

专 文

运输邮电业要有一个突破性的发展

中国交通运输协会会长 郭洪涛

中国共产党十一届三中全会以来，在建设有中国特色的社会主义的路线方针政策指引下，我国的运输、邮电业无论生产建设和改革开放都取得了巨大的成就。

一、完成了极其繁重的运输和通信任务

在过去 10 年里，我国运输、邮电业在客流、物流和信息流迅猛增长的需求下，努力扩大运输和通信能力，提高运输效率，完成了极其繁重的客货运输和邮电通信任务。1988 年各种运输方式完成的旅客周转量达到 6207 亿人公里，比 1978 年增长 2.6 倍；各种运输方式完成的货物周转量达到 23825 亿吨公里，比 1978 年增长 1.4 倍；邮电部门完成的邮电业务总量达到 54 亿元，按可比价格计算比 1978 年增长 2.6 倍；都接近或超过了国民生产总值增长 1.5 倍的速度。对国民经济的高速增长、人民生活的改善和对外开放均起了重要的作用。

二、加强运输网和通信网建设

铁路以煤炭、外贸和旅客运输为重点，加强了

新线建设和既有线改造。10 年间，新建铁路 5450 公里，使铁路营业里程从 48618 公里增加到 52767 公里；复线铁路新增 4270 公里，使铁路网复线率从 1978 年的 16.4%，提高到 1988 年的 22.3%；新增电气化铁路 4708 公里，使铁路网电化率从 2.1% 提高到 10.9%。

公路建设以重要经济干线公路、大中城市进出口公路、港口疏运公路和旅游公路为重点。10 年间新建公路 35250 公里，改建了一批原有公路。“七五”期间前 3 年新增的一、二级公路近 1.2 万公里，相当于 1985 年前建成一、二级公路总数的 1/3。1988 年底公路通车里程达到 99.9 万公里，比 1978 年增加 10 万多公里。

水路建设以发展沿海港口建设为重点。10 年来，沿海主要港口新建泊位 228 个，其中万吨级深水泊位 75 个，共新增货物吞吐能力 18870 万吨。建成了一批煤炭、石油、木材、粮食、杂货和集装箱等运输专用码头。到 1988 年底拥有泊位 606

个,其中万吨级深水泊位 208 个。同时,加强了长江、珠江、黑龙江和京杭运河的航道和港口建设。长江干线航道葛洲坝水利枢纽工程的 3 个船闸已建成通航。

航空建设 10 年来,新建、扩建和改建了 40 多个机场,现在运输航班机场达到 93 个,其中能起降 B 737 机型的机场为 47 个,比 1978 年增加 29 个。1988 年民用航线达到 350 条总里程 65 万公里(按重复里程计算),分别比 1978 年增加 1.1 倍和 1.5 倍。

输油输气管道建设以油田和天然气田开发和外运的需要为重点,1988 年末已建成油气管道 1.4 万公里,比 1978 年增加近 6000 公里。在东北、华北、华东和中原地区基本形成输送原油干线网,在四川省建成环形天然气管道输送网。

邮电建设,10 年来先后建成了京(北京)汉(武汉)广(广州)中同轴电缆 1800 路载波通信系统,北京国际电信局、国内卫星通信网和一批大中城市的邮政枢纽。新增市内电话交换机容量 379 万门,长途电话业务电路 4.93 万路。电话普及率由 1978 年的 0.38% 提高到 1988 年的 0.8%。

三、运输和通信技术装备水平得到提高

铁路牵引动力的改造取得显著成效。内燃机车和电力机车占全部机车总数的比重,由 1978 年 20.6% 提高到 1988 年的 45.8%。1988 年 9 月,干线用蒸气机车停止生产。货车向重载大型化发展。1988 年载重量在 60 吨以上的大型货车占全部货车的比重约 60%,比 1978 年的比重 30.4% 增加了一倍。

公路的技术等级有显著改进,有路面的公路在总里程中所占比重由 1978 年的 73% 提高到 1988 年的 82.8%。民用汽车保有量比 1978 年增加 2.24 倍。

水路沿海主要港口建成了一批技术先进、效率高的专业化泊位,包括 10 万和 5 万吨级石油码头、10 万吨级和 5 万吨级矿石、煤炭码头、3 万吨级的散粮、重件及杂货码头以及 10 万标准箱的集装箱码头,基本实现装卸作业机械化。还推广集装箱和分节驳顶推船队等现代化运输方式。

民航加快了飞机更新、改善了机群结构。较多地增加了适合于国际航线和国内干线飞行的大型飞机,已拥有波音 747、波音 757、波音 767、波音 737 和 A-310、MD-82 等较先进的飞机,逐步淘汰了伊尔 14、伊尔 18 和伊尔 62 等飞机。

管道进行了输送工艺的技术改造,采用高效节能的输油设备、加热设备和清管设备,提高了输送效率。

邮电设备技术水平明显改善。市内电话交换机

总容量中,自动交换机的比重由 1978 年的 57.4% 提高到 1988 年的 87.4%,已有 60 多个城市开通了程控电话交换机。长途电话业务电路中,电缆、微波、卫星电路已占 45%,有 431 个城市进入全国长途电路自动网。全国电信网的自动化水平得到了较快的提高。

四、运输结构和通信结构有初步改善

贯彻各种运输和通信方式合理分工、综合发展的方针,采取经济的、行政的、法律的多种调节手段,改进运输、邮电业的结构。在各种运输方式之间,鉴于铁路运输负担过重,实行了公路、水路、航空和管道对铁路运输客货分流的一系列办法,取得了成效,客货运输量的结构发生了新的变化。从 1978 年到 1988 年,全社会旅客周转总量和货物周转总量中,铁路的比重分别由 62.7% 和 54.4% 下降为 52.5% 和 41.5%;公路的比重分别由 29.9% 和 2.8% 上升为 40.7% 和 13.5%;水路的比重客运由 5.8% 下降为 3.3%,货运则由 38.4% 上升为 42.3%;航空的客运比重由 1.6% 上升为 3.5%,管道的货运比重由 4.4% 下降为 2.7%。邮电业务总量构成也发生了新的变化,一是电信业务的比重增加,邮政业务的比重降低,1988 年邮电业务总量中,电信业务的比重上升到 67.4%,邮政业务下降到 32.6%;二是先后开办了特快专递、邮政快件、有声信函、邮政储蓄,无线寻呼、移动电话、用户传真、数据检索、卫星通信等新业务,使通信手段明显地朝着多样化、现代化的方向发展。

五、改革运输邮电企业管理体制

铁路调整了运输管理机构,先后将 20 个铁路局合并为 12 个,62 个铁路分局合并为 56 个,使铁路局之间的分界口从 45 个减少到 31 个,更加有利于运输指挥的统一调度。

健全了全国部、省、地、县、乡的 5 级公路和水路管理机构,加强了以间接调控为主的行业管理。交通部直属和省交通厅直属的企业逐步下放给中心城市。沿海 15 个主要港口,除秦皇岛港外,实行以所在城市管理为主、交通部管理为辅的体制。长江实行港航分管,主要港口也实行以所在城市管理为主,交通部管理为辅的体制;航运企业实行多家经营。

邮电通信实行了全国邮电工作以邮电部为主、地方为辅的双重领导的管理体制。并实行了市邮电局管理县邮电局的新体制。

民用航空从 1987 年起实行政企分开、航港分管。目前,6 个民航地区管理局已进行了 4 个管理局的体制改革,分别组建了骨干航空公司、机场管理和新的地区管理局。同时,鼓励地方兴办航空企业。

六、推行多种形式的承包经营责任制

铁路部门在“七五”期间实行“投入产出、以路建路”的全行业经济承包责任制，同时在铁路内部也逐步实行层层承包。实行3年来，铁道部纳税和提供建设资金共达215亿元，比大包干前7年(1979—1985)铁路向国家净上缴的利税163亿元还多32%。

邮电和民航两部门实行全行业财务包干，利润采取“一九制”，即缴纳10%的所得税后，其余全部分别由邮电部和民航局支配，主要用于扩大再生产。

公路、水路、邮电、民航和管道运输部门推行了两个层次的多形式的经营责任制。第一个层次是部分全民所有制大中型企业与政府有关部门或总公司签订承包合同；第二个层次是企业内部实行多种形式的承包经营。据统计，到1988年底在全国公路、水路运输系统2277个全民所有制企业中，已有1774个实行了多种形式的承包经营责任制。

七、对外开放迅速发展

到1988年底，我国对外开放的海陆空口岸达413个，比1978年增加7.1倍，同期进出口贸易物资运量增长1.8倍，出入境旅客增加12倍。中国远洋船队航行于150多个国家和地区的600多个港口。中国民航国际航线已通往26个国家的34个城市。中国与世界上124个国家和地区直接通邮，与43个国家和地区建立了直达电路，通过经转与世界各地进行通信联络。

利用世界银行和日本协力基金会贷款，并配合国内投资，进行铁路、公路和港口建设。1980年以来用于新建、改建9条铁路，改造3个铁路机车车辆工厂和信号工厂，签订贷款额约19亿美元；用于新建沿海港口泊位57个和公路2553公里，签订贷款额约27.4亿美元。中外合资建设港口也在积极进行。

进口了一批铁路内燃、电力机车、公路客货车，以及用租赁办法引进大中型运输飞机。积极引进和消化国外运输、通信的新技术，如大连机车车辆工厂与英国合作改进16v240zJ柴油机，上海引进比利时SI240程控电话交换机生产线，武汉引进荷兰光纤光缆生产线，等等。

合资办企业也有发展。上海航空工业公司与美国麦道公司合作组装MD-82飞机，中国铁路通信信号公司与美国通用信号公司合办卡斯柯信号有限公司，中国邮电工业总公司和比利时贝尔电话公司、比利时王国合作基金会合办上海贝尔电话设备制造有限公司，南京港务局与美国ENCINAL公司合办南京国际集装箱股份有限公司，等等。

10年来，运输、邮电业虽然取得了很大的成

绩，但是交通建设严重滞后，运输和通信能力的增长远远不能适应国民经济和社会发展的需要。回顾历史，应该说我国运输、邮电的紧张局面由来已久。早在50年代后期开始，交通就经常处于紧张状态。而80年代以来，则呈现了持续的全面紧张状态。主要表现在：

一是，过去紧张往往在年度之间有起有伏，在年度里有旺有淡，而近几年则出现淡季不淡、旺季更旺、持续紧张、越来越紧的趋势。

二是，过去紧张一般集中在某些方面，某些地区，而近几年几乎所有水陆空干线和主要运输、通信枢纽到处紧张。

三是，过去紧张一般在货物运输，而近几年来客运问题非常突出，无论是城乡之间和国内外之间旅客的流动量大幅度增长，出现了客货运输双紧张的局面。

四是，随着对外开放和商品经济的发展，社会各方面对信息和信息传播的需求大幅度增长，对信息流通的需求实际上超过了物流的增长需求。

五是，过去紧张一般可以采取若干应急的技术组织措施，有一定的回转、缓解余地。而近几年来，在急剧增长的运输、邮电业务量冲击下，主要运输、邮电设备严重短缺，供需矛盾越加尖锐，超负荷运输相当严重，安全状况不好。

回顾过去，展望未来，我国运输、邮电业在今后不太长的时期内，需要有一个突破性的发展，才能逐步走出困境，适应经济和社会的发展。第一步，争取到本世纪末，使运输、邮电业达到基本缓和的目标；第二步再经过10年的努力，到2010年争取达到基本适应的目标。实施这个战略目标，必须继续坚决执行党的十三大确定的“一个中心、两个基本点”的基本路线，更新观念，统筹规划，调整政策。为此：

一、坚持四项基本原则，反对资产阶级自由化，加强思想政治工作

10年来，我们交通系统，在各级党和政府的领导下，由于坚持了以社会主义公有制为基础，由于坚持了社会主义管理企业的方向，就总体来讲，企业面貌和职工队伍都是好的，取得的成绩是众所公认的。但是由于赵紫阳同志主持中央工作以来，怂恿和助长资产阶级自由化的泛滥，严重忽视党的建设、精神文明建设和政治思想工作，致使党的风气、社会风气继续恶化。其危害所及，在交通战线也不能低估，一个时期以来，各种破坏、盗窃活动增多，沿线和港站的治安情况不好，严重威胁到客货运输和邮电通信的安全；在职工队伍中，违法乱纪、贪污受贿以及各种不正之风严重存在。特别在部分青年职工中受资产阶级思想影响相当严重。为

此，我们一定要在抓紧社会主义物质文明建设的同时，切实抓好社会主义精神文明的建设。大力加强政治思想工作。在职工中，需要认真进行坚持四项基本原则、反对资产阶级自由化的教育；认真进行爱国主义、社会主义、独立自主、艰苦奋斗的教育，以及切实加强组织性纪律性的教育。在实行厂长负责制过程中，要大力整顿和加强党的建设，坚持工人阶级在企业中的主人翁地位，充分发挥职工群众的积极性和创造性。要加强廉政建设，坚决惩治腐败。要端正行业风气，加强职工队伍的职业道德建设。正反两个方面的历史经验告诉我们，只有这样，才能使改革开放的事业前进得更稳、更好、更快，才能保证运输邮电事业的建设健康发展。

二、在指导思想，遵循交通必须先行的规律

交通必须先行是现代经济发展证明了的一条规律，遵循这个规律就能推动国民经济的发展，违背这个规律必然阻碍国民经济的发展。我国运输、邮电业 40 年发展的历史表明，交通长期持续紧张而得不到改观的一个重要原因，是我们在宏观经济管理工作的指导思想方面，相对地说存在着重视工业轻视交通的偏向，导致在处理交通与国民经济发展关系时，往往背离了交通必须先行的规律。应该说，今天交通出现全面紧张的困境，是对我们长期轻视交通先行这个经济规律的惩罚。有鉴于此，最近国务院制定的《关于当前产业政策要点的决定》把运输邮电业列为国家重点支持的一个产业，这是实现产业结构合理化的一项重大决策。它的颁布和实施，对我国今后国民经济和社会的发展，对摆脱我国交通的困境，将产生强大的导向作用。当然，交通建设由滞后转化为超前，不能离开我国的国情，不能超越国力的可能，必须建立在国民经济统筹规划、综合平衡的基础上，决不能一蹴而成。回顾历史，我们需要重新认识发展交通在社会化大生产中，特别是在发展社会主义商品经济中的性质、地位和作用，从而使交通建设能够真正做到先行一步，这是我们在国家宏观经济调控的指导思想上需要转变的一个重要观念。

三、在建设规划上努力实现综合运输体系和信息传播体系

尽快改变我国交通滞后面貌，需要我们切实按照党在十三大提出的建设综合运输体系和信息传播体系这个总任务而努力。当前，我国的铁路、公路、水路、航空、管道、邮政、电信等各种运输、通信方式都很薄弱，都需要发展。而建设综合运输体系和信息传播体系又是一个庞大复杂的系统工程。为此在统筹规划和管理协调工作上需要处理好

3 个层次的比例关系：第一个层次是运输邮电业与国民经济和社会发展之间的比例关系；第二个层次是各种运输方式相互之间、各种通信方式相互之间的比例关系；第三个层次是各种运输方式、各种通信方式内部各个环节之间的比例关系。要处理好这 3 个层次的比例关系，就当前来讲，首先要认真解决第一个层次的关系，切实扭转“六五”计划以来，我们一方面提出把交通作为国民经济发展的战略重点，一方面却出现交通投资占国民经济总投资比重连年下降的局面。其次，在安排好第二个层次的关系上，既要统筹规划，综合治理，使各种运输、通信方式共同发展，又要合理配置，科学分工，发挥各种运输、通信方式的优势。再次，在处理好第三个层次的关系上，各种运输、通信方式都需要从我国的实际出发，树立改造旧设备和建设新装备并重的思想，在近期，通过技术改造，充分合理地挖掘和利用现有设备的潜力尤为重要。

四、在经济管理上，实行支持交通发展的倾斜政策

建国以来，党中央和国务院一再强调交通的战略地位和先行作用，国家经济综合部门、运输邮电各部门以及各省市自治区都对此作了不断的努力，但运输与通信却长期滞后，除上述指导思想方面的原因外，还有一个重要原因是我们在宏观经济管理上，许多具体经济政策与保障交通这个国民经济战略重点的总政策不配套，有些甚至限制交通事业的发展。当前，我国的产业结构很不合理，基础产业严重滞后于加工工业乃至整个经济和社会的发展。运输邮电业既是国家战略产业的基础设施，又是国民经济最薄弱的行业。摆脱交通困境，加强交通建设，任务十分艰巨。为此，需要调整各项具体经济政策，实行一套支持交通发展的倾斜政策。包括保持既有设备的完好状态，改变低折旧的政策；增强运输邮电企业的活力，调整相应的税收政策，并采取优惠的信贷政策；积极稳妥地改革运输邮电价格；改进能源、交通重点建设基金的征集和使用；调整对运输、邮电业实行高价油的政策；对运输、邮电业建设采取多渠道筹集资金，包括积极引进外资，实行投资倾斜政策；等等。这是一项综合性的改革，需要国家综合经济部门会同其他有关部门，通过调查研究，经过充分论证，有计划、有步骤地逐条实施。可以设想，在国家的宏观控制下，有了这一套综合配套的具体经济政策，才能有力地保障交通这个国民经济战略重点的发展，集中力量把交通搞上去。

五、在技术政策上，积极发展高效率的运输、通信设施

中国铁路在改革中发展

铁道部部长 李森茂

1988年，是党的十一届三中全会制定改革、开放总方针以来的第十年，作为国民经济大动脉的铁路，和全国各部门一样，继续沿着改革、开放的道路不断前进，也取得了令人鼓舞的发展。

改革铁路运输组织

有效提高运输能力

我们分步骤改革了铁路管理机构，到1988年，铁路局之间的分界口已减少到31个，使运输指挥管理更加合理，铁路整体效能得到进一步发挥。同时继续改革运输组织，主要是：开行重载、组合列车，在丰(台)沙(城)大(同)、(北)京秦(皇岛)、石(家庄)太(原)、石(家庄)德(州)等主要运煤干线上，把部分列车重量从3700吨提高到7400吨；扩大旅客列车编组，由12~14辆扩编到17~20辆；在能力紧张的干线上，调整机型，提高牵引定数；在100多个区段实行机车长交路轮乘制；对局间分界口实行定量交接和经济制约。这些措施，使铁路主要干线在设备改善不大的情况下，尽可能多地完成了客货运输任务。

~~~~~

我国现有运输、通信设施仍然比较落后，今后要大幅度地扩大综合运输能力和综合通信能力，必须积极贯彻国家制定的技术政策，发展大能力、高效率的运输通信设施。铁路要大力提高列车重量，积极增加行车密度，适当提高行车速度，为此需要加快牵引动力改革，尽快以电力、内燃牵引取代蒸气牵引；货物列车要发展重载列车和组合、单元列车；旅客列车要根据线路的不同情况，扩大列车编组辆数。还要大力发展集装化、散装化和冷藏运输。公路要根据交通量的增长，积极提高线路的技术等级，大力建设汽车专用路和一、二级公路，适当发展高速公路，并调整汽车构成，提高重型汽车比重。水路要优先发展高效率的专业化泊位；沿海大宗货物运输向专业化、件杂货运输向成组化和集装箱化发展；远洋船舶要不断改善船队构成，提高专用船和新建船的比重；内河散货运输应以分节驳顶推船队为主，适当发展机动驳船。航空的短途及支线飞机、专业飞机、直升飞机主要立足国内，国

改革以来，铁路每年都完成了运输计划，运输量持续上升。客运量1988年达12.16亿人，而1978年为8.07亿人，在此期间，平均每年增加4090万人；货运量1988年达14.06亿吨，1978年为10.75亿吨，平均每年增加3310万吨。铁路综合性运输量指标——换算周转量1988年达到13118亿吨公里，比1978年的6424亿吨公里增长104.2%，平均每年递增7.4%，十年累计增加的换算周转量超过了1952~1978年26年的增长量。

近年来，铁路运输充分发挥自身长、大、重的优势，实行合理运输，使平均运输距离不断延长。1978年货物平均运程为496公里，1988年达到702公里；1978年旅客平均行程为135公里，1988年达到268公里。在总客运量中，市郊客流所占的比重下降，长途客流的比重上升。

铁路机车车辆运用指标也有较大幅度提高。1988年同1978年相比，每台机车日产工作量从71.4万吨公里提高到82.9万吨公里，货物列车每列平均牵引重量从1985吨提高到2365吨，每营

内干线飞机和新一代支线飞机，要通过国际合作，逐步提高民航飞机的自给率；并根据机型的发展改革机场的跑道，建设自动化的导航系统。管道要大力发展成品油输送线路的建设；并对现有输油、输气管道抓紧技术改造。各种运输方式要加强组织协调，积极发展联合运输，提高综合运输效率和社会经济效益。邮政要推广使用邮政编码，建立中心局体制的邮政网，建设多种渠道的邮件运输网。电信的市内电话和长途电话要逐步实现自动化，光缆、卫星、程控交换、数字通信等新技术要积极推广采用；国际通信电路以采用国际卫星和海缆为主，个别地区采用短波，中短距离则可采用微波电缆等。

总之，在党中央和国务院的领导下，只要我们坚持社会主义的正确方向，依靠交通战线广大职工的努力，在全社会的关注下，深信我国的运输、邮电事业会在不太长的时间内，取得一个突破性的发展，以保证国民经济和社会发展的需要。

业公里客货运输换算密度达到 2486 万吨,比 1978 年的 1390 万吨,增长了 78.8%,居世界第二位。

### 精打细算合理投入

#### 铁路投资效益提高

铁路基本建设部门努力进行设计、施工管理改革,开展限额设计和项目经理负责制,逐步推行招标投标承包制和投资包干责任制,改善施工企业管理机制,集中力量打开灭战,使投资效益逐步提高,重点工程进度加快。

从 1979 年到 1988 年,新建成铁路 5480 公里,襄(樊)渝(重庆)、枝(城)柳(州)、青藏(西宁—格尔木)、南疆(吐鲁番—库尔勒)、(北)京通(辽)、皖赣(芜湖—贵溪)、(北)京秦(皇岛)、兖(州)石(臼所)、新(乡)荷(泽)、阜(阳)淮(南)、邯(郸)长(治)、侯(马)西(安)、通(辽)霍(林河)、伊敏河等铁路干支线相继建成投产,使铁路营业里程从 48618 公里增加到 52767 公里,铁路布局也得到改善。新增复线 3835 公里,陇海、石德、胶济、太焦、滨洲、滨绥、淮南、南北同蒲、衡广、沪杭、浙赣等复线全部或部分建成投产,扩大了“瓶颈”区段的通过能力,使路网复线率从 1978 年的 15.7%,提高到 1988 年的 22.3%。新增电气化铁路 4708 公里,丰沙大、石太、西陇海、成渝、贵昆、湘黔、鹰厦线等电气化铁路已经建成或部分建成,使路网电化率从 1978 年的 2.1% 提高到 1988 年的 10.9%。同时还改建扩建了北京、天津、上海、石家庄、郑州、徐州、沈阳等枢纽及客站,协调了“点线”之间的运输能力。特别是近三年来,根据“七五”铁路建设的战略部署,强化沿海地区繁忙干线的技术改造,进行密集投资,展开了“北战大秦”、“南攻衡广”、“中取华东”三大战役。1988 年底,衡广复线、大秦线一期工程已胜利建成通车,华东铁路建设按照既定部署,正加紧进行。

### 加快铁路工业改造

#### 机车车辆生产迅速发展

铁路工业过去一直是铁路内部的薄弱环节,限制着铁路运输能力的提高。近几年来增大了投入,加快了发展,1978 年工业建设占铁路总投资比重仅为 4.3%,1983~1988 年六年工业投入为以前 20 年的 1.7 倍。机车车辆工业通过发展本系统各工厂之间的专业化分工,发展工业系统与运输、基建企业之间的生产协作,发展铁路工业与其他行业之间的横向联合,生产能力有较大提高,主要产品产量、品种、质量都达到新水平,铁道部所属工业企业,其中包括机车车辆修造和各种专用器材生产,按可比口径计算,工业总产值十年整整翻了一

番。

1988 年全路新造机车 844 台,比 1978 年的 521 台增长了 62%。在机车总量中,内燃、电力机车比重迅速上升,1988 年达到 73%(1980 年占 33.2%,1985 年占 51.6%,1987 年占 59.8%),进入了内电为主的新时期。1988 年 9 月,干线用蒸汽机车停止生产,实现了铁路工业生产史上的一次飞跃。1988 年全路新造客车 1980 辆,比 1978 年的 784 辆增长 1.5 倍,1988 年全路新造货车 23323 辆,比 1978 年的 16950 辆增长了 37.6%。

与此同时,铁路机车车辆工业不断开发新产品,推出新品种,加快了更新换代步伐。东风 4 型货运主型内燃机车已由 A 型、B 型发展到 C 型,并开始研制 D 型,同时还试制开发同系列的新产品东风 5 型、东风 7 型以及单机功率具有世界水平的东风 8 型。电力机车由韶山 1 型过渡到韶山 3 型,并已试制成功韶山 4 型。客车已研制出 25.5 米空调硬卧车、双层空调硬座车。货车研制出 C63 型运煤专用车、集装箱平车等等。

### 应用推广先进技术

#### 铁路科技蓬勃发展

在“经济建设必须依靠科学技术、科学技术必须面向经济建设”方针指导下,我们依靠科技进步,以牵引动力内电化、客货车大型化、轨道结构重型化、车站作业自动化、通信信号现代化、运营管理自动化为目标来改造铁路,紧紧抓住发展重载运输、提高客运能力,保证运输安全三个主攻方向,和牵引动力、信息技术两个开发领域以及一门运营软科学,大力组织科技攻关,取得明显成效。内燃、电力牵引发展迅速,大型货车批量生产,新型客车试制成功,重轨结构综合配套,施工技术达到先进水平,红外线轴温监测系统在京沪、京秦、丰沙大等线初步成网,光纤通信和程控电话已投入使用,铁道部到 12 个铁路局和铁路局到 56 个铁路分局计算机已经联网运行,微机已在铁路的许多部门得到应用。

铁路科技体制改革促进科技与生产紧密结合,调动广大科技人员积极投入运输、生产建设主战场,创造出大批可喜成果。到 1988 年,十年来共获得国家发明奖 24 项,国家级科技进步奖 55 项,自然科学奖 3 项,专利授权 105 项,取得部级重大科技成果 624 项,获得部级科技进步奖 641 项。

### 铁路教育事业加快发展

#### 开放搞活对外交流扩大

铁路各类专业学校均有较大发展。1988 年高校在校学生人数达 3.17 万人,比 1978 年增加 1.9

倍；技工学校在校学生人数 3.12 万人，增加 2.4 倍。铁路高校改进管理体制，坚持教学改革，不断提高教学质量。在职干部和工人的培训也取得很大进展，近三年全路培训各级干部和工人 168.1 万人次，使职工思想和业务素质进一步提高。

在改革、开放方针指引下，铁路实行开放搞活，对外交流不断扩大。一方面利用外资修建新线和电气化铁路，通过技贸结合引进技术和设备；另一方面开展国外技术咨询，派员出国考察和进修，参加国际科技、学术会议，邀请外国专家来华讲学，有力地促进了铁路科学技术发展和人才培养。

### 经济效益明显提高

#### 职工生活得到改善

铁路各单位围绕提高经济效益这个中心，改革经营管理，完善企业机制，努力增产节约，增收节支，经济效益明显提高。

1988 年运输收入比 1978 年增长 1.8 倍。劳动生产率运输部门提高 59.8%；工业部门提高 78.2%；基建施工部门提高 2.1 倍。蒸汽机车每万吨公里耗煤降低 0.4 公斤，内燃机车耗油降低 12.4 公斤，电力机车耗电降低 23 度。流动资金周转天数大大缩短。

1979 年到 1985 年，扣除国家拨给铁路的基建投资，铁路向国家净上缴利税达 163 亿元。1986 年铁路实行全行业经济承包以来，到 1988 年，三年共纳税和提供建设资金共达 225 亿元。

随着经济效益的提高，铁路职工的生活相应得到改善，1988 年全路职工年均工资收入比 1978 年增加 1.9 倍，十年中平均每年修建职工宿舍面积比前几个五年计划中平均每年修建数高 3 倍。同时，乘务员公寓、职工生活供应站等生活设施都有大量增加，还解决了边远地区 500 多个站区、55 万人

的吃水、用电问题。

### 中国铁路需要历史性大发展

中国铁路在改革中取得引人注目的发展，但面临的形势也非常严峻。长时间来，客货运量增长，但运输能力并未同步增长。1988 年铁路客货周转量比 1952 年增长 15.4 倍，而铁路正线延展长度只增长 1.86 倍，机车总功率只增长 7 倍，客车总席位只增长 5.6 倍，货车总吨位只增长 11 倍，结果是运输能力全面紧张，货不能畅其流，人不能便其行。铁路为适应国民经济和人民生活日益增长的需要，只以吃掉储备能力，挤占维修时间，严重超负荷运转。中国共产党中央委员会、国务院对这种状况高度重视，并在治理经济环境，整顿经济秩序，调整产业结构中，仍然保证了铁路建设的投资。

我们设想，从现在到“八五”的七、八年时间，一要强化改造运输繁忙干线，特别是沿海和东北地区的运输繁忙干线，大幅度提高现有铁路线的运输能力；二要积极开辟地区之间新的运输通路，发展铁路网骨架，增强运输机动能力，为缓和沿海地区运输能力高度紧张状况，以及配合中部地区能源开发，要加强南北干线和东西新干线的建设，增加新的南北通路，晋煤、陕煤外运新通路，华北、东北之间新通路，川陕之间、陕甘之间新通路，云贵外运新通路等；三要适应沿海开放城市和港口发展的需要，改造和建设后方通路，改善运输条件；四要大力增造机车和客货车辆，改变长期以来机车车辆短缺状况。

铁道部作为全国铁路的主管部门，一定动员全路职工，团结一致，励精图治，高标准，严要求，扎扎实实做好工作，争取中国铁路在今后十几年内有一个历史性大发展。

# 抓好治理整顿 继续深化改革 推动交通运输事业发展

交通部部长 钱永昌

## 一、1988年工作回顾

1988年，全国交通系统认真贯彻党的十三大精神，以改革统揽全局，各方面工作取得了新的进展。

### (一) 交通改革逐步深入

1、根据国务院的部署和要求，交通部机关进行了机构改革，新机构已于1988年12月初开始运转。这次机构改革的主要特点，一是以转变职能为核心，强化了综合业务管理部门，加强了行业管理和宏观调控的职能；二是进一步下放权力，淡化了对企事单位的直接控制；三是从优化管理结构、减少业务交叉和提高机关办事效率着眼，调整了机构，精简了人员；四是在改革调整过程中，注意稳妥过渡，确保运输、建设等各项工作的正常进行。这次机关机构改革，不仅对交通部机关更好地行使政府部门职能具有重大意义，也为交通管理体制深化改革探索了一些路子。

2、行业管理进一步加强。很多省、市着重加强了基层管理机构的建设，中心城市积极探索改变政出多门、管理多头的问题。交通部直属的沿海港口（除国务院决定的秦皇岛港不下放以外），已全部完成管理体制的改革，同时，相应组建了14个海上安全监督局。交通部直属的长江干线26个重点港口，已有20个下放到当地政府，其余港口也将陆续办理移交手续。随着机构的改革和企业下放与权力下放，进一步加强了行业管理。

3、企业改革不断深化。全国交通企业认真贯彻《企业法》，加快了企业内部的配套改革，进一步完善了两个层次的承包经营责任制。到1988年底，交通系统2277个全民所有制企业中，已有1774个实行了各种形式的承包经营责任制。多数省、自治区、直辖市实行承包的企业已达80%以上。交通部直属企业和实行企业化管理的事业单位普遍实行了厂长、经理负责制，航运企业实行船长负责制的船舶已达80%以上。交通企业的横向经济联合和企业兼并逐步发展，出现了一批跨地区、跨行业的联营企业或企业集团。全面加强了企业管

理，开展了企业升级的评审活动。大连港务局等13个企业被评为国家二级企业；烟台港务局等6个企业被授予“全国设备管理优秀单位”称号；评出部级经济效益先进单位55个、部优产品22个，有几家客车厂分别获得部优产品开发奖、“中华杯”综合奖和设计优秀奖。

4、开始进行清理整顿工作。在清理了涉外经济合同之后，交通部门开展了财务、税收、物价大检查，以及清理在建项目，清理整顿公司，压缩集团购买力等工作，并通过调查研究，作出了《关于整顿治理道路、水路运输市场的决定》。与此同时，加强了法制建设，经交通部批准发布的行政法规39件，上报国务院的交通法规草案3件。

### (二) 交通运输生产和基础设施建设取得新成绩

全国公路，水路运输社会客运量和货运量分别达到76亿人和81.6亿吨，沿海主要港口吞吐量完成4.5亿吨。交通部门汽车客运量完成45亿人，汽车货运量完成6.8亿吨，轮驳船货运量完成5.8亿吨。

建成了一批重点工程，全年建成深水泊位17个，中小泊位27个。全国新建公路1.5万多公里，其中，高速公路151.5公里，汽车专用公路113公里，一级公路370公里，二级公路3750公里。建成公路桥梁3000多座，长15万延米。沈阳至大连南北两段高速公路和上海至嘉定高速公路的建成通车，结束了我国大陆上无高速公路的历史。

交通科技工作取得新成就，评审出科技进步奖51项（其中二等奖10项，三等奖41项）；获国家科技进步奖3项，发明奖3项。教育工作有新的发展，提高了交通主干专业比重，各级各类学校共招生2.6万人，毕业2.6万人，在校学生达8.3万人。

### (三) 加强了交通安全工作

1988年根据国务院召开的全国交通安全工作会议的决定，交通部制订了全面治理的35条决定及一系列安全规章制度。各单位建立了安全责任制，重点抓了客船、油船和客渡船的安全管理。全

国航运企业发生的海损事故、沉船艘数、死亡人数比 1987 年都有所下降。

(四) 加强了思想政治工作, 促进了精神文明建设

通过开展创建文明活动, 有 130 个单位被命名为 1987 年度部级文明车站, 70 个单位被命名为部级文明车队, 60 人获“五一劳动奖章”, 4 个企业获“五一劳动奖状”。

一年来, 交通部门的工作虽然取得了较好成绩, 但也还存在着不少的问题。例如: 行业管理和宏观调控缺乏手段, 企业改革不配套, 运输经济效益差, 交通基础设施不足, 安全基础薄弱等, 都需要我们在今后工作中加以研究、解决。

## 二、认真做好 1989 年的各项工作

(一) 治理整顿交通运输市场 清理整顿基建项目、公司

为了切实抓好运输市场的治理整顿工作。各级政府交通主管部门要根据交通部制定的《关于整顿治理道路、水路运输市场的决定》, 结合各自的情况, 订出具体实施方案, 并争取各地政府加强领导和各有关方面的支持配合, 切实抓出成效。

继续完成清理整顿交通部门基本建设项目的工程。坚决按照国务院关于清理固定资产投资在建项目和全面彻底清查楼堂馆所的 3 个通知精神, 清查交通在建项目。凡属国务院规定的 9 类项目工程, 均应立即停止施工, 做好善后工作, 减少损失。

继续进行清理整顿公司的工作。在抽查和自查的基础上, 提出撤销、合并和保留的方案。对已查出需要立案的重大问题, 要抓紧立案处理; 对党政机关和党政干部参与经商活动的, 要限期脱钩。

(二) 深化交通改革

继续做好交通部机关机构改革的后继工作, 落实职能转变, 不断强化宏观管理, 完善职责分工和各项工作制度。1989 年内拟对体制改革后的沿海港口和长江港口的情况, 进行一次全面的调查, 研究解决体制改革后出现的新情况、新问题。

为了进一步深化企业改革, 交通部将在 1989 年内研究制定《承包条例实施细则》逐步使承包经营责任制实现规范化和制度化。部属企业要按国务院批示精神, 实行工资总额同换算周转量和实现税利复合挂钩的承包办法, 地方大中型企业也要按照这个办法试点。要深化企业内部的人事劳动制度和分配制度等配套改革, 加强企业管理和升级工作。

(三) 加强法制建设和监察、审计工作

要大力加强法制建设, 完成一批交通法规的修改出台、审定报批和起草工作。监察工作要加强执

法监察, 保证政令畅通, 开展以反贪污受贿为重点的反腐败斗争和认真执行交通部制定的 12 条廉政措施, 加强廉政建设。审计工作要抓好自筹资金、专项资金和厂长任期目标及离任经济责任审计。

(四) 努力完成运输生产任务, 抓好交通基础设施建设

1989 年的运输计划是: 全国水路、公路社会货运量 90 亿吨, 周转量 1.31 万亿吨公里; 全国水路、公路社会客运量 88 亿人, 周转量 3000 亿人公里。交通部门汽车货运量 7.1 亿吨, 周转量 41.15 亿吨公里; 交通部门汽车客运量 45.85 亿人, 周转量 1976 亿人公里。直属水运货运量 2.3 亿吨, 周转量 8600 亿吨公里; 直属水运客运量 4100 万人, 周转量 105 亿人公里。沿海主要港口吞吐量 4.35 亿吨。地方轮驳船货运量 3.32 亿吨, 周转量 855 亿吨公里; 地方轮驳船客运量 2 亿人, 周转量 72 亿人公里。

1989 年交通基础设施建设的主要任务是: 要确保建成 26 个深水泊位 (包括湛江港老码头改造 4 个泊位)、18 个中小泊位; 新增公路 1.3 万公里; 改善航道里程 1450 公里; 完成碍航闸坝复航工程 15 项。

(五) 切实抓好交通安全工作

各级交通部门, 要认真组织实施交通安全工作规划所确定的任务, 逐项落实交通部制定的 35 条决定。1989 年要组织对地方中小型航运企业安全状况的调查, 下半年召开一次地方航运企业安全工作会议, 研究加强安全管理的措施。

救捞系统要严格遵守和坚持沿海救助值班规定, 保证随时执行救助和抢险打捞任务。港航公安部门要坚持打击、防范、管理相结合, 以预防为主方针, 切实加强公安保卫工作。

(六) 努力发展科技和教育事业

科技工作要制定《1989~1990 年交通重点科技项目执行计划》(通达计划), 组织实施一批效益显著的重点项目, 做好 10 项重点技术推广应用工作。

在教育方面, 要制定“八五”公路、水路专业人才培养的总体规划, 做好专业与层次结构的调整, 治理教学环境, 整顿校风校纪。

(七) 做好思想政治工作, 加强精神文明建设

要进行广泛深入的形势教育, 宣传改革和建设的巨大成就, 进行理想教育。要按照企业党政职能分开原则, 继续积极探索思想政治工作的新路子, 建立新体制。要继续狠抓端正行业风气, 加强职业道德建设, 重点解决私拿票款、私收运费的问题。

1989 年上半年将开展评选、表彰先进单位、

先进集体和劳动模范的活动。

### 三、树立长远观点，抓好“八五”起步

#### (一) 关于交通建设的长远规划设想

1、交通建设必须要有长远的规划设想。经济建设要有一个长远的部署，五年、五年的搞不行。必须树立长远观念，搞好三、五十年的长期规划。只有超前制定长远规划，才能有利于把近期目标与长远目标衔接，有利于建设工作的连续性，有利于提高建设效率和投资效益。

2、对我国水路、公路建设长远规划的基本设想是：从“八五”开始，用几个五年计划的时间，在发展以综合运输体系为主轴的交通业的总方针指导下，统筹规划，条块结合，分层负责，建设公路主骨架、水运主通道、港站主枢纽，以适应国民经济和社会发展的需要。

公路主骨架主要是：重点建设 12 条国道主干线，将全国重要城市、工业中心、交通枢纽、对外口岸连接起来，逐步形成一个与国民经济发展格局相适应，与其它运输方式相协调，由高速公路和一级、二级汽车专用公路组成的快速、安全的国道主干线系统。

水运主通道主要是：重点强化贯通东南沿海经济发达地区的海上南北运输主通道，以长江、珠江干线及主要支流为重点，发展三江两河航运，形成沿海、长江、珠江、京杭运河等水运主通道，并以千吨级航道为骨干，300~500 吨级航道为基础，建成干支直达、江海相通、水陆联运的航运体系。

港站主枢纽主要是：重点建设与水运主通道、公路主骨架相连接的沿海、内河港口和公路交通枢纽，形成多功能的对内、对外辐射扇面。继续发展沿海 18 个枢纽港；开发建设大连大窑湾、宁波北仑、莆田湄州湾、深圳大鹏湾 4 个国际深水中转港；建设重庆、武汉、南京等内河枢纽港。沿海港口泊位要达到 2000 个，其中深水泊位 1200 个。在中心城市，重点建设客货集散枢纽和服务中心，形成设施配套的中转换装系统。

3、规划和建设要分层负责。国家主要负责全国性“三主”（公路主骨架、水运主通道、港站主枢纽）的规划布局、建设协调和部分投资补助；省（区、市）主要负责全国性“三主”在本地区工程项目的施工建设，以及区域交通网与全国性“三主”项目的衔接。

4、长远规划要分阶段实施，各个五年计划要与长远规划相衔接。

#### (二) 切实抓好“八五”起步工作

公路建设：重点建设国道主干线系统，大中城市出入口公路；继续扶持老、少、边、穷地区公路建设，相应发展县乡公路；逐步消除干线公路上交通繁忙的渡口，加快桥梁建设。建设、改造一批客货站场设施。

沿海港口建设：以连接主通道、主骨架的开放城市港口为重点，按大、中、小泊位相结合的原则，加快建设为能源、原材料和外贸运输服务的港口码头。改善港口布局，加强陆岛间、岛屿间交通设施建设，并为海峡两岸直接通航、实现祖国统一和为实施沿海经济发展战略服务。

内河航运建设：以三江两河干流为重点，干支结合，协调发展。航道建设要标准化、规范化，提高运输效益。要以扩大长江干线港口通过能力为主，提高汉江、湘江等主要支流的通航标准；珠江水系，要完善西江运输通道，整治红水河和南北盘江，并适当疏浚珠江三角洲地区水网航道；扩建京杭运河，建设徐州至济宁段，改善江南运河通航条件；开发淮河，改善中苏界河黑龙江的通航条件，建设闽南三角洲地区水网航道；着手黄河局部性整治工程。

运输装备：要继续发展多层次、多成分、多渠道的车、船运力，并着重调整、改善运力结构，提高技术构成。改进船舶结构，发展适合我国海洋运输特点的、高效率的专用船型。内河航运，在条件较好的干线航道大力推广千吨级和 300~500 吨级分节驳顶推船队，在长江中下游积极发展 3000~5000 吨和万吨级浅水江海直达船。“八五”期间，民用汽车要调整车型结构，提高大型车和柴油车的比重。

#### (三) 政策措施和前期工作

1、要根据国家调整确定的产业政策，具体研究拟订交通行业的产业政策实施细则，巩固、开拓资金渠道，提高建设效益。

2、大力加强规划和前期工作。必须大力加强规划和前期工作力量。1989、1990 两年要完成“八五”初期开工项目的项目建议书、可行性研究、计划任务书以及初步设计的报批和审查。

3、加快人才培养。适当增加智力投资和办学经费。交通教育要面向全行业，多形式、多层次地加快人才培养与人员培训。

4、抓好科技工作。“八五”期间交通科技工作要重点发展先进的适用技术，促进科技成果向生产建设的转化，重点是为建设发主骨架、主通道、主枢纽提供成套技术和关键技术。

# 做好治理整顿工作 加快邮电事业发展

邮电部部长 杨泰芳

1988年,全国邮电部门根据中央确定的“经济要进一步稳定,改革要进一步深化”的方针和第二十五次全国邮电工作会议的部署,在各级党委、政府的领导支持下,经过全体邮电职工的共同努力,全面超额完成了1988年各项计划,全国邮电工作出现了蓬勃发展的新形势。

**一、社会对邮电通信的认识进一步深化,出现了各方面支持通信发展的新局面。**邮电通信是社会生产力的重要组成部分,是国民经济的基础设施和社会发展的必要条件,这个基本观点已被越来越多的人所认识,特别是随着有计划商品经济和沿海地区外向型经济的发展,人们越来越感受到通信的重要。江苏、浙江、山东、江西、辽宁、吉林、黑龙江、广西、河北等省区政府相继召开了通信工作会议,从当地国民经济发展战略出发,制订通信发展规划和加快通信发展的政策。一些科研单位和专家学者与部有关单位结合,开展了对邮电通信在社会经济结构中的地位、对经济增长的影响、通信的社会经济效益等软科学课题的研究,从定性分析发展到定量描述,使人们对邮电通信从感性认识提高到理性认识。如航空航天部710研究所通过选用数学模型,经计算机运算得到的结论是:对邮电通信增加1亿元投资,在10年内国民收入增加13.8亿元,邮电业的宏观投资回报率为45%;中国科技大学杨纪珂教授同我部经济技术发展研究中心合作研究,得出的结论是:一封信的平均通信距离为788公里,普通信函中可替代出差的占31%,平均一封信的经济效益为13.4元。这些研究成果对领导机关和决策部门制定产业政策,确定投资、资费政策都有重要的参考价值。

**二、通信能力增长较快,为社会提供了较好的邮电服务。**1988年,全国邮电部门完成固定资产投资20亿元(不含地方项目)。全国电信网的自动化水平又有新的提高,全国由自动网疏通的业务量所占比例,已经由上年的1/7,增加到1/5,省会局已达到55%以上。国际直拨的开通给我国的对外交往联系和外向型经济的发展带来了良好的条件。邮电业务总量全年达到54亿元,按可比口径比上年增长26.3%,是历史上增长幅度最大的一年。业务收入、实现利润都同步增长。社会效益和企业自身效益都有明显提高。

**三、紧密结合邮电特点,深化改革取得新进展。**一是部对省管局继续实行了经营责任制,部对直属工业企业实行了承包经营责任制;二是制定了完善经济核算制的办法,使经济核算制建立在更科学的基础上,为今后实行新的承包经营责任制创造了条件;三是在分配制度上对通信企业试行工资总额同业务总量和实现利税挂钩;四是国家机构编制委员会批准了我部的“三定”方案,确定邮电部是国务院主管全国通信工作的职能部门,对全国的通信工作包括各部门的专用通信网实行行业管理。

**四、加强精神文明建设,邮电队伍素质不断提高。**据17个省区市管理局不完全统计,1988年1~9月,企业组织的职业道德、法纪、传统教育和各类业务技术培训班约2万多期,近50万人次,全国已有15个管理局统一制定了主要工种的职业道德岗位规范,全系统有3.2万多人受到岗位培训,职工队伍素质有一定提高。

**五、认真贯彻三中全会精神,治理整顿工作初见成效。**在治理整顿中,我们突出强调邮电部门贯彻三中全会精神,首要的是切实做好通信工作。邮电通信是增加社会总供给的一个组成部分,既要进行自身的治理整顿,又要为整个治理整顿工作服务。为打击少数不法分子利用邮政渠道从事非法活动,部重申了禁寄限寄物品的有关规定,决定禁止收寄香烟包裹,邮寄录象带要经当地广播电视部门审查批准。对邮车利载情况、市话放号装机中吃拿卡要和发展业务中的一些不正当做法,开始进行了检查,一些省会邮局、电信局和省邮电管理局制订了改进服务的新措施,查处了一些违纪违法活动。按照国务院的部署,清理在建项目2516个,计划总投资76.76亿元。至1988年底,已确定停、缓建项目49个,压缩投资8969万元,压缩建筑面积15万平方米。

上述五个方面的工作情况说明,1988年是邮电业务发展最快、通信能力增加最多、经济效益最好的一年;是坚持“四个一起上”,邮电建设迈出新步伐的一年;是邮电改革方向更加明确,并取得新成绩的一年;是贯彻落实党的十三届三中全会精神治理整顿工作取得初步效果的一年。

党的十三届三中全会制定了治理经济环境、整顿经济秩序、全面深化改革的重要方针,并确定今

明两年要把改革和建设的重点放到治理和整顿上来。全国邮电部门必须坚定不移地贯彻中央方针和国务院的部署,认真治理整顿邮电生产经营秩序,深化以承包经营责任制为重点的各项改革,努力为社会提供优质高效的服务,按照“调整结构、保证重点、挖掘潜力、讲求实效”的要求搞好通信建设,使邮电产业在治理整顿中积极发展,为缓解当前尖锐的供需矛盾,适应国民经济各方面的迫切需求作出贡献,并为90年代的振兴打下基础。到1990年,全国邮电部门的主要目标和要求是:

——治理整顿好邮电生产管理秩序,进一步端正经营思想,克服利用通信条件谋私的不正之风,通信质量和服务工作有明显改善,邮电信誉得到提高。

——为社会提供服务的主要指标邮电业务总量力争达到70亿元;全员劳动生产率达到7000元,超过“七五”计划指标的16%。

——继续大力抓紧电话网的建设,两年市话放号150万户,使全国电话机总数达到1350万部(含用户交换机电话和农村电话),超过“七五”计划指标的25%;在国家预算内投资减少40%的情况下,力争两年新增长途电话业务电路3.2万条,使全国长话业务电路总数达到10万条,超过“七五”计划指标的10%;依靠技术进步加快全网自动化的进展,到1990年,全国40%的长话业务电路接入自动交换设备,积极发展国际国内用户直拨业务,沿海开放地区和大城市的宾馆、机场、港口和大型车站要求均能国际直拨。

——基本完成邮政一级干线邮运网的调整,实行长途、区间适当分运;北京、上海、天津、广州、沈阳等大型邮件处理中心向邮件内部处理机械化、自动化发展;加强对特快专递、邮政快件、信函的全程时限管理。

——深化邮电改革,加强宏观调控,强化邮电全网的统一指挥调度,搞好通信建设统筹规划,使全网活力有较大增强。

——加强邮电科学研究、工业生产、人才培养和企业的技术改造,程控交换、光纤通信、卫星通信、数字微波、邮政处理自动化等设备应立足国内生产,为90年代通信的更快发展打下物质基础。

1989年是贯彻治理整顿方针实现上述目标的关键性一年。全国邮电部门要在深入进行企业内部治理整顿的基础上,广泛开展以优质服务为中心的双增双节活动,抓紧抓好邮电通信建设,全年要为社会提供邮电业务总量60.75亿元,比1988年增长11.25%,完成固定资产投资16.54亿元。与此同时,要深化企业改革,加强思想政治工作,推进邮电队伍建设和局风建设,调动社会各方面的积极

性和广大邮电职工的积极性,为加快我国邮电事业的发展而共同努力。为此,要做好以下几个方面的工作:

一、深入进行邮电部门的治理整顿工作,为改革和建设创造更好的条件。除了继续抓紧完成清理基建项目、清理整顿公司和税收财务物价大检查以外还要做好几项工作:第一,整顿企业内部秩序,解决通信领域中的一些混乱现象。对于少数市话放号装机中的吃拿卡要,营业上的违章收寄,邮车利载中的违纪运载,以及贪污盗窃破坏通信等问题,必须坚决进行治理整顿。第二,积极配合执法部门打击利用邮政渠道扰乱社会经济秩序的行为。第三,端正经营思想,开展以优质服务为中心的双增双节运动。

二、在治理整顿中继续大力抓好通信建设,努力缓解通信紧张状况。各级邮电领导干部必须充分认识当前经济上的严峻形势,自觉地把思想和行动统一到中央方针政策上来,牢固树立全局观念,以国家整体利益为重,坚决贯彻调整结构、压缩基建规模的方针,坚决压缩非生产性建设。要深刻认识邮电是国民经济的薄弱环节,在调整产业结构中是需要优先发展的重点产业,在治理整顿中必须加强服务,积极发展,以适应社会对通信的迫切要求。

在治理整顿中要积极发展邮电通信,要求高、难度大,必须在调整结构、保证重点、挖掘潜力、讲求实效上下功夫。

(一)认真压缩非生产性建设项目。对于包括楼堂馆所在内的非生产性建设项目坚决停建缓建;对生产性项目中标准过高的部分,也要压下来;对需求不迫切、效益不高的项目暂时不上。

(二)调整内部投资结构,明确投资重点。要求市话新装机80万门,投产60万门;长途自动交换设备增加3万路端,投产2万路端,新增业务电路1.2万路;新增邮运汽车600辆,火车邮厢30辆;建设房屋240万平方米,竣工投产150万平方米。要重点抓好一级干线的建设,尤其是解决好处于网路高层节点上的大区中心局通信能力不足的问题,组织好干线微波扩容工程和干线电缆扩容工程以及北京等现有5个卫星地球站扩容工程,并新建一批重要城市的卫星地球站以增加大区中心之间和一些省中心到大区中心的电路,使网路基干路由逐步趋向完善。

(三)坚持挖潜改造,外延同内涵的发展相结合。邮电基础差、底子薄、欠帐多,又是资金、设备密集型企业,增加通信能力固然要靠新建来实现,但仍然要十分注意搞好挖潜和技术改造,向加强全网管理、积极采用新技术、深化改革和调动广大职工积极性等方面要通信能力。还要努力降低

工程造价,提高投资效益。

(四) 依靠科技进步,调动各方力量把通信搞上去。所有邮电单位都要从邮电建设的全局出发,坚持以通信为中心,面向通信,为通信主战场服务。在通信发展建设中,必须充分发挥科研、工业、物资、教育等部门的保障和支撑作用。此外发展我国邮电通信事业是一个巨大的工程,单靠邮电部门的力量难以实现,必须有一个更加强大的、包括机械电子、航天航空等部门和地方力量在内的整个从事通信科研、制造大系统的支持。

### 三、深化邮电改革,强化企业管理。

(一) 在部机关“三定”的基础上推进邮电管理机构的改革。邮电通信的管理体制,应继续实行以系统领导为主,以地方政府领导为辅的管理体制,实行分级管理,并对各部门的专用通信网履行行业管理的职能。邮电体制和机构改革的方向,应该是政企分开、邮电分营,但考虑到邮电部门现时条件,目前还难以一步到位,准备逐步过渡,分三步走。

(二) 在完善经济核算制的基础上完善承包经营责任制。完善经营责任制的主要内容,一是新的承包期限定为三年,便于企业领导工作的长远安排。二是承包上交利润的方式,实行税后利润全额分成,在分配比例上,部对大部分省区市局实行二、八分成。对甘肃、宁夏、青海、新疆、内蒙、广西、云南、贵州、海南各省、区和四川的三个自治州给予优惠,实行一、九分成。

(三) 继续搞好企业内部配套改革,强化企业管理。要根据《企业法》的要求,完善局(厂)长负责制,进一步理顺局(厂)长党委、职代会的相互关系,充分发挥以局(厂)长为中心全面负责、党委保证监督、职工民主管理的企业领导体制的优越性。还没有实行局(厂)长负责制的企业要在1989年上半年内普遍实行,完成企业领导体制改革的历史任务。此外,还要深化邮电科技、工业和邮电教育的改革。

### 四、认真贯彻中央关于加强思想政治工作的通知,搞好邮电队伍建设

(一) 深入进行形势教育,增强信心,鼓舞斗

志。各级邮电部门要开展形式多样、生动活泼的形势教育,把职工的思想统一到党的十一届三中全会以来的路线和方针、政策上来。要宣传讲解我国十年改革的巨大成就和邮电事业的巨大发展,认真分析和正确对待前进中存在的困难和问题,增强职工对改革的信心。同时,要积极改善职工的工作条件和生活条件,搞好集体福利事业,每年为职工办几件实事,有些限于条件不能马上解决的问题,也要向群众讲清楚,以培养职工对邮电企业的凝聚力和向心力。

(二) 继续推进队伍建设和局风建设,坚持从严治局,常抓不懈。队伍建设和局风建设是邮电部门的根本建设,也是提高企业素质,发展邮电事业的重要保证。一定要把抓治理和整顿的过程作为抓职工队伍建设和局风建设的过程,把治理整顿的内容作为当前抓局风和队伍建设的内容,建立“从严治局、全网协作、优质服务、信誉第一”的新局风,提高职工的政治素质和业务技术素质。

(三) 各级干部要坚持令行禁止,为政清廉。在治理整顿中,各级领导干部要进一步加强全局观念,做到有令必行,有禁必止,时刻保持公正廉洁。各级干部都要从自己做起,坚决杜绝只顾本地区、本单位的局部利益而不顾全网大局的本位主义现象,树立正确的全网效益观,凡涉及邮电全网统一管理的大事,必须坚持事前请示,事后汇报,加强信息反馈,不能各自为政,自行其是。

党中央、国务院对邮电事业的发展寄予很大期望。李鹏总理、邹家华国务委员对邮电工作一直十分关心,李鹏同志最近要求我们“发扬邮电职工几十年来形成的光荣传统,为发展我国邮电通信事业做出自己的贡献”。1989年,我们面临的任务艰巨而繁重,困难很多,我们既要有必胜的坚定信念,又要保持冷静清醒的头脑,要发扬顾大局、识大体、守纪律的精神,在治理整顿和深化改革中自觉维护安定团结的政治局面,同心同德,艰苦奋斗,勇于开拓,积极进取,以更加勤奋扎实的工作,以邮电改革和发展建设的新成就,迎接中华人民共和国建国40周年!

# 坚决贯彻治理整顿和深化改革的方针 努力发展我国的民航事业

中国民用航空局局长 胡逸洲

## 一、我国民航事业发展的回顾

在党的十一届三中全会以来的路线和方针政策的指引下,我国的民用航空事业进入了一个新的发展阶段,各项生产建设取得了显著的进展。

——到1988年底,我国民航已有航线350条,比1978年增加188条;航线里程65万公里,比1978年增加42万公里。国内航线达到302条,比1978年增加152条。已经形成了连接各大中心城市和主要旅游城市、沿海开放城市的航空运输网络。已有国际和至香港地区航线48条,比1978年增加36条。国际航线通往26个国家的32个城市。1988年,民航增加航线21条,其中国内航线18条,国际航线3条。

——1988年,民航全行业完成运输总周转量23.12亿吨公里,比1987年增长14%;旅客运输量1442万人,比1987年增长10.1%;货邮运输量32.8万吨,比1987年增长9.7%。其中中国民航局直属企业完成运输总周转量22.15亿吨公里,旅客运输量1372万人;地方和其它部门航空企业完成运输总周转量0.61亿吨公里,旅客运输量71万人。与1978年相比,全行业运转总周转量增长6.7倍,将近翻了三番,平均每年增长22.7%;旅客运输量增长5.2倍,平均每年增长20.2%。

——1988年,民航局直属企业完成通用航空飞行时间39638小时,比1987年减少13.3%。与1978年相比,增加36.7%。10年共完成飞机播种造林1.15亿亩,其中1988年1661万亩,为1978年的2.1倍。

——1988年,民航局直属企业上交国家各项税利、基金总额为5.86亿元,比1987年增长45%。外汇总收入为7.5亿美元,比1987年增长15%。1988年,民航运输企业人均完成运输总周转量3.35万吨,为1987年的3.9倍;人均产值超过8万元;人均创汇超过1万美元。

——到1988年底,民航共有运输飞机170架,10年新增飞机126架。运输飞机商载总吨位

比1978年增加1.6倍。其中1988年增加运输飞机13架,淘汰老旧飞机8架,净增商载吨位95.7吨。1988年民航运输飞机日利用率达到4.9小时,比1978年增加1.2倍。其中新型中短程飞机已达6~8小时,远程飞机已达10个多小时,达到了国际平均水平。飞机维修设施得到了加强和改善。

——到1988年底,民航共使用运输航班机场93个。其中可起降波音737飞机的机场有47个,比1978年增加21个。1988年民航完成基本建设投资4.95亿元,完成更新改造投资2.1亿元。年内竣工和通过验收的新建和改、扩建机场项目有6个。完成了4部航管雷达、4个机场的仪表着陆系统和3套全向信标台的安装。目前已有20部航管雷达,21部全向信标和15部测距设备。

——民航教育科技工作不断加强。飞行学院正在更新训练机型,由单一培养通用航空副驾驶,转变为直接培养运输机飞行员。对职工在职培训抓得较紧。1988年,民航局共安排重要科技项目62项。鉴定重要科技成果21项,其中2项获国家科技进步奖,14项获民航局科技进步奖。

## 二、民航1989年生产建设任务

1989年,民航全行业运输总周转量计划为25亿吨公里,旅客运输量1500万人,货邮运输量34万吨。其中民航局直属企业运输总周转量24.3亿吨公里、旅客运输量1420万人,货邮运输量33.1万吨。地方和其它部门航空企业运输总周转量0.7亿吨公里,旅客运输量80万人,货邮运输量0.9万吨。直属企业通用航空计划3.45万飞行小时。附属工业总产值7910万元。

在运输生产工作中要继续抓好增产节约、增收节支。1989年民航局直属企业计划新增飞机29架。要在确保飞行安全的前提下,充分发挥现有的和新增运力的作用,力争使“乘机难”、“买票难”的现象逐步有所缓解。要认真分析企业的经济活动,

大力改进企业管理,提高经济效益。要严格控制消费需求的过快增长,坚决控制集团购买力,严格控制工资、奖励、福利基金以外的消费支出。对财务、税收、物价大检查中查出的问题,必须认真处理。

1989年,国家安排民航基本建设投资计划为4.51亿元,比1988年计划数低9%。在投资使用上,要坚持保重点、保续建、保投产。要保证沈阳桃仙、重庆江北、长沙黄花机场在年内竣工投入使用,加快西安咸阳机场的建设速度。尽快完成桂林机场的初步设计报审,争取早日开工。完成昆明—广州、北京—广州、北京—上海、广州—上海航管雷达的建设和连网。积极筹建三亚区域管制中心。使首都国际机场达到二类盲降着陆。

1989年继续加强院校建设。做好飞行学院高教机和模拟机的引进工作,实现训练手段的现代化。改革教育训练计划,加速飞行学员的培养。提高地面院校的教育质量,强化实践性教学,适当调整专业设置,使培养的学生在理论基础和实际能力上适应民航建设的需要。

1989年民航科技工作,一方面要研究消化国际民航的先进技术,同时也要注意研究解决生产实际需要,综合效益显著的科技项目,抓好科技成果的推广应用。还要从本年度起,建立民航科技发展基金。

### 三、切实加强安全工作

民航系统绝大多数单位对保证安全是重视的,成绩是主要的。1988年正确处理了3起空中停车事件,避免了许多可能发生的事故。但安全形势还很严峻。1988年发生一等飞行事故5起。对飞行安全工作时刻都不能掉以轻心。要贯彻“安全第一、预防为主”的方针,就必须加强以下几个方面的工作:

(一)坚持“严字当头、铁的纪律”,狠抓安全管理。首先从各级领导做起,领导干部对自己要求要严、遵守规章制度要严,执行技术标准要严,对领导干部所发生的问题处理要严。领导干部在以身作则的前提下,对职工要大胆管理。严格要求。民航局和地区管理局在机场改革中都要大力强化安全管理职能。进一步完善安全法规和规章制度。

(二)加强和改进飞行队伍的建设和管理工作。要加强飞行技术标准管理;加强飞行训练工作;加强飞行技术力量的调配;控制飞行大队领导的飞行时间,使之以主要精力抓好安全工作;要总结推广飞行队伍建设和管理的经验。

(三)大力提高飞机维修能力和质量,加强适航管理工作。抓紧建设和改造北京、上海、成都、广

州4个维修基地。按照维修许可标准,加强维修单位的基础工作。落实和改进航线维护工作。组织好机务维修中的关键技术、多发故障和重要技术规范的科研工作,提高机务维修水平,加强机务人员的技术培训和作风建设。加强适航管理工作,健全民航局和地区管理局两级管理机构,组建上海、西安、沈阳3个适航审定中心。抓紧制定各类适航标准,严格控制飞机制造的初始适航性。把持续适航管理工作作为重点来抓。

(四)完善制度、改进设备、加强航行管制服务工作。修订颁发《民航飞行条例》、《民航航行管制工作细则》,并制定《民航航行签派工作细则》、《民航雷达管制程序和标准》等规章。同时,要增加航行管制服务系统建设的投资。

(五)加强空防安全和机场管理工作。经常进行空防安全教育,克服麻痹思想。对机场的治安和工作秩序进行综合治理。完善隔离区的管理和飞机的地面控制,杜绝货物和行李的失控现象,进一步加强专机和重要包机的安全保卫工作。从装备、设施、人员三方面完善机场消防工作。加强防火检查监督,切实保障飞机、候机楼和油库等要害部位的消防安全。

### 四、认真改进服务工作

生产第一线的各级领导干部和广大职工为提高和改善运输服务工作付出了艰辛的劳动,取得一定成绩。但运输服务工作仍然存在着信息不灵,态度不好;航班不正常时的服务工作跟不上;行李、货物丢失错运后,查询、答复和处理不及时;座位管理制度不完善等问题。解决这些问题,必须继续认真执行一些行之有效的措施。

(一)各级领导要深入现场,亲自抓运输服务工作。要做到每个季度有布置、有检查、有总结,必要时每月研究部署一次。对重大的运输服务质量问题,单位的主要领导和主管领导要亲自过问、亲自处理。加强领导值班制度,各单位每天要向旅客公布值班领导干部名单和所在位置。

(二)加强岗位责任制,严格执行规章制度和报告制度。特别要抓好行李、货物运输有关规定的执行,一定要严格遵行从收运、分检、进包、出包、装机、卸机到交付各个环节的清点和交接工作制度。落实行李、货物监装员和仓库的管理制度,堵塞漏洞。凡发生情节严重的运输服务事故,要立即向地区管理局和民航局运输司报告,哪个环节发生问题,就要追究哪个环节的领导和工作人员的责任。

(三)严格服务质量的监督和处理。限期恢复在岗位上按规定着装和挂牌服务。售票处,货运处,

候机室都要设立意见簿。对重要的旅客投诉信件,主管领导要亲自过目、亲自签发答复,对承办部门查处情况要进行监督检查。

(四)赏罚分明。偷盗、倒卖机票等违法乱纪现象,一经发现,就要从严惩处。今后,凡是发现监守自盗,偷拿旅客行李和货主物品的,除按规定给予罚款外,是合同工、临时工的一律解雇;是干部、固定工的,一律调离现岗位,并根据情节予以纪律处分,情节严重的依法追究刑事责任。同时,在服务工作岗位做出突出成绩的,要给予表扬奖励。

(五)加强座位管理。严格制度,防止私留座位。售票处除有计划安排好团体旅客外,对每个航班的座位应以一般不少于20%的比例在窗口售票。

(六)加强业务培训和职业道德教育。凡是新增加的工作人员,不论什么工种,都要经过一段时间业务培训和思想教育,考试合格才能上岗。在职人员也要分批轮训。

## 五、深化和完善体制改革

党的十一届三中全会以来,民航在体制改革方面迈出了两大步。第一步是以1980年开始实行企业化管理,走上了以发展生产力和提高经济效益为中心的轨道,近10年来民航的飞速发展,证明这项改革是正确的、成功的。第二步是正在进行的以建立政企分开的新型管理体制为目的的改革,这是一次更加广泛深刻的改革,在民航的发展史上是更为必要和不可逆转的、已经进行改革的成都、北京、上海三个管理局,总的看进展比较顺利,成绩必须充分肯定,新旧体制交替中出现的一些问题是难以避免的,这只能在进一步完善和深化改革中解决。1989年体制改革主要进行以下几项工作:

(一)总结经验,完善北京、上海、成都地区新的管理体制;进行西安、沈阳、广州三个管理局的改革。在完善管理体制方面,要在各地区管理局成立航务管理中心;拟定对机场归口管理的暂行规定;抓紧组建民航油料公司和分公司;尽快将华北、华东地区有关省、自治区、直辖市的民航局飞行大队分别划归中国国际和东方航空公司;调整组建地区管理局和机场的公安机构;在一类一级机场建立由地区管理局局长主持,航空公司、机场等单

位领导参加的协调委员会,加强地区管理局的协调、仲裁职能,明确地区管理局局长有仲裁权。其余三个管理局的体制改革,西安在第一季度开始进行,沈阳、广州在第二季度进行。下半年投入试运转。

(二)深化企业经营机制的改革。一是要进一步完善企业承包经营责任制,和经理(厂长)任期目标责任制。二是要推行经理(厂长)负责制,改革企业领导制度。三是改革分配制度,四是在有条件的单位优化劳动组合。

(三)抓紧完成民航局机关的机构改革,完善地区管理局的组织机构。局机关的改革要按政企分开的原则,把属于企业经营的职能交给企业,要加强行业管理和安全管理职能。

(四)进行省、自治区、直辖市民航局改革的试点。1989年重点先抓好驻有飞行大队和少数成立航空公司的省局的改革。将在华北、华东和西南各选择一个省局进行试点。

(五),搞好民航党的领导体制改革。在民航局机构改革中,党政机构要同步进行。

## 六、加强思想政治工作

首先,各级党委要重视自身的建设。在逐步实行党政分开的过程中,新的形势要求各级党委转变思想观念,认真学习、深入探讨和研究新情况,新问题,不断提高政治理论水平和政策水平,并结合民航实际,落实好党委的工作任务。同时还要廉洁从政,防止和清除腐败现象。

第二,要抓好党员教育工作。一是教育党员树立共产主义思想,坚定共产主义信念。二是加深对党的方针政策理解,坚定不移地贯彻落实党的各项方针政策。三是要树立一心一意为人民服务的宗旨。四是要严格党的纪律。要按照中央有关文件要求从严治党。加强对党员的民主评议工作,做好处置不合格党员的工作,提高党员队伍的素质。

第三,要继续深入学习和贯彻执行《中共中央关于加强和改进企业思想政治工作的通知》,进一步转变观念,建立企业思想政治工作的新体制。继续做好贯彻十三届三中全会精神的思想教育工作。抓好形势教育,解决职工中存在的一些糊涂观念和错误认识,提高落实治理整顿的自觉性。加强改革和安全生产中的思想政治工作。

# 在治理整顿和深化改革中 发展石油管道事业

中国石油天然气总公司管道局局长 朱洪昌

## 1988 年的主要工作和成果

1988 年,管道行业受全国基建规模过大、物价上涨和石油工业全行业亏损的影响,出现了成本上升,利润减少,建设资金不足的情况。经过管道局全体职工的共同努力,不断深化和完善企业内部的各项配套改革,努力探索适应石油管道特点的各项改革方案和措施,逐步建立和理顺各项管理体制和经营机制,仍取得了较好的经济效益。主要经济技术指标大部达到或超过了石油行业一等企业的考核指标。与 1987 年相比,输油量增加 0.41%,输气量增加 33.14%,货物周转量增加 4.04%,工业总产值增加 3.8%。

一年来的工作、主要取得了以下一些成绩。

(一)在推行厂长负责制的同时,企业内部的各项配套改革进一步完善。为了充分发挥各二级单位自主经营的积极性,已在全局 37 个单位实行了厂长负责制,占二级单位总数的 71.2%。针对管道系统行业多、彼此性质差异较大的特点,采取了不同形式的承包经营责任制。进行了改革内部分配形式的试点,试行了结构工资制。对计划管理、财务资金管理以及物资供应管理等方面也都进行了相应的改革。

(二)以节能为中心的输油生产工作又有新的起色。在输油生产中重点抓了节能、管道安全运行管理、新建输油管道及重点设施的投产和科学研究工作。

1988 年,我们采取层层承包的办法,加强节能技术及指标的管理,促进了输油生产经济合理运行,节约燃料油和减少输油损耗共计节油 19 万多吨,节电 10 万多度,与增输节能效果较好的 1987 年相比,燃料原油单耗下降了 6,71 公斤/万吨公里,创历史最好水平。电单耗下降了 1.36 度/万吨公里,输油损耗率下降了 0.058%。

(三)在艰苦条件下奋战的施工队伍再创好成绩。1988 年是我局基建系统获得大丰收的一年,共完成 9 项主要工程,产值、利润、施工全员劳动生产率、施工质量等指标都创历史最好水平。完成总产值 35225 万元,实现利润 2340 万元,施工全员劳动生产率达 30719 元/人年。单位工程优良

品率达 92.5%,单位工程全优率达 35.2%,单位工程一次合格率达 95.2%。全年靠自揽工程完成产值 26382 万元,占施工总产值的 74.9%。

(四)在竞争中发展的辅助生产产业又有很大提高。机修、运输和制管等辅助生产单位在激烈的市场竞争中,坚持从改革中求生存,从稳步发展中求效益,1988 年又有发展,产值、利润、货物周转量等指标都超效完成了计划,抽油泵、抽油杆、双金属衬套、螺纹焊缝钢管等 6 项产品被评为部优产品。

(五)居安思危,安全生产工作继续有所加强。与 1987 年相比,安全生产的四项主要指标有较大幅度好转或持平:负伤频率为 0.86‰,比 1987 年的 0.970‰下降了 11.3%;千人死亡率为 0.04‰,比 1987 年的 0.145‰下降了 71.7%;人均经济损失为 0.71 元,比 1987 年的 0.86 元下降了 17.4%。

(六)科学研究取得明显效果。1988 年,科技工作主要抓了三个方面的工作:紧紧围绕石油部“七五”期间的科技规划突出重点,集中力量,开展了科技攻关;结合生产实际狠抓了科研设计体制的深化改革和科技管理;认真进行了引进技术的消化吸收工作。取得了一批优秀的科技成果,其中,气相环境中的阴极保护科研攻关项目,荣获国际发明展览会金牌奖和中国科学院颁发的特别奖。

(七)思想政治工作体制有所改变。企业的思想政治工作正在由党委主要负责逐步转向由行政主要负责。在已实行厂长负责制的单位中,80%以上已在行政序列设立了专职的思想政治工作机构,建立了从经理到科室、站队以至班组、个人一岗双责为主的思想政治工作岗位责任制,基层站队的党支部书记大多数实行了兼职。

(八)治理、整顿工作不断深入。按总公司要求,在全局进行了税收、财务、物价大检查,对在建项目进行了清理,对一些流通领域公司存在的问题以及多种经营中全民与集体不清等问题做了处理。

(九)一业为主,多种经营有了很大发展。在确保完成总公司下达的输油气生产建设任务的同时,大力发展多种经营。截止到 1988 年底,全局已成