

1978 —— 1988

吉林交通改革十年 紀念文集

主 编: 李孝和
副主编: 杨廷华
编 辑: 王爱君



吉林人民出版社

吉林交通改革十年 纪念文集

吉林人民出版社

改革的十年 腾飞的十年

——为交通改革十年而作(代序)

十年，在人类历史的长河中只是短暂的一瞬间，然而，改革的十年，在人们的记忆里却如夜空中的星斗，永远镌刻在心中。

当你十年前乘着汽车，从我省西部无垠的科尔沁大草原到东部依山傍水的山区，从松花江两岸到浑江之畔，映入眼帘的青山绿水间，却环绕着坎坷不平、弯弯曲曲的公路；当你看到等候在公路两旁候车旅客那焦急、困惑和忧虑的神色；当你随着拥挤的人流塞进客车里的时候，你会骤然感到：行路难、乘车难已是困扰经济发展和人民群众生活的一大难题。人民需要改革，时代需要改革，交通需要改革。

十年后的今天，当我们提起笔来重温这段历史的时候，我们深切地感到：改革的潮流已经冲破旧的交通体制和僵化观念的束缚，从封闭、落后的状态中解放出来，以一种全新的观念、心态和思维方式，迎接

着改革大潮的到来。十年来，我省交通事业已经由“一统天下”的管理体制向开放、搞活的方向发展，逐步形成了以公有制为主体的多种经济形式、多种经营方式并存的所有制结构；交通管理转变了政府职能，由直接管理转向宏观调控，加强了行业管理，使交通事业出现了前所未有的生机和活力，发生了巨大的变化，她正以崭新的丰姿展现在吉林大地上，并且迈着新的层次、新的高度迈进。

——公路基础设施建设进入一个新的阶段。北京至哈尔滨国道在我省境内哈拉哈至拉林河段107公里断头路、乌金屯松花江大桥的建成，使过往车辆结束了建国四十年来从榆树绕行的历史；长春至四平公路建成后，使我省通往北京的大动脉更加通畅；长春至吉林北线公路，促进了我省两大城市及沿线农村商品经济的发展；长春至白城西线改造工程的竣工，为西部地区的开发和发展创造了良好的交通条件；即将完成的四平至浑江公路改建工程，改善了我省腹地交通的面貌；长春、吉林、四平等大中城市进出口公路的改造，缓解了进出城市的拥挤状况。自1983年以来，我省已经结束了“没有一条象样的路”的落后状况，1、2级公路实现了零的突破，至1988年已达到587公里。公路总里程达到24,966公里，比1978年的23,836公里增长了5%；晴雨通车里程已从1978年的9,790公里增加到12,729公里，增长了30%；公路桥梁从1978年的90,524延米/3,187座增至108,299延米/3,792座，

增加了17,775延米/605座;全省老、少、边、穷地区的公路建设速度加快,基本上实现了乡乡通汽车,为改变本省边远地区的经济落后面貌和改善人民群众的物质文化生活奠定了基础;公路养护在改革潮流的推动下,从1984年开始,打破了“铁饭碗”,实行了“联产联质、定额管理、以分定酬”的承包责任制,精简了编余人员,解决了“养人不养路”的问题,使路况明显提高。全省平均好路率从1978年的45.9%增长至71.9%,年递增率达2.6%。在1987年全省平均好路率上升幅度创全国第一名的基础上,到1988年又创历史最好水平。

——交通运输企业在竞争中求生存、求发展。党的开放、搞活政策结束了交通运输业“独家经营”的局面。从1983年我省出现第一台私人汽车始,逐步形成了国营、集体、个体一齐上,多渠道、多形式、多层次搞运输的公路运输新格局,客、货运输市场空前活跃。国营专业运输企业,面对运输市场的激烈竞争,经历了从不适应到适应的过程,在改革中不断探索,提高竞争能力,完善内部经营机制,实行了承包责任制、租赁、公开招聘、优化组合、站车分营等办法,增强了应变能力,使运输市场稳定、健康的发展。由于人民群众物质文化水平的提高,经商人员增多及市场信息量增大,使公路旅客增长迅速。到1988年底,公路客运量已从1978年的4,080万人增至9,262万人,增长了2倍多,旅客周转量从128,605万人公里增至361,518万人公

里，增长了3倍；随着商品经济的发展和深加工能力提高，使货物的流通种类逐步由粗大的原材料转向技术密集和高、精、尖产品。公路货运量从1978年的2,252万吨下降为22,001万吨，由于运距增大使货物周转量从1978年的42,912万吨公里增至71,221万吨公里，增长了近2倍。在运输业改革的新形势下，尤以民用汽车拥有量的增长最为迅速。1978年全省仅拥有汽车42,478辆，到1988年已达143,784辆，增长了近4倍，私人拥有汽车从1983年以来的6年中，从无到有，增至20,486辆；我省公路客运站舍建设，过去一直靠国家基本建设投资，投放资金少，建设速度慢，旅客候车难的问题一直得不到解决。1987年，省政府做出决定，自7月1日起在全省开征客运专用基金，每个旅客每公里收附加费5厘，用于完善公路客运站舍及服务、配套设施的建设。1988年一年即征收1,800万元，建成县级客运站7个，乡镇客运站24个。使我省县以上客运站舍达到49个，缓解了旅客候车难的问题。

——内河航运事业由徘徊不前到迅速发展。十年前，本省内河航运事业一直处于徘徊不前的状况。党的开放、搞活政策使松花江、嫩江等沿江客、货运量猛增，为内河航运事业的发展创造了新的转机，出现了国家、集体、个体百舸争流一齐办航运的新局面。截止1988年底，内河客运量已从1978年的3.3万人增至7万人，增长了1倍多，货运量由16万吨增至25万吨，增长了60%，内河航运基础设施建设也在逐步完

善。1987年竣工的我省最大的港口——大安港扩建工程结束后，年吞吐量可达60万吨，沟通了我省与黑龙江的内河运输，也为开展中苏边境贸易打通了水上通道，对于我省经济的振兴发挥了巨大的作用。

——公路建设的“两依靠”方针使群众修建公路形成热潮。十年来，我们根据我省省情，积建国以来公路建设的经验，采取了依靠地方、依靠群众修路的方针，总结推广了磐石、九台、长岭三个县（市）发动群众修路的典型经验，在全省掀起了三个修路热潮，被称为我省改革十年来群众修路的“三个里程碑”。在各地政府的支持下，制定了许多优惠政策，支持公路事业。许多地方在群众性修路的热潮中，县委、县人大、县政府、县政协、县纪检委等五个班子一齐指挥修路，充分体现了地方政府对公路建设事业的支持和扶植。各地人民群众越来越深刻地认识到“要想富、先修路”的道理，修路的积极性非常高涨，弥补了公路建设资金的不足。在商品经济观念的推动下，抚松县于1987年率先修建了抚松至仙人桥2级公路，实行收费，成为我省第一条收费路。扶余市根据农村经济发展的需要，由农民集资170万，修建了弓棚子至五家站3级油路，成为我省第一条由农民集资修建的油路。所有这些都是“两依靠”方针取得的丰硕成果，也是在改革的大潮中探索出的一条成功的修建公路的路子。

——科技进步和培养人才成为改革的基石。十

年来,随着交通事业的发展,在世界新技术革命洪流的推动下,科技的开发和利用已经越来越被人们所重视。我省交通事业在科研、设计等领域紧密结合公路建设、公路运输的实践取得了成效,并已逐步得到推广和普及。粉煤灰混合料筑路新材料及用于路面基层、太阳能远红外线加热沥青新技术、水泥路面试验、公路养护薄层路面、常温混合料、防治道路翻浆、道路油灰土、沥青碎石混凝土;旧桥改造;斜钻孔桩在桥梁中的应用、沥青混凝土拌合设备、扫雪机的研制等科研项目均取得成效。十年来,全省交通科研人员先后立项和试验项目92项,获省级以上科技进步奖共16项。公路建设事业的蓬勃发展,也促进了勘测设计的现代化进程,在公路路线、桥梁、隧道的外业勘测中,采用了微机编制路线计算程序,用PC—1500计算机、光电测距仪在野外放线和采集数据,并将数据、设计输入计算机系统。科技进步需要人才,在人才的开发和培养上,我们从思想观念上清除了“知识无用”的思想障碍,一手抓正规化教育,一手抓成人、在职教育和岗位培训。1987年,省交通学校和交通职工大学易地扩建了新校址,在培养正规学生的同时,又开办了西安公路学院函授班,设道路、桥梁等专业科目,为我省交通事业输入了大量专业人才。近几年,全省交通系统人才匮乏的现象日趋严重,仅靠正规学校毕业的大、中专学生已远远满足不了交通事业发展的需求。这时,电视职工中专、职业培训、代培、岗位培

训等培训方式则适应交通发展的需求应运而生。十年来取得了可喜的成绩。经过培训的干部、技术人员和工人，成为我省交通事业的骨干力量，发挥了越来越大的作用。

——交通系统行业风气逐步好转，两个文明建设进一步加强。交通行业社会性强、服务性强，是精神文明建设的窗口。全省各级交通部门针对本行业的特点，加强了行业风气建设和职业道德建设，逐步纠正了不正之风对职工队伍的侵蚀。全省从1983年开始的交通系统“十百千”（即每年评选出10个文明客运站、文明公路段和文明运管所，100个文明车队（班组）、100个文明道班和1000名文明职工）竞赛活动，深入人心，持续发展，公路部门开展的“好路率杯”竞赛、公路客运开展的“流动杯”和“畅达杯”竞赛、稽征部门开展的“文明杯”竞赛活动等，将全省交通系统的行风建设和职工的文明素质提到一个新的高度。由于思想政治工作的不断加强，各种宣传、教育形式的不断发展和方法的灵活，使职工的职业道德水平日益向一个新的层次发展。近几年来，清除“路霸”作风，加强廉政教育，取得了一些新的经验和成果。全省先后推广了扶余市交通局等十几个单位廉政建设的经验，认真宣传了马士收、鲍秀仁等英模人物的动人事迹。这种以不同行业的典型事例来开展行业风气和廉政教育，促进了行业风气的明显好转，得到中共吉林省委、省政府的肯定。当前，交通工作的地位和作用已经

越来越受到世人的瞩目，随着改革的深入，它必将越来越引起人们的重视。

交通，伴随着时代的脚步而发展，迎着改革的洪流而崛起。十年改革，成绩斐然。虽然这仅仅是我们国家改革的缩影，但她却是生产力发展的真实写照，证明了党的改革政策的英明正确，同时也证明了人民对改革的企盼和支持。在这里，我谨借本书出版的机会，向那些在改革十年中，为我省交通事业的改革、开拓和发展做出卓越贡献的同志们表示衷心的感谢和崇高的敬意。人民不会忘记你们！时代不会忘记你们！

也就是基于这个目的，我们编写了这部《纪念文集》，旨在将我省交通系统在改革十年中的风风雨雨真实地再现出来，砥砺今人，激励来者，让人们永远地记住这一段令人难以忘怀的篇章吧！

吉林省交通厅厅长 朱希泉

于1989年4月1日

目 录

改革的十年 腾飞的十年

——为交通改革十年而作(代序).....朱希泉

十年改革给我省运输企业带来新

的活力.....陈家玉 (1)

从交通行业特点出发, 加强新时期

思想政治工作.....李孝和 (6)

我省公路建设十年回顾.....朱吉原 (16)

改进思想政治工作, 保护和促进生产力

的发展.....李荣茂 (21)

公路运输业的风风雨雨.....战月昌 (28)

“两种制度”“两种形式”改革

的回顾.....尹焕义 (31)

在改革的大潮中搏击进取.....丁树梁 (37)

迅速发展的养路费征收事业.....孙世泽 (50)

我省交通行业加强思想政治工作

的回顾与思考.....吴振忠、许 迈 (54)

聘任制——人事制度的重大改革.....刘振声 (60)

职工教育在改革中发展.....刘学勤 (66)

交通工业经济体制改革十年回顾.....刘景萍、宋柏泉 (70)

交通科技十年.....孟昭勋 (77)

一条成功的修路之路.....司范军 (85)

路在何方.....孙世昌 (95)

路, 在开拓, 在延伸

——磐石县1978年至1982年公路建设	
回顾.....	阎兆先 (103)
活力, 来自改革	
——长春市公路养护管理改革纪实.....	王秉政 (113)
情系青沟路.....	郎志国 (120)
路, 在他们脚下伸延.....	王德宇、田杰 (125)
一块普普通通的铺路石	
——记桦甸市小城子道班班长马士收.....	姜连齐 (141)
一个改革者的足迹.....	张德义 (145)
啊, 家乡的路.....	薛勤 (154)
在付出与获得之间	
——东清道班纪行.....	宋铁奎 (163)
娘子军连今又是	
——记通榆县公路段开通女道班.....	贾广耀 (166)
沿江风云录	
——记全省第一条收费路	
修建始末.....	王忠金、周玉文 (177)
想主人事 干主人活	
——记农安县公路段伏龙泉道班班长	
张荫石.....	张作军、王纯玉 (186)
一条布满荆棘的路.....	董兴亚、杨万卿 (190)
永吉乡镇公路十年巨变.....	江洪玉 (199)
走向明天的路.....	李洪祥 (207)
白山林海一条路.....	胡万志、张继强 (212)
春风又绿鸭江岸.....	裴玉山、赵连生、隋志林 (218)
“消耗楼”变迁记	
——来自长春市运输公司的报告.....	肖朝光 (224)

化干戈为玉帛

——长春双阳客运联管侧记……………秦德祥 (230)

 $1 + 1 > 2$

——从两个企业的合并看改革给企业带来的活力……………于国辉 (236)

永不停歇的脚步

——记全国“五一”劳动奖章获得者
王淑琴……………郭景福 (244)

敢趟头一水的人

——记扶余市运管所所长刘维永……………刘晓峰 (252)

他从困境中起飞……………赫立元、于志学 (258)

承包启示录……………刘洪波 (268)

合同运输给这里带来新变化

——乾安县货运市场在改革中发展……………段亚恩 (274)

这步棋走活了

——前郭县客运公司招聘乘务员
的前前后后……………李洪纲 (280)

车轮之外的绿地

——辽源市第三货运公司发展多种
经营随记……………叶季新、毕晓忠、杨秀君 (289)

跃上潮头的劲浪……………孔学峰 (296)

路在脚下……………高恩华 (306)

走出低谷迈向坦途

——改革给吉林市第一货运公司带
来生机……………姜连齐 (316)

发展运输企业的有效途径……………曼树森、王立普 (320)

小小女所长……………张德义 (326)

小城的星光.....吴东风 (334)

改革给企业带来了生机.....张学云 (340)

老候和他的同事们

——来自浑江市临江交通运输管理站

的报告.....王树明 (343)

敢问路在何方

——记浑江市临江六道沟征费站站长

王新林.....王树明 (356)

航道事业发展的十年.....王志、杨公望 (465)

水上明珠——大安港.....王海波 (369)

在改革中开拓前进

——吉林省汽车配件公司改革纪实.....范长君 (373)

交通物资管理工作在改革中前进.....柴田、于作庭 (379)

奉献者的足迹

——记吉林省交通水泥构件厂厂长

鲍秀仁.....岳志国、杨连喜 (382)

路.....衣际春 (390)

老兵新传

——记浑江市交通局白灰厂厂长

冯田源.....顾文显、闻东昌 (397)

改革给公路测设带来生机.....李桂仑 (406)

改革使这块热土生辉.....王志士、李平、陈东峰 (412)

人才辈出，公路运输事业必兴.....王宗昌 (422)

回顾省公路学会成立十年.....高越章 (426)

创业曲

——长春市交通职工中专巡礼.....初凤翔 (431)

寻找新的绿地

——记公路路线CAD系统研制开发课题组 的年青人.....	谢贵智 (439)
崭新的轨迹	
——和龙县交通运管所思想政治工作 纪实.....	白宝兴 (446)
规划使柳河公路面貌换新颜.....	陈国富 (452)
在深化改革中, 加强和改进思想政治工作.....	潘东涛 (459)
在改革的道路上奋进	
——记农安县联运服务公司经理 郭守祥.....	张继奎、朱志强 (471)
我这十年.....	李岳山 (475)
编后记.....	(480)

十年改革给我省运输企业 带来新的活力

陈家玉

改革,已经历了十个春秋。回顾我省交通系统所属专业运输企业所走过的道路,可以清楚地看出,在这十年改革过程中,尽管遇到过不少这样那样的困难,但通过改革确实发生了显著的变化,所取得的成就也是相当突出的。

第一,营运规模有了较大的发展。这是我省专业运输企业通过改革所取得的突破性进展。由于历史原因,我省铁路密度较大,在全国占第一位,绝大部分市、县都通火车。因此,我省公路运输企业从50年代诞生时起,大部分是在市、县范围内活动,跨地区、跨省的长途运输很少。不仅公路货运如此,就是公路客运也基本如此。1978年末,公路客运平均车日行程130公里。正是由于这种状况,当时我省专业运输企业各项经济技术指标,普遍低于全国平均水平。由于当时条件的限制,有些企业尽管做了很大努力,整个运营情况并未得到根本改变。但在改革的推动下,终于使这个问题得到了突破性进展。全省交通系统所属182户专业运输企业,绝大多数都能根据本地的实际情况,因地制宜地在“发挥优势”上作文章,做到了能靠山的进山,能靠煤的运煤,能包站台的包站台,能跨地区的跨地

区，能出省的就出省……他们千方百计地争取货源，扩大营业范围。尤其是公路客运企业变化更大，他们从方便旅客出发，调整发车时间，增加了班次。并在农村有了夜宿班车。除此之外，还针对火车次数少、旅客中间换乘的麻烦，积极开办跨地区、跨省际的长途路线和快于火车的路线班车。目前，全省已有28个市、县开辟直达省会长春的公路班车。这样，不仅使专业运输企业营运不足问题得到缓解，而且进一步方便了旅客，为活跃经济，促进信息和物资交流提供了有利条件。

第二，解决了一些长期未能解决的老大难问题。在本省交通系统专业运输企业中，普遍存在的第一个老大难问题，是人员普遍超编。特别是70年代后期，由于有大量知识青年需要安排，人员超编问题因而越发突出。有的企业，平均一辆汽车甚至要养活15名职工。人浮于事，成为企业的一个沉重负担。当时，对于此种现象除了消极限制外，并无更好办法。但在改革中，我省扶余市交通局首先提出了“另辟蹊径”的路子。他们把企业中所谓多余人员调出，另外成立了由小汽车组成的“出租汽车队”。这样一来，不仅使超编问题得到了解决，而且方便了市内交通，一举两得。在改革浪潮推动下，这个“另辟蹊径”的做法很快得到了推广。各个企业为了有效地解决这个问题，他们根据各自不同的情况，开饭馆、办旅店，搞旅客服务一条龙；修汽车、卖配件，以及搞代购、代销和代理等业务。由于这样，不仅使超编问题很快得到解决，而且使交通应有的服务属性得到了更好的体现。现在看来，更为重要的是，这种多种经营大大增加了企业的抗风险能力。因此，这是一个相当了不起的成就。

在交通系统所属专业运输企业中，存在的第二个老大难问题，就是人为的地域割据。交通，在一定意义上属于流通范