

重要文献选编



国务院总理李鹏在全国交通安全工作会议上的讲话 (摘要)

(1988年6月7日)

一、要充分肯定交通运输部门几年来的成绩。

几年来,交通运输部门认真执行改革开放方针,为国民经济的发展作出了很大贡献,这一点应当充分地加以肯定。当前交通事故严重,交通战线的领导干部和广大职工感到有压力,是理所当然的,也是可以理解的。但是,不要灰溜溜的,要认真总结经验,吸取教训,变压力为动力,振奋精神,尽快扭转交通安全状况不好的被动局面,把交通运输搞上去,为改革开放,为四化建设作出更大的贡献。

铁路实行全行业经济承包责任制(即大包干),调动了全路职工的主动性、积极性、创造性,依靠全路经营的积累和挖掘潜力,加快了铁路的改造和建设。应当肯定,铁路大包干的方向是正确的,成效也是显著的。两年来,铁路换算周转量年平均增长,比“六五”期间高出29%。基建投资和机车车辆购置费比大包干前增长24.1%。新线、复线、电气化建设总里程年平均增长比前两年高出18%。特别是在加快晋煤外运通路的建设和改造方面成绩更为突出。

各省市根据国务院的决定,基本完成了公路交通管理体制体制改革工作。各级公安部门在地方政府的领导和交通等部门的支持下,坚持贯彻“安全第一、预防为主”的方针,对城乡道路交通秩序集中进行了整顿,广泛深入地宣传交通法规,清理违章占道,取得了良好的效果。实践证明,由公安部门管理道路交通具有权威性,效果是好的,这项改革应当坚持,并继续深化完善。公路交通部门

通过改革、实行政企分开、转变职能、推行承包责任制以后,面貌发生了比较深刻的变化。打破了独家经营的格局,实行了港口下放,开拓了多方集资办交通的路子,交通基础设施的建设速度大为加快,使道路堵塞、港口压船、压货现象有所缓解。去年以来,民航系统开始了管理体制改革,已将原来的成都、上海、北京三个管理局实行政企分开,并将航空公司与机场分设。改革试点基本是顺利的,是有成绩的,按新体制运转也是正常的。

交通运输战线广大干部、职工和公安干警,是一支好队伍,他们的辛勤劳动应当受到全国人民的尊重、理解和支持。要认真总结和宣传他们的先进经验,大力表彰好人好事。

二、对当前交通事故严重的状况要有足够的认识。

在充分肯定成绩的同时,我们也应看到,当前交通运输事故十分严重,主要表现在恶性事故有上升的趋势,特别是接连发生重大恶性事故,这是建国以来没有过的。这些特大恶性事故,影响很坏,它不仅造成惨重的人身伤亡和巨大的经济损失,更为严重的是造成人们心理紧张,缺乏安全感,从某种意义上说也会影响社会安定。总之,搞好交通运输安全确实到了刻不容缓的地步。各级领导一定要充分重视这个问题,把交通运输安全作为一件大事来抓,并且要尽快扭转这种被动局面。

三、各交通运输部门要根据自己的实际情况,制定搞好安全运输的措施。

要扭转当前交通安全不好的状况，切实搞好运输安全，光治标不行，必须要治本。治本，一方面国家、地方和企业要增加对交通运输业的必要投入，弥补欠帐，增添设备，采用新技术，扩大运输能力，提高现代化水平，以适应不断发展的社会经济生活对运输的需求。投入是重要的，也是必不可少的。但是，增加投入只能根据国家和地方现有财力、物力条件，逐步地进行。而且投入的效果，也要经过相当时间才能发挥出来。另一方面，更为重要、更为现实的是，各级领导，包括政府和交通运输部门企业的领导，要在加强领导，严格各项管理，做好精神文明建设和职业道德的教育工作，抓紧职工培训工作，提高职工素质等方面去下功夫。也就是说，只要大家都眼睛向内，严字当头，切实搞好内部管理，特别是解决好纪律涣散和违章违纪问题，就能够扭转当前事故频繁发生的状况，促使安全情况改善，发挥运输潜力。

1、关于铁路问题。

一是铁路大包干应当肯定，要继续搞下去，但是必须深化和完善。铁路是高度集中的企业，是国家的大动脉，具有半军事化的特点。承包制应当适应这一特点的要求。铁路局和铁路分局可以实行全面承包，既包运输任务，又包运输收入和上缴积累，基层站段则应采取综合指标管理和考核的办法，不宜提倡把站段所得和职工个人收入直接挂钩的办法。这样有利于全路的统一调度指挥。要特别强调，铁路一定要保证国家计划内重点物资的运输，因为这是关系到国民经济的全局问题，全路上下对此要有一个统一的认识，绝不能因为小单位利益、局部利益影响国家利益、整体利益。

二是大修折旧率要适当提高，经费由铁路大包干所得中解决。新增大修折旧基金重点用于加强主要运输设备的大修和路基、桥梁的病害整治，不允许将大修折旧基金挪用于基本建设。宁可少修一点新线、新站，也要保持现有线路的健康运转。

三是要研究改革劳动和工资制度，解决吃人锅饭的问题，拉开重点工种主要职务职工和一般职务职工的收入差距。

2、关于道路交通管理问题。

道路交通交给公安部门管理的效果是好的。这样做的结果普遍减少了扯皮，加强了法制观念，促使道路通畅，车速加快，运力提高。希望各省市、各部门特别是交通部门要大力支持公安部门的工作。

要解决好道路混合行车问题。我国目前的公路运输为混合交通结构。各种机动车和非机动车在同一个车道内混合行驶，严重降低了道路的服务等级，也是公路交通事故多的重要原因。交通部门应认真研究，提出改革的措施。

3、关于水运问题。

水运安全这两年有好转。但是，乡镇船舶失管失控仍然十分严重，事故不断发生。各地要推广四川省的经验，以责任书的形式，将乡镇船舶的管理责任落实到县、乡政府。要制定管理条例，对船舶是否合格要进行检验，人员超载问题要坚决控制和制止。随着航运的发展，交通部门要注意大江大河撞船问题，采取措施加以解决。

四、必须树立大交通观念，充分发挥各种运输工具的作用。

我国的运输结构很不合理，一方面铁路严重超负荷，另一方面公路还有潜力，水路运力还有闲置，特别是1万多公里沿海航道利用率很低。解决铁路、水路、公路分流问题，要运用价值规律和信贷、税收等经济杠杆，推动运输结构的合理调整，引导煤炭、矿石、木材等大宗货物下江、下海、上公路；促进现有各种运力的合理分流，促进新增运力的合理布局，逐步建立起结构合理的综合运输体系。

五、地方政府要建立严格的安全责任制。

保证交通运输安全，地方政府负有义不

容辞的责任。一方面要支持和配合交通运输部门的工作,抓好本地区的交通运输安全工作,另一方面要搞好交通治安。现在交通治安情况不好,有些地方问题还相当严重,无票强行上车,在车上作案行凶,严重干扰交通运输和安全行车,地方政府应责成公安部门和有关部门互相配合尽快扭转这种局面。一些地方、部门在道路上乱设卡,滥罚款的现象十分严重,而且越演越烈,屡禁不止。许多地方的工商、财税、城管、环保、农机、煤炭、烟草专卖、林业、卫生防疫等部门,甚至一些乡镇级单位、治安联防、村民组织,也都自行在城乡道路上拦车检查、收费、处罚,导致关卡林立,交通梗阻,不仅败坏社会风气,危及交通安全,给运输经营者在经济上造成损害,而且严重影响了生产和流通的发展。地方政府要根据国务院的有关规定,对现在各种检查站,进行清理整顿,乱设关卡的混乱现象要限期加以纠正。

六、加强交通安全法制建设。

要从根本上搞好交通运输安全,必须把它纳入法制建设轨道。当前要着重抓好三方面的工作:一是要抓紧制定有关保证交通安全的法规,做到有法可依。二是要严格执法,做到有法必依,执法必严,违法必究。现在执法不严,甚至违法不纠的情况还很严重。各级政府和公安司法部门要共同配合,创造严于执法的环境。三是提高广大人民群众的法制观念,广泛开展交通安全法规的宣传,使群众知法、懂法、守法。

七、正确处理客观条件和主观努力的关系。

这是个很重要的问题,认识问题不解决好,要想从根本上搞好交通运输安全是不可能的。发生交通事故的原因是多方面的,设备陈旧落后、运力不足的确是一个重要因素,应该加以解决。但是,当前交通安全不好的主要原因是内部管理不严、队伍素质不高,今年接连发生的重大恶性事故,绝大部分不是因为设备落后、运力不足造成的,而是纪律松弛、违章违纪的责任事故。多年来,各交通运输部门涌现出一大批安全先进单位,与发生重大事故的单位相比,他们的运输任务也不轻,他们的设备也并不特别先进,关键是抓好了内部管理。因此,要扭转交通安全不好的状况,严格管理是当前最主要、最有效的措施。这里讲的“严”,不是严在文件上、口头上,而是真正要严在行动,严在落实上。严格管理,一是要干部带头,严于律己,奖惩分明;二是要调动广大职工积极性,自觉严格要求;三是要有具体的要求和标准。

只要交通运输战线上的广大干部、职工共同努力,认真贯彻落实这次会议提出的奋斗目标、要求和措施,交通运输安全一定会出现新的面貌,交通运输一定能够进一步搞上去,为保证改革开放的顺利进行,为国民经济的持续稳定发展,作出新的贡献。我们相信,交通运输战线上的广大干部、职工一定会振奋精神、努力工作,不辜负党和人民对你们的期望和信任。

李鹏代总理在听取铁道、交通、民航 三个部门工作会议汇报时的讲话

(1988年1月22日)

今天听取了铁道部、交通部和中国民航局三个部门的工作会议汇报。这三个部门有共性，都属于运输这个大行业。我下面讲几点意见。

第一，我认为运输行业近几年在贯彻改革开放政策方面，迈出了新的步伐，成绩是显著的。铁路实行了投入产出大包干；沿海的大部分港口已经由交通部直接管理改为地方和交通部共同管理以地方为主的管理体制；长江航运也实行了港航分开的改革；在公路管理方面，也进行了改革，公路交通安全管理工作，已由交通部门划归公安部门管理；民航开始实行政企分开的管理体制。所有这些改革，有的已经全部或大部实施，有的正在实施过程中。下一步的任务，就是要坚定不移地按照我们已经制定的方针，继续完成各项改革，巩固改革的成果，并且加以深化和完善，促进运输行业更大的发展。

第二，运输战线总的形势很好，这几年发展很快，运输量大幅度地增加。铁路每年增加的货运量在4000万吨以上，特别是煤炭运输。现在铁路日装车量已突破7万辆大关。多年来港口严重堵港压港的情况得到了缓解，1986、1987这两年，港口的形势有了很大的发展。空运量增长的幅度也是比较大的，1987年空运旅客达到了1310万人次，每年空运增长的速度都在30%左右。这几年来，运输能力也有较大幅度的增长。比如说港口，1986、1987这两年建成66个泊位，增加了4000万吨的吞吐能力。去年新建和改建公路4万多公里，这几年新增加的公路大约有10万公里，特别是在质量方面比过去有提高，黑色路面增加的量比较大。我们各种船队的吨位达到了3000万吨以上，并开

辟和增加了定期国际班轮。所有这一切，都说明了我们的运输行业，由于执行了改革开放的政策，这几年来发展之快是历史上所没有的，对这个成绩应该充分加以肯定。

第三，运输行业的成绩虽然很大，但是应该看到目前运输行业仍不能满足国民经济和人民生活对运输的需要，依然是国民经济中的一个薄弱环节。可以预料，由于改革开放政策的进一步深入贯彻，对交通运输的需求将会进一步增加，对服务质量的要求也将进一步提高。要发展社会主义有计划的商品经济，要发展工农业生产，要搞外向型经济，都离不开交通运输。所以，在我们今后的发展计划中，仍然要把发展各项运输事业作为国民经济发展的重点，列入中央政府和地方政府投资的重点。发展交通运输事业，要贯彻大家办交通的方针，中央政府要投资，地方政府也要投资，同时也要适当地利用集资和发动群众来办交通，只不过是重点有所不同，分工有所不同，不能把发展交通完全认为是国家的事情。当然，交通基础设施建设是国家今后投资的重点，国家负有更大的责任。

第四，交通运输的安全问题，是关系到旅客生命财产安全的大事，所有的交通运输部门都必须贯彻安全第一的方针。最近，发生的几次重大交通事故，使我们感到非常痛心。比如说铁路发生了一次撞车事故，一次爆炸事故，前两天又发生了西南航空公司一架伊尔—18飞机的空难事故，以及去年连续发生的渡口沉船事故、公路和铁路交叉道口的撞车事故，都给人民的生命财产、交通的正常秩序、生产的正常秩序带来极为严重的影响。因此，各级政府、各级交通运输

主管部门和运输企业都必须引起高度的重视。为了认真贯彻执行运输行业安全第一的方针，首先要在运输全行业中树立安全第一的思想，对广大职工进行反复的长期的安全教育。要把安全第一，作为我们的一种职业道德，作为精神文明的一个组成部分来抓。其次要严格贯彻各项规章制度，教育职工遵守纪律，许多事故都是由于违反规章制度造成的。另外，还要加强对运输设备的维修，使各种运输设备都能在良好的状态下运行。我国还是一个发展中的国家，运输事业的现代化只能逐步地实现。目前还不得不采用一些不那么先进的运输设备，但这并不等于就可以放松对安全的要求。设备虽然落后一点，只要我们精心维护，严格执行保养制度和操作规程，安全同样可以得到保证。我们还要加强交通运输的安全保卫工作，防止坏人破坏和某些旅客的不法行为。当前比较突出的就是携带易燃易爆危险品上车。我们要采取切实的措施防止事故的发生，特别是恶性事故的发生。一旦发生事故，必须严肃认真对待。一是要做好事故的善后处理工作；二是要把原因和责任查清楚，接受事故教训，并应对失职的人员给予必要的处分。刚才胡逸洲同志已经对重庆这次空难事故承担了责任，我认为这种敢于承担责任的态度是好的。

第五，我想讲一讲交通运输机构改革问题。国家机构改革方案，中央政治局已经通过，报纸上也发表了新闻消息。这个方案经过七届人大批准以后，就要付诸实施。大家

对交通运输机构的改革很关心，我们为交通运输机构的改革设计了一个方案，这个方案是根据调整结构，转变职能，建立我国海运、陆运、空运的综合运输体系这样一个思想来设计的。为了保证运输工作的正常秩序，下属机构一般不作大的变动。比如大家关心的铁路运输系统还是一个整体，将来的铁路运输，仍然是一个统一的组织，对各路局、各分局不会有什么变化。又如远洋运输总公司，也不准备作什么变化。这次机构改革主要是动上面，下面尽量不动，保持基层工作的稳定性，避免由于机构的变动给工作带来损失。各级运输部门及企业都要照常工作，各级干部要坚守岗位。对工作做到不断不乱，各司其职，使这次机构改革有秩序、有计划、有步骤地进行。我们已经实行的有利于发展交通运输事业的政策，也不会有什么变动。比如铁路的大包干、过港费、车船购置附加费，再加上一个提高养路费的比例等，这些政策都照常执行。

关于价格问题，现在看来比较复杂，今年引起价格上涨的因素很多，为了保持经济的稳定，运输部门的价格至少在今年不可能有什么大的变动。

最后，希望运输行业的各条战线，集中力量搞好春运工作。对发生的几起令人痛心的事故，应该严肃认真地吸取教训，做到举一反三。切不可灰心丧气，搞得人心惶惶。越是在这个时候，越要振作精神，搞好安全，全力以赴投入春运，让全国人民高高兴兴过好春节。

李鹏副总理听取邮电工作会议 情况汇报时的讲话 (根据记录整理)

(1987年1月22日)

一、你们在开工作会议，我前年参加了你们的会议，讲了话，这次没有更多的话可讲，主要是听听你们的汇报。

总的看，邮电系统的广大干部和职工，一年来在各方面都取得了很大的成绩，邮电工作的发展是明显的，在开放、改革、搞活方面都迈出了新的步伐。借此机会，在新春佳节到来之际，向大家表示慰问和感谢！

二、邮电是国民经济的重要部门。我们要发展社会主义有计划的商品经济，信息就更加重要。要重视信息，信息可以直接转化为生产力，向人们提供准确的信息，可以指导发展生产，在思想交流等方面也离不开邮电，所以邮电是很重要的。你们工作中还有困难，因为邮电现在还是微利企业，对现行的资费政策，刚才物价总局的同志也说了，大家对你们深表同情。但调整资费，要经过充分的酝酿和宣传，造点舆论，让大家支持你们，在较好的环境条件下再进行改革，予以调整，使企业能够有更大的活力。资费调整以后，增加的收入主要要用在发展生产上、发展业务上。听说你们的奖金有些偏低，但调整资费不是着重解决奖金问题。

三、今年要注意抓好两件大事。其中一件事是反对资产阶级自由化，除了认真学好一、二、三号文件以外，中央还准备发一个反对资产阶级自由化的文件，进行具体指导。刚才秦芳同志讲了，这次（反对资产阶级自由化）要防止过去历次搞运动的一些“左”的做法，一是态度要坚决，二是要防止扩大化，严格划分政策界限。态度不坚决，自由化的气候是转不过来的。特别是在某些青年中，在某些思想战线上的部门已经影响很深了，所以没有坚决的态度，要轻而易举

的扭转过来是不容易的。态度一定要坚决，但是也要防止过去搞运动那样带来的后遗症，所以一定要划清政策界限，不搞运动。在经济部门主要还是正面教育，对人家进行坚持四项基本原则的教育，反对资产阶级自由化的教育。我们要掌握好两条，一条是改革、开放的政策不变，再一条是坚持四项基本原则不变。坚持四项基本原则，就可以保证我们改革开放的社会主义方向。我想这些道理大家都是懂得的，而且将来还有具体的政策界限。

四、关于经济体制改革。我们前一段明确了邮电系统体制是实行一条线的垂直系统的体制，现在还没有什么新的做法，目前不必在邮电部门来讨论。我们还是按照这样一个体制工作。但是，该下放的权力要下放，该改进的作风要改进。

五、技术进步。这在邮电部门是很重要的，因为发展中国的邮电事业要靠技术进步。采用新技术的时候，我时要注意下面几个情况：一是我们要发展一些最先进的东西，但也要注意一些实用性的技术。有些先进技术可以搞科研，但是它要花很多钱。现在中国的商品经济并不发达，我们搞了这么多年以后，也深深感到转让技术不那么容易，外国资本家不会心甘情愿地把技术转让给我们，他总要把你的钱捞够了以后才转让给你，等他转让给你时，这个技术在国际市场上已经没什么销路了。所以要采用实用技术，立足于国内。如果完全进口元件到国内来组装，那是一样的要花外汇，所不同的就是自己能赚一点劳务费，或者还有一个好处，就是能培养我们自己，锻炼我们自己，但是很多元件都依靠进口，长期下去难以为

继，所以要千方百计提高国产化的水平。最明显的是两个技术，一个是光缆技术，现在二次群的，我们基本上是掌握了，光导纤维自己可以做，激光器我们自己也可以生产，一下子就是480路嘛！另外，就是小型通信卫星地球站，特别要用起来发展横向通信和远距离的通信。希望邮电部重视这件事情。一个是实用技术，一个就是国产化。

我们还要继续利用一部分外资发展通信，以补助我们国内资金不足。在经济不发达地区，要利用内资来调动各方面办邮电通信的积极性。对部门、地方办通信还是要采取鼓励政策，但是要纳入全面规划。如果邮电部门的电路有余空，我主张降低价格，提供给专业部门使用。要采取一些政策鼓励人家使用，专业部门电路有富余，你们也可以利用起来，给他们一点分成嘛。我们党政机关用电传，是一个很好的形式，比讲话准确，时间也节省，而且比传文件保密，比打长途电话的时间占得少，又准确，值得提倡。要广泛发展传真业务和电传业务。还要搞可视电话，发展可视电话会议业务，解决召开电话会议看不见人的问题。现在会议太多，而且都来北京开会。有了可视电话，召开可视电话会议，就可减少到北京来开会。开表彰大会也可尽量利用这种形式。可先在北京试试，从国务院开始，先搞“点对点”的。这既可提高效率，又能节约大量开支，估计会很有前途。

六、最后一个问题，就是今天会上提出来的若干政策问题。比如说，对于商品经济

发达地区我们采取什么政策？对于农村和商品经济不发达地区我们采取什么政策？中国经济不发达，发展也不平衡，邮电服务要从中国的实际出发，实事求是，不做那些做不到的事，不做勉强的事。心是好心，但还要有物质力量作后盾。对于这个问题，要作为一个政策来研究。又比如，网路建设布局问题，现在的网路是按行政区划来设置的，这当然是正确的。因为多少年来我们的邮电主要是为党政机关服务的。现在，为了适应发展商品经济的需要，就要在原来的基础上，对这个布局进行必要的调整。首先应该在现有网路上进行一些技术改造，不一定都建新的，主要是减少线路的迂回，提高电路的利用率。可先在经济发达地区进行一些试点，先搞一些明显的有经济效益的项目。比如，大连不经过沈阳而是直接到烟台、上海。通信卫星比较适合我们中国这种幅员辽阔的情况，要重视利用。当然，今年刚刚开始试验，也不应该一下子铺得很快。地球卫星站应是一大带几小，这可能是个好技术、好办法，可以解决我们这个幅员辽阔的国家的問題。

总之，希望你们在新的一年里，在各方面的工作中，扎扎实实地前进。现在我们更需要提倡扎扎实实的工作作风，使我们的工作每年都有进展。太着急了不行，太着急了会脱离我们中国的实际；安于现状，止步不前也不行。要树立一种扎扎实实的工作作风，稳步向前，有所前进。

坚持安全第一 做好民航工作

——在纪念周恩来总理对民航工作批示 30 周年大会上的讲话

国务院副总理 李 鹏

(1987 年 10 月 5 日)

首先，我代表国务院向荣获特级飞行员称号的同志表示衷心祝贺！向 30 多年来为发展祖国民航事业做出贡献的民航全体职工、飞行人员、地勤人员和后勤保障人员表示慰问。我讲两点意见。

第一，周总理的重要指示是 30 年前讲的，但对我们今天的民航工作，仍然有着现实意义。周总理指示的三句话“保证安全第一，改善服务工作，争取飞行正常”，仍然是我们民航工作的指导方针。当然，那时我们的飞机小，国际、国内航线都不多，现在国际、国内航线增加了很多，有了最现代化的大型客机，情况不一样了。因此，在执行这三句话时，要赋予时代的新内容。比如说，我们现在要保证安全，除了良好的飞行技术和高度的责任心外，还要有现代化的手段。民航面临着一个装备现代化的问题。我们应该用世界上先进的技术装备来武装民航，这项工作正在逐步进行。

民航必须坚持安全第一。因为不管是哪位旅客上了我们的飞机，就等于把他的生命托付给我们了。所以，安全第一是绝对不可动摇的。但是，第二、第三句话是不是不重要了呢？是不是可有可无呢？应该说是同样重要的。改善服务工作，争取飞行正常，也就是要保证正点运行。搞好服务工作也是非常重要的，在这方面，我们和国际上比还有相当的差距。民航是祖国的橱窗。外国人看中国，首先看民航，看民航的工作怎么样，服务质量怎么样？我认为我们的服务工作不是没有进步，不是一无是处，但还是有很多值得改进的地方。北京首都机场经过几个月

的整顿，是有改进的，现在表扬信也多了。当你们的工作有了一点成绩之后，旅客就进行表扬，期待你们能有更大的进步。

第二，我们民航要进一步发展。我国民航现在还不能适应四化建设的要求。民航是一个发展的行业，新兴的行业，虽然旅客乘机人数达到 1000 万人次，但这样一个数量，对我们有着 10 亿人口、960 万平方公里土地的大国，对于我们在国际上的地位来讲，是不相适应的。所以，民航事业必将有一个更大的发展。怎样发展呢？我送同志们两句话：一是民航要为改革和开放服务；二是民航要在改革开放中求发展。

民航的管理体制改革方案，党中央和国务院已经批准了。进行体制改革的重点有两条，一条叫做政企分开，改变那种既是国家机关、又是企业的状况。要使民航的飞行部分成为航空公司，机场成为独立的企业，实行现代化的企业管理。另一条是允许有一点竞争，不是一家办民航。当然也不能乱来，要有组织、有计划地发展，要成立若干个航空公司。竞争有好处，可以促使进步，促使改善服务态度。当然，对于北京民航还是采取重点扶植的方针。首都机场是我国主要国际机场，是祖国的橱窗，北京民航的飞机是最好的飞机。将来改组为中国国际航空公司，将担负国际航线和国内主要航线的飞行任务。但是，飞国际航线也不是只此一家，还要有第二家、第三家，飞国内航线更不能是北京一家。这样，有一点竞争可以促使我们更好地进步。

祝中国民航有一个更大的发展！

万里副总理接见全国铁路局长 会议代表时的讲话

(1987年8月1日)

铁路实行人包干以来，变化很大，成绩很大。发展了运输生产力，提高了劳动效率，为国家多做了贡献。实践证明铁路实行人包干是对的。你们要把改革继续搞下去，不要有任何犹豫，对改革、开放、搞活，你们都要带头，要不断完善大包干制度。现在一包三年，二年时间太少，要准备一包到底，要有这个思想准备。

搞承包，实行经营权与所有权的分离，有各种形式，你们各个路局选择哪种形式最好？要选择最能调动群众积极性、创造性的。各个路局不要“一刀切”。你们叫“一路多型”，我同意这样做。广州局有广州局的特点，北京局有北京局的特点，乌鲁木齐局有乌鲁木齐局的特点，除了西藏之外，全国各地几乎都有铁路单位。各个铁路局情况差别很大，发展也不平衡，搞改革要考虑到这个问题，不要一刀切。一哄而起、一刀切、一阵风，在这方面过去我们有过教训，搞改革无论如何不能学这些。还是要按小平同志说的去做，就是实事求是，一切从实际出发。实践是检验真理的唯一标准。

小平同志最近指出，我们整个国家改革的步伐要加快。是要加快，不是放慢。经济真正搞活起来以后，那些束缚生产力发展的东西，影响经济效益和社会效益提高的东西，就更加明显了。不光是官僚主义问题，还有体制问题，法律问题，还有道德观念问题，这几个大问题不解决不行。所以必须要加快改革。这要有个紧迫感。改革当中会出现一些新问题，出现问题不要紧，农业改革不是每年搞个一号文件嘛，那就是不断了解新情况，不断总结新经验，不断解决新问题。你们这次就是这样一个会。这是一个重要的领导方法。铁道部一年至少要开两次这

样的会。这样可以及时了解新情况，发现问题，总结新经验。

去年，我讲过铁路改革的关键是要搞活分局、站段，现在还要继续强调这个问题。这是铁路改革中很重要的一个环节。运输生产力蕴藏在分局、站段。分局、站段搞活了，它的积极性、创造性充分发挥出来了，部里的工作才能搞好。

铁路改革，要善于学习各个地方和其他行业的经验，使铁路改革更加改善。关起门来搞改革是不行的，要执行开放政策，不要闭关自守。你们这个部有几大系统，一个是运输系统，一个是工业系统，一个是基建系统。几大系统都必须改革。这次是运输系统开会，铁路基建系统也要有大的改革，要吸取全国基本建设系统改革的经验。铁路工厂也要赶上全国工业改革的步伐，哪里有能搞活大中型企业的好办法，适合于你们的都要吸收。还有个教育改革问题，你们办的几所大学，也要吸收教育系统改革的经验。这些东西都不能闭关自守。

铁路的改革，要坚持国家、企业、职工三者利益的结合。首先是要确保国家利益。要坚定不移地把国家利益、社会效益放在第一位。譬如大兴安岭抢险救灾，铁路不赚钱，无偿工作，车晚到了还不行，服务不好还不行。解放军和铁路都是这样，这就是把国家利益、人民利益放在第一位。铁道部带头把全局利益、国家利益、人民利益放在第一位，各个路局、分局、站段也都这样做，这样全路就有了共同语言，铁路与国家就有了共同语言，与人民就有了共同语言。在这个问题上把好关，大乱子就不会出。在运输上要保证安全正点，先计划内，后计划外，确保重点物资，如果只愿意拉计划外的、因

为价格高嘛，不保国家重点，不保计划内，就是忽视了国家利益，就是失职。全国各铁路局一心一意为四化服务，就是全心全意为我们国家利益和人民利益服务。在这方面要高标准、严要求。第二个就是集体利益。主要是分局和站段，他们没有点集体利益是不行的，要照顾分局、站段的集体利益。因为他们直接接触群众，托儿所、幼儿园、宿舍，一切集体生活的东西都在它那里。要搞点集体福利、集体建设。当然分局、站段首先要考虑技术改造、发展生产力的问题，然后才是集体生活福利问题。最后是个人的利益。不考虑职工的个人利益，不照顾工人的生活，那是不行的。当然，要在可能的情况之下，在国家政策范围之内照顾，正确处理好这些问题。

铁路搞多种经营，这是新情况之下的新问题。多种经营搞不搞？过去不准铁路搞，现在我不搞不行，铁路搞多种经营是很有必要的，是社会需要，可以为社会提供服务，可以解决许多社会问题，可以安置待业青年，也可以解决你们本身的多余人员，还可以方便职工生活。这些都是好事。现在的问题是有些界限没有划清，监督不够严格。铁路职工是一支好队伍。大多数职工努力工作，要把铁路搞好。最近一段时间出的一些事情，是少数人违章违纪、违法乱纪。出这些事情，原因有两条，第一是道德上、纪律上、管理上的问题，再有就是站段搞活后，有好多事情无法可循，没有相应的条例。铁路改革后减下来一些人员，组织他们搞多种经营，我是同意的。过去讲过要与车皮脱钩，现在看来实际上脱不了钩，服务性的也不能脱钩。脱不了钩怎么办？就要立法，就要规定严格的条例、法令，哪些能干，哪些

违法，一直教育到全路职工，使大家都知道。就是要明确个界限，不能以车、以铁路谋私。这个私，不是指你们多搞了些服务项目，多赚了钱，不是指这个，而是说不能谋在法律规定范围之外的私，不能谋在道德范围之外的私。“包公”进了铁路，应该当清官。改革中出现了一些不可避免的新问题，这没有什么了不起，你们这次开会统一了认识，采取了坚决措施，又立了法，我看不难解决。至于对那些内外勾结，偷盗铁路货物的盗窃犯，要与地方结合，坚决地从快从严处理。

要加强思想政治工作。面对出现的新情况、新问题，政治工作、政治教育也要有新的内容。过去政治工作中有许多好东西不能丢，铁的纪律、安全正点这一套不能丢，同时，需要有新的政治思想工作，需要针对新的问题，制定新的条例，进行深入的思想教育。

铁路是联动机，高度集中，要坚持高标准、严要求，要遵守铁的纪律。所有铁路单位都要服从铁道部的领导。这是全局利益、国家利益问题。要严格执行操作规程，自觉遵守职业道德。

解决安全和路风的问题，你们搞了十二条，大家都讨论通过了。要赶快公布，家喻户晓。公布以后就是铁道部的法令，就是纪律，不能违反。要严格执行，互相监督。全国接触群众最多的企业可能就是铁路。铁路和社会紧密相联，路风和社会风气息息相通。铁路在改革、开放、搞活，在转变社会风气，纠正不正之风方面要带头。

希望大家共同努力，团结奋斗，把铁路的改革和各项工作搞得更好。

万里副总理在大瑶山 隧道贯通庆祝会上的讲话 (摘要)

(1987年5月6日)

今天，我和胡启立同志一起来到这里，参加大瑶山隧道贯通的盛典。我代表党中央、国务院，感谢你们，祝贺你们在祖国铁道建设中取得了又一次重大胜利。

大瑶山隧道，我已来过两次，这是第三次，深有感受。

第一，我赞扬铁路职工顽强拼搏、严守纪律的精神。这种精神就是毛主席倡导的愚公移山精神，一不怕苦、二不怕死的革命精神。象大瑶山隧道这样的艰巨工程，如果没有不怕苦、不怕死、为了祖国人民、为了子孙后代而奋勇拼搏的革命精神，是不可能完成的。你们为铁路建设转战西南北，克服艰难险阻，取得一次又一次的胜利，靠的就是这种革命精神。为了我们远大理想和祖国四化建设的宏伟事业，全国人民都要学习这种革命精神，希望你们继续发扬这种革命精神。

第二，有了远大理想，有了不怕苦、不怕死、艰苦奋斗、勇于拼搏的革命精神，还要依靠科学，依靠技术进步。革命精神可以战胜困难，创造奇迹，革命精神和科学精神结合起来，就更成为无敌的力量。大瑶山隧道建设过程中，依靠群众智慧，运用已有的经验，并在技术上有所创新，采用了新工艺和新的技术设备，解决了工程上一个又一个

的难题。我们搞改革、开放，就是要认真总结群众的经验和创造，并不断学习现代新的科学技术，其中包括国外的先进技术和先进经验。在这里，对外国朋友给予的各种技术帮助，我们表示深切的感谢。

第三，大瑶山隧道的贯通，树立了铁路与地方团结协作的模范，特别令人满意。这次工程的胜利完成，同广东省、湖南省以及衡广复线沿线各地、县的党政部门及各村的村民的大力支持分不开。铁路施工和运输的团结协作搞得很好。在施工十分紧张的情况下，运输量有增无减，做到施工、运输两不误。如果没有这样高度的团结协作，隧道贯通就不会这么快。团结协作是我们社会主义国家的优越性，只有在我们社会主义国家，在共产党领导下才能最好地体现出来。既体现了党的领导，又体现了人民顾全大局。在今后的建设中，要继续加以发扬，进一步搞好团结协作。

第四，搞基本建设首先要正确决策。加快衡广复线建设的决策是正确的，是科学的。决策之后，精心设计、精心施工，集中精力打歼灭战，从人力、物力、财力上给予保证，使建设项目早使用、早投产，多争取一天，就能早一天发挥经济效益和社会效益。最后，再一次向同志们表示感谢。

中共中央书记处书记胡启立在大瑶山

隧道贯通庆祝会上的讲话 (摘要)

(1987年5月6日)

万里同志代表党中央、国务院作了重要讲话，我完全赞成。

我两次来大瑶山，每一次都看到了中国工人阶级的智慧和力量，看到了我们中华民族不屈不挠、团结协作、战胜一切困难、奋进不息的精神，也看到了改革、开放政策的丰硕成果。

在党的领导下，贯彻执行十一届三中全会以来的路线、方针、政策，坚持改革、开放，调动亿万人民的积极性，我们的事业就一定能够取得胜利。

在大瑶山隧道建设中，有许多宝贵经验，其中重要一条就是两个文明建设一起抓。将强有力的思想政治工作贯穿在生产建设任务的各个环节之中，把共产主义的伟大理想同建设有中国特色的社会主义的每一个具体目标、步骤结合起来，理论密切联系实际，一切从实际出发，生动活泼地、针对性很强地做思想政治工作。我们每一个共产党

员、共青团员，每一级干部，每一个班长，既是生产指挥员、战斗员，同时又是政治宣传员，把进行思想政治工作当作自己不可推卸的光荣义务。政治工作和业务工作拧成一股劲，发挥政治工作的威力，渗透在广大职工的思想 and 行动之中，我们就能够克服困难，排除障碍，取得胜利。要很好地总结大瑶山隧道建设中的政治工作经验。

借此机会，我向胜利打通大瑶山隧道的英雄们、向衡广复线英勇的建设者们，致以崇高的敬意和亲切的慰问！你们用自己的辛勤劳动，在祖国大地上刻画出最新、最美的图画。你们为建设人民铁道贡献了自己的精力和智慧，全国人民感谢你们！你们每前进一步，都体现了我们改革、开放方针的活力，增强了发展商品经济的活力，加速了我们建设有中国特色的社会主义的步伐。希望同志们再接再厉，安全优质地完成衡广复线的全部建设任务，争取早日通车！

国务委员张劲夫在第三次全国安全 生产现场会议上的讲话 (摘要)

(1987年4月12日)

一、召开这次现场会的意义

全国安全生产委员会这几年一年开一次现场会，抓一个重点。去年抓煤矿，今年抓交通。我们要举一反三，通过抓这些方面安全生产的经验，推动整个安全生产工作。天津市的交通安全管理工作，在天津市委、市政府的领导下，各有关部门通力合作，采取综合治理的方针，面貌有了改变。天津市的经验和会上其他地方介绍的经验，请大家认真研究，结合本地实际，认真推广，坚持下去，力争全国道路、内河交通安全管理工作有较大的改善，城乡水陆交通秩序逐步有所好转，有效地减少交通事故的发生，为社会主义现代化建设提供一个良好的交通环境。我们这样一项一项地抓下去，全国安全生产形势总会有一个大的转变。

二、对交通安全问题应有新的认识

交通是我国国民经济发展的战略重点之一。不论是道路、水路，还是航空、铁路，都是生产过程不可缺少的组成部分，是物质生产的一个重要部门，涉及生产、流通、消费各个领域，是城乡之间、工农业之间、各地区、各部门之间经济联系的物质基础。人们常说，交通是四化建设的“先行官”，道理就在这里。在人类生存和发展过程中，衣、食、住、用、行是人生的要素，行就是交通。交通的安全与畅通，在促进国家经济建设和方便人民群众生活需要方面，都占有十分重要的地位。

建国以来，党和政府十分重视发展我国交通运输事业，从各个方面加强交通管理工作，基本上保证了国家经济建设和人民生活

的需要。但是，随着社会主义现代化建设和经济体制改革的发展，各种车辆、船舶大幅度增长，客货流量与日俱增，道路、内河交通日益繁忙紧张。在这种新形势下，交通管理工作问题越来越突出，尤其是城市中“行车难、乘车难、停车难、走路难”的问题，已成为一个严重的社会问题。交通秩序不好，交通事故多，危害人身安全，影响社会治安，给国家建设和人民生命财产所造成的损失十分严重。仅道路交通事故一项，1986年一年即死4.2万多人，伤14.4万多人，车物直接损失1.9亿多元，加上对受害人的经济补偿10.5亿多元，共12.4亿多元。在水上交通方面，内河交通事故的情况也很突出，特别是近几年，乡镇客渡船翻沉次数、死亡人数逐年大幅度上升，有的地方处于失管失控状态。

由于各种原因，许多地方特别是大中城市，交通阻塞情况日益严重，影响了交通运输，降低了社会经济效益，由此而造成的经济损失更难以用数字计算。因此，我们对交通安全工作要从保障人民生命财产安全，促进国家社会主义现代化建设的高度来认识，认真贯彻“安全第一，预防为主”的方针，迅速采取切实有效的措施，改变目前的被动局面。

三、交通安全管理工作必须制度化、法律化

当前道路、内河交通事故多，秩序比较乱，原因很多，首先就涉及道路建设、航道建设、车船技术状况、安全设施和管理手段等问题。但交通法规不健全、不具体、不明确，或者虽有规定，一些单位和群众法制观

念淡薄，也是重要原因之一。一些单位、企业或个体运输户，只抓生产、抓利润，不顾安全的问题很突出。一些人不遵守交通规则，横冲直闯。在内河，大量乡镇客渡船无证无照、违章超载等现象也极为严重。有的乡镇客渡船一心只想赚钱，成倍、几倍超载，安全毫无保障，这怎么能不发生事故！因此，要杜绝和减少这些现象，必须有一整套法规和制度。

全国道路交通规则，公安部已上报国务院审议，待批准后公布施行。交通管理职能部门要根据新的情况抓紧起草一些配套的实施办法。交通安全涉及每一个行车行船走路的人，要搞好宣传教育工作。有了法，就要依法办事，以责论处，不论是什么人，只要违反了交通法规或造成了重大事故，就要依法追究。对违法者不绳以法纪，就会挫伤守法人的积极性，助长不良风气。当然处罚只是一种手段，通过处罚也是要达到教育的目的。同时，机关、团体、企业、事业单位，都要建立和健全严格的安全生产规章制度。行之有效的安全规章制度和操作规程，是人们在长期的实践中用血的代价换来的，必须坚持执行，并把它列为对单位和个人考核的一项重要内容。要在广大驾驶人员和管理干部中进行遵章守纪的教育。对坚持遵守规章制度的要表扬，对不遵守规章制度的要批评教育，因违反规章制度造成严重事故的要处分。对广大交通管理人员要加强教育训练，提高他们的政治、业务素质，真正做到交通管理严格，方式方法适当，服务态度良好，提高执行政策法规的自觉性，提高管理水平。

四、加强领导，把交通安全管理工作提高到一个新的水平

搞好安全生产，是国民经济长期稳定发展的要求。加强交通安全管理工作，要象天

津市和其他做得好的地区那样，实行综合治理，这是一条成功的经验。1986年10月，国务院《关于改革道路交通管理体制的通知》，和最近国家经委、交通部、公安部等8个部门联合下达的《关于加强乡镇船舶安全监督管理的通知》，都提出了这方面的要求。各级地方政府要把水陆交通安全管理工作列入议事日程，统筹安排。首先在建设规划中要列进去，包括项目、经费、人员等等。各部门、各单位，都要把安全生产工作当作大事来抓，要切实纠正只抓生产、不抓安全的错误思想和行为。工作中要抓实事，反对形式主义，摆花架子。措施要具体，要落实到每一个人。一定的时候要集中抓一下，但更重要的是要认真坚持，有计划，有布置，有检查，做到经常化、制度化、条例化。希望宣传工作包括报纸、广播、电视等方面，紧密配合，使广大人民群众都懂得交通安全，注意交通安全，防患于未然。要把专业管理和群众管理结合起来。在各级政府的统一领导下，各地要整顿水陆交通秩序，清理各类非交通占道，严禁一切单位和部门滥收费、滥罚款。在这些工作中，交通管理部门要充分发挥职能作用，给政府当好参谋。

国务院决定，全国道路交通管理工作统一由公安部门负责，这是道路交通管理体制的一项重大改革。从1986年10月到现在，公安、交通部门在各级政府的领导下，从大局出发，进行了交接工作。今后公安部门的任务加重了。有关部门如计委、经委、建委、财政、城建、市政、财贸、工商等部门，要支持公安部门的工作。道路建设和道路交通管理密不可分，公安、交通部门要配合好。对于保障交通安全方面所需的经费，各省、自治区、直辖市政府和交通部门要给予支持，在资金上给予适当照顾。

紧急动员起来狠抓严格管理 努力开创交通运输安全的新局面

——国务委员邹家华 1988 年 6 月 4 日在全国交通安全工作会议上的讲话（摘要）

这次以铁路为中心，包括交通、民航的全国交通安全工作会议，是李鹏总理亲自提议召开的。多年来他对交通安全工作十分重视和关怀。今年以来，曾多次主持国务院常务会议专门研究交通安全工作，国务院也为此连续发出过文件，提出了要求。参加这次会议的有各省、自治区、直辖市主管交通安全工作的领导同志，铁路、交通、民航、公安系统的负责同志，总参、总政、总后、海军、空军的有关负责同志。像这样主管交通运输工作的铁路、交通、民航、公安等部门，还有地方以及军队主管交通运输工作的负责同志，聚集一堂，共同商讨全国交通安全工作大计，建国以来还是第一次。这是一次十分重要的会议，它必将在全国引起强烈的反响，对促进交通运输的发展和进一步搞好交通安全将会产生重要的作用和影响。

这次会议的指导思想是总结经验，深化改革，振奋精神，严格管理，整顿秩序，努力开创交通运输安全的新局面。我们要求实的精神，通过对典型事故的分析 and 大量交通运输事故的数字对比，透过事故现象，分析不安全的本质，检查交通安全的隐患，进而统一思想，端正对安全生产的态度，制定有针对性和切实有效的措施，尽快扭转当前交通运输安全状况不好的被动局面，使交通运输进一步适应改革、开放的要求，保证国民经济持续稳定地发展。

党的十一届三中全会以来，我国交通运输事业取得了显著的成绩。九年来，铁路客、货运量分别增长 38% 和 27.3%，总运输量平均每年递增 7.5%，营业里程增加 4000 公里，复线率达到 21.3%，布局得到改善，铁路牵引动力开始了以电力、内燃机车为主

的新阶段。新增公路 9 万公里，全社会民用机动车辆达到 1100 万辆（其中，含上路运输的拖拉机 450 万辆），海洋运输船舶载重量从 1978 年世界的第 14 位上升为第 8 位，公路和水路的客、货运输量分别增长 224.8% 和 86.1%。民航航线增长一倍，完成旅客运输量增长 4.6 倍，运输总周转量增长 5.7 倍。这些成绩是交通运输战线广大干部和职工，在任务十分繁重，技术、设备落后，工作环境相当艰苦的条件下，积极工作，辛勤劳动，克服种种困难所取得的。这是全国人民有目共睹的。我谨代表国务院向日夜夜奋战在交通运输战线上的全体干部、职工，以及维护交通安全的公安干警，表示衷心的感谢和亲切的慰问！

下面我讲三个问题。

一、充分认识交通运输在国民经济发展中的战略地位和交通运输安全的重要性

交通运输业是国民经济和社会发展的重要前提和支柱，也是国防建设的必要保障，有着重要的战略地位。不论是铁路、航空，还是道路、水路，都是一切生产过程和广大人民群众物质、文化生活不可缺少的组成部分；是物质生产的一个重要部门，涉及生产、流通、消费、社会生活的各个领域，是城乡之间、工农业之间、各地区、各行业之间经济联系的重要物质基础和纽带；是国民经济的先行行业。社会越进步，国民经济越发展，就越离不开发达的交通运输业。否则，国民经济的发展将受到很大的制约。世界发达国家经济发展的历史经验表明，在工业化初期，都曾密集投资优先发展交通运输，形成四通八达的交通网，才为以后经济的迅速发展提供了保证。没有交通运输的超前发展，经济发展就没有后劲。我国疆域

辽阔，人口众多，又处于社会主义初级阶段，资源配置、国土开发，经济发展相当不均衡，对交通运输的需求就更大。摆在我们面前的重要任务是要建成与国民经济发展需要相适应的，以铁路、水运、公路、航空、管道等运输方式协调发展的四通八达的综合运输体系，以保证和促进本世纪末国民经济发展战略目标的实现。

改革开放以来，随着社会主义有计划商品经济的逐步发展，随着对外经济技术合作不断扩大，进出口贸易大幅度增长和旅游业的蓬勃兴起，随着人民群众物质、文化生活需要的日益提高，商品的流通量大幅度增加，人员往来更加频繁，速度要求加快；横向经济联合的发展，地区之间、行业之间、企业之间的商品交换，沿海开放地带的扩展、农村产业结构调整和乡镇企业异军突起，大量农村劳动力向城市流动，加上个体工商业户迅速增加，都使客、货运量急剧猛增。交通运输战线出现了新的、更加复杂的局面，任务更加繁重和艰巨。在新形势下，交通运输的战略地位更加重要，更加突出。

但是，长期以来交通运输一直是我国国民经济的突出薄弱环节，严重制约着国民经济的发展。当前，则面临着更加严峻的形势。以铁路为例，一般地讲，工业产值每增长1%，铁路货运量必须相应增长0.5%，二者之比为1:0.5，这样才能比较适应国民经济发展的需要。而我国“六五”以来，工业产值与铁路货运量增长速度之比，实际只有1:0.3。由于多年积累的欠账较多，铁路不仅没有先行，相反严重滞后。主要表现为：铁路主要运输设备的增长落后于运输量的增长；以低水平的装备完成高强度的运输任务；线路弱结构与运输高强度的矛盾日益突出；运输能力超负荷，储备能力吃光，设备陈旧落后，失修严重，得不到喘息机会。具体地说，铁路主要干线运输能力严重不足，通路不畅，大体只能满足社会需要的70%左右。京广、京沪等线的一些困难区段只能满足50%左右。近5年，晋煤外运以每年1000万吨的数量递增，仍满足不了需要，有煤拉不出来。东

北的原煤、木材，西南的原煤、磷矿石也由于运输能力不足，大量积压待运。华东的电力设备又因原煤运输供应不足不能充分发电，造成许多加工企业处于半开工状态。据初步测算，如果从山西增运1000万吨煤到华东，增加发电量，工业产值就可以增加200多亿元。可见，发展交通运输是多么重要、多么紧迫。

应当特别指出的是，就是目前这种与国民经济发展需要很不适应的运输能力，也是在严重超负荷的状况下实现的。在铁路全路的400个区段中有1/3超负荷，38个主要编组站有23个超负荷。旅客列车超员也越来越严重，许多长途旅客列车超员50%以上。总之，货不能畅其流，人不能便其行。公路、水路、民航的情况也同样如此。我国大城市人均占有道路面积是世界最低的，仅为国外发达城市的1/3—1/4。许多公路干线的交通流量超过设计能力1至2倍，汽车平均行驶速度仅为发达国家的一半。港口吞吐能力不足，装卸设备陈旧，工艺落后，船龄老，船舶构成、技术状况很不适应社会经济和对外贸易的需要。航空运输是新兴的交通运输产业，对促进对外开放，发展旅游事业，沟通沿海与内地的联系，发挥着越来越重要的作用。近几年虽然发展很快，但在整个交通运输体系中所占比重仍然很小，远不能满足需要。通讯导航、空中交通管制、维修的基础设施等方面都比较落后，很不适应。面对如此严峻的形势，我们各级领导对于交通运输在国民经济发展中的战略地位，应当予以高度的重视。

搞好安全在实现交通运输战略地位上具有特别重要的意义。安全为了生产，生产必须安全，安全是生产的必不可少的前提。今年以来，全国交通事故接连发生，给国家和人民生命财产造成了重大的损失。交通运输不安全，后果极其严重。一是不仅生产不能正常、顺利进行，而且会造成巨大的经济损失。坠毁一架飞机或翻沉一艘大型船舶会造成几百万元至几亿元的直接经济损失，相当于毁掉一个大中型企业，社会间接经济损失则更大。据测算，间接经济损失，一般为直接经济损失的10倍。