发展的战略重点，放在重中之重的位置。同时还相继出台了支持铁路发展的若干重大政策措施。二是，必须依靠科技进步，利用新技术来提高铁路自身满足客货运输数量和质量的能力。在这方面，今年 3 月国务院下达的《国家中长期科学技术发展纲要》，其中把加速研究开发铁路重载运输的关键技术和时速在 200 公里以上的高速铁路客运专线技术列为铁路运输科学技术发展的重点，我认为这是非常正确的。

关于重载运输，近 10 年来以建设大秦铁路为标志、以发展不同牵引重量为主要目标的重载技术，在铁路货物运输中发挥了重要作用。到“七五”期末，我国铁路货物列车平均牵引总重已达 2414 吨，比 1980 年的 1994 吨提高了 420 吨。进入“八五”以来，在增开重载列车方面，有了新的发展。

今年 8 月，京沪铁路的济南至南京间使用内燃机车成功地进行了 5000 吨级重载列车试验。大秦铁路西段在 1990 年成功地组织了万吨组合列车的大型试验的基础上，今年 9 月起开始开行万吨列车，取得这些成绩是非常可喜的，标志着我国的重载运输技术已经开始跨入了国际先进水平的行列。当然，还要继续努力，总结经验、创造条件，积极推广。我相信，发展重载列车运输，在我国是有生命力的。

关于高速铁路，因其具有速度快、运量大、能耗低、污染轻、占地少等优点，自从日本在 1964 年首次建成高速新干线后，世界各经济发达国家和部分发展中国家都先后兴建。据统计，现在全世界已有高速铁路约 8000 公里。一些发达国家曾经一度衰退的铁路客运还由此得到复兴。有人说，21 世纪的现代化大交通运输网络将以高速铁路网、高速公路网、空中走廊和巨大港口为骨干。可见高速铁路已是建设现代化综合运输体系的重要组成部分。

我国铁路，由于线路少、运量大、负荷重，长期以来客货争能，既不能满足货物运输需要，更压抑了旅客运输的需求，尤其是往往牺牲服务质量，对此国内外货主、旅客反映强烈，已经成为我国社会经济生活中的一个老大难问题。需要指出：社会主义现代化建设的根本目的，是要不断满足我国人民日益增长的物质、文化、生活需要。随着社会主义现代化建设不断推进，社会对时间、空间的效益和旅客对安全、舒适的程度，将提出越来越高的要求。因此，在研究加快铁路建设的总题目里，必须充分认识解决我国客运问题的迫切性。

再从各种运输方式来看，铁路是交通运输的骨干，铁路又是中长途客运的主力。根据我国的实际情况，要真正解决旅行难的问题，需要有个过程。作为应急措施，还要继续推广扩大旅客列车编组的经验，增开车次，提高速度，优化运输方案，完善客运设施。但是，随着改革开放日益深入，经济建设日益发展，旅游事业日益兴旺，人民生活水平日益提高，在人口密集、商品经济发达、客运特别繁忙的地区，修建高速铁路，以逐步适应旅客运输在数量上和质量上的需求，我认为现在应该放到议事日程上了。所以，这次研讨我国高速铁路的发展问题，非常重要，很有意义，开好这个会议，得出一些必要的共识，不仅对科技兴路有重要的战略意

义,因为这是中国铁路现代化的必然选择;同时,对缓解我国的铁路运输紧张局面也是很有现实意义。

二、关于如何发展我国的高速铁路

如上所说,根据我国铁路发展状况,从国民经济和铁路运输发展的趋势来看,修建高速客运线是必要的。何况我们这个十几亿人口的大国,目前的人均国民生产总值已经不低于日本当年提出修建高速铁路的水平。因此,到本世纪末,当实现我国第二步战略目标的时候,社会生活和经济发展水平势将进一步提高,届时建成一条高速铁路,看来并不为过,这与我国改革开放及商品经济不断发展的形势是相适应的。

关于如何发展我国的高速铁路的问题,我认为首先要搞个规划布局、选择好起步线路。从全局来看,我国幅员辽阔、人口众多,资源分布和经济发展又不平衡,在今后相当长的一个时期内,我国的人口和经济仍将主要集中在京广铁路及其以东的沿海地区。据统计,目前这个地区人口约占全国的76%,大中型企业约占全国的3/4,工业总产值约占全国的2/3。从铁路来看,这个地区的京沪、京广、京哈3条铁路干线,营业里程只占全国铁路总里程的9.5%,却承担了全路40%的旅客周转量和全路35%的货物周转量。展望到2000年乃至下个世纪,国民经济比现在势将成倍增长,铁路的客货流量还要大幅度增长,即使大力改造现有铁路,也满足不了运输增长需要,还必须修建新线。因此这3条铁路应该说都需要修建高速铁路。但另一方面,应该看到,我国铁路正处在运能、资金双短缺的时期,因此修建高速铁路必须从实际出发,根据国力发展情况,应该集中有限的资金和技术力量,搞一条、成一条,建一段、用一段,使科学技术及早转化为现实的生产力。

现在,我国东部地区的京九铁路已经开始修建,秦沈铁路新线正在酝酿建设,对十分紧张的南北通道和进出关通道的运输可望起到分流的作用。但是,京九铁路主要是能分流京广铁路的运输,其流向主要是解决我国北部与南部地区的运输。因此,我同意多数同志的意见,修建我国第一条高速铁路可先从京沪线起步,然后再上京广线和京哈线。因为京沪铁路地处我国东部沿海开放地带,全线通过三市(京、津、沪)四省(冀、鲁、皖、苏),合计人口超过3亿人,约占全国总人口的26.6%,沿线通过1000万以上人口的城市2个、500—1000万人口的城市6个、100—500万人口的市和县11个。加以京沪铁路北头处在首都和京、津、唐渤海湾地区,北京是我国政治中心,又正在

申办2000年奥运会;南头处在以浦东为龙头的长江三角洲地区。因此,选择京沪线作为我国第一条高速铁路干线,具有重要的政治和经济意义。即使选定修建京沪高速铁路,在建设的步骤上,也宜在总体设计的基础上,先从京津段和沪宁段两端起步,再向中段延伸,力争到本世纪末全线建成或基本建成。这个设想,是否积极、稳妥,供讨论。

其次,要选择好我国发展高速铁路的模式。就我所知,铁道部在这方面做了很多工作,先是在“七五”期间围绕广深线的准高速行车(时速160公里)做了大量的研究工作,现在已经施工,将在1994年建成,这是采取利用现有铁路进行技术改造的方式;再是近些年来铁路的科研、设计单位和高等院校,对高速铁路(时速200公里以上)的一些关键技术和经济评价进行了多次论证,并有一定的技术储备。这些工作,许多专家、学者在会上将有研究试验和勘测设计等方面的专题报告。总的来说,由于高速行车技术复杂而且涉及面广,选择发展我国高速铁路的模式(包括速度目标和牵引方式的选择,等等)既要从我国家的国情、路情出发,又要借鉴国外三十年来发展高速铁路的经验。就是说,我们不能为高速而高速。一是发展高速铁路要和其它高速运输方式(包括民航、高速公路)结合起来论证。有一种意见认为,有了高速公路和民航是否可以不建高速铁路,我认为这要做具体分析,不能一概而论。应该从运输需要出发,发挥各种高速运输方式的各自优势,取长补短,互为补充,而不是互相排斥。二是发展高速铁路还要同扩能和路网的关系结合起来研究。对这个问题也要作具体的技术经济分析。根据我国幅员辽阔,铁路旅客平均运距长(1991年已达300公里)、长途旅客多(我国800公里以上的长途客运量95%以上由铁路承担),还有不同层次的运输需求等特点,比如在运行模式上,可否考虑在新建的高速铁路上以跑客车为主,但也要跑点快速货车;在既有线上以货车为主,也要货中有客,特别是一些低速客车、近距离客车仍应在既有线上运行。即使在新建的高速线上也不能仅跑高速客车,还可考虑高速、中速结合,甚至有相当一部分要跑准高速。这种设想是否符合我国国情,请大家研究。

再次,科技是第一生产力。当今世界科学技术突飞猛进,高速铁路已是反映铁路科技水平的重要标志,也是反映国家经济实力和科技水平的一个重要标志。但应看到,发展时速200公里至300公里的高速铁路,使北京至上海间的旅行时间缩短到六、七个小时,实现朝发夕至,决非易事。(下转P.13)

抓住机遇 大干快上 为实现中国铁路历史性大发展而奋斗

铁道部部长 韩杼滨

1992年，是中国铁路进入历史性大发展新起点的一年。

国民经济上新台阶和社会主义市场经济的发展，为中国铁路带来发展机遇。在邓小平同志年初视察南方重要谈话和中共十四大精神的推动下，中国改革开放和现代化建设进入一个新的发展阶段。随着经济增长速度的加快，交通运输特别是铁路运输更加全面紧张，成为国民经济发展的主要制约因素，迫切需要一个历史性的新大发展。

中共中央、国务院对加快铁路发展高度重视，作为国民经济上新台阶的关键来抓。江泽民总书记、李鹏总理在庆祝成渝铁路通车40周年时分别题词：“人民铁路人民建，人民铁路为人民”、“四化建设，铁路先行”。朱镕基副总理在全国铁路领导干部会议上作了重要讲话，要求全体铁路职工增强紧迫感、危机感、责任感，提前完成铁路“八五”计划，尽快把铁路搞上去。国家相继出台加快铁路发展的优惠政策，铁路运输实行优质优价、季节浮动运价等，提高铁路建设基金，为铁路发展提供了重要的资金来源。中共十四大把加快交通运输等基础设施的建设，进一步摆在突出的战略位置，要求集中力量，加快铁路建设。

随着地方经济的繁荣发展，各级政府和广大人民群众修建铁路的愿望非常迫切，集资建路的积极性空前高涨，对铁路建设给予大力支持。铁路发展面临前所未有的良好环境和有利条件。

根据中共十四大精神和国务院关于加强铁路发展的要求，铁道部提出了“近筹缓解适应，远谋适度超前，闯出发展新路，真正当好先行”的指导思想，作出了“铁路改革要加快，建设要大发展，运输要上新台阶，党的建设和思想政治工作要加强”的总体部署。对原“八五”铁路发展计划作了调整，调整后安排复线4100公里，比原计划增加500公里，电气化仍为5600公里，新线6600公里，比原计划增加500公里。合计由15300公里调整为16300公里，增加1000公里。“八五”期末路网总规模将达到60000公里，复线率和电化率将分别达到30%和23%。建设和机车车辆购置投资大幅度增加，分别为922亿元和320亿元，比原计划增加230亿元和70亿元。为适应国民经济上新台阶的运输急需，在近期新线建设项目投产很少的情况下，安排了78项“短平快”挖潜扩能项目。

铁路建设围绕加强南北、西北、煤炭外运（山

西、陕西、内蒙古西部）、西南、华东、东北等六大通路展开。集中力量加快十大重点工程：京九线、兰新复线、宝中线、侯月线、浙赣复线、京广线电化改造、大秦线配套、南昆线、成昆线电化改造、西安至安康线。这些重点工程的工期安排普遍提前。

全路342万干部职工迅速动员起来，为实现加快铁路发展的奋斗目标而努力拼搏，开拓进取，铁路各项工作出现了大干快上的好势头。

改革开放迈出新步伐。认真贯彻落实中共十四大精神，提出了铁路走向市场，建立有中国特色铁路新的管理体制和运行机制的改革总体思路。制定了《铁路企业转换经营机制实施办法》；组建了广州铁路（集团）公司；制定了铁路机车车辆工厂新的承包方案；加快了全路劳动工资制度综合改革；公布实施了《铁路住房制度改革指导性方案》，全路房改工作全面推开；国务院批准下发了《关于发展中央和地方合资建设铁路的意见》，推动合资建路进一步发展。铁路对外开放进一步扩大，引进外资、技术和设备，对外科技交流和工程承包，边境贸易，对外旅游服务，出口创汇等都取得了新的进展。

运输生产取得新突破。全路克服运输能力紧张、货车不足等困难，千方百计挖掘运输潜力，加强运输组织，提前超额完成了客货运输任务。全年货物发送量完成152317万吨，为年度计划的103.6%，提前13天完成全年计划，比上年增长3%。发送旅客98788万人，为年度计划的104.9%，提前17天完成全年计划，比1991年增长4.9%。煤炭运量完成64108万吨，为年度计划的101.8%，比上年增长2.4%。晋煤外运提前3天完成国务院要求增运800万吨的任务。石油、冶炼、水泥、木材、化肥、粮食、棉花、盐等物资都超额完成了年度运输计划。换算周转量完成14697亿吨公里，为年度计划的106.5%，提前22天完成，比上年增长6.7%。全路增运增收成效显著，运输收入超过奋斗目标，全年完成479.5亿元，为年度计划的106.9%，为奋斗目标的105.6%，比上年增长7.9%。

基本建设形成会战态势。参加铁路建设的广大干部职工发扬只争朝夕的精神和敢打硬仗的作风，按照铁道部提出的“强攻京九、兰新，速战侯月、宝中，再取华东、西南，配套完善大秦”的部署，

加快设计步伐，迅速集结力量，以最快的速度进入施工阵地，展开会战，各项重点工程加快进度。全年完成基本建设投资 105.2 亿元，为年计划的 94.5%，比上年多完成 27 亿元，完成投资额创历史最高水平。投产、验交项目全部实现计划要求。全年共投产复线 601.5 公里，电气化铁路 895.1 公里，新线 475.6 公里。大秦铁路二期工程正式开通运煤；京九线商（丘）阜（阳）段、三（水）茂（名）线通过国家验收；宣杭线实行临管分流；焦枝复线、浙赣复线、滨洲复线部分开通投产；湘黔线怀化至玉屏段、兰新线兰州西至武威南段、京广线信阳至武昌南电气化相继开通；芜湖新客站正式启用；钱塘江二桥、哈尔滨枢纽通过国家验收。铁路设备更新改造和大修进一步加大投资，加快施工进度。更新改造投资由年初计划安排 55 亿元，调整为 65.9 亿元，增加 20%，铁路运输设备大修全年实际完成 82.5 亿元，比上年增长 20.3%，创历史新高水平。

工业生产稳定增长。铁路机车车辆工业系统广大干部职工努力克服原材料短缺、能源供应不足、运输紧张、生产计划调整较大等困难，积极调整产品结构，开发新产品，拓展国内外市场，机车车辆 11 项主产品中，除修理客车外，均完成或超额完成年度计划。新造内燃机车 563 台，为年度计划的 113.5%，比上年增长 42 台；电力机车 200 台，为年度计划的 100%，比上年增长 27 台；蒸汽机车 35 台，为年计划的 175%，比上年增长 23 台；新造客车 1652 辆，为年度计划的 101.5%；新造货车 21636 辆，为年度计划的 107.8%，比上年增长 3158 辆。机车车辆修理和配件生产均取得好成绩。工业系统技术改造速度加快，经济效益也有明显好转。通信信号、物资、工程系统各专业工厂也都较好地完成任务。

铁路科技工作获得硕果。全路认真贯彻“科技兴路”方针，围绕铁路运输重载、高速、安全，集中力量进行攻关，取得了一批重要成果。其中，有 10 项获得国家科技进步奖，大瑶山长大铁路隧道修建新技术获得国家科技进步特别奖；部鉴定的成果有 69 项，部级科技进步奖 84 项。这些科研成果充分发挥了第一生产力的作用，有力地促进了运输生产的发展。

运输安全工作加大了力度。全路干部职工为确保运输安全畅通，做了大量艰苦工作，付出辛勤努力，安全工作取得一定成绩。有 6 个铁路局保持无重大、大事故 400 天以上；56 个分局中，保持安全 1000 天以上的有 24 个，其中 10 个分局在 2000 天以上，4 个分局在 3000 天以上。铁道部于 12 月上旬召开了全路运输安全工作会议，制定了“八五”

后三年铁路运输安全工作的奋斗目标和措施。全路为实现运输安全的有序可控、基本稳定，进一步加强领导，严格管理，改善设备，强化基础，使运输安全工作不断深化。

路风建设继续得到加强。全路狠抓路风建设，广泛开展人民铁路为人民的宗旨教育，积极改善客货服务工作，涌现出一大批路风建设先进集体和个人。进一步加强监察监督，严禁以车以票谋私，严肃查处了一批败坏路风的事件。

铁路治安综合治理成绩突出。全路各有关部门抽调专门力量，坚持打防并举，标本兼治，开展专项斗争，严厉打击各类刑事犯罪分子，大力整顿铁路治安秩序，保证了运输安全生产，受到中央社会治安综合治理委员会的表彰。

铁路党的建设和思想政治工作取得新进展。各级中共党委、工会、共青团组织，紧密围绕经济建设中心，结合铁路改革和发展实际，加强领导班子建设、党支部建设和班组思想政治工作，充分调动全路干部职工的积极性，有力地促进了铁路改革的顺利进行和运输生产任务的完成。

铁路其他工作也取得了较好成绩。物资供应保证了生产建设的需要，文教卫生事业取得新的发展，职工整体素质有了提高，职工生活继续得到改善。铁路两个文明建设都取得了新的进步。

总之，1992 年是中国铁路进入历史性大发展新阶段的重要转折。以此为起点，铁路将以前所未有的速度全面加快发展。

实现我国铁路的历史性大发展，首先要紧紧抓住今后三年，打胜提前完成铁路发展“八五”计划这一仗。为此，铁道部作出了“决战后三年，登上新台阶，实现大发展”的部署。总的目标是：经过三年的努力，要使铁路改革开放有较大突破，路网规模有较大扩展，运输能力有较大提高，工业生产有较大增长，多元经营有较大发展，职工生活有较大改善。

根据上述目标，1993 年铁道部安排的重点工作是：

- 突出重点，组织会战，加快铁路建设；
- 挖掘潜力，扩大运能，全面完成运输生产任务；
- 开足马力，增加机车车辆的生产；
- 解放思想，走向市场，铁路改革要取得突破性进展。

中国铁路大发展的历史性机遇已经到来，决战“八五”后三年，加快铁路建设的序幕已经拉开。我们要在中共中央、国务院的领导下，在中共十四大精神的指引下，抓住机遇，团结奋战，尽快把铁路搞上去，为国民经济上新台阶做出贡献。

深化改革 扩大开放 加快交通运输建设步伐

交通部部长 黄镇东

1992年交通工作以贯彻邓小平同志视察南方重要谈话精神为主线，加大了改革开放力度，加快了交通建设步伐，全国各地大办交通的积极性更为高涨，交通事业呈现出新的发展势头。

一、改革开放的步伐加快，力度增大

在学习邓小平同志视察南方谈话的基础上，交通部提出了《关于深化改革、扩大开放、加快交通发展的若干意见》（即25条），各地政府和交通部门也提出了改革开放、加快交通建设的规划目标和政策措施，并取得初步成效。1992年是交通部门和交通企业在国内筹集建设发展资金效果最好的一年，集资入股、发行债券等新办法应运而生，例如广东建设佛山至开平高速公路，企业法人踊跃认股5亿元，较好地解决了建设资金问题。1992年也是交通基础设施建设利用外资贷款最多的一年，贷款总额超过10亿美元，签订中外合资建设项目的合同额超过10亿元人民币。1992年又是中外合资公路、水路运输企业发展最快的一年，经交通部批准立项的中外合资公路运输企业、水路运输企业、汽车维修企业分别为1978至1991年批准总和的2.5倍、3倍和6倍。

二、切实转换交通企业的经营机制

根据国务院颁布的《全民所有制工业企业转换经营机制条例》，结合交通系统和交通企业特点和实际，在大量调查研究基础上，制定了《全民所有制交通企业转换经营机制实施办法》和《关于认真贯彻执行〈全民所有制工业企业转换经营机制条例〉的意见》。规定：交通企业根据国家宏观计划指导和市场需要，在核准的经营范围内，可自主做出生产经营决策，开展公路和水路客货运输、装卸、仓储、工程设计和施工、交通工业产品和从事国内外货物和船舶代理、理货、燃物料及生活用品供应等业务；凡符合国家产业政策导向的，可自主决定在本行业内或跨行业调整生产经营范围；企业可根据市场需要，在核定的经营范围内及国际班轮航线、旅客运输航线上自主经营；航运企业有自营客、货业务自主权，可以自主选择客票发售和船舶、货运代理人；在批准的规模内企业有权自行决定买、造船和出售、租赁船舶；今后国家安排的年度运输生产总量和分货类计划全部为指导性计划，属于指令性生产物资的运输，有关部门需提供相应

的保障；在统一规划下，有条件的企业可以结合公路工程、航道疏浚和港口建设，营造土地和进行土地开发。在运价方面，旅游运输以及使用豪华、高速客船的旅客运输，实行市场价格；季节性旅客运输价格实行浮动，浮动幅度由交通部确定，交通企业可以在规定的浮动范围内，自主决定票价。

在搞活大中型交通企业方面，研究确定了中国远洋运输集团和中国长江航运集团的组建方案，并得到了国务院有关部委的批准；开展了股份制试点工作，部属上海海运局、上海港机厂、上海长江轮船公司已定为股份制试点企业，各地交通部门也确定了一批交通企业进行股份制试点，现正积极摸索总结经验，逐步推广。

三、公路、水路运输结束了几年徘徊的局面，走向全面增长

1992年，全国公路客运量和旅客周转量均比上年增长5.5%，货运量和货物周转量比上年增长2.2%和2%。水路客运量和旅客周转量比上年增长3%和2%，货运量和货物周转量比上年增长4.3%和2.5%。主要港口货物吞吐量比上年增长8.1%，其中外贸吞吐量比上年增长5%，国际集装箱吞吐量比上年增长26.5%。直属水运企业重点物资运输完成煤炭9260万吨，比上年增长15.8%；原油5380万吨，比上年增长9%；粮食1955万吨，比上年增长3.8%。

在运输生产组织方面，为适应对外开放、发展外贸需要，扩大了班轮航线，增加了班轮密度，保持了正点准班。同时，拓宽了服务领域，积极发展滚装运输、陆岛运输、江海直达运输、长途汽车客运、汽车卧铺客运、旅游运输等。

四、交通基础设施建设速度加快，超额完成年度计划

1992年，新增公路通车里程1.6万公里，其中汽车专用公路1130公里。全国公路总里程已达105.7万公里。沿海港口建成投产深水泊位29个，中级泊位18个，小泊位37个，新增吞吐能力4525万吨、481万人次。内河港口建成泊位20个，新增吞吐能力820多万吨。

大中型交通基础设施项目完成情况良好。其中广州至汕头、哈尔滨至大庆、三元至铜川、合肥至南京、武汉至仙桃、天镇至走马驿公路，上海的杨

高路等已建成通车。兰州至敦煌千里国道改造胜利竣工,全线达到GBM(公路标准化、美化)工程要求。大连、青岛、连云港、张家港、宁波、福州、镇江、南通等港口建成了一批码头和相应的配套设施工程,并已验收投产。

五、交通行业精神文明建设得到加强

通过交通纪检、监察等工作和全国交通系统行业风气建设经验交流,以及78名交通厅局长深入基层,开展交通行业“质量万里行”活动,加强了交通职业道德建设,行业风气有所好转。在全国交通系统表彰了为抢救旅客、排除炸药包而英勇献身的“人民的好司机”晏军生和清正廉洁、鞠躬尽瘁的“模范党务干部”徐章元的活动,弘扬了雷锋精神和焦裕禄精神。

1992年,公路、水路交通运输发展势头虽然很好,但随着国民经济的快速发展,交通运输出现了严重的“瓶颈”现象,制约了国民经济的发展。交通基础设施欠帐太多,严重滞后。公路少,等级低,路况差,混合交通严重。沿海港口的煤炭卸船能力、集装箱吞吐能力及堆存、疏运能力严重不足。内河航运落后状况一直未能得到改变,一些重要河流干支不能直达,水系互不沟通。专业运输企业运力不足;车船陈旧,车型落后。这些问题的存在,主要原因是对交通运输长期投入不足,交通建设规模与国民经济发展速度不相适应。

1993年,交通工作要以中共十四大精神为指针,解放思想,转变观念,实事求是,真抓实干,把十四大精神落实到实际工作中去。

一、抓好交通运输上新台阶的实施工作。根据1992年7月制定的到2000年交通运输上新台阶的目标,要大力抓好交通基础设施建设。1993年全国预计建成公路1.3万公里,对上新台阶目标中确定的“两纵两横”(同江至三亚、北京至珠海、连云港至新疆霍尔果斯,上海至成都)、4条国道主干线建设,要在上半年具体落实。全年计划建成沿海港口深水泊位15个,中级泊位14个,新增吞吐能力2447万吨;内河港口计划建成中级泊位9个,新增吞吐能力461万吨。为改变内河航运落后面貌,要组织调查研究,提出政策措施,准备在适当时候召开全国内河航运工作会议。

二、进一步扩大开放,逐步形成公路、水路运

输多层次、多渠道和全方位的开放格局。为适应建立社会主义市场经济体制的需要,交通运输必须扩大市场开放范围。积极推动公有制运输企业走向市场,鼓励企事业单位自备车(船)队参与社会营运,继续发展个体、私营运输。扩大重点物资运输的市场调节范围,使计划运输逐步过渡到市场调节运输,实行合同运输。在渤海湾地区进行水路客运放开经营试点,试点内的航线、航班、运价都由经营者自主决定。积极发展各种形式的货运市场,鼓励建立车船代理企业。交通建设逐步推行项目业主责任制。

在扩大对外开放方面,根据运输市场的需求,依据有关法规,在有利于引进资金、先进技术和科学经营管理方式的条件下,适度发展中外合资公路、水路运输企业;采取优惠办法和新的政策,鼓励中外合资建设、经营公用码头,中外合资租赁码头经营装卸业务,外商独资建设货主专用码头和专用航道,中外合资或外商独资建设公路、独立大桥和隧道等。抓紧制订发展中外合资运输企业和吸引外资加快交通基础设施建设的具体实施办法。

三、切实转换企业的经营机制和转变政府交通部门的职能。各级交通部门和交通企业要认真贯彻落实《全民所有制工业企业转换经营机制条例》及交通部制定的《实施办法》和《贯彻意见》。进一步搞活交通企业,组建大、中、小型企业集团。搞好交通企业的税利分流,部属港、航、厂按统一税率上缴所得税,免交能源交通建设基金和预算调节基金,实行税后还贷、税后定额上交利润。抓好财务会计制度改革,抓紧清产核资工作。

根据中共十四大精神和社会主义市场经济体制的要求,政府交通部门要进一步转变职能,实行政企分开,简政放权,加强行业管理和宏观调控,分清职责,理顺关系,提高工作效率。

四、加强交通行业精神文明建设。用邓小平同志关于建设有中国特色的社会主义的理论武装头脑,加强干部队伍建设。进一步开展学雷锋、学严力宾、树行业新风的“两学一树”活动,加强行业风气和职业道德建设,提高交通行业服务水平。召开全国交通系统思想政治工作经验交流会,认真总结思想政治工作与经济建设紧密结合、为经济建设服务的好典型、好经验。

进一步加快改革和发展步伐 繁荣我国邮电通信事业

邮电部部长 杨泰芳

1992年,我国改革开放和经济建设进入了一个新的发展阶段。在这一年里,全国邮电部门认真贯彻邓小平同志视察南方重要谈话和中共十四大精神,进一步解放思想,积极探索在建立社会主义市场经济过程中加快通信发展的新路子,对90年代通信发展目标及时作了重大调整,并狠抓落实,使邮电通信又跃上了一个新的台阶,成为国民经济基础设施中发展速度最快的产业之一,为我国经济建设和对外开放提供了必要的条件。

——通信建设以前所未有的规模和速度发展。

1992年邮电全行业固定资产投资完成162.5亿元,比上年增长88.7%以上。国家和部属重点工程项目进展顺利,广州、哈尔滨、呼和浩特、济南等一批邮政、电信枢纽相继建成;南沿海光缆干线工程已提前一年全线开通;上海印度洋卫星地球站已投入运行。实施部定“三沿”地区通信发展规划取得新进展,长江沿岸地区通信能力有了明显提高,沿边开放城市、边境口岸的通信面貌也有了明显改观,一个全方位、多层次加快通信发展的新格局正在形成。上海公用网电话交换机容量在全国城市中率先突破100万门;北京实现了全部区县与城区程控联网,建成全国最大的本地网。北京、上海的通信建设成就受到江泽民总书记、李鹏总理、朱镕基副总理等中央领导同志的题词祝贺。广东通信能力继续保持高速发展,全年新增市话交换机50万门,全省公用网新增电话容量已超过100万门。1992年全国新增长话业务电路8.2万路,达到23.4万路;新增长途自动交换机容量23.6万路端,达到52.2万路端;净增市话交换机总容量322.4万门,达到1355万门;净增农话交换机总容量100.5万门,达到559.5万门;加上与公众电话网相联的小交换机,总容量达到3000万门。全国通信水平进一步提高,全年新增市话程控交换机375.0万门,达到945.1万门,程控所占比重由上年的53.9%提高到69.7%;开通程控市话交换机的城市达到568个,比上年增加180个;能直拨国际及港澳的城市由上年的571个增加到876个,进入国内直拨网的城市为1476个,比上年增加了330个;全国通过自动网疏通的长话业务比重由上年的76%上升到86.4%。已有一些省实现了地市以上城市电话交换程控化和长途传输数字化。开通无线寻呼的城市为1075个,比上年增加649个;开办移动电话的城市达到320个,是上一

年的4倍。全国电话机总数达到1911万部,电话普及率由上年的1.29%提高到1.63%,部分省会城市电话普及率已达到10%以上,北京市区达到18%,上海、广州市区都达到14%。1992年,试办了广州至大连的专用航空邮路,增强了邮运能力,加快了邮件传递速度。新增邮政生产用房33万平方米,邮电分支机构生产条件有了较大改善。技术进步成效显著,科技进一步发挥了对通信网络的支撑作用,科研成果的推广应用和向生产的转化得到加强。

——邮电业务继续大幅度上升,经济效益稳步

增长。邮电企业大力开拓市场,促进了各项业务发展。1992年完成邮电业务总量290.9亿元,比上年增长42.3%。其中,邮政业务总量增长22.2%,电信业务总量增长49.9%,地方国营业务总量增长41.3%。随着社会主义市场经济的发展,人们对方便、快捷通信服务的迫切需求,促进了新轻型业务发展。长途直拨有权用户新增256万户,达到518.4万户,占市话用户的比重从上年的39.1%上升为56.2%,从而促进了长话业务的发展,长话业务量比上年增长65.7%;无线寻呼新增用户134万户,达到222万户,增长154%。移动电话新增12.7万户,达到17.7万户,增长272%;国内、国际及港澳特快专递业务分别比上年增长75.6%和47.9%。随着人民消费水平的提高,通信正在成为人民生活中不可缺少的一部分。全年新增市话用户250万户,住宅电话用户的比重上升到37%;邮政储蓄、集邮业务分别比上年增长52.9%和34.6%,积极开发了商业信函,有奖贺年明信片等新业务。全年完成业务收入280.5亿元,比上年增长42.8%,上缴利税35.78亿元,是历年来最多的一年。全员劳动生产率达到32804元/人,比上年提高了37%。邮电工业、物资等部门面向市场,加强经营,努力为通信服务,也取得较好的效益。

——**邮电各项改革进一步深化。**一年来,全国邮电部门按照邓小平同志“思想更解放一点,改革开放的胆子更大一点,建设的步子更快一点”的要求,积极探索邮电通信在建立社会主义市场经济过程中加快发展的新路子。通信建设突破了计划经济体制下形成的旧观念的束缚,坚持以市场需求为依据制订规划,多方筹集资金,充分依靠社会各方面力量发展邮电通信事业;各级邮电企业大力开拓和

发展市场迫切需要的各种新、轻型业务，发挥自身优势，开展竞争，占领市场；进一步加强了国际间的业务联系，继续根据国内通信需求积极引进先进技术和设备，借鉴国外通信管理经验。按照国务院关于转换企业经营机制的要求，邮电部进一步调整和完善了承包经营责任制、劳动用工管理、工效挂钩办法以及劳动保险等制度；在一些省进行了企业岗位技能工资制、全员劳动合同制的试点，并取得较好的效果。各级邮电企业在改革劳动、人事、工资制度和改善运行机制等方面进行了积极探索，取得一定的成果。在邮电工业企业进行股份制试点。通信行业管理进一步加强，在促进公用网与专用网协调发展方面取得了新的进展。全年有 70 多家大型企业专用通信网实现与邮电公用网联网，联网交换机容量达 30 多万门。

——精神文明建设和改善服务取得新的成效。

邮电部门在加快通信建设的同时，认真提高通信质量，改善服务。1991 年底交初装费的待装户绝大多数解决了装机问题，全国多数省、区、市实现了用户交费后半年内装机，电话障碍修复历时和邮件传递时限进一步缩短，买纪、特邮票难的问题趋于缓解。1992 年全国新增公用电话 1.5 万多部，解决城市住宅楼房通邮 7200 多幢，有 98.9% 的乡镇和 95.8% 的行政村解决了通邮问题。邮电部门以优质高效的服务圆满完成了我国参加奥运会以及澳星发射的通信保障任务。邮电局风建设、纠风工作继续深入，在国家有关部门联合进行的行业风气好转问卷调查中，邮电名列第一。各地普遍加强了职工教育，队伍的整体素质进一步提高，全国邮电部门被地方县级以上党委、政府命名为文明单位的，由上年的 65% 上升到 75%。

1992 年邮电各项工作所取得的成绩，是由于国家改革开放的形势为邮电事业的发展提供了广阔的市场；是由于党和国家继续实行对通信发展的倾斜政策；是由于各级政府和社会各方面给予的大力支持；是广大邮电干部职工团结奋斗的结果。

邮电事业的新发展，表明国家关于调整产业结构的决策在邮电部门见到了显著成效。但是我们也清醒地看到，随着社会主义市场经济体制的逐步建立，对邮电通信提出了新的更高的要求，邮电部门面临的改革和发展任务十分繁重。通信能力不足，

供需矛盾很突出；服务工作不尽如人意，邮件传递慢、电话装修难依然存在；市场观念不强，经营意识薄弱；管理和技术人才短缺，人员素质跟不上事业发展的需要。这些问题都有待今后进一步解决。

1993 年邮电工作要认真贯彻中共十四大精神，坚持以发展为主线，以改革为动力，以服务为宗旨，促进邮电通信向更快的增长速度、更高的技术层次、更好的社会效益和经济效益方向发展。

1993 年通信发展的主要目标是：邮电业务总量完成 400 亿元，增长 37.9%。邮电业务收入完成 392 亿元，增长 39.7%。固定资产投资达到 250 亿元，争取达到 300 亿元；新增市话交换机容量 420 万门，农话交换机容量 160 万门，长途自动交换机容量 56 万路端，长话业务电路 18 万路；市话放号 300 万部，农话装机 70 万部；建成投产 6 个邮政枢纽，恢复和开通 2 条专用航空邮路，开辟 2 条汽车集装箱邮路。

为实现以上要求和目标，一是要加快规模建设步伐，增强综合通信能力。重点是抓好通信干线建设，尽快建成大容量的数字干线通信网，要集中力量，建成投产 7 条光缆干线、14 个卫星地球站等一批重点通信工程，续建 10 条光缆干线和开工建设一批电信通信枢纽和通信工程；要着眼市场，抓住时机，努力加快市话建设和移动通信建设；要大力加强邮政通信建设，1993 年要建成 6 个邮政枢纽，开工建设北京西客站邮件处理中心等邮政通信项目，通过增加投入，尽快增强邮政通信能力，改变邮政运输和处理能力薄弱的状况。二是要进一步深化改革，努力增强企业活力，搞活企业经营。通过抓好转变政府职能和转变通信经营发展机制的工作，抓好企业内部的配套改革，强化企业的全方位管理，进一步提高企业素质，以适应市场经济需要，提高邮电的社会效益和经济效益。三是坚持两个文明建设一起抓，积极改善邮电服务，争取服务质量有一个明显好转，尤其要认真解决好电话接通率低、装修电话难、公用电话少、邮件传递慢等群众关心的热点问题，并把纠风工作和局风建设推向前进。四是加强支撑系统工作，邮电科研、工业、物资、基建、教育等部门要面向通信发展主战场，为通信发展提供可靠的技术、物质、人才保证和良好的服务。

振奋精神 团结战斗 为切实改变民航面貌而努力

中国民用航空局局长 蒋祝平

1992年,全国民航在党中央、国务院的亲切关怀和直接领导下,认真学习贯彻邓小平同志视察南方重要谈话和中共十四大精神,深入整顿,深化改革,经过各级领导和广大干部、职工的辛勤努力,生产建设和精神文明建设都有新的进展,取得了较大成绩。

——运输生产和经济效益指标大幅度增长

1992年,全国加快改革开放和经济建设步伐,对航空运输产生了更大的需求。民航广大干部、职工克服困难,千方百计地挖掘、提高运输能力,努力适应社会经济和对外开放事业发展的需要。全年全行业完成运输总周转量42.6亿吨公里,比上年增长33%;完成旅客运输量2868万人,比上年增长31.7%;完成货邮运输量57.3万吨,比上年增长26.4%。其中,直属运输企业完成上述三项指标分别为39.9亿吨公里、2572万人、53.9万吨,分别比上年增长32.1%、31.1%和25.5%;地方航空运输企业完成上述三项指标分别为2.7亿吨公里、296万人、3.2万吨,分别比上年增长47.4%、33.5%、57.6%。全行业完成通用航空作业飞行40639小时,其中直属企业完成29190小时,地方企业完成11449小时。随着运输生产的发展,经济效益又有进一步提高。全年直属运输企业收入比上年增长36.1%,实现利润比上年增长13.6%,全年外汇收入比上年增长34.7%。

——开辟航线较多 为适应社会经济和对外开放事业发展,1992年国际航线开辟了6条:北京经卡拉奇至维也纳、上海经巴林至布鲁塞尔、广州至胡志明市、呼和浩特至乌兰巴托、乌鲁木齐至塔什干、西安经上海至名古屋。恢复了中断2年的北京至科威特和中断13年的北京经南宁至河内的航线。开辟国内航线20多条。较多地增加了主要干线和旅游航线的班次,较好地保证了“'92中国友好观光年”的旅客运送,并及时替补了运七飞机停飞的航班。圆满地完成了多次党和国家领导人出访专机和接送人大、政协以及十四大代表等重要运输任务。

——新增飞机多 为适应航空运输的加速发展,1992年新增飞机56架,其中大中型飞机52架,是40多年来增加飞机最多的一年。增加的大中型飞机主要有波音747-400型2架、MD-11型3架、A310型2架、MD-82型6架、波音737-300型13架。此外,还首次采用湿租(租赁

带机组的飞机)方式从乌兹别克斯坦租用2架伊尔86大型飞机。

——竣工投产的基础设施建设项目多 全年完成固定资产投资19.7亿元(不含飞机的购置和租赁),比上年增加86%。其中,基本建设投资10.34亿元,比上年增加28%;技术改造投资9.35亿元,比上年增加362%。竣工投产的大中型机场是新中国民航成立以来最多的一年,共有6个:济南遥墙机场、南通兴东机场、锡林浩特机场、南阳机场、伊宁机场、通辽机场等。加快了配套的基础设施建设和技术改造,主要有:由意大利引进的11套航管雷达全部安装完毕;利用日元贷款进行的航路设备改造项目全面展开;建成北京乘务员训练中心、珠海模拟机训练中心;完成计算机旅客订座系统升档换代;以及建成广东水东油码头和中转油库。还加强了机场安全保卫和消防设施建设。

——深化改革、扩大开放迈出新步伐 遵循邓小平同志视察南方重要谈话和中央有关指示精神,民航局及时部署、落实加快改革开放步伐的具体措施。主要是:进一步发挥地方积极性,加强基础设施建设和与地方联合办航空公司方面,取得了较大进展。继续推进了民航管理体制改革的,12月份完成了广州管理局管理体制改革的,至此民航按政企分开,航空公司与机场分设的管理体制格局已基本建立;进行了有关省局的改革,完成了安检、消防部门由公安移交民航管理的交接工作。贯彻《全民所有制工业企业转换经营机制条例》,结合民航实际制定了实施办法。基本完成了民航3个集团筹组工作。研究了机场和航空公司吸收外商投资的办法,新设了一些中外合资项目。还起草制定了相应的其它法规。

——全面整顿工作取得一定成效 1992年,民航开展了全面整顿工作,使广大干部职工受到了深刻教育,在思想、作风和纪律方面都得到了改进和提高;结合贯彻全国质量工作会议精神,重点抓了重要旅客服务,“问询难”和厕所卫生脏、乱、差的问题,见到了实效;继续抓紧航班正点工作,全年航班正常率达87.4%,超过年初提出82%的目标;积极贯彻落实民航局《关于确保飞行安全的命令》,绝大多数单位保证了安全。

——教育、科技工作取得新的进步 1992年,民航用于教育系统的投资2.5亿元,比上年增长22%。通过加大投入,进一步改善了教学、科

研和职工生活条件。全年各院校共招生 1990 人, 向生产单位输送毕业生 2166 人。成人教育继续坚持学用结合、按需施教的原则, 采取多种形式进行多层次的在职培训, 取得较大进展。全年有 34 项科技成果通过鉴定, 其中 18 项成果获局级科技进步奖。

——国家确定了扶助民航发展的新政策 为了促进民航加速发展, 1992 年国务院和有关部门确定了扶助民航发展的新政策。主要是: 采取收取机场管理建设费的办法, 加强了机场安全保卫和消防设施建设; 从 1993 年起逐步提高旅客票价, 开始建立民航基础设施建设基金; 对民航企业所得税实行优惠税率并免交“两金”; 推进航行管理体制改革; 实行飞行员有偿培训制度等。

——党的建设、领导班子建设和精神文明建设取得新的成绩 各级党组织以服从于和服务于经济建设为中心, 加强党的思想建设和组织建设。一年来, 开展了基本路线、基本国情的“双基”教育, 党史党建教育, 思想道德教育和民主评议党员活动, 使广大党员和干部职工的政治思想觉悟、道德修养和法纪观念得到进一步提高。调整和充实了大部分单位领导班子, 共选拔配备司局级干部 153 名, 调整交流了 65 名, 干部队伍的文化程度进一步提高, 平均年龄又有所下降。顺利完成了民航首次企业思想政治工作人员的专业职称评定工作。发挥工会的桥梁纽带作用和共青团的助手作用, 相继开展了创建文明单位及各种形式的劳动竞赛、科技练兵、提合理化建议和评先创优活动。纪检、监察、审计、公安等部门密切配合, 以廉政建设为重点, 进行专项整治, 严肃查处了一些违法违纪案件, 使行业不正之风得到遏制, 增强了广大干部、职工的“免疫”能力。

1992 年民航发展很快, 运输生产的增长幅度是前所未有的, 成绩是显著的。但也发生了一些不容忽视的问题, 特别是安全问题比较突出。从 7 月 31 日以后, 在不到 4 个月的时间里, 接连发生 4 起严重的一等事故, 报废飞机 4 架, 死亡 276 人。此外, 在河南发生了一起非民航飞机从事民用航空飞行的一等事故。发生这些严重事故, 给国家和人民生命财产造成不可挽回的巨大损失, 在国内外造成很坏的影响, 集中暴露了我们安全工作中的问题, 教训极为深刻。其次, 工作要求不严, 标准不高, 管理松懈的问题, 没有很好解决。一些单位

的领导干部不敢于也不善于大胆管理, 工作不深入, 作风不扎实; 一些单位职工队伍思想涣散, 有令不行, 有禁不止, 违章违纪现象严重。再是, 在运输生产高速发展的情况下, 基础设施落后、专业人才短缺的矛盾更加突出, 远远赶不上生产急速发展和机队迅速扩大的需要。此外, 近两年兴办航空公司热起来。到 1992 年底止, 在国家民航局正式注册的航空公司已达 30 多家, 为数不少的地方还正在积极筹办申办, 同时又出现了买飞机热, 这种盲目发展带来一些混乱和职工思想不稳。

对民航工作, 国务院专门召集会议听取民航工作汇报和进行研究。国务院领导同志明确指出, 民航已成为国民经济发展的薄弱环节, 又直接关系到改革开放政策的实现。进而指出党中央、国务院非常重视民航的发展和民航的安全、正点、服务工作, 将想尽办法帮助解决民航发展中的问题。还要求民航的同志要奋发图强, 争取用 3 年时间打一个翻身仗, 使运输紧张状况得到缓解, 在充分保证安全的前提下抓好正点, 带动各项工作, 把服务工作提高到国际水平。据此, 民航局 1993 年的主要工作是: 进一步解放思想, 加快改革开放步伐, 以转换企业经营机制为中心, 以建立社会主义市场经济体制为目标, 进行企业制度改革, 逐步建立适应市场经济要求的宏观调控体系和法规体系; 切实搞好民航局和地区管理局两级机构改革, 完善民航管理体制; 积极稳妥地引进外资, 落实扩大开放的新举措; 加速人才培养, 尤应采取措施扩大飞行人员有偿培训的范围, 扩大飞行人员供应来源, 包括“湿租”国外飞行员; 推进科技进步, 采取措施增加投入, 采用新技术, 将民航的基础设施提高到一个新的水平; 发展航空运输, 稳定通用航空作业小时, 提高经济效益; 继续加强领导班子建设, 充分发挥基层党组织的战斗堡垒作用, 大力推进精神文明建设, 大力纠正行业不正之风。在做好上述工作的基础上, 民航各单位、各部门要把贯彻中央、国务院领导指示, 吸取事故教训, 切实从严强化管理, 把确保飞行安全作为首项工作来抓。为此, 各级领导要集中精力抓安全, 正确处理安全与生产、安全与效益的关系, 坚持在确保安全的前提下发展生产, 争取效益, 真抓实干, 确保实现 1993 年安全年。同时, 要加强宏观调控, 通过引导和严格审批把关, 使盲目兴办航空公司热适度降温。

抓紧时机 加快改革 努力开创管道事业蓬勃发展的新局面

中国石油天然气管道局局长 张福录

1992年，是石油天然气管道运输行业认真贯彻邓小平同志视察南方重要谈话精神，抓住有利时机，加快改革步伐的一年。全局广大职工团结一心，勤奋工作，锐意进取，投身改革，取得了生产建设和企业改革的双丰收。

生产建设任务完成情况

1992年，全局完成输油 7479.11 万吨，输气 2.67 亿立方米；输油损耗率 0.12%，交油含水率 0.29%；实现利润 50200 万元。纵观全年工作，有以下几个特点：

一是安全形势比较好。各级领导提高了对安全生产的认识，真抓实干，亲自承包要害部位，加强了全员安全意识教育和安全基础建设，使安全技术素质和处理事故的能力得到提高；安全生产的具体要求落实到了站队、班组和个人，安全基础工作的管理水平有了进一步提高；还坚持做到全方位、多层次安全检查，完善了可燃气体报警器、油罐阻火器、漏电保安器的配置和安装，安全监察、事故预测和预防能力得到提高。

二是能源消耗略有下降。各输油单位的能源消耗指标同经理任期目标责任制挂钩，兑现了奖罚办法。实施了磁泥改造电机、高压功率因数自动补偿、密闭输送、先炉后泵等一系列节能改造措施，有效地降低了燃料动力消耗。燃料油单耗为 52.53 千克/万吨千米，电力单耗为 274.83 千瓦小时/万吨千米，综合单耗为 186.07 千克标煤/万吨千米，比上年同期下降了 0.78 千克标煤/万吨千米。

三是科技和输油技术有所进步。全局科技工作紧密结合管道生产实际，积极组织科技攻关，大力推广应用新技术、新工艺、新设备。全年共取得科技成果 38 项。东营至黄岛输油复线在完善自动化控制系统的同时，简化了工艺流程，节约各种进口设备价值 180 万美元，用于其它老管线改造。东营至临邑输油管线改造工程经过努力，全线方箱式加热炉已全部更新为高效热媒炉，并已实现先炉后泵新工艺，单站密闭输送试验取得成功。铁岭至秦皇岛输油管线进一步完善了输油工艺。铁岭至大连输油管线引进的炉泵已在全线正常运行，炉效、泵效有了明显提高。此外，在西北马惠宁输油管线进行降凝剂低注入量试验，已取得成功，为低排量安全输油创造了条件。我局自行研制的 GY 降凝剂

在濮阳至洛阳输油管线投产使用，原油凝点由 32℃ 下降到 22℃ 左右，节电效果明显，这标志着国产降凝剂进入了实用阶段。西部管道常温输送工艺攻关课题，在收集大量油田数据和试验的基础上也取得了进展。

四是设计、施工单位更加重视质量和信誉。我局承担的达哈煤气管线工程采用项目法施工，有效地控制了质量、工期、投资，管线试气压及阴极保护投运均一次成功，九月份已顺利验交，受到了用户的好评。大庆至铁岭输油管线改造和大庆至秦皇岛通讯改造工程正在紧张施工。塔里木轮南至库尔勒输油管线工程设计施工水平都比较高，做到了一次投产成功。秦皇岛第 4 座 10 万立方米大罐主体已完工。滨州黄河穿越已于 7 月 15 日一次成功。鲁宁线黄河穿越 12 月 3 日完工。濮阳至洛阳输油复线于 9 月 25 日已正式投产。为了适应市场需要，管道施工单位还开辟了土石方工程等新的施工领域，已开始见效。

五是教育培训工作取得较大成果。为适应企业生存、发展需要，已初步建立起了一个以培养“应用型”、“技能型”和“复合型”人才的教育培训机制。在普遍开展岗位练兵的基础上，全年对部分职工进行了岗位资格培训，对 14150 名职工进行了适应性培训。为适应国内外市场竞争，举办了电焊工考取国际证书培训班，3 个管道工程公司有 157 名焊工取得了 API 国际焊工证书，90 名焊工参加了美国林肯焊机操作培训考核，全部获得高级证书，受到中外专家的好评。

六是进一步加强了经营管理，向管理要效益。继续完善了项目管理工作，调整了项目评估小组，增加了各专业的专家成员，使项目决策程序更加完善。东营至临邑输油管线站场改造，秦皇岛、石楼计量系统完善工程等 12 个项目，上报投资 19254 万元，共审减推迟投资 3404 万元。强化了概预算管理，全年审批概预算 296 项，审减投资 2717 万元。加强了开源节流，增收节支工作，重点抓了管理中间环节的增收工作，年增加收入近 2000 万元。

劳动、人事、工资三项制度改革

我局在三项制度改革上采取了积极稳妥的方针，坚持了“先试点后推开，先机关后基层，先干部后工人，先开渠后放水”的原则，要求各单位都

要选择一个基层单位和本单位的机关进行试点。

所属 3 个局机关的改革工作, 根据转换各局机关职能, 避免重复, 减少交叉的要求, 采取了能为实体的从机关分离出去; 部门能合并的合并, 能分解的分解的办法。东北输油局机关处室由 26 个减为 18 个, 减少 30.8%; 定员由 343 人减至 266 人, 减少 22.4%。华东输油局机关处室由 27 个减为 17 个, 减少 37%; 定员由 422 人减至 205 人, 减少 51.4%。管道局机关处室设置由原来的 33 个减为 20 个, 减少 39.4%; 机关原先总计人数 1170 人, 通过分离精简减为 560 人, 减少 52.1%。3 个局机关已分别聘任了新的处室长, 顺利地进行下岗人员的分离安置, 开始按新机构运转。

为了配合三项制度改革, 我们还制定了一些优惠政策, 得到了广大干部和职工的热情支持。全局已有 4000 多名职工办理了提前离退休手续。

多种经营

为了适应“八五”期间和今后 10 年多种经营事业要有一个“跳跃”式发展的形势要求, 3 个局先后成立了多种经营总公司, 抽调了一批干部充实到多种经营部门, 使全局多种经营向系统管理逐步成为输油接替产业的方向迈进。各二级单位也健全了机构, 充实了人员, 开展了项目调研论证工作, 投入了较多的开发资金。仅 1992 年一年就新上项目 49 个, 投入资金 5000 余万元。截至年底, 全局从事多种经营的人员已达 10649 人, 其中, 新安置富

余职工 1177 人, 待业青年 316 人。多种经营产值由 1991 年的 2 亿元提高到 2.6 亿元。

1993 年改革总目标

针对管道系统人员较多、效率不高的情况, 1993 年将在管道系统内部建立精干、高效的输油、施工、机运队伍, 将大部分富余人员从这 3 支队伍中分离出来, 从事其它多种经营和技术业务培训, 进一步提高经济效益。

输油气单位要加快解体“大而全”、“小而全”, 大力压缩机构, 裁减人员。具体目标是: 已实现自动化的管线, 公司和泵站职工精简到 1 公里 1 个人的水平; 正在进行自动化改造的管线, 自动化系统投产后第 2 年达到上述目标; 不搞输油自动化的老管线, 力争 1994 年上半年, 最迟 1994 年底, 实现公司机关人员减少 2/3, 泵站人员减少 1/2。

施工队伍改革的目标是: 在努力扩大经营范围、提高揽活能力的同时, 积极实行专业化管理, 各工程队、防腐厂要按照精干的原则, 保留技术骨干, 压缩施工辅助人员, 尽快全部走向市场, 两年内工程队、防腐厂人员减少 1/3, 劳动生产率提高 50%。

机械、运输、制管等辅助生产单位改革的目标是: 调整产业结构, 积极参与市场竞争, 不断扩大经营范围, 提高产品质量和服务质量, 在两年内达到自负盈亏, 略有盈余。

(上接 P.3) 必须充分估计到建设高速铁路是一个很庞大、很复杂的系统工程, 有一系列高、新、难的关键技术需要突破。因此, 我们的方针应该是既要立足于自己, 加快自力更生的步伐, 也要积极吸收国外成熟的技术和管理经验, 经过吸收消化, 为我所用, 但决不能成套照搬。为了争取时间, 把起点搞得高一点, 建议引进一些国内在短期内攻关很难达到、确实需要的关键技术, 我认为这是必要的。

总之, 在我国发展高速铁路特别是建设第一条

高速铁路是涉及社会、经济、生活、文化的一项重大系统工程, 需要集思广益, 正确决策。然后要抓紧立项, 加强组织领导, 大力协同, 联合攻关, 尽早开展工作。只有中央、部门、地方统一认识, 共同参与, 统筹协调, 同心协力, 才能办好这件事。

最后, 希望大家畅所欲言, 把各种好意见发表出来, 集中起来, 通过这次会议能为国家提供决策参考, 为发展我国的铁路事业作出贡献。

发扬成绩 抓住机遇 努力开创军事交通运输工作的新局面

总后勤部军事交通运输部部长 左建昌

在国家加快经济体制改革和军队进行调整精简的1992年,全军军事交通运输部门坚持以邓小平同志视察南方重要谈话和中共十四大精神为指导,自觉服从和服务于国家经济建设和部队建设的大局,紧紧围绕提高军事交通运输综合保障能力和快速机动能力这一目标,抓住机遇,积极进取,突出重点,强化管理,卓有成效地完成了各项保障任务,全军军事交通运输工作呈现出良好的发展势头。

一、圆满地完成了各项军事运输任务 各级军交运输部门面对“运输难”的形势,坚持为部队服务、为国防建设服务的宗旨,积极主动开展工作,克服各种困难,圆满地完成了各项军事运输任务。为适应国家和军队改革的新形势,提高运输质量,确保军运任务的完成,组织了全军铁路、水路军事运输情况的调查,基本摸清了情况,找出了问题,初步研究提出了解决问题的对策。继续进行了交通运输网络型划区保障试点,初步建立了有关规章制度,并进行了部分实运行,进一步摸索了经验。大力开展了综合运输和合理运输,实行了铁、公、水、空综合运用,充分挖掘和发挥部队自身运力的效能,组织合理装载和回空利用,减少了迂回、倒流和对流运输,提高了运输效益。

二、正规化建设取得了显著成效 各单位在军交运输工作正规化建设中继续贯彻“巩固、完善、发展、创新”的方针,不断取得新成绩。驻交通沿线军代处按照“结合、纳入、一道”的原则,在“横向联合”、“一联两统”、“双向纳入”、“四优一无”的基础上,又有新的发展。如把军交工作正规化建设纳入运输企业升级考评的“一票否决制”等,给军交工作正规化建设注入了新的活力。交通沿线军用饮食供应站和交通战备工作的正规化建设,以及铁道交通部门的军运工作基础建设,也逐步得到加强。总部为进一步搞好车管工作正规化建设,相继制定下发了达标规划,提出了具体目标、任务和要求,拟定了具体实施方案和验收办法。在达标活动中,各部队坚持以提高战斗力为标准,从整体出发,突出重点,达标活动取得了明显的成效,全军涌现出一批整建制正规化达标单位,车辆完好率和战备率分别比上年上升3个和1个百分点,部队整体运输保障能力有明显的提高。陆、空军船艇单船正规化建设取得明显成效,船艇技术状况得到了改善,全面建设得到了加强。

三、应急保障建设有了新的进展 1992年5月,在宁波召开了全国交通战备工作会议和全军部队军事交通工作会议,会后以总参、总后名义下发了《关于加强部队军事交通工作的指示》。各单位认真贯彻会议精神,在平战结合的道路上又有新的突破,找到了交通战备为部队机动服务的新的结合点。在部队实施快速机动时,各级交通战备部门紧密配合部队行动,有效地组织地方各有关部门,实施了全方位的交通保障,有力地保证了部队机动的顺利进行。根据统一安排,抓了各省地市应急交通保障队伍的组建,建立了一定规模的交通战备车队和战备船队。这支队伍平时是国家运输生产的骨干,紧急情况下是应急保障的重要支援力量。

四、车船管理工作进一步强化 车辆的使用管理,重点抓了车公里票证管理的试点工作,并根据部队的实际需求和保障的可能,组织修订了全军车公里限额标准。按照军委的部署,各级军交运输部门积极参与了全军车辆清理工作,研究制定了加强管理的规定和办法。各单位针对军车运行管理中存在的问题,大力开展对行驶中军车的路检,重点查处违章和军车号牌使用管理中的问题,整顿了军车运行秩序。指导部队安全行车,降低了车辆事故。部队船管工作,以贯彻落实新颁发的有关规章制度为重点,强化管理,严格要求,提高了部队管船、用船的政策水平,促进了全面建设。

五、车船技术保障有了新的发展 全军车船大中修任务完成得较好,修理质量有所提高,车船失修的局面基本上得到遏制,预计在“八五”期间消灭失修的目标有望实现。在抓修理计划落实的同时,狠抓了修理质量的提高。在汽车修理工厂推行军代表检验制度,把好车辆送修关和修理质量关。船艇修理在完善“指标控制、合同制修船”办法的同时,也摸索出了驻厂军代表管理修船的好办法。广泛开展了“雷锋杯”优质服务活动。各大单位派出近百个服务队下到部队,为基层解决实际问题。积极解决新型车辆的维修问题,与生产厂家协商,陆续在北京、沈阳、济南、南京、兰州、成都、武汉等大城市开设了新车型维修网点,开展为部队服务,收到了良好效果。

六、基础设施建设和管理进一步改善 国、边、海防公路建设,贯彻了以解决重点部队进出口道路为重点的原则,加强了进藏公路和部分边、海防公路的综合整治,使部队驻地机动道路和战场交

通条件得到了进一步改善。铁路专用线的管理和养护有所加强。各部队与铁路部门密切协作,按照“确保维修、重点大修、强化管理、跟踪问效”的原则,不断强化管理,加强维护、进行重点整治,提高了专用线的质量。各部队发扬我军光荣传统,自力更生、艰苦创业、多方筹资,自己动手,利用军工自建等方式加速业务设施建设,努力改善管理条件,在解决部队车辆入库难等问题上取得了突破性的进展。陆、空军船艇码头及业务设施建设也得到了进一步加强。

七、科研训练工作取得了可喜成果 在院校调整的形势下,各院校的同志们识大体、顾大局,坚守在教学第一线,圆满完成了教学任务,向部队输送了大量专业人才。在抓好院校教育的同时,重视了干部的在职训练。为加强司机的训练工作,着重对已建或在建的训练基地进行配套完善。经对全军司机新训工作抽检,各训练机构通过严格训练,严格要求,训练正规化水平有了较大的提高。

科研工作,重点抓了多用途浮箱的试验演练,野战站台车、重型装备装载调位器的研究定型,军用通用方舱的论证研究,汽车充电、维修方舱的研制、试验,以及第二代3.5吨军车试验及样车评审和跃进221B1吨越野车的技术改造等,取得了一大批科研成果。共获国家科技进步奖2项,军队科技进步一等奖2项、二等奖5项。军交运输自动化工作,重点抓了业务管理信息系统的开发应用和综合数据库建设,较好地完成了综合数据库建设试点工作,为军队后勤综合数据库建设创造了经验。以铁路网为依托的军交计算机网络系统,随着应用的不断深入,越来越发挥出其快速、高效的作用。

八、经费、器材的供应保障效益有所提高

1992年车船维修管理费由定额包干、逐级分配的办法,改为定额分配和标准领报,并实行了定额经费分配的改革试验,在经费管理的改革上作了一些探索。根据“控制总量、优化结构、立足现实、着眼发展”的原则,重新核实和调整了总部、军区

车船器材周转量限额,压缩了总量,优化了结构。在核定库存周转量限额的同时,各单位积极开展多余器材的处理,认真组织调剂利用,充分利用库存,提高了器材工作的军事经济效益。在国家汽车配件价格放开,市场资源偏紧的情况下,各级器材供应部门从强化服务意识,保证部队供应出发,进行了积极有效的工作。与此同时,加强了计划管理,强调“突击新车型、压缩老车型、加强牵引车”的控制目标,并积极参与市场竞争,千方百计为部队筹供质高价廉的配件。各单位还积极进行器材筹供改革尝试,取得了一些成果。如车材网供试点、仓库经济管理改革试点、军地联供、无库存供应等。

当前,国家经济体制改革已进入了一个新的历史阶段,一个崭新的社会主义市场经济正在崛起。随着社会主义市场经济体制的建立,将对我国的经济基础和上层建筑各个领域产生广泛而深远的影响,也将对军事交通运输的运行机制及工作方式、方法带来深刻的影响。当前的新形势,一方面给军交运输工作创造了良好的外部环境,带来了有利的发展契机;另一方面使军交运输工作也面临许多新情况、新问题,需要我们用全新的观念,努力研究探索,提出新的工作思路和对策,以适应市场经济的发展和军队建设的需要。为此,今后一个时期的全军军事交通运输工作要认真贯彻新时期建军方针,坚持以运输为中心,实行铁公水空运力综合运用,车船管训修供紧密联结,国防交通建设平战结合,军交运输设施建管一体,不断增强军事交通运输综合保障能力和快速反应能力,努力适应国防建设和现代战争的要求。我们决心在新的一年里,认真贯彻中共十四大精神和军委扩大会议精神,努力适应国家和军队改革与建设的新形势,深化业务改革,强化行业管理,突出保障重点,加强系统集成,注重人才培养,努力开创全军军交运输工作的新局面。

加大道路交通管理工作改革力度 为建立社会主义市场经济体制服务

公安部副部长 俞 雷

1992年是道路交通管理工作适应改革开放,转变观念,强化管理,奋力拼搏的一年。在邓小平同志视察南方重要谈话精神指引下,我国改革开放步伐加快,经济建设迅猛发展,车辆、交通流量急剧增长,交通阻塞日益严重,交通事故频发。面对这种严峻形势,各地公安交通管理部门解放思想,更新观念,努力探索、试验,积极采取改革措施,为经济发展提供方便;并针对新形势下出现的新问题,以预防和减少交通事故为中心,在车辆和驾驶员管理、秩序整顿、违章处罚和缓解阻塞等方面采取措施,强化管理。在经济高速增长当中,交通管理工作初步经受了考验。在全国采取了以下几项重要举措:

一、撤除公路沿线设置的公安交通检查站。为提高交通运输效率,促进商品流动,遏制地方保护主义和乱收费、乱罚款,经报告国务院,公安部发出通知,于1992年8月1日前撤除了各公路沿线的公安交通检查站。这是公安机关适应改革开放和加快经济建设步伐而采取的一项重大措施,也是对公路交通传统管理模式的一项改革,得到国务院有关部门和社会各界的充分肯定和普遍称赞。

二、改革纠正交通违章当场罚款的习惯作法。为完善和加强交通违章的依法管理,减少因当场处罚延误时间或发生纠纷而影响交通,公安部决定逐步改变当场罚款的作法。北京等大城市开始试点,已初见成效,并着手拟定相关的配套措施,积极创造条件逐步在全国推广。

三、改革不适应经济建设和交通运输发展的规章制度。各地为更好地为改革开放和经济发展服务,简化车辆、驾驶员办理牌证的手续,一些经济开发区、边境地区还探索了改进对外籍和出入境车辆、驾驶员的管理办法,方便群众,提高办事效率和服务质量。

四、对驾驶和乘坐小型客车实行使用安全带制度。1992年11月15日,公安部发布《关于驾驶和乘坐小型客车必须使用安全带的通告》,要求各汽车生产企业和车辆用户落实有关生产和安装安全带的准备工作,于1993年7月1日起实施。这是有效地减轻交通事故对驾驶员和乘车人员造成人身伤害保障交通安全的一项改革措施。

1992年,各地公安交通管理部门继续采取措施,狠抓了预防和减少交通事故的工作。3月初,公安部召开了全国预防特大交通事故紧急电话会

议;8月初又发出了《关于集中整顿交通秩序,预防交通事故,以优异成绩迎接党的十四大召开的通知》。各地迅速行动,强化路面控制和车辆、驾驶员管理,加强宣传教育和严格执法,缓解阻塞,整顿交通秩序。预防和减少交通事故的工作高潮迭起,广大交通干警日夜奋战,付出了艰辛的劳动。

1992年,继续加强了交通管理法规建设。《道路交通事故处理办法》开始正式实施,《道路交通事故处理程序规定》、《道路交通事故处理收费暂行管理办法》、《道路交通事故人员伤残评定标准》等配套规定相继出台。最高人民法院、公安部又发出了《关于处理道路交通事故案件有关问题的通知》。各地先后制定了实施办法,使交通管理法规体系日益完善。

1992年,公安交通管理部门作了大量工作,付出了辛勤劳动,但由于客观形势变化太快,交通管理一时还难以适应。因此交通秩序乱、道路不畅通、交通事故多的问题仍未明显改观,有些地区还日益严重。1993年国民经济将继续保持增长的势头,社会主义市场经济和外向型经济将有新的发展,交通运量、流量比1992年还将大幅度增加,交通管理工作面临的形势更加严峻。各级公安交通管理部门一定要逐步建立与社会主义市场经济相适应的交通环境,完善各种安全防范体系的指导思想,本着“深化改革,强化管理,保障安全畅通,服务经济建设”这样一个思路,统一思想认识,研究部署工作,既要转换脑筋,增强改革意识,又要不放松管理,依法管理,力争1993年全国公安交通管理工作迈上一个新台阶。为此:

首先,全国公安交通干警,特别是各级领导干部要进一步解放思想,知难而进,充分发挥交通管理部门的职能作用。当前和今后一个时期,交通阻塞,事故上升,固然与经济发展,车辆流量猛增,道路建设严重滞后,群众交通安全意识薄弱等客观因素有关,但作为交通管理的主管部门,对之不能束手无策,无所作为,必须树立高度的责任感和使命感。在现有条件下,应该多从主观努力上下功夫,因为交通管理还有许多潜力可挖。国内外的经验都说明,经济发展、车辆增加也不是说交通事故就一定上升。1992年全国交通事故死亡人数比1991年上升10.2%,但有8个省、市、区下降,其中河北、山西、陕西3个省交通事故死亡人数大幅度下降,还涌现出一些交通事故连续下降的地、

市。广东省珠海市在经济高速发展的情况下，交通事故死亡人数连年下降，1992年比1991年又下降4%。相反，经济发展起步较晚的甘肃、江西、吉林等省交通事故却出现大幅度增长的局面。北京市从1986年至1991年，由于市领导重视、支持交通安全工作，经过全市交警艰苦努力，创造了交通事故连续6年下降的好成绩，1992年事故虽有所上升，但按万车死亡率计算，在全国仍是最低的。许多经济发达国家，在经济起飞阶段交通事故也曾出现过高发期，经过认真治理，交通事故转向平稳，有些逐渐步入下降趋势。因此，在同样情况下，工作抓得紧不紧，其效果大不一样。只要正视现实，加强工作，一些省、市、区的交通事故是可以减少的，在全国范围控制交通事故总量上升也是有可能的。关键在于把经济发展带来的新情况、新问题，既看作是对交通管理工作的挑战，又作为奋发上进的机遇，克服畏难情绪，千方百计挖掘交通管理工作的潜力，充分发挥我们职能部门的作用。

第二，要严格执法，强化管理。当前要树立和加强改革意识和服务意识，为经济建设创造良好的交通条件，但必须处理好改革和强化管理的关系。保障车辆安全和道路畅通就是最好的服务，严格管理就是服务，执法不严，放松管理，是对人民不负责任。当前发生的重大恶性事故，主要是车辆严重违章，失管失控造成的。加强管理就必须提高交通民警的执法权威，对无牌无证开车，非司机、酒后驾车，超速行驶，超载等严重违章要依法严格处

理。实践证明，良好的交通秩序是管出来的，自觉遵守交通法规的好风气是逐步养成的，对交通违章要按照交通法规当罚则罚，当扣则扣，从严管理，而且要坚持经常，常抓不懈。

第三，要大力推进交通管理社会化。交通管理涉及人、车、路诸多因素，涉及每个交通参与者，是一项社会性很强的工作。随着社会主义市场经济体制的建立，社会组织结构出现了很大的变化，在传统的计划经济体制下形成的对车辆和驾驶员的管理以及交通安全社会宣传教育等方面的管理模式、制度、方法，许多已经不适应了，需要我们探索新的方法和途径。如广东省创办的“驾驶员协会”，把驾驶员组织起来进行安全教育，代办车辆年审、检验、转籍、过户等手续，使管理教育熔于服务之中，受到驾驶员的欢迎，也解脱了交通管理部门大量的事务性工作。这是交通安全社会化的一种成功尝试。在新的一年里各级公安交通管理部门要从实际出发，大胆实践，积极探索社会化管理的新路子，逐步建立形成全社会的交通安全保障体系。

1993年是全面贯彻落实中共十四大精神，巩固和发展大好形势，促进国民经济既快又好地向前发展的一年，交通事业滞后的问题已引起国家的高度重视。各级公安交通管理部门要抓住这个机遇，加大改革力度，知难奋进，依法严格管理，恪尽职守，为国民经济再上一个新台阶创造良好的交通环境。