昂首阔步地迈向新世纪

（代序）

韩杼滨

这次全路领导干部会议是我们刚刚迈进在跨世纪的发展中非常重要而关键的 1998 年，全路广大干部职工正在认真贯彻党的十五大和中央经济工作会议精神，奋起投入新的战斗的时候召开的。开好这次会议，对于顺利实现“九五”铁路计划的各项目标，把铁路的现代化建设事业全面推向新世纪具有重要意义。刚才，传达了江总书记对铁路工作的重要题词以及镕基、邦国副总理对铁路工作的重要指示，这对我们开好这次会议，做好今后的铁路工作，具有十分重要的指导意义，我们一定要认真贯彻落实。志寰同志代表部党组所作的工作报告，实事求是地总结了 1997 年工作；全面深刻地分析了铁路当前面临的形势；根据党的十五大和中央经济工作会议精神，结合铁路实际，提出了今后三年铁路的改革发展目标，部署了 1998 年重点工作，特别是在深化改革、减员增效、扭亏增盈等方面提出了更加明确的任务和要求。志寰同志的报告讲得很好，是做好今年以及今后三年铁路工作的指导性文件。希望大家认真讨论，集思广益，群策群力，把这次会议开好，开成一个认清形势、统一思想、明确任务的会议，开成一个坚定信心、鼓舞斗志、共同奋进的会议。下面提几点希望：

注：本文为韩杼滨部长在 1998 年全路领导干部会议上的讲话

需要全本请访问 www.ertongbook.com

第一，进一步解放思想，转变观念，加快推进铁路改革。

今年是全面贯彻党的十五大的第一年。党的十五大是解放思想、实事求是的新的里程碑。铁路能否抓住这次新一轮改革发展的机遇，有新的作为，有新的突破，关键在于能否进一步解放思想。当前，铁路改革与发展面临的机遇很好。一是十五大在经济体制改革理论上的新发展和新突破，将会给当前国有企业改革中遇到的许多难题打开新的思路；二是中央关于国有企业改革与发展的大政方针已经明确，各项工作正在积极推进；三是当前宏观经济环境很好，国家已经并将继续从宏观政策上对国有企业给予大力支持；四是在这些年铁路改革与发展的实践中，对于一些难点问题进行了有益的探索，积累了一些经验。这些都是我们加快推进铁路改革的有利条件。特别是党的十五大全面总结了国有企业改革的经验，提出了调整和完善所有制结构的正确方针，明确了公有制实现形式可以多样化，作出了以资本为纽带组建大型企业集团的战略决策，提出了允许和鼓励资本、技术等生产要素参加收益分配等，这些理论上的重大突破和创新，丰富了马克思主义政治经济学，形成了基本完整的理论体系，标志着我国经济体制改革已进入加速实现资源配置市场化、福利分配货币化、公共服务社会化、经济运行法制化的新阶段。这为我们突破铁路改革的难点，解决一些深层次的矛盾，明确了方向，开阔了思路。

今后三年，对铁路改革和发展都是十分重要而关键的时期。我们一定要抓住新一轮改革的机遇，按照党的十五大的精神，结合铁路的实际，打好深化改革的攻坚战，在推进政企分开、转换经营机制、改革运输组织、强化市场营销、调整企业结构和生产布局以及建立现代企业制度等方面取得实质性的进展，实现政企分开、减员增效、扭亏增盈的目标。尽管铁路由于行业的特殊性，改革的难度大，尽管我们面临着运输市场竞争激烈、结构性矛盾十分突出、财经形势异常严峻、分流减员压力很大等多方面的困难和挑战，但只要我们进一步解放思想，转变观念，开拓创新，把机遇变成加快改革与发展的现实，把挑战化为解决矛盾的动力，就

一定能够开创铁路现代化建设事业的新局面。

解放思想有着丰富的内涵。我们强调要进一步解放思想，应该朝哪些方面努力呢？

在精神状态上，要正视困难，坚定信心，开拓奋进，苦干实干，不能怨天尤人，等、靠、要。特别是要发扬苦干实干的精神。苦干实干可以出思路出办法，苦干实干可以出成绩出经验，苦干实干可以战胜困难、开拓前进。

在发展思路上，要转变观念，更换脑筋，主动从适应市场、开拓市场上去找新思路、新办法、新出路。毛泽东同志曾经批评过那些游击战争结束后身子下山了思想还在山上的干部。今天我们有些同志可能也有这种情况，人虽然已经从计划经济的“山”上下来了，但思想却仍然留在“山”上，仍然有一种搞计划经济的习惯性和自发性。这种状况必须尽快改变。要打破在计划经济体制下形成的常规和积习，树立市场经济的新观念，坚持以市场为导向，按照市场经济规律办事，这样才能走出新路子，开创新局面。

在工作推进上，要把敢闯敢干、大胆开拓同实事求是的科学态度结合起来。谋划问题要从大处着眼，举重若轻，解决问题要从小处着手，举轻若重。一时看不准的，要允许试验，鼓励探索，不急于下结论。看准了的，要采取有力措施全力推进。各项改革措施出台后，必须周密规划，精心指导，既要谨慎从事，又要积极推进，提高预见性，力求减少失误，及时发现和解决工作中的问题，边实践边总结边前进。

今年改革的力度加大，随着政企分开、分流减员、企业结构和生产布局调整的加快推进，下岗职工增多，人员变动较大，保持稳定特别重要。我们要处理好改革、发展、稳定三者之间的关系，做深入细致的工作，积极开展再就业工程，多渠道开辟就业门路，安置好下岗职工，特别要关心困难企业职工的生活，及时化解和消除影响稳定的各种因素，确保铁路改革工作的顺利进行。

第二，继续坚持“从严治本、基础取胜”的指导思想，抓好安全基础建设。

安全是铁路深化改革、加快发展的前提和保证，如果没有稳定的安全形势，改革、发展什么也干不成。在抓安全的问题上，我们的各级领导一定要有十分清醒的认识，千万不能麻痹大意，千万不能掉以轻心。目前，铁路安全基础薄弱的问题还没有从根本上解决，不安全的隐患大量存在，特别是今年改革的力度加大，各方面的任务很重。越是在这种情况下，越是要重视安全、抓好安全，保证改革与发展各项工作在安全稳定的局面下顺利推进。

要坚持抓安全基础建设。这是我们这些年来抓安全工作最基本的经验、最主要的体会，是我们对安全生产的客观规律在认识上的深化。铁路运输安全是全过程、全天候、全方位的工作，影响安全的各种因素始终处在一种不断变化的状态。安全生产的这一特点，决定了抓安全必须坚持抓基础，抓基础必须抓住不放，一抓到底；保证安全的长期稳定，成在基础，贵在坚持。安全无捷径，苦干能制胜。这个苦干就是要在抓基础建设上苦干，在强化内实上苦干，在围歼客车事故上苦干。我们必须继续贯彻“从严治本、基础取胜”的指导思想，把安全基础建设作为一项战略之举和治本之策，作为一项跨世纪的工程，以更大的决心、更大的力度，坚定不移、深入持久地抓好。

今年的安全工作，要在深化安全基础建设上下功夫，要有新的发展、新的提高。要坚持内实为本、注重实效，从源头抓起，加大治本力度。特别要抓好机车客车的新造和维修质量，抓好对行车主要工种职工的系统培训，抓好安全技术装备上档次、上水平，抓好规章制度的整顿和规范，抓好班组管理整体水平的提高，推动安全基础建设再上一个新台阶。

春运即将来临，一季度要召开十五届二中全会，还要召开人大、政协‘两会’。做好一季度的安全工作非常重要。各单位要继续贯彻好全路安全工作会议精神，把会议提出的各项要求真正落到实处，切实抓好春运安全，抓好十五届二中全会和‘两会’期间的安

全，坚决稳定运输安全形势，为打好今年的开局奠定良好的基础。

第三，进一步加强各级领导班子建设。

当前，我们正处在世纪之交的重要时期，铁路改革与发展的任务十分繁重，尤其是实现两个根本性转变，改革进入攻坚阶段，各种深层次的矛盾和问题逐渐暴露出来，要做好工作，开创新局面，关键是要把我们的各级领导班子建设好，为实现铁路跨世纪的宏伟目标提供组织保证。

要加强理论学习，努力提高思想理论水平和领导工作能力。各级领导干部要把学习理论作为第一位的学习任务，带头学好马列主义、毛泽东思想特别是邓小平理论。我们要做好工作，单纯靠经验的积累是远远不够的，必须借重理论武装，打好理论功底。江总书记最近在中委和候补中委学习邓小平理论和十五大精神研讨班结业式上，号召全党要形成学习邓小平理论新高潮，把理论旗帜当做统领全局、贯穿各项工作的灵魂，把全党学习邓小平理论，在实践中创造性地运用邓小平理论指导各项工作的水平提高到一个新的高度。我们要认真领会和贯彻江总书记的讲话精神，在理论学习的新高潮中起带头和表率作用。要养成学习理论的浓厚兴趣和对实际问题作理论思考的习惯，提高学习的自觉性，加强学习的针对性，努力做到学与用、知与行、说与做的高度统一，把理论学习的过程变成掌握理论的过程，统一思想的过程，总结经验和完善决策的过程，用以指导实际工作，真正收到实际效果。这是做好领导工作最重要的基本功。

要遵守政治纪律，树立大局观念。我们讲政治纪律，就是要体现在坚决听从中央的号令和指挥，自觉维护以江泽民同志为核心的党中央的权威，服从、服务于全党全国工作大局和宏观决策上，体现在局部利益服从全局利益、眼前利益服从长远利益上。当前，最重要的是，要把我们的思想和行动统一到党的十五大和中央经济工作会议的精神上来，结合实际创造性地搞好铁路部门的工作，把党中央、国务院提出的各项任务和方针政策真正落到实处。铁路作为国民经济的大动脉，增强大局观念尤为重要。各级

需要全本请访问 www.ertongbook.com

领导班子要把本单位的工作放在全国和全路改革与发展的大局之中来考虑。铁路运输、基本建设、财经管理、机构改革等各方面的工作，都要自觉服从国家有关的政策规定和纪律要求，绝不能只顾局部利益、不顾全局利益，绝不能有令不行、有禁不止，真正做到服从大局、服务大局，在大局下行动。

要加强团结协作，认真贯彻民主集中制。在最近召开的全国组织工作会议上，江总书记在讲话中指出，“增强领导班子的凝聚力和战斗力，必须健全集体领导和个人分工负责相结合的制度。主要领导同志要有魄力，尤其要有全局观念和民主作风，要懂得尊重别人，善于集思广益，坚持重大问题集体讨论决定。每个领导成员要根据集体的决定和分工，切实履行自己的职责，又要关心全局工作，积极参与集体领导。”我们要认真贯彻江总书记的指示，坚持集体领导和个人分工负责相结合，坚持民主基础上的集中与集中指导下的民主相结合，努力实现决策的民主化和科学化。一个班子的状况如何，同是否认真执行民主集中制有直接的关系。贯彻民主集中制，一把手是关键。各级班子的党政一把手，要努力做到江总书记提出的四句话：坚持原则，把握全局，团结同志，加强修养。要以身作则，带头发扬民主，善于调动一班人的积极性，充分发挥班子的整体功能，扬长避短，优势互补，形成合力。班子成员之间要以诚相待，经常交换意见，进行思想沟通，形成一种“捐前嫌、解旧怨、弃小隙、顾大局”的良好氛围，及时解决班子中出现的矛盾和问题，不断增强班子的凝聚力和战斗力。

要加强党风廉政建设，切实解决好为政清廉的问题。要继续认真贯彻领导干部廉政准则，着重抓好江泽民总书记关于艰苦奋斗重要讲话精神和党政机关厉行节约制止奢侈浪费行为八条规定的贯彻落实，坚决制止奢侈浪费之风。各级领导班子要认真学习邓小平、江泽民同志关于反腐倡廉的重要论述，学习孔繁森等优秀干部的先进事迹，学习党内法规和国家法律法规，提高廉洁自律的自觉性，坚持为人民服务的宗旨，增强法制法纪观念，坚决同腐败现象作斗争。

要建立健全党风廉政责任制，明确各级领导干部特别是党政一把手的党风廉政责任。对于领导干部来讲，首先要管好自己，但这还不够，还要管好本单位。一把手要管好班子。如果你管的范围发生严重问题，也要追究责任。领导干部手中握有权力，遇到各种诱惑和考验也多，无论在什么情况下，都要把握住自己。对领导干部要在思想上、政治上、工作上、作风上、纪律上提出严格要求。

党的十五大召开以后，随着所有制结构的调整、股份制的推行以及生产要素参与分配，必然会给党风廉政建设带来许多新情况、新问题。各级党组织要深入实际，了解新情况，研究新问题，辨析是非，把握政策，及时制定防范措施，规范党员干部行为，既坚决支持积极改革、大胆创新，又严肃惩处打着改革旗号，严重干扰改革、发展的违纪违法行为，保证改革开放和经济建设的顺利进行。

同志们，在历史的长河中，今天和未来总是相连结的。我们以丰收的喜悦送走了牛年，以昂扬的斗志迎来了虎年。在“八五”与“九五”头两年铁路各项工作取得可喜成就的基础上，我们相信，铁路改革与发展跨世纪的奋斗目标一定会实现。当然，我们前进的道路是不平坦的，但只要我们高举邓小平理论的伟大旗帜，在以江泽民同志为核心的党中央领导下，团结一致，奋发图强，就一定能够再建新业绩，再创新辉煌，昂首阔步地迈向新世纪！

建设统一的交通运输体系

李　鹏

交通是国民经济的基础产业，也是社会发展和人民生活水平提高的基本条件，中国自古以来就把衣食住行列为人们生存的四大基本要素，交通运输的发达程度是衡量一个国家现代化程度的标志之一。

中国是一个发展中国家，过去交通运输业十分落后，新中国成立以来，特别是改革开放以来，交通运输业有了长足的发展。“八五”期间是交通运输业发展速度最快、技术水平提高最快的时期。现在已经初步形成横贯东西、沟通南北、联系世界、水陆空并举的综合运输体系。但是，它的发展仍然不能满足国民经济快速增长的需要。因此，在“九五”计划和十五年远景规划中，仍然把发展交通运输业列为经济建设的重点。

我国的交通运输业应该以铁路为骨干，公路为基础，充分发挥水运，包括内河、沿海和远洋航运的作用，积极发展航空运输，适当发展管道运输，建设全国统一的综合交通运输体系。

发展交通运输业任重而道远，要充分发挥中央和地方两个积极性。实行交通运输业体制的转变和运输能力增长方式的转变极为重要，这是交通运输业能否快速健康发展的关键。

一、铁路要发挥骨干作用

这是我国国情所决定的。中国疆域辽阔，人口众多，资源分布不均，经济发展不平衡，需要铁路长途运输大宗货物。现在是

西煤东运、北煤南运，北粮南调，南矿北运，西棉东送，都适于铁路运输。由于铁路票价低廉，也适合中途和长途客运，在客运方面仅次于公路的地位。

铁路事业已具备相当规模。“八五”末期，铁路营业里程达到6.26万公里，货物周转量达到12870亿吨公里，旅客周转量达到3546亿人公里，分别占全国的36%和39.4%。技术水平也有很大提高，蒸汽机车几乎完全被内燃机车和电气机车所代替，复线率达到27%，电气化率达到15.5%。新建的京九线开辟了贯通南北的又一条大通道，南昆铁路成为连接大西南的出海通道，对国民经济的发展和相关地区人民脱贫致富，具有重要意义。

不能简单以营业里程来衡量铁路运输的发展程度，同时要考核复线率、自动化和电气化水平，考核铁路的通过能力。一条国家一级标准的铁路，除承担一定客运量外，单线运行的年货运通过能力为1500万吨左右，复线使用自动闭塞装置，通过能力可提高到6000万吨，甚至更高一些。电气化较之内燃机车牵引还可以提高通过能力。对老线进行技术改造是提高通过能力的重要途径，也是转变增长方式在铁路的体现。

为了适应大宗物资运输和地区经济发展的需要，“九五”期间还要建设一批新的铁路，如西北煤炭外运的新通道——神(木)黄(骅)线，连接西北和西南的安康线和内昆线，横跨琼州海峡和渤海湾的轮渡，以及发展民族经济的南疆铁路等。现在各地对新建铁路的呼声很高，但往往对新线能否达到必要的运输量缺少具体分析。一条铁路如果长期达不到设计规定的运输能力，就不会有效益。我们实行社会主义市场经济，建设铁路必须考虑它的可行性，严格按建设程序办事，减少盲目性。

“九五”期间铁路将以建设大能力客货运输通道，打通主要限制口，强化路网结构为目标，实行技术改造与新线建设同时并举的方针。预计将新建铁路6000多公里,增建复线3000多公里，电气化改造4000多公里。2000年，铁路总营业里程将达到6.8万公里，技术水平将有明显提高，复线率达到34%,电气化率达到

27%，铁路货物周转量达到 15300 亿吨公里，旅客周转量达到 4700亿人公里。

铁路建设需要大量资金。“八五”期间采取设立铁路建设基金的办法，也就是从铁路货运每吨公里价格中增加 2. 7 分钱,作为建设基金，财政列收列支，几年逐步到位，监督使用。现在每年已有 300 亿元左右，以后还会有所增加，可以作为铁路建设的资本金。再加上使用银行贷款和发行债券，铁路建设资金就有了稳定的来源。从铁路运价中提取建设基金，会增加铁路用户的负担，特别是发电、钢铁以及民用煤的成本，并转嫁到各行各业的成本和人民生活费用上去。因此，增加铁路建设基金必须量力而行，考虑各方面的承受能力，不可操之过急。应该看到，中国铁路货运的价格，与水运和公路运价相比还是偏低的，以致产生了货物向铁路集中，长江黄金水道和一些公路不能充分发挥作用的不合理状况。

短途运输应该发挥公路的优势。办法是提高铁路短途运输价格，关闭一些货运量和客流量很少的车站。这样不但可以支持公路运输发展，也有利于提高铁路运行速度，降低运输成本，对铁路公路双方都有好处。

随着人民生活水平的提高和双休日的实施，旅游事业迅速发展起来。铁路要抓住机遇，积极为客运服务。现已实施的双层列车、快速列车和“夕发朝至”列车，都是有益的探索，受到旅客的欢迎。

安全、正点运行和优质服务是铁路运营应该长期坚持的方针。自动化水平的提高无疑会为铁路带来效益的增长，对铁路人员素质也提出更加严格的要求。必须建立一支讲政治、精通业务、纪律严明、责任心强、有为顾客服务思想的铁路运行队伍。

铁路建设队伍是一支能打硬仗的队伍。他们克服艰难险阻，逢山凿洞，遇水搭桥，在罕见的复杂地质条件下建成了许多山区铁路。今后要进一步增强市场意识，提高技术装备和科学施工管理水平。要立足铁路，面向全国，进入国际，参与有关工程项目的

需要全本请访问 www.ertongbook.com

竞争，在承包工程中不断壮大自己。

铁路装备制造业是一个很大的行业，生产能力能够满足我国铁路建设的要求，能够伴随承包国外工程进入国际市场。国家铁路管理部门要按照政企分开的原则，给制造企业更多的自主权，使它们真正成为市场主体。

铁路管理体制改革总的方向是向企业集团发展，保持铁路营运的全国统一调度。铁路是国家的经济命脉，主要干线建设以国家投资为主，某些干线和支线可以实行中央和地方共同投资建设，也可以适当吸收外资。

二、公路要发挥基础作用

公路是交通运输行业的基础，也是人们最普遍使用的交通运输方式。“要想富，先修路”，这一句致富名言，最初的意思就是指兴修公路。“八五”末期，全国公路通车里程达到 116 万公里。全国公路网已经形成，实现了县县通公路，97%的行政乡镇，80%的行政村通公路。昔日牛车、马车和人力车大多已被各种类型的机动车所代替。公路运输业也存在不足和落后的地方，高等级公路不多，县、乡公路大多等级很低，还不能满足经济发展和人民生活水平提高的需要。

要继续大力发展公路运输，特别注重质量的提高，通过对现有公路的改造，提高公路的等级，实现公路运输能力增长方式的转变。同时新建一批新的公路，包括高速公路和高等级公路。预计“九五”期间新增加公路里程约 11 万公里，其中高速公路 6000 公里。新建公路 60%在中西部地区。要通过新建和改造，形成以高等级公路为骨架，纵横全国的国家级干线道路。主要是进行三纵两横和两条干线的建设。三纵，一是同江至三亚的公路，即从黑龙江的同江开始，贯穿东北地区，在大连跨海至烟台，沿东南部海岸直至广东湛江，再跨琼州海峡至海口，到终点三亚，这条线路“十五”才能完成；二是北京至珠海的公路，途经京冀豫鄂

湘粤六省市，是一条贯穿南北的干线；三是从重庆开始，途经贵州至广西北海，是大西南通向出海口的通道。两横，一是连云港至新疆霍尔果斯的公路，与欧亚铁路大陆桥走向基本一致，贯穿中原和西北地区，直达中哈边界，对缩小东西部差距和发展民族经济具有重大意义；二是上海至成都的公路，穿越苏皖鄂三省，经过三峡库区到重庆，再经成渝高速公路至成都。两条干线，一是北京经天津、济南到上海，一是北京经山海关到沈阳。

建设高等级公路要认真进行可行性研究，严格按建设程序办事。要重视现有公路的改造，发挥现有公路的通行能力。尚未通车的乡镇和行政村要积极修建公路，但也要看经济效益，不能单纯追求通公路的百分比。公路上存在的乱设卡、乱收费、乱摊派现象，虽经专项治理有所好转，但仍未完全杜绝，仍有再度蔓延的可能。交通部门要把加强管理，依法治路，坚持不懈地抓下去，以保证路畅其流。

在公路上用拖拉机跑运输，消耗燃料多，损害路面严重，降低公路车辆速度，应逐步淘汰。在拖拉机基础上发展起来的农用柴油车，性能虽然比拖拉机好一些，但也存在这种缺点，不宜继续发展。农村是广阔的市场，生产价格比较低、客货兼用的农用汽车是大有可为的。

建设和改造公路需要大量资金。这要依靠中央和地方两个积极性，依靠广大人民群众的支持。现在公路建设基金是由车辆购置附加费和养路费的一部分组成的，对公路发展起到了重要作用。今后要继续收好、管好、用好，财政列收列支，由审计部门监督使用。对其他的公路收费，应该整顿和取消。从购买汽油和柴油费中征收公路维修和建设基金是合理的，已在海南省试行，要在总结经验的基础上逐步推广。

公路和其他运输方式应合理分工。公路适合短途和中途运输，具有客货运输机动灵活、从门到门、中间环节少的优势。运送时鲜蔬菜果品和其他一些特殊商品，公路甚至优于铁路。一般说，在 800 公里半径之内，公路的经济性可以与铁路竞争。发挥各种不同

运输方式的优势，主要依靠价格调节。根据各方面的承受能力，对铁路运输和大宗货物水运实行国家定价，公路则完全按市场需求调节运输价格。

城市交通以公路为主，有它的特殊性。公路干线途经市镇的路段不宜穿越市区，以避免交通堵塞和影响行车速度。在大城市和特大城市，可以在外围建设环路、高架公路和立交桥，以缓解交通的压力。地下铁路对于特大城市是一种方便的交通工具，但造价甚高，只能量力而行。城市铁路应采取地下与地上线相结合的方式，只在人口特别稠密和交通量特别大的区段使用地下铁路，以降低造价。根据目前消费水平，城市应以公共交通为主，小汽车只能作为补充。像自行车这样传统的交通工具还应该保留，并开辟专门的自行车路线。但自行车速度慢，占用路面大，也不宜过分发展。

三、进一步加强水运建设

水运在我国有悠久历史，并不因为铁路、高速公路和航空等运输方式的发展而降低它的作用。远洋运输和沿海运输是水运发展的重点，它承担着我国相当数量的煤炭、矿石、粮食、化肥、原油和成品油等大宗货物以及集装箱和杂货的运输任务。 90％以上的外贸物资是由远洋运输完成的。“八五”末期，沿海港口已建成万吨级以上深水泊位 438 个，吞吐能力达到 7 亿吨，其中集装箱达 550 万标准箱，过去港口长期存在的压船、压港的被动局面已经初步改变，港口设施进一步向现代化方向迈进，使用了大能力起重设备、计算机控制系统，吞吐能力明显提高。

海洋运输任务是繁重的。深水泊位的吞吐能力需要进一步扩大。“九五”期间计划新建万吨级以上的泊位 100 个，新增吞吐能力 2亿多吨，煤炭是沿海运输的重点，为适应西煤东运，北煤南运的需要，将重点扩大秦皇岛、天津等港的装船能力，新建河北的黄骅港。到“九五”末期，煤炭装船能力将达到 1. 8亿吨。为

满足东南沿海对煤炭的需求，将由货主建设自用码头，地方建设公用卸煤码头。为了缓解煤炭运输与港口装卸能力不平衡的矛盾，在大型煤港附近建立煤炭储运基地和销售中心。现在流通领域的中间环节太多，有一批以倒卖煤炭牟取暴利的公司，增加了用户的负担。提倡煤矿和大用户直接定货，实行水陆联运、产销联营，以减少中间环节，降低售价。集装箱运输很有发展前途，“九五”期间准备新建和改建集装箱泊位30个，使全国港口集装箱的吞吐能力达到1000万标准箱。为进一步扩大铁矿石卸船能力，拟在青岛、宁波、舟山等港建设深水泊位，新增接卸能力3000万吨；在远洋航线上，逐步采用20－30万吨级大型船舶，以大幅度降低运输成本。我国粮食供应基本立足国内，也需要在国际问进行品种调剂，在沿海港口，进口粮食的接卸和仓储能力已基本形成。为了适应东北玉米南运和出口的需要，将在大连和营口新增粮食装卸泊位。为适应原油和成品油进口的需求，要相应增加油港的吞吐能力。

南方有丰富的内河水运资源。随着上海浦东新区开发和长江三峡工程的建设，长江黄金水道将更加显示出它的魅力。三峡水库形成后，万吨级船队可以沿江直达重庆。通过长江出海口的整治，第一期工程将使航道水深达到8.5米，3.5万吨级船舶可进出上海港，也将使长江下游港口进一步发挥作用。上海国际航运中心的建设和组合港的形成，以及上海航运交易所的成立，将会促进长江航运的发展。内河航运，除大力开发长江及其支流外，建设重点放在西江、京杭运河以及江南水网和珠江水网的建设。内河港口要采用先进设施，干线航道要采用标准化船舶，以提高运输效益。为适应客运和旅游事业的发展，要制造一些舒适、快速的新型船舶。“九五”期间，预计改善内河航道2400公里，新建泊位160个，新增加吞吐能力4200万吨。整治内河航道和建设泊位的资金，一方面依靠国家和地方政府的投入，一方面建立内河航运建设基金。水运基本实行国家宏观调控下的市场定价体系。

远洋运输对扩大对外开放、加强国际经济技术交流与合作，具有举足轻重的作用。2000年，我国进出口总额将达到4000亿美元，远洋运输任务艰巨。现在，我国从事国际航运的船舶总量已达2350万载重吨。中国远洋运输集团所拥有的船舶总量已达1609万载重吨，是世界最大的航运企业之一。目前国际远洋运输能力过剩，我国远洋运输企业必须提高经营管理水平，改进技术装备，提供优质服务，增强竞争能力。开辟远洋班轮是招揽客户的有效手段，除巩固原有的班轮航线外，还要建立和增加对拉丁美洲和非洲的班轮航线，以促进我国与这些地区的贸易和经济技术合作。

四、民航要以新的姿态迎接大的发展

航空运输是先进的交通运输方式,有着广阔的发展前途。“八五”期间民航事业得到快速发展，客运量年均增长25%，1995年旅客起降达到5100万人次，预计2000年旅客将达到1亿人次。一向不为人们所重视的航空货运业，也将会有较大发展。

经过近十年的努力，我国干线机场布局已经基本完成。各直辖市、省会城市和自治区首府，大都建设了专供民航使用的大、中型机场，有的承担了国际航线的任务。

多年来，军民合用机场为民航运输的发展发挥了重要作用。随着民航运量的增加，需要在重点城市建设民用机场。当然，在个别经济欠发达地区，旅客不多，军民合用机场仍不失为有益的补充。“九五”，民航建设的重点，主要是北京、广州、上海浦东三大机场，省会、自治区首府和旅游发达城市的机场，以及航管工程和人员培训。有的省、区地域辽阔，交通不便，适当发展省、区范围内的支线航空是必要的，但要量力而行，不可一哄而起。

民航系统进行了政企分开的改革，国际航空公司和其余五个骨干航空公司已经成为自主经营、自负盈亏的航空企业。在飞行航线上，既为各公司划分了一定范围，又彼此有所交叉，这有利

于展开竞争，促进经济效益和服务质量的提高。

我国民航事业发展很快，大中型飞机可以用租赁的方式引进。我国自行生产的运 7 型、运 12 型中小型客机也飞行在国内若干支线上。最近中国航空工业公司与欧洲空客公司协议建立合资公司，共同生产 100—120 座的国内干线飞机。民航要加快飞行人员的培养，使他们精通业务、忠于职守、能驾驶现代化飞机全天候飞行，这是民航的当务之急。

空中交通管理体制的改革正在进行。在民航实施管理的航路，对军用飞机执行任务和飞行训练要给予保障和方便。在民用航空飞行次数不多的地区，航线可仍由军队管理，不必强求一致。空管系统要配备现代化的通讯导航设备，以拓展飞行航路，降低飞行的高度层间隔，最大限度地利用空域资源。

机场建设资金由中央和地方共同解决。国家已决定把机场费作为建设机场的资本金。现在许多机场还没有摆脱经营亏损的状况，除加强管理、精简机构以节省开支外，还要利用机场的优势，开展多种经营，逐步扭亏为盈。

民航的经营方针是“安全第一，正常飞行，优质服务”。不论在国际市场或在国内市场，民航公司都面临着激烈的竞争，只有执行这个方针，并在价格上具有竞争力，才能立于不败之地。在诸多因素中，飞行安全是第一位的。

民航管理体制的改革，把行政、机场和航空公司三者分开，方向是对的。行政部门要进一步精简机构，减少管理层次，加强空中交通管制的职能。在现阶段，中央与地方联合建设和管理机场可以更好地发挥中央和地方两个积极性。重要的枢纽机场由中央管理，其他机场原则上可以由地方管理。现在一些地方和部门成立了独立的航空公司，飞机不多，规模偏小，缺乏飞行人员培训和地勤服务的手段，虽然在民航大发展初期起到一定补充作用，从长远看是难以为继的。地方航空公司与国家骨干航空公司按平等自愿的原则进行联合，组成航空集团，是发展的必然趋势。

需要全本请访问 www.ertongbook.com