

重要文献和指示

●重要文献和指示

专 文

交通各业

厅(局)及企事业单位工作

省、自治区、直辖市交通发展

先进人物与先进集体

大 事 记

政策法规选编

交通发展研究

统计资料

附 录

中国共产党第十四届中央委员会 第六次全体会议公报

(1996年10月10日)

中国共产党第十四届中央委员会第六次全体会议,于1996年10月7日至10日在北京举行。

出席这次会议的中央委员181人,候补中央委员124人。中央纪律检查委员会委员和有关方面的负责同志列席会议。

全会由中央政治局主持。中央委员会总书记江泽民同志作了重要讲话。

全会根据全面实现我国国民经济和社会发展“九五”计划和2010年远景目标的要求,分析了社会主义精神文明建设面临的形势,总结了经验和教训。鉴于教育和科学的发展中央已有全面部署,这次会议主要讨论思想道德和文化建设方面的问题,审议并通过了《中共中央关于加强社会主义精神文明建设若干重要问题的决议》。《决议》分七个部分:一、加强社会主义精神文明建设是一项重大战略任务;二、社会主义精神文明建设的指导思想和奋斗目标;三、努力提高全民族思想道德素质;四、积极发展社会主义文化事业;五、深入持久开展群众性精神文明创建活动;六、切实增加精神文明建设的投入;七、加强和改善党对精神文明建设的领导。

全会认为,十一届三中全会以来的十八年,我国经历了举世瞩目的历史大转折和事业大发展。这种历史性的成就,同解放思想、实事求是思想路线的重新确立,同对社会主义本质的重新认识是分不开的;也是同开拓进取的群众创造精神的振起和民族自立精神的发扬分不开的。归根到底,是同邓小平建设有中国特色社会主义理论和党在社会主义初级阶段的基本路线的形成和发展分不开的。十三届四中全会后,以江泽民同志为核心的党中央坚持党的基本理论和基本路线,从多方面加强精神文明建设,取得积极进展和明显效果,对促进改革、发展、稳定起了重要作用。估量精神文明建设的形势,必须充分认识这个主流。同时应当清醒地看到,在一些地方和部门的领导工作中,忽视思想教育,忽视精神文明,“一手比较硬、一手比较软”的问题还没有解决;在社会精神生活方面存在不少问题,有的还相当严重。必须进一步增强全党同志对加强社会主义精神文明建设重要性和紧迫性的认识,在牢牢把握经济建设这个中心,把物质文明建设搞得更好的同时,切实把精神文明建设提到更加突出的地位,进一步开创新形势下精神文明建设的新局面。

全会指出,社会主义社会是全面发展、全面进步的社会,社会主义现代化事业是物质文明和精神文明协调发展的事业。我们进行的精神文明建设,是以经

济建设为中心、坚持四项基本原则和坚持改革开放的精神文明建设,是继承发扬优良传统而又充分体现时代精神、立足本国而又面向世界的精神文明建设。在发展社会主义市场经济和对外开放条件下建设社会主义精神文明,是中国共产党人和中国人民一项艰巨的历史任务。它关系到我国跨世纪宏伟蓝图的全面实现,关系到社会主义事业的兴旺发达。

全会明确指出,社会主义精神文明建设的指导思想是:以马克思列宁主义、毛泽东思想和邓小平建设有中国特色社会主义理论为指导,坚持党的基本路线和基本方针,加强思想道德建设,发展教育科学文化,以科学的理论武装人,以正确的舆论引导人,以高尚的精神塑造人,以优秀的作品鼓舞人,培育有理想、有道德、有文化、有纪律的社会主义公民,提高全民族的思想道德素质和科学文化素质,团结和动员各族人民把我国建设成为富强、民主、文明的社会主义现代化国家。今后十五年的主要目标是:在全民族牢固树立建设有中国特色社会主义的共同理想,牢固树立坚持党的基本路线不动摇的坚定信念;实现以思想道德修养、科学教育水平、民主法制观念为主要内容的公民素质的显著提高,以积极健康、丰富多彩、服务人民为主要要求的文化生活质量的显著提高,以社会风气、公共秩序、生活环境为主要标志的城乡文明程度的显著提高;在全国范围形成物质文明建设和精神文明建设协调发展的良好局面。实现这一目标,首先要抓好今后五年的工作,特别是要从大局着眼,认真解决当前精神文明建设中干部和群众普遍关心的重要问题。

全会强调,社会主义思想道德集中体现着精神文明建设的性质和方向。我们现在建设和发展有中国特色的社会主义,最终目的是实现共产主义,应当在全社会认真提倡社会主义、共产主义思想道德。同时要把先进性要求同广泛性要求结合起来,鼓励支持一切有利于国家统一、民族团结、经济发展、社会进步的思想道德。加强思想建设,必须坚持马克思列宁主义、毛泽东思想,特别是用邓小平建设有中国特色社会主义理论武装全党、教育干部和人民,树立崇高的理想和正确的世界观、人生观、价值观;必须深入持久地开展爱国主义教育,发扬自尊、自信、自强的民族精神;必须深入进行艰苦创业精神的教育,牢固树立勤俭建国、勤俭办一切事业的思想;必须深入开展以为人民服务为核心,以集体主义为原则,以爱祖国、爱人民、爱劳动、爱科学、爱社会主义为基本要求的社会公德、职业道德、家庭美德教育,在全社会形成团结互

(下转第7页)

江泽民总书记、李鹏总理在会见全国民航安全工作会议部分代表时的讲话

(1997年1月9日)

江泽民总书记的讲话

这几年,民航安全工作成绩显著。到目前为止,保持了运输飞行安全29个月、空防安全31个月的记录,创造了自1982年以来最长的运输飞行安全周期,安全飞行235万小时,达到国际先进水平。初步实现了以航空安全为主要标志的民航事业发展的良性循环,在国际上进一步树立了中国民航的良好形象。这个成绩来之不易,是民航战线广大干部职工共同努力的结果。

1993年底中央加强民航领导班子以来,民航的各项工作都取得了新的进步。运输飞行和空防安全形势平稳发展,运输生产稳定增长,经济效益逐年提高,改革开放迈出重要步伐,基础设施建设进展顺利,服务质量逐步改善,党的建设和精神文明建设得到加强,整个民航行业开始进入持续快速和相对平稳的发展轨道。中央对民航工作是充分肯定的。

民航事业之所以取得这样的进步和成绩,一是坚持党的基本路线,认真贯彻中央的精神,从民航的实际出发,用你们概括的“三句话、八个字”、“一严两抓”的民航工作“总体要求”,统一大家的思想和行动;二是把握民航发展的主要矛盾,牢固树立“安全第一”的

思想,坚持不懈地抓安全,不断巩固和发展航空安全形势;三是领导带头,严格要求,严格管理,广大干部和职工的精神面貌有了新的改观;四是从行业整顿入手,标本兼治,以治本为主,狠抓基础工作,加强民航安全、正点和服务的标准、规范、程序和制度建设,积极推进法制化和科学化管理。这几条也是你们工作中的主要经验,希望继续坚持和发扬。

民航系统广大干部职工在新的一年里,继续抓好安全工作,努力实现运输飞行安全“三连贯”的目标,实现第三个运输飞行安全年,推进我国民航事业的持续、快速、健康发展。希望你们谦虚谨慎,居安思危,防微杜渐,锲而不舍地把航空安全的良好势头保持下去;继续处理好改革、发展、稳定的关系,努力实行两个根本性转变,提高民航的整体发展素质;大力加强思想政治工作和职业道德建设,坚持“为人民服务、树行业新风”,走在全国精神文明建设的前列;发扬民航的优良传统,不断带出一支思想、业务、作风过硬的好队伍,使民航工作为全国的经济建设和社会发展做出更大的贡献。

李鹏总理的讲话

刚才总书记讲了安全问题,飞行就是要“安全第一”。现在国际航空市场和国内交通运输市场面临着激烈的竞争,民航还要以优质的服务来吸引旅客,要搞好服务。另外是效益问题,提高效益就会使民航企业增加自我周转的能力。还有空管问题,空管的任务越来越重了,现在已把北京到深圳的航线交给民航管

了,到上海的航线也交了,以后主干线还要交给民航来管,这就可以有效地利用空中资源,可以飞更多的飞机。民航事业是发展的事业,高于国民经济的增长,是一个非常前途的事业,希望大家按照总书记刚才的指示,努力去做。

建设全国统一的综合交通运输网络体系

——李鹏总理在听取国家计委、铁道部和交通部汇报 编制“九五”计划和 2010 年远景目标时的谈话

(1995 年 4 月 5 日)

交通是国民经济的基础产业,也是促进社会发展和提高人民生活水平的基本条件。自古讲衣、食、住、行,现在还要加上用。现在大家对交通的重要性有足够的认识,知道“要想富,先修路”。发达地区改善投资环境要修路,不发达地区脱贫致富更需要修路。城市交通拥挤,严重妨碍居民的工作与生活,也迫切需要修路,改善交通状况。因此,在“九五”和未来 15 年,我国交通运输事业必须有一个大的发展。

我国交通的发展应该以铁路为骨干,公路为基础,充分利用内河、沿海和远洋运输的资源,积极发展航空事业,形成各具不同功能、远近结合、四通八达、全国统一的综合交通运输网络体系。交通运输建设要充分发挥中央和地方两个积极性,进一步深化交通运输体制改革,促进交通运输事业的健康发展。

关于铁路运输

“八五”是建国以来铁路建设发展最快的时期。老的限制口有的已经缓解,有的甚至出现能力富余,同时又产生了一些新的限制口,总的情况是运力的短缺和富余并存。解放初,我国铁路营业里程是 2 万公里,“八五”期末可突破 6 万公里,铁路建设成绩很大。衡量铁路运输能力,不能单纯看铁路线长度,还要计算运输量。只看长度这一个指标,容易过分重视上新线。我国铁路营运里程在 5 万公里左右徘徊的时候,通过蒸汽机车更换内燃机车、电力机车、安装自动闭塞等一系列技术改造措施,扩大了通过能力,增加了运输量,提高了铁路利用效率。铁路复线算一条线还是两条线?很显然按运输能力,只算一条不够合理。铁路单线不加自动闭塞通过能力一般不足 1000 万吨,加自动闭塞一般可达 1500 万吨以上,复线自动闭塞通过能力可达 6000 万吨以上。同样是一条铁路,复线加自动化装置的运输能力是普通单线 6 倍。所以单纯计算营运里程是不合理的。用两个指标,即营运里程和运输量,就可以看出铁路有很大的潜力。

还有一个指标是平均每公里铁路的运输密度。根据测算,我国铁路的运输密度即平均每公里通过运量近 3000 万吨,是世界上最高的。这除了说明我国铁路效率高以外,还说明几个问题:一是我国国土辽阔,大量货物需要长距离运输;二是资源分布不平衡,资源性产品运输量大。过去是北煤南运、南粮北调,现在是西煤东运、北粮南运、西棉东运。山西、陕西、内蒙古的煤从西向东,东北的粮食向南方,新疆的棉

花从西向东部沿海运,这就形成了我们的三大运输线。还有一条是北油南运,现在是以管道为主。新疆石油开发出来,还有西油东运的问题。三是经济发展水平低。经济发达国家运输的货物价值高但重量小,我们运输的货物初级产品多,价值低但重量大、体积大。这三个原因造成我们的货物周转量大。美国修东西铁路干线的时候,也主要是把西部的资源运到东部。

从客运看,过去主要是人员公务性质的流动。解放初是大军南下,以后是大学生全国统一分配,支援三线建设,还有学校院系调整和搬迁,两地分居造成的探亲,形成客运的主流。现在情况有了一些变化,客运是公务出差、谈生意和旅游的旅客多了,加上民工潮。每年春天上海人到苏州扫墓也兼有旅游的性质,客运量很大。民工潮是一个很大压力,单一个春节就达 3000 万人。今年政府管了一下,实行民工有序流动,效果很好,说明管一管确有必要。

总的概念是我们的铁路利用效率高,一年完成货物周转量 12000 多亿吨公里,旅客周转量 3600 亿人公里。有一个国际组织,要开会推广铁路私有化经验,说铁路一私有化,效率就提高,就扭亏赚钱了。我国的代表把中国铁路运行指标一讲,充分证明铁路私有化也不见得比国有化好。关键还是看有无货源和客源,决定于市场。

安排“九五”计划铁路建设规模,先要看铁路货运弹性系数多少,有多少东西需要运输。根据测算,“九五”时期要增加 1.3 亿吨煤、5000 万吨矿石和冶金产品、1000 万吨油、1000 万吨粮食和 100 万吨棉花。棉花重量不大,但占用车皮多。再就是看分布,应上哪几条线,这取决于物资往哪里运。西煤东运主要是四个通道,第一条铁路是大秦线,已经完成;第二条从陕西神木到河北接京九线,到黄骅港,是新建铁路;第三条从山西侯马到山东日照,正在建设铁路复线;第四条从西安到四川,是新建铁路,把陕西煤经过安康进入四川。宝成复线也是解决陕西煤到四川的问题。南昆线正在建设,是“九五”的重点。昆明到北海,使西南有一个出海口,不仅是布局需要,还有利于西南经济的开发。昆明到大理是旅游线。内昆铁路,由四川宜宾到云南红果如果建成了,进出四川就方便了。西北主要是建设宝鸡至兰州复线或宝鸡至中卫复线。塔里木油田开发以后,开始经过兰新复线运出来,油多了还得铺输油管线。修建新疆铁路对于保证新疆

的石油、棉花运输有很重要的作用,又有利于开发新疆和保持新疆稳定,要很快安排建设。哈尔滨到大连电气化一定要建。北京到上海的高速铁路,从长远发展看是有必要的。什么时候建,还要根据需求与可能,但可以先做好前期准备工作。京九线建成通车,南北通道就缓和了。津浦线以后主要搞客运和运高档货,京九线可以多分流运煤炭。晋东南和阳泉的煤可以通过京九线供应江西、福建、广东,东南沿海一带用煤仍靠海运解决。“九五”时期的铁路建设应保证重点。首先,使已建成的新线配套完善,达到设计能力,保证安全运输,如兰新复线和京九线。其次,应集中力量搞好正在建设的新线,如南昆线、西安—安康线、神黄线等。再次,进一步对老线进行技术改造,建设复线、电气化和自动化,以提高老线运输能力。大连到烟台的铁路轮渡,经济效益较高,可以考虑实施。在“九五”期间乃至后10年,铁路运输仍然是全国交通运输网络的骨干。按照0.3的弹性系数考虑,到本世纪末铁路货运量将达到18亿吨。

“九五”期间建设铁路,哪些是重点,哪些是一般,哪些从长远看应该建设,但“九五”只能作前期工作,如京沪高速铁路、西安到南京、洛阳到湛江、进藏铁路都属于这一类,要规划好。

关于公路建设

“八五”期间,全国公路建设有了很大的发展,公路里程可增加11万公里,全国公路总里程将达到115万公里。公路等级和质量也有很大的提高。高速公路达到2100多公里,一、二级汽车专用公路1万多公里。部分国道干线公路拥挤状况有了改善。基本上实现了乡乡通公路。贫困地区和民族地区的公路建设也取得了显著成绩。

“九五”期间要加快公路建设,新增里程保持在11万公里,其中高级公路增加一倍左右,逐步建成贯通全国南北、东西的公路干线网,先形成几条通过能力大、规模效益好的快速运输大通道,如北京至珠海、同江至三亚、重庆至湛江的纵线,连云港至新疆霍尔果斯、上海至成都的横线等等。“九五”时期公路建设要有新的特点,以提高水平为主,加大高等级公路的比重。同时,要加强中西部地区公路建设和县乡道路建设。

全国性的公路干线网国家有了统一规划,要调动地方积极性来共同实施。高速公路建设要以经济发展水平和实际需要以及一定的车流量为依据,防止盲目地上。现在,铁路短途运输比重还很大,不合理,要进一步发挥公路在这方面的作用,特别是要发挥公路运输中转环节少、能够门到门服务的优势。公路建设资金来源的主要渠道:一是养路费;二是车辆购置附加费;三是公路建设基金,客车在票价里加一点,货车每吨公里加一点,这一块现在由各省自定,应该逐步加以规范。不足部分利用国内外贷款。从经济效益看,除了大型桥梁和高等级公路通过收费可以把贷款

还上,一般公路是社会公益性事业,投资很难收回来。公路建设要以地方为主,资金取之于路,用之于路。要注意解决断头路问题,国家出一点钱,两边地方各出一点钱,三方一努力就接上了。只有这样,公路建设才能加快步伐。

现在公路上拖拉机和农用柴油车跑运输的问题值得重视。一是浪费燃料,同时造成交通堵塞;二是损害路面,虽然胶皮轮好一点,但对路面的破坏比汽车大得多;三是降低行车速度,影响公路利用率,如果车速从30公里提高到60公里,一条路就变成了两条;四是不安全。在交通繁忙和拥挤路段,不能让拖拉机上路。最近一个时期,在原来拖拉机基础上发展起来的农用柴油车,效率要好一些,但仍然是一种高耗能运输工具,从长远看,应逐步为价格低廉的农用汽车所代替。这应作为一项产业政策,逐步加以实施。

关于水运建设

“八五”期间沿海主要港口将建成泊位280多个,其中万吨级以上深水泊位100个,深水泊位总数可达400多个,沿海港口总的吞吐能力达到7亿多吨。集装箱和滚装船等现代化运输系统有了较大的发展。压港压船的现象大为缓解。总的看,沿海港口的合理布局大体形成了。

“九五”期间,中级以上码头泊位和吞吐能力都要继续增加。重点是建设能源、集装箱、重要原材料装卸泊位。要不断完善与提高装卸能力,提高效率,降低成本。上海组合港方案要尽快定下来。利用宁波港的方案,我看是比较现实的。解决长江口拦门沙,提高长江口航道大型海轮的通过能力,是一个很好的方案,但同时又是一个工程浩大、有一定风险的方案,要继续认真论证。总之一句话,上海港口能力不解决,浦东也发展不了,这是问题的关键。大的国际性经济中心必然是货物集散地,必须有大的港口,要能够开班轮,随时接纳、装卸第三代、第四代集装箱船。只有这样,上海才能成为国际性的贸易中心、航运中心,带动长江流域经济的发展。深圳盐田港是为香港分流,它的三期工程由自己搞,但不能、也不必要代替香港的作用。

粮食要有专用码头、专用仓储设施。我们要从国外进口一些粮食,调剂余缺和品种,还要考虑东北粮食南下。目前东北粮食进关主要靠铁路,但海运也是一条重要渠道,而港口能力还不够。在重要港口和铁路口上都要建设粮食仓储设施,以发挥国家储备粮的作用。

沿海运输的主要任务是运送能源、原材料等大宗物资,如煤炭、铁矿石、石油、粮食、棉花、化工原料、木材、钢材等。

到2000年,煤炭陆水联运能力可能接近1.8亿吨,问题是中间环节太多。山西煤上路是100元/吨,到上海就要300元/吨,秦皇岛倒煤的单位和个体户

不少,说什么“倒煤”就不倒霉,不“倒煤”就倒霉。要提倡煤矿自主经营,煤出矿就实行联运,一票到货主,大力减少中间盘剥。成立几个大的煤炭运输公司,采取陆水联运形式,把运输价格压下来。煤的用户是三大块:电厂、钢厂和民用。其中,电厂和钢厂用煤是一票到底。民用煤每个城市都有民用煤公司,为什么叫中间环节去倒?大的用户直接供货,小的用户搞些市场竞争,把煤销价降下来。

内河运输具有运能大、能耗小、成本低、占地少、对环境污染比较轻微的好处。我国发展内河航运的潜力是很大的,但没有得到很好开发。内河航运与其他几种运输方式比较,是最为突出的薄弱环节。发展内河航运要坚持水资源综合利用的方针,充分发挥中央和地方两个积极性,加大对内河航运建设的投资力度,有重点地解决关系全局的重大项目。“九五”期间,要以整治提高航道等级为重点,集中力量建设长江干线、西江干线、京杭运河(济宁——杭州)水运主

~~~~~

(上接第3页)

助、平等友爱、共同前进的人际关系;必须加强青少年思想道德教育,帮助他们树立远大理想,培育优良品德;必须加强法制教育,增强人们的民主法制观念和权利义务观念,形成扶正祛邪、扬善惩恶的社会风气。

全会指出,要积极发展社会主义文化事业,满足人民群众日益增长的精神文化需求。文化事业要深深植根于人民群众的历史创造活动,继承发扬优秀传统文化和革命文化传统,积极吸收世界文化优秀成果。文学艺术要坚持为人民服务、为社会主义服务的方向,贯彻百花齐放、百家争鸣的方针,弘扬主旋律,提倡多样化。新闻宣传必须坚持党性原则,坚持实事求是,坚持团结稳定鼓劲、正面宣传为主,牢牢把握正确的舆论导向。哲学社会科学必须以马克思列宁主义、毛泽东思想和邓小平建设有中国特色社会主义理论为指导,坚持理论联系实际,为党和政府决策服务,为两个文明建设服务。加强对新闻出版业的宏观调控,积极培育和完善文化市场,一手抓繁荣,一手抓管理。深化文化体制改革,增强文化事业的活力,坚持把社会效益放在首位,力求实现社会效益与经济效益的最佳结合。

全会指出,社会主义精神文明建设是群众性的事业。深入开展群众性的精神文明创建活动,对于移风易俗、改造社会、实现两个文明建设的有机结合,具有重大作用。要以提高市民素质和城市文明程度为目标,开展创建文明城市活动;以提高农民素质、奔小康和建设社会主义新农村为目标,开展创建文明村镇活动;以服务人民、奉献社会为宗旨,开展创建文明行业活动。要大力宣传现代化建设中涌现出来的先进集体和先进人物,在全社会形成崇尚先进、学习先进的风气。各项精神文明创建活动,都要务求实效,坚决反对形式主义。

通道和长江三角洲、珠江三角洲航道网,形成“两横一纵两网”基本贯通的格局,以进一步扩大内河航道的通过能力,发展干支直达、江海直达运输。

远洋运输,在扩大对外开放,加强国际间的经济技术交流与合作方面具有举足轻重的作用,我国进出口贸易物资的90%以上是通过远洋运输完成的。改革开放以来,我国远洋运输事业有了很大发展,现在全国从事国际航运的船舶运力已达到2350万载重吨,居世界前茅,集装箱船队居世界四强之列。其中,中国远洋运输(集团)总公司的船舶运力达到1700万载重吨,是世界上最大的航运企业之一。我国不仅结束了靠租外国船运输外贸物资的历史,而且还有能力承揽第三国货物,为国家创收一定的外汇。我国在资源上有两大缺口,一是石油,二是铁矿石,要利用国内国外两种资源,利用国外资源离不开远洋运输。今后我国的对外贸易还会继续有大的发展,远洋运输要适应形势的需要,作出新的更大的贡献。

全会强调,建设物质文明关键在党,建设精神文明关键也在党。各级党委要正确认识和处理好物质文明和精神文明的关系,始终坚持两手抓、两手都要硬,把两个文明作为统一的奋斗目标,一起部署,一起落实,一起检查。任何时候都不能以牺牲精神文明为代价换取经济一时的发展。要增加精神文明建设的投入,切实解决目前宣传文化事业投入总量偏少、比例偏低的问题。按照政治强、业务精、作风正的要求,造就一支高素质的宣传思想文化教育队伍。认真搞好党风廉政建设,对县级以上领导干部要进行以讲学习、讲政治、讲正气为主要内容的党性党风教育。共产党员要在全社会发挥表率作用,党的领导干部要在全党发挥表率作用。精神文明建设贯穿在经济和社会生活的各个方面,要在党委统一领导下,党政各部门和工会、共青团、妇联等人民团体齐抓共管,形成合力。要十分重视民主党派的作用。为加强协调,全会决定,中央成立精神文明建设指导委员会。各省、自治区、直辖市可建立相应的机构。

全会审议并通过了《关于召开党的第十五次全国代表大会的决议》,确定党的十五大于明年下半年在北京举行。这次大会,是在我国改革开放和社会主义现代化建设事业承前启后、继往开来的重要时期召开的具有重大意义的会议,是我们党带领全国各族人民把建设有中国特色社会主义伟大事业向新世纪全面推进的历史性会议。

全会按照党章规定,决定递补中央候补委员孙文盛同志为中央委员。

全会号召,全党同志和全国各族人民紧密团结在以江泽民同志为核心的党中央周围,高举建设有中国特色社会主义的伟大旗帜,万众一心,开拓进取,扎实工作,以两个文明建设的优异成绩迎接党的第十五次全国代表大会的召开!

# 依靠技术进步 发展邮电通信事业

## ——李鹏总理在听取国家计委和邮电部 汇报编制“九五”计划时的谈话

(1995年5月5日)

中国邮电通信事业有很大的市场,随着经济发展和信息化程度提高,国家、企业和家庭对邮电通信的需求都要增加。“九五”期间发展闭路电视、计算机信息网络,邮电通信的作用会更大,发展会更快。

“八五”期间邮电发展快的一个重要原因,是电话进入了家庭,从公用变为民用,消费者又能承受。有了市场,就有了资金。资金主要靠电话初装费,利润也不少。邮电系统1700亿总资产,480亿负债,负债率只有28.2%,效益是比较高的。“九五”期间,交换机总容量将从8500万门发展到17000万门,翻一番。看来资金也不成问题。邮电事业发展这样快,一个重要原因是采用了新技术,程控交换机、光缆和卫星通信,都是高新技术。只有市场,没有技术,也发展不起来,满足不了需要。引进先进技术是一条捷径,都从搞科研开始进度太慢。邮电部门是尝到开放政策的甜头,引进了卫星、光缆和程控交换机三大技术。当然,不但要引进,还要注意消化、推广和创新,实现国产化。80年代修大秦铁路时,我们同意采用光缆通信装置,现在证明是对的。这几种新技术,各有所长,电信上卫星代替不了光缆,一个6次群光缆系统可以有3万个话路,卫星一个转发器只有960个话路,还不能保密;但在广播电视上,光缆又代替不了卫星,因为不如卫星覆盖面大。接户线可用铜线、同轴电缆、光缆,无线通信还有一定作用。总之,要从实际情况出发,各种技术结合起来使用。

通信必须明确由国家统一管理,这是主权的象征。但是应该允许其他行业有自己的通信网,作为国家通信网的补充,纳入统一管理。铁道、电力、石油、海洋都有自己的通信网络。极而言之,一旦遇到战争或其他突发事件,国家需要控制一切通信联系时,邮电部门能马上做到。空中无线通信简便易行,可进一步发展,通过竞争降低费用。除了国家掌握主网以外,也要对市场开放一部分。现在成立的联通公司,也只有通过各级邮电电话网才能接入用户。这样做,也提高市话网的利用率,增加业务量,做到互为补充。

电力部门的通信能力主要靠载波和微波,没有接户线,只有进入邮电网络才能入户,在长途通信方面提供一些有益的补充。有一点竞争,可以降低初装费和经常费用,对用户有好处,也能促进邮电部门经营管理水平的提高。

邮政要发展快件。但快件成本太高,那么厚、那么漂亮的信封,寄一封信花那么多钱,是否能把价格降下来,以适合中国国情。快件业务可以和民航联营,以进一步降低成本。邮票涨价可以研究,现在2角,去年就要补贴30多亿元。涨多少合适,主要看群众心理能否承受。电话进入家庭以后,人们信也写得少了,有事打个电话,拜年也打个电话。邮件中商业信函比重加大了,因此,对邮票涨价的承受力也提高了。

现在邮电设备自给率还不高,交换机只占60%,利用国外技术设备要逐步提高国产化率。合资企业产品,要逐步国产化。要鼓励中国自行设计研制的产品,以形成竞争。程控交换机的制式要能兼容,以便各种制式都能入网使用。深圳华为公司等国内企业在发展通用型国产程控交换机方面取得可喜的成果,应当予以鼓励和支持。

中国信息事业在“九五”期间将有一个较大的发展。信息是由信息源—通信—用户三个环节组成的,所谓信息高速公路就是四通八达的快速的通信网络。但公路上跑什么车,运什么货,那是另一回事。国务院已经有了一个信息领导小组,并正在考虑,成立什么样的组织,把全国信息事业加以统筹规划和管理。

邮电系统要深化改革。方向是政企分开,制造设备的企业和通信分开。通信事业管理要逐步企业化,但要保持国家对通信事业的调控能力。

邮电既是基础产业,又是面向社会的服务行业。人民邮电为人民,在我国向现代化社会迈进的时刻,注重职业道德,向用户提供优质服务,就显得更为重要了。



# 专 文

## 重要文献和指示

### ● 专 文

交通各业

厅(局)及企事业单位工作

省、自治区、直辖市交通发展

先进人物与先进集体

大 事 记

政策法规选编

交通发展研究

统计资料

附 录



# 国家经济发展远景目标及当前经济情况

国家计划委员会副主任 叶 青

“九五”计划和2010年《国民经济和社会发展规划纲要》是第八届全国人民代表大会第四次会议正式审查通过的,是在执行“八五”计划的基础上,根据国内外的经济形势确定的一个指导我国今后15年内经济工作的纲领性文件。《纲要》确定到2000年实现人均国民生产总值比1980年翻两番,基本消除贫困,人民生活达到小康水平,初步建立起社会主义市场经济体制。到2010年国民生产总值比2000年再翻一番,人民生活更加富裕,形成比较完善的社会主义市场经济体制,为实现第三步战略目标迈出坚实的步伐。《纲要》在起草中,提出了一个很重要的课题,就是在市场经济条件下,怎样来制定我国的中长期经济发展计划。我认为《纲要》突出了这样几个方面的特点。

——《纲要》突出了宏观性、战略性和政策性。《纲要》是在社会主义市场经济体制的原则下制定的,与计划经济体制下制定的中长期计划有很大的区别。它的主要区别就是过去的计划比较多的罗列了一些具体的指标、项目,而这个《纲要》则突出地强调了宏观性、战略性和政策性。怎么样体现宏观性、战略性和政策性呢?

一是保持三步走战略的连续性。我们已经实现了第一步,2000年要全面实现第二步,2010年要进入第三步的开始。三步走战略要保持它的连续性,特别是体现在经济建设和经济改革上面。今后15年,从时间上来讲是世纪交替,从发展阶段上来讲是从第二步战略向第三步战略过渡,是中国改革开放和社会主义现代化建设的承前启后、继往开来的一个重要阶段。所以,我们在《纲要》的目标、在改革开放、在经济建设的任务等方面,都要体现跨世纪这么一个连续关系。特点是在我们在安排重点项目的时候,要充分考虑到跨世纪的连续关系,在完成第二步的时候怎样前进到第三步。

二是在社会主义市场经济条件下,市场的资源配置基础,经济发展和社会发展,改革开放,要提出大的战略。这次我们主要抓住了这样两个环节,一个是充分体现经济增长方式的转变,坚持科教兴国和可持续发展的战略。同时,提出集约的战略、地区发展的战略、提高对外开放的战略,以及加强农业基础设施、布局调整的战略。



三是在《纲要》中突出了一些大的政策。这个《纲要》没有全面地罗列,主要是围绕着强化宏观调控的几个主要战略,提出了包括财政、货币、投资、物价、国际收支、人口和就业几方面大的政策,其他几方面则是指导性的。同时,我们还积极抓住了促进产业结构优化的政策,如农业政策、基础设施政策、支柱产业政策和轻纺政策,就是用产业政策来引导经济发展,而不是用分项目、分资金的办法来指导经济。同时,在《纲要》中突出地强调了

了区域经济的协调发展以及与区域经济协调发展相关的政策。在经济转换的过程中强调和完善社会经济的若干政策。

——贯彻了中央全会提出的两个根本性转变,并且把两个根本性转变自始至终地贯穿在纲要和各个部分。这是《纲要》中一个非常突出的特点。《纲要》从7个方面来体现这两个根本性转变,包括体现在发挥体制改革带来的活力和市场的竞争机制的作用,促进优胜劣汰和资源优化配置;体现在调整投资结构,除了新建一批优化产业结构,提高产业技术水平的重大项目以外,最主要的是依托现有企业技术改造和扩建,可以不铺新摊子的一律不铺新摊子;体现在加快技术进步的步伐,不断提高劳动者的素质;体现在狠抓资源节约和综合利用,提高资源利用的效率,在生产、建设、流通、消费的过程中,强调实行节粮、节地、节水、节能、节财,优化企业的组织结构;体现在通过资金存量的重组、投资结构的调整,实现规模经营和专业化分工;体现在统一、开放、竞争、有序的流通体系,减少流通环节,降低流通费用;体现在运用计划手段和产业政策来促进结构优化,布局合理,经济效益提高。同时,还要采取法制建设、规划制定、政策实施和工作考核等综合配套措施,促进经济工作转到新的轨道。

——完善和加强宏观调控。在社会主义市场经济条件下,必须充分发挥市场机制、配置资源的基础性作用,使经济更富有活力和效力。但同时也要避免市场的自发性、盲目性。单纯依靠市场的作用是实现经济总量平衡和结构优化的。中国是一个发展中的大国,又处在经济体制转轨、产业结构升级和经济高速发展的阶段,加强和改善宏观调控尤为重要。这次在《纲要》中,对宏观调控吸取了“八五”宝贵的实

实践经验,在“九五”中我们提出了几个重要的准则:第一个是正确处理改革、发展和稳定的关系,促进国民经济持续、快速、健康的发展;第二个是宏观调控必须坚持总量平衡,特别是要把握好货币供应量和投资的规模;第三个是从中国的基本国情和经济发展所处的阶段出发,必须把促进产业结构优化以及人口控制作为宏观调控的重要内容;第四个是宏观调控的方式和手段要同建立社会主义市场经济体制的进程相适应,主要是运用经济政策和法律规范。我们在这里提出了宏观调控的7个目标:一是速度,按国民生产总值年均增长8%左右把握调控的力度;二是通货膨胀要低于国民经济增长的速度(应该说通货膨胀这几年压力很大,做了很多工作,形势还是不错的,1995年初高达28%,年底达到了14.8%;1996年要求10%,上半年大概在7%左右,全年预计控制在10%以内,搞好了也可能达到一位数);三是从保持合理的投资规模出发,“九五”固定资产投资率按30%来把握;四是要逐步缩小财政赤字,实现财政收支基本平衡,把国债的规模控制在合理范围之内;五是货币供应量年均增长达到18%左右;六是国际收支基本平衡,略有盈余,使外汇储备比“八五”还要增加;七是人口的增长要控制在10.83‰,同时,5年要新增城镇就业4000万人,农民向非农转移4000万人,应该说这个压力是非常大的。

——坚持实施科教兴国和可持续发展战略。《纲要》第一次把科教兴国的战略和可持续发展的战略列入国家中长期计划,这是我们面向21世纪的一个重要决策。在科教兴国方面提出了6个方面的措施,在教育上也提出了6个方面的措施。在可持续发展战略中,突出地把人口控制、资源节约、环境保护放在重要位置。

《纲要》确定的主要目标、经济建设的主要任务,突出强调了以下几个方面:

第一个是农业,国务院、党中央历次会议都一再强调农业要解决三个问题:一是农产品要稳定增长。主要出路在于提高单产。二是加快农村经济的发展,有序地转移富裕劳动力。唯一的出路不是上城市,而是发展农村经济。三是要采取一系列措施提高农民收入,缩小工农的剪刀差。所以,农业对于我们国家来说,不仅仅是“九五”,也可以说是今后15年都要自始至终紧紧抓好的一项工作。

第二是交通。要以增加铁路运输能力为重点,充分发挥公路、水路、空运、管道多种运输方式的优势,加快综合运输体系的建设。这是“九五”和今后15年经济建设很重要的任务。这几年交通运输是有很大发展的,不管是铁路还是公路、水路、航空都是这样。要把公路、铁路、空运、水路结合起来,把它作为一个环节。现在看来,在这方面比较好的还是运河水系,利用得比较好。但要研究怎样从济宁往北的整治利用,结合南水北调。同时,对其它几条水系也准备在“九五”期间采取一定措施。总的方针是这样的,在铁

路建设上,在“八五”的基础上,经过“九五”5年的努力,要解决好干网铁路制约经济的矛盾。应该说“八五”这几年主要干网已经形成相当的能力,象西北的兰新复线的建设、宝中线的投产等。“九五”期间,西北要继续完善,把西北的一部分通道继续扩大。中部的京九线预计1996年9月可以实行分流。这些都正在进行。“八五”我们搞了十大工程,“九五”还要搞十大工程。预计到2000年前后,全国干网铁路运输的制约基本可以解除。在公路建设上,我们沿着实现“五纵六横两条道”的规划,在“九五”完成一半,到2010年基本上全面完成,形成东西向、南北向干网的连成。全国各地高速公路的发展是很快的,这方面的例子很多。应该说,这几年公路运输的发展形势是不错的。铁路,“九五”包括今后15年,要完成全国铁路的干网。民航“九五”主要是解决大的枢纽国际机场,包括北京首都机场改造、广州白云机场迁建、上海浦东新的国际机场建设等,同时,解决所有的省会机场和重点的旅游城市机场。在这样的基础上,本着需要和可能的原则,再适当辐射一部分其它机场。现在看,这个目标估计“九五”可以实现。在通信建设上,通过初步安排仍然是每年增加一个百分点,也就是百人拥有的电话增加一个百分点。增加一个百分点需要电话的绝对数是1400万门,要按照这个速度来发展。在总的通信上要完成“八纵八横”,也就是贯穿中国东西南北的主要通信光缆,这些在“九五”都要完成。总之,要加强交通建设,加快实现综合运输网络。

第三个重点是能源。要贯穿三个原则:一是开发与节约并重的原则;二是积极调整能源结构,加大水电、核电和新能源的比重;三是坚持能源建设和环境治理同步实施。现在,环境治理在能源中的压力越来越大,因为我们现在一次能源还是以煤炭为主,占70%。煤炭的消耗量大体上每年以4000万吨的增长速度在发展,1996年的煤炭产量有可能达到13.6亿吨。我们要实行这样的原则:一是满足需要;二是加强西部建设,建设的重点逐步由东、中部转向西部。这无疑要增加运输的压力。

第四个重点是主要原材料,包括钢铁工业、炼油工业和乙烯工业。

第五个重点是党的十四大提出的四个支柱产业,即机械电子、石油化工、汽车业和建筑业。

第六个重点是在经济建设的今后15年中,特别要注意区域经济的协调发展。我们准备采取这样一些政策或措施:第一个措施,凡是中西部为全国服务的资源,加快基地建设,而基地建设的资金以国家为主。第二个措施是加快中西部地区基础设施建设,特别是跨区域的基础设施建设,像铁路、公路、航空等,这些项目都以国家投资为主,以加速改善中西部地区经济发展的条件。第三个措施是从现在开始,属于优惠性质的国际性贷款,像世行贷款、亚行贷款、日本政府贷款等,首先安排中西部地区。我们最近安排的一

(下转17页)

# 促进交通产业的发展 and 改革

## ——在中交协第四届理事会上的讲话摘要

中国交通运输协会会长 郭洪涛

在中国交通运输协会第四届理事会组成之际,我仅就促进交通产业的发展 and 改革问题,讲几点意见,供大家参考。

### 一、“八五”时期,我国交通产业的发展 and 改革取得了巨大成就

“八五”是我国交通产业发展最快、变化最大的一个时期,交通基础设施建设得到加强,改革走向深入,完成了快速增长的客货运输量和邮电业务总量,有力地支撑了国民经济和社会的发展。

“八五”时期,交通产业的成就,概括起来有五个方面:一是,运量稳步增长,通信快速发展,运输业和邮电业内部结构均有明显改善。二是,交通基础设施特别是运输、通信大通道的建设大为加强。三是,客货运载工具和通信传输工具成倍增加。四是,技术装备水平得到提高。五是,运输、邮电业改革开始走向深入。取得这些成绩的原因是多方面的,主要有:

——对交通产业的性质、地位和作用基本上取得了共识。包括运输业、通信业在内的交通产业,是整个社会经济发展的基础设施,是一切社会经济活动共同需要的外部条件,也是建立市场经济体制的重要物质基础,在国民经济和社会发展中,处于先行的战略地位。对这一点,各有关部门和地方基本上取得了共识,从而对交通产业的发展 and 改革越来越给予关注。

——党和政府对交通产业的发展 and 改革,制定了积极扶持的政策。国务院颁布的《九十年代产业政策发展纲要》中,将交通产业列为优先发展的一个基础设施与基础产业。在产业政策的引导下,引入了投资主体多元化,建立了铁路、公路、内河、机场建设基金,继续给予邮电部门“三个倒一九”(盈利、非贸易外汇、基建贷款本息只上缴或支付一成)的优惠政策。同时,积极利用外资,广开筹资渠道,从而使“八五”时期用于运输、邮电国有单位固定资产的投资所占比重达到了18.9%。

——坚持了改革开放的方针。由于贯彻执行“统筹规划、条块结合、分层负责、联合建设”和“联合投资、有偿使用、投资分利、照章纳税”的有关规定,从而调动了中央、地方、部门、企业合资建设交通基础设施的积极性。在对外开放方面,实施了吸引外商与中方合资建设铁路、公路、机场、港口等交通基础设施的方针政策;并且积极采用国外融资、租赁等成功的筹资



方式,取得了成效。

——运输、邮电主管部门加强了领导,各有关部门和地方大力协同,以及全行业830多万从业人员发扬艰苦奋斗的作风,付出了艰辛的劳动。这也是主要原因之一。

这些既是“八五”期间交通产业发展和改革取得重大成就的原因,也是重要的经验,在今后要继续坚持下去,继续保持这种良好的发展势头。

### 二、我国交通产业面临的形势仍然严峻,任务十分繁重

对我国交通产业面临的形势,应有一个基本的估计。回顾“八五”期间,前三年由于国民经济的高速增长,运输、通信需求保持强劲的增长势头,交通紧张状况非常突出;后两年国家加强了对国民经济的宏观调控,对交通特别是对运输的需求增长有所趋缓,导致在一些地区或某些运输、通信方式的紧张状况出现一定程度的缓和。1996年运输紧张状况继续趋缓,这是一个好的趋势,但是我认为,这是一种暂时现象。这是因为:一方面,从经济和社会发展趋势来看,运输需求特别是外贸物资和重点物资运输不论是过去或是现在,始终保持着持续增长的趋势;旅客运输在持续保持总量不断增长的同时,对运输质量出现了多元化的需求;通信需求层次已经并正在发生新的变化,对通信新业务的需求日益旺盛。另一方面,我国交通基础设施还比较薄弱。表现在铁路干线“卡脖子”区段依然存在,客货互争运力仍很严重;公路国道干线中有50%以上路段的交通量超过设计能力,等外路段所占比重还在24%以上;港口外贸船舶作业的和等待作业的比例仍为1:0.8,港口压船、压货时有发生,更难适应船舶大型化发展的需要;内河航道大部分仍处于自然状态;管道特别是成品油长输管道尚未得到应有发展;机场数量少、等级低、配套设施差,空中管制手段比较落后,与航空运输发展和机队规模扩大不相适应的矛盾十分突出;电话待装户有增无减,邮政传递速度慢,电信高新技术装备国产化程度较低。加以,运输、通信的网络布局不够合理,能力配置很不平衡等等,很难适应经济社会持续发展的需要。总之,“八五”及1996年的交通形势再次说明,尽管国民经济的增长速度有起有伏,对运输和通信的需求有紧有缓,我国的交通产业总体能力不足的局面还未根

本扭转,在今后相当长的时期内仍然是制约国民经济和社会发展的“瓶颈”产业。因此,在“九五”时期以至到2010年还要下大力气,继续加强交通基础设施建设,全面提高综合运输能力和综合通信能力,才能适应国民经济和社会发展的需要。

根据八届人大四次会议审议通过的《国民经济和社会发展“九五”计划和2010年远景目标纲要》,对今后15年特别是“九五”期间交通基础设施的建设规模和重点项目、运输量和邮电业务量的发展水平都作了具体安排,大政方针和主要任务都已明确。

应该看到,今后15年我国经济持续、快速、健康发展和社会主义市场经济体制的确立,必将使我国经济和社会产生巨大的和深刻的变化,势必对运输、通信不仅在数量上而且在质量方面提出新的要求。特别是:由于城乡人民生活水平不断提高,人口继续处在增长时期,人员往来增多,国内外旅游事业迅速发展,旅客运输问题将日益突出。由于工农业产品、产量不断地大幅度增长,在充分利用国际、国内两种资源和两个市场的情况下,我国的资源开发特别是煤炭、石油开发重点西移;铁矿石、原油需要大量进口;对外贸易的巨额增长又进一步促使集装箱运输的快速发展;以及经济布局的进一步展开,加强对中西部地区的开发和建设,需要交通先行一步,必将对运输网、通信网的建设提出新的要求。这些都将导致主要干线、主要港口、主要枢纽的客货运输量和邮电业务量的快速增长。加上,香港、澳门的相继回归,在“一国两制”和保持港澳繁荣稳定方针下,需要促进两地运输、通信的互补、互利,加强我国交通产业的整体、协调发展。这是从运输产业发展方面来讲,任务是艰巨的。

再从交通产业的改革方面来讲,我们也要清醒地看到,交通产业的改革严重滞后,任务也相当繁重。改革是促进交通产业发展的动力,是全面提高综合运输能力和综合通信能力的重要途径。我国交通产业的改革是从传统计划经济的运营、管理模式向社会主义市场经济的运营、管理模式转变,在管理体制、运营机制、价格体系、组织管理等方面,都存在一些深层次的问题,还要下大力气,通过深化改革,才能求得解决。

我们面临上述的形势和任务,这是国家赋予运输、通信行业的重大使命,希望协会的全体理事把握大局,以高度的历史责任感和时代紧迫感,协助运输、通信主管部门,保证“九五”计划和2010年远景目标纲要的顺利实现。

### 三、交通产业的发展和改革,关键在于实行两个具有全局意义的根本性转变

党中央、国务院指出,实现“九五”计划和2010年奋斗目标,关键是实行两个具有全局意义的根本性转变:一是经济体制从传统的计划经济体制向社会主义市场经济体制转变;二是经济增长方式从粗放型向集约型转变。这是具有重大现实意义和深远历史意义

的英明决策,为我国交通产业的发展和改革指明了方向。

我国交通产业如何实行两个根本性的转变,这是摆在我们面前的重大课题,需要认真研究。我讲点不成熟的意见,作为抛砖引玉。

首先,交通产业要根据其特点来实行两个根本性的转变。交通产业是发展大生产、大市场、大流通的基础,国家的经济体制由传统的计划经济体制转变为社会主义市场经济体制,交通产业与工业等产业具有共性,若置于社会主义市场经济体制之外,仍按计划经济体制行事,是不可设想的,也是行不通的。但是,由于交通产业是公共服务设施,它全方位、多层次地为经济和社会发展服务;交通基础设施具有全国性、区域性和网络性,既高度集中,又高度分散;运输、通信业的产品不具实物形态,不能储备和调剂,能力也不能向异地转移;而且就总体而言,在今后相当长的时期里,运输、通信能力都是短缺型的。因此,交通产业的发展和改革不能完全与工业的发展和改革采取同一个模式,而要根据交通产业的特点进行。

其次,如何推进交通产业的两个根本性转变,我想分两个方面讲。

在向市场经济体制转变方面,我认为需要做好这样几个方面的工作:

一是要把交通纳入社会主义市场体系。运输、通信是构筑和奠定市场经济体制的重要物质基础,是社会主义市场不可缺少的组成部分。建设全国的市场体系,既要注重商品市场和其它要素市场的建设,也要发展运输市场和通信市场,以利于建设统一、有序、高效的全国市场体系。为此,首先要树立发展大生产、建设大市场、搞活大流通,必须以发展大交通为前提的观念。在我国经济体制改革中,应当按照交通产业的特点,深化交通企业的改革,确定运输、通信在社会主义市场体系中的性质、地位、作用和模式,把运输市场和通信市场的建设纳入全国社会主义市场体系。

二是要加快体制改革步伐。把运输业和通信业推向市场,关键在于改革管理体制和经营机制。就总体而言,运输、通信企业属于关系国计民生的基础产业,又都具公益服务性质,同样应当按照中央确定的政企分开的原则,结合行业实际,理顺产权关系,改革运输业和通信业的管理体制;按照建立现代企业制度的要求,面向市场,优化结构,转换企业的经营机制。使所有权和经营权分离,打破部门、地方分割局面;使运输企业和通信企业成为自主经营、自负盈亏、自我发展、自我约束的运输生产经营主体和法人财产经营实体。

三是要改革运输价格和邮电基本资费的管理体制,适时调整价格。要通过改革逐步解决客货运价和邮电资费水平偏低,集中管理较多,价格形式单一,比价关系不尽合理等问题,建立能够调节运输、通信供求关系,合理使用运输通信能力,提高运输通信企业效益和效率,促进优化运输、通信结构的价格体系。

四是国家要通过经济的、行政的和法律的手段,支持和加强对交通事业的领导。主要是大力提高运输、通信能力,变卖方市场为买方市场;通过立法,改善和强化政府对运输、通信市场的宏观管理和调控,为发展交通产业创造更加宽松的环境,引导交通产业和基础设施健康、有序地发展。

五是运输、邮电企业要切实加强和改进管理。当前,运输、邮电企业面临许多困难,经济效益下降,亏损面增加。据调查,原因是多方面的,其中由于自身经营管理不善是个主要原因。企业管理中存在的问题有管理不严、纪律松弛,有规章制度不全、或者过时陈旧,有基本功差、职工队伍素质不高,也有管理思想陈旧、对市场经济很不适应,等等。因此,加强管理,改进管理是当前的一项迫切任务和实现两个转变的重要内容。现在提倡学习邯钢经验的重要意义也在于此。我们不能单靠上头给政策,因为靠给政策来搞好企业,即使一时生效,也只是暂时的;我们也不能坐等机制转换,因为通过改革虽然是一条正确的途径,但它需要较长时间才能见效。当然,加强和改进管理必须同改革、改组、改造结合起来。我们要在“九五”期间,努力学习,狠下功夫,力争在企业管理上取得明显的进步。

在实现交通产业转变增长方式方面,我认为需要考虑这样几个问题。

一是,发展交通要兼顾内涵和外延,正确处理两者关系。就是说既要继续扩大运输网和通信网,又要大力加强对现有运输网和通信网的技术改造。目的是要建成一个总体规模适度、结构优化、布局合理、技术先进、优质高效、效益良好的综合运输体系和信息传播体系。这是从国家全局出发、从我国实际情况出发,全面提高运输、通信能力,支持社会经济发展的重要途径。铁路、公路、水路、民航、管道等5种现代运输方式,只有合理配置,发挥各自的技术经济特点和优势,发展综合运输体系,把各种运输方式的优势组合起来,才能避免重复建设,节约运力,提高整体综合能力。各种通信方式也各具技术经济特点,要协调发展,分工协作,形成信息传播体系,才能全面提高综合通信能力。

二是,优化资源配置,改善布局。我国运输、通信能力严重不足,特别是中西部地区尤为薄弱。随着全国经济建设的重点逐步向中西部地区推进,在全国综合运输体系和信息传播体系的建设中,除继续强化东部地区的交通基础设施外,要重点加强中西部地区交通基础设施的建设,才能服从于、并服务于全国经济发展和经济增长的战略部署。

三是,积极推进技术进步,加快现代化建设步伐,是转变交通产业经济增长方式的重要举措,也是直接形成运输、通信能力新的增长点。交通产业的技术进步,要向高效、快速、大型化发展。要积极采用大幅度提高运输、通信能力和效率的新技术、新设备、新工艺,加快交通基础设施的建设和技术改造。例如:铁

路要加快主要干线的电气化,积极发展重载运输和专用货车、专用货场;在扩大旅客列车编组和提高铁路干线速度的基础上,要逐步实现主要铁路干线的高速化。《纲要》要求在下世纪前10年着手建设京沪高速铁路,形成大容量的现代化旅客运输通道,这是一项重大工程,在“九五”时期要尽快立项,做好前期准备工作,争取动工。下个世纪,除建设京沪高速铁路外,还需逐步建设京广、京哈高速铁路。公路要根据“三主一支持”(公路主骨架、水运主通道、港站主枢纽和支持保障系统)的长远规划,建设和发展高速公路、汽车专用公路等快速通道,加快主要国道的技术改造。同时要着重发展大吨位的柴油拖挂车和高档客车。重点城市要积极发展地面、地下轨道捷运系统。港口特别是沿海主要港口,要加强煤炭、矿石、石油、粮食和集装箱等专用码头和泊位的建设,大力采用先进的工艺和设备。在发展沿海专用船舶的同时,应根据水深条件,研究发展浅吃水、大吨位散装船队。内河的发展,除有计划的整治航道外,必须根据航道等级,大力发展规范化自航船队。机场要着重发展现代化的通信导航设施和航管设备,并要优化机队结构和机型,提高枢纽机场和骨干机场的吞吐能力。电信要积极扩大数字化技术在电信网上的比重,逐步向综合化、智能化方向发展,为建设信息高速公路创造条件。邮政要以加快邮件传递速度、增强邮运能力为重点,尽快实现邮件处理的机械化、自动化,加速建立邮政业务处理、管理和调度的计算机网络系统。

为实现两个根本性转变,还需要加快发展的两个重点:(一)要大力发展集装、散装、冷藏运输。为此需要大力发展各种专用的铁路、公路货车和大型集装箱船、大型散装船,加快国际多式联运系统,包括集装箱中转站的建设,加速EDI系统的建设,以适应无纸贸易的需要。同时,要积极推进各种运输方式的联合运输和推行运输代理制。(二)要十分注意信息技术的发展和采用。这就需要交通各业加快建立以计算机信息处理技术为中心的专用信息网络。应该看到,随着国内、国际互联网络的形成,在运输、生产和管理上的巨大变革即将到来,需要我们迎头赶上。

交通产业实行两个根本性的转变势在必行,尽管难度很大,只要转变观念,循序渐进,是一定能够做到的。

#### 四、交通产业要切实加强社会主义精神文明建设

社会主义精神文明是社会主义社会的重要特征,是现代化建设的重要目标和重要保证。交通产业在加快发展和改革,加强物质文明建设的同时,要切实加强精神文明的建设,使物质文明和精神文明建设协调发展。运输、邮电企业是为人民群众和广大用户服务的,面向社会,涉及千家万户,处于精神文明建设的第一线,这是交通行业本身特点所决定的。特别是旅客运输,直接与人打交道,更要努力做到安全、舒适、便利、快捷,大力提高服务质量和水平。我们交通战

(下转第22页)

# 加快两个转变 拓展市场经营 把铁路改革与发展推向一个新阶段

铁道部部长 韩杼滨

1996年,是铁路满载“八五”丰硕成果跨入“九五”,展开世纪之交伟大创业的第一年。全路干部职工坚持以邓小平建设有中国特色社会主义理论和党的基本路线、基本方针为指导,在党中央、国务院的领导下,紧紧围绕全党、全国工作大局,团结一致,艰苦奋斗,克服困难,开拓进取,铁路各方面工作都创造了新成绩,做到了“开好局、起好步”。

**铁路改革取得重要进展。**运输管理体制有实质性突破,成立了南昌铁路局、呼和浩特铁路局,撤销了分局,由这两个铁路局直接管理站段,在解决运输企业层次过多、管理重复、两级法人以相同方式经营同一资产问题上,探索了一种新模式。铁路局、分局两级机关按照精干高效的原则对机构编制进行了精简。建立现代企业制度试点工作积极推进,大连铁道有限责任公司按照试点方案进行运转;广铁集团以母子公司结构为主体的改制方案已经确定;广深股份有限公司股票境外上市获得成功;中土集团正式挂牌。运输改革加快推进,在适应市场竞争、开展市场调查、研究营销策略、改进营销方式、强化营销手段、吸引客流货源等方面,做了许多开创性工作,积累了不少新鲜经验。生产布局调整开始运作,一批中间小站停办了客货运业务,撤并了一些生产站段。人事、用工、分配制度和职工住房、养老保险、医疗保健等方面的改革继续推进。

**运输生产取得新成绩。**运输部门面对激烈的市场竞争,克服自然灾害、施工影响、货源不足等困难,加强运输组织,提高运输效率,提前6天完成了全年货运任务。货物发送量完成16.17亿吨;为年计划的101.7%,比上年增运2332万吨,增长1.5%。煤炭运量完成7.2亿吨,为年计划的107.5%,比上年增运4701万吨,增长7.0%,是近年增幅最高的。其中晋煤外运完成2.2亿吨,比计划超运2040万吨,比上年增运851万吨,增长4.0%。客运量完成9.36亿人,比上年下降8.4%。

**铁路建设持续发展。**工程建设部门继续发扬“八五”会战精神,强攻重点,狠抓配套,夺得了铁路建设史上又一个丰收年。京九铁路提前实现了“三年铺通,一年配套”的目标,于9月1日全线胜利开通运营。南昆铁路重点难点工程全部突破,铺轨进入最后



冲刺阶段。宝中铁路通过国家验收。北京西站于1996年1月21日正式投入运营。兰新、郑武、鹰厦等12个销号项目全部完成。南疆、邯济、西安安康线已开工建设。全年完成铁路基建投资323.8亿元,正线铺轨1359.3公里,新线投产2048.6公里,复线投产1591.6公里,建成电气化铁路215公里。

**工业生产全面完成任务。**工业部门以改革为动力,面向市场,加强管理,努力提高产品的质量和档次,工业生产取得可喜成绩。全年新造电力机

车157台,比上年增长4.7%;新造内燃机车892台,比上年增长11.8%;新造客车2639辆,比上年增长13.6%;新造货车34580辆,比年计划增产28.2%。机车车辆新造和厂修质量不断提高。在满足铁路运输需求的同时,工业产品的市场销售进一步扩大。

**经营管理基本实现奋斗目标。**全路认真落实铁道部党组部署,努力拓展市场,开展增运增收;学习邯钢经验,实行成本否决,推进集约经营,基本实现了“增二节二”奋斗目标。全年完成运输收入756.2亿元,为年计划的102.5%;比上年增收124亿元,增长19.6%,运营亏损比计划减少28.6%。工业企业产品销售收入202亿元,比上年增长9%。物资供应坚持把住源头,净化渠道,降低了采购成本。多种经营实施战略转变,进一步拓宽领域,开发实业,加快了发展步伐。

**安全基础建设取得重大成就。**全路继续贯彻铁道部党组确定的安全基础建设指导思想和总体工作思路,深入开展人员大练功,设备大整治,管理上规范三大活动,强力推进,深化建线,在强化内实(指:提高人员素质、设备质量、管理水平)上取得明显成效。四大干线(京沪、京哈、京广、陇海)初步建成安全标准示范线;六大干线(京包、兰新、浙赣、湘桂、成渝、湘黔)在上半年建成安全标准线的基础上又有新的提高;45条干线也基本达标。运输安全创造历史最好成绩。全路首次实现了安全百日;全年实现连续7个安全月,是历史上安全月最多的年份;全路行车重大、大事故比上年下降47.4%;险性事故下降28.7%,消灭了客车险性事故。

**科教兴路取得丰硕成果。**适应两个根本性转变,提速战略的实施取得重大突破。在沪宁、京秦线先后



开行了提速列车,北京至大连夕发朝至的提速列车投入运行。全路客票计算机发售及预订系统的开发与实施取得阶段性成果;我国第一台交直传动原型电力机车研制成功;韶山8型准高速电力机车在环行道上创造了每小时212.6公里的最高时速。京沪高速铁路预可行性研究已顺利完成。全路有5项成果获国家科技进步奖;有117项获部级科技进步奖。铁路教育事业按照跨世纪的发展目标不断推进,教育质量和办学水平有了新的提高。

**对外开放成绩显著。**铁路对外双边合作取得新进展。铸钢车轮、滚动轴承、地铁车辆、交流电力传动机车、高档客车等一批重点合资合作项目取得突破性进展。全年利用外资贷款新签协议金额1.55亿美元,利用外资3.7亿美元,采购设备共184项。外贸成交额3.9亿美元,外贸营业额1.75亿美元,分别比上年增长39%和17%。对外承包工程、劳务合作和设计咨询合同额3.11亿美元,完成营业额1.8亿美元。国际联运旅客运量完成31.8万人,比上年增长6.4%;进出境货运量876万吨,比上年增长2.5%。

**职工生活水平稳步提高。**全路职工实际收入有新的增长;全年职工住宅建设完成投资91亿元,竣工户数为14.7万户。比上年增长1.1万户;全路文化线、生活线和卫生保健线建设有了较大发展。

**党的建设和思想政治工作进一步加强。**全路各级党组织紧密围绕加快改革、深化建线、强化经营等重点工作,加强党的建设和思想政治工作,大力弘扬新时期的火车头精神,为推进铁路两个根本性转变提供了有力的思想和组织保证。认真贯彻中共十四届六中全会精神,开展站车窗口单位文明服务活动,在社会上产生了积极影响。党风、路风和廉政建设有了加强,严肃处理了一批败坏路风路誉的事件,依法惩处

了一批腐败分子。按照中央统一部署,铁路“严打”斗争取得重大胜利,治安综合治理成效明显。

此外,铁路监察、审计、节能、环保等各项工作也都取得了新的成绩。

1997年是我国历史发展上的重要一年,我们将迎来香港回归和中共十五大召开。迎接举世瞩目的两件大事,贯彻“稳中求进”的方针,加快企业改革步伐的新形势,对铁路各方面的工作提出了更高的要求。我们要深入贯彻中共十四届五中、六中全会和中央经济工作会议精神,坚持两个文明建设一起抓,大力推进两个根本性转变,加快改革与发展步伐,推动铁路各项工作再上新台阶,为国民经济持续、快速、健康发展作出新贡献。

新的一年,铁路要抓好的重点工作是:加快企业改革步伐,积极推进各项配套改革,取得新的进展;强化市场营销,改进客货营销方式和运输组织,大力拓展运输市场;加快建立自主经营机制,加强成本管理,推进集约经营,提高经济效益;运输安全工作要坚持内实为本,客车为重,加大力度,强攻关键,在规范管理、强化机制、全面达标上下功夫,建设好跨世纪的安全基础工程;铁路建设要保持发展势头,集中力量,确保重点,优质高效地完成基本建设任务;铁路工业要进一步加快“改革、改组、改造”的步伐,盘活存量资产,调整企业结构,促进工业产品上质量、上档次、上水平;加强思想道德和职业道德建设,大力弘扬新时期火车头精神,全面提高职工队伍和干部队伍素质,把铁路精神文明建设扎扎实实地推向前进。总之,在新的一年里,全路要以新的姿态更加努力地做好铁路各项工作,为迎接香港回归和中共十五大召开作出铁路应有的贡献。

(上接第12页)

批世行贷款,中西部地区就占到了64%。第四个措施是中西部地区对外开放的步伐要加快,某些开放地区的政策适合于中西部地区的要求逐渐向中西部转移。中央财政的支付也要逐步向中西部倾斜。同时,积极鼓励沿海地区和中西部地区联合经济开发。

从1996年上半年的情况来看,形势还是很好的。上半年国民生产总值预计增长10%左右,通货膨胀预计全年控制在10%,1~6月份大体是在7%左右。应该说经济增长速度和通货膨胀相互关系基本上还是正常的。但通货膨胀现在的压力仍然很大,各个地方要求调整物价,改善财政收入的压力也仍然是很大的。轻重工业的比例基本协调,上半年工业增长大概在15%~16%,轻重工业基本上都在15%~16%。可喜的是财政收入大于国民生产总值的增长速度,上半年财政收入的增长速度达到了20%多。

当然,上半年经济中也暴露了一些问题。一个突出的问题仍然是国有企业的困境并没有摆脱,在某种程度上还在继续加剧,反映的情况是企业亏损面增加,亏损额增长,困难的企业增加。再一个就是产销率下降,这是当前经济中不可忽视的一个突出问题。第二个突出矛盾是农业基础仍然薄弱,虽然从1996年夏粮的收成来看可能比上年有所增加,但是,对自然灾害的抵御能力还是不足,上半年反映的比较突出。第三是出口下滑,上半年出口是负增长,在某种程度上会影响经济的发展。

总之,1996年上半年虽然有些值得我们重视的问题,但从总的趋势来看,还是沿着宏观调控的目标在发展。

(作者于1996年7月12日在中国交通运输协会联运联合会上讲话的摘录)