

中华人民共和国 国民经济和社会发展的 第七个五年计划

1986——1990

(摘要)

第十四章 交通运输和邮电通信

第一节 发展目标和方针政策

1990 年,全社会货运总量达到 94 亿吨,比 1985 年增长 44.6 %。其中,交通运输部门货运总量达到 37 亿吨,比 1985 年增长 35 %,平均每年增长 6.2 %。客运量达到 85 亿—90 亿人次,增长 60 % 左右。

铁路货运量 16 亿吨;客运量 14 亿人次。

轮驳船货运量 6 亿吨,比 1985 年增长 23.2 %;客运量 2.99 亿人次,比 1985 年增长 12.3 %。

沿海港口吞吐 5 亿吨,比 1985 年增长 51.5 %。

公路部门汽车货运量 9 亿吨,比 1985 年增长 38.5 %。

民航运输总周转量 25 亿吨公里,比 1985 年增长近 1 倍。

邮电业务总量 50 亿元,比 1985 年增长 70.1 %。

为了实现上述目标,要采取以下政策和措施:(1)坚持国家、集体、个人一起上,多方筹资兴办交通和通信。支持有条件的地方、部门合资或自建港口和专用码头,成立航空公司。(2)加强技术改革和改建扩建,充分发挥现有设施的能力。(3)组织公铁分流、江海直达以及多种形式的联运,发展集装箱运输,提高车船、飞机运输效率和质量。(4)积极稳妥地推进体制改革。民航、邮电部门利润的 90 %,留给部门自己使用。铁路部门对国家实行经济承包责任制。港口要进一步实行政企分开。继续适当调整运输价格和邮电资费。

第二节 交通运输网建设

适应煤炭运输的需要,展开以铁路为中心的,集疏运公路、水运、接运港口相配套的运网建设;适应进一步对外开放和沟通沿海城市海上通道的需要,展开以港口为中心,集疏运铁路、公路和水运相配套的运网建设,以及民用航空建设;适应旅客运输量大幅度增长的需要,在扩大铁路客运能力的同时,加强公路对铁路的分流,扩大水上和航空的客运能力。

在建设沿海开放城市机场的同时,新建和扩建一批机场。

五年内,全国共建成骨干新线铁路 3 600 公里,复线铁路 3 300 公里,电气化铁路 4 000 公里;建成高速、一级公路 1 600 多公里,二级公路 10 000 公里;整治内河航道 5 000 公里;建成投产深水泊位 120 个,中小泊位 80 个,新增吞吐能力 2 亿吨。

第三节 邮电通信建设

五年内,全国增装市内电话 250 万—300 万门。五年内实现省会城市、经济中心城市、沿海开放城市及东部经济发达地区的地、市以上城市长途电话自动或半自动接续。同时,积极发展国际通信和邮政通信。○

中国交通“七五”发展目标和主要任务

国家计委交通局

“六五”期间,中国交通运输和通信有了很大发展,各项指标都超额完成,基本建设和技术改造取得了显著成果,使交通运输和通信能力有很大提高。

五年中,运输结构的调整初见成效。通过调整铁路短途运价,减少零担作业站和增开成组直达货列列车等,进一步发挥了铁路长、大、重运输的优势。开展公路为铁路短途运输的分流,公路运输也得到较大的发展。同时,加强各运输部门之间以及运输部门同生产、流通企业之间的联系协作,提高了运输效率。经过五年的调整,铁路占国内运输总量的比重,已由 71% 下降到 68%,公路从 8% 上升到 12% 以上。五年中交通运输和通信系统国营企业,共实现利润 370 多亿元,上缴各项利税 376 亿多元。

“七五”计划指标

“六五”计划的胜利完成,使交通运输和通信能力有了较大提高,但是,仍然满足不了国民经济发展的需要。在“七五”计划中,国家把交通运输和通信的发展放在优先地位,进一步促进交通运输和通信更大发展。

“七五”计划要求到 1990 年全社会货运总量达到 94 亿吨,比 1985 年增长 44.6%;客运量 85~90 亿人次,增长 60% 左右。其中:

铁路货运量 16 亿吨,比 1985 年增长 25.5%,平均每年增长 4.6%;客运量 14 亿人次,比 1985 年增长 26.2%;

轮驳船货运量 6 亿吨,比 1985 年增长 23.2%,平均每年

增长 4.3%;客运量 2.99 亿人次,比 1985 年增长 12.3%;

公路部门汽车货运量 9 亿吨,比 1985 年增长 38.5%,平均每年增长 6.7%;

沿海港口吞吐量 5 亿吨,比 1985 年增长 51.5%,平均每年增长 7.4%;

民航运输总周转量 25 亿吨公里,比 1985 年增长近 1 倍,平均每年增长 14.5%。

“七五”计划要求,到 1990 年邮电业务总量为 50 亿元,比 1985 年增长 70.1%,平均每年增长 11.2%。

综合运输网的建设

“七五”计划根据中国资源的特点、生产力布局的现状和发展趋势,按货流、客流的流向和数量,对铁路、公路、水运、航空和管道五种运输方式,实行统筹规划,宜陆则陆,宜水则水,宜空则空,宜管道则管道,做到合理配置,同步建设,形成综合运输能力,为逐步建成干支衔接,结构协调,布局合理的综合运输网再迈进一步。

“七五”期间,综合运输网的建设以煤炭、外贸物资和旅客运输为重点。

为适应煤炭运输的需要,搞好以铁路为骨干,煤炭集运站、装卸港口、水运、公路相配套的运输网建设。“七五”期间,山西的煤炭主要运往沿海和长江中下游地区。经过综合比较,山西煤炭外运的合理路线主要是:东西向的运输,经铁路运到沿海港口,经海运北上和南下;南北向的运输,经铁路运到长江的几个主要港口,由水路转运各地。因此,在山西煤炭基地要修

建铁路复线和电气化工程,同时,在华北、东北、中南、华东地区,修建铁路新线、复线和部分铁路的电气化,建设一批煤炭装船码头和装卸码头,整治部分航道,逐步形成由煤矿到公路、铁路、经装船港到卸船港的多种运输方式协调发展的煤炭综合运输能力。对西南地区煤炭、磷矿的运输,也要相应地建设电气化铁路,整治航道和建设煤炭码头。

为适应对外开放和外贸物资的运输,搞好以港口为中心的铁路、公路、水运等集、疏、运方式相配套的运输网建设。在沿海主要港口建设散杂货泊位、集装箱泊位以及原油出口泊位,同时相应地建设疏港公路、高速公路,改建铁路和修建部分复线,打通水运疏港路线。

为适应旅客运输发展的需要,在扩大铁路客运能力的同时,加强沿海开放城市、重点城市的机场建设。对几条公路干线进行改建,还要扩建一批水路客运码头。

为适应生产力布局由东部向中部和西部转移,在加强重点项目建设的同时,积极进行中部和西部地区运输网的建设。加强西北、西南地区的通路建设,修建地方铁路、边境公路、协作区公路、省区公路以及干线公路的断头路等,整治地区性的内河航道,建设一批中小型港口。

五年内,全国建成铁路新线 3600 公里,复线 3300 公里,电气化铁路 4000 公里。建成高速公路、一级公路 1600 公里,二级公路 10000 公里;整治内河航道 5000 公里;建成深水泊位 120 个,中小泊位 80 个,新增港口吞吐能

中国铁路“七五”发展目标和主要任务

房 洪 吉

第七个五年计划期间,铁路的奋斗目标是:奋战五年,使铁路从生产型转向经营开拓型,从限制型运输开始向适应型运输过渡,自我改造、自我发展能力有较大增强,服务质量有较大提高,精神风貌有较大改观,整个铁路工作从被动开始转向主动,进入良性循环的轨道,为 90 年代国民经济振兴创造条件,为实现党的十二大提出的翻两番的战略任务作出贡献。这是一个高标准的奋斗目标,是国民经济持续、稳定、协调发展要求铁路必须达到的目标,也是经过艰苦努力能够达到的目标。

根据国家下达的“七五”计划,铁路货运量 1990 年计划完成 16 亿吨,比 1985 年增长 25.5%,客运量 14 亿人,增长 26.2%,换算周转量增长 33%。基本建设方面,计划五年新增电气化铁路 4000 公里,新增复线 3300 公里,新线铺轨 3600 公里。“七五”期间计划生产的机车比“六五”增长 73%;货车比“六五”增长 60%;客车比“六五”增长 75%。

为实现铁路“七五”奋斗目标和任务,铁路建设方针是:精打细算,节约投资,改进经营,扩大运量,以改造旧线为主并修建急需的路网性干线和开发区新线。战略部署是:以扩能为中心,坚持改革,发展技术,改善管理,加强教育,抓好两个文明建设,做好安全、路风、效益三项工作,打好两个“翻身仗”。

第一个“翻身仗”是:集中人力、物力、财力,对东北和东部沿海 1.6 万公里繁忙干线进行强化改造。大幅度提高综合运输能力,做到基本适应运输需要。

东北和东南沿海地区的土地占全国的 33%,人口占 50%,工农业总产值占 70%,是国家经济命脉所在。这个地区有 14 条重要干线,即“六纵”(哈尔滨—大连、北京—沈阳、北京—上海—杭州、北京—广州、大同—太原—风陵渡、太原—焦作—柳州)和“八横”(绥芬河—哈尔滨—满洲里、包头—北京—秦皇岛、太原—石家庄—德州、济南—青岛、连云港—郑

州—兰州、杭州—南昌—株洲、焦作—新乡—兖州—石臼所和修建中的大同一秦皇岛线)。目前铁路运输紧张被动主要在这些干线上,总长度约占全国营业铁路的 30%,担负的货物周转量却占 70%。“七五”期间,将在这些干线上改建电气化铁路 3000 公里,铺设复线 2500 公里,改造和新建一批枢纽编组站和客运站,在 1 万公里线路上更换 60 公斤重轨,并使计算机进入运营管理。在对 1.6 万公里干线强化改造中,将集中力量打好“北战大秦、南攻衡广、中取华东”三个硬仗。1988 年建成大秦线西段和京秦线连通至秦皇岛,增强晋煤外运能力;建成衡广复线,打通京广线的南咽喉;大力强化京沪第一通道,开辟通往华东的南北第二通道和加快东西通道建设等。这些工程完工后,铁路运输能力紧张的局面将有所缓和,逐步取得运输的主动权。

预期到 1990 年,这些线路的复线里程占 1.6 万公里的比重由 50% 提高到 70%;电气化线路

力 2 亿吨。

邮电通信建设重点是扩大大中城市特别是沿海城市的市内电话和长途通信能力,同时,加强通信卫星等现代化通信手段的建设,调整和扩大邮路网络,加快邮件传递速度。

主要政策和措施

为了实现“七五”计划的发展目标,所采取的主要政策和措施是:

坚持国家、集体、个人一起

上,多方筹资兴办交通和通信。支持有条件的地方、部门合资或自建港口和专用码头,成立航空公司。

加强对现有设施的技术改造和改建扩建,充分发挥现有设施的能力。

组织公路、铁路分流和江海直达以及多种形式的联运,发展集装箱运输,提高车船、飞机运输效率和质量。

积极稳妥地推进体制改革。民航、邮电部门利润的 90% 留给部门自己使用。铁路部门对国家

实行经济承包责任制。港口要逐步下放给地方管理,执行以地方为主的双重领导体制,实行政企分开,港航分管。继续适当调整运输价格和邮电资费。

正如第六届全国人民代表大会第四次会议所指出,第七个五年计划所确定的发展目标是积极可靠的,所采取的政策措施是正确的,交通运输和通信部门正满怀信心为胜利完成“七五”计划共同奋斗。○

执笔:胡泰荣

由 1600 公里增加到 4500 公里(包括新建电气化铁路),内燃牵引线路由 2500 公里增加到 7500 公里,内、电牵引比重由 23 % 提高到 70 %。

“七五”期间,还要安排修建一些急需的路网性干线、开发区新线和联络线、分流线。重点抓好以下通路建设:

加强以山西能源基地煤炭外运通路。即北建大(同)秦(皇岛)线,南建侯(马)月(山)线。同时修建阳泉—涉县、孝义—柳林两条合资铁路。

加强沿海港口后方通路的建设,加强哈大、京沈、京沪、胶济、陇海、京广、浙赣、鹰厦等港口后方铁路的改造,新建黄岛—胶县铁路。

第二个“翻身仗”是:大力改造机车车辆工业,大幅度提高生产能力和产品质量。机车更新换代,进入电力、内燃为主,到 90 年代,实现全部国内自给,满足运输需要。当前,机车车辆工业是铁路内部最突出的薄弱环节,“七五”期间要加速现有工厂的技术改造,充分挖掘潜力。国家安排的投资,接近建国 35 年来机车车辆工业投资的总和。到“七五”末期,电力、内燃机车生产能力将比 1985 年增长 1 倍,开始形成货运机车、客运机车和调车机车大中小功率配套的牵引系列,使我国铁路牵引动力逐步进入以内燃、电力为主;货车生产能力将比 1985 年提高 37 %,客车提高 1 倍。与此同时,要加强横向联系,积极扩散产品和零部件生产,搞好专业化协作,形成开放式的生产体系,并逐步把一些工厂改组为主机厂,扩大总装能力,还要进一步理顺配、修、造关系,改进修车工艺,提高修车质量。并对机务段、车辆段进行适当改造,以承担部分厂修任务。

“七五”期间,计划由路外工厂协作生产客车 680 辆,货车 26900 辆。同时,为解决运输急需,经国家批准,计划进口一部分

电力机车、内燃机车、客车和货车。预期实现上述计划,我国铁路机车车辆的紧张状况将有较大缓和,并可为 90 年代运输发展创造条件。

打好铁路两个“翻身仗”,实现铁路“七五”计划后,1990 年铁路营业里程将达到 5.6 万公里,比 1985 年增加 4000 公里,复线率由 1985 年的 19.2 % 提高到 23.6 %。电气化里程达到 8200 公里,电气化比重由 1985 年的 8 % 提高到 14.6 %,内燃牵引里程达到 1.8 万公里,内燃比重由 1985 年的 20.8 % 提高到 32.1 %,内、电机车承担的运输工作量提高到 60 % 以上。

铁路移动设备将有较大的改善和增加,1990 年机车保有量比 1985 年增加 37.6 %,保有货车增加 37.7 %,保有客车增加 80 %。

“七五”期间通过旧线改造、建设新线和改进运营管理,铁路运输水平将有较大提高,货物列车平均总重将由 1985 年的 2211 吨提高到 2400 ~ 2500 吨,提高 8.5 % ~ 13 %;平均运输密度将提高 20 %。

铁路综合运输能力,将可达到货运 16 ~ 17 亿吨,客运 15 亿人。铁路运输被动局面将有所缓和。

为实现“七五”铁路总目标、总任务,必须把改革放在首位,在铁路实行以路建路、投入产出经济责任制中,努力扩大铁路综合运输能力,加速物质文明建设和精神文明建设,不断提高经济效益和社会效益。为此,要着重抓好以下措施:

一、改善经营管理,进一步推行投入产出、以路建路经济承包责任制,向国家包运输和机车车辆生产任务,包铁路建设规模和形成运输能力,包基本建设投资和机车车辆购置费,以自身创造的积累来发展铁路事业。铁路内部要进一步

实行层层承包,并进行相应的配套改革,使经济承包责任制逐步完善。

二、改革运输工作中传统组织模式,探索新路子。“七五”期间,要巩固和发展近年来铁路在运输组织中行之有效的改革,跳出传统的经验管理模式。要科学地组织货流和车流,实现均衡运输;要实行编组站作业的科学分工,最有效地组织直达列车;要严格按照运行图组织和指挥行车;要按照车流、货流的规律,科学地调整分界口;从大交通的观念出发,使铁路与其他运输方式互相配合;要以信息技术为手段,实现运输管理的科学化。

三、铁路工业要打破封闭型的结构,走开放扩散、专业化协作的道路。要推倒机车车辆工厂之间、机车车辆工厂与路内其他单位之间、铁路工业与路外工业之间的“三堵墙”,加强同社会的横向联系,积极扩散产品和零部件生产,搞好专业化协作,形成开放式的生产体系。

四、基本建设要打破铁道部独家修路,由国家投资的单一资金渠道,实行对内对外开放,多渠道筹集资金,调动各方面积极性,共同修路。

要按铁路建设总体布局要求,缩短工期,降低工程造价,实行设计改革,坚持设计、施工招标制,以提高铁路投资效果。

要积极支持地方铁路的发展,在技术、设备和人员培训上给予必要和可能的支持。对具有路网意义或与铁路干线联络的地方铁路,要实行统筹规划。

五、铁路技术改造要注意形成综合运输能力。用系统工程方法,一条通路一条通路地进行技术改造,做到点与线,固定设备与移动设备以及输送能力与消化能力的协调、配套,用较少的资金,形成较大的综合运输能力。

要从我国国情、路情的实际

中国公路“七五”发展目标和主要任务

黄 炽 光

公路运输现状

随着商品经济的发展,横向经济联系的增加和人民生活水平提高,公路客货运输已不能适应经济形势发展的需要。

一、公路数量少,质量差。1985 年全国公路密度每百平方公里为 9.8 公里,比发达国家甚至比一些第三世界国家都落后。在全国公路总里程中,一、二级公路只占 2%,而等外公路则占 31.6%。

二、车辆陈旧,构成不合理。在现有汽车中,行驶 50 万公里以上的老旧车占总数的 25%。在民用汽车中,柴油车只占 12%。载重汽车中,重型车占 6%,轻型车占 30%,而中型车的比重高达 64%。

三、管理水平低,经济效益差。全国大部分公路各种车辆混合行驶,车速低,事故频繁。按整个公路网平均计算,汽车行驶时速只有 30~35 公里,大大低于经济时速。据统计,1985 年交通部

门营运的汽油货车平均每百吨公里耗油 7.7 升,柴油货车每百吨公里耗油 5.3 升,比发达国家高出约一倍。

发展目标和政策措施

预计 1990 年公路社会货运量为 65 亿吨,比 1985 年增长 13%,平均每年递增 2.48%。社会客运量 76 亿人次,比 1985 年增长 71%,平均每年递增 11.29%。其中公路部门货运量 9~10 亿吨,比 1985 年增长 18%~31.2%,平均每年递增 3.38%~5.58%;客运量 66 亿人次,比 1985 年增长 54.5%,平均每年递增 9.1%。

为了实现上述目标,采取的主要政策和措施是:

一、持久地开展增产节约,增收节支运动。要重视经济信息调查,掌握货物流量流向,不断开拓新的运输业务;加强经济管理,组织合理运输,注意安全生产;降低成本,减少消耗,提高运输效率和

经济效益。

二、加强运输业的横向经济联系,积极开展多种形式的联营和联运,实行合理运输和直达运输。推行各种运输企业间、各运输层次间、各部门之间及各种运输方式之间的联营和联运业务。为了更好地发挥公路运输的优势,进一步组织好公路同铁路分流,逐步实现 200 公里以内的客货运输基本上由公路承担。按照运输经济规律,搞好地区之间的运输分工与合作,实行合理运输和直达运输,广泛开展定班、定点、定线的零担货物运输和夜宿农村的客运班车。

三、加速运输车辆更新,提高车辆的技术水平。“七五”期间首先抓好老旧车的更新换代,增加大吨位柴油车比重和大型客车。为适应拖挂运输和大吨位柴油车增加的趋势,重点改造柴油车修理厂。

四、大力发展公路集装箱运输。结合集装箱中转站的建设,与水运、铁路运输密切配合,进一步建立和健全内陆运输网,提高各种

出发,根据财力的许可走自己的现代化路子。具体是:以牵动力力的改革和信息技术为牵头项目,采用经济实用的中等现代化技术装备,实现铁路现代化的技术改造,并把行之有效的新技术和新设备成龙配套。从“七五”时期初开始,逐步把京沪线建成中等现代化水平的铁路。

六、铁路发展必须依靠科学技术。科技要以提高综合运输能力为中心,抓好三个主攻方向(重载、扩编、安全),两个开发领域(牵动力、信息技术),一门软科学(管

理)。要搞好运输生产建设急需的“短、平、快”项目。同时安排好中长期应用技术的研究,确保科技发展的后劲。要调整好铁路科技系统的组织结构,促进科研机构、大专院校、设计单位和企业的协作和联合,形成强有力的科技开发力量。

七、铁路企业要从经验管理,向现代化管理转变。各级领导要树立战略观念、时效观念、信息观念、系统观念、投入产出观念、开拓创新观念,搞好预测、确定政策和正确决策。各企业都要从实际出

发,制定近期、中期和长期的规划,实行严格的责任制,建立信息系统,运用现代科学理论和手段进行经济活动的科学分析。

八、加强智力开发,大力发展铁路教育。要不断提高铁路全员政治素质和技术业务素质。要重视职工的职务培训和知识更新,化智能为运能,化智力为生产力。

“七五”期间在深化改革的同时,还要进一步搞好对外开放工作。外资利用和技术引进要紧紧围绕铁路发展战略目标,为打好两个“翻身仗”、实现管理现代化、发

运输间的组织和业务管理的水平。

五、提高管理手段的现代化水平。重点进行交通运输信息系统和调度管理系统的开发。交通部准备支持各地方交通厅(局)建立计算机数据库。加强交通运输的标准计量工作。推广汽车状态检测技术,建立汽车检测中心。

加速公路建设

“七五”期间,为适应城乡经济的发展,要加速公路建设,增加公路里程,提高公路等级比重。公路建设由经济中心向外辐射;在确保国家重点的公路干线、大型独立桥梁和国道断头路建设的同时,要大力发展省区公路、县乡道路和客货运输站点建设等。

“七五”期间,计划新建公路 6 万公里,改造现有道路、提高公路等级 8 万公里。其中建成高速公路和一级公路 1600 公里,二级公路 1 万公里。

公路建设的重点是:主要经济干线、疏港公路、公铁分流公路、能源运输线、经济开发区和协作区公路以及重要旅游线路等。计划开工建设公路 42 条,建成 27 条。

新建独立大桥。对日交通量在 2000 车次以上的渡口改渡为桥。

加强客运站设施的建设。重点放在中心城市和旅游胜地。

为了实现“七五”期间公路建设计划,采取以下政策措施:

一、继续贯彻普及与提高相结合以提高为主、改造与新建相结合以改造为主的方针。确保重点公路建设项目,集中资金,新建和改造一批一、二级公路。同时,注意县乡道路的建设和站场、管理设施的配套建设,讲求经济效益,社会效益和标准质量。

二、公路建设继续贯彻“民办公助、民工建勤”的方针。公路建设主要依靠地方、依靠群众兴办。列入“七五”计划的重点线路的建设资金,以地方自筹为主,国家适当补助。继续管好用好国家库存的粮、棉、布,以工代赈,帮助贫困地区改善交通条件。

三、车辆购置附加费是公路建设长期稳定的主要资金来源,要认真做到应征不漏,由国家统一规划使用。

四、收好用好养路费。养路

*

*

· 资料 ·

“七五”期间公路建设的重点线路

一、主要经济干线公路

北京—沈阳,沈阳—哈尔滨,合肥—南京,南京—杭州,黄石—武汉—江陵,绥芬河—齐齐哈尔,罗村口—畹町,锡林浩特—赛汗塔拉,牙克石—满洲里,醴陵—新晃,大同—太原—运城,昆明—景洪等公路。

二、疏港公路

北京—天津—塘沽,沈阳—大连,济南—青岛,福州—厦门,南昌—九江,南宁—北海,佳木

费必须坚持“统收统支,专款专用”,真正用于道路的养护,确保现有道路的路况良好。

五、贷款和自筹资金建设的重点路段和重点桥梁,可以实行收费,但必须严格执行批准手续,批准权由地方交通厅(局)报请当地政府决定,所收款项由交通部门统一掌握,用于公路、桥梁的建设和改造。

六、积极利用外资。继续用好世界银行对国道断头路和农村道路的贷款;对“七五”计划的主要建设项目,地方交通厅(局),应争取更多地利用外资。

七、加强公路建设前期工作,严格制订设计方案和设计标准,积极采用新技术、新工艺,继续推行招标制和各种形式的承包责任制。○

斯—同江,连云港—洛阳,金华—温州等公路。

三、煤炭运输公路

包头—神木—保德,盘兰—百色,大方—纳溪,四平—浑江等公路。

四、公铁分流公路

上海—南京,上海—杭州,上饶—萍乡,包头—兰州,北京—广州,合肥—淮南,成都—重庆,广州—深圳,星星峡—哈密等公路。

○

展科技教育事业服务。要利用外资,引进技术,加强与外商合作,开发合资经营企业,广辟渠道,把工作搞活。努力在工业产品出口上

下功夫,为国家多创外汇。同时要利用铁路的一定优势,承包国外工程、提供劳务,开展对外旅游业务,努力创汇。

在积极推进社会主义物质文明建设的同时,要抓好社会主义精神文明建设,使人民铁路的工作“让人民放心,让人民满意”。○

中国水运“七五”发展目标和主要任务

高 玉 书

水路运输现状

包括内河航运、海洋运输和港口装卸以及与其相适应的水上安全、环保和运输管理系统的中国水路运输,已基本形成一个独立的、完整的运输体系。建国以来,水上运输有了较大发展。但是,随着商品经济的发展,水上运输能力严重不足,成为国民经济发展的薄弱环节。主要表现在:

一、水路运输能力不足,设施落后。沿海港口泊位少,布局不合理,装卸机械落后,压船压货严重;海洋运输船舶的构成、技术状况、营运管理手段等不能适应社会经济和对外贸易发展的需要;运输设施不足,使大陆与岛屿之间的海上运输十分不便,影响海岛经济的发展和陆岛之间的经济文化交流;内河航道多属自然状态,缺乏整治和渠化,通航标准低,水深不足 1 米的航道占 48%,常年通航 300 吨级以上船舶的航道仅占 8.7%,通航千吨级驳船的航道只占 4.1%,内河干流间,干流与支流间不能贯通,客货码头设施落后。

二、运输结构不合理,水上运输优势未能充分发挥。在“六五”期间,交通运输结构虽有了一定改变,但总的看,铁路运输负担过重,适宜于水运的长途大宗物资不合理地压在铁路身上,以致铁路和水运等运输方式的优点都没有得到很好发挥。因此,调整交通运输结构,改变过去以条条为主,各自强调成网的状况,逐步建立起结构协调、布局合理的综合运输网,才能充分发挥各种运输方式的优点,包括水上运输方式的优点,这是“七五”计划和长远规划中需要解决的

一个重要问题。

发展目标和政策措施

“七五”发展目标是:水运轮驳船货运量 6 亿吨,客运量 2.99 亿人次,沿海港口吞吐量为 5 亿吨。“七五”期间轮驳船货运量年均增长 4.3%,水运客运量年均增长 7.4%。

为了实现水运发展目标,采取的政策措施主要有:

一、坚持国家、集体、个人一起上,多方筹资兴办交通的方针。国家的投资,着重建设重大骨干工程和基础设施;对于一般内河航道,主要依靠地方和群众集资兴办,国家对一些重要工程给予必要的资助;支持有条件的地方、部门,合资或自建港口、专用码头和成立航运公司;积极利用外资,引进先进技术。

二、加强技术改造和改建扩建,充分发挥现有设施能力。港口要配备技术比较先进、效率高的机械设备;扩大仓库、堆场,改善疏运条件;积极整治内河航道,提高等级,扩大通航能力。

三、加强经营管理,提高运输效率。水上运输要与其它运输方式相协调,组织江海直达以及多种形式的联运;积极采用现代化的调度指挥手段和电子计算机管理;发展集装箱运输;组织好沿海和内河主要港口货物装卸,多开作业仓口,有条件的地方大力发展水上过驳作业。

四、积极稳妥地推进体制改革。港口要进一步实行政企分开,推行以地方为主的双重领导体制。

水运建设项目

“七五”期间,以煤炭、外贸和

旅客运输为重点,安排水运建设项目:

一、为适应煤炭运输需要的水运建设有:

晋煤外运。重点建设秦皇岛港三期工程和连云港庙岭港区、青岛港前湾港区一期工程等煤炭装船泊位,港口新增装船能力 4 000 万吨。

出关煤炭。建成营口、大连、丹东等港口接卸煤炭泊位,海运出关煤炭能力达到 1 000 万吨。

调入华东煤炭。整治长江、京杭运河和信江航道,建设浦口、裕溪口、邳县、万寨、双楼、余家湖等内河煤炭装船港口。重点建设上海朱家门和老白渡、烟台西港池以及温州、福州、厦门等煤炭接卸港口。这些工程完成后,加上电厂等卸煤码头能力,到 1990 年大体可以适应运往华东地区煤炭 8 000 万吨的需要。

调入中南煤炭。建设黄埔、汕头和海南岛港口煤炭接卸码头,增建过驳平台,增加运煤能力 800 万吨。

西南煤炭。整治西江航道,建设贵县港煤炭装船码头,增加水运能力 300 万吨。

二、为适应进一步对外开放和沟通沿海城市海上通道的需要,扩大外贸运输能力,在大连大窑湾、营口鲅鱼圈、秦皇岛、天津、烟台、青岛前湾、石臼港、连云港庙岭二期、上海港关港和宝山作业区、宁波港北仑港区、南通港狼山作业区、张家港、南京港新生圩港区。黄埔新沙港区以及北海、洋浦等港口,建设散杂货泊位 90 个、集装箱泊位 11 个、原油出口泊位 2 个。

中国邮电“七五”发展目标和主要任务

邮电部计划局

“六五”期间,邮电部门认真贯彻中央书记处和国务院对邮电工作两个“六条指示”(详见 1986 年中国交通年鉴第 243~244 页),在国家对邮电部门实行优惠政策的鼓励下,经过广大邮电职工的努力,邮电通信发展较快,邮电业务量大幅度上升,通信能力有较大增长,经济效益有所提高,“六五”计划的各项指标均超额完成。但是,由于邮电通信原有的基础差、底子薄,邮电建设的发展速度落后于通信需求的增长,因此通信紧张状况还存在,还不能适应客观形势的需要,邮电通信仍然是制约国民经济发展和影响对外开放的一个重要因素。为此,在“七五”期间,邮电部门要继续贯彻落实中共中央、国务院两个“六条指示”和国家“七五”计划的方针政策,围绕提高经济效益这个中心,抓住大力增强综合通信能力这个环节,抓紧邮电通信网的技术改造,努力提高服务质量和服务水平,尽可能满足社会对通信的需求,并为 90 年代的邮电大发展和实现邮电战略目标打下坚实的基础。

现将“七五”期间邮电通信发展的主要任务和目标分述如下(业务量和主要通信能力增长数见表 1 和表 2):

一、邮电业务总量。1990 年

三、为适应旅客运输量大幅度增长的需要,扩大水上客运能力。改建扩建上海、天津、汕头、福州、厦门、重庆、宜昌、武汉、南京等客运码头,并加速发展和改造客运船舶,提高客运能力。

邮电业务总量要达到 50 亿元,比 1985 年增长 70.1%,平均每年增长 11.2%。

二、市内电话。五年内邮电部门增装市内电话交换设备 250 万门至 300 万门,重点扩大大中城市和沿海开放城市特别是北京、天津、上海、广州等城市的市内电话容量,并将采用程控数字交换机和光缆脉冲编码等新技术设备。同时,适当加强中部和西部地区一部分城市的市内电话建设。

三、移动通信。在北京、天津、上海、广州等大城市建设移动通信网和无线寻呼系统。

四、长途通信干线。通过有重点地对现有微波干线、电缆干线的技术改造及明线改为电缆干线等措施来扩大电路容量。新建北京至上海大容量数字微波干线,南京经武汉至重庆光缆干线。加快通信传输手段的建设,增加长途电路 6 万条,新建 20 座公用通信卫星地球站,初步形成国内卫星通信系统。

五、长途电话交换。安装 12 万路端长途电话交换设备和对端设备,使省会城市、经济中心城市和沿海开放城市实现长途电话自动和半自动接续。

六、数据通信。为适应各部门传递信息的需要,建立和发展数据通信系统,在现有的电报网中通过上述建设安排,“七五”期间共整治内河航道 5 000 公里,建成投产深水泊位 120 个、中小泊位 80 个,新增沿海港口吞吐能力 2 亿吨。○

送低速数据;在长途电话自动变换网中传送中速数据;新建北京、上海、广州等地数据分组交换中心,初步形成分组交换的数据通信网。在经济发展较快的长江三角洲、珠江三角洲,采用数字程控交换设备及光缆、微波等数字传输设备,为逐步组成局部数字通信网进行试验。

七、国际通信。主要建成北京、上海两个国际局,增加现有卫星地球站的通信能力和国际电话交换设备、国际用户电报交换设备的容量,并增开国际数据、电子邮政等新业务。

八、邮政通信。调整邮政封发运输网路,积极利用社会力量增强邮运能力,组成一个多渠道、多层次、自办、委办、代办相结合的综合邮运网。增加自办汽车邮路 4.7 万公里,增加邮运汽车 2 500 辆,火车邮厢 150 辆。续建和新建北京、沈阳、上海等邮政枢纽 23 处及相应的邮政通信转口局、集装箱与航港处理场地;增加搬运装卸的机械设备,有步骤地采用信函自动和半自动分拣设备,逐步减轻邮政操作中的体力劳动强度。

九、邮电科研、工业和教育。邮电科研、工业为邮电通信网的技术改造和通信建设提供技术和装备,努力提高产品质量和通信急需装备的生产能力。引进国外先进技术,搞好消化、吸收工作。大力开发程控交换、卫星通信、数字微波、光纤通信等新技术,为 90 年代的发展提供必需的后续能力。邮电教育坚持院校教育与在职教育相结合,大力培养人材,使职工素

质有所提高。“七五”期间,邮电高校毕业生要达到 1.1 万人,中专生 22 万人,技校 2.7 万人,邮电职工高等教育 0.9 万人,中等教育 0.7 万人。

十、经营管理。加强邮电企业的经营管理,大力提高邮电企业的经济效益,继续改善职工住房

条件。“七五”期间,通信企业创造的利税总额要达到 57 亿元以上,劳动生产率(人均业务总量)1990 年达到 5 000 元以上,邮电职工宿舍新增 350 万平方米。

实现以上目标,中国邮电通信能力将有较大的增长,目前通信十分紧张的状况将有所好转,

并将为在本世纪末实现邮电通信能力和业务量翻三番的战略目标奠定物质技术基础,为国民经济各部门提供较好的服务,为国家四个现代化建设创造更好的通信条件。○

执笔 邓景瑞

表 1

第七个五年计划邮电业务量计划表

业务类别	单位	1985 年 实际完成数	1990 年 计划到达数	1990 年比 1985 年增长 %	“七五”期间 年均增长 %
邮电业务总量	万元	296001.6	500000	69	11.05
函 件	万件	467825	637029	36	6.37
包 件	万件	7613	9447	24	4.41
汇 票	万 张	16355	19956	22	4.06
报 刊	万 份	2501081	3231056	29	5.25
电 报	万 份	21898	28022	28	5.06
用户电报	万 次	482	1550	221	26.30
长途电话	万 张	38254	66238	84	11.61
市内电话	万 户	218.96	403.24	73	12.99
农村电话	万 元	34870	46679	34	6
出租代维及其它	万 元	32905	49009	49	8.29

表 2

第七个五年计划主要通信能力增长表

项目名称	单位	1985 年 实际到达数	1990 年 计划到达数	“七五”期间 年平均增长率 %
邮电局市话交换机	万 门	336.55	634.55	13.52
邮电局电话机	万 部	216.71	412.71	13.77
长途自动电话交换机	路 端	11522	93347	51.95
长途电话电路	路	42402	109615	20.92
邮 电 局 所	处	53107	59389	2.26
自办汽车邮路	公 里	259079	306915	3.45
邮 运 汽 车	辆	8237	10894	5.75
职 工 宿 舍	万 平 米	1444	1794	4.4

中国民航“七五”发展目标和主要任务

张 慧 友

1986 年 2 月,中国民用航空局召开全国民航工作会议,总结了“六五”期间民航发展的成果和经验教训,提出了“七五”期间发展的目标和方针原则。1986 年 9 月制定了《民用航空第七个五年发展计划》。

“七五”期间民航系统主要有 3 项任务:一是抓紧进行民航管理体制改,建立新型的民航管理体制。二是持续、稳定、协调地发展航空运输和通用航空,努力缓和运输紧张状况,为 90 年代更快地发展打好基础。三是大力加强精神文明建设。根据客观需求量较大,而民航基础较差的状况,“七五”期间民航事业的发展既要有较快的速度,又不可操之过急。要大力加强综合平衡;切实抓好基础设施建设,抓好职工队伍的培训,抓好各项管理工作。要始终坚持“安全第一”,在保

证安全的前提下发展生产,提高经济效益。

航空运输的发展目标

“七五”期间航空运输计划指标见表 1:

航空运输布局

根据国家确定的改善交通运输结构,建立合理的综合运输体系的方针,“七五”期间要在远距离和地面交通不便地区的旅客运输、旅游运输和高档、紧急货邮运输方面发挥航空运输的优势,有计划地保证重点。国内航线运输首先要缓和几条旅客拥挤的航空干线的紧张状况,逐步扩大缓和面。二是继续增加北京到各省、自治区的首府城市、重要经济区的航班密度,并逐步更换大型飞机。三是逐步发展沿海十四个开放城市和经济特区的航空运输

网络。四是进行西南、西北、东北等边远交通不便地区航空运输的开发工作。国际航线和至香港地区航线运输要大力加强和改进经营管理,提高竞争能力。继续增加一些业务量较大的航线的班次,并逐步更换新的机型。根据我国对外政策和市场需要,有计划、有步骤地开辟通往欧洲、北美、拉美及亚洲的有关国家的航线。国内国际航线都要积极发展航空货邮运输。利用好客运航班的货运吨位,并适当增加货运飞机,提高货运能力。大力发展集装箱运输和配套设施。

通用航空的任务和重点

“七五”期间通用航空计划指标见表 2:

“七五”期间,农林业航空要大力发展飞机播种造林种草和航空护林。在主要国营农场积极推广农作物飞机播种、施肥、防治病虫害等作业。工业航空要重视开展航空摄影、航空遥感作业飞行。大力发展为石油勘探开发和水利电力建设服务的直升机飞行业务。

机群建设和机务维修

“七五”期间,计划增加各型运输飞机 100 多架,淘汰运输飞机 30 架左右;增加部分通用航空和教学训练飞机。1990 年运输飞机客座总数达到 2.4 万座左右,比 1985 年增加 88 %。要做好各项配套工作。合理确定机务维修的布局,改进维修制度的手段,在保证老机型维修质量的同时,提高新机型的维修能力。努力缩短维修停场周期。“七五”期

表 1 中国民航“七五”期间客货运输计划指标表

项 目		运输总周转量 (亿吨公里)	旅客运输量 (万 人)	货邮运输量 (万 吨)
1985 年实际		12.7	746.8	19.5
七 五 期 间 每 年 计 划	1986 年	15.5	880	21.5
	1987 年	17.0	1000	24.0
	1988 年	19.0	1200	28.0
	1989 年	22.0	1400	32.0
	1990 年	25.0	1600	38.0
1990 年比 1985 年增长 %		96.7	114.2	94.9
每年平均 增长 %		14.5	16.5	14.3

1986 年中国交通运输的发展综述

国家经委综合运输研究所

1986 年中国交通运输部门坚持经济体制改革,积极开展横向经济联合,继续加强技术改造,挖掘设备潜力,加快交通建设步伐,不断扩大综合运输能力,全面完成了“七五”计划第一年的任务,为国民经济持续、稳定地发展,作出了新贡献。

1986 年中国运输业取得的成就主要有以下几个方面。

运输生产再创历史最好水平

1986 年中国交通运输部门各种运输方式完成的客货运输量和周转量又创历史最好水平。不仅完成或超额完成了国家计划,而且比“六五”期末的实际又有了新的增长。1986 年货运量完成 28.14 亿吨(指交通运输部门,未包括台湾省和港、澳地区的数字,下同),比 1985 年增长 4%,货物周转量完成 18183 亿吨公里,比 1985 年增长 9.1%;客运量完成 57.52 亿人,比 1985 年增长

1.4%,旅客周转量完成 4590 亿人公里,比 1985 年增长 7.2%。从 1986 年客货运输完成的情况看,具有货运增长速度快于客运增长速度、运输周转量增长速度高于运量增长速度的特点。

运输结构有所改善

1986 年中国的运输结构继续向合理方向调整。与 1980 年比较,旅客运输结构的改善较为显著。铁路客运量、旅客周转量所占比重都有所下降,而公路客运量和旅客周转量所占比重上升较快。从货物运输构成看,铁路仍是国内运输的主力。由于远洋外贸运输的发展,水运货物周转量所占比重略有提高。

交通建设速度加快

1986 年交通运输基本建设和技术改造也取得了较好的成绩。铁路、公路、水路、民航航线和管道里程都有增加,至 1986 年底,中

国各种运输方式的运输线路长度达到 146.53 万公里,比上年增长 5%,各种运输方式的技术装备也都有了新的加强。

体制改革取得新进展

经国务院批准,铁道部从 1986 年开始实行投入产出、以路建路的经济承包责任制,铁路开始朝着自负盈亏、自我改造、自我发展的方向前进。铁路实行经济承包责任制的第一年,成绩显著,不仅扩大了总体运输能力,而且全面地完成了国家计划,确保了建设资金,实现了收支平衡。各铁路局按每万换算吨公里计的留利水平比上年增长 11.7%,运输部门职工的年平均工资约提高 9.8%。

1986 年中央和地方交通部门体制改革的重点放在改善宏观控制、发展横向联合方面,并逐步实现了管理职能的转变,由抓直属企业为主转向主要抓行业管理。至 1986 年底,全国已有 20 个省、自

间,各型飞机日利用率要有较大提高,1990 年波音 747cmb 和波音 747SP 飞机分别达到 10 小时和 9 小时,波音 767 和 A310 飞机均达到 7 小时,波音 737—200 飞机达到 6.6 小时,波音 737—300 和 MD—82 飞机均达到 6.5 小时,图 154 飞机达到 5.5 小时,支线飞机平均日利用率达到 4.5 小时。

机场和航路建设

“七五”期间安排大中型机场建设项目 16 个,小型项目 11 个。除继续搞好大连、海口、青岛、长春、北海、梅县、榆林、阿勒

太、喀什、呼和浩特等机场和上海虹桥机场航站区扩建等续建工程外,新开工的西安、重庆、昆明、广州、桂林、宁波、汕头、温州、洛阳、长沙、南京、西宁、恩施、沙市、南充、赣州、屯溪等机场的建设要抓紧进行。把西安、桂林、昆明、重庆等 4 个机场和北京、上海、广州航站区的建设作为重点。计划新建续建储油库 59 座,增加储量 40 万吨。要坚持以扩建、改建为主,严格控制基本建设规模,推行基本建设招标投标承包责任制,保证工程进度和质量。

要大力抓好机场和航路的技术改造,增加先进的仪表、通信导

航和气象设备。“七五”期间,要继续增加二次雷达、全向信标台、测距台、特高频等设备的安装使用,提高通信导航能力。国内 30 多个干线机场要使用一类仪表着陆设备,北京、上海、广州等国家门户机场和西安、桂林等飞行密度大的国内干线机场要使用二类仪表着陆设备。

院校建设和人才培养

加强民航学院、飞行专科学校和民航管理干部学院的建设,推进教学体制和培训方法的改革,提高培训能力和教学后劲。合理安排各院校的招生规模。民航学院 1986 年招 400 名,1987 年后每年

治区、直辖市交通厅(局)下放企业。由于进一步放宽政策,运输市场活跃,多家经营的局面已基本形成。截至 1986 年底,个体运输户和联户的运输车辆已达 30 多万辆;登记注册的个体船舶已达 24 万艘,约 320 万载重吨;沿江沿海省、市从事远洋运输的企业已发展到 79 家;长江水系的运输企业已达 813 家。沿海港口管理体制下放给所在城市领导和管理为主的工作进展顺利,继天津港下放之后,上海港、大连港相继于 1986 年完成了下放交接工作。港口下放后,密切了港口与所在城市的关系,扩大了港口的自主权,增强了港口自我改造和自我发展的能力,进一步调动了职工积极性,提高了劳动生产率。如上海港吞吐量在 1986 年第三次突破 1 亿吨,外贸船舶平均在港停泊时间比上年缩短了 3.9 天,效益显著。

民航体制改革,根据国务院批准的改革方案,1986 年在成都管理局进行了政企分开的试点工作,上海管理局组织实施了航空公司与机场分管的方案,还进一步下放国际运输业务的经营权。此外,

经国务院批准,中国航空联运服务公司改建为中国联合航空公司,扩大了业务范围。各地、各部门已成立 17 家民用航空企业,担负着客货运输和通用飞行任务,改变了民用航空独家经营的局面。

横向经济联合向 纵深发展

1986 年运输企业继续加强地区间运输企业的横向经济联合,如华东、东北、华北和长江沿岸省、市建立了联运协作委员会;长江航运联运联营总公司的业务已扩展到 20 多个省、市;中国民航局与新疆、福建、云南、浙江等省、区联合组建了航空公司。跨部门的横向联合也在逐步发展,如铁路部门打破长期形成的封闭型生产结构,与路外的机械工业部门协作生产铁路客货车辆及零配件产品;铁道部运输局与中国远洋运输总公司横向联合,开展了国际集装箱铁海联运;苏沪杭公铁分流联合公司作为联合的经济实体已经成立;继续推广了铁路专用线共用的经验,全路已有 751 个车站开展了 3000 多条专用线共用业务,有近 1.2 万户

货主装卸作业改在专用线办理,扩大了货物承运交付能力约 1.2 亿多吨。此外,铁路内部如沈阳和哈尔滨铁路局以经济共同体的形式向铁道部联合承包;上海和广州铁路局打破路局界限,开展横向联合,挖掘了运输潜力,提高了限制口的通过能力。横向联合的发展,不仅扩大了运输业本身的能力和效率,也产生了较好的社会经济效益。

公铁分流继续扩大

近年来,为发挥各种运输方式的优势,搞好合理分工,国家主管部门制定了公路、水运分流铁路运量的一些政策和措施,包括调整铁路短途客货运价,促进了公铁分流。1986 年为巩固和发展公路分流铁路短途运量的成果,国家经委会同国家计委、铁道部、交通部召开了部分铁路重点区段的客运分流会议,交通部召开了汽车零担班车会议,公路分流铁路的客货运量有了进一步扩大。

到 1986 年底,已组织客运分流线路 2100 余条,营运里程达 50 万公里,日均分流旅客约 75 万

招 180 名;管理干部学院每年招 200 名。同时,重视发展中等专业教育,普及中等技术教育。“七五”期间,民航系统计划新增职工 25000 人左右,平均每年 5000 人左右。其中民航高等院校培养和国家分配大专以上毕业生 900 人左右,民航中专学校培养 200 人左右,民航技校培养 1000 人左右。要积极办好职工培训中心,加强职工的岗位技术培训,对主要专业技术工种实行考核颁发执照的制度,严格执行技术业务标准,提高职工队伍的素质。

要加强科研机构的建设。积极开展航空应用科学的研究,推广新的科技成果,加速民航的技术进步。在企业管理、机务维修、运输服务等方面广泛推广电子计算机的应用。○

表 2 中国民航“七五”期间通用航空计划指标表

项 目	1985 年实际 (飞行小时)	1990 年计划 飞行小时	1990 年比 1985 年增长 %	平均每年 递增 %
合 计	43022	60000	39.4	6.9
航空摄影	3155	4500	42.6	7.3
航空探矿	5310	5400	1.7	0.3
航空石油	4866	6900	41.8	7.2
航空吊挂	1922	5500	186.2	23.4
航空护林	3785	4200	10.9	2.1
农林业飞行	14841	27100	86.1	13.3
其 它	2596	6400	146.5	19.7

人次。由于公路分流短途客运量大,使铁路客运量已连续两年下降,1986年在1985年下降1352万人次的基础上,又下降3555万人次;铁路的中、长途旅客比重上升,100公里以上客运量已占44%左右,铁路旅客平均运程比上年延长23公里。公路分流货运的工作进展也很顺利,全国已开辟零担货运班车线路3000多条,其中运距在1000公里以上的省际班车线路有50多条,班车里程达100多万公里,每月开行零担班车3.64万多次,汽车零担货运量比上年增长31%左右,货物周转量增长近2倍。除西藏外,汽车零担运输已遍及全国内陆。上海已成为华东地区零担货物运输网的中心;以北京、沈阳为中心的华北、东北地区零担货物运输网也已初步形成;以广州、武汉为中心的中南地区零担货物运输网正在逐步建立;西南、西北地区的零担货物运输网已有雏形。此外,公路对港口的集疏运也发挥了重要作用,大连、天津、青岛、连云港、上海等港200公里以内的货物集疏运均以汽车运输为主,天津港全年汽车疏运量已占该港吞吐量的一半以上,不仅减轻了铁路压力,增强了港口疏运能力,而且加快了物资进出港口的速度,保证了港口的畅通。

集装箱运输和 联合运输取得成效

1986年全国陆海空各种集装箱运输的货运量共完成2181万吨,比1985年增加527万吨,增长31.8%。1986年集装箱运输的发展主要反映在三个方面。首先,由于铁道部和中国远洋运输总公司加强了横向联合,开创了国际集装箱的铁海联运,铁路开始承运国际标准集装箱的业务。全国已有34个铁路车站办理国际集装箱运输业务,全年铁路共承运国际标准集装箱17760多个,装运进出口货物约16.7万

吨。其次,开辟了新的集装箱航线,如上海远洋运输公司开辟了青岛至东南亚的集装箱班轮运输航线;广州远洋运输公司开辟了香港至马尼拉的航线,增加了香港至美国、加拿大的航班等。第三,集装箱中转站的建设进展较快,至1986年底,沿海地区已建成20个国际集装箱中转站,京沪、京广、陇海等铁路沿线共建成32个集装箱中转站。此外还首次采用国产冷藏箱装运蔬菜、水果,在京广铁路上试运成功。

1986年联合运输也有较大发展。国家经委、国家计委、财政部、铁道部和交通部于1986年5月在成都联合召开了“全国联运工作会议”,总结、交流了联合运输工作经验,研究了贯彻《关于发展联合运输若干问题的暂行规定》(以下简称《规定》)的措施,讨论了发展联合运输的方针、规划和有关政策,商定了当前要抓好的几项主要工作。会后,各省、市认真贯彻执行会议的精神,分别制了《规定》的实施细则或补充规定。北京、安徽、湖南等省、直辖市会同财政厅(局),税务主管部门对联运企业的所得税,作了适当减免或照顾,为联运企业的发展和资金积累创造了有利的条件。至1986年底,全国已有27个省、自治区、直辖市建立了联运企业,其中县以上联运企业已发展到350多家,乡镇联运站点已发展到2500多处。此外,联运企业的横向联系也有新的发展,业务基础工作正在加强。继长江联运联营总公司、京沪铁路沿线集

装箱中转站联络中心等松散的联运群体之后,又建立了东北、华北八省、区公路零担运输联合办事处和华北地区联运联络中心等新群体。京沪铁路集装箱中转站联络中心的成员由6个发展到涉及13个省、直辖市的20个单位,并将逐步开办异地托运业务。长江联运联营总公司已联合了由宜宾至上海的沿江8个省、直辖市的18家联运企业,联运业务可达全国26个省、自治区、直辖市,并将逐步形成以长江水系为中心的干支直达、江海直达、水陆空联运的网络。

部分地区运输 紧张状况有所缓和

1986年由于部分新建铁路、公路和港口相继投入运营和对一些原有运输设施进行了技术改造,运输能力有所增强。同时,国民经济的发展比较稳定,国家控制了基本建设规模,以及对外贸易的增长放慢,使部分地区长期以来运输紧张的状况有所缓和。煤炭等大宗物资的运输完成较好,铁路、水运都超额完成了任务,全国煤炭供应状况有较大改善;钢材、木材、水泥、粮食、矿石等重要物资的运量都比上年有所增长。此外,铁路限制口、停限装和积压待运物资都有所减少;部分地区还出现了货源不足的情况。沿海主要港口压船情况有了明显好转,外贸船舶在港平均停泊时间从去年的11.1天缩短到7.2天。○

运输部门进一步实行改革,铁路加强了新线建设和旧线改造,扩大了运输通过能力。开展公路和铁路分流,发展了各自的运输优势,水运、空运也有较大幅度增长。

—摘自中华人民共和国国家统计局《关于1986年国民经济和社会发展的统计公报》

1986 年铁路发展概况

沈富泉

1986 年 3 月,国务院批准铁路实行投入产出、以路建路经济承包责任制,为铁路职工指明了努力方向和奋斗目标,调动了职工的积极性、主动性的创造性。1986 年赢得了经济承包首战胜利,全面完成了各项计划,各项工作都取得了新的进展,为实现铁路“七五”战略目标开了好头。

经济承包责任制逐步配套

国务院批准铁路实行经济承包责任制后,铁道部组织全路职工认真学习有关文件,把坚持社会主义方向和人民铁路为人民的宗旨;把国家利益和社会效益放在第一位;严格执行纪律,严禁乱涨价乱收费等,作为全路必须共同遵守的约法三章,切实贯彻执行。经济承包一开始就在正确指导思想下顺利进行。同时,确定 1986 年各铁路单位对铁道部承包迈小步。运输系统承包全年货运量、装车、换算周转量、运输收入、静载重等五项指标,各铁路局又分劈指标,层层承包,做到“千斤重担众人挑,人人肩上有指标”。铁路工业、工程部门也实行了适合本部门特点的经济承包责任制的办法。铁道部还举办全国铁路分局局长、主要车站站长现代化管理研讨班,研究讨论如何搞活分层和基层,搞好经济承包责任制。万里副总理接见了全体学员,要求铁路一定要搞好大包干(即经济承包责任制),充分调动广大职工的积极性,创造出高效率和高效益的社会主义企业模式。

为做好全面实行经济承包责任制,铁道部经济承包改革小组广泛听取各方面的意见和建议,进一步完善 1986 年承包工作,制订了

1987 年铁路局经济承包责任制实施方案和运输收入分配等 8 个实施细则,下达执行。还制订了广州铁路局“全面承包”方案,着手研究了沈阳、哈尔滨铁路局联合承包方案,经过一系列工作,铁路经济承包责任制逐步配套、完善,逐步深入。

运输生产建设取得新的成绩

国民经济经过调整和发展后,1986 年在铁路运输上出现的新情况是京沪、京广等主要干线运输能力不足,有货运不走,而东北、西北、西南的一些地区有运输能力,却货源缺乏。同时,由于短途运价调整后,短途客流显著减少,长途客流大幅度上升,给完成运输任务增加了困难。各铁路局发扬了拼搏精神,运输能力紧张地区努力扩能、挖潜;货源不足的地区,千方百计地组织货源,甚至到远离铁路线的城镇,开辟“无轨车站”,既吸引了运量,又方便了货主,保证了全年计划的超额完成。1986 年,铁路客运量完成 10.73 亿人,为计划的 107.4%,比上年下降 3.2%,由于长途客流增加,旅客周转量比上年增长 7.1%。铁路货运量完成 13.22 亿吨,为计划的 102.5%,比上年增长 3.7%。煤炭、石油、木材、粮食等主要物资都超额完成了计划。而煤炭运量达到 5.31 亿吨,为年计划 102.9%,比上年增长 2.4%,其中统配煤完成 4.1 亿吨,为计划 101.7%,比上年增长 3.7%。

一年中,铁路的运输能力有了明显增强,山海关、德州、蒲圻、郭磊庄等分界口增加了运输能力,全路主要限制口已从 10 多处,减少

到 4 处。货主要车的满足率 1986 年达到 87%,比 1985 年提高 13%,铁路货物运输紧张状况在一些地区比上年有所缓和。

铁路工业部门按照“七五”战略目标和打“翻身仗”的要求,以“上品种、上质量、上水平,提高职工素质,提高管理水平和经济效益,为铁路运输服务”为方向,坚持改革,团结协作,克服困难,较好地完成了任务。部属 67 个工厂全年共完成产值 38.42 亿元,为计划的 118.3%,比 1985 年增长 8.6%。全员劳动生产率达 12757 元,比 1985 年提高 5.5%。

机车车辆制造、修理 9 种主要产品均创历史最好水平。全年新造机车 818 台,比 1985 年增长 9.7%。其中内燃、电力机车合计达到 455 台,超过蒸汽机车 92 台。新造客车 1522 辆,货车 20592 辆,分别增长 5.2% 和 6.6%。机客货车制造、修理的质量都有所提高,技术改造和产品更新有明显进展,夺取了机车车辆“翻身仗”的首战胜利。

铁路基建战线全年建成大中型项目 17 个,新建复线交付运营 460 公里,电气化铁路 286 公里,新线 909.6 公里,新(乡)荷(泽)、通(辽)霍(林河)、阜(阳)淮(南)、伊敏河、塔(河)韩(家园子)等 7 条铁路已验交投产。“北战大秦、南攻衡广、中取华东”铁路建设的三大战役已全面展开,重点、难点控制工程经组织攻关,实现了稳中求快,大瑶山、南岭、军都山、粟家湾等隧道和一些桥梁等关键工程都有新的进展。大秦线已铺轨 248 公里,衡广复线又开通 91.6 公里,徐州枢纽建设在地方

1986 年公路和水运发展概况

梅 光

1986 年中国公路、水路交通部门,继续认真贯彻“改革、开放、搞活”的方针,加强两个文明建设,深化交通运输体制改革,加快基础设施建设步伐,公路、水路运输生产、基本建设都有了新的进展。

运输生产持续发展

1986 年全社会公路汽车客运量完成 51.7 亿人次,旅客周转量完成 1 906.9 亿人公里,分别比 1985 年增长 10 % 和 13.5 %。其中公路部门完成客运量 44.1 亿人次,旅客周转量 1 686.1 亿人公里,分别为年计划的 99.5 % 和 104.4 %,比 1985 年分别增长 3.2 % 和 7.2 %。全社会公路货运量完成 57.6 亿吨,货物周转量完成 1 790 亿吨公里,比 1985 年分别增长 0.2 % 和 1.1 %,扭转了 1985 年出现下降的趋势。其中公路部门完成货运量 7.8 亿吨,货物周转量 368.7 亿吨公里,分别为年计划的 101.4 % 和 99.2 %,比 1985 年分别增长 3 % 和 4.1 %。

1986 年,全国水运部门完成

轮驳船客运量 2.457 亿人次,旅客周转量 169 亿人公里,分别为年计划的 96.7 % 和 108.4 %,比 1985 年分别下降 9 % 和 2.8 %。完成货运量 5.125 亿吨,货物周转量 8330.95 亿吨公里,分别为年计划的 106.1 % 和 114.9 %,比 1985 年分别增长 4.6 % 和 10 %。其中,交通部直属轮驳船客运量完成 4107 万人次,旅客周转量 101.7 亿人公里,分别为年计划的 102.7 % 和 109.3 %。完成货运量 2.0587 亿吨,货物周转量 7604.97 亿吨公里,分别为年计划的 121.1 % 和 115.2 %,提前 41 天完成全年运输计划,比 1985 年分别增长 11 % 和 10.2 %。其中中国远洋运输总公司完成货运量 6342 万吨,货物周转量 3131 亿吨海里,分别为年计划的 113.3 % 和 117.1 %,比 1985 年分别增长 7.6 % 和 10.2 %。

沿海 23 个主要港口完成吞吐量 3.7798 亿吨,为年计划的 111.2 %,提前 30 天完成全年吞吐量计划,比 1985 年增长

12.7 %。由于加强了对外贸运输任务的宏观控制,增开了 39 条远洋定期班轮航线,新投产一批泊位,加强疏运工作,扭转了港口生产多年来严重压船压货的局面。1986 年外贸船在港停时比 1985 年缩短了 3.8 天。

全国公路、水运企业实现利税 32.18 亿元。其中直属企业 14.33 亿元,地方企业 10.87 亿元,上海、大连和天津港 6.98 亿元。

全国公路、水运系统节能折合标准煤 23.5 万吨。

基本建设进展顺利

1986 年完成国家计委下达由交通部统一安排的基本建设投资计划的 96 %,比 1985 年增长 13.8 %。

28 个大中型项目,完成投资计划的 103.2 %,其中国家重点项目(11 个港口和京杭运河)完成投资计划 102.8 %。小型项目除教育、科研建设超额完成投资计划外,其余都未完成年度投资计划。

全国共新建公路 2 万公里,

的支持下,加快了速度。其他各项重点工程也都取得了新的进展。在降低工程造价方面也取得了显著成效。

科技攻关有新进展

1986 年铁路科技部门成龙配套地开展科技攻关,取得了丰硕成果。1986 年铁道部有 2 项获国家发明奖;有 150 项科技成果获铁道部部级科技进步奖;一批重点项目也取得了较大进展。

技术装备增强

由于技术改造、设备更新及基本建设方面取得新的成就,铁路营业里程达到 52487 公里,其中双线及双线以上地段达到 10613 公里,比上年增加 624 公里,全路电气化营业里程达到 4430 公里;内燃机车牵引增加 1617 公里,达到 12439 公里。到年底,全路内燃、电力机车拥有量占总机车台数的比重由 1985 年的 34.8 % 提高到 38.5 %。自动闭塞区段增加 504 公里,达到 7425 公里。全年共完成线路换轨大修 4007 公里,

其中铺设 60 公斤 / 米重轨 1408 公里,75 公斤 / 米重轨 29 公里,累计达到重轨铺设 5000 多公里;铺设无缝线路 2046 公里,占大修换轨一半以上,1986 年末累计达到 10898 公里。到年底全路运用机车的 85 % 装用了机车信号,84 % 装上了自动订车装置,53 % 装用了列车无线电话。大部分进京进沪快车加装了轴温报警装置。全路已安装了 700 多台红外线热轴探测装置等。

改造公路 1.5 万公里,公路总里程已达 96 万余公里。在新建、改建公路中,一、二级公路 2500 公里,占 8.3%,是历史上修建最多的一年。新建桥梁 3000 余座,其中有最宽(24 米)的哈尔滨松花江大桥,最长(5500 米)的郑州黄河大桥,跨径最大的预应力连续梁的湖南常德沅江大桥。

沿海港口续建深水泊位 60 个,新开工深水泊位 32 个。建成投产深水泊位 15 个、中级泊位 6 个,共 21 个。其中,煤炭码头泊位 6 个、杂货码头泊位 13 个。新增吞吐能力 2732 万吨。全国主要港口深水泊位已达 214 个。

内河共建成投产港口中、小泊位 6 个,新增吞吐能力 293 万吨。长江干线港口 10 个中级外贸泊位、西江桂平航运枢纽工程已全面开工,京杭运河的航道、船闸、港口和钱塘江沟通工程的续建工程进展较快。有 5 座碍航坝建设了通航设施,改造内河航道 562 公里。

由交通部统一安排的更新改造措施计划,由于下达时间过晚,资金不够落实,只完成计划的 63.1%。其中,水上过驳措施完成计划的 92.2%,增加水上过驳能力 165 万吨。

利用粮棉布扶持贫困地区修建道路、航道取得了显著成绩。

到 1986 年,已修建、改善道路 4 万多公里,整治航道 700 多公里,其中等级公路达 1.6 万多公里,改善了贫困地区交通条件,促进乡镇企业和商品经济的发展,缓和了部分山区“行路难”、“乘车难”的问题。

加强法规建设 强化行业管理

为了加强交通(公路、水运)行业管理,改善宏观控制,1986 年重点抓了法规建设。经国务院批准,颁发了《中华人民共和国内河交通安全管理条例》、《水路货物运输合同实施细则》、《公路货物运输合同细则》、《港口水上过驳作业暂行办法》等 4 个法规;交通部、国家计委、国家经委等有关部委联合颁发了《公路运输管理暂行条例》、《汽车维修行业管理暂行办法》、《关于搞活集体航运企业经济若干问题的通知》;交通部颁发了《中华人民共和国海船登记规则》、《交通行业节能管理暂行条例》、《公路运输管理费征收和使用规定》等法规。各地结合本地区的实际,也制定了一批地方法规。

坚持改革 搞活企业

1986 年公路、水运管理体制的改革取得新的进展。

根据国务院的决定,城乡道路

交通安全由公安部门负责统一管理。交通部门原有的交通监理机构,成建制地划归公安部门。

继天津港体制改革试点后,上海、大连港实行“双重领导,地方为主”的管理体制,烟台、青岛、连云港、南通、黄埔等 5 港积极进行实行新的管理体制准备工作。

对直属行政性公司进行了调整,中国交通进出口服务公司、北京公路客挂车联营公司、中国船舶燃料供应公司、中国海员对外技术服务公司等从各业务局划出,成为独立的经济实体。

为了简政放权,深化企业内部改革,对直属运输企业除国家规定的重点物资、外贸物资实行指令性计划外,其它运输指标均实行指导性计划。扩大企业对基本建设项目的审批权。推行新的用工制度和工资分配制度。基本建设方面推广招标、投标和投资包干办法,并在北海港试行了设计单位设计、施工总承包的办法,节约了投资,缩短了工期,取得了明显的效果。还总结了 8 个直属企业实行厂长(经理)负责制试点的经验,制定了交通(公路、水运)运输企业推行厂长(经理)负责制的工作计划。

公路、水路运输的横向经济联合有进一步的发展。全国已有 26 个省、自治区、直辖市建立了 250

经济效益显著

铁路实行经济承包责任制后,由单纯生产型,开始向经营开拓型转变,长期形成的只讲装卸排,不讲收支利、吃国家大锅饭的观念,开始向商品经济的经营观念转变,从上到下都在学会算账,讲效率、讲效益、讲投入产出,把装卸排和收支利结合起来,取得了较好成绩。全年运输收入 239.7 亿元,为计划 101.6%,比上年增长 12.1%,全年提供的基本建设资金和机车车辆购置费比 1985 年增长了 13.6%,实现了以铁路自身创造的积累来建

设铁路的要求。全年铁路还按规定上交税款、归还贷款本息 25.6 亿元,全路收支平衡,略有结余。各单位留利比 1985 年有增长,职工收入也有提高。

“双文明”建设不断深入

铁路部门在精神文明建设中,把坚持社会主义经营方向摆在首要位置上,要求铁路在经济体制改革中,把国家利益和社会效益放在第一位,坚持人民铁路为人民的宗旨。在做法上集中力量先抓好“窗口”单位,要求 189 个全路重点“窗口”单位起带头作用。到 1986 年

年底,已有 186 个单位被当地政府命名为“文明单位”或“文明单位标兵”。同时各铁路部门和单位普遍重视社会监督工作,把人民群众和社会舆论对铁路的批评,作为“双文明”建设的动力。1986 年运输部门聘请了多名路风监督员;各铁路局、铁路分局和站段基层单位先后共召开路风监督员座谈会近 5000 次,征得意见 1 万多条,帮助各部门改进了工作,提高了铁路职工的为人民服务的意识,促进了铁路“双文明”建设不断深入发展。

○