

3-20

贵州交通运输

GUI ZHOU JIAO TONG YUN SHU

省交协二届理事会议专刊



2

贵州省交通运输协会主办

1989

●大会发言

- 省交协首届工作总结及二届工作安排.....省经委总工程师 张锦文 (1)
- 省政府刘玉林副省长在省交协二届理事会上的讲话..... (5)
- 省顾委何仁仲副主任在省交协二届理事会上的讲话..... (8)
- 省人大周衍松副主任在省交协二届理事会上的讲话..... (10)
- 省政协毛铁桥副主席在省交协二届理事会上的讲话..... (12)
- 卢绍善同志在省交协二届理事会上的讲话..... (15)
- 省经委席与年主任在省交协二届理事会上的讲话..... (16)
- 省计委张天翔副主任在省交协二届理事会上的讲话..... (17)
- 省邮电局王元成副局长在省交协二届理事会上的讲话..... (20)

●会议交流

治理整顿、深化改革,就缓和我省交通运输紧张局面的几点建议

-贵州财经学院副院长 文维寿 (22)
- 当前我省公路、水路运输市场中的问题及对策.....省交通厅副厅长 李大忠 (26)
- 铁路要在振兴贵州经济中发挥骨干作用.....贵阳铁路分局副局长 蒋益新 (30)
- 贵州航空运输现状与展望.....民航贵州省管理局局长 柳常雷 (34)
- 黔川公路贵阳至遵义区间改建工程的初步探讨.....周光明 (36)
- 城市公共汽车节能浅析.....苏景秀 (38)

●其 它

- 贵州省交通运输协会第二届理事会章程..... (40)
- 贵州省交通运输协会第二届理事会组成人员名单..... (41)
- 《贵州交通运输》编辑委员会组成人员名单..... (46)
- 贵州省交通运输发展委员会组成人员名单..... (46)
- 贵州省地方交通运输管理委员会组成人员名单..... (46)
- 贵州省联合运输委员会组成人员名单..... (46)
- 贵州省散装、集装委员会组成人员名单..... (47)
- 贵州省邮电通信委员会组成人员名单..... (47)
- 团体会员名单..... (47)
- 省交协二届理事会会议简况.....董 军 封三
- 征稿启事.....封四

F512.773

2-C

省交协首届工作总结及二届工作安排

省经委总工程师 张锦文

各位理事、各位同志：

我受贵州省交通运输协会常务理事委员会委托，向大会作工作报告，请予审议。

一、四年多的回顾

贵州省交通运输协会自一九八六年九月成立，第一届理事会至今已四年多了。在这期间，协会在省经委的领导下，在中国交通运输协会和贵州省哲学社会科学联合会、贵州省科学技术协会的指导下，在省交通厅、贵阳铁路分局、省邮电局、省民航局和有关单位及部门的支持帮助下，由于各级领导的关心，协会广大成员的努力，以及热心协会工作的同志们的支持，几年来，为我省交通运输和邮电通信的发展，为我省经济的振兴做了不少工作，取得了一定的成绩。

1、协会成立不久，为了开创贵州交通运输新局面，于一九八五年第二季度，举办了“交通运输发展战略研讨班”，聘请了国家经委综合运输研究所和贵州财经学院的运输经济专家讲课。通过办班学习，学员们了解了我省交通运输的基本情况，并用所学到的交通运输技术经济理论，对我省“七五”期间和二〇〇〇年的客、货运量、周转量、运输能力等进行了研究预测，既为我省交通运输工作培养了人才，又为研究探讨我省二〇〇〇年交通运输发展战略和制定“七五”“八五”规划提供了资料。

2、根据国家经委和中国交协的指示精神，在省经委、省交通厅、贵阳铁路分局、省民航局等单位领导的重视下，省交协于一九八五年第二季度协助组建了“贵州省联运服务办公室”，开展了联运工作。同年十月又协助成立了“贵州联运服务公司”，在贵阳火车站和贵阳汽车站，分别开设了汽车、火车客票售票窗口。继后，又协助在安顺、六盘水、都匀、凯里、黎平等市、县先后成立了联运公司，使我省客货联运服务逐步开展起来。

3、在省政府领导的支持下，协会积极配合有关部门组织人员对乌江、赤水河及长江有关河段进行了考察。在考察调研的基础上，提出了充分利用乌江、赤水河内河航运分流我省外运物资，缓解铁路运输紧张的运输分流方案。这个方案受到了省政府、省经委、省外协办、省交通厅等有关部门的高度重视。为了进一步开展分流工作，经省政府批准。一九八六年六月组建了“贵州省铁水分流办公室”，负责规划、开发我省运输分流工作。目前，已成立了贵州省江海轮船贸易联合总公司，为我省外运物资开辟了一条新的贸易运输通道。

4、发展地方航空事业，缓解乘机难的问题。一九八六年十一月以来，协会配合有关部门就利用安顺机场，发展西线旅游事业进行了可行性研究，先后召开了10多次会议，并写出了《关于利用西线旅游资源，

开办地方民用航空旅客运输建议》的报告，对发展我省航空事业做了一些前期工作。今年四月，经省政府批准，正式成立了“贵州省航空公司”。

5、筹备“贵州省联合运输协会”。根据中国交协在北京召开的联运协会筹备会议精神，结合我省联运事业的发展，会同省联运办拟定了联运协会章程，推选了人员，做好了组建联运协会的准备工作的。

6、根据省社科联的安排，布置了交通运输、邮电通信课题研究任务。一九八六年初，省社科联给我会安排了交通运输体制改革、联合运输等8个研究课题。我会接此任务后，即将课题任务分别安排落实给在有关部门工作的协会成员，由他们牵头组织有关专家、学者和实际工作者开展调查研究。从课题到成果看，为我省交通运输、邮电通信的建设和发展，挖掘潜力等方面提出了很好的建议，并为省政府和主管部门研究有关交通运输、邮电通信的经济体制改革、政治体制改革提供了一些依据。

7、积极协助、配合省散装水泥办公室开展推散工作，促进散装水泥事业的发展。一九八五年十月，协会协助省散装办在贵阳召开了全省散装水泥工作座谈会，会上就发展散装水泥实行目标管理，散装水泥专项资金的管理与使用，发挥现有设备能力，提高散装水泥经济效益及散装水泥办事机构的设置与建设等问题，进行了座谈讨论，并拟定了我省今后散装水泥工作的要点。目前，我省散装水泥的运输和使用取得了较大的成绩。一九八八年全省散装水泥工作，在省地有关部门的大力支持下，经过各级散办、水泥生产企业、中转库、使用单位和从事散装工作广大职工的艰苦奋斗，积极努力，扭转了下降趋势，提前四个月完成一九八八年度推散计划。全年完成散装水泥量40.45万吨（其中铁路7.08万吨；公路33.37万吨），比一

九八七年实际完成量增长13.79万吨，增长34.10%，年散装量首次突破40万吨大关，创历史最好水平，荣获全国2等奖。散装率也由一九八七年的10.31%提高到一九八八年的13.87%，名列全国第8位、西南第2位。

8、积极配合电信部门做好市内用户交换机管理和使用的调查研究，提出交换机管理办法。这项工作得到了贵阳市政府及省邮电局等有关部门的大力支持，并成立了“贵阳市用户交换机管理委员会”，该会于一九八八年二月成立以来，协助市内有交换机的单位和部门建立了相应的制度，改进了管理工作，提高了通讯服务质量，受到了用户的好评。

9、创办《贵州交通运输》杂志，为探讨我省交通事业的发展战略目标，战略重点、战略步骤和战略措施，以及交流经验等提供了园地，创刊以来共编辑出版杂志11期，刊登论文161篇。此外，为了交流信息，及时传送国内外，省内外交通信息，还不定期印发了工作简报29期。

10、积极培训交通运输管理人才。一九八五年协会组织人员到江苏南通和四川成都参加联运学习班学习。一九八八年又组织人员到云南昆明参加由中国交协和瑞典联合举办的“国际联运干部培训班”学习，其中有一位学员被选送到瑞典实习。通过学习，了解了国内外铁、公、水运输情况，掌握了综合运输的组织管理、国际货运代理业务、货运中转站的设置和业务管理等知识，为我省联运事业的发展培训了人才。一九八八年以来又陆续组织人员参加中国交协与深圳蛇口工业区培训中心联合举办的“厂长、经理培训班”学习。

11、开展评选活动，对在《贵州交通运输》杂志上发表的文章和协会成员进行评选，评出优秀论文24篇、协会工作积极分子43人、此外还选出其中三篇论文和一名协会积极分子参加省社科联举办的评选活动，其

中王伯林同志撰写的《试论贵州交通运输的发展战略》一文获优秀论文二等奖。

以上是四年多来协会工作的简单回顾，各位理事、常务理事，各位顾问在各自的工作岗位上，都为协会作了不少工作，我们就不一一列举了，请大家在讨论中互相交流，并对协会工作提出意见和建议，共同把协会的各项工 作推进一步。

二、今后的任务

过去的四、五年间，我省的交通运输和邮电通信在中央各有关部门的关心下，在省内有关单位、部门的共同努力下取得了显著的进步，但随着工农业生产和商品经济的发展，人民生活的进一步改善，各行各业对交通邮电的需求越来越紧迫。目前，我省运输、通信能力不足，某些企业经营管理不完善，缺乏自我发展能力，任务十分繁重。要改变这种状况，需要付出极大的努力，但亦是 我们协会全体理事、常务理事发挥作用的大好时光。

为了适应社会主义有计划的商品经济的发展，各级交通运输、邮电通信部门及企业，要积极探索改革的新路子，强化企业机制，把改革逐步引向深入。要向改革要生产力、效率，把运输生产搞活。并从我省国民经济长远设想出发，结合生产实际，合理地调整运输结构，促进铁路、公路、水运、民航的合理分工，充分利用现有交通设施，最大限度地发挥其潜力。如何发展交通运输事业，既是我们协会工作的重点，又是我们协会工作的方向，希望大家认真分析一下本地交通、邮电部门的形势，找出存在的问题，有计划、有步骤、有重点的一个一个地进行探讨，逐步研究解决。我们做交通工作的同志要急生产、流通所急，想生产、流通所想，紧紧围绕生产、流通来加强对交通运输、邮电通信

工作的组织和研究，充分发挥现有综合运输网的作用。

为了搞活运输市场，促进商品经济的发展，并在开放搞活的同时，如何管理好运输市场，是交通战线广大成员要认真下功夫研究、探讨和解决的问题。现在运输市场的管理政出多门，职责不清，相互配合差，严重地影响了对运输市场的管理。今后，应向逐步形成良好的客货运输市场秩序而努力。

我们的协会是由交通运输、邮电通信各部门和企事业单位共同组织起来的社会经济团体。它具有跨部门、跨地区的组织优势，有利于打破条块分割，发展横向联系；有利于促进各种运输方式的综合、协调发展和合理利用，提高综合运输能力和社会经济效益；有利用在整个国民经济活动中，在宏观经济控制和微观经济管理的中间层次上协助政府部门，研究提出进行管理方面的建议。加之，协会所处的地位比较“超脱”，有条件而且有可能就若干交通运输重要问题进行调查研究，提出建议，供领导决策，从而起到参谋工作；协会也有条件和可能对几个部门、几种运输方式的“结合部”进行组织协调，提出建议方案，供有关部门决策参考，发挥其组织协调的功能；协会可以把社会上各方面的力量组织起来，广泛收集、征求、听取各方面的意见、要求和 建议，及时向领导机关反映，发挥其桥梁和纽带的作用。

协会的工作重点要放在交通运输、邮电通信方面，在大家共同关心的问题上下功夫，在“结合部”上多做文章。要紧紧围绕领导机关决策的需要，对交通、邮电建设，发展战略，综合运输网的布局、联合运输、客货运输分流、运价调整、运输市场管理等工作进行深入实际的调查研究，提出解决方案，供领导机关和有关部门决策参考。

三、八九年下半年和九〇 年协会工作要点

最近小平同志指出：“多搞一点铁路、公路、航运，能办很多事情”。我们交通运输协会要遵照小平同志指示，根据中国交协关于建立我国综合运输体系的十条建议，结合我省实际情况，开展协会工作。现将近期的工作要点提出，请大家研究。

1、贵州2000年交通运输发展战略研究课题，是与中国运输经济研究会合作的研究项目，经过一年多的工作，铁路、公路、水运、民航、联运、邮电部门的初步方案已完成，今年将继续深入地综合分析研究，年底完成整个课题任务。

2、国家征收能源交通重点建设基金从一九八三年开征，要针对存在问题，进行调查，提出这项资金的返回和集中使用的建议方案。

3、配合有关部门、单位，研究铁路新线选择和运输生产中的一些有关问题。

4、配合运输、邮电部门探讨运价的比价关系和邮电资费问题，提出切实可行的客货运价和邮电资费的建议方案。

5、与邮电部门共同研究全省邮电近期发展目标的可行性方案，对邮电管理、运输生产中的一些主要问题进行调查研究，提出建议。

6、与民航有关部门配合，提出新建龙洞堡机场的可行性研究报告。通过调查研究，提出进一步完善磊庄机场一些安全保障设施的建议。

7、积极配合有关部门，对目前航运和公路运输市场中的管理体制政出多门，宏观

控制不力、社会车辆的管理和竞争机制不健全等问题进行调查研究，提出建议。

8、发展我省地方交通，资金是一大困难，应鉴国内外可行经验，结合我省实际情况，根据现实可能，与有关部门配合，提出解决的措施，供决策参考。

9、调查研究我省集装、散装运输中存在的问题，探讨发展措施，配合有关单位对发展混凝土商品化问题进行调查研究。

10. 积极组织和推动“贵州省联运协会”的组建工作，向政府有关部门提出联运的发展方针、规划和政策、法规等方面的建议。

11、积极开展咨询服务工作。协会是一个社会经济团体，又是一个智力群体，应为交通运输和邮电通信的发展献计出力。过去协会开展了一些咨询服务工作，收到了一定的效果，今后，要在总结前段工作经验的基础上，把这项工作更好地开展起来，为货主、旅客、车主排忧解难，为协会开辟财源。

12. 继续办好《贵州交通运输》杂志和协会工作简报，完善内部管理，提高编辑质量。

各位理事、各位同志：

中国共产党十三届四中全会对于统一全党、全国人民的思想，稳定全国的局势，对于更好地贯彻党的十一届三中全会以来的路线、方针、政策，坚持一个中心、两个基本点，都将起到重大的推动作用。改革和开放的新形势，为我们交通运输协会的工作创造了有利条件，也提出了新的课题和任务。我们深信，通过这次会议，在各级领导的关心和重视下，在有关单位和部门的支持帮助下，通过广大成员的共同努力，协会工作将更加富有朝气、充满生机与活力，一定能为开创会务工作新局面，为发展我省交通运输、邮电通信事业作出更多的贡献。

省政府刘玉林副省长

在省交协二届理事会上的讲话

(根据录音整理)

今天是交通运输协会召开第二届理事会，借此机会，我讲几个问题。

第一，这些年来，我省交通建设取得很大成绩。贵昆、湘黔、川黔三条铁路干线电气化改造先后动工，其中贵昆线的贵阳至六盘水段已于八五年通车，湘黔线贵阳至玉屏段也在去年十二月完成，贵阳南编组站扩建及电气化改造基本完成。从而使我省铁路运输能力有了显著提高。在公路建设方面，四条重点公路先后动工，其中马临到四川合江公路贵州省境内72公里已建成通车，大纳公路也已动工，贵黄公路贵阳西环线龙洞堡至中曹司20公里基本建成。与此同时，国家粮棉布补助，采取“以工代赈、民办公助”办法，安排新建和改造县乡公路6484公里，已基本完成。

第二，水运开始起步，水陆联运已经开展起来了，目前，虽说运量有限，但前途光明，给我们省外运物资打开了一条新的通道，是我们多年来一个重要突破，很有战略意义。

第三，在发展交通运输筹集资金方面，我们有些项目也走出了一些路子，比如公路靠集资、靠收养路费来建设。最近铁路车皮也研究了，采取集资的方法来扩大自备车的数量，解决我们车皮不足的问题。交通运输

要发展，光靠国家也有一定的限度，我们省财政也拿不出更多的钱，主要是采取一些集资的办法，以路养路来解决我们进一步发展的资金问题。应该说这一条我们是有进步了，走出一些路子了，虽然没有全面解决，但总的还是很可喜的。

第四，大家对交通运输重要性的认识有了进步一的提高，交通事业发展的大轮廓经过这几年的酝酿大体上出来了。最近小平同志又专门讲了交通问题，作为基础工业需要超前发展的一个大问题就说交通搞不上去，党中央也看得很清楚，讲得很明确，这对我们交通下一步发展应该说是有利的。

现在我们对交通问题大体上有一些想法，也给同志们通通气，供大家参考。

一个是铁路。三条电气化总是要搞完，现在贵昆线基本完了，川黔线、湘黔线明年可以搞完。湘黔线我省境内已完了，如何进一步延伸？先是到怀化，后到株州，到怀化后运输可能会好一些，因为可以与两条铁路接轨了，就是和枝柳线、京广线接上。但是要想进一步扩大能力，那最好是延到株州。当然这要靠国家安排。这三条铁路电气化后，在电化范围内我们的运力有了很大提高。这是现在还在建设的，还有一些我们正在争取的，主要有三条铁路：一是南昆铁

路，国家已经初步立项了，但是还没有大规模地进行建设。二是内昆铁路，在五省区六方会议上已经多次提出来，它涉及到云、贵、川、经过我们的水城、威宁两个县。三是都茂铁路，就是都匀到茂兰，解决黔桂线的运力不足问题。因为黔桂线本身弯大坡陡，在老线路的基础上改造困难比较多，效果不理想，所以最近这两年，我们请二院一总队，对这条线路搞一段复线进行了可行性研究，最后提出来都匀到茂兰方案，原因是金城江到我们荔波的茂兰已经通了铁路，那么由都匀再新建155公里就到茂兰，就可以增加运力一期400万吨，二期800万吨，这对我们向东的出口非常重要，所以我们就提出来了，这次五省区六方会议也得到大家的认可，也算是写上了，当然这个事情还需要争取铁道部认可，国家认可才行，因为这花钱比较多。正在争取的这三条铁路跟贵州都有关系，特别是与贵州的物资向外运输都有直接关系。南昆铁路重点解决我们黔西南、盘县煤的运输问题，内昆铁路解决六盘水的煤、毕节一部分物资运输问题，都茂铁路实际上复盖面比较广，南北两面物资都可以从茂南铁路运出去。除这三条铁路外，我们还想搞两条铁路，一条是盘水线，就是盘县到水城总想把它搞通，因为目前盘县的煤是通过云南的曲靖；然后通过凤凰山口绕过来，这个受到的制约很大，如果能把盘水线搞起来，我们全省就可以贯通了，这条线有140多公里。另一条是黄织线，就是黄桶到织金，深入到织金煤田的铁路，大概有六、七十公里。

二个是公路，公路想以贵阳为中心，向地州市的所在地延伸的以二级公路为主的公路。我们贵州有个好处就是省会城市距离各地州市所在地都相对比较近，修好公路后就可以当天到达，有的甚至几个小时就可到达。准备考虑这么几条公路：现在建的贵黄公路，预计明年就投产，看明年上半年能

不能搞成。还有黔北公路，就是贵阳到遵义，交通部已经同意了，已列入“八五”计划。再一条是贵阳到马场坪，这一段有100多公里，解决黔南黔东南的交通问题，这一段是二级公路，再过去到都匀、凯里是三级公路，这样基本上可以满足近期的需要。第四条是贵阳到东风电站90公里公路，现在到清镇已有了20几公里了，还有60多公里要提高到二级公路，因为东风电站将来也是一个重点旅游区，又是一个工业区，这条路进而要和大纳公路相接。这些是一个初步想法，有的已经落实了，但有的还需要交通部进一步支持。还有省之间的公路，前面已经讲了一些，比如黔北路向重庆延伸，就是川黔公路。还有一个盘百公路，盘县到百色，这在“七五”已列为前期工作了，“八五”就正式开工。还想从贵阳到广西的南宁、北海修一条比较近的公路，就是使我省物资出海可以通过汽车运输出去一部份，这个我们都在做前期工作，这样我们就有两条可以出去的公路，一是北到重庆，一是南到广西。

三个是航运。一是长江，通过水陆联运从长江出去。还有一个就是北盘江，经过整治70吨级机动船舶能通航了。乌江的下游，赤水河、清水江、都柳江，无论船舶大小，运量大小都是我们出省物资运输需要借助的通道。要加快航运建设，有些要和水利、水电建设结合起来搞，现在疏通航道的工作已经在作了。

四个是通信，通信有一个设想，“八五”期间解决贵阳到各地州市所在地直拨电话的问题，实际上在“八五”前期就想解决的，现在初步也具备了一些条件。再一个是争取再上五万门程控电话，包括贵阳的程控市话，贵阳的市话扩容再增加一到二万门。剩下的，厂矿企业比较多，经济比较发达的地州市，象遵义、都匀、安顺搞个万把门。再就是实现省际之间的直拨，国际的直拨，省际

直拨,估计很快就实现了,因为程控出口问题解决了就可实现,大概有一万多门,范围还有限。国际直拨现在还在联系当中。还有一个出口电话问题,也是争取“八五”前期实现的。接着我们考虑“八五”内能不能搞个十万门程控电话。

五个是航空。就是建成龙洞堡机场,正在作前期工作,下一步大飞机越来越多,三叉机七三七飞机都要逐步淘汰了,磊庄机场就受到制约。龙洞堡机场在八五前无论如何要搞起来,这对我们对外开放都是至关重要的,有可能的话,象毕节、铜仁、兴义,这三个地方,能够小飞机通航,这在酝酿当中。

以上设想有的已经初步定下来了,有的还需要进一步论证,咱们希望协会也参加。这些项目需要的资金和集资的办法也有些想法。一是争取中央的支持,公路,交通部这几条干线就拿50%的投资,剩下是我们自己出。二是省内外集资,比如说,通讯项目,厂矿企业,地州市都可以拿点钱。运输项目,比如说,都茂铁路,争取广西、海南、广东投点资。三是用现有的运输条件来集资,就是采取以路养路的办法来集资,这也在酝酿。贵黄公路建成后,我们想采取收费的办法,有了钱就可以建黔北公路了。四是争取一部分国外的长期低息贷款,在交通运输的建设上利用国外贷款还是比较容易的,动乱以后,现在有点困难,但总不会长的,下一步好转后,还会有这个渠道。还有什么集资的办法?大家还可以帮助研究一下,总之得叫我们自己能够发展自己,或者说咱们这个运输业能逐渐走向良性循环,完全靠国家投资,这个路看来长期是走不通的。交通运输有个特点,它本身的直接利益并不是很高,这就需要我们采取办法来解决这个矛盾,这是设想的一些东西。

还有几个问题,我想出点题目大家帮助论证:

第一,在山区建设高速公路的路子怎么走,因为国内在山区建设高速公路还没有先例,没有经验。我们贵黄公路有一段等于是高速公路,安顺这一段是比较平的,但是遵义等地区就不是这么一回事了。在山区建设高速公路这个路子怎么走?是以桥隧为主,还是以现在的办法开山为主,贵黄公路是开山修路为主,我们有一些山比较高,路不平的地区是不是多搞点桥,搞点洞子。

第二、水陆联运,怎样解决水陆联运成本降低、运量尽量增加的问题。我们选择什么样的装备最好,用什么样的组织形式最佳,解决什么样的问题才能实现等等。

第三、公路和铁路如何互相配合,各自发挥所长。公路回旋余地应该说比铁路要大一点,但是我们目前的情况,公路占全省运输量的比例还是比较低。我们下一步劲往那里使?还是都把公路搞起来,铁路又怎么搞?这个大家论证一下,反正各自发挥所长,国外现在以公路为主,我们国内的情况不一样,再远一点看,我们怎样来对待这两个主要运输工具的发展问题。

第四,如何扩大我们铁路出海口通道的问题?当然要新建铁路是一个方面,但我讲的是现在的情况下怎样挖潜,要打通哪些环节来解决我们的出口问题,这个大家也研究一下,就是铁路方面怎么搞?采取一些什么方式等等。

第五,不同地区、不同产品、不同流向的合理的运输方案。全省来讲是一个系统工程,那么每个地区有不同的产品,有不同的流向,怎么样把我们的运输组织得更合理一些,使我们的运输能力更好地发挥效益。

我想有这五个方面的题目,咱们交通协会、有识之士,大家帮助研究研究,帮助论证一下,这样对推动我省交通运输业能更快的发展有好处。

(下转14页)

省顾委何仁仲副主任 在省交协二届理事会上的讲话

(根据录音整理)

我首先祝贺省交通运输协会第二届理事会的召开。刚才锦文同志作了协会成立四年多来的工作报告，对协会工作的成就我表示赞同。

第一届理事会我参加了，协会在几年来举行的活动，我也都参加了，今天召开第二届理事会，我又参加了，我有机会向同志们学习，感到很高兴。对交通工作，我是个积极分子，在解放初期，我负责搞经济工作时，就把交通工作放在重要地位来抓。对于交通协会今后的工作，主要是就协会如何抓交通运输发展战略的研究，为领导决策提供参考咨询等问题讲四点意见。

第一、实践是检验真理唯一的标准。我们研究交通发展战略，必须从总结过去的实践经验中，看看我们哪些已做对了，需要今后继续深化；哪些做得不对，需要今后避免。解放初期，贵州很穷，交通很不方便，只有三十几个县通公路，有不少只能通牛马车。交通落后，影响经济的发展，当时下决心大力发展交通，每年拿出财政支出的百分之二十五到二十七，用来发展交通运输。但是国家的钱也是很有限的一点，必须实行民办公助，民工建勤，只能提供钢钎炸药，可是群众积极性很高。虽然公路标准不高，毕竟对经济的发展起了积极的促进作用。四十年来，修了3万来公里公路，这是件大事。不

但实现了县县通公路，而且全省的边区已基本通公路，绝大部分的乡通了公路。要是没有解放初期那样干，就不可能有今天这个交通条件。五十年代还重视开发内河航运，那个时候的群众运输和内河航运在贵州的运输中是起着重要作用的。那时候为什么要下那么大的力，财政拿出那么多钱来发展交通呢？道理就是一个，不发展交通，贵州的国民经济受到严重的制约。这个经验，我们今后还要重视它，把它运用好。贵州的铁路也修起来了，贯穿全省，连通邻省，成了经济大动脉，四条铁路能够修起来，速度不算慢，除了主要是由国家投资外，在某种程度讲也是贯彻了“民工建勤”这个方针的，湘黔路尤为显著。五十年代的邮政电信的发展，以及相联系的县乡有线广播所取得的成就，也是与以此有关的。“民工建勤”办交通这个方针，对于贵州这样的山区，又是这样贫穷的省，是有用的，成功的，这个经验不能丢。今后，针对贵州山区，发展交通，既要发挥铁路的作用，也要发挥公路、航运的作用，同时也要发挥民用航空的作用。这样，就把汽车、火车、飞机、牛马板车、船舶，甚至人背马驮、索道运输等，各种运输方式都运用起来，形成一个运输网络，才能更进一步促进贵州经济的发展。这是研究贵州交通发展战略应该重视的一个问题。

第二、制订发展战略，要从贵州实际出发。既要看到不利的一面，又要看到有利的一面。贵州是山区，发展交通很困难，我们认识到这个不利的一面，就要下决心，费大力，大家都来重视发展交通。如果不能采用江泽河网、华北平原地带发展交通运输的办法，贵州的交通问题就得不到解决。但是，另一方面，贵州的铁路、公路、航运已经有了一个较好的基础，贵州又处在沿海开放地带毗邻省的地位。贵州虽是个内陆省，可是处在长江流域和珠江流域这样一个相邻和交错的地带，距离出海比较近。我们的南半部属于珠江流域，北半部属于长江流域，既可利用长江流域，又可利用珠江流域来发展航运，既可以和两广发生经济联系，也可以以重庆为中心的长江流域发展与西南地区的经济联系。这是我们有利的条件，要充分利用这个条件。我们要避免不利的一面，充分利用有利的一面，来发展贵州的交通运输。

第三、交通运输的发展战略，要与贵州省的国民经济发展相结合，服从于国民经济社会发展的总战略。交通运输是贵州国民经济发展的重要组成部分，同时又是国民经济发展的制约因素，应该将发展交通放在重要地位来研究。贵州的地下矿产资源很丰富，这些矿产，如煤、磷、铝矿都是国家非常需要的，应该供应给全国，但这些矿石又都是初级品、体积重、运量大。我们搞交通的要研究如何把这些东西运出去，这是我们的职责。同时又要和发展工业结合起来，要发展煤加工，发展磷加工工业，加工成煤焦，或是黄磷，运输量就可以减少50%到80%。发展加工业又可以促进我省国民经济的发展。又如省里的一些军工企业，国家已经批准我省生产轻型卡车，以及多年来已经生

产的各种类型的汽车。这样，既给贵州的交通增加了运输量，又为我省提供了交通工具，所以，交通运输的发展要与国民经济的发展密切相结合，形成互相促进，良性循环的作用。贵州的交通运输与外部环境有密切联系，应该和全国的经济发展的总战略相结合，特别要和沿海的发展战略相结合。贵州的发展战略和全国及沿海的关系，是子战略和总战略的关系。

第四、制定交通发展战略，要充分运用科学技术，这里有国内的和外国的，国内的，首先是省内的，在这四十年的实践中，科学技术工作者，有很多的发明创造，有很多的实践经验。应该把这些科学技术成果加以总结推广、提高、深化。例如江界河大桥，是国内跨度最大的，不仅这座大桥的设计是先进的，是科学技术人员辛勤劳动的结果；将来建成后，也是我省交通工程上的光辉成就。类似这样的科技成果还很多，无论是公路运输方面，公路工程方面，在铁路建设和运输方面，在内河航运方面，在民用航空方面，在邮电通信方面这四十年成绩也是很大的，我们必须认真总结提高，更好地发展我省的交通运输工作，为发展贵州经济，兴黔富民作出更大的贡献。

同时，我们还要很好地学习和运用外国的先进的科学技术，这样才能更好更快地促进贵州交通事业的发展。

全省广大的交通运输、邮电通信部门的职工同志们，经过这四十年辛勤劳动，做了大量的工作，成绩是显著的，为发展贵州经济作出了应有的贡献，我向大家表示祝贺和感谢！同时希望交通运输协会第二届理事会，团结全省交通、邮电部门的专家学者、科学技术人员、老业务人员，为发展贵州的交通、邮电事业作出更大的贡献。

省人大周衍松副主任

在省交协二届理事会议上的讲话

(根据录音整理)

多年来我对贵州省经济发展，有这样一个感性认识：能源、交通都是贵州省的制约因素，是主要制约因素。能源问题，煤与电相比，煤比电困难。过去搞电，电比煤困难，现在是煤比电困难，因为它需要的资金很多，省里也拿不出来，但需要量偏偏在增加。但是交通运输的困难性，我认为不压于煤，并不是说搞某一项交通建设需要的投资要比它多，而是它复杂。比如建设用地问题，现在要新征一块地是困难重重，贵阳南站用地到现在还有一部份没有解决。你修公路也要征地，难度不压于煤，所以从某种程度上来讲，我是宣传这个观点：应该把大力发展贵州省的交通放在首位。我在省府工作的时候，香港资本家胡应湘到这里来，搞北盘江的开发，结果他也没有拿钱。但我的想法是，你只要有利于航运，电力放在第二位也行，就是要以航运为主，因为贵州省出去的通道太少了，山区修铁路非常困难，修公路也困难。乌江航运，构皮滩的回水可以到乌江渡来，这就是一条出口，开发洪家渡的着眼点是快点发展电力，而开发构皮滩的着眼是快点发展航运。

第二是想谈一谈治理整顿期间我们发展交通运输怎么办？我的想法一个是按现有的财力，按照我们现有的技术水平、管理水平，怎么样做好力所能及的事，我主要讲的

是搞公路、航运，因为铁路我们没有钱，铁路电气化到明年就完了，当然玉林刚才讲的那些我都举手，只要你搞得到我都赞同，但一个公路，一个航运确实值得我们省里加以研究。二个在管理方面，这个管理不是公路部门直属运输的管理，而是讲全省的管理。我今年上半年到了铜仁地区和遵义地区，给我的印象是交通运输的重点还在农村，化肥、农药这些生产资料运不下去，粮食不能区间调运，烟叶调不出来，表面上看是汽油的问题，但回到省政府，树魁同志给我讲那不是汽油问题，是钱的问题，只要有钱就可以买到油。那怎么解决这个矛盾呢？铜仁地区是集中自己能组织的车队来突击运粮，只有这个办法。遵义是摊派，把所有大型厂矿的汽车都压下来为我服务，把粮食拉上来，把化肥拉下去，不然你就不要吃饭。但企业里面也叫苦连天，运费大概是给0.20元一个吨公里，汽油给一点，远远不能满足要求。回过头来，贵州电视台、中央电视台都有一条消息，说贵州公路运输汽车的空驶率达50%，这说明我省一面汽油很紧，一面汽油浪费很大。实载率100%是不可能的，总是有空驶的，当然那么多空驶是不对的，但你越登报，越广播，你到上面要油就越要不到。人家说你看中央电视台，省台都播了，你还是回去加强管理吧，我再给你

油，你空驶率再抬高怎么办？人家用得好，你用得不好，这个油给你也是浪费了，这类帮倒忙的事很多。其实这类问题揭露一下我也赞成。开个会说一说也行，这里有一个油料的分配，运输的组织问题。很多问题过去是想到过，但是没有做到。比如讲化肥的运输路线，按路线来钱也少补点，油也少用点，这个做了没有做？现在看起来是没有做。化肥是运到地区，然后再运下去，是按区域来调运的。粮食也是一样的，到本县的，到邻县有粮的地方运进来运距短，但是不通，不在计划安排内。这一部份粮由那里运？你反正省粮食局要调粮下去的，要调到那个地方；象这类工作，如果大家都说：“我只管自己的事，不管别人的事，那永远不能解决，所以我呼吁一下，交通部门要和供销部门，粮食部门联合研究一下，因为石油是国家的资源，这个资源不能浪费。

航运问题，在铜仁地区、乌江附近几个县都非常关心，但有的事情要满足哪一个县；哪一个人的愿望是不能够做到的，但作为一个问题是可以研究的。这里面有一个价格问题，说航运的价格比汽车运输的价格还贵，所以这个价格问题也值得研究。怎么样合理使用运输渠道？铁路、公路、水路都比较一下。怎么样来分流？通过价格来分流，这些都是文章，是需要很好研究的。谁来做？我建议交通运输协会来做这个工作，做一做比较价格这个工作，出来讲话也有了依据。

再下一个我想谈规划问题。这一次粉碎反革命暴乱，小平同志在六月十五日的讲话中就提出了这个要求，要求现在新的中央常委，要组织一个专门的班子来研究一下二〇五〇年这段的发展规划，也不是全部规划，主要是交通的规划，原材料的规划，能源的规

划。这件事情国家是要做的，但也不一定今年就搞，现在组织班子，到明年可能才开始搞。从全国的交通规划来讲呢，少不了贵州这一块，所以我们要搞这个规划工作。但是搞那么长的规划也是很难搞的，我也想过这个问题，不论是原材料、能源、交通规划都是很难搞的，因为有很多因素是看不到的。比如讲它与技术进步有关系，而有些技术进步，现在还没有出现，有的出现了还没有开始推广，因为你是搞规划，不是搞研究工作。第二个与我们整个国民经济发展也有联系。贵州省的国民经济发展，比如讲烤烟，这也是运量很大的东西，到底搞个什么规模？从目前来讲，种植三百万亩，我们不赞成再超过了，因为要搞粮食，贵州粮食不够吃，但是将来粮食有突破，单位面积产量大大地提高，烤烟多种点也没有问题，这些情况我们估计不准。还有地方资源的开发，如煤炭，这个运输量也是很大的，煤炭发展规划也与交通发展规划密切相关。此外经济发展的同时，还有一个城镇发展的规划问题，凡是一个城镇要发展，它的交通必然要发展，所以它牵涉的因素非常广。至于钱不用谈了，都要钱，因此我建议交通运输部门首先搞个规划二〇五〇年不讲，至少到二〇〇〇年搞个规划。这个规划搞了以后，不能放着，每年复习一下看一看，情况变了要调整。这个规划一个能加快发展，再一个不要制约以后的发展，就是不要浪费。不要我现在修一栋楼，到以后根本没有用，不要干这种事，那就行了，公路的选线，还是不是现在这个老法办，还是不是还要搬山走，去年我到重庆，重庆过乐山下面就打洞了。究竟那个合适？类似这些东西要体现在规划里，反复研究一下，尽量避免失误。

省政协毛铁桥副主席

在省交协二届理事会议上的讲话

(根据录音整理)

今天是贵州省交通运输协会，在北京平息暴乱以后召开的会议，意义重大，感到兴奋。回忆过去，贵州交通工具和设施，自解放以来是从无到有，从小到大，欣欣向荣，发展速度很快，是在党的领导和广大职工以及各类专家、学者智力劳动的结晶。但文革十年动乱，交通事业停滞不前，跟不上形势发展的要求，大家知道，发展生产、繁荣经济，交通运输是重要环节。在十一届三中全会以来，交通协会成立时间虽短，对发展交通事业作了许多工作，但河流通航里程短，年久失修，赤水、乌江亟待整治；飞机数量不多，买票难，贵阳至广州机票更难；铁路以贵阳为中心，东、南、西、北有四条，铁公和铁水分流的布局尚为发挥应有作用，因而铁路负担就过重了，南路出口物资经贵阳到湛江港，里程延伸，如果西路有一条出口的捷经那就好了。现在铁路客货运拥挤，其中有的厂商配合不好，运生矿出口，如煤经过加工选洗可减少30%以上的运量，有的行商短途货运占据了铁路长途吨位，如果把这些人因素解决，长途运力就会明显增加。现在推行电气化铁路如全线竣工运力可能缓解，但不能长治久安，只有增修新路更为有效；汽车运输发展不够平衡，公路少，汽车多，等级公路少，无等级公路多，货物流向尚不对口，兼之人为的交叉空驶不少，以至实载

率低。在改革开放的前提下汽车个体户大量增加，比交通厅专业车高出几倍，业务出现竞争局面，经营有方的赚钱，经营失当的亏本，专业车受到严重刺激。现在战略转移搞“承包”负责制，经济虽有所好转，但还不能摆脱困境。

我想要缓解贵州交通运输问题，综合治理，重点突出，从实际出发。贵州是八山一水一分田，历来很穷。为什么？穷就主要穷在运输问题上。一九三二年我由重庆运一辆雪佛兰汽车入黔，没有公路，把汽车折散请30多人用了17天的时间才抬到桐梓。我幼年时读李白的诗，说蜀道难于上青天，我看可以改为黔道难，难于上青天。现在的三义戟机由贵阳到重庆仅25分钟，天堑已变通途。要把交通运输搞好是离钱而不行，那么贵州就应考虑把钱用在刀口上。治理河流应积极施行，通航与发电并举，前途是大有可为。多修山村公路，以民办公助为主，重点修建省际公路，专款与民工建勤相配合。飞机不足，除由航空公司自行解决外，贵州在经济许可的环境下，可新购飞机辅助运输，发展旅游事业。在二〇〇〇年后，用钱的重点放在新建铁路为宜，如果南昆铁路建成。贵州西线的出口物资直达防城港口，运距缩短，利莫大焉。从而铁路局如释重负，减少压力，感到轻松。这条南昆铁路不仅有经济价值，而且有军事

和政治意义。贵州西部地下资源丰富，农副产品不少，逐步需要大量出口，汽车成本过高，不宜于长途装运大宗的矿产品和农副产品，只能在省内为火车集散物资，搞活本省运输，兴旺市场。如果客运与外省联运或直达腹地，是可取的。水运价格低廉，但经南北盘江出口，广西已建电站截断河流，需要进行协商。惟有铁路在未来的近期内是适合贵州环境的，稳妥可靠，万年大计。

南昆铁路的修建已谈了十几年，终无成果。现在看来是有希望。原来定线是由盘县之红果车站按轨，经兴义、百色、南宁、到防城港，全长787公里，今年春铁道报载不经盘县，而由兴义直达昆明，里程增加了。铁道部已在柳州设指挥部，先修南宁至平果段107公里，正在准备施工，以一年半至三年时间建成，经费来源由拨款改为“自筹”。预计南宁至平果段和百色两段要一九九四年才能建成，再修贵州段要隔六年才能动工。这条路是贵州的富民之路，意义深长，贵州当局应把他摆在重要议事日程上去，不是要马上动手干，而是要重视起来，于本有益。在经济来源，广西不比贵州富多少，我们可以借鉴，知难而进、多开些社会人士、专家学者的论证会议，多渠道、多方法筹集资金，有三年准备时间是足够的了。未雨绸缪，能在广西百色段开工时贵州即可同时动工，这样可提前三年通车受益。时间是金钱，时间是效益。

在改革开放治理整顿的前提下，对贵州专业汽车在经营管理上提出几点具体建议，由于近年来我对交通运输经营情况了解不多，仅从侧面在运输方面一些朋友谈出一些点滴，很不全面，更不确切，我考虑之余要搞好汽车运输经营业务，首先要开源堵流，兴利除弊，点滴归公，但汽车运输行业近十年来放松了政治学习，以致社会上不正之风侵入员工，“向钱看”，如司机修车对保修人员

争取早日出车，就须“小意思”拿点“袖里财”。要争取实载率，找回头货，就得塞“烟酒、烟酒”。司机要付钱，怎么办？只好超装快跑，拼设备，造成车辆过早损坏。经营管理有所改善，“承包”或非承包，从表面上看来经济收入有所好转，如果深入算帐，不免虚盈实亏，最终国家吃亏。有这些因素存在，用行政手段来管理，只能服其身而不能服其心。应从高度来认识这一问题，只有以十三届四中全会精神，坚持四项基本原则，反对资产阶级自由化来提高政治思想觉悟，树立爱国主义世界观。才能服其心，解决问题比较彻底，攻心为上。特提出以下一些浅见。

1、建议多修山区的简易公路，经费来源，以民办公助为主，适当予以补助。

2、把原有无等级公路提升为有等级公路。使晴雨通车，制订切实可行的保养办法。

3、适当新建与邻省相连有运输价值的二级公路。要求造高级公路或一级公路，不从本省财力物力出发希望是会落空。将原有省际公路降坡加宽，提高等级以利于大吨位卡车通行。

4、5吨卡车少留，逐步更新如8—15吨卡车，并以柴油车为适宜。任用有15年以上驾驶经历的司机，高价聘任。

5、因地制宜，选择树种，绿化公路。今年初我曾去威宁湄潭等地，除老公路有极少数行道树以外，新公路根本无树，这未免损失地利，大煞风景。建议交通厅根据地质土壤配备经济树苗或用材树苗，由各班道班栽培保护，将来收益分成，道班占80%或100%，交通厅的树苗费用可收可不收。重在绿化。株距10公尺，每公里应栽200株。交通厅共有多少山村公路和干线公路？如果认真把他抓起来，就是为国为民，为子孙后代做了一件好事，

希望重视这举手之劳。

6、搞好交通系统基层组织建设，保修、驾驶、站务三者一起抓，决不能时松时紧，谁先谁后，要一起抓。交通系统历来对保修工作抓得紧，司机安全教育工作也很重视，但站务管理特别是外县站务管理放得松，只要站长能填表报，登记货物能及时与上级公司联系，管理一些杂事就可当站长，素质太差者不乏其人。文革前虽然如此，但经营收益好，上交国库很丰。但当时情况不同，汽车是独家经营，客货流动非我莫属，养成个“翘腿老板”的习性。文革后环境变迁，有机辆出来搞货运，争吵了一阵子。解决不久，大量的个体户汽车出现，引起竞争，这是经济规律不足为奇。各地站务人员经营作风未变，当地货源失控。专业车竞争对象就是个体户，只要他照章纳税不抬价压价，在经营上无法干涉他们自由，兼之公司与公司协调不够造成交叉空驶，虽专业车具备各种优势，仍不免失去部份竞争能力。为今之计，重视学习端正经营思想，提高服务质量，改善经营管理，才能重整旗鼓，立于不败之地。

7、对保修技工的管理，修车项目要定时间，质量要经检验，以杜流弊。“俸足可以养廉”，工资待遇适当提高。

8、站长即是一个地区、一个县的经理，除日常站务作业外要走出站门，对当地物资流量流向摸清楚。要与当地机关货主和个体户打交道，才能开拓货源，组织货源，立信于各方，使实载率提高。任用站长必须年富力强，最低也要有中学以上的文化水平，分批训练，当成重点来抓。各公司经理尤为重要，不能与站长水平来比，必须任用人才。

9、对驾驶员管理，行政与教育要紧密结合起来，按劳付酬。驾驶作业时间长，还有风险，“承包”标准不宜过高。完不成任务，势必挺而走险，只好超装快跑，不顾安危，查出又要罚款，乱搞一通是不得已而为之。要使国家有利，司机有益，在互利的前提下，使略有节余，俗语云：“衣食足礼义兴”。关键在订出几条，违者法治，须用行政手段再施以政治教育，两者结合可以发挥积极因素，荡平歪风是会有望。站务人员也应调整工资，能维持正常生活，是能搞好站务作业，于业务竞争上是能发挥积极作用的。尚须订立几条以除流弊，违者法治，言出法随，决不姑息。

总的说来贵州汽车运输的前途乐观，大有可为。以上发言是管中窥豹，不免片面，希同志们批评指正。

(上接7页)

总之，当前发展交通运输业的形势很好，一个是党中央，国务院很重视，再一个省委、省政府也很重视，第三是内各有关方面都很关心，我们协会参加的人也是不少的。会议期间，昨天何仁仲同志来了，今天衍松同志也参加，大家都很关心这件事情，而且我们已经在“七五”奠定了一定的基

础，对今后的发展也有一些的思路，在这个情况下，我们大家共同努力，来发展我省的交通运输业，我想前途还是光明的。希望我们交通协会的广大同志，在这一方面进一步地作一些调查研究，开动脑筋，提出一些更好的方案来，促进我们省的交通运输有一个更大的发展，进而为我们兴黔富民，振兴贵州经济作些贡献。

卢绍善同志

在省交协二届理事会上的讲话

(根据录音整理)

刚才何仁仲同志发表了很好的讲话，我赞成他的观点，锦文同志的报告提出了协会的十二条任务，我认为这是我们第二届理事会今后要做的事情。我想在发展经济，坚持四项基本原则，深入改革开放的情况下，我们能在交通运输方面，在重大问题的研究和发展战略的探讨上，提出更多的方案，供省的领导和有关部门决策参考，这是我们运输协会一项光荣而重要的任务。在实现这个任务中，我愿意跟理事会的同志们一起努力。

回顾我们过去的经验，在交通运输事业的发展上，我觉得具体的有这么几点想法：

第一点，在我们省的交通运输，包括邮电、航空的发展过程中，我们在艰苦、困难、资金紧缺的情况下，逐步发展起来，有了今天的成果。这里有一个重要的经验，就是一贯地贯彻了艰苦创业，勤俭办事的精神。过去在五十年代和六十年代，资金投入是很有限的，因为我们的经济基础差，但由于坚持了艰苦创业的精神，修出了那么多的道路。按那时的说法，一条是依靠群众的力量，二条更重要的是贯彻了勤俭建国的精神，艰苦奋斗，民办公助，每公里补助千把块两千块钱，给点钢钎、炸药的钱，就把路修起来了。那是靠群众的力量，靠勤俭节约、艰苦奋斗的精神干起来的。现在我们国家的经济发展了，经济实力比五十年代、

六十年代，甚至七十年代都雄厚得多。资金投入的能力也强了。在现在条件优越的情况下，如果我们继续贯彻勤俭建国，艰苦奋斗这个精神，一个钱当一个钱用，相比之下就应当比那个时候修更多更好的路，我们交通事业的发展就应当更快更好。

第二点，贵州省的交通运输是一直处于与国民经济发展不相适应的状态，不管铁路、水路、公路都是如此。要使我们交通运输业适应国民经济的发展，当然要有一个本身生产力发展的问题，技术更新的问题，内部改革的问题。还有一个重要的问题，就是铁、公、水综合发展的问题，都要从省里经济发展这个大局着眼，来解决我省交通运输问题，这也是现在要研讨的问题。我很赞成铁水分流办公室的成立。铁水分流办公室要从大局出发，不能貌和神离，各想各的，一定得拧成一股绳，为贵州经济发展作贡献。

第三点，运输业要贯彻计划经济与市场经济相结合，以计划经济为主的方针，过去一段时间不提计划为主了，不管怎样，要贯彻计划经济与市场经济结合的方针。反映到交通运输方面，应该是贯彻宏观控制与微观搞活的方针，既依靠骨干的运输企业，又发挥个体经济的作用，千家万户办运输，有路大家走，有水大家行，这个方针为解决运输

(下转19页)