认清形势　担起重任
开创铁路运输工作新局面

傅志寰

这次全路运输工作会议，是在铁路运输工作面临新的挑战和考验的形势下，部党组决定召开的一次十分重要的会议。会议开始时，志军同志作了报告，深刻分析了铁路运输面临的严峻形势，对下一步运输工作作了全面部署；常国治同志也讲了话，各单位要认真贯彻落实。会议期间，大家对 8 个配套文件进行了讨论，提出了许多好的意见和建议，会后要认真研究修改，下发执行。下面，我讲几点意见。

一、充分认识铁路面临的新形势，以强烈的使命感和紧迫感担负起把铁路运输搞上去的历史重任

在中央要求铁路加快建设步伐、加快改革与发展，在运输出现严重下滑，铁路经营困难进一步加重的情况下，运输系统的干部职工首先必须认清铁路面临的形势。这是我们做好运输工作的重要前提。认清形势，一个要明确认识铁路发展的总体目标和任务，一个要清醒认识铁路运输面临的严峻形势。

新时期铁路肩负的责任非常重大而艰巨。党的十五大和九届

注：本文为傅志寰在 1998 年全路运输工作会议上的讲话。

需要全本请访问 www.ertongbook.com

全国人大一次会议对做好“九五”后三年和今后五年的经济工作作了全面部署，这标志着我国国民经济进入了新的发展时期，新一轮改革发展高潮已经到来。在新的历史时期，铁路面临任务之繁重、承受压力之巨大、经受考验之严峻，都是前所未有的。为了更好地贯彻中央的部署和要求，在全路领导干部会议对今后三年铁路工作作出部署的基础上，今后五年铁路工作的总体思路是：“一个目标，两大任务，三个立足于”。一个目标，就是经过今后五年的大规模铁路建设，到 2002 年铁路运输基本适应国民经济发展和人民生活需求。两大任务，一是加快铁路建设，当好拉动国民经济发展的火车头；二是深化改革，实现政企分开、减员增效、扭亏增盈，当好全国交通战线扭亏的突破口。三个立足于，一是立足于深化改革，二是立足于加强管理，三是立足于科技进步。完成两大任务，实现一个目标，是党中央、国务院对铁路的重托，是全国人民对铁路的期盼，全路干部职工必须勇敢坚定地肩负起这一光荣而艰巨的重大历史使命。

运输系统作为铁路的主体，在实现铁路发展总体战略目标中，承担着更重的责任。中央确定，1998 年我国经济增长速度必须达到 8%，同时通货膨胀率控制在 3%以内。确保这样的发展速度，是我国为支持东南亚国家克服金融危机，而向全世界作出的郑重承诺，也是为防范金融风险，保证国民经济持续快速健康发展作出的重大决策。铁路作为国民经济重要的基础设施，支持国民经济发展是义不容辞的责任。铁路支持国民经济发展，除了要加快建设步伐外，还必须确保运输总量的增长，为国有企业走出困境提供有力支持。铁路三年实现扭亏增盈，就是运输部门的任务。这一重大责任就是要由运输部门来承担。加快铁路建设，也要靠运营筹集资金。能否尽快把运输搞上去，是实现扭亏的关键，也是加快铁路建设的关键。因此，对运输部门来说，任务十分艰巨，责任非常重大。

铁路运输面临的形势非常严峻而急迫。随着市场经济的发展，运输市场竞争日益激烈，铁路运输面临的挑战越来越严峻，铁路

运输不适应市场的矛盾越来越尖锐。近两年，虽然我们在运输改革和营销方面采取了一系列措施，也取得了一定成效，特别是去年实施提速和新图，开行夕发朝至列车，在开拓客运市场方面取得了可喜成绩，但从总体来看，运输不适应市场的问题仍未有大的改变，铁路运输市场占有份额下滑的局面仍未得到有效遏制。1998年以来，货运形势急转直下，货运量大面积、大幅度、持续性下滑，跌幅前所未有，严重威胁1998年经营目标的实现。一季度全路货运量按计划进度欠运2272万吨。由于货运欠收，一季度亏损3.8亿元。4月份货运调价以后，日均应完成运输收入2.65亿元，而到19日实际日均完成2.48亿元，少收3.23亿元。收入减少，亏损加大，加剧了资金紧缺的压力，再加上沉重的债务负担，使铁路运输经营形势更加严峻，实现1998年的减亏目标难度加大。出现这种严重局面，是我们始料不及的。对此，全路要深入分析，深刻认识，找出症结所在，采取紧急措施，迅速扭转货运下滑局面。

运输形势严峻是运输工作严重不适应市场问题的集中暴露。货运下滑，确实有宏观经济环境的影响，4月份以来也有货运调价的影响，但主要原因，是铁路运输工作严重不适应市场经济发展要求。在其他运输方式以适应市场经济的新思想、新观念、新作风向铁路提出竞争挑战的情况下，铁路部门思想观念的转变远未到位，经营思想和经营方式基本上还是计划经济那一套。在各种运输方式以灵活的价格争夺市场的情况下，铁路收费过多过乱的问题却还在发展，严重削弱了自身的竞争能力。在国家经济成分、服务对象、市场需求不断发生变化的情况下，铁路运输产品却多年不变，产品结构单一，服务质量差，市场信誉低，难以满足多层次、多样化、高要求、高质量的市场需求，使大量的客流货源流向其他运输方式。在市场经济发展要求企业加快由生产型向经营型转变，营销工作的地位和作用日益突出的情况下，铁路的营销工作却十分薄弱，营销机构和队伍不健全，营销机制没有真正建立，营销工作零敲碎打、时紧时松，形不成强有力的营销攻势。

在强化营销需要灵活高效的运输组织支撑的情况下，运输组织改革滞后，与市场营销脱节，运输环节多、手续繁、效率低，缺乏快速反应能力，使营销缺乏可靠的运力保证。此外，还有纪律松弛、野蛮待客、野蛮装卸、货损货盗等问题，严重影响了铁路的信誉和竞争能力。

更为严重的是，面对运输不适应市场的种种问题，许多干部职工仍然缺乏危机感和紧迫感。有的对运输市场份额下降给铁路生存与发展带来的威胁，缺乏清醒的认识，总以为铁路经济情况好于其他行业，现在还过得去；有的在其他运输行业的竞争面前麻木不仁，仍然我行我素，“官商习气”不改，“衙门作风”不变，陈规陋俗不破。现在，一方面铁路市场占有份额在下滑，危机在加重，另一方面乱收费却照干不误；一方面运输收入增长困难，成本支出压力很大，另一方面不管承受能力如何，工资奖金只能升不能降。一季度在货运严重下滑的情况下，职工收入仍然在增长，而且有的铁路局增长幅度还比较大，有的工资增长高于收入增长幅度。扭亏增盈的任务十分繁重，各局领导同志也确实感到压力很大，但经营的压力、扭亏的重担并没有真正传递到基层、传递到每个职工身上。这说明，落实经营责任制还有很大的差距，搞活经营还没有成为企业自身内在的要求，职工与企业没有结成命运共同体，扭亏增盈没有变成广大干部职工的自觉行动。这些问题归根结底，是体制问题、机制问题，是经营责任制还没有真正落实。

总之，铁路面临的形势既鼓舞人心，又十分严峻。完成两大历史性任务，扭转运输下滑局面，实现 1998 年的经营目标，要求运输系统的干部职工必须认清形势，从思想观念、精神状态到具体行动，都要来一个大的转变，以坚定的信心，勇敢地担负起这一光荣而艰巨的重任，以强烈的紧迫感和历史使命感去开创铁路运输工作新局面。

二、狠抓经营责任制的落实，坚决完成扭亏任务

实现 1998 年运输收入 890 亿元、减亏 30 亿元，是一项硬任务、硬指标，不管困难有多少，压力有多大，必须坚决完成。为确保完成全年收入计划，全路上半年收入必须完成 49%。二季度已经过去二十多天，时间非常紧迫，任务十分繁重，形势极其严峻，必须迅速动员全路，以超常的工作力度，采取过硬的措施，狠抓增运补欠和节支降耗，确保全年经营目标的实现。

第一，确立铁路局市场主体地位，严格落实经营责任制。年初的全路领导干部会议已经明确铁路局是市场主体，对这个问题我们要进一步加深认识。为什么要反复强调这个问题？一是明确铁路局是市场主体，是落实经营责任，实现三年扭亏的需要。实现三年扭亏，主要靠机制，也就是靠落实经营责任制。铁路局既然定位于市场主体，必然是经营主体，必须承担盈亏责任。当前运输的突出矛盾是货源不足，增强市场竞争力，吸引货源，开拓市场，必须靠调动铁路局的积极性。这就要求把责任层层落实下去，建立起一套有效的激励和约束机制。前一段营销工作的实践证明，基层最贴近市场、最了解市场、最富有创造力，只要将任务和压力、责任和权益交给他们，把他们的积极性充分调动起来，就能够在强化营销、开拓市场、增收节支上创造出很多有效的办法，就可以使扭亏增盈工作建立在可靠的基础之上。二是确立铁路局市场主体地位，是深化铁路运输管理体制改革的必由之路。铁路运输管理体制改革的最终目标可能是上下分离，但不可能一步到位，需要分阶段实现。应该说，把铁路局定位于市场主体，是迈向体制改革最终目标的一个重要阶段。这样，铁路局范围内可以逐步构造面向市场的经营实体，四个直管站段的铁路局现在就基本具备这样的条件，1998 年就要实行资产经营责任制。其它铁路局 1998 年要落实好经营责任制，明年全部实行资产经营责任

需要全本请访问 www.ertongbook.com

制。铁路局作为市场主体，实行资产经营责任制，是一个相对稳定的阶段，鼓励大家放手去干。三是明确铁路局是市场主体，也是中央领导对铁路的要求。镕基总理指示，铁路政企分开，就是要实行局厂独立核算。邦国副总理最近指示，铁路局是市场主体，要划定边界条件，把权力和责任放下去，再次指明了铁路改革的方向。

那么，目前落实经营责任制，推进铁路局自主经营是否具备条件？应该看到，现在整个运输环境比较宽松。经过“八五”的大规模建设和改造，铁路运输能力有了很大提高，除了西南方向运输仍然紧张外，其它方向的能力紧张状况已经基本缓解，线条是有的，运用车也是够用的，运输环境有了较大改善，这为企业自主经营创造了有利的条件。基于以上分析，可以得出这样的结论，在目前的形势下，我们强调确立铁路局市场主体地位，落实经营责任制，不仅十分必要，而且也是可以做到的。

落实经营责任制，对铁道部来说，就是要研究把政企边界划分清楚，把企业经营权放给铁路局，把责任和压力传递下去。部机关运输、综合以及其他有关部门，从思想观念、管理职能到工作方法都要有一个根本性的转变，自觉搞好服务，为铁路局自主经营创造条件。铁路局作为市场主体，要自觉承担起盈亏责任。1998 年各局的盈亏目标已经确定，后门已经关死，各局对调整盈亏计划不要抱任何幻想。要真正做到立足自身，眼睛向内，不等不靠，积极主动抓好经营管理。从反映的情况看，各局在经营目标的落实上，尽管都层层分解下去了，但一些单位只是将财务收支利指标逐级下达，与生产技术指标、质量效率指标结合得不够紧密、不够协调。各单位对经营目标的落实情况要进行认真的检查，进一步抓好细化落实。抓经营责任制的落实，铁路局长要负主要责任，领导班子共同负责，生产部门和经营部门共同落实。要坚持以经济效益为中心来加强对落实经营责任制的考核，一切经营活动都围绕提高效益来进行，生产指标、效率指标、质量指标、消耗指标都要转换成价值指标来进行考核，使盈亏指标真正得到

落实。

落实经营责任制，必须正确处理运输统一指挥与铁路局自主经营的关系。首先，确定铁路局是市场主体，铁路局实行独立核算后，运输组织指挥工作必须适应这一变化进行改革。运输指挥主要是为铁路局自主经营服务，要为铁路局落实经营责任制创造条件，搞好协调。其次，运输统一指挥主要是对跨局运输的指挥，各铁路局要坚决维护。这是因为，铁路运输具有联动的特性，而且跨局运输在整个运输中所占比重很大，为防止地域分割，保证大通道、大干线的畅通和能力的充分利用，提高全路运输整体效益；为保证在紧急、非常情况下调整运输组织的顺利进行；为保证完成国家重点物资运输任务，都需要实行统一指挥。因此，铁路局成为市场主体后，对运输统一指挥必须坚决服从，这也是维护各局自身利益的需要。因此，正确处理运输统一指挥与自主经营的关系，就是既要实现运输组织指挥为企业自主经营服务的重心转移，又要维护运输统一指挥的权威。这是深化运输改革必须坚持的一条重要原则。

运输指挥部门要更好地为铁路局自主经营服务，必须努力改进调度指挥工作，做到精心组织、精心指挥。很多事例说明，在运输组织中起关键作用的是调度指挥，在运输生产过程中潜力最大的也是调度指挥。要把扭亏增盈的目标落到实处，必须在提高调度指挥水平上狠下功夫。部运输调度指挥中枢，要不断提高科学指挥水平，准确掌握全路运输的变化情况，及时了解市场需求，有针对性地进行组织和协调，避免运输指挥上的盲目性。要加大运用经济手段调整运输组织的力度，能用经济手段解决的运输组织调整问题，要尽可能地用经济手段来解决。运用车的调整、分界口交接车、限制口的充分利用等，都要尽量通过经济手段来实现。充分发挥经济杠杆调节运力配置的作用，逐步实现按市场需求分配运力资源。要强化对调度指挥工作的考核激励，调度指挥人员的收入要与完成工作量紧密挂钩，激励调度指挥人员自觉提高科学指挥水平。

第二，净化收费环境，坚决取消乱收费。在运输市场竞争中，价格是旅客货主选择运输方式的首要因素。目前，铁路价外收费过多过乱，收费部门林立、名目繁多、交叉重叠、秩序混乱，导致收费总水平不断攀升，严重挤占了运价调整空间，失去了低运价的竞争优势。这是铁路运输市场份额丢失的一个主要原因。如果任其发展下去，铁路的市场将会继续萎缩，其后果不堪设想。更为严重的是，乱收费严重败坏铁路声誉，损害党和国家的形象，而且滋生腐败和腐蚀队伍。对这一孳生在铁路肌体上的毒瘤，如不下决心忍痛割除，将贻害无穷。我们对运输收费过多过乱的严重程度不可低估，对乱收费给铁路走向市场的影响和冲击不可低估，对乱收费给铁路乃至国家形象的损害不可低估，对乱收费对干部职工队伍的腐蚀不可低估。部党组认为，乱收费问题确实已经到了不彻底整顿不行的时候了。因此决定，立即采取果断措施，坚决进行整顿，彻底清除铁路开拓市场的自我束缚和障碍。对整顿乱收费这一事关铁路生存与发展的重大问题，各级领导必须统一思想，提高认识，高度重视，迅速行动，按照部的统一部署尽快抓出成效。

整顿乱收费，一要认识清醒，态度坚决。就是认清危害，下大决心，坚决地、不折不扣地贯彻部通知的规定，态度鲜明地反对乱收费，对不利于铁路市场竞争的各种收费要全面整顿，该取消的坚决取消，该降低标准的必须降低。整顿乱收费，许多单位的收入会减少，有的减少的可能会比较多，但从整体利益、长远利益出发，收入暂时受损失也要坚决整顿。二要领导负责，逐级负责。整顿乱收费由各位局长负责，亲自抓。这项工作很复杂，难度也很大，主要领导必须具体抓，一级抓一级，一抓到底，一项一项地抓落实。三要严肃纪律，严格奖惩。整顿乱收费要抓出成效，没有严格的纪律是不行的。对整顿工作做得好的要表扬，对行动迟缓、做表面文章、弄虚作假的，要严肃处理。对整顿走过场的，要追究主要领导责任。对有令不行、有禁不止，继续乱收费的，发现一起处理一起，是干部的撤职，是工人的下岗。四是

积极主动，扎实推进。各级领导一定要把整顿乱收费当作一项重要的政治任务来对待，采取强有力措施，按照部的统一规定，克服一切阻力，扎扎实实地把乱收费问题治理好。

第三，大力强化营销，增加市场占有份额。扭转运输下滑局面，扩大铁路市场占有份额，必须在强化营销上加大力度，尽快取得突破。

要从企业发展的战略高度来重视和加强市场营销。在市场竞争日趋激烈的情况下，加强市场营销已经成为关系企业生存发展的重大课题。应该肯定，这两年全路在加强市场营销方面做了大量探索和努力，也取得了很好的成效。但是，目前一些干部对营销的内涵还缺乏深刻的理解，对营销的地位和作用还没有真正上升到战略高度来认识，营销工作的开展还处在较低的层次上。当前强化营销，最迫切的就是要真正把市场营销作为企业求生存、谋发展重大的根本战略，作为企业经营活动的中心环节，摆上企业经营的重要日程，深入研究，整体考虑，系统设计。每个运输企业都要从各自的实际出发，系统地研究制定营销战略，保证营销工作有目标、有重点、有策略、有成效地开展，真正把铁路市场营销工作提高到新水平。

要通过改革优化企业内部组织结构，抓紧建立健全适应市场竞争需要的营销工作机构，强化运输企业的市场营销功能。现行的运输企业内部组织结构是在计划经济体制下形成的，构造功能上偏重于生产组织，本身就缺乏市场营销的功能，属于“橄榄型”的组织结构。市场经济条件下的现代企业，其内部组织结构应该是，精干生产组织部分，重点强化产品开发和市场营销功能的“哑铃型”结构。因此，铁路运输企业要实现由生产型向经营型的转变，需要对现行的运输企业内部组织结构进行改革和重构，逐步实现企业组织结构由“橄榄型”向“哑铃型”的转变。只有这样，才能从源头上解决重生产、轻营销的问题。部将结合机构改革，组建专门负责营销策划的工作部门，其主要职能是对全路营销工作进行组织、协调和服务，不以自身盈利为目的。各局都

要抓紧组建专职的营销机构，四个直管站段的铁路局步子可以迈得大一些，直接组建市场营销部或事业部。在建立健全营销机构的基础上，还要从人员配备、费用支出、利益调节等方面支持营销工作的开展，完善和强化营销激励机制，启动职工主动开展营销、积极揽货组客的内在动力。

要加快运输组织改革，开发适销对路的运输产品。现行的运输组织方式严重不适应市场经济发展的要求，必须加快进行改革。应该说，前不久推出的行包快运专列，就是大胆改革运输组织的成果。行包作为需求旺盛的新兴市场，开发潜力巨大。但是按传统的运输组织方式，根本不能适应行包运输的需要。如果我们不敢突破传统思维、传统模式的束缚，开行行包快运专列是不可想象的。在推进运输组织改革上，必须加大力度，大胆闯、大胆试。要把市场需求作为运输组织调整、产品开发的源头，市场需要什么样的运输产品，我们就要开发什么样的运输产品。目前，铁路在开发货物列车包括集装箱运输产品上，在发展点到点运输、多式联运上，尚未取得大的突破，要通过改革运输组织，推出有竞争力的运输产品，努力扩大货运市场占有份额。要结合调整运行图，加大运输组织改革力度，在 1998 年 10月 1 日实施新图时,推出一批像夕发朝至客车、五定货运班列、行包快运专列那样切合市场需求、具有强大竞争力的新产品。

第四，推进减人提效，努力降低运输成本。实现 1998 年的减亏目标，必须坚持增收与节支并举，两手抓，两个方面的措施都要硬。控制支出，首先要抓好减员分流。 1998 年确定的减员分流目标，是硬指标、硬任务，必须确保。各局对房建、生活、装卸、附业等部门，要加快剥离，尽快分流到位。减员分流最难的是减少运输生产岗位人员，要通过优化劳动组织，加大生产岗位净减员的推进力度。要结合调整列车运行图，在改革乘务制度、精简乘务人员方面取得突破。要加快推进生产布局调整，促进减员提效，盘活存量资产，减少成本支出。部有关部门要加强组织协调，已经确定的生产布局调整方案，要抓紧组织实施。尽快取得实质

性进展。在积极推进减员分流的同时，要高度重视抓好再就业工程的实施。要通过大力发展多种经营，开辟新的经济增长点，拓宽人员分流安置的渠道，使下岗职工尽快实现再就业，保持职工队伍的稳定。要把控制工资增长作为降低成本的重点来抓，把工效挂钩真正落到实处，工资增长幅度必须低于劳动生产率和运输收入增长幅度，盈亏目标完不成，就要少发工资。坚决改变那种不管企业经营好坏，工资只能长不能降的观念和做法。

三、深化安全基础建设，确保安全形势稳定

铁路正处在加快改革与发展的关键时期。完成部党组确定的两大历史性任务，实现跨世纪发展的宏伟目标，必须有稳定可靠的安全基础作保证。沉痛的教训一再警示我们，没有一个稳定的安全局面，必然会打乱总体工作部署，改革和发展都会受到严重影响。因此，我们对安全工作不能有丝毫放松。

第一，要坚定不移地把安全工作摆在首位。当前，运输部门深化改革、增运补欠、减员分流、实施提速和调图等各方面工作头绪很多，任务繁重，对运输安全提出了更高、更严的要求，增加了工作难度。越是在工作繁多的情况下，主要领导越要保持清醒头脑，做到任何时候、任何情况下都把安全放到首位，以主要精力抓好安全工作。1998 年以来，全路运输安全形势仍然不够稳定。一些单位安全措施还不够落实，安全基础还不够扎实。特别应该警惕的是，当前部分干部职工存在着松劲、麻痹思想，这是安全工作的大敌，必须坚决加以克服。前车之覆后车之鉴。在去年“4·29”事故发生即将一年的时候，全路务必认真反思，痛定思痛，深刻吸取血的教训，决不要伤口未愈就忘了疼。

第二，要坚定不移地抓好安全基础建设。要突出“三项内实”，加大工作力度，在求实效上下功夫。要坚持从源头抓起，加强设备日常维修养护，提高设备质量。对 1998 年的安全项目，必

需要全本请访问 www.ertongbook.com

须保证资金到位，抓紧组织实施，确保工程进度和质量。特别是针对提速和实施新图，对提速机车、车辆、线桥、道岔、通信、信号、道口等主要行车设备的必要投入要确保。要结合春检春鉴，全面整治行车设备，消除设备隐患。对雨季防洪工程要抓紧维修补强，做好防洪的各项准备工作。要以提高职工实作技能和“两纪一化”为重点，抓好职工培训教育，提高队伍素质。要进一步规范安全管理，适应新图和各类新技术、新设备的要求，尽快修订完善安全管理法规，改进安全管理制度办法。随着提速和新图的进一步推进，客车安全的要求越来越高，责任越来越大，各级领导要始终坚持把客车安全放在重中之重的位置，全面落实各项安全措施，确保旅客列车绝对安全。

第三，要进一步强化落实机制。当前最主要的是抓好干部安全逐级负责制和职工竞争上岗机制的建立和落实。要认真落实安全逐级负责制，按照领导负责、逐级负责、岗位负责的要求，明确管理责任，做到分层管理，充分发挥各级管理层次的作用。该谁办的事情就由谁去办，克服上级包办代替和下级依赖上级的两种倾向。今后安全发生问题要严格按逐级负责制追究相关责任。通过逐级负责制把安全工作层层展开，逐级落实，纳入有序管理轨道。要抓住目前减员分流的有利时机，建立健全职工待岗下岗制度，实行优胜劣汰，把那些责任心不强、严重违章违纪、技术业务不达标的职工从岗位上分流下来，进入劳务市场，或实行待岗培训。职工竞争上岗要纳入动态管理，切实做到优者上，劣者下，形成岗位流动、素质提高、安全基础加强的良性循环，用机制保证安全工作落到实处。

四、切实改进思想作风，以良好的精神状态和旺盛的斗志坚决完成历史赋予我们的重任

实现铁路跨世纪发展的宏伟目标，把充满生机和活力的中国

铁路带入 21 世纪，是历史赋予我们这一届领导班子和全路干部职工的重大责任。如何担起重任，不辱使命，关键取决于各级领导干部是否有一个好的精神状态和工作作风，必须增强使命感和责任感。朱镕基总理在国务院第一次全体会议上，对转变政府机关工作作风提出了严格要求，这是新一届政府加强自身建设，从严治政的重要举措，应该看作这也是对铁路各级领导干部的要求，我们必须深刻领会，认真贯彻执行。为此，我提以下几点希望。

第一，要勤奋学习，刻苦工作。加强学习，不断提高自身素质是做好各项工作的前提。特别是当前铁路处在新旧体制转换时期，深化改革、加快建设、开拓市场都是全新的课题，面临许多新情况、新问题、新矛盾，需要我们去研究和解决，只有勤奋学习才能适应形势发展的需要。首先要学好邓小平理论，以及党的路线、方针、政策，提高政治素质，增强贯彻执行党的基本路线的自觉性和坚定性。特别是要学习市场经济理论，了解市场情况，研究市场变化，掌握市场规律，提高驾驭市场的能力。加强学习要同改进工作结合起来，比如我们这次整顿价外收费和清查自备车，就是根据市场变化情况采取的有力措施。应该说，铁路延伸服务收费和发展自备车，曾对打破铁路经营“大一统”、促进铁路走向市场发挥过作用，但事物在不断发展，市场在不断变化，我们的政策措施也需要作相应调整。这不是政策多变，而是市场竞争的必然要求。我们就是要不断分析新形势，研究新问题，采取新对策，推动铁路事业快速健康发展。铁路大联动机昼夜不停地运转，铁路运输工作异常繁重而复杂，搞运输就得不怕辛苦，不怕付出，能盯得住，不辛苦、不刻苦，就做不好工作。各级干部特别是主管运输的领导干部，要忠于职守，尽职尽责，不怕吃苦，甘于奉献。要少应酬，多深入实际，潜心钻研，对主管的工作要心中有数，勇于开拓进取，创造性地做好工作。

第二，要清正廉洁，惩治腐败。各级领导干部要公道正派，廉洁奉公，做出表率。要正确对待手中的权力，牢记全心全意为人民服务的宗旨，加强思想改造和党性锻炼，自觉抵制拜金主义、享

乐主义和腐朽生活方式的影响，始终保持思想道德的纯洁性。古人云“民不服我能，而服我公；吏不畏我严，而畏我廉”，“公生明，廉生威”。只有领导干部办事公道，清正廉洁，才能赢得群众的信任；领导干部自身不正，群众就不服气。现在铁路存在的乱收费和路风问题屡禁不止，根子在上边，关键在领导。“上梁不正下梁歪”。因此，整顿乱收费，惩治腐败，首先要从各级领导做起。领导清正廉洁，才能硬起手腕惩治腐败。对自己的子女、家属要严格要求，不做有损于党和自身形象的事，不搞以权谋私、以车以票谋私。要大力发扬勤俭节约、艰苦朴素的作风，反对铺张浪费。要精简会议，改进会风，从严控制会议经费；改进礼仪接待工作，反对讲排场，比阔气；领导下基层检查工作，要轻车简从，反对走马观花，大吃大喝。这方面部党组已经下发了五条规定，各单位要遵照执行。

第三，要反对弄虚作假，敢于讲真话。现在弄虚作假，不讲真话的问题比较严重，如假报装车方向、换票运输、运用车统计失实、发生事故隐瞒不报、反映情况只说好不说坏等，严重影响和干扰了上级的正确决策。这些问题是党性不纯的表现，必须彻底解决。要坚持党的实事求是的思想路线，一切从实际出发，讲真话，办实事，坚决反对形式主义，严禁弄虚作假。贯彻上级指示要据实情，想实招，结合实际创造性地开展工作；领导同志听取汇报要了解真实情况，不能光听好话；下级向上级报告情况要如实反映，有问题不隐瞒，讲成绩不浮夸，反对报喜不报忧。对不讲真话、弄虚作假、欺上瞒下的要严肃查处。

第四，要从严管理，不怕得罪人。铁路的行业特点决定了必须坚持以严治路，从严管理。要坚持原则，勇于负责，敢抓敢管，敢于揭露矛盾和解决矛盾，反对推卸责任，回避矛盾，决不能遇到问题绕道走。要有正确的是非观念，做到好坏分明，工作做出成绩的要表扬，做得不好的要批评，反对一团和气的自由主义和好人主义。对于敢于坚持原则，不怕得罪人的干部，要关心、爱护他们，支持他们工作，给他们撑腰，弘扬正气。从严管理关键

在于没有私心，“有容乃大，无欲则刚”，只要我们立党为公、秉公办事，就能做到从严管理，带出作风过硬、纪律严明的职工队伍。

第五，要服从指挥，顾全大局。凡上级决定的事情，一经发布传达，就要严格执行，做到令行禁止，政令畅通，反对顶着不办和阳奉阴违。要有大局观念，在局部利益和整体利益发生冲突时，要站在整体利益的高度考虑问题，正确处理局部利益和整体利益的关系，做到局部利益服从整体利益。当前整顿乱收费是部党组从全路整体利益和长远利益考虑做出的决定，会影响到各局的利益，大家要认真贯彻部党组的决定，不讲价钱，不讲条件，坚决贯彻执行，不允许顶着不办或打折扣。

加快铁路建设和改革，实现部党组确定的宏伟目标，迫切要求把运输工作搞上去。全路运输系统的干部职工，一定要认清自己肩负的重大历史使命，以只争朝夕的强烈紧迫感，大胆开拓的进取姿态、敢打必胜的坚定决心，去开创新局面，夺取新胜利，确保1998年全路经营目标的实现，为国民经济持续快速健康发展作出更大的贡献。

深化运输改革　大力增运补欠
坚决实现全年运输经营目标

刘志军

这次全路运输工作会议，是在全路认真学习贯彻党的十五大和九届全国人大、政协一次会议精神，铁路进入新的历史发展时期召开的一次十分重要的会议。会议的主要任务是，深入贯彻党中央、国务院对铁路工作的重要指示和全路领导干部会议部署，分析铁路运输面临的形势，动员运输系统干部职工迅速行动起来，强化安全基础，推进运输改革，大力增运补欠，确保全年经营目标的实现，为加快铁路改革与发展作出积极贡献。傅部长对这次会议十分重视，多次听取汇报，作了指示，并主持召开部长办公会议，进行了专门研究，会上，傅部长还要作重要讲话。我先讲几点意见。

一、认清形势,明确任务,增强做好新时期铁路运输工作的责任感和紧迫感

做好新时期铁路运输工作，首先必须认清面临的形势。只有审时度势，才能赢得主动。当前和今后一个时期，铁路运输面临的形势可以概括为四句话，叫做责任重大，挑战严峻，积弊很深，振兴有望。

注：本文为刘志军在 1998 年全路运输工作会议上的讲话。

运输系统所肩负的责任从来没有像现在这样重大。当前，铁路运输面临的任务十分繁重而艰巨。傅部长提出了今后五年铁路工作“一个目标、两大任务、三个立足”的总体战略，这是对铁路工作指导思想、工作方针、目标任务的高度概括。按照这一总体战略，今后五年铁路要加快建设，拉动和促进国民经济持续快速健康发展。今后三年要实现政企分开、减员增效、扭亏增盈，当好全国交通战线扭亏的突破口。运输是铁路的主体，铁路走向市场关键是运输走向市场；铁路减员增效难点在运输企业；铁路三年扭亏重点是运营扭亏；铁路政企分开核心是实现铁道部政府职能与运输企业职能分开；铁路加快建设需要通过运输的发展，运量的提高，增加建设基金积累。总之，铁路生存和发展关键在运输。运输工作搞好了，整个铁路发展就有了坚实基础和可靠保证。我们必须站在这样的战略高度，来定位运输工作，认清肩负的重大责任，奋力拼搏，不辱使命，当好铁路跨世纪发展的主力军。

铁路运输所面临的挑战从来没有像现在这样严峻。近年来，运输市场发生了深刻变化，各种运输方式之间竞争激烈，铁路受到严峻挑战，市场压力越来越大。特别是今年以来，情况更加严峻。一季度全路运输总的形势是：客运有一定幅度回升，货运危机进一步加剧。从客运看，全路完成旅客发送量 23890.2 万人次，比进度计划超 1205.3 万人次，为年计划的 26%，比去年同期增长 1.7%；旅客周转量完成 1025.3 亿人公里，比进度计划超 174.6 亿人公里，为年计划的 29.7% ，比去年同期增长 11.3%。从货运看，全路货物发送量完成 37049.8 万吨，比进度计划少 2772.2 万吨，为年计划的 22.9%，比去年同期下降 6.4% ；货物周转量完成 3001.1 亿吨公里，比进度计划少 204.3 亿吨公里，为年计划的 23.1%，比去年同期下降 5.7%。到 4 月 19 日，全路货物发送量比进度计划已亏欠 3010 万吨。从运输收入看，全路完成 220.4 亿元，比进度计划超 0.85 亿元，为年计划的 24.75%。其中客运收入完成 77.5 亿元，比进度计划超 8.7 亿元，为年计划的 27.8%；货运收入亏欠较多，完成 112.9 亿元，比进度计划少 7.9 亿元，为

需要全本请访问 www.ertongbook.com