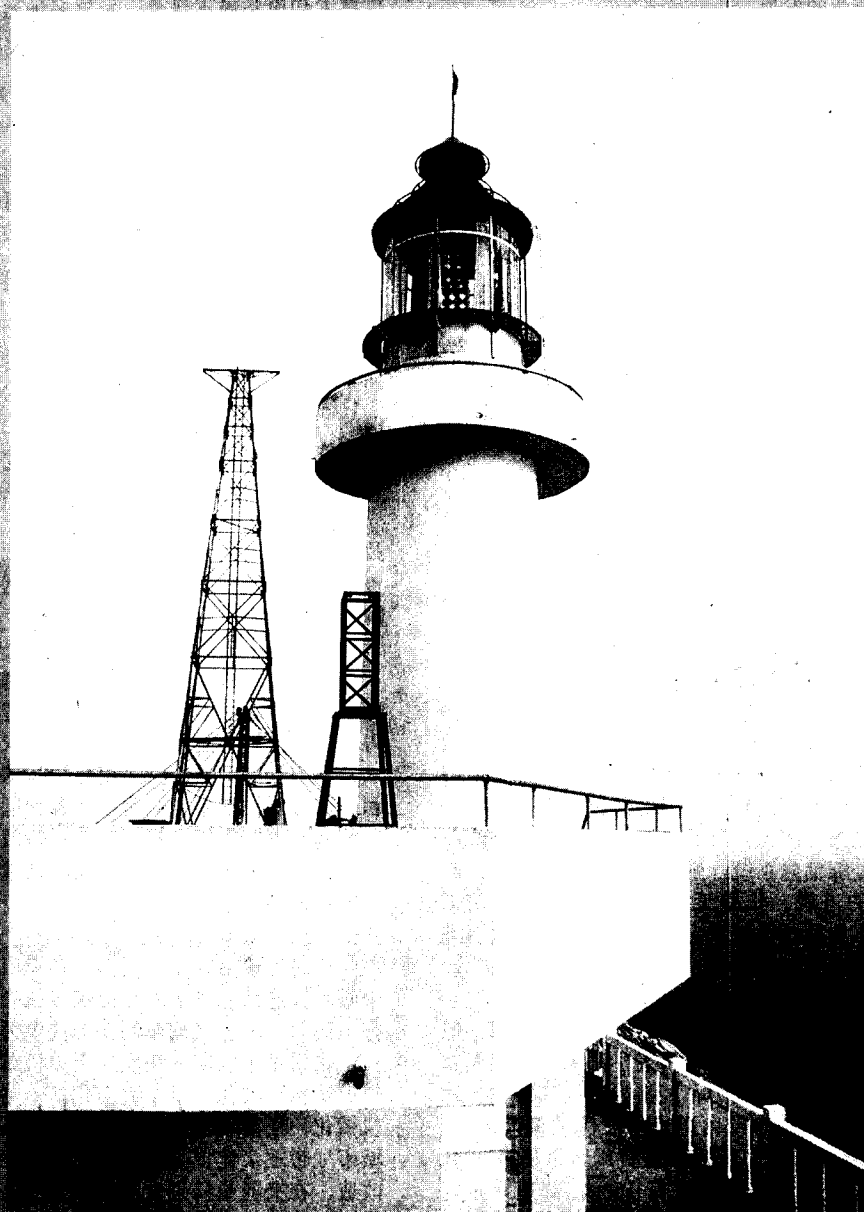


为新中国建设专门知识

——为新中国建设专门知识——



依靠技术进步 提高运输通信能力和效益

中国交通运输协会会长 郭洪涛

交通运输和邮电通信是重要的基础设施，是国民经济、社会发展的先行行业。依靠技术进步和提高管理水平，能大大提高运输、通信能力和效益，促进交通产业的发展。

一

改革开放以来，交通产业遵循“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”的方针，贯彻执行国务院颁布的《交通运输技术政策要点》，大力开展技术改造、科技攻关与成果推广、技术引进和消化、吸收、创新，依靠科技进步有力地推动了运输和通信的生产与建设，加快了新技术向运输、通信生产力的转化，取得了显著的成效。

铁道部门采用先进技术，对 1.6 万公里运输干线进行强化改造；以电力机车牵引为主的牵引动力改革有了较快的发展，并且利用外资引进电气化铁路成套设备和技术、内燃机车及其制造技术；成功地进行了万吨和七八千吨重载列车运营试验，为推行重载运输积累了经验。交通部门着重对公路和港口进行技术改造有重点地整治一些内河航道，提高了技术等级；高速公路和汽车专用公路已开始起步。民用航空部门积极改造机场与引进先进的客机，改善导航设施。邮电部门采用数字微波、光纤通信、卫星通信、程控交换及移动通信等先进技术和设备，并已起步应用分组交换新技术，从而较大地提高了国际、国内长途电话自动化水平，一级长途通信干线初步实现了数字传输，通信能力大为增强。运输、邮电部门在采用以电信技术为基本手段的电话、电报、图象、计算机数据和视听信号，声光控制信号等信息系统，强化经营管理方面，也都有了较快的进展。铁路工业、汽车工业、船舶工业、航空工业和邮电工业部门研制开发与技术引进相结合，提高了产品设计、工艺装备、加工制造、产品检验的水平和产品的质量与性能。

我国交通产业的技术水平虽有了显著提高，但从总体的技术水平看，比经济发达国家还有很大差距。比如：铁路牵引动力，经济发达国家早在五六十年代就以电力机车或内燃机车取代了蒸汽机车，我国 1991 年蒸汽机车完成的客货周转量仍占 30% 以上，营业铁路的电化率只有 15%，高速铁路则尚未起步；高速公路和汽车专用公路，在经济发达国家已相当普及，我国则刚刚起步；内河运输，经济发达国家如美国、德国等的内河深水航道成网，而我国水深不足 1 米的航道占内河通航里程的

47%，能通航千吨级驳船的深水航道只有 4500 公里，仅占 4.2%；内河港口大多处于自然状态；轮驳船舶老旧，亟待更新。在通信方面，采用先进通信技术和设备尚不普及，发展多种通信新业务要求的更高通信技术，尚待研究开发或引进。

二

九十年代，我国将实现国民经济发展第二步战略目标，并要为本世纪经济的发展打好基础。邓小平同志视察南方时的重要讲话和中共中央政治局全体会议确定，要坚持党的“一个中心、两个基本点”的基本路线，加快改革，扩大开放，使经济建设隔几年上个新台阶。这是建设具有中国特色的社会主义的需要，也是顺应历史潮流，符合全国人民的愿望。经济的发展隔几年要上个新台阶，对运输和通信的需求将日益增长，不仅在数量上而且在质量上的要求将不断提高。可以预计，在今后十年，运输和通信将有个大的发展。

发展交通运输和邮电通信要进一步转移到依靠技术进步和提高劳动者素质的轨道上来。交通产业要积极采用先进适用的新技术，改造和建设新的运输、通信基础设施和装备，大力推广现代化的科学管理手段，这是摆在我们面前的历史性课题。

依靠技术进步要有重点，在关键部位优先采用先进适用的新技术，而且要成龙配套，提高综合能力和效率。国务院批准下达的《国家中长期科学技术发展纲领》中指出：“运用科学技术推动交通运输和通信发展的主要方向是：在各种运输技术协调发展的基础上，大幅度提高综合运输效率和装备的利用率；发展先进通信网络和通信技术。”并且确定了交通运输和通信科学技术发展的重点。这为交通产业依靠技术进步指明了方向。

铁路运输要以发展电力机车牵引和重载运输为中心，推进技术进步。在运煤专线和繁忙干线，开行不同等级的重载列车；要加快电力机车牵引的进程，在繁忙干线应尽快实现电力机车牵引；要实现轨道结构重型化，货车大型化，养路、装卸、施工机械化；还要积极开发高速技术，在特大城市间或城市地带逐步建设高速铁路。公路要继续强化技术改造，在交通量特别大的地区发展高速公路和汽车专用公路；汽车货运要向大型化、拖带化发展；加速开发大吨位重型车、专用挂车和支农运输轻型车，发展多种柴油车；为了实现汽车运输网络化，满足零担班车日益发展的需要，在主枢纽建设中要

加快汽车货运中心信息网络的建设。内河要加强航道特别是深水航道、码头的建设；在有条件的内河或区段，应大力发展顶推船队运输。沿海港口是运输枢纽，对外开放的门户，要继续建设深水泊位和专用泊位；沿海运输要积极发展浅吃水肥大型船舶。航空运输要进一步改造和建设机场，优化机队，加快航行管制、航行情报和通信、导航、气象系统的现代化。管道运输，除了加强对原油、天然气管道的建设和改造以外，要发展成油品管道，输煤浆管道的建设应尽快起步。为了大力促进联运、集装、散装、冷藏运输的发展，要加速研制开发联运装备、专用运输工具和配套设施，形成系列装备。城市特别是大城市客运设施要地面、地下、高架综合发展，特大城市客流集中的干线，应发展地下和地上电气化铁路和快速交通；适当发展双层公共汽车；在车流量特别大的路口需建设疏导设施；安装自动信号，发展电子技术中心遥控以及综合性多用途换乘站等。

通信和信息技术是当今世界新技术革命最活跃的领域之一。随着通信卫星、微电子技术、计算机技术、数字通信技术、光电子技术及软件技术的飞速发展，传统的通信网势必发生深刻的变革，将由模拟走向数字、单一业务走向综合业务，由窄带走向宽带，由固定走向移动，由自动控制走向智能控制，由电通信走向光通信。这对我国通信业是严峻的挑战。在九十年代，我国通信业要继续采用新技术和新设备，加快通信网技术的更新和设备改造。当前要加速全国程控7号信令网、分组交换网、光纤同步网和卫星通信的建设。同时，要抓紧研究、开发电子信函、电子票据交换、可视图文等通信技术，争取早日投入实用。

管理现代运输业和通信业是一项庞大的系统工程。要综合运用现代管理技术，提高生产管理和企业管理水平，合理组织生产力诸要素，实现最佳组合，适应生产力的发展。当前，运输管理要重点强化应用计算机技术，逐步建成各种运输方式运营管理计算机网络系统；研究、开发应用软件，做到通用化、标准化、模块化。邮电和运输领域都应扩大微机的应用。

交通工业和邮电工业部门是运输业和通信业的技术装备部门，是运输业和通信业技术改造的主导部门。积极采用先进适用的新技术装备，有赖于交通、邮电工业的发展。因此支持交通、邮电工业的科技开发、技术引进和技术改造，增强技术储备和跟踪世界先进水平，是至关重要的。

三

交通产业的发展要进一步转移到依靠技术进步的轨道上来，还要在各个方面作出努力。

首先，要进一步确立“依靠技术进步”的指导思

想。邓小平同志指出：“科学技术是第一生产力。”这一科学论断有着丰富的内涵，揭示了科学与经济之间的相互作用，经济需求刺激科学发展，科学发展促进经济进步，两者形成良性循环，这将成为人类社会进步的主要动力。交通产业是国民经济中的基础产业，依靠科技进步是大幅度提高能力和效益、促进经济发展的必由之路。因此，我们要充分领会“科学技术是第一生产力”的丰富内涵，确立“依靠技术进步”的指导思想，把技术进步工作落到实处，向技术进步要能力、要效益。

其次，要贯彻深化改革、扩大开放的方针。在深化改革方面，一是逐步建立有利于依靠技术进步的新体制，运输、通信主管部门要加强宏观管理，并建立科技研究开发机构与运输、邮电企业有机结合的研究、开发、推广服务体系。二是建立依靠技术进步的运行机制，对技术引进、技术改造以及设备更新、工艺改革等，实行目标责任制；对引进项目要规定消化、吸收、创新、替代进口等要求；建立技术进步经济评价的指标体系，把技术进步作为考核企业的一项重要指标。特别是要建立依靠技术进步的机制，加强宏观监督、调控机制，对符合技术进步的项目予以支持，否则予以限制。在扩大开放方面，一是根据需求和可能，积极开展国际技术合作和交流；做好技术引进工作，特别是关键部位的技术引进工作。二是要鼓励交通产业和交通、邮电工业部门的科技人员进行对外交往、学术交流和合作研究。三是根据需要，聘请国外有关专家来华从事研究、开发和教学工作，对生产、经营活动进行咨询服务。

第三，要大力加强科学研究工作。通过科学研究和规划，不断开发、推广先进适用的新技术，并使之成龙配套，形成综合能力，这是交通产业促进和依靠技术进步的保障。要加强科学研究工作包括软科学研究工作。需要提高投资强度，形成多层次、多元化的投资渠道，并且运用税收、价格、信贷等经济杠杆，促进技术进步和科学研究工作的发展。

第四，对交通产业的固定资产进行重估。我国交通产业的固定资产长期未进行重估，且折旧率偏低，严重制约着交通基础设施的更新改造。以铁路为例，老旧资产占其全部资产的比重大，1949年以前的铁路线路里程占现有营业里程的41%，当时每公里铁路估价仅16.8万元；五十年代修建的铁路每公里造价52万元；六十、七十年代修建的铁路，造价也较低。由于铁路线路原值与当前实际造价相差悬殊，严重影响折旧费的计提，对铁路的技术改造和技术进步极为不利。为推进运输、邮电企业的技术进步，对其固定资产进行重估，增大资产基数，实为迫切。

最后，关键在于开发人才资源，充分发挥科技人员的作用，提高劳动者的素质。一是要加速培养

上质量 保安全 增效益

促进铁路各项工作全面发展

铁道部部长 李森茂

1991年,全国铁路认真贯彻中共十三届七中全会和中央工作会议精神,围绕治理整顿、深化改革的目标,深入学习、宣传、贯彻《铁路法》,加强铁路法制建设,坚持以上质量、保安全、增效益为重点,广泛开展“质量、品种、效益年”活动,进一步完善经济承包责任制;狠抓运输安全,认真贯彻国务院关于纠正行业不正之风的指示,大力整顿路风,推进铁路的社会主义精神文明建设;进一步加强党的建设,强化思想政治工作和各级领导班子的思想作风建设;特别是在夏季全国部分地区遭受特大洪水袭击,铁路受灾十分严重的情况下,广大干部职工顾大局,识大体,坚守岗位,与洪水进行了顽强搏斗,保证了主要干线的畅通,为夺取全国抗洪救灾的胜利和国民经济的稳定发展做出了重要贡献,表现了铁路职工强烈的主人翁责任感和可贵的奉献精神。经过全路的努力,较好地完成了各项任务,铁路事业在困难中继续前进,在治理整顿中稳步发展。

货运任务提前完成年度计划。全路职工战胜特大洪涝灾害,在部分地区货源不足,主要枢纽、干线技术改造以及线路大中修等施工任务十分繁重的情况下,努力挖掘运输潜力,加强运输组织,提前两天半完成了国家下达的货运任务;全年货运量完成14.79亿吨,为年计划的100.6%,比上年实际增运1689万吨,增长1.2%。

煤炭运量提前4天半完成全年任务,完成6.26亿吨,多运603万吨。其中晋煤外运全年完成1.78亿吨,比上年实际增运176万吨,增长1.0%。全路还抢运各类抢险救灾物资12万多车。水泥、化肥、粮食、棉花等重点物资运输都超额完成了计划,比上年有较大幅度增长。

旅客发送量全年完成9.4亿人,为计划的99.2%,比上年减少680万人,下降0.7%。

换算周转量持续增长。全年完成13773亿吨公里,为年计划的103.6%。比上年增加562亿吨公里,增长4.3%。由于直通客流增加,旅客平均行程延长,因此,在客流总量减少的情况下,旅客周

~~~~~  
新一代科技人员。二是要团结和尊重科技工作者,支持他们的工作,提供更新知识的机会。三是要加强广大职工的职业教育,提高其业务技术水平和操作技能。四是要努力改善科技人员的工作条件和生

转量仍完成2825亿人公里,为年计划的107.8%,比上年增加215亿人公里,增长8.2%。

**铁路基本建设取得重大进展。**全年完成基建投资78亿元,是1985年以来完成最好的一年,其中50个新旧线大中型项目完成投资57.8亿元,比“七五”投资完成最多的1987年增加6.7亿元;22个按合理工期组织建设的项目完成投资47.09亿元。全年完成新线正线铺轨824公里;投产复线324公里,投产电气化铁路849公里。沪杭复线全线开通,徐连复线一期工程、滨洲复线提前完成,焦枝复线开通10个区间,鹰厦线电化鹰来段、川黔电化南北两段、郑武电化郑信段均相继建成投产。徐州枢纽通过国家验收,商阜线完成初验;巢湖泄洪应急工程——淮南复线铜城闸大桥及绕行线如期拨接开通。

新线建设进展顺利。大秦线二期工程提前铺通;华东地区南北第二通道——宣杭线完成铺轨;钱塘江第二大桥建成;西延线铺轨至延安;宝中线施工全面展开;侯月线进入施工高潮;南昆线东段进展顺利,西段也开工;京九铁路衡商段黄河特大桥和胶黄线已开工兴建,集资建路出现了可喜的局面。

**机车车辆修造任务全面完成年度计划。**全年新造内燃机车521台、电力机车173台,新造客车1674辆、货车18478辆,均达到年计划要求;配件供应紧张的局面得到缓和。为适应重载、高速的需要,加快了东风11型内燃机车和韶山8型电力机车等新产品开发;生产的第一台国产化东风6型内燃机车,主要性能达到国外同类产品标准,标志着我国内燃机车制造水平上了一个新台阶;批量生产的168辆改进型客车和双层空调客车,把我国的客车生产技术水平提高了一个档次。

通信信号、物资、工程系统各专业工厂也都较好地完成了年度计划。

**科技工作迈出新步伐。**围绕重载、提速和安全三大关键技术,开展了一系列攻关活动。采用我国自行研究开发的技术和装备,在大秦线成功地进行

~~~~~  
活待遇,对露天作业的运输、邮电职工应给予适当优惠待遇。总之,应通过多种途径和有力措施,充分发挥科技人员和职工的积极性和创造性,为交通产业的技术进步多作贡献。

了万吨列车试验,使我国铁路万吨列车成套技术日趋成熟;在对广深准高速铁路技术论证的基础上,研究确定了一批科技攻关项目,准高速客车设计方案已通过审定,施工设计全面铺开;铁路运营管理系统和高速铁路运输新技术两大课题已申报列入国家“八五”重点科技攻关计划。防止冒进信号、防止错办进路等安全控制技术不断普及,促进了运输安全生产。

治理整顿和改革工作深入发展。本着总结经验、兴利除弊、深化改革的原则,进一步完善了铁路经济承包责任制。对铁路运输企业实行了滚动承包,调整了财务清算单价,实行超计划利润分成、超收增加留利,对运营成本中的涨价因素进行合理补偿,改进与完善了铁路企业工资包干办法,调增了人均留利和“万含”系数等,进一步健全了内部经营机制,增强了铁路运输企业的活力。对主要“限制口”实行了挖潜提效奖励和运输成本节奖超罚办法,调动了增运的积极性。

为改善工业企业的经营机制,实行了分类指导,落实了措施。对部分工厂生产线上的机器设备加速了折旧;盈利企业在完成财政上交任务后开始提取新技术开发费;部分工厂按销售收入1%补充自有流动资金以及提前拨付机车车辆购置和货车厂修款等,这都为搞活企业创造了条件。

在深化改革的进程中,铁路系统住房制度改革也在稳步推进。全路通过调查研究,制定了铁路房改的基本原则和改革方案。铁路运输企业多种经营在进一步明确发展方针和政策导向的基础上,建立了部管发展资金,增加了对多经的投入,不断引导多经健康发展。

增运增收取得明显成效。全年完成运输收入444.5亿元,比计划增收16亿元,增长3.73%,创历史最高水平;铁路建设基金3月份正式出台后,一定程度上缓解了铁路建设资金严重不足的局面。另外,非贸易外汇收入完成1亿美元,比上年增加300万美元;铁路节能降耗工作也取得了新的成绩。全年节约物资及修旧利废完成4亿元,比上年增长11.3%。

运输安全工作比较稳定。按照年初全路运输安全工作会议的部署,各单位切实加强了对安全工作的领导,广泛发动和依靠群众,强化安全第一的意识,全面推行车机联控,集中力量抓“三防”,加快改善安全技术装备,努力克服了年初气候严寒,夏

季严重水灾,断道频繁等困难,使运输安全工作出现了新的局面。全路实现了两个安全月,在铁路运输安全史上写下了新的篇章。全年发生的行车重大、大事故比上年下降47%。12个铁路局全部实现过安全百日,其中柳州局安全生产超千天;有8个分局实现安全生产一千天,3个分局实现安全生产两千天,继临汾分局之后,加格达奇分局实现安全三千天,目前在全路分局中名列榜首。年初提出的使运输安全进一步稳定的要求基本达到。

路风建设进一步加强。全路以贯彻《铁路法》为动力,发动群众,认真执行严禁以车以票谋私两个《规定》,在全路范围内大力纠正行业不正之风,广泛开展群众性的自查自纠活动。以“两线三站”(京广、京沪线,北京、上海、广州站)为重点,加强路风建设。广大干部职工路风意识明显增强,建设好路风的自觉性不断提高;以车谋私歪风基本刹住,制止以票谋私、勒索旅客等违纪违法问题在有些站车取得了明显成效;内盗歪风受到打击,一批内盗团伙和犯罪分子受到查处;社会监督得到加强;客货服务质量有所提高,全路涌现出一批路风建设先进典型。

1991年,铁路工作也存在着不少困难和问题。旅客发送量未能完成年计划任务,铁路运能与运量的矛盾十分突出,特别是京广、京沪、京哈等主要干线运输紧张状况越来越严重,不能适应国民经济发展的需求;而铁路建设资金又严重短缺,按照国家计划安排,有25亿元的建设规模落空,给完成“八五”计划目标任务增加了难度;同时,运输成本在继续提高,企业管理需进一步加强;路风建设虽然有进步,但对成绩不能估计过高,严重路风事件还有发生,客货服务质量有待进一步提高;铁路治安形势依然严峻,不能盲目乐观。所有这些,都需全路干部职工在今后工作中去不断解决。

按照中央确定的把经济工作的重点转移到调整结构和提高效益的轨道上来的指导方针,1992年的铁路工作,要深入贯彻落实中央工作会议和中共十三届八中全会精神,以调整结构、提高质量和效益为中心,加快改革开放的步伐,完善经济承包,推进科技进步,强化企业管理,加强路风建设,搞好综合治理,狠抓安全正点,努力挖潜提效,全面完成运输、基建、工业生产等各项计划,以优异的成绩迎接中共十四大召开。

管好行业 搞好企业 调整结构 提高效益

交通部部长

黄镇东

1991年,在中共中央、国务院领导下,在地方各级政府关心、支持下,交通系统广大干部职工克服困难,挖掘潜力,运输生产、基本建设、工业生产等基本上完成或超额完成年度计划指标。

一、公路、水路运输生产全面回升

运输生产扭转了两年徘徊不前的局面,运输总量开始增长,沿海港口外贸货物吞吐量、直属水运货运量和货物周转量均创历史最高水平。

全国公路社会运输完成客运量 66.52 亿人,旅客周转量 2778 亿人公里,货运量 73.78 亿吨,货物周转量 3398 亿吨公里,比上年分别增长 2.6%、6%、1.9% 和 1.1%。全国水路社会运输完成客运量 2.64 亿人,旅客周转量 171 亿人公里,货运量 8.38 亿吨,货物周转量 13000 亿吨公里,除客运量比上年下降 2.9% 外,其余比上年分别增长 3.6%、4.6% 和 12.1%。

交通部门完成汽车客运量 44.04 亿人,旅客周转量 2075 亿人公里,货运量 5.96 亿吨,货物周转量 362 亿吨公里,分别比上年增长 4.2%、9.4%、4.3% 和 1.3%。轮驳船客运量 1.85 亿人,旅客周转量 163 亿人公里,货运量 5.68 亿吨,货物周转量 12700 亿吨公里,除客运量比上年下降 1.4% 外,其余分别比上年增长 6.4%、6% 和 11.6%。

沿海主要港口完成货物吞吐量 5.05 亿吨,比上年增长 9.1%。

重点物资运输完成情况较好。煤炭运输量比上年增长 1.1%,原油运输量比上年增长 12.5%。外贸物资运输有较大增长,沿海主要港口外贸物资吞吐量较上年增长 16.3%,国际集装箱吞吐量增长 27%。

按优先安排运力,确保运输质量,不误农时的原则,完成了粮食、化肥、农药等农产品和支农物资的运输任务。港航企业采取措施,加快化肥的接卸、疏运,沿海和长江主要港口完成进口化肥接卸量 1700 多万吨,比上年增长 12%。

二、基础设施建设继续稳步发展

基本建设按调整结构、提高效益的方针,突出重点建设,确保年内竣工投产项目和“七五”跨“八五”期建设的续建项目。全年完成投资额 52.8 亿元,为年计划的 103.4%。其中,港口建设 21.8 亿元,为年计划的 113.8%;公路建设 20.6 亿元,为年计划的 100%;内河航道建设 5.9 亿元,为年计划的 109.6%。建成深水泊位 7 个,中小泊位 18

个,新增吞吐能力 411 万吨。加上地方投资,共建公路 12000 公里,其中,高速公路 64 公里,一、二级汽车专用公路 555 公里,二级公路 2400 公里,桥梁 2400 座、10 万延米。改善航道 158 公里。

国家重点建设项目,港口 12 项,完成投资 15.21 亿元,为年计划的 133%。宁波港北仑二期前 3 个泊位、营口港鲅鱼圈一期、湛江港三区等重点工程项目已竣工验收;公路干线南京至上海(江苏段)、北京至广州(湖南段)等改建工程已经完成。京津塘高速公路和武汉至江陵、济南至青岛、成都至重庆等汽车专用公路以及新开工的黄石、铜陵长江公路大桥等进展顺利。内河的西江航运一期工程、汉江航道整治工程进展较好。

在加强重点工程建设的同时,重视了扶贫交通建设。交通部下达扶贫计划投资 6400 多万元,建成一批促进老少边穷地区经济发展的项目。

公路虽遭受严重水毁,但经过广大职工努力,养护质量仍有所提高,干线公路好路率达到 79%。国道 107 线基本达到 GBM 工程建设要求,使这条纳入亚洲公路网的洲标公路达到了二级以上标准。航道养护管理工作也逐步走向规范化。

三、交通工业生产完成了年度计划

重点安排的内河运输和港航工程辅助船舶的指令性计划,全年完工 45.6 万吨,为年计划的 101.3%。地方归口船舶完工 12.8 万吨,为年计划的 106.6%。公路客车改装完成 1.5 万多辆,为年计划的 114%。港机、筑养路机械和挂车生产、销售情况略好于上年。

1991 年,交通工作有以下特点:

——团结协作,战胜了严重洪涝灾害。6~8 月,全国有 28 个省、自治区、直辖市先后遭受不同程度的洪涝灾害,交通基础设施受到严重毁坏。据统计,共冲毁公路 59200 多公里,冲毁桥梁 3600 多座,冲毁涵洞 40300 多道,中断、淤塞航道 10800 多公里,流失航标 3100 多座。公路、航道水毁直接经济损失约 18.35 亿元。灾害发生后,交通部门广大职工全力投入抗洪救灾斗争,出动客货汽车 88.58 万辆次,船舶 5.9 万多艘次,运送灾民,抢运物资,保证了抗洪救灾的需要,显示了国营交通企业的骨干作用,赢得了各级政府和广大人民的赞誉。安徽、江苏、河南、湖北、四川、黑龙江等重灾省的交通部门,积极抢修水毁公路、航道,成绩显著。交通部多方筹措资金 3.26 亿元,

用于公路、航道水毁抢修补助和水毁公路无息贷款。至年底,全国水毁中断的县级以上公路和内河航道,已全部恢复通车、通航。因水灾停产、半停产的运输企业已基本恢复生产。

——**治理整顿运输市场取得明显效果。**各地在完成经营资格审验收尾工作的基础上,把工作重点转向经营行为的整顿,并对建立计划经济与市场调节相结合的运行机制等深层次问题进行了一些有益的探索和实践。通过运输市场治理整顿,无证经营现象基本得到控制,各种运输力量在经营范围、经营内容合理分工的基础上继续得以发展;一些省市,对营业性运力增长实行了“先审批,后购置”的管理办法,运力结构与布局有所调整;客运市场建立和完善了定线路、定站点、定班次和定航线、定船舶、定时间、定港口、定码头的制度,运输秩序有所好转;货源管理加强了指令性、指导性运输计划的组织实施,并组建有形市场,推行合同运输。初步建立了运输市场规则 and 行为规范,为依法治运、依法经营奠定了基础。

——**把搞好交通企业工作摆到突出位置。**在调查研究的基础上,召开了部属和双重领导企业工作会议。在总结第一轮承包企业经验和审计的基础上,与部属 15 家企业签订了第二期承包合同。条款中增加了资金利税率、技术进步、固定资产增值等指标。根据国务院关于改善企业外部条件的政策措施,颁发了《关于进一步搞活部直属和双重领导大中型交通企业的若干意见》和《关于进一步搞好地方交通企业的若干意见》两个文件。各地交通部门也积极为企业创造条件,扶持、指导企业的发展。

——**质量、品种、效益年活动健康发展。**结合交通特点,以安全、质量、服务、效益为主题,广泛开展活动,取得较好效果。水运系统抓了老旧船舶技术管理,开展运输和工程船舶的安全整顿,完善各项安全措施;进一步落实县、乡政府对乡镇运输船舶的管理责任和中小航运企业安全制度的建立,全年未发生重大恶性事故,直接经济损失比上年下降了 38.3%。公路运输企业安全情况也好于上年。海运、内河船舶效率、装卸千吨货停时等经济效益指标均达到或超过计划指标。车、船正点率保持了较高水平,公路客运班车正点率平均达到 97.5%,水运客班轮正点率平均达到 95%,国际货运核心班轮准班率达到 100%。

——**科技进步促进了运输生产和建设的发展,科技推广工作的计划和组织实施得到进一步改进。**公路和桥梁设计 CAD 系统已有 19 个部省级公路设计院推广应用,提高了效率,缩短了设计周期。国际集装箱运输系统(多式联运)工业性试验正式鉴定验收,取得了显著的社会效益和经济效益。以水泥路面修筑新技术修筑的 11000 多公里公路,在战胜洪涝灾害中发挥了巨大的作用。

——**交通系统的精神文明建设和其他各项工作**

也取得显著成绩。各级领导班子得到加强;广大干部特别是领导干部的马列主义、毛泽东思想基本理论学习逐步深入;在青年职工中,基本国情和基本路线的教育广泛开展;“学雷锋、学严力宾,树立行业新风”活动向深度发展;交通院校从严治校,维护了良好的教学秩序;交通治安秩序进一步好转;交通纪检、监察、审计、财务监督和党风党纪教育继续加强,促进了廉政建设和行风建设;各级领导干部深入实际,调查研究的风气逐步树立起来;评选表彰了全国交通系统两个文明建设和抗洪救灾先进单位和先进人物,弘扬了正气。这些都保证了运输生产和基础设施建设这一中心任务的顺利完成。

交通经济工作中也存在一些问题,主要是:

一、交通企业经济效益继续下降。相当一部分运输企业完成的运输量、营运收入与实现利润的反差增大。虽经 1989、1990 年两次调整运价,但运输企业利润下降趋势仍未扭转。地方运输企业亏损面较上年增加。在运输、施工和交通工业企业中还有相当数量的潜亏企业。

二、运输经济技术结构不适应运输生产力整体水平的提高。在公路、内河各类运输力量发展中,专业运输的运力比重逐步下降,技术装备水平严重落后,先进适用的技术装备率很低,与专业运输的地位与作用不相适应,并影响到社会化生产专业分工。航务、航道和公路施工企业设备陈旧且不配套还影响着企业效率和效益的提高。

三、交通基础设施建设仍处于滞后状态。港口建设“七五”期间投资留有缺口,致使港口能力不足,特别是煤炭卸船、粮食和杂货码头泊位仍是短线。内河航运的落后面貌仍未改变。公路等级低、抗灾能力差,近几年平均每年公路水毁损失达 10 亿元左右。交通支持系统非常落后。交通科技进步还不适应生产建设发展的需要。

四、交通行业管理体制对内对外都不同程度存在职能交叉、管理分散的弊端,直接影响和制约着政府交通部门对运输经济的宏观调控和有效管理。

对以上这些带有全局性、关键性的问题,要积极研究,提出解决办法和改进措施。

1992 年的交通工作,要根据中共中央、国务院确定的我国经济工作的指导思想,继续坚持物质文明建设和精神文明建设一起抓的方针,管好行业,搞好企业,调整结构,提高效益。要按照国家产业政策和调整结构的要求,确保“一支三保”(即搞好支农运输,保证重点物资运输,保证外贸物资运输,保证人民生活必需品和旅客运输)任务的完成;抓好交通基础设施重点项目和农村交通基础设施的建设,加强交通运输内部结构中的一些薄弱环节;深化改革,扩大开放,搞好国营大中型交通企业,转换经营机制,增强企业活力,推进科技进步,提高运输生产和建设的效益。

搞好企业 搞活全网

邮电事业持续以较高速度发展

邮电部部长 杨泰芳

1991年,我国政治稳定,社会安定,经济进一步向好的方向发展,为邮电通信大发展提供了有利的外部环境。全国邮电部门认真贯彻中共十三届七中全会精神,把邮电通信放在发展国民经济、提高综合国力的全局中,制订邮电发展规划,加快建设步伐。全国邮电通信持续、稳定、协调地以较高速度发展,完成固定资产投资86.1亿元,相当于“七五”期间年平均投资的2倍;完成业务总量204.4亿元,完成业务收入(中央国营)176.4亿元,分别比上年增长31.4%和43.8%,向国家上交利税28.86亿元,比上年增长39.4%,创造了增量增收的新水平。

——通信建设以较高速度发展,实施“八五”计划已有良好开端

与“七五”相比,“八五”第一年通信建设出现了速度明显加快、规模逐渐扩大的好形势。一是重点突出,干线网建设已全面铺开。各地本着着眼全网、突出重点、注重效益的原则,集中力量抓建设、上能力,优先安排和抓好关系全局、全网通信的重点项目。沈阳邮政枢纽已交付使用,北京邮政枢纽、广州电信枢纽等工程进展顺利,南沿海光缆工程完成了敷设光缆任务的83.6%,成都、青岛卫星地球站已建成,上海、海口、沈阳、哈尔滨、厦门、西安、重庆、福州、兰州、南宁、昆明、武汉等12个卫星地球站已开工建设。全年新增长途自动交换设备12.5万路端,总容量达到28.6万路端;新增长途光缆线路3155公里;长话业务电路从“七五”末的11.2万路,增加到15.2万路。二是市话建设速度继续加快。全年市话交换机容量净增207.5万门,完成“八五”增容计划的21.4%,总容量达1033.1万门,其中程控交换机的比重达55.2%。三是坚持依靠技术进步,全网自动化水平进一步提高。目前已有1146个市、县进入了全国自动网,571个市、县开通国际直拨电话(IDD)业务,通达196个国家和地区。通过自动网疏通的长途电话已占长话业务量的76%,其中省会城市达到82%,国际业务达95%以上。四是注重统筹规划,协调发展。不仅重视了一级干线与二级干线、传输与交换的协调发展,而且努力推进农村通信与城市通信朝着协调方向发展。特别是在沿海经济发达地区,大力发展自动网,农村通信面貌发生了很大变化。同时,按照统筹规划、联合建设的原

则,积极协调公用网和专用网的关系,合理组网与联合建设工作取得新进展。

——邮电业务大幅度增长,经济效益稳步提高

一是长途直拨有权用户迅速增加,全年净增133万户,比1990年翻一番多,达到262万户,占市话用户比重从1990年的24%上升为39.1%,有力地促进了长话业务的发展,长话业务量占邮电业务总量的比重已达36.0%,比上年增加了13.1个百分点。二是市话用户发展很快,全年净增132.4万户,达到671万户,但待装户仍继续增加。住宅电话占市话用户的比重,从去年的28.4%增加到35.6%。市话加上农话和小交换机的用户数,全国实装话机总数已达1499万部,电话普及率已达1.29%。三是新、轻型业务高速增长。已有426个城市开办了无线寻呼业务,净增用户43.3万户,达到87万户;净增移动电话2.9万户,达到4.75万户,都比上年翻了一番。特快专递、邮政储蓄、集邮业务分别比上年增长65%至74%。总的看,电信业务发展迅猛,占全国邮电业务总量的比重已达65.6%;邮政业务已逐渐摆脱调整资费的影响,呈现稳步发展的势头,业务总量比上年增长14.8%。邮电业务的大发展,带来了企业经济效益的稳步提高。

——企业管理基础工作有所加强,专业管理取得新的进展

一是全面完成了历时两年的设备整治。全国邮政设备、长话和电报干线网、县以上市话网以及农话主要设备都基本整治完毕,全程全网通信质量有了明显提高,50条明线干线、20条电缆干线的传输质量基本达标,电路合格率、省会局全自动来话和去话接通率显著提高。邮政设备整治完成2.7万多台(辆),有26个省区市的一类设备率达85%以上。二是圆满完成固定资产清查工作。做到了资产的数量、价值、能力、质量“四清”和帐、卡、物“三相符”,调剂处理了价值6.02亿元的闲置资产,提高了资产利用率,并建立和完善了固定资产管理制度。三是加强了邮电通信组织管理和各项专业管理。

——积极引进先进技术,不断扩大国际合作

1991年,邮电部门继续执行国家关于改革开放的一系列方针政策,根据我国通信发展的实际需要,努力争取外资,引进技术,积极开辟对外合作

的新渠道，有力地推动了邮电通信的发展。

一是利用外资发展通信取得新的进展。一年来，全国有 15 个省区市邮电部门使用 7 个国家的政府混合贷款 4.9 亿元，用于引进市话交换设备 182 万门，以及长途自动交换设备、光缆、微波等传输设备，这对通信网高技术含量的扩大和综合通信能力的提高将起促进作用。二是引进先进生产技术改造邮电工业成效明显。三是积极开展对外交往，加强了同各国邮电部门和通信厂商的合作关系。

——坚持以通信为中心，支撑系统工作取得新成果

邮电工业根据通信发展需要，调整产品结构，光纤通信系统和数字微波等高技术产品，开始供应干线工程建设。全国邮电系统共取得科技成果 156 项，并在实现科研成果的实用化方面迈出了重要的一步。DS-30 和 HJD-04 大中容量程控数字电话交换机、1920 路大容量数字微波等一批具有国际 80 年代中后期先进水平的产品，相继通过鉴定，合肥—芜湖 140Mb/s 长途单模光纤通信系统试验工程通过验收，并经受住了特大洪水的考验。邮电物资、教育各部门面向通信工作也都取得了新的进展。

——加强思想政治工作，努力改善服务，精神文明建设成效显著

各级邮电企业从加强思想教育和制度建设入手，围绕解决市话装移机难等群众反映的热点问题，确立 7 项阶段性目标，狠抓落实。市话装移机中吃拿卡要等不正之风已得到有效控制；通过落实市话营业集中管理的规定，市话管理水平有所提高；1990 年底已交初装费的市话待装户中，有 95% 装上了电话；一些地方强迫用户使用邮政高资费业务的现象已明显减少。据统计，全国邮电部门被地方县级以上党委、政府命名的文明单位已达 65%，比上年增加了 10%。在 1991 年抗洪救灾斗争中，广大邮电干部职工不畏艰险，奋力拼搏，几年来新建的通信干线和新的技术装备也经受了考验，较好地完成了通信保障任务，受到各级党政领导机关和人民群众的高度赞扬。

从以上情况可以看出，1991 年对邮电部门来说，确实是不寻常的一年，在国家局部地区发生特大自然灾害，国民经济仍在治理整顿期间，通信能力的增加、邮电业务的增长、社会效益和企业经济效益的提高，都创造了历史新水平。

但是，在邮电部门内部还有一些问题需要认真研究解决，主要是：邮电通信在国民经济中仍是薄弱环节；在邮电通信大发展的形势下，掩盖了一些经营管理方面的问题；邮电职工队伍的技术、业

务素质不能适应邮电通信发展的需要；从总体上看，支撑系统还不能适应通信发展的需要。解决以上这些问题，需要我们继续不懈地做出努力。

1992 年邮电部门要认真贯彻落实中央工作会议和十三届八中全会精神，进一步深化邮电改革，大力推进技术进步，努力增强综合通信能力，搞好企业，搞活全网，提高效益，促进通信事业的大发展，实现经营管理的新水平，坚持队伍建设的严要求，以两个文明建设的新成绩迎接中共第十四次全国代表大会的召开。

1992 年主要目标是：固定资产投资 105 亿元；新增市话交换机 250 万门，长话交换机 15 万路端，长话电路 4 万路；新建干线光缆 4000 公里，微波 1.56 万公里。邮电业务总量达到 240 亿元，中央国营业务收入达到 226 亿元，全员劳动生产率达到 2.8 万元。全面提高职工队伍素质，达到思想好、技术精、作风正、纪律严。

实现以上目标任务，要进一步加快邮电通信骨干网的建设，重点抓好 8 条光缆、12 个枢纽楼的建设，以及 19 个地球站的扩容和新建，增强综合通信能力，提高全网运行效益；同时要搞好二级干线和地区线路建设。要切实加强农村邮电工作，建设好农村通信的基本设施，在三五年内改造好农村邮电局所，继续贯彻自办与委办相结合、充分利用社会力量的方针，总结推广各项农村信报妥投的经验。要牢固树立依靠科技进步发展通信的思想，不断推进通信网技术进步，充分发挥科研、生产、使用三结合的优势，加快科技研究、开发与应用，并使科研成果尽快转化为生产力，从根本上提高邮电通信的技术水平。要进一步巩固和完善承包经营责任制、经济核算制和工效挂钩办法，进行劳动、人事、分配制度的改革，同时要加强对邮电部门的法制建设，做到依法管理企业。要强化经营，发展业务，进一步提高效益，根据市场需求，确定业务发展战略和经营措施，坚持传统业务与新型业务并重的发展方针，坚持社会效益和企业效益统一的观点，端正经营作风，切实为社会提供水平更高、质量更好的通信服务。要进一步搞好科技、教育、工业、基建等支撑系统工作，努力适应通信网发展需要。要加强思想政治工作，进一步开展党的基本路线教育，使广大干部职工坚定社会主义信念；同时要大力加强领导班子的思想作风建设，增强领导干部联系群众、廉洁勤政的自觉性；要进一步搞好局风建设，健全和强化监督机制，继续解决装移修电话和邮票销售中存在的的社会不正之风，树立“从严治局、全网协作、优质服务、信誉第一”的良好局风。

深入整顿 深化改革

努力开创民航工作新局面

中国民用航空局局长 蒋祝平

1991年，在党的基本路线指引下，民航系统广大干部职工坚决贯彻执行中共中央、国务院确定的方针政策和给予的任务，齐心协力，艰苦奋斗，运输生产、政策开放、精神文明建设等各方面工作都取得显著成绩。

——**超额完成了各项生产计划和任务。**全年全行业完成运输总周转量 32 亿吨公里，比上年增长 28.2%；完成旅客运输量 2179 万人，比上年增长 31.3%；完成货邮运输量 45 万吨，比上年增长 21.8%。其中直属企业完成运输总周转量 30.19 亿吨公里，为年计划的 119.3%，比上年增长 26.4%；完成旅客运输量 1960 万人，为年计划的 122.5%，比上年增长 29%；完成货邮运输量 43 万吨，为年计划的 113.1%，比上年增长 20.9%。地方和其它部门所属航空企业完成运输总周转量 1.86 亿吨公里，旅客运输量 219 万人，分别比上年增长 67.6% 和 52.5%。

全年全行业通用航空完成作业飞行 46244 小时，与上年大体持平。其中直属企业完成 32329 小时，为年计划的 111.5%。地方和其它部门所属企业完成 13915 小时。

1991 年，我国政治稳定，社会稳定，经济进一步好转，旅游业得到较快的恢复和发展，航空运输市场旺盛，呈现出淡季不淡、旺季更旺的好形势。各单位进一步加强对运输生产的组织领导，根据市场需求，及时采取措施，解决生产中出现的困难，千方百计挖掘潜力，提高和扩大运输能力。全年新辟国内航线 19 条，国际航线 7 条。新增各型飞机 31 架，减少 9 架，净增 22 架。增加飞机商载 576 吨，客座数 4185 个。在有关部门的支持下，筹措了 20 多万吨计划外航空煤油，基本保证了运输生产的需要。因而在超额完成旅客运输、货邮运输计划的同时，还良好地完成了救灾和专项运输任务。在我国部分地区发生严重洪涝灾害时，民航积极投入抗洪救灾工作，承担了大量的救灾运输和抢救飞行任务，保障了外航飞机来华的救灾运输飞行。全年圆满完成了 22 次党和国家领导人出访和 24 次外国领导人在华访问的重要专机任务。顺利完成了西藏、新疆边远地区部队新老兵入伍、退役的运送任务。

——**增收节支工作有成效，经济效益有较大提高。**全年直属企业运输业务收入 115.3 亿元，比上年增长 36%；业务支出 81.1 亿元，比上年增长

34%；直属企业运输机日利用率比上年提高 11.4%，正班载运率提高 4.7 个百分点。

——**基础设施建设有新的进展。**全年完成基建投资 7.13 亿元，技术改造投资 3.2 亿元，使用车船飞机购置贷款购买特种车辆共完成 0.8 亿元。年内竣工投产的大中型项目有西安咸阳机场、西宁曹家堡机场、深圳黄田机场，新建广州白云、上海虹桥国际机场候机楼等工程，以及拉萨贡嘎机场新跑道等一些机场的改扩建工程。还完成了一批航行管制、机务维修、人才培养设施建设项目，其中首都、长沙和太原等机场雷达已建成投产，在 11 个机场增加了 I 类仪表着陆设备。

——**安全形势较好。**在开展“安全、质量、效益年”活动中，各单位制订了切实可行的措施，严格规章制度，加强飞行安全管理，坚持安全形势分析和安全整顿制度，重视飞行技术训练，尤其是特殊情况处置的训练。对个别违反飞行规定产生不良后果和事故征候的人员进行了严肃查处。抓紧了适航立法，发挥地区管理局适航部门的作用，对制造和维修单位实行了有效的监督检查。继续进行了适航人员的培训和维修单位的整顿，维修单位的可靠性管理也有较大进展。航行系统制定了一批规章制度，强化人员的培训，使严重人为差错大为减少。在保证空防安全和治理机场秩序方面，公安部门做了大量工作，有力地保证了正常生产。在飞行量急剧增加的情况下，运输飞行没有发生严重等级飞行事故，飞行事故征候下降 23.6%。

——**以抓航班正点为中心，提高服务质量初见成效。**朱镕基副总理 1991 年下半年对此作了多次重要指示，我们局 10 月份召开全国民航服务工作会议作了部署，并作出了提高航班正常率在年内初见成效的决定。嗣后，又召开了紧急会议，进行再动员，开展大讨论，并由局领导带队下基层督查、推动。各级领导和广大职工提高了对抓航班正点、提高服务质量的重要性和紧迫性的认识，雷厉风行，群策群力，建立健全和严格执行保证航班正常的工作制度，结合实际采取了一些有效措施。通过对东方航空公司发生的延误航班重大责任事故的严肃查处，使民航上下受到很大震动。在各个环节形成了“航班在我这里不误点，我为航班正点做贡献”的良好气氛。据统计，11 月份直属企业国内航班正常率为 87%，国际、地区航班正常率为 82.3%。12 月份因天气反常，航班正常率为

70.8%，但主观因素影响航班正常的比例由 11 月份的 40.7% 下降为 17.1%。服务工作尤其是要客服务有了新的提高。通过几个月的工作，已使长期困扰民航、也是旅客意见很多的航班正常率低这个老大难问题有了好转。

——深化体制改革，全面推行承包经营责任制，调动了企业和职工的积极性。1991 年，我局总结了近几年体制改革的经验，进行了深化和完善改革的调查研究，在此基础上，对民航管理体制的总体格局，航空公司与机场的关系，两级政府机构的职能，航管系统的改革，省局的改革，调整分配关系等重大问题研究了方案。通过参加由国务院组织的考察团，对德国、瑞士、新加坡及香港等国家和地区民航管理体制的考察，对我国民航发展政策、机场建设和管理、驻场单位的协调关系等提出了建设性意见，已经国务院领导主持讨论同意。国务院并已批准将机场的安全检查和消防工作由公安部门移交民航系统，抓紧进行了接收准备。根据财政部、劳动部和国家计委对民航直属企业实行工资总额同周转量、上交利税挂钩的批复，民航局与各直属企业签订了为期四年的承包经营责任制协议，对各省（区、市）局的承包，也由各地区管理局进行分解和发包。从而加强了企业和职工的责任感，调动了企业和职工的积极性。

——教育和科技工作取得新的进步。1991 年，民航用于教育培训的投资为 1.78 亿元，是历年来的最高，使院校教学条件和教职工生活条件得到改善，教学设备得到充实，师资队伍有所加强。对一些院校的专业设置进行了调整。普遍试行了准军事化管理，学生思想觉悟和组织纪律性普遍提高。各院校向生产单位输送了近 2000 名毕业生。飞行学院的教学改革取得了突出成绩，首批毕业本科生飞行技术和素质有了明显提高，受到各公司的好评。成人教育坚持学用结合、按需施教的原则，采取多种形式进行多层次的在职岗位培训也取得较大进展。全年有 40 项科技成果通过鉴定，其中 15 项成果获局级科技进步奖。

——党的建设、廉政建设和纠正行业不正之风工作取得较好成果。面对风云变幻的国际形势，民航各级党组织重视加强思想建设和组织建设。通过学习社会主义若干问题纲要和江泽民在庆祝建党七十周年大会上的讲话，以及深入的思想政治工作和党内民主生活、民主评议等活动，广大党员和职工思想觉悟有较大提高，共产主义理想、社会主义信念更加坚定。大多数领导班子重视自身建设，团结协作，清正廉洁，发挥了政治核心作用。为了进一步提高干部素质，各单位积极抓紧培训工作。一年来，民航局举办各类培训班 30 期，培训处以上干部 526 名。各级党政领导对党风建设、廉政建设和纠风工作十分重视，采取了有力措施。纪检、监察、审计、公安等部门积极配合，查办了一批案

件，特别是严肃处理了几起以票谋私、贪污受贿案件，在民航上下引起了震动，起到了教育作用。

——进一步扩大了国际交流与合作。1991 年与印尼等国签订或重签了航空运输协定；成功地承办了第 27 届亚太地区民航局长会议；中美两国政府签订了《关于进口航空产品适航审定、批准或认可的协议》，为双方民航当局在适航标准和审定制度等方面开展合作和交流打下了基础。利用第三批日本政府贷款进行的航路改造、新建武汉天河机场和首都机场航站区扩建项目取得进展，已签订 160 亿日元的贷款协定，正在进行招标、评估等工作。

1992 年的民航工作继续坚持党的基本路线，继续坚持物质文明建设和精神文明建设一起抓的方针，深入整顿，深化改革，努力开创民航工作新局面。全行业运输总周转量要达到 35 亿吨公里，旅客运输量 2400 万人，货邮运输量 50 万吨。其中直属企业运输总周转量 33 亿吨公里，旅客运输量 2150 万人，货邮运输量 47 万吨。直属企业完成通用航空 29000 小时。固定资产投资规模 10.33 亿元。飞行安全目标是：杜绝运输飞行严重等级事故，全民航飞行事故征候万时率不超过 3。

根据社会对航空运输需求将有较大增长，直属企业将增加运输飞机 36 架。重视解决通用航空中的问题，增购农用飞机和设备，逐步理顺通用航空价格体系，加强生产调配，促进通用航空发展。

要大力加强基础设施建设。重点抓好首都机场航站区扩建工程的前期准备工作和现用候机楼扩建工程；保证武汉天河机场的工程进度；建成济南、南通等 4 个机场，抓好桂林、南京新机场的前期工作；抓紧第三批日本政府贷款的航路改造项目的设备招标、采购和部分土建工程；保证珠海模拟机训练中心、北京乘务员训练中心投产；保证洛阳初教机训练分院和北京模拟机训练中心开工建设；加快北京、上海、成都飞机维修基地建设；完成计算机旅客订座中央主机的安装调试；增加特种车辆和住宅建设。

要进一步深化改革，下功夫转换企业机制。抓紧完成地区管理局体制改革；保留省级民航局，并确定为企业；积极稳妥地做好空运企业集团的试点工作。进行企业组织结构、人事、劳动、分配制度等方面的改革；继续完善承包经营责任制。

要确保飞行安全。1992 年增加飞机较多，首先要抓好飞行人员的技术训练和作风培养。还要在严格执行适航管理规章制度、加强对制造和维修单位监督检查的同时，重点抓适航系统、维修人员执照和技术管理的整顿工作。公安部门要做好机场安检、消防的移交工作。

要继续抓好教育和科技工作。各院校要以抓质量为中心，提高师资水平，改进教学方法。巩固准军事化管理取得的成果，进一步强化学生的德育培养和师生的思想政治工作。进一步重视科研工作，

贯彻“稳定东部、发展西部”战略

促进管道事业的持续稳定发展

中国石油天然气总公司管道局局长 张福录

1991年,是管道系统贯彻“稳定东部、发展西部”战略,持续稳定发展的一年。在党的基本路线指引下,全局职工同心同德,艰苦奋斗,全面完成了各项生产建设任务,安全生产创历史最好水平,各项经济技术指标都完成得比较好。全年输油7661.4万吨,输气2.73亿立方米,输油损耗率0.019%,万吨千米综合单耗186.86千克标煤,节油14.2万吨、节电1.056亿千瓦时,资金利税率56.56%,人均实现利税22316元,全员劳动生产率为53914元。上述六项指标均达到国家一级企业水平。死亡率为0.019‰,重伤率为0.038‰,这两项指标均达到国家特级企业考核标准。

一年来,我局在完成各项生产建设任务中,主要取得了以下成绩:

(一) 坚持“安全是管道生命”的指导思想,狠抓各项安全措施,安全工作又上了一个新台阶。一是进一步完善了五个安全保证体系,资金和先进技术继续向安全治理倾斜,全年用于安全的资金占14.55%。二是认真组织了全局安全月活动,普遍进行了安全规程的学习,检查了岗位劳动纪律和上岗着装情况。充实和加强了各级安委会和安全领导小组,形成了多层次,全方位抓安全的局面,领导干部层层承包要害部位的责任制得到了巩固和完善。华东局安排资金6683万元,整改大的安全隐患29项,千人死亡率、重伤率、重大事故率三项指标为零。防洪工作抓得早,措施得力。东北、华东管网和马惠宁线在特大的洪水袭击下,没有发生停输,保证了各油田、炼厂、化工厂的正常生产,受到了国家防汛总指挥部和总公司的表扬。特别是华东局在这次抗洪斗争中经受了锻炼和考验,五天时间抢建了淮河西闸室,此后又完成了鲁宁线七处护管及水工保护措施,打了一场防洪抢险的硬仗。

(二) 坚持输油是主业的方针,精心管理,精心调度,持续实现了安全平稳低耗输油。一年来加快了老线治理,重视日常运行监护,对新建管线的

加强科研机构的建设,集中抓好一批切合民航实际的课题研究。

要从严整顿,进一步改进民航工作。必须更好地开展以抓航班正点为中心,全面提高服务质量的

活动。通过整顿,把民航工作推向一个新的水平。

要加强党的建设和廉政建设。一是抓好各级领

管理坚持了高标准、严要求,整体管理水平有了明显进步。由我局代管的花格线、轮库末站,管理得井然有序,受到总公司领导的表扬。积极推进技术改造。东黄复线实现了全线自动化集中控制;铁大线在瓦房店泵站和铁岭泵站新区实现了部分自动化运行;庆铁线垂杨、蔡家、牧羊、昌图四座新增压站投入运行,增加了管线的输油调节能力;铁秦线五座金属油罐已具备投油条件,缓解了非金属油罐停用带来的压力;魏荆线魏岗首站经过改造全面投产,结束了该线无首站的历史,实现了计量交接和系统管理。管道管理向预测预防转移。对全局832处穿跨越管道进行普查,并开始对管道的防腐层情况进行了检查,摸索出了一些管道防腐层老化的规律,组织了局处站三级抢修网络,抓了管道技术档案的标准化、规格化,组织测绘了较精确的线路图。

(三) 质量第一,用户至上的思想在设计、施工单位比较好地树立起来,增强了社会竞争力。全年共完成施工产值3.75亿元,其中自揽的占90.5%。单位工程一次合格率达到96.06%,单位工程优良率达到93.94%。全局有1个施工队获总公司银牌,3个队获铜牌,14个队获双文明一级队称号。第三座10万方大罐,严格按部级优质工程标准施工,达到了国际同类工程先进标准。1991年设计院充实了质量管理人员,制订了工序管理办法,编制了设计规程规范,坚持图纸质量检查,严格实行质量否决权。并添置了12套微机,加快了软件的开发与研制工作,为实现设计的标准化、系列化、定型化目标创造了条件。

(四) 企业管理基础工作得到加强,企业素质明显提高。1991年,我局狠抓了企业管理的各项基础工作和专项管理的升级达标工作,建立和完善了技术监督中的质量、标准化、计量三项管理体系,理顺了管理体制,编制和颁布了输油系统工作标准以及其它企业技术标准。截止去年底,按国家

导班子建设,二是抓好党的思想、组织、作风建设,三是加强党风和廉政建设,四是加强精神文明建设。

中共中央、国务院对民航工作非常关心,寄予殷切希望。我们要齐心协力,为使民航工作跃上新的水平,开创新局面而努力。

统一标准考核的七项管理工作中,计量管理、会计工作、档案管理三项,获得国家二级证书。全局标准化工作、设备管理、能源管理、全面质量管理及各专项管理进步也较大。**计划管理**进一步加强了前期工作,全年共评估项目22个,立项13个,减少或推迟投资4471万元;审批概、预、结算39474.5万元,审减3093.53万元,审减率为7.84%;有76个项目实行了项目管理,比上年提高了62%。**劳动工资管理**上,工资奖金分配向一线倾斜,主要队种实行了岗位工作年限制度和浮动升级制度,全年补充一线职工1000人,改善了一线队伍的年龄结构和知识结构。**财务管理**上,重点抓了开源节流。输油价格经国家物价局批准,从1991年2月10日起每吨公里运费增加6.5厘。申请了免征部分亏损管线的营业税,对已提完折旧费的老管线,财政部已批准同意在1995年以前可继续提取,保证了我局更新改造的资金来源。**物资管理**上,重点抓了以质量和效益为中心的管理,全年完成供应量58834.95万元,压缩库存2000多万元,物资周转天数为160天,比上年加快了67天,节约挖潜1182万元,为年度计划的186%。

在**管理的基础工作**方面,颁布了输油系统工作标准7册935项,推行现代化管理方法,取得优秀成果16项。全局在用计量器具周检率为91.95%,合格率为98%。以提高设备完好率为目标,重点抓了设备的维护保养和大修理,设备完好率达到93%。在理顺机构的基础上开展了固定资产清查,共清查输油(气)管线5920公里,设备46542台(套),房屋330多万平方米,资产原值43.2亿元。处理报废资产367台(套),价值1558.5万元。

在“质量、品种、效益年”活动中,实施合理化建议1374条,创经济效益6473.45万元,局被评为河北省及石化系统“合理化建议和技术改进活动”先进集体。全局共成立QC小组490个,经济效益达534万元,被评为总公司优秀小组的15个,国家优秀小组的1个。管道二公司、廊坊机厂、徐州机厂分别获总公司质量管理奖。

(五) **科研和技术引进工作取得新的成就**。全年安排科研项目107项,其中东部管线安排92项,重点是安全、节能、低排量输送和自动化技术等方面的课题;西部管道安排10项,着重解决常温输送及施工难点课题。全年共评出局级科技进步一、二、三等奖各5项,获总公司科技进步二、三等奖各1项,获国家发明二等奖和科技进步奖各1项。

1991年我局还着重抓了科技成果向生产力的转化工作,有计划地安排了新技术推广项目19个,其中除1项带有现场试验性质外,其余均属先

导性生产试用,获得一定效益。油罐罐底阴极保护技术,解决了我们一直未解决的技术难点,为我局的油罐防腐,延长使用寿命开辟了一条新路。变频选频法测埋地管道防腐层绝缘电阻研究,不但具有很强的实用价值,在技术上也达到了国际先进水平。东黄线于1991年9月25日实现了遥控、遥测、遥讯,全线达到了自动化集中控制。

1991年我局还先后组织了与美、英、日、法、苏等国家的技术交流68次,签订合同15项,金额304.69万元。

(六) **以提高全员素质为目标,改进了人才培养工作**。本着服务企业,深化改革的原则,按照石油工业发展的需要,举办了工程概算和施工监理培训班,设立了局焊接试验培训中心,主编了石油行业审计、汽车运输两个系列的干部岗位培训教学计划,在职工学院、管道学校调整了专业,开始了修订教学大纲和编写补充教材的工作。

为促进广大职工学技术、学业务的热情,全局从下至上广泛开展了技术练兵和技术比赛活动,共组织了14个工种的技术比赛,历时三个月,有近万名职工参加,共选拔出15名技术状元和45名技术能手,有16名职工被授予新长征突击手称号,有32名职工分别获得晋升一级或半级工资的奖励。

(七) **职工的物质文化生活得到了进一步改善**。矿区建设全年竣工面积14.56万平方米,其中住宅10.3万平方米。职工年均工资施工单位为3639元,生产单位为3042元,分别比上年增长8.5%和10%。医疗保健工作坚持以预防为主,面向生产、服务基层,为18867名职工(包括离退休职工)进行了健康检查,组织3204名职工进行疗养。

我局组织了油龙合唱团、油龙管乐团和油龙少儿艺术团,除为职工演出外,还获全国业余歌咏大赛一级大奖和第三届北京合唱节一等奖。利用暑假期间,与中央有关单位联合举办了全国少儿计算机应用比赛,我局代表队获小学生五项全能第一名。

1992年,全局工作的指导思想是:**处理好改革与稳定的关系,加大改革的力度,把工作重点转移到转换机制,调整结构,提高综合管理水平和以经济效益为中心的轨道上来**。根据这一指导思想,要进一步加强安全生产的基础建设;要大力开展科技攻关活动,加快科技成果的推广应用;要抓好经营机制的转换工作,重点是完善内部承包经营责任制;要努力提高企业管理的整体功能和综合水平;要实现多种经营向产业效益型转变;要加强企业自我约束机制,以财务审计为基础,效益审计为重点,抓好资金和成本管理;要理顺后勤管理体制,向专业化、社会化方向迈进。

为部队服务，为国防建设服务，努力提高 军事交通快速反应能力和综合保障能力

总后勤部军事交通部部长 左建昌

1991年，军事交通工作按照新时期军事战略的要求，在增强军交部门应付局部战争与突发事件的快速反应能力和综合保障能力，加强部队军交工作建设，提高重点部队的军交快速保障能力方面开展工作，特别是在交通战备工作上，积极开拓了交通战备与运输任务相结合，为部队紧急机动服务的新路子，全面完成了各项军交保障任务，为“八五”军交工作开了个好头。

一、部署了“八五”期间的军事交通工作

1991年3月以总后勤部名义召开了建国以来首次有地方兼职领导干部参加的全军军事交通工作会议。国家和军队有关领导和部门对会议十分重视。会议期间，刘华清副主席、杨白冰秘书长和秦基伟、迟浩田、赵南起等军委首长以及三总部、铁道部、交通部、民航局等领导同志接见了与会人员。国务院、中央军委交通战备领导小组组长、国防部部长秦基伟在会前听取汇报并作了指示。赵南起部长、徐惠滋副总参谋长及铁道部、交通部、民航局的领导同志到会讲了话。会议充分肯定了新时期军事交通工作的重要地位和作用，认真总结了40年来特别是十一届三中全会以来军事交通工作包括军事代表工作的经验，进一步明确了今后一个时期军事交通工作的方针、原则和任务，着重研究了加强重点部队的军交快速保障及军事代表工作建设，部署和安排了“八五”期间的工作。会议确定了今后工作应把握的四个重点：一是坚持平战结合的原则，把军事交通建设寓于国家交通建设之中；二是坚持在驻交通沿线军代处实行“双重领导”体制，把军事运输纳入国家交通运输之中；三是坚持改革开放的方针，通过深化军交工作改革，提高科学管理水平；四是坚持战斗力标准，把提高军事交通保障效能作为军交工作的出发点和落脚点。会后，军委三总部会同铁道部、交通部颁发了《关于加强驻交通沿线军事代表工作的通知》和《中国人民解放军驻交通沿线军事代表办事处兼职领导工作暂行办法》两个文件。

二、抓了部队的军交工作建设

为了摸清部队军交工作的现状，解决部队输送

保障中存在的问题，提高快速保障能力，总部和有关军区军运部组成了联合调查组，深入部队进行了认真细致的调查研究，初步了解了部队军交工作的现状和存在的问题。对道路建设和装卸载场地等军运设施建设欠账太多，输送训练比较薄弱，军交训练设施不完备，以及部队军交工作职责不清、分工不明、关系不顺等问题，进行了认真解决或提出了解决意见。各级军代处会同驻在单位多次深入部队调查研究，按照部队战备输送方案的要求，完成了部队战备铁路输送保障方案的拟制，及时解决有关建设和保障问题。各级交通战备部门密切配合，在交通保障方面做了有成效的工作。各部队制订和完善了应急输送方案，选定和勘察了铁路输送装载地域，新建和整修了部分营区外应急机动道路和输送训练场地，并抓了部队输送训练。

三、圆满完成了各项军事运输任务

1991年圆满完成了部队训练、兵员复补、后勤供应、国防科研及抗洪救灾等各项运输任务。特别是抗洪救灾运输保障工作做得比较好。各级军交部门对做好抗洪运输保障及确保交通干线的安全及时作了部署，快速地组织了抗洪救灾部队输送和物资运输工作，圆满完成了向灾区捐赠的救灾物资的长途运输任务。在为完成运输任务的同时，认真部署了部分战区交通运输网络型划区保障试点的全面运行，总结了经验，完善了办法。进一步加强了运输管理。贯彻集中领导、分级管理的原则，强化调度指挥和现场组织工作，强化政策纪律观念，维护军事运输的严肃性。加强了进藏运输工作管理。召开了两线运输经验交流会议，总结了经验，重点研究探讨了今后如何进一步加强运输管理，挖掘运输潜力，更好地完成进藏运输任务等问题。下发了《进藏公路运输管理暂行规定》，健全了进藏运输的规章制度。

四、扎扎实实地抓了交通战备各项工作的落实

交通网路建设取得了新成绩。结合地方道路建设，较好地解决了有关部队的进出口道路建设。根据国家计委的要求和当前战备急需以及投资的可

能,调整了“八五”期间国防交通建设计划。国边防公路建设进展顺利,并会同国家有关部门,进行了川藏、青藏、新藏公路整治的前期工作并完成了立项。下发了《国防、边防公路建设项目前期工作管理规定》。继续加强了对边防公路的养护管理,对当前养护管理中存在的几个主要问题,以交通部和总后勤部的名义向国务院、中央军委提出了解决意见。交通战备工作正规化建设基本完成,1991年主要抓了检查验收、典型经验的推广和填平补齐工作。交通战备科学技术研究取得了新成果。国防交通工作条例的起草工作有了较大进展,完成了向各大军区、各省区市和有关部委征求意见的工作。交通战备工作在与中心任务相结合的基础上,走出了为部队快速机动服务的新路子。

五、军交技术保障、科研训练等各项工作取得了新的进展

铁路军运设施管理工作得到了重视并初见成效。总后勤部、铁道部联合制定下发了《铁路军运设施建设和维修管理办法》。对一些部队所使用的军运设施进行了调查,从计划、经费、新建、维修等方面抓了落实。在国家铁路建设中及时提出了贯彻军事要求的意见。在军专线管理工作中,认真抓了“状态修”的调查研究,有重点地抓了军专线的大中修和技术改造,不失时机地抓了军专线与铁路电气化改造同步进行的问题。军供站管理工作在优质服务、科学制膳、营养配餐等方面有了新进展。技术科研工作完成了青藏线玻璃集装具研制和试运任务;研制成功了铁路野战机械化站台;铁路运输坦克无方木加固装载方法被评为军队科技进步一等奖,已正式在全路范围实行;铁路军事运输装载标准修订工作进展顺利,完成了人员乘座、马匹装载、陆军装备物资、海军装备物资、空军装备物

资、后勤装备物资等项标准的征求意见稿,完成了装载基本要求、二炮装备物资、科工委装备物资等三项标准的送审稿。编印了《中华人民共和国航空军事运输图》。《中华人民共和国军事交通图》和《后方基地交通图》通过了技术鉴定,获得较高的评价。

军交科研装备和学术研究工作取得了新成绩。在全军军交系统广泛开展的军事交通四十周年纪念征文活动,进一步推动了军交学术研究工作的开展,中国交通运输协会国防交通专业委员会提出了《关于解决国防交通资金问题的论证意见》,完成了中国科协组织研究的《国防交通发展战略与对策研究报告》,并向国务院、中央军委有关部门的领导上报了《我国国防交通存在的主要问题及咨询建议》。

专业训练工作也在扎扎实实地开展。举办了军交系统团以上领导干部战役集训班。组织进行了《军交参谋》、《铁路军事运输》、《铁路交通保障》、《铁路军事专用线》和《军交财务管理》等教材的审定修改工作。

军交自动化建设取得了新的成果。完成了《军交管理信息系统》二、三级总体论证工作,组织研制了《铁路军交技术资料管理信息系统》等三个软件并开始试运行,《水路军事运输计划与实施管理系统》进行了局部试运行,利用军交计算机网络系统传输文件已走上了健康发展的轨道。

军交财务管理向制度化发展。加强了财务审计和跟踪问效工作。采取了一些行之有效的做法,节省了运力,节约了经费,保证了各项业务工作的需要。

1992年的工作重点,是按照军队建设的方针和总的要求,采取各种措施,千方百计地增强军事交通的综合保障和快速反应能力,保障部队的应急快速机动。

国家中长期科学技术发展纲要 (节录)

三、发展重点

11. 工业科学技术

.....

——交通运输与通信是重要的基础设施，是国民经济、社会发展的先行部门。

运用科学技术推动交通运输和通信发展的主要方向是：在各种运输技术协调发展的基础上，大幅度提高综合运输效率和装备的利用率；发展先进通信网络和通信技术。

交通运输科学技术发展重点，是研究开发集装箱运输和快速客运等客货多式联运的关键技术；加快研究开发铁路重载运输关键技术和时速在 200 公里以上的高速铁路客运专线技术；研究推广高效能源运输技术；发展远洋运输和内河运输系统及船舶制造的关键技术；开发高速公路和一二级汽车专用公路干线新技术和高效汽车运输及各种动力车辆制造的关键技术；发展国产干线飞机的设计制造与批量生产技术，加强飞行安全技术研究；大力推广、应用电子计算机和自动化技术，尽快提高交通运输运营管理现代化的水平。

通信科学技术发展的重点，是优先发展卫星通讯、光纤通信技术；重视发展数字微波通信和移动通信技术；研究开发数字程控交换与通信网络技术，逐步发展综合业务数字网技术。

.....