在全路新年电视电话会议上的讲话(代序)

(1998 年 12 月 31 日)



令人难忘、令人鼓舞的 1998 年即将结束，充满挑战、充满希望的 1999 年就要到来。在这一元复始、辞旧迎新的时候，我代表铁道部、铁道部政治部、全国铁路总工会、全国铁道团委，向日夜奋战、辛勤工作在全路各条战线上的干部职工、公安干警、离退休老同志以及铁路职工家属致以节日的问候，向保卫铁路运输安全的解放军和武警官兵及护路民兵表示亲切的慰问和衷心的感谢！

在即将过去的一年里，全路广大干部职工高举邓小平理论伟大旗帜，认真贯彻党的十五大精神和中央领导关于铁路工作的重要指示，全面落实部党组确定的“一个目标，两大任务，三个立足”的总体思路，团结奋战，顽强拼搏，经受住了特大洪涝灾害和运输市场大幅度波动的严峻考验，铁路改革与发展各项工作都取得了新成绩。

铁路建设创造了历史新记录。认真贯彻党中央、国务院关于加快铁路建设的重大决策，全路紧急动员，组织会战，几十万建设大军闻风而动，迅速掀起了加快铁路建设的新高潮。重点工程建设进展顺利，京郑电气化、金温、石长、广大、横南铁路相继开通运营，南昆铁路通过国家验收，全年新开工 16 个项目，预计

需要全本请访问 www.ertongbook.com

新建铁路正线铺轨 837 公里，复线铺轨 1133 公里，新线投产 1064 公里，复线投产 550 公里，电气化投产 1121 公里。1998 年铁路全行业预计完成基建投资 562.9 亿元,比上年增长 42%,创造了历史新记录。在加快建设的同时，注重加强质量管理，工程质量普遍提高，为确保跨世纪铁路建设大会战工程质量上新台阶打下了良好基础。

扭亏增盈取得了新成绩。面对货源严重不足和洪涝灾害的严重影响，全路齐心协力，奋发进取，强化市场营销，调整产品结构，严格控制成本，千方百计增收节支。以提速和实施新图为龙头，在去年成功实施调图提速的基础上，又一次大幅度提高列车速度，实施新的列车运行图，增强了市场竞争能力，取得了较好的经济效益和社会效益。客运量扭转了连续三年下滑的局面开始回升。全年预计完成运输收入 921 亿元，比上年增加 78 亿元；控制成本取得很大成绩，运营比上年减亏 19 亿元。工业、物资、施工企业的扭亏增盈工作也都取得明显成绩。

改革开放取得了新成就。按照铁路改革总体目标，积极探索，大胆实践，改革进程不断加快。推进政企分开，转变政府职能，铁道部机关机构改革顺利完成。确立铁路局市场主体地位，进行了资产经营责任制试点。调整运输企业内部组织结构，对伊图里河、加格达奇、丹东、西昌 4 个分局进行了撤并。与五大总公司签订了资产经营责任书，实施了非运输企业的结构性分离。积极推进减员增效和再就业工程，竞争上岗、工效挂钩的机制开始建立，一些单位初步形成了下岗分流、培训提高、择优上岗的环流格局。建立现代企业制度试点有新进展，各项配套改革有序推进。铁路对外开放在推进重点合资合作项目、引进外资、对外贸易、国际联运等方面都有新的进展。

抗洪抢险斗争取得伟大胜利。在今年的特大洪涝灾害中，铁路受灾范围之广、损失之大都是历史罕见的。面对严峻的考验，全路干部职工坚决贯彻江泽民总书记关于三个确保等一系列重要指示，把抗洪抢险作为重大的政治任务，以大无畏的英雄气概，与

洪水展开了英勇搏斗，修复了 50 条主要干线发生的 189 次水害断道,运送了 20多万人次抢险部队官兵和 300 多万吨救灾物资，确保了铁路负责的大江堤坝安全，为夺取全国抗洪抢险斗争的全面胜利作出了重要贡献。

安全基础建设进一步加强。全路以确保客车安全为重点，狠抓三项内实，大力推进安全基础建设，运输安全形势总体上保持了相对稳定。实行安全逐级负责制，明确各个层次的安全管理责任，加大安全的考核力度，安全管理进一步加强。围绕确保提速和实施新图的安全，对行车设备进行了全面强化，逐项落实安全措施，使提速和新图实施有了比较可靠的安全基础，基本实现了安全、平稳、有序的目标。

工业产品质量和档次有新提高。全年新造机车 944 台、客车 1570 辆、货车 23094 辆。产品质量不断改善，特别是为提速新造的机车和客车的质量有明显提高；高速试验列车、 200 公里电动车组等新产品研制工作取得新进展；国内最大的机电产品出口项目——长春客车厂出口伊朗的地铁车辆首批产品已经发货，标志着我国铁路工业产品出口取得重大突破。通信信号工业 95％以上的设计施工单位通过国际标准 （ISO9000） 质量认证。

科技教育取得了新成果。认真贯彻科教兴路战略，面向运输主战场开展科技攻关，全路有 85 项科技成果获国家和铁道部科技进步奖。国产机车和客车编组的试验列车创造了时速 240 公里的历史记录，25 吨轴重东风$_8$B 型重载内燃机车研制成功， 18 信息无绝缘移频自动闭塞系统通过技术审查，运输管理信息系统及客票发售系统主要项目年内基本建成，为提高运输质量和市场竞争能力发挥了有效的促进作用。铁路教育质量和办学水平不断提高，大力开展再就业培训，为铁路减员增效发挥了积极作用。

党的建设和思想政治工作不断加强。各级党组织紧密围绕中心工作，大力加强党的建设和思想政治工作，弘扬伟大的抗洪精神和新时期火车头精神，为推进铁路改革与发展提供了有力的思想保证和组织保证。全路深入学习邓小平理论，干部职工政治素

质进一步提高。以改革的精神，抓好领导班子的调整工作，各级领导班子整体结构得到改善。针对改革与发展的新形势开展宣传教育，发挥了思想政治工作的导向作用，保持了职工队伍的稳定。党风廉政建设和路风建设不断推进，贯彻中央关于制止奢侈浪费的八条规定，开展对外投资、借款、担保执法监察和清理整顿价外收费取得明显成效。

职工生活水平稳步提高。在加快改革与发展步伐的同时，注重关心职工生活，人均工资收入比上年有所增长；职工住房、医疗保健、文化生活进一步得到改善。

回顾一年来的工作，在充分肯定成绩的同时，也要清醒地看到我们工作中的差距和不足，在前进的道路上还面临着很多困难和问题。我们要在新的一年里，发扬成绩，纠正不足，迎难而上，继续前进，创造新的更大的成绩。

即将到来的 1999 年，是党和国家历史上具有特殊意义的一年，是铁路实现三年攻坚目标十分关键的一年，是向新的世纪迈进的重要一年。新的形势使我们面临着加快铁路改革与发展的良好机遇，同时也面临着多方面的严峻考验。我们要高举邓小平理论伟大旗帜，深入贯彻党的十五大和中央经济工作会议精神，继续落实“一个目标，两大任务，三个立足”的总体思路，把工作着力点放在调整优化结构、提高铁路运输、建设的质量和效益上来，动员全路干部职工抓住机遇，迎接挑战，夺取铁路改革与发展的新胜利。

在新的一年里，我们要加大改革的力度，进一步推进政企分开，确立铁路局的市场主体地位，全面实行资产经营责任制，加快铁路企业结构调整步伐，继续抓好减员分流和再就业工程，实现铁路改革的新突破。要进一步贯彻好党中央关于加强基础设施建设、扩大国内需求的重大决策，更好地坚持“快速、有序、高效、优质”的原则，落实领导责任，精心组织指挥，确保工程质量，提高投资效益，开创铁路建设的新局面。要加强和改善经营管理，强化市场营销，优化产品结构，提高运输质量，加快多经

发展，努力开辟运输收入新的增长点，千方百计开源节流，降低成本，增运增收，确保实现扭亏增盈的目标。要进一步加强党的建设和思想政治工作，深入开展以“讲学习、讲政治、讲正气”为主要内容的党性党风教育，大力推进领导班子、干部队伍和职工队伍建设，不断深化站车文明服务活动，继续加强党风廉政建设和路风建设，使铁路党的建设和思想政治工作登上一个新台阶，为加快铁路改革与发展提供更加有力的思想和组织保证。

同志们，新年的钟声将掀开中国铁路发展史上新的光辉一页。实现铁路跨世纪发展的宏伟目标，我们的任务光荣而艰巨，我们的责任神圣而重大。让我们在以江泽民同志为核心的党中央领导下，统一思想，坚定信心，抓住机遇，知难而进，团结一致，艰苦奋斗，创造更加辉煌的成绩，满怀信心地迎接 21 世纪。

需要全本请访问 www.ertongbook.com

一、铁道部领导重要讲话

抓住新机遇打好攻坚战
开创铁路改革与发展的新局面

——在全路领导干部会议上的讲话

（1998 年 1 月 4 日）

傅　志　寰

这次全路领导干部会议，是在全国贯彻落实党的十五大精神，把建设有中国特色社会主义伟大事业全面推向 21 世纪的新形势下，部党组召开的一次重要会议。会议的任务是：认真贯彻落实党的十五大和中央经济工作会议精神，总结 1997 年工作，分析铁路面临的形势，研究部署 1998 年工作。通过这次会议，动员全路干部职工，解放思想，抓住机遇，奋力开拓进取，加快铁路改革与发展，实现新突破，开创新局面。

一、1997 年铁路工作的回顾

1997 年，是我国历史上极不平凡、具有重要意义的一年。香港回归和党的十五大召开，翻开了中国历史发展的新篇章。在这不寻常的一年里，全路干部职工以实际行动迎接两件大事，团结奋战，拼搏进取，推动铁路各项工作深入发展，取得新成绩。

按照铁路改革总体目标，积极实践探索，推进企业转机建制，铁路改革取得新进展。对铁路体制改革总体方案继续论证修改，党的十五大后举办部机关司局长研讨班作了专题研讨，改革思路进一步清晰。运输管理体制改革试点继续推进，成立昆明铁路局，撤

销昆明、开远、柳州、南宁分局，柳州机车车辆厂划归柳州局，在探索减少管理层次和资产重组上迈出新步伐。建立现代企业制度试点工作继续深化。合资铁路建设和经营有新发展。养老保险、医疗保险、住房制度等改革进一步推进。

面对激烈的市场竞争，以提速和实施新图为龙头，加强客货营销，开拓市场迈出可喜步伐，客运量急剧下滑的势头得到遏制，运输生产取得新成绩。经过全路努力，提速和新图顺利实施。开行一批快速列车、夕发朝至列车和“五定”货运班列，部分较大客运站实现微机售票，增强了市场竞争能力，收到较好的经济效益和社会效益。全年货物发送量完成 16.18 亿吨；旅客发送量完成 9.18 亿人次；换算周转量完成 16574 亿吨公里，比上年增长 2%。棉花、粮食、石油和救灾物资等重点运输较好地完成了任务。运输收入完成 840 亿元，包括调价因素比上年增收 89 亿元。

继续坚持保重点的方针，突出质量效益，加快配套完善，铁路建设取得新成就，又是一个丰收年。京九铁路以优良的质量顺利通过国家验收。南昆铁路于 11 月 30 日提前开通运营。南疆铁路铺轨到达新和。西安安康铁路全面展开施工。达成铁路全线通车。京郑、湘黔、包兰线电气化部分区段开通。京九、侯月等 10 个项目按计划收尾销号。朔黄、达万、水柏铁路和芜湖长江大桥相继开工。全年国家铁路完成基建投资 342 亿元，新线铺轨 758.6 公里，投产 896.1 公里；增建复线铺轨 469.5 公里，投产 551.3 公里；电气化铁路建成 1408.8 公里，投产 1408.8 公里。到 1997 年底，全国铁路营业里程达 6.6 万公里，居亚洲第一；电气化铁路达 11999 公里，我国成为世界上第九个拥有 1 万公里以上电气化铁路的国家。

以市场为导向，加快结构调整，工业“三改”取得实质性进展，产品档次和质量有新提高。齐齐哈尔车辆厂、贵阳车辆厂和长春客车厂以及南北两个内燃机车集团改制改组工作积极推进。重点技术改造陆续展开。实行资产经营责任制，在转机、减员、扭亏方面取得成效。全年新造电力机车 196 台，内燃机车 854 台，客

车 2460 辆,货车 27964 辆。提速机车车辆产品上了一个新的档次。通号总公司积极研制开发新产品，较好地完成了铁路提速急需产品的生产任务。

深入开展学邯钢、转机制、上管理活动，落实经营责任制，经营管理取得显著成效。贯彻全路经营管理工作会议精神，经营管理工作进一步加强。调整生产布局，撤并了一批生产单位。加强用工管理，实施分流减员，运输主业完成了部定分流减员 6 万人的任务。运营亏损有较大幅度减少，控制在 40 亿元以内。全路运输系统多经企业营业收入 320 亿元，实现利润 32亿元。工业企业比上年减亏 9400 万元，减幅达 58.3％。施工企业完成建安产值 400 多亿元，其中路外产值占 50％以上。

围绕确保“两件大事”和实施提速、新图，狠抓三项内实，安全基础建设进一步深化。全路把安全基础建设作为铁路跨世纪的基础工程，继续深入推进。以围歼客车事故为重点，狠抓了各项安全措施的落实。三大干线更换了提速道岔，对行车主要设备进行了大规模整治。按照国务院部署，全路认真吸取事故教训，开展安全大检查，解决了运输安全中的大量问题。全路 7万多名站段干部包保班组，为确保安全稳定发挥了重要作用。

加强交流合作，开拓国际市场，发展国际联运，对外开放取得显著成绩。铁路对外交流领域不断拓宽，双边合作取得新进展。一批重点合资合作项目取得重要突破。完成外贸营业额 4.16 亿美元，承包工程、劳务合作、设计咨询营业额 4.23亿美元，工业产品出口成交额 2.89亿美元，分别比上年增长 62％、76％、98％。尼日利亚铁路改造项目进展比较顺利。国际联运和对香港运输完成客货运量分别为 177 万人次、940万吨，其中国际联运客货运量分别比上年增长 14％和 7％。开行了京港、沪港直通快车。我国铁路与世界各国的友好往来日益增多。

实施“科教兴路”战略，加快推进铁路现代化，科技教育取得丰硕成果，在提高铁路发展质量上取得新进步。围绕提速组织技术攻关，运输生产科技含量有较大提高。通信三年攻坚全面展

开，新技术、新工艺广泛应用，机车车辆、线路基础、安全技术装备等上了一个新台阶。韶山$_8$型电力机车牵引客车试验时速创造新纪录。TMIS 系统建设步伐加快。全年取得部级以上科技成果 100 项，获部级科技进步奖 86 项，获国家科技进步奖 7项、发明奖 1 项。普通高校管理体制、招生分配、教学改革以及“211 工程”建设有序推进，各类职业教育、培训工作不断深化，教育质量和办学水平有新提高。

坚持两个文明一起抓，党的建设和思想政治工作进一步加强，为铁路改革与发展提供了有力保证。全路认真贯彻党的十四届六中全会和十五大精神，把精神文明建设摆在突出位置，制定了《铁路“九五”精神文明建设规划》。贯彻中央 4 号文件和国有企业党建会议精神，制定了《铁路企业党委工作规定》。对各级领导班子进行了全面考核和建设，领导班子的综合素质和整体结构得到改善。在全路领导干部中开展“讲学习、讲政治、讲正气”和“学准则、当公仆、做精神文明建设带头人”活动，命名表彰了一批铁路廉政公仆。贯彻中央《关于党政机关厉行节约制止奢侈浪费行为的若干规定》取得成效。纪检、监察、审计部门加大工作力度，查处了一批大要案。加强路风建设，取消了一批不合理收费项目。开展严打斗争和治安综合治理，维护了铁路安全稳定。

注重关心职工生活，职工实际收入有新的增长，住房、医疗保健、文化生活条件进一步改善。其他各项工作都有新的发展。

一年来，铁路工作取得的成绩是显著的，这是在党中央、国务院的正确领导下，全路各级组织、广大干部职工团结奋斗和离退休老领导、老同志关心支持的结果。这为我们进一步深化改革、加快发展奠定了良好基础，提供了宝贵经验。实践说明，坚持以邓小平理论为指导，大胆探索，勇于开拓，深化改革才能取得大的突破；坚持以市场为导向，以提高经济效益为中心，强化市场营销，推进集约经营，企业经营管理才能有大的改善；坚持依靠科技进步，加大科技含量，铁路发展才能增强后劲；坚持抓好安全路风，加强精神文明建设，才能为加快铁路改革与发展提供可

需要全本请访问 www.ertongbook.com

靠保证。

我们还要清醒地看到存在的问题和不足。在市场经济快速发展的新形势下，铁路体制和机制不适应的问题和矛盾暴露得更加突出；资金短缺、经营困难的局面没有根本好转；运输安全还不够稳定，仍然存在大量隐患；面对运输市场激烈竞争的形势，部分干部职工还缺乏危机感和紧迫感；少数领导干部作风不实，形式主义、官僚主义还比较严重。这些都需要我们在今后的工作中认真加以解决。

二、铁路面临的形势和任务

党的十五大对我国改革开放和社会主义现代化建设的跨世纪发展作出了全面部署。中央经济工作会议提出了当前经济工作的指导思想、总体要求和重要方针。这使铁路改革与发展面临新的形势和任务。贯彻落实中央精神，首先必须正确认识铁路面临的新形势、新机遇和严峻挑战。

（一）铁路改革与发展面临难得的历史机遇

党的十五大以后，我国改革开放和经济建设进入了一个新的发展阶段。这次大会确立了邓小平理论的历史地位和指导意义，明确了社会主义初级阶段的理论和基本纲领，在调整所有制结构、公有制实现形式多样化以及完善分配结构和分配方式等一系列理论问题上有重大突破。这为深化国有企业改革奠定了坚实的理论基础，开辟了广阔的领域；为我们进一步解放思想，转变观念，冲破束缚铁路改革与发展的一切羁绊，提供了强大的动力；为我们进一步明确方向，抓住关键，加快推进铁路企业“三改一加强”，突破铁路改革的难点，建立适应社会主义市场经济的铁路新体制和新机制，提供了新的思路和空间。

党中央、国务院对加快铁路改革与发展高度重视，十分关心。江泽民总书记为铁路作了“发扬二七革命传统，做跨世纪的火车头”的重要题词，对铁路工作提出了很高的要求，寄予厚望。朱

镕基副总理、吴邦国副总理专门听取了铁道部的工作汇报，明确要求我们要突出抓好政企分开、减员增效、扭亏增盈三件大事，三年实现目标。前不久，朱副总理在视察京九铁路时，对搞好铁路改革与发展再次作了重要指示，要求铁路部门作为全国交通战线三年扭亏的突破口，率先在减员分流、扭亏增盈方面抓出显著成效。他鼓励加快铁路建设，多修铁路，要求作好规划，选好项目。中央领导的重要指示，充分体现了党中央、国务院对铁路工作的关怀和支持，这对全路干部职工是巨大鼓舞，也为加快铁路改革与发展提供了强大动力。

随着党的十五大精神的贯彻落实，将为铁路实现三项目标提供良好的社会经济环境。在新一轮思想解放和深化改革的推动下，国有企业将逐步搞活，市场化程度进一步提高，经济运行将继续保持较高增长和低通胀的良好态势，整个国民经济将更具生机和活力。国民经济的发展，人民生活质量的提高，将使社会运输市场需求进一步扩大；消费物价指数保持较低水平，原材料和能源价格比较平稳，有利于铁路控制生产支出，遏制成本攀升；资本市场迅速发育成长，为铁路拓宽融资渠道创造了条件；国家实行鼓励兼并、规范破产、下岗分流、减员增效和再就业工程，社会保障体系逐步建立和完善，为铁路进一步深化改革提供了有利的条件。

（二）铁路改革与发展面临多方面严峻挑战

运输市场激烈竞争的态势继续发展，尤其是对运输质量的要求越来越高。尽管我们在加强市场营销上采取了一些措施，但铁路严重不适应市场竞争的状况并没有从根本上改变。我们在强化市场营销，公路、民航、水运等部门也都在不断提高竞争能力。铁路面临的市场竞争是在新的层次上更加激烈的全面竞争，这对加快铁路转机建制，加强客货营销，提高运输质量提出了更加紧迫的要求。

铁路结构性矛盾十分突出，基本上还是粗放型经济增长方式。资产结构不合理，存量资产规模庞大，在传统体制下难以合理流

动，造成大量资产闲置，资源低效配置，浪费严重。行业结构不合理，工业、基建、物资等行业完全是按照铁路内部计划供求需要设置发展的，与运输业一起形成“大一统”的管理体系，这种封闭型的结构越来越不适应市场经济发展的需要。企业组织结构不合理，企业基本是生产型组织，市场营销和产品开发等组织体系相当薄弱，远未实现向市场经营型的转变；企业“大而全”、“小而全”，辅助部分庞杂，负担沉重，效率和效益低下。产品结构不合理，运输产品远不适应日趋多样化的市场需求；工业产品升级换代较慢，多元开发能力差，过分依赖铁路内部需求。所有制结构需要改善，公有制实现形式单一，不适应不同生产力发展水平。

全路财经形势异常严峻，扭亏增盈的任务十分紧迫。经营困难的局面没有从根本上缓解，企业缺乏活力。全路运营亏损，资金十分紧张，严重威胁正常运输生产。铁路建设债务负担沉重，还本付息的压力很大。

铁路职工队伍庞大，劳动生产率低下。工资和人员的增长成为推动成本上升的重要因素。如果铁路不走减员增效之路，成本攀升的势头很难遏制，企业发展将难以为继。

面对市场激烈竞争的压力和经营上的诸多矛盾和困难，要实现中央领导提出的三项目标，这对全路干部职工确实是非常严峻的考验。

（三）加快改革是铁路摆脱困境、振兴发展的根本出路

铁路发展中遇到的突出矛盾和困难，从根本上说是体制性弊端和结构性矛盾的具体表现，是计划经济体制长期累积沉淀问题的集中反映。铁道部政企合一，政府与企业之间的权责利关系界定不清，企业难以真正成为独立的法人实体和市场竞争主体。铁路“大一统”的管理模式，形成以计划配置资源为主的行政管理系统和生产组织方式，企业难以真正面向市场。铁路投资体制不合理，缺乏社会融资吸引力，资本投入产出责任难以落实。这些问题对铁路发展的制约是深层次、全局性的。解决政企不分、人

员过多、经营亏损等问题，是搞活铁路必须闯过的难关，想绕是绕不过去的。只有知难而进，´勇闯难关，加快改革，铁路才能摆脱困境。世界铁路特别是发达国家的铁路都是通过体制改革、减员增效、改善经营和科技进步而重新振兴的。我国其他一些行业和地区走的也是这样一条改革之路。这是历史经验的总结，舍此别无他路。

今后三年，是深化铁路改革的攻坚阶段，主攻方向是努力实现政企分开、减员增效、扭亏增盈的目标，当好全国交通战线三年扭亏的突破口，同时要力争加快铁路建设，为铁路跨世纪发展奠定坚实基础。我们面临的机遇是历史性的，面对的挑战是十分严峻的。机遇本身就意味着挑战，挑战之中也孕育着机遇。加快铁路建设是机遇，实现政企分开、减员增效、扭亏增盈也是机遇。加快铁路建设的机遇，我们要力争并紧紧抓住不放；实现三项目标，是我们义不容辞的历史使命。全路干部职工必须增强危机感、紧迫感和责任感，努力在世纪之交使铁路经营走出困境，发展上一个新的台阶，否则将难以与市场经济新体制全面接轨，难以适应激烈的市场竞争，难以开创铁路改革与发展的新局面。只要我们勇敢地面对挑战，充分利用当前有利于改革的宽松环境，开拓进取，就可以变挑战为机遇。时来易失，赴机在速。我们一定要以攻坚必胜的决心和信念，牢牢抓住历史机遇，主动迎接挑战，把铁路改革与发展胜利推向前进。

经过三年攻坚奋斗，到 2000 年，基本实现政企分开，力争大多数铁路国有大中型骨干企业初步建立现代企业制度，一批大型骨干企业实现集团化经营，大部分小型企业放开搞活；各类企业基本形成市场经营机制，服务和产品质量有较大提高，企业经营管理水平和经济效益显著提高。路网规模有较大扩展，运输限制口基本打通，西南通道能力紧张状况基本缓解，主要干线进一步配套完善，大通道能力显著增强；全国铁路营业里程力争超过 6.8 万公里，复线率达到 32%，电气化率达到 24%。既有线提速取得重大进展，京沪、京广、京哈线扩大开行时速 140～160 公里的快

速旅客列车；运输组织调整有新突破，京九、京广线运输实行合理分工，京广线以客运为主，兼顾货运，京九线以货运为主，兼顾客运；加快实现铁路技术装备现代化，全路运输管理信息系统（TMIS）建成使用，建成覆盖全路的通信基础网、通信支撑管理网和业务服务网，铁路通信网的整体水平达到 90 年代国际水平；安全和重载技术有较大进步，铁路运输市场竞争能力明显提高。实现上述目标，中国铁路将以充满生机和活力的新姿态跨入 21 世纪。

1998 年是全面贯彻落实党的十五大提出各项任务的第一年，也是实现铁路三年攻坚目标的关键一年。今年铁路工作的总体要求是：高举邓小平理论伟大旗帜，认真贯彻落实党的十五大和中央经济工作会议精神，以政企分开、减员增效、扭亏增盈为目标，继续推进铁路体制和经济增长方式的根本转变，加速铁路改革进程，加大结构调整力度，加强企业经营管理，力争加快铁路建设，积极推进科技进步，大力抓好安全路风，促进铁路各项事业的全面发展。

按照这一要求，1998 年铁路改革与发展的主要目标是：

——铁路改革实现重要突破。推进铁道部机构改革，在政企职责分开方面取得实质性进展；确立铁路局的市场主体地位，落实企业经营自主权，强化经营责任约束；积极推进结构调整，探索公有制实现形式多样化，在实施大集团战略、放活小企业等方面取得进展；总结推广试点经验，加快建立现代企业制度步伐；各项配套改革继续完善。

——经营管理取得显著成效。实施减员增效和再就业工程取得重要突破；客货营销出台一批新措施，运输市场得到进一步扩展；生产布局调整加快步伐，企业管理进一步加强，扭亏增盈实现阶段目标。全年计划完成货物发送量 16.15 亿～16.25 亿吨，旅客发送量 9.2 亿～9.3 亿人次，换算周转量 16450 亿～16800 亿吨公里，实现运输收入 890 亿元。全年运营减亏 30 亿元以上，亏损控制在 10 亿元以内，运营工附业减亏 40%，工业、供销、施工亏

损企业减亏 30% 。运输系统多经收入和利润力争超过上年。

——铁路建设再创新成绩。以打通西南通道为重点，力争加快铁路建设步伐。南昆铁路通过国家验收；宝成、成昆、渝达电气化按计划完成分段开通目标；加快水株复线、内昆铁路前期工作。西安安康、南疆、朔黄、水柏、达万铁路和芜湖长江大桥、邯济复线等重点工程建设按计划推进；京郑电化等 10 个项目建成销号。经过充分论证，选好项目，做好规划，抓好资金落实，新开工一批铁路建设项目。全年初步安排建设规模 349 亿元，新线铺轨 674 公里，新线投产 821 公里；复线铺轨 415 公里，复线投产 385 公里；电气化铁路投产 980 公里。

— 安全基础建设深化发展。坚持“从严治本、基础取胜”的指导思想，进一步深化安全基础建设。三项内实建设有新的提高，京广、京沪、京哈三大干线基本适应提速安全的需要；全路杜绝旅客列车重大、大事故，货运行车重大、大事故率控制在每百万机车总走行公里 0.015 件以内；减少职工伤亡事故；道口重大路外伤亡事故明显下降，努力延长安全周期，向实现“有序可控、基本稳定”目标迈进。

——科教兴路取得新成果。主要行车设备和安全技术装备有新的强化；既有线提速取得新成果；TMIS 系统基本建成，通信三年攻坚实现阶段目标；重点建设项目科研攻关取得突破。铁路教育改革深入推进，职业教育和再就业培训进一步加强，“211 工程”建设取得新成果，各类教育办学质量和效益继续提高。

——对外开放水平进一步提高。全方位、多层次、宽领域的对外开放格局获得新发展；利用外资的质量有新提高；重点对外合资合作项目取得新突破；对外运输、贸易、工程承包进一步扩大，尼日利亚铁路改造项目圆满完成。

——铁路工业生产再上新台阶。工业企业集约经营取得实质性进展；坚持以市场为导向，加快产品结构调整，不断提高专业化生产水平，工业产品档次和质量明显提高。全年计划新造机车 858 台，其中电力机车 249 台，内燃机车 609 台；客车 1150 辆，货

需要全本请访问 www.ertongbook.com