

中共中央关于制定国民经济和社会发 展十年规划和“八五”计划的建议（节录）

（1990年12月30日中国共产党第十三届中央委员会
第七次全体会议通过）

（15）加强基础工业和基础设施的建设。这是今后十年和“八五”计划期间经济建设的一个重点。我国基础工业和基础设施的发展滞后，严重制约着国民经济的发展。应该采取适当的投资倾斜政策，少搞一些一般加工工业，严格控制楼堂馆所建设，筹集必要的资金，加强能源、交通、通信、重要原材料以及水利等基础工业与基础设施的建设。在搞好现有企业填平补齐、挖潜改造的同时，有计划地新建、改建和扩建一批大中型电站、煤矿、油田、铁路和公路干线、港口、机场、通信干线等骨干工程，以及冶金、化工等大中型项目，增强经济发展的后劲。水利是基础设施的重要组成部分，不仅关系到农业，而且关系到工业建设和人民生活，中央和地方都要充分重视和认真抓好。

……

（17）优先发展交通运输和邮电通信，适应国民经济发展和对外开放的需要。交通运输，要着眼于搞好综合运输体系的建设，以增加铁路运力为重点，同时积极发挥公路、水运、空运等多种运输方式的优势。铁路建设，要采用先进适用技术对旧线进行改造，在一些重要线路，逐步实现电气化，同时加快煤炭运输干线，特别是山西、陕西、内蒙古西部能源基地运输通道和新的南北干线以及西北、西南地区干线的建设。到1995年和2000年，铁路货运量要由1990年的14.6亿吨分别增加到16.5亿吨左右和19亿吨左右。公路建设，重点是建设国道主干线，相应建设省市和县乡公路。港口，要加快能源、外贸运输和客运枢纽港的建设，努力扩大沿海港口的吞吐能力。水运建设，重点是发展远洋运输，建设沿海南北大通道和长江干线。民航建设，重点是扩建、改建和新建主要城市和边远城市机场，扩大吞吐能力，进一步增加干线和支线的空运能力。邮电通信，要加快发展长途电话自动化，提高电话普及率，逐步形成方便迅速的通信网络。发展交通运输、邮电通信，要发挥各方面的积极性。国家要加强重大骨干工程的建设，各级地方政府要因地制宜，采取多种办法筹集必要的资金，兴建地方铁路、公路、桥梁、港口和邮电通信设施。

未来十年是中国通信事业大发展的时期

——李鹏总理 1990 年 11 月 12 日在亚太电信组织第五届大会和第十四届管理委员会会议开幕式上的致词（摘要）

请允许我代表中国政府并以我个人的名义，热烈祝贺亚太电信组织第五届大会和第十四届管理委员会会议的召开，对各位代表、各位来宾到北京表示热烈的欢迎。

通信是各国社会和经济发展的基础设施，也是国际间进行联系交往的纽带，对推动社会进步和人类文明的发展有着重大的影响。八十年代以来，中国实行改革开放政策，国民经济迅速增长，教育、科学、文化等各项事业蓬勃发展，人民生活得到显著改善，现代化建设取得了巨大成就。我国政府把通信作为国民经济的基础设施，作为对外开放的重要条件，予以优先发展，制订了一系列具体政策，使通信事业获得了较快的发展，为促进国民经济发展和社会进步，增进同世界各国的友谊和合作，发挥了重要的作用。当前，我国的经济发展处在一个重要时期，我们正在总结过去十年发展经验的基础上，制定十年发展规划和下一个五年计划。中国政府将继续坚定不移地执行邓小平同志倡导的改革开放政策。在未来发展中，通信事业将占据非常重要的地位。我们不仅要考虑数量，而且要讲求质量，在交换方面要发展程控，传输方面不仅要发展载波微波，而且要发展光缆、卫星通信。我相信未来十年是中国通信事业大发展的时期。

亚太地区是一个非常重要的地区，有占世界人口一半以上的勤劳智慧的人民。亚太地区有许多发展中国家，经济发展充满生机，这是一个很有希望的地区。这个地区的通信事业将象其它事业一样，必将得到更大的发展。

亚太电信组织和国际电信联盟在组织和推动亚太地区国家和地区间通信领域的交流合作方面，做了许多有益的工作。今天，大家汇聚在北京，共商亚太地区电信事业发展大计。我相信，通过这次会议，对于促进亚太地区电信事业的发展一定会发挥更大的作用。

中共中央顾问委员会副主任薄一波致《中国交通年鉴》 出版发行五周年座谈会的贺信

郭洪涛同志并转《中国交通年鉴》编辑部全体同志：

我因身体欠佳，不能出席《中国交通年鉴》出版发行五周年座谈会与同志们交谈，不胜遗憾。谨向你们表示热烈的祝贺。

交通业是国民经济发展的先行官，现代化首先是交通的现代化。目前我国的交通业还比较落后，与社会主义现代化事业赋予它的重任很不相称。要把交通业尽快搞上去，需要各方面的共同努力。《中国交通年鉴》作为资料工具书，对促进交通业的发展起了积极作用。前事不忘，后事之师。希望同志们本着改革和求实的精神，再接再厉，准确、迅速、全面地提供高质量信息，为交通业的现代化做出更大贡献。

祝《中国交通年鉴》越办越好。

薄一波 1990 年 11 月 20 日

专 文



国务委员邹家华在“1990年北京国际邮电通信设备技术展览会”上试用展出的最新移动电话系统

优先发展交通产业

中国交通运输协会会长 郭洪涛

改革开放十多年来特别是“七五”期间，中国交通产业有了较大的发展。一是交通基础设施建设规模增大，技术水平提高。5年内建成铁路新线1745公里、复线2427公里、电气化铁路2764公里；至1990年末，铁路营业里程已有53378公里，复线里程13024公里，电气化铁路里程6941公里，复线率和电气化率分别达到24.4%和13%；新建地方铁路1414公里，达到4424公里。公路建设有了突破性的发展，5年内建成高速公路500多公里、一级公路2195公里、二级公路22182公里，改建公路13万多公里；至1990年末，公路通车里程已达到102.8万公里，等级公路占72%。还新建、改建城市出入口公路7000公里，明显改善了100多个城市出入口的交通条件。沿海主要港口建成泊位233个，其中万吨级泊位96个；至1990年末全国沿海港口已有深水泊位284个。改善内河航道4200多公里。新建民航机场13个，改扩建20个；至1990年末，民航机场已有94个，其中能起降中型以上飞机的47个。输油输气管道也有所增加。通信建设的发展更快，新增长途电话业务电路7万条，至1990年末达到11.2万条，其中全自动长途电路6.4万条，在全国已初步建成长途自动电话骨干网。二是交通装备大为增强。“七五”期间，新增电力机车1046台、内燃机车2169台，内燃、电力机车承担的运量比重已由1985年的39%提高到1990年的70%以上。民用汽车保有量，1990年比1985年增加71%，达到550多万辆。民用轮驳船已有3800多万吨，其中海洋运输船2000多万吨。民用飞机新增112架，其中租赁的48架；淘汰了一批落后的飞机，至1990年末民用飞机已有421架。全国城市自动电话交换机容量达到792.6万门。公用网电话机总数达到1273万部，电话普及率1.1%，5年翻了一番。三是完成了日益增长的运输量和邮电业务量。1990年与1985年比较，全社会客运量和旅客周转量分别增长24.7%和26.8%，货运量和货物周转量分别增长30.1%和44.6%，关系到国计民生的物资运输完成得较好，1990年铁路运输煤炭6.29亿吨，占货运总量的43%，其中晋煤1.78亿吨，比1985年增加48.3%。1990年沿海主要港口货物吞吐量4.8亿吨，邮电业务总量达到81.6亿元，比1985年分别增加55.1%和1.7倍。

“七五”期间，交通产业虽然有了较大的发

展，但与社会经济的发展相比，仍然严重滞后。交通运输和邮电通信的基础设施数量少，技术装备水平低，能力不足，缺乏后劲，管理水平比较落后，以及企业经营困难等问题远未解决，交通发展步履艰难，严重制约着国民经济的发展，影响对外开放方针的实施。这种状况亟需改变。

中共中央在《关于国民经济和社会发展十年规划和“八五”计划的建议》中提出：要“优先发展交通运输和邮电通信，适应国民经济和对外开放的需要。”全国人大通过的《纲要报告》指出：加强交通、通信等基础设施建设，“是今后十年的一项重要任务”。党和政府把交通运输和邮电通信基础设施的建设摆到这样重要的日程，是非常正确、完全符合实际的。

优先发展交通产业之所以十分必要，首先是由它的性质、地位和作用所决定的。交通产业是独立的物质生产部门和公共服务设施，是社会经济发展的纽带。国内外的实践都表明：国土资源的开发，国民经济的发展，国防的巩固，对外的开放，以及旅游业的开拓等等，在很大程度上都取决于交通这个基础设施的承受能力。商品经济的发展，统一市场的培育和形成，必须依靠交通，才能加速物资流通和信息传递。交通是先行官，交通建设必须先行，这是不以人们意志为转移的客观规律。只有遵循这个规律，国民经济的持续、稳定、协调发展和现代化建设第二步战略目标的实现才有保障。

根据《建议》和《纲要》确定的方针、任务，在今后10年或更长一些时间内，优先发展交通产业要着重抓好以下几个方面的工作：

一、坚持发展综合运输体系和综合通信体系。

各种运输方式、各种通信方式都各具技术经济特点，各有优势。发展综合运输体系和综合通信体系，实现各种运输方式和各种通信网的优势组合，能以较少的投入取得较大的运输、通信能力和社会经济效益。

(一) 发展综合运输体系，要加强以铁路干线、长江、海运为主骨架的全国综合运输网的建设，首先要重点加强全国范围内运输通道的建设。

1. 山西、陕西、内蒙古西部煤炭外运通道的建设，关键是要提高铁路、海港和海上运输的能力。铁路，要抓紧完成大秦铁路二期工程，形成第一条运煤通道；建设神府、东胜煤田经朔县至石家庄到

海港的铁路，形成第二条运煤通道；建设侯马至月山铁路，形成西接晋陕、东达海港的第三条运煤通道。另外，包头至西安铁路北、南两段即将建成，四川省已决定修建成都至达县的铁路，再把神木至延安段修通，并向南延伸经安康至达县，形成贯通南北的又一条干线。这对陕煤入川和开发陕北、川陕老区经济至关重要。为适应下世纪初期巨额增长的煤炭需求，除开发神府、东胜煤田外，还要开发榆林、横山煤田，要及早进行选线设计，再开辟一条新的运煤通道。南北海上运输主通道，要抓紧枢纽港的建设。煤炭下海港口，要继续建设秦皇岛港四期码头；尽快确定神府、东胜煤炭下海港址，争取“九五”后期投入使用。要大力加强上海和华东、华南卸煤港口、泊位的建设。同时，要增强海上运煤船舶的能力。管道输煤应该起步，开辟新的运煤手段，减轻铁路压力。

2. 进出山海关运输通道的建设，要综合发展各种运输方式。铁路，要修建沈山铁路第三线，适时改造沈山线，尽快建成集宁至通辽线；在东北境内要电气化改造哈大线。要发挥渤海湾海运优势，加强大连至烟台客货滚装运输，开辟大连至天津新港的滚装运输，把京津塘高速公路和沈大高速公路连接起来，以扩大联运能力。还需建设入关成品油管道。

3. 东部地区南北向运输通道要以铁路干线和海运为骨干。京沪、京广铁路要分段完成电气化改造；还需分段修建从北京（天津）到九江、九龙的铁路，形成南北又一条大通道，对开发闽赣皖老区经济，加强香港与内地的联系，都至关重要。为充分发挥南北海运优势，除了继续建设港口泊位，以及港口后方集疏运系统以外，要加强船舶工业，增加建造和修理大型船舶的船台，为更新海洋船舶，提高远洋、沿海运输能力，拓宽国际船舶市场创造条件。京杭运河应继续建设徐州至济宁段航道，改造、提高扬州至杭州段航道标准。

4. 中部地区东西向运输通道，要加强长江与铁路建设。长江主要是加强航道和港口建设，并开发汉水、赣江、湘江等主要支流。陇海铁路是第二座亚欧大陆桥的东段，连云港至徐州间要建成复线。浙赣铁路也要分段修建复线。

5. 西南地区的运输通道，除在“北口”修建西安经安康至达县和成都至达县的铁路外，在“东口”要完成湘黔铁路电气化改造，加强川江航道、港口建设；在“南口”要分段建成南宁至昆明铁路；在西南地区内部，要完成成昆铁路电气化改造工程，修建内江至昆明铁路。云、贵、川三省用的成品油，宜铺设成品油管道入川，或在四川建设炼油厂，用管道输入原油。

6. 西北地区运输通道的建设，除修建宝鸡至中卫铁路外，要加快修建兰新铁路武威至吐鲁番的复线。对新疆塔里木盆地石油的开发和外运问题，应统筹安排，并尽早研究外输原油管道的建设问题。

(二) 发展综合运输体系，要注重发展公路运输。重点建设对国民经济有重大意义的国道主干线，特别是京广、京沪、沈哈、陇海等干线中交通量最大的区段，以及运输繁忙地带的高速公路或汽车专用公路要优先安排。改建、扩建大中城市绕行线和城市主要出入口公路。相应地发展省区干线和县乡公路。要加强国防公路的建设。对“老、少、边、穷”地区要继续采取“以工代赈”和增加投入等措施，加快公路建设，以促进这些地区经济的发展，加速脱贫致富的进程。

(三) 发展综合运输体系，还要十分重视旅客运输问题。铁路要继续推广扩大旅客列车编组的经验，并增开车次，提高速度；在客运特别繁忙的地区要研究修建快速客运线。公路运输要增辟客车运营线路，增加车次，提高舒适度。水上客运设施的建设也要加强。航空在长途客运中有明显的优势，对国内大中城市之间，旅游热点和边远地区，特别是国际间的长途客运，须优先发展航空运输。重点改扩建或新建构成空中航线网络主骨架的大型机场，以及各省省会、自治区首府所在地和经济特区、沿海开放城市、旅游重点城市的机场。要增加飞机，调整机型结构。

(四) 发展综合通信体系，要搞好全国通信网发展的统筹规划，使公用通信网和专用通信网协调发展，充分发挥通信设施的效能，提高投资效益。公用通信网要在继续扩大城市自动电话交换机容量的同时，大力加强国际通信和国内一级干线通信网的建设，采用以光缆、数字微波、卫星为主的传输手段和以程控为主体的交换技术，逐步形成全数字通信干线网。要加强邮政通信设施的建设。

二、采取倾斜政策，扶持交通产业的发展。

优先发展交通产业，关键是要增大对交通基础设施建设的投入，大力提倡大家办交通。《纲要报告》指出：“基础设施建设周期长，投资大，价格和收费偏低，这就要求我们及早安排，实行投资倾斜政策，采取多种途径，筹集必要的资金。”这是非常重要的决策。中央和地方财政实行投资倾斜政策，增大对交通的投入，提高投资比重是十分必要的。同时，要建立交通建设的专项基金。尤其要重视调动各方面的积极性，继续鼓励地方修建铁路、机场、通信等交通基础设施；还可试行股份制，由中央与地方、部门、企业合资，并吸收部分社会资金投入交通建设。还应争取多使用外资。

在经济政策方面，应按照国务院《关于当前产业政策要点的决定》，除继续贯彻既有优惠政策外，对交通产业进一步给予扶持。如：从运输、邮电企业征收的能源交通重点建设基金，在条件许可时，返还给各主管部门调剂使用。又如：在贷款、税收等方面适当给予优惠，等等。

三、依靠技术进步，提高运输、通信能力和效益。

铁路特别是铁路干线要加快电气化进程，发展不同等级的重载列车运输，增加专用车辆。内河要建设以千吨级航道为骨干，连接三、五百吨级航道的航道体系，形成干支直达、江海相通；大力发展顶推船队，长江干流大宗物资运输要继续发展3.5万吨顶推船队，沿海要积极发展浅吃水肥大船舶；港口应逐步增加专业化泊位。公路运输要发展专用车、大吨位重型汽车和支农运输轻型车，发展多种柴油车。通信干线传输，主要采用微波、光纤和卫星等手段，省会城市和沿海地区的长话、市话交换设备要以程控数字交换机为主。

四、深化改革，进一步开放。

要着重推进四项改革：一是要完善、改进经济承包责任制，适当扩大国营大中型运输、邮电企业的经营自主权，改善外部经营环境，挖掘内部潜力，提高运输、通信能力和效益。二是在运输组织管理上，对零担货物要大力推行货运代理制度；对大宗

货物首先是煤炭，要试行货运代理制度；对适宜于铁路、水路联运的货物，要积极组织铁水联运。三是要大力发展集装、散装、冷藏运输，在装载方式上进行重大改革。四是进一步改革运输、邮电价格，逐步理顺各种比价关系。在交通价格管理体制上适当扩大主管部门的权限。

在对外开放方面，除扩大利用外资规模，加强交通基础设施建设外，要积极引进先进适用的新技术，加强技术改造；还要积极引进和借鉴国外先进的管理经验，提高管理水平。

五、大力加强精神文明建设。

交通产业为千家万户服务，面向人民群众，又是对外开放的窗口，搞好精神文明建设至关重要。要切实加强思想政治工作，把安全正点、高效低耗、优质服务放在首位；坚决纠正行业不正之风，严格禁止以运输、通信能力谋私；运输、邮电部门要与地方政府密切配合，采取联防办法，搞好治安工作和维护运输、邮电设施的安全运行。要严禁乱设关卡、滥收费用，维护正常的交通秩序。

“八五”和今后十年交通产业面临的形势是严峻的，有利条件也是很多的。只要把交通产业真正置于战略产业地位，优先加以发展，精心安排，狠抓落实，就一定能够逐步改变我国交通运输和邮电通信严重滞后的局面，为实现国民经济的持续、稳定、协调发展创造良好条件。

“八五”期间交通运输和邮电通信业发展任务和政策

交通运输的建设要着眼于2000年或者更远一点时间国民经济发展对运力的需要，搞好综合运输体系的建设，以增加铁路运力为重点，同时积极发挥公路、水运、空运、管道等多种运输方式的优势，并使各种运输方式衔接配套。运输、邮电的建设，都要贯彻统筹规划、条块结合、分层负责、联合建设的方针。

铁路。要采用先进适用技术对旧线进行改造，在一些重要线路逐步实现内燃化、电气化，以及有选择的重载化，逐年减少“限制口”；同时加强煤炭运输干线、新的南北干线，以及西北、西南地区干线的建设。重点建设大秦线二期、神府煤田外运通道、宝中线、集通线、侯月线、南昆线、京九线、浙赣复线、焦柳复线、兰新复线以及京广、京沪、哈大、成昆线电气化等。在保证重点铁路建设的同时，在国家统一规划下，提倡中央、地方合资建设铁路、鼓励发展地方铁路。1995年，铁路货运量达到16.5亿吨左右。

公路。重点建设国道主干线，特别是京广、京沪、沈哈、陇海干线，以及沿海运输繁忙地带的高速公路和汽车专用公路。相应建设省级干线公路和县乡公路，积极扶持贫困地区公路建设。有重点地建设其他公路。

水运。加强沿海港口建设，装与卸要并举安排，建港和疏港以及港后腹地的运输能力要系统加以考虑。建

设的重点是南北海上运输主通道的枢纽港，特别是煤炭、集装箱、陆岛滚装和客运等专业运输系统的码头。大力发展内河航运，建设长江干线及主要支流，续建西江整治等工程。进一步扩大远洋、沿海和内河的水运能力。同时，加强工业密集区域和重点开发区的航运建设。1995年，沿海港口吞吐量达到6.5亿吨。

民用航空。重点加强基础设施建设，续建上海虹桥、昆明巫家坝、海南三亚、武汉天河等机场，新开工首都机场航站区。加强航行系统和空中管制系统的建设。进一步增加干线和支线的空运能力，合理规划航线网络，根据需要开辟新的航线。国际航线主要巩固现有航线，提高竞争能力。增加通用航空的作业能力。

邮电通信业。要加快发展长途电话自动化，提高电话普及率，逐步形成方便迅速的通信网络。重点建设沪闽、榕穗、京沈哈等光缆干线工程，北京、天津、上海和省会城市的市话网扩建工程。五年内，新增电话交换机1500万门，其中市话1000万门；新增长途电话电路15万条，长途自动交换设备40万路端；新增光缆干线8000公里。1995年，邮电业务总量达到300亿元，力争1995年电话普及率达到2%以上。

——摘自《中华人民共和国国民经济和社会发展十年规划和第八个五年计划纲要》

发扬“七五”成绩 打好“八五”第一仗

铁道部部长 李森茂

在中共十三届七中全会胜利闭幕之际，迎来了1991年。回顾1990年和“七五”期间的铁路工作，学习中共中央关于制定国民经济和社会发展十年规划和“八五”计划的建议，展望社会主义现代化建设第二步战略目标的宏伟前景，全国铁路职工精神振奋，对未来充满了必胜的信心。

1990年是铁路广大职工坚持稳定、鼓劲、团结、务实，继续奋进的一年；是铁路治理整顿、深化改革，各项工作取得显著成绩的一年；也是为完成“七五”计划做出贡献的一年。客货运输较好地完成了年度计划，全年完成客运量9.5亿人，完成旅客周转量2610亿人公里，分别为年计划的100%和100.4%；完成货运量14.6亿吨，货物周转量10601亿吨公里，分别为年计划的100.1%和102.9%。铁路基本建设完成投资71.92亿元（含省筹资金），比上年增长26.7%；全年完成新线铺轨262.2公里，复线投产355公里，电气化投产566.8公里。徐州枢纽、鹰潭编组站、沈阳新北站投入运营，兰新铁路西段与苏联铁路顺利接轨，第二座欧亚大陆桥贯通。工业系统：机车车辆修、造等主要任务和通信信号、轨枕、桥梁等工业器材生产都较好地完成了年度计划。铁路科技工作取得新成就，有72项科研成果获部科技进步奖，有7项获国家奖，其中东风8型大马力内燃机车获一等奖。重点科技攻关项目、时速达140公里的客运东风9型内燃机车和韶山5型电力机车试制样车通过国家验收。大秦铁路成功地进行了万吨重载列车试验。铁路安全工作进一步加强，保证行车安全的技术装备得到改进和普及，安全不好的状况开始扭转。路风建设得到重视，纠正行业不正之风初见成效。

“七五”期间，铁路实行了投入产出、以路建路的经济承包制（简称大包干），这是铁路经济体制的一项重大改革。在执行过程中，国务院和有关部门针对承包中遇到的困难和问题，及时帮助解决；铁路自身也不断完善承包措施，强化监控机制，使铁路的经济承包得以坚持下来，并取得显著的成绩。

资金投入超过承包计划，重点工程建设加快。铁路部门克服各种成本上升因素的影响，挖潜增效，增收节支，正确处理内部分配关系，除国家核定的留利外，把实现的利润包括客货运调价增收部分都用于铁路建设。“七五”计划投资452.65亿

元，完成投资493.5亿元，超过计划40.85亿元。北战大秦、南攻衡广、中取华东三大重点工程完成了国家计划进度，大秦一期工程和衡广复线提前交付运营。机车车辆工业有突破性进展，五年投资30亿元，为“六五”的3.2倍，“配、修、造”能力明显提高，产品可以满足国内需要，并开始小批量出口。

加快了既有铁路的技术改造，装备水平显著提高。“七五”同“六五”相比：建成复线2427.1公里，增加54%；建成电气化铁路2764.2公里，增长10%；复线率和电气化率分别达到24.4%和13%。购置内燃机车2254台，占目前铁路内燃机车总数的40%；购置电力机车1078台，占目前铁路电力机车总数的三分之二；内燃、电力机车承担运输工作量比重，由39%提高到70%以上，铁路牵引进入内电为主的新时期。

提高限制口的综合运输能力，保证了重点物资的运输。在运输组织上，采取了各种挖潜提效措施，使关键区段的运输能力有显著提高。同“六五”相比：部分限制口的实际通过量提高20%以上。货运量稳定增长，共完成70.3亿吨，增长21%；客运量完成54.81亿人，增长5.1%；客货周转量完成63365亿吨公里，增长47.1%。煤炭运输完成28.8亿吨，增长24.1%。有关国计民生的重点物资运输均做到优先安排、重点保证。

加强了设备更新大修，加快偿还设备失修欠帐。同“六五”相比：共完成更新及大修投资392.6亿元（含机车车辆购置费），增加94.2%，相当于前三个五年计划的总和。线路大修换轨完成20264公里，增长29.7%，60公斤/米钢轨比重由5.1%提高到23.1%。用于行车安全的技术措施费13亿元，基本普及了机车信号、自行停车装置和列车无线调度电话，主要干线建成了车辆红外线轴温探测网，安全设施得到了明显加强。

提高了劳动效率，拓宽了经营领域。铁路运输企业实行了万换算吨公里工资含量包干，打破了传统的按职工人数计算工资总额的办法。运输全员劳动生产率比1985年提高16.4%，五年相当于少用劳力30多万人。“七五”年均增加职工3万人，递增1.5%，低于“六五”年均增加6.1万人，递增3.6%的增长幅度。12个铁路局从事多种经营的铁

路职工已达 10 万人,多种经营正健康发展,不断向广度和深度进军。“七五”期间,运输企业留利平均增长 12%,与运输收入增长幅度大体持平,职工工资有所增长,生活福利得到相应改善。

铁路实行“大包干”是个新事物。由于缺乏经验,对生产资料价格上涨等外部条件变化给铁路经济承包带来的影响预见不够,基本建设实物工作量未能完成;承包指标偏高,影响承包单位的积极性;承包办法不够完善,有效监控不够,出现了严重的路风问题。我们将在“八五”期间进一步总结经验,兴利除弊,深化改革,逐步完善。

1991 年是实施“八五”计划的第一年,是铁路治理整顿、深化改革的关键性的一年。在新的一年里,全路要认真学习贯彻中共十三届七中全会精神,继续推进铁路治理整顿和深化改革,广泛开展“质量、品种、效益年”活动,以全面提高铁路工作质量和经济效益为中心,依靠科技进步,抓基础,上质量,保安全,正路风,使铁路各项工作在“七五”基础上稳步前进,为国民经济持续、稳定、协调发展作出新贡献。

认真贯彻中共十三届七中全会精神,进一步搞好铁路治理整顿和深化改革。要按照中共中央建议提出的基本任务和方针政策,修订编制铁路十年规划和“八五”计划以及科技、教育、利用外资和引进技术等配套的发展规划,以保证中央关于以增加铁路运力为重点、搞好综合运输体系建设的方针得以落实,进一步实现铁路的稳定发展。要在“七五”经济承包的基础上,完善制订“八五”承包方案,各铁路局要搞好两个承包期的衔接,先滚动承包一年。在治理整顿中,要进一步调整结构,理顺关系;在投资结构上,要适当增加新线特别是中西部铁路投资比重;工业内部要理顺配、修、造关系;在生产与生活关系上,要继续在发展生产、提高效益的基础上,积极改善职工集体福利事业和职工生活。要认真执行《企业法》,坚持和完善厂长负责制,加强党组织对企业思想政治工作的领导,全心全意依靠工人阶级,完成好企业的各项任务。

加强运输组织,努力挖潜提效,全面完成国家运输计划。要坚持保安全、保畅通、保重点的原则,组织好运输生产。要针对部分区段货源不足、客流下降而主要干线货流集中、能力不足的情况,努力挖潜扩能,提高运输组织水平,大力增运增收。对煤炭、石油、冶炼、支农、人民生活等重点急需物资,要优先安排运输。要继续坚持“安全第一,预防为主”的方针,全面推广临汾铁路分局安全管理经验,认真落实各项安全措施,确保运输安全畅通。

搞好重点工程建设,提高铁路投资效益。要认真贯彻中央关于铁路建设要采用先进适用技术,对

旧线进行技术改造,在一些重要线路逐步实现电气化,同时加快煤炭运输干线和新南北干线以及西北、西南地区干线建设的重要决策,保重点、保投产、保销号,集中力量抓好一批国家重点工程和投产项目。1991 年要完成新线铺轨 593 公里,投产新线 173 公里、复线 269 公里、电气化铁路 1245 公里。设计、施工、建设单位要密切配合,精打细算,节约投资,把钱花在刀刃上,提高铁路建设的投资效益。

强化管理,狠抓基础,广泛开展“质量、品种、效益年”活动。要结合铁路实际,对铁路行业开展“质量、品种、效益年”活动作出统一部署。要认真总结十年来全面质量管理经验,继续推行全面质量管理。切实抓好企业升级的定期复查和评审工作,促进铁路企业管理再向前迈进一步。各部门要对计划、财务、定额和物资等管理状况进行综合分析,找出薄弱环节,采取有效措施加以解决,使企业各项主要经济效益指标都有明显改善。

针对铁路行业特点,继续抓好路风和廉政建设。要以贯彻实施《铁路法》为契机,深入开展加强管理、改进路风、安全正点、优质服务的群众性活动,弘扬人民铁路为人民的宗旨。要把解决以车以票谋私和内盗问题作为治理整顿路风的重点,抓路风建设促优质服务。要建立健全路风建设的检查、考核、监督制度。在全路开展列车乘务员和旅客列车上等级达标活动,使客货运输服务水平有显著提高。要切实解决客车上水供水问题,对维护客车车辆设备完好、提高列车正点率、改善餐车服务等,要一件一件抓落实。铁路的廉政建设,要一级抓一级,重点抓好对领导机关和领导干部的监督检查。要认真贯彻执行中纪委、监察部颁发的有关条例、规定,充分支持纪检、监察、审计等部门的工作,对各种违法违纪案件和严重路风事件,要严肃处理。

积极健康地发展多种经营,进一步扶植集体经济,关心和改善职工生活。要加强领导,统筹规划,充分利用铁路在人、财、物方面的优势,挖掘劳动力、设备和科技等方面的潜力,在国家政策、法规允许范围内,广开经营门路,扩大经营规模,建立骨干企业,推动多种经营向实业型、规模经营、集团化的方向健康发展。进一步扶植集体经济,做好待业子女的就业安置工作。要继续解决好边远地区水、电建设,增建职工住宅,办好公寓、职工食堂和待班室。要从实际出发,积极开展生活线、文化线建设,解除一线职工的后顾之忧,丰富职工业余文化生活,推进铁路的两个文明建设。

1991 年铁路面临繁重而艰巨的任务。全路要充分发挥党、政、工、团等各级组织的作用,加强思想政治工作,调动职工积极性,团结一致,埋头苦干,打好“八五”第一仗,夺取运输生产和各项工作的新胜利。

再接再厉 抓好“八五”工作 为交通事业的新发展而奋斗

交通部

“七五”期间交通发展的成就

“七五”期间，交通系统遵循中央改革开放的方针和政策，积极探索，奋力开拓，各个方面都迈出了较大的步伐。

交通改革全面展开，逐步深化，取得了显著成效。全社会的车、船运力迅速增长，交通基础设施建设速度加快，交通运输全面紧张的状况有了一定的缓解。

对运输市场和交通建设市场进行了治理整顿。完成了经营资格审验和设计、施工单位的资质审查、等级评定。经过经营行为的整顿，运输市场和建设市场秩序有所好转。

交通基础设施建设取得突破性的进展。新建改建公路8万多公里，新增二级以上公路2.4万公里，相当于前35年修建二级以上公路里程的总和。修建了沈大公路等500公里高速公路。公路事业开始进入重点建设高等级公路的新阶段。

沿海港口，建成深水泊位96个，中级泊位90个，港口的仓储能力和集疏运条件也有明显改善，使港口全面紧张的情况有了较大程度的缓解。

内河航运建设，完成投资23亿元，改善航道4200多公里。建成码头泊位59个，吞吐能力有较大增长。少数碍航闸坝恢复了通航。

全国民用汽车保有量达到550多万辆，比“六五”末增加71.7%倍。运输船舶吨位达到3750万吨，比“六五”末增加23.6%。其中海洋运输船舶2000多万吨，居世界第八位。车船结构也有一定的改善。全社会公路、水路客货运量、周转量都完成了“七五”计划，客、货运量分别占社会总运量的88%和83%，客、货周转量分别占50%和57%。在综合运输体系中发挥着重要的作用。

认真贯彻了“安全第一、预防为主”的方针，加强了安全监督机构，运输安全状况有明显的好转。

交通科技、教育出成果、出人才明显增多。交通系统共获国家科技进步奖27项，国家发明奖10项；部科技进步奖227项。基本形成了层次结构比较合理和专业门类比较齐全的交通科研体系。部属高等院校培养本、专科毕业生、研究生分别比“六五”增长53.5%和7.4倍。师资队伍得到加强，专业水平有明显提高。办学条件有一定改善。

精神文明建设进一步加强。重点抓了坚持四项基本原则，反对资产阶级自由化的教育和斗争；加强了党风、行风、廉政建设和职业道德教育；开展了“学雷锋、树新风”，创建文明单位，争当文明职工活动。涌现出全国交通系统两个文明建设先进单位109个，先进集体152个，全国和部级劳动模范602人，“五一劳动奖章”获得者214人，国家级有突出贡献的中青年科技专家53人。

1990年是“七五”计划的最后一年，交通系统广大干部职工克服市场疲软、货源不足、资金紧缺等困难，较好地完成了生产和建设任务。

“七五”的基本经验是：

——坚持改革开放的方针，发展以公有制为主体的多种经济成分，不断深化完善各项改革和管理措施，是发展交通运输的强大动力。

——紧紧依靠各级政府的领导和支持，按国家产业政策的要求，对交通业实行倾斜、优惠，是交通事业发展的关键。

——充分调动各方面的积极性，实行投资渠道多元化，是加快交通基础设施建设的基本途径。

——统筹规划，合理安排，并制定正确的指导方针，是提高投资效益，形成综合运输能力的重要前提。

——加强精神文明建设，全面提高职工队伍的素质，是取得改革和建设胜利的保证。

交通工作虽然取得重大成就，但仍存在不少困难和问题：一是基础设施仍很薄弱，公路里程少、标准低；港口吞吐能力不配套，专业化泊位少；内河仍未摆脱落后状况。基础设施亟待加强，而建设资金短缺。二是运输设备老化，专业运输车、船有1/3带“病”营运。三是管理体制有待进一步理顺。四是大中型企业经济效益滑坡，缺乏活力和自我发展能力。五是行业风气和服务质量仍存在不少问题。这些困难和问题，需要认真对待，花大力气解决。

“八五”交通事业的发展目标

全面贯彻落实中共十三届七中全会审议通过的《中共中央关于制定国民经济和社会发展十年规划和“八五”计划的建议》提出的指导方针，是确保实现中国社会主义现代化建设第二步战略目标的

根本措施。根据预测，“八五”期间公路、水路客运量年均增长速度为6.8%和0.7%，公路、水路货运量年均增长速度为6.2%和4.8%，沿海港口吞吐量年均增长速度为7.2%，交通运输综合能力仍将处于滞后状态。“八五”期间，交通建设的主要任务是：

新增公路6万公里。重点建设国道主干线4000多公里，其中高速公路500多公里，汽车专用一、二级公路3600公里；继续改建扩建大中城市出入口公路和过境公路；相应发展省干线和县乡公路。

沿海港口建成泊位180个，其中深水泊位100个，新增吞吐能力1.7亿吨。重点加强煤炭、集装箱和陆岛滚装运输系统建设。

内河航运，重点建设长江干线、西江干线、京杭运河、黑龙江等水运主通道的基础设施，改善航道4000公里，新建泊位60个。长江干线重点加强港口和主要客运站建设，长江支流重点搞好汉江、湘江及信江航道建设。

运输装备，计划建造运输船舶1200万吨，13万客位，新增专业运输汽车8万辆。加强修船、筑养路机械和公路客车生产。

实现“八五”发展目标，要坚定不移地贯彻改革、开放的方针。继续推进交通体制改革，加强对运输经济的宏观调控和行业管理。坚持以公有制为主体、各种运输力量协调发展的方针，逐步建立计划经济与市场调节相结合的运输经济体制和运行机制。

在工作中，要遵循以下的指导原则：

1. 依靠各地政府，调动各方面积极性，进一步开拓思路，提出一些新的政策和办法，加速交通建设。
2. 按照产业政策的要求，调整运输经济结构，改善车船运力构成，搞好航（道）—船—港、路—车—站的配套建设。
3. 集中力量，确保重点，优先保证骨干工程及收尾、续建项目建设。
4. 贯彻“经济建设必须依靠科学技术，科学技术工作必须面向经济建设”的战略方针，把科技、教育作为振兴交通的战略重点来抓。抓好新技术的推广应用，加强软科学研究。教育工作要继续坚持社会主义办学方向，培养各级各类专门人才，特别是培养一些短线专业急需的人才。
5. 发扬艰苦奋斗精神，把有限的资金用好，提高投资效益。大力挖掘企业内部潜力，向管理要效益。
6. 坚持两个文明一起抓的方针。深入进行爱国主义、集体主义、社会主义教育，进一步建设以“安全优质、文明服务”为主要内容的交通行业行风，提高职工队伍素质。

1991年工作任务

1991年是“八五”计划的第一年，也是继续治-

理整顿和深化改革的一年。全国交通系统要着重抓好下列几方面的工作：

1. 认真学习贯彻七中全会精神。各级领导和广大职工必须认真学习七中全会公报，江泽民总书记、李鹏总理在全会上的重要讲话和中央的《建议》，深刻领会其精神实质，结合本单位实际制订贯彻落实的措施。

2. 搞好运输生产和基础设施建设。交通运输部门汽车、轮驳船客运量计划完成44.15亿人，其中汽车客运量为42.25亿人，轮驳船客运量为1.9亿人；交通运输部门汽车、轮驳船货运量计划完成11.22亿吨，其中汽车货运量为5.8亿吨，轮驳船货运量为5.42亿吨。沿海主要港口吞吐量计划为4.68亿吨。

基本建设，重点安排“八五”计划的“三主一支持”项目。计划：开工和续建沿海港口深水泊位及中小泊位53个，建成内河中级泊位3个；新增公路1.3万公里；安排民用钢质船开工量64万吨，完工量54万吨；归口安排钢质船12万吨、水泥船15万吨；改装公路客车13390辆，生产汽车挂车12770辆。要用好技改资金，努力改善技术装备。

3. 继续治理整顿运输市场。李鹏总理提出，1991年的经济工作，要处理好治理整顿与执行“八五”计划的关系，以治理整顿为主，并开始执行“八五”的发展计划，在治理整顿中求发展。治理整顿要重点搞好经营行为的整顿，逐步建立起运输市场的良好秩序。逐步实行路政、运政、稽征“三结合”，统一设站，联合上路，各司其职，配合协作。禁止乱设卡、乱罚款、乱收费和以权谋私的行为，纠正行业不正之风。

4. 开展“质量、品种、效益年”活动。交通系统要根据自己的实际和特点，以安全、质量、服务、效益为主题，在安全、质量、服务、效益指标等方面收到明显实效。

5. 搞活大中型交通企业，是交通企业改革的一项主要任务。要完善企业承包经营责任制，深化企业内部改革，制订经营发展战略，增强企业活力和自我发展能力。

6. 加强精神文明建设。进一步抓好《关于社会主义若干问题学习纲要》的学习。继续开展学雷锋、学严力宾、树行业新风的“两学一树”活动，搞好班组建设和职工队伍建设。进一步端正行业风气，治理“三乱”。部领导继续实行定点联系制度，深入实际，调查研究，重点解决一些问题。

在保证完成各项重点任务的同时，还要做好科技、教育、法制、财务、审计、监察等各项工作。要以优异的成绩，迎接建党70周年。

抓住机遇 迎接挑战 实现邮电事业的更大发展

邮电部部长 杨泰芳

80年代,特别是“七五”期间,是中国邮电通信事业发展最快的时期。邮电事业的发展速度开始超过国民经济的增长速度,出现了持续、稳定发展的势头。不论是东部沿海地区,还是中西部地区,不论是城市还是农村,邮电通信面貌都发生了深刻的变化。全国邮电部门提前超额实现了邮电翻三番的第一步战略目标。

“七五”期间,邮电固定资产投资完成200多亿元,相当于“六五”期间完成投资额的3.4倍,超过前36年邮电建设投资的总和。五年中,建成一批大型邮政和电信枢纽,一批国家重点通信建设项目如北京、天津、上海、广州电话网改扩建工程,宁汉光缆和京沪数字微波工程,以及一批省内通信工程,相继投产。新增邮运汽车3485辆,总数达到11742辆,比1985年增长42.2%;新增长话业务电路7.5万条,总数达到11.2万条,比1985年增长2倍;长途自动交换机容量净增15.0万路端,总数达到16.1万路端,增长13.0倍;全国市话交换机增加489.5万门,总数达到826.1万门,农话交换机增加128.9万门,总数达到405.8万门,分别比1985年增长1.45倍和46.5%。全国电话机总数达到1273.5万部,电话普及率达到1.1%,五年翻了一番。

中国电信通信正在由人工网向自动网过渡,由模拟技术向数模兼容和数字技术过渡。全国市话网的自动化水平达到96%,程控电话交换机超过350万门。自1990年西藏拉萨实现国内和国际长途电话直拨后,全国自动电话网覆盖面已达到所有省、自治区、直辖市,目前已有771个城市进入全国长途自动电话网,有321个城市可以直拨世界180多个国家和地区,长途直拨有权用户达到130万户;全国公众电报自动转报网已基本形成,全国80%的县和县以上的电报都进入了自动交换网。一批邮政自动化、机械化设备投入使用,计算机技术正在一些邮政作业中逐步推广应用。邮电部门在不断发展传统业务的同时,积极开拓了各种新业务,移动电话、磁卡电话、用户传真、数据通信、可视电话、礼仪电报、电子信函和多功能电话服务等都发展很快。无线寻呼业务发展到了160多个城市,用户达43.6万户;邮政快件通达1960多个城市;邮政特快专递通达170多个国家和地区。邮政储蓄余额达到

181亿多元,集邮业务得到蓬勃发展。“七五”期间,邮电企业的经济效益明显增长,实现了业务量、业务收入、利润同步增长。1990年,中央国营邮电业务收入达到122.7亿元,比1985年增长2.7倍;地方国营农话业务收入达14亿元,比1985年增长1.95倍。几年来,邮电支撑系统各部门以通信为中心开展工作,在邮电科研、教育、工业、物资、设计、施工等方面都有了新的发展;同时,邮电部门坚持两个文明建设一起抓,职工队伍建设得到加强,全国有半数以上的邮电企业分别被各级政府评为文明单位,一个“从严治局、全网协作、优质服务、信誉第一”的新局风已初步形成。

“七五”期间,中国邮电通信事业所以出现大发展的局面,关键在于改革开放政策为邮电通信提供了良好的发展环境和广阔的市场;在于国家把邮电通信列为优先发展的重点产业,在政策上实行倾斜;在于各级地方政府和社会各方面给予大力支持;在于全国百万邮电职工团结拼搏、开拓进取、艰苦奋斗。“七五”期间,中国邮电事业虽然有了很大的发展,但仍然是国民经济中的薄弱环节,通信能力严重不足,与国际上通信发展水平的差距还很大。

今后十年是中国国民经济和社会发展非常关键的时期,也是建设社会主义现代化通信网的十分重要的时期,邮电部门要抓住历史机遇,迎接新的挑战,坚定不移地把通信搞上去。李鹏总理在1990年亚太电信组织第五届大会开幕式上的讲话中指出:“未来十年是中国通信事业大发展的时期。”邮电通信所以要有大的发展,主要有以下几个方面的原因:一是国家继续深化改革,发展有计划商品经济,整个社会经济联系将日益增多,对信息传递的需要将更加迫切。二是国家对外开放进一步扩大,对邮电通信特别是对长途和国际通信将提出新的更高要求。三是随着国民经济的发展,人民群众的物质文化生活将有较大的改善,消费结构将发生很大变化,电话将更多地进入千家万户。四是根据经济发达国家和一些发展中国家的经验,通信是生产要素,经济越发展通信地位越重要,对通信需求也越旺盛。五是世界上发达国家的通信网正向数字化、智能化、综合化发展,一批发展中国家的通信正在崛起,如果我们不加快发展,推进技术进步,

就会贻误时机，进一步拉大我们与发达国家的差距。同时，这也是为二十一世纪邮电通信更大发展打下坚实基础的需要。

为适应到本世纪末国民生产总值翻两番对通信的需要，1984年邮电部提出到2000年邮电主要通信能力和业务量要在1980年的基础上翻三番。“七五”期间的实践已证明，这个目标经过努力是可以实现的，因此，这个总的目标不作变动。到本世纪末，在电信方面，将建成以光缆、数字微波为主要传输手段的长途数字干线网和以程控交换为主体的电话网，全国2300多个县市中98%实现市话自动化、80%实现国内长途电话直拨、60%实现国际电话直拨，农村基本实现村村通电话，全国电话普及率达到3%；在邮政方面，将进一步提高邮政通信网主要生产过程的机械化程度和全网的科学管理水平，建立以确保邮件传递时限为主要内容的质量保障体系，局所布局比较合理，业务功能比较齐全，全国年人均用邮量达到10件左右。届时，电话将进入千家万户，多样化的电话、图象、计算机通信等新业务更加普及，人民群众用邮更加方便，能基本适应人民生活达到小康水平时社会对邮电通信的要求。

“八五”期间是实现邮电翻三番目标的重要阶段，“八五”期间邮电发展的主要指标是：邮电业务量年均增长15%左右；电话交换机由2045万门增加到3500万门，全国电话机由1260万部增加到2380万部，普及率达到2%；长话业务电路由10.6万条增加到25.6万条，长话自动交换设备由15万路端增加到50至55万路端，争取实现东部地区的县城、中西部地区的地市及部分县城进入全国长途自动电话网；建设以光缆为骨干的大容量数字通信干线传输网，光缆总长约为2万公里；新建、改扩建微波干线1.45万公里；建设公众通信卫星地球站12座和众多的卫星小数据站，初步形成国内卫星通信系统；建成中日海底光缆并充分利用国际通信卫星，使国际通信更加畅通。全部建成省会邮政枢纽，增加邮政生产用房350万平方米，提高邮政重件作业和邮件内部处理的机械化水平，推广计算机应用；函件总数达到70亿件；加强农村邮电通信发展。

为了实现邮电“八五”计划和十年规划目标，要实行以下主要指导方针：第一，认真贯彻优先发展通信的方针，“协调发展，适度超前”，以满足社会对通信的需要。第二，深入贯彻“四个一起上”和“统筹规划、条块结合、分层负责、联合建设”的方针，依靠政策继续广筹建设资金。第三，坚持依靠科技进步，高起点，新技术，加快邮电通信网现代化。第四，贯彻深化改革的方针，完善邮电企

业改革，调动企业和职工的积极性。第五，坚持自力更生、勤俭办企业的方针，不断增强通信事业发展的后劲。第六，坚持两个文明建设一起抓，加强人才培养和智力开发，全面提高职工队伍素质。

为保证十年规划和“八五”计划有一个良好的开端，邮电部门1991年要着重抓好以下几项工作：

(一)用中共十三届七中全会精神统一思想，增强加快通信发展的责任感和紧迫感。通过对七中全会文件的传达和学习，邮电干部职工要充分认识十一届三中全会以来国民经济建设取得的巨大成就、基本经验和邮电事业取得的显著成绩；充分认识今后十年是我国社会主义现代化建设和邮电通信发展的非常关键的时期；充分认识我们面临的机遇和发展的前景，用全会精神指导邮电工作，增强加快通信发展的责任感和使命感，动员全体干部职工围绕邮电翻三番这一目标埋头苦干，为保证国民经济翻两番争做贡献。

(二)大力加强通信建设，进一步增强通信能力。根据调整结构、提高效益的要求，继续把增强通信能力作为主要任务来抓，加强通信重点项目特别是一级干线的建设，搞好挖潜和补缺配套，千方百计地增加通信能力，努力缓解通信供需紧张状况。全年计划完成固定资产投资62亿元，增加市话交换机容量160万门、长话自动交换机7万路端、长话电路3万条，力争全年增加生产用房200万平方米。继续抓好邮政枢纽、电信枢纽、卫星地球站和长途程控6万路端等重点工程建设，加快光缆和微波通信干线的建设，做好省际二级干线的衔接工程，提高机线配套比例，增强市话放号能力和长途电话接通能力。在邮政方面，加快北京、沈阳等邮政枢纽建设，加强邮政局房、支局所的建设和改造，增强自办汽车运邮能力，形成合理配套的邮运网络，提高邮政内部处理的机械化水平。同时，要根据农村经济发展的特点，大力加强农村邮电通信建设。

(三)搞好经营，大力发展邮电业务。邮政方面要在大力发展传统业务的基础上，积极开拓轻型和新型业务。电信方面要坚持抓电话业务带非话业务、努力开拓新业务的经营方针，大力发展国际和港澳电话、长途直拨、移动电话和无线寻呼等业务。发展邮电业务一定要树立正确的经营观点，不能损害用户利益和邮电信誉。

(四)加强管理，提高经济效益。在开展“质量、品种、效益年”活动中，把提高通信质量、改善邮电服务作为一件大事来抓，切实加强企业管理工作。邮政要狠抓邮件的传递时限，优化邮政作业组织管理；电信要全面完成设备整治任务，加强维护管理。要深入宣传贯彻国务院54号文件，加强通

认真贯彻中共十三届七中全会精神 坚持持续、稳定、协调地发展我国民航事业

中国民用航空局局长 胡逸洲

一、1990年民航各项工作全面上升

(一) 航空运输创历史最好水平

1989年由于动乱的影响,我国航空运输生产曾一度下降。1990年,民航结合行业特点,采取了把迎亚运、创优质服务与组织机关干部下基层相结合的办法,从年初开始组织机关干部到生产第一线,推动各项生产建设和改进服务工作。随着旅游业和国内工业生产的逐步回升,航空运输生产形势逐月好转,全面超额完成年度生产计划,航空运输创历史最好水平。直属企业完成运输总周转量23.9亿吨公里,为年计划的103.4%;旅客运输量1517万人,为年计划的108.3%;货邮运输量35.5万吨,为年计划的100.6%;比1989年分别增长19.9%、26.1%和18.3%。非直属企业完成运输总周转量1.1亿吨公里,旅客运输量140万人,货邮运输量1.4万吨。

直属企业共完成运输飞行近34万小时,完成正班飞行13万多班次,加班包机和专机2万多架次。亚运会期间为中外旅客提供了优质、高效的服

务,受到亚运会领导小组的好评和中外旅客及社会舆论的称赞。伊拉克入侵科威特后,民航接受了接运滞留在伊、科大批劳务人员回国的任务。中国国际、东方航空公司和有关单位通力合作,克服重重困难,把近万名劳务人员及行李运到北京、上海等地,受到国务院和有关部门的赞扬。在党和国家领导人出访期间,完成了江泽民总书记、杨尚昆主席、万里委员长和李鹏总理先后出访的专机任务。应军事部门的要求,圆满地完成了新兵入伍、老兵退伍进出西藏、新疆的运输任务。

直属企业完成通用航空34300小时,非直属企业完成通用航空12363小时。

为贯彻国务院关于加强交通安全工作的决定,坚持“安全第一、预防为主”的方针,年初民航局召开了飞行安全训练会议,部署了全年的飞行、训练安全工作。为保证亚运会期间的飞行安全,7月间民航局又召开了飞行安全工作会议,对亚运会期间和下半年飞行安全工作提出了要求。会后各单位都非常重视,召开了各种形式的动员大会,制定了加强安全工作的措施,把保证安全工作落实到行动

信行业的管理。

(五) 深化邮电改革,完善企业内部经营机制。邮电企业改革要坚持和通信发展相结合,通过巩固和完善承包经营责任制,通过深化企业领导体制改革,完善局长负责制,继续推行和完善工资总额同经济效益挂钩办法,保持改革措施和政策的连续性和稳定性,从深化改革中求发展。

(六) 大力加强邮电科技、教育,进一步搞好支撑系统工作。积极扶植和支持邮电科技和教育,增加对科技和教育的投入。组织好邮电科技攻关项目,重点开发光通信、移动通信、程控交换、数字微波、可视电话、分组交换等适用技术,开展职工合理化建议和技术革新活动。邮电教育要进一步改善办学条件,深化教育改革,提高教育质量,开展以岗位培训为重点的邮电在职教育,提高邮电职工队伍素质。邮电工业等部门要围绕通信发展建设,搞好科研、生产和使用部门的“三结合”。

(七) 进一步加强思想政治工作,搞好局风建设和法制建设。要充分发挥邮电部门各级党组织的政治核心和战斗堡垒作用,加强对邮电职工系统的思想政治教育,加强政工干部队伍建设,为通信大发展奠定思想基础。要继续纠正行业不正之风,树立先进典型,弘扬正气。要逐步完善邮电立法,着重学习宣传和贯彻好《邮政法》和《邮政法实施细则》。

(八) 加强领导班子建设,增强党组织的凝聚力和战斗力。要着重抓好思想作风建设,并把提高领导干部的政治素质,坚定共产主义信念,清正廉洁,艰苦奋斗,全心全意为人民服务作为重点,坚持不懈地抓下去。要搞好党风和廉政建设,经常进行廉政教育、制度建设和纪律监督,认真查处违法违纪案件。各级领导干部一定要发扬党的优良传统,率先垂范,带领广大邮电职工胜利完成1991年的各项工作任务。

上,圆满地完成了亚运会期间的运输飞行和为亚运会服务的飞行任务。

适航部门和机务维修单位为保证生产任务的完成和飞行安全,进一步建立完善适航管理机构,理顺关系,调整了两级适航管理机构的职责分工,完成了适航信息的整顿工作,并对维修单位和维修项目进行了清理和整顿,对制造厂加强了监督检查。维修系统普遍地对职工进行了职业道德教育和机务维修优良作风的教育。各级机务干部深入生产第一线,发现和解决问题。从而使飞行正常率提高,故障率和人为差错有所减少。

为严厉打击危害航空运输安全的刑事犯罪,严格机场治安,保证亚运会期间机场的安全,民航各级公安、保卫机关整顿了机场治安秩序,清查各种隐患,抓了内部治安防范。

(二) 教育和科技工作有重要进展

民航教育、科技部门认真贯彻党中央关于教育体制改革和关于科学技术体制改革的决定,以及治理整顿、深化改革的方针,1990年教育和科技工作取得重要进展。

各院校坚持社会主义办学方向,坚持用马列主义、毛泽东思想教育学生,反对资产阶级自由化。1990年6月召开了民航系统第一次院校学生思想政治工作会议。会后,各院校认真贯彻会议精神,加强了党的领导,改进了思想政治工作和管理工作。多数院校开始对学生实行准军事化管理的试点,并取得了明显的效果,学生思想觉悟和组织纪律性普遍提高,净化了学习和生活环境。1990年民航有近300名处以上干部参加了管理干部学院和其它院校的岗位培训班。民航学院和北京民航中专数百名学生积极参加亚运会义务服务,热情周到,赢得了中外旅客的赞誉和首都机场职工的好评,受到了国务院领导的表扬。

1990年民航第二研究所圆满完成了为亚运会承制田径检录显示系统和举重、赛艇成绩显示系统,受到亚运会各参赛国(地区)的运动员、教练员和裁判员的好评。民航“软科学”研究虽然起步较晚,但已为民航行政机关和企业提供了多方面的决策咨询服务。1990年4月,国家计委和民航局在北京共同主办了“未来民用航空通信、导航和监视系统技术研讨会”,有100多名中外专家参加,影响较大,将推动我国卫星技术和通信、导航技术的发展。

技术监督工作着重抓了制度、机构和专业人员队伍建设工作。企业计量定级工作逐步开展,到1990年底,已有22个民航企业获国家计量二级合格证。通过计量评审定级,促进了企业技术基础工作。

(三) 党的领导和精神文明建设进一步得到加强

民航系统党的建设、思想政治工作和精神文明建设,虽然受到资产阶级自由化思潮和淡化党的领导的影响,但是民航各级党组织、广大党务工作者和各级领导干部,克服各种困难,坚持党的领导,抓政治思想工作的信念没有动摇,而1990年又取得新的成效。

1990年民航系统又有15个单位进行了党员重新登记工作,大多数党组织进行了民主评议党员工作,进一步提高了党员队伍的素质。在领导班子建设方面,全年共调整、充实了17个司局级领导班子,有5个单位召开了党代表大会,完成了党委换届选举工作。

加强了党风和廉政建设。全年各级纪委共查处144起违纪案件,有133名党员受到党纪处分。监察部门直接受理的案件217件,其中立案查处的38件,有11人被移交司法部门处理。全年民航系统在开展反腐败斗争中,共查出违纪金额535万元,为国家挽回经济损失425万元,特别是查出了广州售票处刘伊平、易芳等贪污巨款的案件,有力地推动了民航票务大清查工作。各单位组织力量,对5000多万张客货票证进行了一次彻底清查,同时完善和制定了50多项规章制度。审计部门完成各类审计项目122个,查出违纪金额5000多万元,从而有力地促进了企业财经制度的建设。

二、“七五”期间民航工作成绩显著

(一) 运输生产发展迅速

1986年至1988年航空运输总周转量年均增长率22%,1989年受政治风波的影响,航空运输曾一度下降。在不利情况下,民航上下同心协力,积极组织运输生产,随着旅游业和国内工业生产的回升,1990年各项运输生产指标已超过1988年水平,全行业运输总周转量达到25亿吨公里,比1985年翻了一番,“七五”期间年均增长率14.5%。

5年间共开辟航线158条,航线里程比1985年增加35万公里,达85万余公里。现共有航线425条,其中国内航线372条,比1985年增加139条,航线里程46万余公里,比1985年增长27万余公里;国际航线45条;香港地区航线8条。国际航线共通航28个国家的35个城市,比1985年增加了7个国家12个城市。新通航的国家有瑞典、波兰、意大利、土耳其、加拿大、新加坡和马来西亚。

(二) 运力增长加快

“七五”期间,在国家投资不足的情况下,民航采取租赁、专项贷款、自筹资金等多种方式筹措资金,引进国外先进飞机和购买国产支线飞机,使民航的机队规模迅速扩大。1986年至1990年新增各型运输机共112架,新增飞机商务载重1258吨,

客座 9978 个, 分别比“六五”末增长 73% 和 74.5%。其中租赁飞机 48 架, 利用外资 20.5 亿美元。从资金看, 租赁飞机占“七五”购租飞机资金的 2/3; 从新增客座看, 租赁飞机客座数占总数的 47%。当前, 除少数三叉戟、波音 707、安 24 等型飞机是 70 年代购置的飞机外, 其它飞机都是 80 年代购租的, 其客座数占总数的 89%。这些新型飞机的引进, 为我国民航 90 年代的发展打下了比较坚实的基础。

(三) 机场和基础设施面貌改观

“七五”期间, 民航采用系统概念来安排民航机场、航行气象、飞机维修、售票服务等子系统的建设, 逐步缓解了飞机和地面基础设施不协调的矛盾。首先, 根据当前 80% 的航空客货运量集中在北京、武汉、广州以东地区的状况, 在加快机场建设中突出抓了沿海开放城市和旅游城市的机场建设。“七五”期间, 有沈阳桃仙、宁波、温州、长沙黄花等 13 个新建机场和大连、黄山等 20 个改扩建机场竣工投产。1990 年使用的运输机场达 98 个, 能起降波音 737 以上机型的机场 52 个, 明显地改善了我国民航的机场布局, 提高了机场等级。地方积极参与机场建设, 是“七五”期间机场建设的一个新特点, 共有 23 个省、市、自治区投资参加 42 个机场的新建和改扩建。与此同时, 新建、扩建了一些机场的候机楼、售票处和货运仓库。新建、扩建了 17 个机场的储油和供油设施, 增加储油容量 7.9 万吨。计算机旅客服务系统投入使用, 有 34 个城市实现了计算机订座, 30 个驻外办事处与国内 20 个城市实现计算机联网并开展了联程、回程票业务。广州至昆明、北京至上海和广州等主要航路配备了二次雷达, 在 43 个机场配备了 53 套仪表着陆系统, 安装了 39 座测距仪和 41 套全向信标。平面通信也有所改善。北京、西安等 7 个机场安装了气象自动观测系统。北京经西安至昆明航线以东地区的国内干线航路和国际航路设施改造已全面展开, 预计“九五”期间竣工后, 将使我国境内的空中交通管制达到以雷达管制为主的新阶段。

(四) 院校建设和人才培养迈上新台阶

“七五”期间对院校投资 3 亿多元, 并在扩大院校设施的基础上, 调整专业设置, 引进初级和高级教练机, 扩充模拟机, 从而初步形成高校、中专、技校协调发展, 空勤和地勤人员同步培养, 普通教育和成人教育互相结合, 各类专业协调的民航教育体系, 每年培养飞行员和大中专人员的能力, 已基本适应近期民航业务发展的需要。

(五) 上交国家利税逐年增多

随着航空运输的不断发展以及国家对民航财

政上缴政策的调整, 民航上交国家利税逐年增多。“七五”期间上交国家利税等累计 35.9 亿元, 为“六五”期间的 3 倍, 人均每年上交国家利税 1 万元。“七五”外汇收入 35.2 亿美元, 在扣除支出后外汇净收入 27.4 亿美元, 人均每年创外汇收入 1 万美元。

三、1991 年的生产建设任务和主要工作

(一) 生产建设任务

1991 年计划民航直属企业航空运输总周转量 25.3 亿吨公里, 比上年增长 6%; 旅客运输量 1600 万人, 比上年增长 5.5%; 货邮运输量 38 万吨, 比上年增长 7%。通用航空安排 3.1 万小时。

国家下达民航固定资产投资计划 9.81 亿元, 其中基建投资 5.81 亿元, 更新改造投资 4 亿元。

(二) 深入开展“安全、质量、效益年”活动

根据国务院开展“质量、品种、效益年”活动的要求, 结合民航的实际, 深入开展“安全、质量、效益年”活动, 要强化安全第一思想, 提高质量和效益意识。各单位、各部门要提出明确的目标和要求, 制订出切实可行的措施。

由于民航还贷和上交国家财政任务很重, 因而尽管利润逐年增加, 当前资金仍然十分不足。解决这个问题的根本途径, 一是靠开源, 二是靠节流, 要深入持久地开展双增双节活动。首先要抓好新飞机的投产运营, 1991 年民航将增加运输机 26 架, 新增座位 3586 个。这么多新飞机投入运营, 各航空公司要及早做好投产准备。特别是今年将有 2 架大型货机投入航线, 要与经贸部门加强联系, 把国际货运抓上去。要以提高国际航线市场占有率为中心, 努力提高国际航线载运率。1991 年计划开辟通航印尼、老挝等国际航线。在抓运输航空的同时, 要注意抓通用航空, 优先保证重大自然灾害的抢险救灾等飞行任务。1991 年节支和节约的主要目标是, 航油和航材消耗比上年下降 2%; 企业管理费、机场管理费、商品流通费等在扣除工资、折旧等固定性费用外, 比上年下降 5%; 旅客餐食和供应品支出在保证标准不变前提下比上年下降 5%, 行政事业费比上年下降 5%。1991 年基建投资计划安排的原则是保重点工程、重点项目和续建工程, 如咸阳机场、航管雷达扩充等。

(三) 确保安全, 提高服务质量

1990 年民航直属企业农业飞行发生一等事故 1 起, 2 人遇难。在空防安全方面, 10 月 2 日厦门航空公司发生的劫机事件非常严重, 报废飞机 3 架, 死亡 128 人, 伤 52 人。

1991 年要狠抓飞行队伍建设, 强化安全监察工

努力提高科学技术和管理水平 为管道事业的持续稳定发展而奋斗

中国石油天然气总公司管道局局长 张福录

一、“七五”时期及1990年工作回顾

“七五”期间，管道运输业在党的改革、开放方针指引下取得了很大发展，全面完成了原油、天然气运输任务，管道建设和技术改造取得显著成果，适应了石油工业发展的需要。与“六五”时期相比，全局固定资产投资增长76%，其中基本建设增长29%，更新改造增长167%；新增输油能力3000万吨/年，输气能力4亿立方米/年，储油能力66万立方米；累计输油40707万吨，占全国同期原油总产量的60%以上，完成货物周转量2897.7亿吨公里，增长22%。五年间，先后建成东黄、鞍大、濮临（部分管段）等三项输油复线工程、大庆铁、铁大、铁秦、秦京、鲁宁等9条输油管道进行了技术改造，使大庆、胜利、华北、中原等主要油田的外输管道联接成网。

1990年主要工作情况：

（一）狠抓运行管理和管道管理，全面完成了输油气生产任务。完成输油量为年计划的104.9%，输气量比上年增长4.54%，燃料动力单耗比计划降低7%，输油损耗率比计划降低0.077个百分点；节约原油13万吨，节电1.01亿度；全员劳动生产率4.77万元，比上年提高了0.74%；管道阴极保护率达到99%。

作。继续加强适航管理和机务维修工作，减少故障率。进一步加强对地方航空公司的安全管理，把飞行事故率降下来。

民航服务工作仍然存在许多不能令人满意的问题，有些问题性质严重，影响了国家和民航的声誉。1991年要进一步改善服务态度，做好不正常情况下的服务工作。进一步扩大联程回程票业务。改善主要机场的地面保障设备，改善服务条件。

（四）深化改革，推进企业承包

拟在总结民航管理体制改革的经验的基础上，提出深化改革方案，报国务院批准后组织实施。为进一步完善承包制，拟在国家主管部门批准民航直属企业工资、效益挂钩方案后，研究拟定企业承包总体方案，上半年完成企业承包挂钩工作。各企业要

（二）贯彻安全第一的方针，安全形势好于往年。东部老管线多数运行已接近20年，隐患较多，为此，在全体职工中强调树立“安全是管道生命”的观念，把主要精力、资金倾斜到安全治理上来，加强了安全“三标”管理，建立了“五个安全保证体系”。停用了不安全的12座非金属油罐，主要油库区全部安装了消雷器。领导干部对安全要害部位实行层层承包，黄岛油库和秦皇岛、丹东泵站在全石油系统储运设施安全评比中名列前茅，全局7项安全控制指标全部达到国家要求。

（三）施工队伍以提高质量为本，在全力保阿赛线、花格线和库尔勒装车等重点工程建设的同时，积极开拓社会市场，共完成施工产值3.45亿元，其中自揽工程量占70%；建设各类管道386公里，新增输油能力1020万吨/年；新建原油储罐28座，新增储量29.5万立方米。

（四）科技进步促进了输油干线技术水平的提高。全年共获科技奖37项，其中国家发明奖和国家科技进步奖各一项，部级科技进步奖6项，局级科研成果奖29项。在第二届国际专利及新技术新产品展览会上，送展的4个项目分获金、银、铜牌和优秀产品奖。铁大线自动化改造已接近完成，铁秦线采用计算机调控系统，实现了集中显示和密闭输油，东黄复线采用国外先进技术和设备，实现了全线遥

树立全局观念，把提高民航的整体社会效益和长远效益放在第一位。在推进企业承包的同时，把全面质量管理行业达标和企业管理升级工作抓好，重点是国际航空公司和首都国际机场。

（五）切实加强党的建设和精神文明建设

在加强各级领导班子建设的同时，重视党员队伍建设，提高现有党员队伍素质，做好发展党员的工作。在纪念中国共产党成立70周年前后，大力表彰一批先进基层党组织和优秀共产党员、优秀党务工作者。继续抓好党风党纪教育和廉政建设，认真纠正行业不正之风。民航的社会主义精神文明建设，必须突出思想道德建设，大力弘扬爱国主义精神，坚定广大职工的社会主义信念，树立“人民航空为人民”的良好职业道德，全心全意为中外旅客服务。

控、遥测,成为目前国内最先进的大口径长输管道。

(五)企业内部改革取得新的进展。输油(气)施工、辅助生产以及科研、文教、卫生等单位分别实行了不同形式的经济责任制,全局有48个二级单位实行了厂长(经理)负责制,其中30个单位即将开始第二轮任期目标责任制。坚持对投资项目的评估论证,审减投资34114万元;调整队伍结构,压缩计划外用工500人;发动职工提合理化建议5700条,超额完成了人均增收节支1000元的指标,达到人均1626元。

(六)贯彻党的十三届六中全会精神,机关工作作风有明显转变。本着高效、务实、廉洁的原则,两级机关坚持深入基层,现场办公,帮助基层解决实际困难。对基层反映的问题做到急事急办,不推不诿,事事有着落。主动为基层多办实事,开办了3期炊事员培训班,为一线队伍培养了一批等级厨师;开展青年文化艺术节和时装、歌咏、体育比赛等丰富多采的活动,活跃了职工业余文化生活;职工住房条件、人均收入都有所提高,农副业生产也有新发展。

二、1991年工作安排

依据国民经济第八个五年计划和石油工业发展战略,“八五”期间,管道局要重点完成两大任务(东部老管线安全平稳输油,西部管道建设),实现三高三低(提高生产自动化水平、现代化管理水平和职工素质水平,降低能耗、费用和用人数量),建设一支四有三过硬(有理想、有道德、有文化、有纪律,思想、作风、技术过硬)队伍。经营方针是:科技为先导,生产上水平,施工创局面,管理出效益。科研和设计瞄准国际先进水平,以消化吸收东黄线先进技术为重点,围绕安全输油、低排量输送、节能降耗和西部管道建设开展科研攻关,提供超前的、先进的技术准备。输油气生产积极推广自动化控制和密闭技术,主要干线首先实现单站自动控制,进而实现全线自动化控制,使生产的安全性、经济性提高到一个新的水平。施工企业以质量为核心,以提高效益为目标,以西部管道建设为重点,全面提高施工技术、人员素质、装备水平和服务质量,并为打开国际市场创造条件。坚持高标准、严要求,狠抓企业上等级,实现各项管理工作的标准化,提高企业的整体素质和整体效益。1995年底以前达到国家一级企业标准。

为此,1991年要扎扎实实做好以下工作:

(一)安全工作要为“八五”开个好头,重点抓制度落实和隐患治理。全面落实三个必办(领导干部要害部位安全承包责任制、“三标”管理、安全运输十八法),五个安全保证体系要切实运转起来。

继续实行投资倾斜政策,加快老管线改造步伐。

(二)加强原油流量和流向变化的预测,及时调整运行方案,完善不同管线的运行规程和管理制度;原油计量实现计算机化,提高计量精度;对在用管线的防腐状况进行彻底调查,建立完整的管道管理档案,抓紧引进设备的试验、应用和开发,逐步实现动态监测、适时维修;积极推广节能新技术,进一步降低能耗。

(三)紧密结合生产建设,加快科研工作步伐。围绕东部管网重点加快低输量管道输油工艺、大中型油库自动报警和灭火技术、穿越管段埋深检测和抢修加固技术研究,及低耗高效设备的研制,并尽快应用到生产实际中去;西部管道建设的科研课题要立足高质量、高水平。

(四)施工力量的重点逐步西移,为西部的管道建设做好充分准备。按照“两新”(新技术、新水平)“两高”(高质量、高效益)的目标,进一步强化质量意识,运用国际标准培训主要工种,同时加快施工设备的维修和引进,抓紧设计“三化”(标准化、系列化、定型化)和施工“三化”(机械化、预制化、装配化)工作。

(五)重点抓好管理基础工作和现场管理,形成以技术标准为主的标准化工作体系和输油企业现场管理规范。进一步完善各种内部经营责任制,加强计划、资金和物资的统一平衡,扩大推行项目管理,努力提高资金使用效果;继续开展双增双节运动,实现人均增收节支1000元。

(六)加强教育培训,逐步推行持证上岗制度。干部培训今年对8个岗位培训300人,到“八五”期末要完成95个岗位4800人的培训,并实行持证上岗;工人培训今年完成部分岗位规范的编写,从明年起在10个岗位开展培训,从1993年起陆续实现持证上岗。同时继续抓好各种适应性短期培训,以适应技术进步和生产建设的需要。

(七)发展多种经营,积极支持主业。坚持兴办实业为主,优先开发产品消耗量大、外委加工多,或大量使用资金的项目,尽快形成规模经济。把这项工作纳入厂长(经理)任期目标,选派有事业心和开拓精神,能依法办事,不谋私利的干部从事这项工作。

(八)改善职工生活,稳定一线队伍。矿区建设以住宅为主,尽可能改善职工住房条件;搞好职工健康普查和防疫工作,提高职工健康水平;积极发展种植业、养殖业,丰富职工的“菜篮子”;继续开展炊事员培训,到“八五”期末,各二级单位三级以上厨师要达到40%以上;适当提高野外一线主要队种的工资福利待遇,结合老管线改造,使偏远站队的生活基地靠近城市,使职工就医、子女上学和退休安置等问题能得到较妥善的解决。