

**Jiushi Niandai De Jiaotong Gongzuo**

# **90 年代的交通工作**

交通部办公厅 编

图书在版编目(CIP)数据

90年代的交通工作/交通部办公厅编.—北京:人民  
交通出版社,2000

ISBN 7-114-03815-1

I.9... II.交... III.交通运输管理-研究-中国  
IV.F512.1

中国版本图书馆CIP数据核字(2000)第80187

## 90年代的交通工作

交通部办公厅 编

版式设计:刘晓方 责任校对:梁秀青 责任印制:张凯

人民交通出版社出版

(100013 北京和平里东街10号 010 64216602)

内部发行

北京鑫正大印刷厂印刷

开本 850×1168  $\frac{1}{32}$  印张:16.375 插页 2 字数 430千

2001年1月 第1版

2001年1月 第1版 第1次印刷

印数 1001-5000册 定价 38.00元

ISBN 7-114-03815-1

U·02761

## 前 言

20世纪90年代,是全国交通工作取得显著成绩的重要时期。

这一时期,在邓小平理论和党的十四大、十五大精神指引下,我国改革开放和现代化建设进入了新的阶段,全党全国为实现第二步战略目标而奋斗,并开始实施第三步战略部署;“八五”、“九五”计划胜利完成,国民经济保持了持续快速健康发展。社会主义市场经济体制初步建立,市场机制在配置资源中日益明显地发挥基础性作用。党中央、国务院为缓解交通运输全面紧张和“瓶颈”制约的状况,为应对东南亚金融危机、加快基础设施建设以扩大内需,为实施西部大开发战略,对加快公路等基础设施建设十分重视,作出了重要部署,提出了新的更高要求。这是90年代全国交通工作所处的大背景、大环境,它为加快交通发展提供了极好机遇。全国交通系统各级领导和广大职工,以时代的紧迫感,抓住机遇;以历史的责任感,珍惜机遇;以求实的态度,用好机遇。在党中央、国务院正确领导下,在各级政府高度重视和人民群众热情支持下,全国交通工作不断向前推进。

这一时期,交通改革发展取得了重大进展:一是交通基础设施建设取得重大进展,建设的规模、速度和质量达到历史最好水平。公路基础设施实现了跨越式发展,公路总量大幅增长,高速公路建设突飞猛进,一批具有世界

先进水平的公路桥梁及长大隧道相继建成,路网结构逐步优化,通达深度进一步提高;内河航道面貌得到了明显改善,沿海港口建设取得了新的进展,支持保障系统进行了重点加强。二是运输能力增长取得重大进展,运输服务水平有了新的提高。公路运输的基础性地位进一步增强,水路运输的优势进一步发挥,从总体上说,为旅客、货主提供了安全、便捷、多样化的运输服务。三是交通改革取得重大进展,行业管理进一步加强。大力培育统一开放、竞争有序的交通运输市场和建设市场,深化国有交通企业改革,推进交通行业管理和行政管理体制改革,交通改革在更深的层次、更广的范围进行,取得了明显效果。四是实施科教兴交战略取得重大进展,交通科技创新能力不断增强。科技攻关力度大、选题准,科研成果数量多、效益好。实施交通人才工程成绩显著。这些重大进展的综合成果是:交通运输生产力水平跃上了一个新台阶,长期以来交通运输全面紧张的状况得到缓解,对国民经济的“瓶颈”制约得到改善。

这一时期,全国交通系统坚持“两手抓、两手都要硬”的方针,坚持“讲学习、讲政治、讲正气”,贯彻江泽民总书记提出的“三个代表”的重要思想,推动两个文明协调发展,在行业精神文明建设的实践中探索出并坚持了八条原则:以经济建设为中心;以提高职工队伍素质为根本;以加强各级领导班子建设为关键;以加强基层班组建设为基础;以端正行业风气、加强党风廉政建设为重点;以改进思想政治工作为动力;以群众性的创建文明活动为载体;以加强组织领导为保证。行业文明建设和职工队伍建设取得重大进展,涌现出一批具有鲜明时代精神的

先进典型 ,在交通系统乃至全国产生了重大影响。职工队伍中也存在一些问题 ,但这支队伍的主流是好的 :努力建设有中国特色社会主义、具有尽快改变交通落后面貌的雄心壮志 ,是这支队伍理想信念的主流 ;解放思想、开拓进取、抓住机遇、加快发展 ,是这支队伍思想观念的主流 ;艰苦奋斗、爱国奉献 ,是这支队伍道德面貌的主流 ;奉公守法、廉洁勤政 ,是交通行业风气的主流。正是队伍的这一主流 ,保证了交通改革和发展的持续推进 ,维护了整个行业的安定局面。

当前 ,我们也必须清醒地认识到 ,交通工作还面临着不少问题。社会主义初级阶段的主要矛盾 ,是人民日益增长的物质文化需要同落后的社会生产之间的矛盾。在交通运输方面 ,国民经济和社会发展要求交通的“ 适应性 ”同交通发展的“ 滞后性 ” ,是我们必须全力解决的主要问题。与此同时 ,我们又面对着在发展市场经济的新形势下 ,在改革不断深化但尚未完全到位的情况下 ,在交通从业人员素质参差不齐、部分人员素质较低的状况下 ,产生的种种问题 ,如 :在加快交通基础设施建设的同时 ,如何确保工程质量 ;在运力不断增长的同时 ,如何确保运输安全 ;在培育、发展交通运输市场和建设市场的同时 ,如何防止消极腐败现象 ;在政企脱钩、政府转变职能的同时 ,如何加强行业管理 ,等等。这些问题亟待进一步认真探索和着力解决。

交通改革发展任重道远。党的十五届五中全会通过的《中共中央关于制定国民经济和社会发展第十个五年计划的建议》指出 :加强基础设施建设是今后五至十年一项十分重要的任务。交通建设要统筹规划 ,合理安排 ,加

强公路、铁路、港口、机场、管道系统建设,健全畅通、安全、便捷的现代化综合运输体系。加强公路国道主干线建设,完善公路网络,逐步提高路网通达深度。加强沿海枢纽港口建设和内河航道治理,发展水路运输,建设国际航运中心。这是中央赋予交通行业的新的使命,必须千方百计坚决完成。

为了总结过去,规划未来,做好新世纪的交通工作,我们编辑了《90年代的交通工作》一书,内部发行。这是一本文件汇编,收入了1991年至2000年间召开的23次交通工作重要会议的文件,共28份。

这本文件汇编分四个部分:第一部分为国务院领导同志在全国公路、内河航运建设工作会议上的五次重要讲话。这些讲话,对加强交通基础设施建设具有重要指导意义。第二部分为交通部领导同志在全国交通工作会议上的报告。这部分文件可以看出十年间交通工作逐步发展的脉络。第三部分为交通部领导同志在全国公路、内河航运建设工作会议上的讲话。第四部分为交通部领导同志在全国交通行业精神文明建设会议上的讲话。这部分文件体现了“两手抓”、两个文明协调发展、共同进步的方针。

文件中使用的交通发展数据,大多为快报数,如与“附录”中的正式统计数据不一致,则以“附录”的数据为准。

由于汇编工作时间比较仓促,粗疏之处恐难避免,敬希批评指正。

交通部办公厅

2000年12月8日

# 目 录

## 一、国务院领导同志在全国公路、内河航运 建设工作会议上的重要讲话

- 邹家华副总理在全国公路建设工作会议上的讲话(摘要)  
(1993年6月23日)..... 3
- 邹家华副总理在全国内河航运建设工作会议闭幕会上的讲话  
(1995年10月13日)..... 12
- 邹家华副总理在全国内河航运建设现场会上的讲话  
(1998年2月19日)..... 24
- 提高认识 狠抓落实 进一步加快公路建设步伐  
——吴邦国副总理在全国加快公路建设工作会议上的讲话  
(1998年6月21日)..... 38
- 加快交通基础设施建设 为西部大开发当好先行  
——吴邦国副总理在西部开发交通建设工作会议上的讲话  
(2000年7月21日)..... 49

## 二、交通部领导同志在全国交通工作会议上的报告

- 再接再厉 抓好“八五”为交通事业的新发展而奋斗  
(1991年1月25日)..... 63
- 管好行业 搞好企业 调整结构 提高效益  
(1992年1月11日)..... 86
- 把思想认识统一到十四大精神上来 把十四大精神落实到  
交通工作中去  
(1993年1月11日)..... 108

加大交通改革的力度 加快培育和发展交通运输市场的步伐	
(1994年1月18日).....	131
认清形势 统一思想 推进交通改革和发展	
(1995年1月10日).....	149
齐心协力 奋发图强 扎扎实实做好“九五”交通工作	
(1996年1月23日).....	171
认清形势 稳中求进	
(1997年1月9日).....	197
认真贯彻十五大精神 创造交通工作新业绩	
(1998年1月14日).....	210
努力做好世纪之交的交通工作 以优异成绩迎接建国五十周年	
(1999年1月18日).....	235
面向新世纪 开创新局面	
(2000年1月24日).....	259

### 三、交通部领导同志在全国公路、内河 航运建设工作会议上的讲话


解放思想 加快步伐 实现公路建设新目标 ——在全国公路建设工作会议上的讲话	
(1993年6月18日).....	281
加快公路建设 深化体制改革 促进国民经济持续快速健康发展 ——在全国加快公路建设工作会议上的讲话	
(1998年6月20日).....	292
贯彻落实中央决策 加快西部交通建设 为实施西部大开发战略作出贡献 ——在西部开发交通建设工作会议上的讲话	
(2000年7月20日).....	309

抓住机遇 加快发展 振兴我国内河航运事业 ——在全国内河航运建设工作会议上的讲话 (1995年10月9日).....	324
贯彻落实十五大精神 开创我国内河航运建设的新局面 ——在全国内河航运建设现场会上的讲话 (1998年2月18日).....	337

#### 四、交通部领导同志在全国交通行业 精神文明建设会议上的讲话

提高认识 狠抓落实 切实加强交通行业精神文明建设 (1991年10月9日).....	355
重在建设 贵在创新 (1993年11月18日).....	372
把学习“华铜海”轮的活动引向深入 (1995年12月1日).....	392
贯彻六中全会精神 努力创建文明行业 (1996年12月9日).....	409
充分发挥示范“窗口”在创建交通文明行业中的作用 (1997年3月18日).....	429
认真学习贯彻党的十五大精神 把全国公路系统创建文明 行业推向前进 (1997年10月14日).....	442
总结经验 突出重点 把创建文明行业活动提高到一个新 水平 (1999年10月28日).....	460
按照“三个代表”的要求 努力建设一支高素质的交通行政 执法队伍 (2000年10月31日).....	484

附录：“八五”和“九五”期间交通发展主要统计数据



一、国务院领导同志在全国公路、内河  
航运建设工作会议上的重要讲话

# 邹家华副总理在全国公路 建设工作会议上的讲话(摘要)

(1993年6月23日)

听了同志们的发言,大家对整个公路建设的认识和意见都讲得很充分,现在强调讲几点意见。

第一点,这次会议开得很好,是一次非常重要的会议。

这次会议之所以重要,因为是和当前的经济形势密切结合的。在我国经济发展过程中,当前要突出解决“瓶颈”问题;“瓶颈”现象主要反映在基础设施不适应,我们这次会议就是为了解决公路基础设施建设这样一个重要问题。

会议开始的时候,黄镇东部长作了一个很好的报告,总结了几年来公路建设工作的经验,制定了目标,提出了任务以及下一步工作的要求。刘锴副部长又讲了今后10年以及30年的长远规划。有了一个长远的规划,我们今后的公路建设从中央到地方就可以围绕这个总体目标,进一步来发展。会议中间介绍了山东的经验,山东的经验很全面,不仅仅是高等级公路建设,而且包括县乡道路的建设。广东的经验也是很丰富的,广东这几年公路发展很快。除此以外,各地也都有很好的经验,有的在会上作了介绍,有的是书面材料。

这次会是采取现场会的形式进行的。大家实地考察了山东的公路,包括高速公路、汽车专用路、一般等级公路和县乡公路。不光考察路,还从领导的指导思想、组织工作、群众工作等方面,从认

知和实践的结合上更加深刻地了解了山东公路建设的经验。昨天下午各省领导的发言,说明这次会议加深了我们对公路建设与经济发展的关系的认识。有的同志讲这次会有“七个最”、“五个好”,大家感到很满意,达到了我们设想的要求。山东省为这次会议作出了很大的努力,组织工作做得非常好。

第二点:1989年以来的4年时间,在党中央、国务院的领导下,公路建设取得了很大成绩,特别是高等级公路建设取得了显著成绩,要充分估价。

1989年辽宁会议时,对建设高速公路的认识还不完全一致,有的赞成,有的不大赞成,建高速公路要花很大的投资,当时沈大高速公路已基本建成,认识还不一致。现在比较一致了,而且肯定了,因为开始显示出实际效果来了。那次会议对我国的公路建设起了很大的推动作用。到1992年底,全国高速公路已达652公里,4年来增加了505公里。目前,我国已有18个省、自治区、直辖市已经建成或正在着手建设高速公路,当时只有沈大和沪嘉两条高速公路,那时还在酝酿中的京津塘高速公路现在已基本建成了,实际上对高等级公路的需求是经济发展对交通需求的客观反映。

辽宁会议之后,二级汽车专用公路从无到有,目前已建成2000多公里,成绩是很大的。我们不可能要求所有的公路都全立交、全封闭,假如现在提出这个要求,就会脱离我国经济发展的实际。但是经济的发展,却要求提高公路运输的运行效率、运行速度,这是我们要努力实现的目标。昨天辽宁的同志讲,我们过去公路平均速度只有30公里~35公里,重要的原因,是路比较窄,路面质量不高,特别是混合运输,公路上除汽车外,还有行人、自行车、马车、牛车、板车、拖拉机等等,因此,就没有办法提高公路的汽车速度和效率。如果公路上汽车的平均速度能提高1/3,同样的车辆数量,运输量、运输效率就能提高1/3。在这种思想指导下,出现了二级汽车专用路,路面宽度、路面平整度近似于一般二级路,但由于采取了汽车专用,部分封闭和立交的措施,运输速度和

效率大大提高,最大的节约是时间的节约,同时也减少了油料的消耗、轮胎的磨损,这是一个非常重要的措施。运输效率和效益不光是一个速度的问题,它是一个综合的、全面的要求。但提高速度始终是交通运输要努力追求的一个目标。从实践中可以看到,不论是火车、飞机还是汽车、轮船,都是通过提高速度不断提高运输效率和效益。回顾历史,速度本身也在不断变化和发展。最早的运输工具是人自己,背个东西从这个地方送到那个地方,以后又以畜力作为动力来完成运输。然后又以机器来牵引车辆,又从陆地、水上交通发展到空中的交通。不管哪一个时期,在新技术水平基础上,都在追求新的运输速度,这是交通运输发展的自然规律。现代小汽车时速达到200公里,甚至更高,这在技术上已解决了,但是如果如果没有相应的公路,这样高的速度也不可能得到发挥。我们从事交通运输工作的同志们,要采取多方面的措施建设好公路,使车辆的速度得到提高和发挥,以取得最大的运输效率、最大的运输效益。这也是这4年来出现了高等级公路、高速公路的原因。

高等级公路的出现,车速的提高,对我们贯彻中央改革开放的政策,改善投资环境,起了很重要的作用。外商到中国投资,要有合适的投资环境,投资环境当中一个特别重要的条件,就是交通条件。由于出现了高等级公路,提高了运输效益。降低了运输成本,就更加容易吸引外商来投资,各地都有这样的体会。

高等级公路的建设,对发展市场经济,推动市场建设,起了很大的作用。这次去潍坊市寿光县看了一个蔬菜市场,很受启发。按我们过去的观念,都是在城市的附近搞菜篮子工程,在城市郊区搞一些蔬菜基地,解决城市需要的蔬菜。我原想一个寿光县城需要多少蔬菜,即使搞蔬菜市场也不会太大。到那里一看,这个蔬菜市场非常大。我问他们,蔬菜从哪里来,到哪里去?他们说,全国除了西藏没有不来的。不仅向山东大城市如济南、淄博等供应蔬菜,而且运到北京、运到天津,甚至更远。东北的土豆从东北运到寿光县,然后从寿光批发到其他地方。形成这么一个蔬菜中心,当然原因很多,寿光县本身就是大面积种植蔬菜的传统县,但蔬菜

市场之所以能够出现,不是盖个房子就有了市场,首先是要把蔬菜运进去,又能从这里批发到各地,最根本的条件就是交通。从寿光县开汽车一天一宿就可以到北京。北京就不局限于在郊区发展蔬菜市场了,可以从寿光这个蔬菜基地把菜运到北京了。市场经济一个重要认识就是要发展商品生产,通过流通环节,才能形成商品经济,这种情况下交通就成为一个关键环节。寿光蔬菜市场发展的条件,就是有了高等级公路,高速的运输。从这里我们看到一个现实,运输速度的提高,运输的充分发展,对我们今后市场经济的发展,大规模的商品生产,降低商品生产成本,提高整个经济效益,起着很重要的作用。县乡经济能否发展,很重要的一条也是交通问题。

高速公路的出现,运输速度的提高,也推动了一系列产业的发展,例如对汽车工业提出了新的要求,推动了橡胶轮胎工业,也推动了通信事业以及其他工业。公路特别是高等级公路建成后,公路两边土地级差地租升值,这也是建设公路以后带来的效益。现在有些外商愿意投资建设公路,有的外商提出,我花点钱可以,但是你要给我土地。辽宁的同志介绍说,375公里沈大高速公路两边形成了大的经济带,从两边土地的升值中,钱又收回来了,而且收得更多。因此,高等级公路建设的征地、拆迁费用要适当,如果费用太高,这条路就建不成,建不成路,两旁的土地也就不能升值,谁也不来投资。开始时费用低一点,路建起来了,两边的土地马上升值,经济也发展了,应该综合来考虑。从这里可以看出,交通的发展与经济的发展紧密相关,交通发展了,就会推动经济发展,经济发展以后,反过来就要求建更多的公路,两者之间是相辅相成的,这是符合市场经济发展规律的要求。大家都在说:“要致富,先修路”,一点也不错,致富以后更要修路。这是一个从实践中总结出来的结论。我们搞社会主义市场经济,如果仅仅局限于很小规模的小农经济状态,那是发展不起来的,所以我们必须走商品经济的道路。商品经济的最大特点是强化商品交换和流通,流通越快,交换越充分,商品经济就越发达,整个社会就越发达。我们从这个理

论来认识,就必须加快交通运输的发展。全国各地的实践证明,在交通运输发达的地方,经济发展得就好,凡是交通运输不发达的地方,经济就发展不起来。这是符合客观规律的。

### 第三点:谈谈山东公路建设的经验。

各地的经验很多,这次会重点介绍了山东的经验,他们概括了7条,这7条都是非常好的,我想再强调几点。

第一条是提高认识,加强领导。这一条是搞好公路建设的一个关键。提高认识是很不容易的,因为各行各业都有自己的重要性,从某种意义上讲也都是对的。要从那么多重要的事情中集中到一个更高点的认识,强调交通运输这一条,这是要大家共同来认识的。从整个经济的重点来讲,不光是交通运输,我们讲基础设施、基础产业是能源、交通,还加上一个通信。这些都对。能源是一个重点,没有能源,交通也通不了,飞机、汽车、轮船没有油也不行啊!没有能源,没有电力,我们整个的经济都要停摆,因此能源是很重要的。反过来再从另外一个角度讲,没有交通,煤炭运输不出去,火电也不能发,所以在一定意义上来讲,交通运输更加重要。这是我们经过几十年的经济建设之后,越来越明确的一个概念。特别是从我们当前经济的实际看,“瓶颈”就在于能源和交通,所以就更需要突出地讲,能源要摆在前头,交通要摆在前头。这个认识不能模糊,不能动摇。能源交通要先行,不仅仅是认识上要先行,我们的整个措施、政策、资金也要保证这个先行,才能真正做到先行。这个认识要坚定。当然别的工作不是不做,各项工作都要做,但是现在是由于“瓶颈”的原因,制约着我们,只有把交通、能源搞上去了,其他方面才会更好地发展,才能有后劲。

加强领导,不光是省里的领导,市里的领导、县里的领导,以至于乡里的领导,各级领导都要重视交通建设,了解情况,解决问题,推动工作前进,使它不断地健康地向前发展。这个工作不仅仅是交通部门的事情,各级领导都要亲自去抓,摆到工作日程上来。我到济青公路的青州路段见到一位项目经理,问他这条路怎么样?他说他参加了好几条高速公路的建设,就数这里最好。山东省政

府规定了一条,所有的问题都由各级政府自己协调,不能往上面推。遇到是县的、乡的问题,跟他们一商量都帮助解决了。各级领导都重视,都来抓交通工作,事情就好办了。

第二条是依靠群众、发动群众。当然不是说像过去曾经有过的不尊重科学的客观规律的那种发动群众,大炼钢铁的做法实际上不是发动群众,而是领导的强迫命令,违反了科学的规律,这当然是不行的。公路建设要在各级政府的领导下,把群众发动起来,真正成为群众自己的事情。山东的一条很好的经验就是真正把群众发动起来了,当然还要按照科学的要求来进行,这两者之间是一个辩证的关系。要调动群众的积极性,不等于不要管理,不按科学规律办事。依靠群众、发动群众,不要搞强迫命令,而要使群众真正认识这条路修好以后对经济发展是有利的,是为了经济的发展,为了人民生活水平的提高。

第三条是搞好规划。山东的经验如此,广东的经验也是如此。4年来建设的实践证明,原来提出的“统筹规划、条块结合、分层负责、联合建网”的方针是正确的。这个方针也适用于这次交通部提出的“五纵七横”、“两纵两横、三条线”的规划。各个省也要有重点、有规划,有了规划才能突出重点,没有规划就没有重点,没有重点也就谈不上什么“突出”了,所以规划一定要安排好。规划本身不仅仅是建设一条公路的问题,对整个的省、市、自治区的地区经济,以及与周围邻省的关系,都要有一个通盘的考虑。不但要安排近期的,而且还要有长远的安排。公路建设,还要与铁路建设、水路建设、航空建设作为一个总的交通体系来统筹规划。这一点是十分重要的,发展经济没有交通不行,发展交通不把运输体系搞好,就要打乱仗。国家要规划好全国的重点公路,叫“主骨架”。各级都要搞好本地区的规划,同时又要注意与总体规划相衔接。当然我们不能要求县里都去规划高速公路,但要把县乡公路规划好。广东已提出到2000年的时候,从广州到地市最少要达到一级公路;县到地市和地市到县要达到二级公路;县到乡应该有什么公路,都有自己的规划。公路建设要统筹规划,有秩序地进行,既调

动两个积极性,又按照规划进行。各个地方不完全一样,要突出重点,要根据资金的可能,进行安排。

第四条,在整个建设中间要贯彻改革的精神。山东的经验,叫做投入少,产出多,效益高。要按照这三个要求来研究我们整个建设中的改革。改革本身不是目的,目的是要通过改革更好地发展经济,增强我国综合国力和提高人们生活水平。

再强调一点,就是要保证公路的质量,建立监理制度。监理制度是一个很重要的措施,把施工单位和监理单位分成两个单位,都对业主负责。业主通过招标,把公路的某一段交给施工单位建设,业主专门聘请监理单位,监督施工质量,也对业主负责。这是我们公路建设很重要的一条制度的改革。特别是高速公路,修好以后,要保证15年不大修,保证公路质量稳定。监理和承包者的关系是既要严格监理,又要热情服务,叫做监承共建。从总体上讲,大家为了一个共同的事业把路建好,这是统一的。当然工作是两方面,承包者本身要把质量搞好。监理不能离开质量第一的原则。另一方面,又要热情服务,发现问题,帮助施工单位来解决问题,保证公路的质量。山东的经验中,这也是一条很重要的经验。

第四点,我国的经济形势,总的来讲是好的,但也存在一些新的矛盾和问题。当前一个重要任务,就是要抓紧交通运输等基础设施建设,解决“瓶颈”的问题。

为了解决这个问题,要处理好几个关系。

在交通运输中,铁路、公路、水路、航空、管道等五种运输方式,各有各的长处,不是可以相互替代的关系,而是要形成优势互补的关系,都要发展。现在,我们对内河航运利用得不够。贵州省有南盘江、北盘江,假如这两江能够疏通,贵州的物资就可通过两江一直到达广州,这样出口就有了通道,除了公路、铁路到广西可以出去外,通过航运也可以出去。所以,我们在运输中要充分发挥各种运输工具的长处,把它们组合成一个比较完整的运输体系。各省、市的情况不同,要因地制宜。

关于高等级公路或者是高速公路跟一般公路的关系,我们现