

望远镜和留声机

——谈大洋耕耘录

镇江市道路运输协会 编

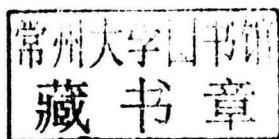


人民交通出版社股份有限公司
China Communications Press Co., Ltd.

望遠鏡和曲轂機

——谈大洋耕耘录

镇江市道路运输协会 编



人民交通出版社股份有限公司
China Communications Press Co., Ltd.

内 容 提 要

本书为谈大洋先生从事交通运输工作以来撰写并发表的论文、调研报告等文章的合集,分为运输论文篇、调研报告篇、历史经验篇、科技成果篇、人大建议篇、励志心得篇6部分,可为从事交通运输行业的仁人志士学习交通运输理论和从事交通运输实践提供参考。

图书在版编目(CIP)数据

望远镜和留声机:谈大洋耕耘录 / 镇江市道路运输协会编. —北京:人民交通出版社股份有限公司, 2015. 1

ISBN 978-7-114-11959-0

I. ①望… II. ①镇… III. ①交通运输—文集
IV. ①U—53

中国版本图书馆CIP数据核字(2014)第306849号

Wangyuanjing he Liushengji——Tan Dayang Gengyunlu

书 名: 望远镜和留声机——谈大洋耕耘录

著 者: 镇江市道路运输协会

责任编辑: 刘 洋

出版发行: 人民交通出版社股份有限公司

地 址: (100011)北京市朝阳区安定门外外馆斜街3号

网 址: <http://www.ccpres.com.cn>

销售电话: (010)59757973

总 经 销: 人民交通出版社股份有限公司发行部

经 销: 各地新华书店

印 刷: 北京市密东印刷有限公司

开 本: 787×1092 1/16

印 张: 23

字 数: 500千

版 次: 2015年1月 第1版

印 次: 2015年1月 第1次印刷

书 号: ISBN 978-7-114-11959-0

定 价: 58.00元

(有印刷、装订质量问题的图书由本公司负责调换)

序

谈大洋老先生长期致力于道路运输行业管理研究和实践探索,在行业内小有名气。如今虽年逾七旬,满头银发,但精神矍铄,笔耕不辍。因为酷爱交通运输事业且喜爱读书写作,不仅成了《中国道路运输》杂志的忠实读者,更是杂志可信赖的作者,二十多年来几乎每年都有他的论文见刊。我作为杂志的一名编辑,因此有机会分享他学习研究中的快乐和灼见,与谈老先生成了忘年之交,从中吸取营养帮助自己成长。

最近得知,谈老先生正醉心整理汇集他几十年来的研究论文、议案建议及学习笔记。谈老先生即将出版的心血力作,无缘尽揽细读,不敢虚言妄评。但是,在学习稀松的年代,在沉醉过眼就忘、过眼就死的社会,谈老先生这种孜孜以学、勤学多思、学以致用精神,确实令人敬佩和景仰。

进入网络社会后,在工作岗位上的每个人,都是手机在线,世界似乎尽在掌握中,似乎分分秒秒都在学习。但是深夜闲眠时分,闭目沉思,脑海又总是一片空白,学无所获。随着学习内容的碎片化、学习方式的眼球化,学习的乐趣和益处越走越远。学无所思、学无所获、学无所用,我想,问题可能出在纷繁复杂的海量信息让人视而不见,无暇思考,更不愿意思考,正所谓学而不思则罔,思而不学则殆。谈老先生正其道而行之,学有所思,学有所获,学有所用,尤为可贵。

论文本是知识的载体,是智慧的结晶,是进步的阶梯。但是,在论文、职称与身份、待遇关联混同的年代,论文也开始产业化。因为工作缘故,接触了很多论文,可以说天天在看论文,有些论文确实不忍卒读。贤者以其昭昭使人昭昭,今以其昏昏使人昭昭。

谈老先生在《中国道路运输》杂志上发表过的论文在该书中极具分量。我有幸拜读过谈老先生的这部分论文,虽不及余音绕梁,三月不知肉滋味,但是掩卷而思,总有启发。这部分论文真实反映了改革开放以来各阶段行业发展的不同特点、重点和难点,不仅是行业发展的真实见证,更是行业发展的智慧火花。有些智慧火花通过谈老先生用之于当地实践,有所收获,得以复制推广。何以如此?正所谓不观高崖,何以知颠坠之患?不临深渊,何以知没溺之患?不观巨海,何以知风波之患?实践出真知。

妄言虚听,精读为是。

胡志仁

2014年11月 北京

前 言

2013年谈大洋先生荣获中国首届“服务中国道路运输行业终身荣誉”称号。为了彰显谈大洋同志长期以来为中国交通运输事业作出的不懈努力和卓越贡献,镇江市道路运输协会应业内专家和科技人才的要求,决定将谈大洋同志从事交通运输工作以来撰写并发表过的论文、调研报告等编印成书,提交人民交通出版社股份有限公司出版,以便从事交通运输行业的志士仁人对谈大洋同志关于发展交通运输业的理念、思路有比较全面系统的了解,为后继者学习交通运输理论和从事交通运输实践提供参考。

协会秘书处组成编写组负责编辑工作,指定专人收集和整理改革开放以来的档案资料,历时一年有余,基本编纂成书。本书摘选了不同时期、不同阶段发表过的40篇运输经济论文和8篇市场调研报告;选录了江苏省党史研究《新时期江苏的交通建设》中撰写的《人便于行、货畅其流》的史料;摘录了14个获奖的科技创新成果;收录了担任人大代表期间提交的63篇建议;甄录了灯下案头撰写的17篇励志心得。

谈大洋同志是镇江市首届学术技术带头人、科技标兵,中国道路运输和物流行业资深专家,少数民族(回族)科技人才,曾被国务院、国家民族事务委员会和江苏省人民政府授予“民族团结进步模范”称号。在研究现代化交通运输发展的过程中取得了丰硕的科研成果,这些科研成果像一张张鲜活的写生,一幅幅栩栩如生的画卷,让人看后感叹不已。谈大洋同志对交通运输发展方向和趋势的研究,有高度、有深度、有广度、有远见;对交通运输发展目标和策略的研究,有规划、有建议、有对策、有措施,时至今日仍有理论和实践上的指导作用。编写组认为,这些研究成果好像一架“望远镜”,站得高、望得远,看见的是天地人和令人向往的美好愿景;又好像一台“留声机”,曲调好、意境浓,听到的是辛勤耕耘震天撼地的交响乐。所以书名定为《望远镜和留声机》,并添加副标题《谈大洋耕耘录》。

《中国道路运输》杂志主编胡志仁先生为本书作序。镇江市书法家协会主席曹秉峰先生为本书题写书名。全书由谈大洋同志审定,许逸非同志统稿。江苏省交通运输厅运输管理局原局长汪学君、副局长陶绪林,镇江市人大常委会民宗侨台委原主任钟伟德,镇江市交通运输局原局长周社,镇江市民族宗教局民族处原处长杨奇明,镇江市邮政管理局局长孙加涛,镇江市运输管理处书记汤雪、副处长邢辉,江苏省交通物流协会副会长缪虹光,镇江市道路运输协会秘书长蔡守萍以及朱建祥、顾明友、王桂连、黄涛、舒淑萍等同志为本书的编辑提供了帮助,在此谨向他们表示衷心感谢。

编 者

2014年11月

目 录

运输论文篇

试论交通运输业的属性	1
试论交通运输业的特点	3
试论交通运输系统的发展	10
建立联合运输体制要解决的三大问题	14
瑞典 ASG 货运公司的成功之道	17
从世界运输体系的发展方向看我国联合运输的发展进程	21
运输企业承包经营责任制论析	24
运输计划管理的重点在“指导” 划分营运范围的关键在“分工”	27
中国联运发展战略之刍议	31
美国交通运输一瞥	34
应注重加强和优化运输生产现场管理	38
试论运输市场的框架结构——学习社会主义市场经济札记	40
“放管结合”是调控运输市场的有效途径	44
论道路运输业的地位和作用	47
综合运输系统和多式联运发展关系初探	49
试论运输行业实现“两个根本性转变”的途径	53
借鉴国外先进经验 集中管理交通运输	58
关于费改税后加强运输行政管理和强化运输市场监管的建议	62
浅谈费改税对企业的影响	67
适应形势 转变思想 全面推进行业管理上水平	69
依托港口优势 利用旅游资源 拉动城市建设 塑造名城形象	74
简析调整运输结构的政策取向	78
“结点运输”是充分利用和发挥高速公路优势和潜能的必然选择	81
建议改经营资质评审为经营资质认证 以点代面积极推进道路运输业结构调整	84
关于道路运输业“十一五”发展规划的修改意见	87
新时期道路运输行业管理思路的研究	92
强势推进道路运输业结构调整 着力提高道路运输业竞争能力	96
道路运输业和经济社会发展关联性分析	102
引进汲取发达国家先进经验 研究我国道路运输发展模式	105
节能减排与“结点运输”	109
30 年变迁——浅析道路运输改革开放的发展轨迹	112

运输行业协会是承接管理职能转变的重要载体·····	117
认真贯彻《道路运输条例》促进道路运输业健康发展·····	120
以道路运输节能减排为抓手 开展科学发展观实践活动·····	126
城乡公交客运一体化和基本公共服务均等化·····	130
关于制订“十二五”道路运输发展规划的几点建议·····	133
推进和振兴江苏物流业的几点建议·····	137
关于发展低碳道路运输的几点思考·····	141
全面、协调、持续发展道路运输的建议·····	145
建立健全运输经济运行分析机制的对策和措施·····	152

调研报告篇

建立完整、统一、精简、高效道路交通管理体制的必要性和迫切性·····	157
建立适应生产力发展的道路交通管理新体制的建议·····	164
社会主义道路运输市场发展概况·····	169
关于加快发展江苏道路、水路运输服务业的实施纲要·····	179
关于制定加快发展江苏道路、水路运输服务业若干意见·····	188
《利用苏南运河改造功能发展镇江地区集装箱和物流联运研究》对策与建议·····	195
道路运输节能与清洁运输技术应用推广对策和建议·····	200
江苏省《关于创新甩挂运输和多式联运发展的实施意见》·····	203

历史经验篇

人便于行 货畅其流·····	208
改革创新 与时俱进·····	209
城乡客运 方便快捷·····	224
水陆货运 便利畅通·····	236
平安运输 优质服务·····	247
文明创建 百花盛开·····	257
总结经验 科学发展·····	263

科技成果篇

1998 年《联合运输知识》成果简介·····	265
1992 年《国际联运概要》成果简介·····	266
1999 年“江苏省市级运输管理信息系统”成果简介·····	267
1999 年“道路运政业务技术管理系统”成果简介·····	268
2000 年“多媒体运政管理信息咨询服务系统”成果简介·····	269
2003 年“汽车综合性能与车辆技术监测系统”成果简介·····	270
2005 年“恒顺醋业现代物流‘一流三网’同步管理系统”成果简介·····	271
2007 年《加快交通运输服务业发展的思路和对策研究》成果简介·····	272

2007年“营运客车信息采集器”成果简介	273
2008年《利用苏南运河改造功能发展镇江地区集装箱与物流联运研究》成果简介	274
2009年《道路运输安全节油驾驶技巧》成果简介	275
2010年“道路运输节能与清洁运输技术应用推广”成果简介	276
2011年《道路运输经济运行分析及预决策技术》成果简介	277
2012年《发展甩挂运输和多式联运对策研究》成果简介	278

人大建议篇

关于在谏壁船闸建设“母亲河历史展览馆”的建议	279
关于保护名山名刹,加快山体滑坡治理的建议	280
关于在南京都市圈发展宁、镇、扬市际无终点循环客运班车线路的建议	281
观音洞、观音山的问题,是打造新镇江亟需解决的重要问题	282
疏通“口袋”口,打开“口袋”底,为长江路风光带增添光彩	283
以铁、公、水、港为依托,发展国际多式联运	284
应用现代物流技术,实行业务流程再造,发展“恒顺物流”和“赛博物流”	285
在西校区建设中应保留和发展蚕桑研究特色	286
镇江商场楼拆除后建议将地域划给镇江客运中心站作站场使用	287
整合旅游资源,把镇江建成自然景观和人文景观相互交融的江南名城	288
总结交通系统民族工作经验,成立全市性民族团结联谊会	289
关于经济利用长江岸线和提高岸线利用率的建议	290
关于提高失地农民补偿费用的建议	291
关于消除大市口烂尾工程隐患的建议	292
关于严格建设用地审批和规范货币拆迁的建议	293
关于严肃查处“乱检查、乱收费、乱罚款”的建议	294
关于在企业改制改组中保障职工劳动权利的建议	295
关于制定促进现代物流业发展政策的建议	296
关于重视解决少数民族特殊问题的建议	297
关于重视培养人才和更要重视使用人才的建议	298
关于资助民族实验学校办学经费的建议	299
关于拆除焦南大坝,改善老港水环境的建议	300
关于大力发展农村客运,改善农民出行条件的建议	301
关于对罚没款实行严格管理定期审计的建议	302
关于规划和建设市区清真饮食网点的建议	303
关于加快少数民族人才培养和使用的建议	304
关于加强环境保护,提高空气质量的建议	305
关于加强回民殡葬管理,改善回民殡葬服务的建议	306
关于加强民族教育基地建设,提高民族学校办学水平的建议	307
关于建立和健全违法建设责任追究制的建议	308

关于严格长江岸线管理,规范使用长江岸线的建议	309
关于要求采取有力措施帮助农村少数民族脱贫致富的建议	310
关于重视家教问题,加强家教管理的建议	311
关于构建和谐社会应当重视的三个问题	312
关于低收入者看病应由政府负担的建议	313
关于采取措施,制止违法建设死灰复燃的建议	314
关于不能再新建产能过剩项目的建议	315
关于把贯彻“多予、少取、放活”方针落实到实处的建议	316
关于转变经济增长方式的一点建议	317
关于再次提请政府解决城市公共厕所的建议	318
关于严格限制养狗的建议	319
关于提请政府重视老龄工作的建议	320
关于提请政府高度重视水污染问题的建议	321
关于适度开禁烟花爆竹的建议	322
关于请求政府继续关心少数民族脱贫工作的建议	323
关于禁止虚假和违法医药医疗广告的建议	324
关于建立贯彻落实科学发展观保障机制的建议	325
关于加强少数民族干部队伍建设的建议	326
关于把发展农村公交纳入公共财政体系的建议	327
关于彻底解决大市口二号地块烂尾工程的建议	328
关于对罚没款实行集中管理的建议	329
关于发展宁、镇、扬市际无终点循环客运班车线路的建议	330
关于加快发展老龄事业的建议	331
关于减少汽车尾气排放,提高空气质量的建议	332
关于将清真饮食网点建设列入城市规划的建议	333
关于利用长江岸线确保环保优先和经济合理的建议	334
关于请求政府给老弱病残和贫困少数民族家庭发放困难补贴的建议	335
关于请求政府资助专项经费,帮助回族等 10 个少数民族改善殡葬设施和服务的建议	336
关于提请市政府领导督查“上海来信”整改情况的建议	337
关于提请政府安排经费新建城市公共厕所的建议	338
关于提请政府切实解决水污染的建议	339
关于提请政府重视发展和管理行业协会的建议	340
关于严肃查处虚假和违法医药医疗广告的建议	341

励志心得篇

老马识途志在千里	342
变样中的思考,提升中的忧虑	344
心手相连 情深意笃——记 2008 年 5.12 四川汶川特大地震	346

苦难压不垮我们——纪念 5.12 汶川大地震	349
老师,永远的老师	352
点滴自清	354
读书与养体	354
读书与养趣	354
绚烂之极归于平淡	354
国庆有感	355
锲而不舍	355
西江月·何处望神州	355
八月十五的念想	355
水调歌头·重阳感怀	356
金钱和朋友	356
镇江三山颂	356
西江月·闰重阳述怀	356

运输论文篇

试论交通运输业的属性

交通运输是国民经济的动脉,它把国民经济各个部门和各个地区连接起来,在社会物质财富的生产和分配过程中,在广大人民的生活中起着极为重要的作用。交通运输决定了原料资源和农业用地的价格,促成了工业中心、商业中心和港口本部的形成,创造了高楼林立的城市,开创了社会的、文化的、个人及家庭的活动方式。运输的基本含义是移动或位移,是指物体借助运输工具在空间上的移动。在流通领域中从事运输经济活动,活动于流通领域的现代化的运输行业就是交通运输业。

1. 交通运输业的产生

人类社会的运输活动是与生产活动同时开始的。随着商品生产的发展和市镇的形成,一个不直接从事生产而只从事产品交换的阶层——商业的出现,形成了又一次社会大分工。商业的产生和发展是以商品生产和商品交换为基础的。进行商品交换,在一般情况下,都要对商品进行运输。随着商品经济的发展,运输活动从以内部生产分工为基础的厂内运输、农业运输,发展到以社会分工为基础的公用运输。社会化的运输活动不仅包括生产过程的运输,还包括流通过程的运输。生产过程的运输又称厂内运输,它所实现的是劳动对象、劳动工具、劳动者的位置变化,生产过程的运输是工农业生产过程不可分割的一个组成部分。流通过程的运输又称厂外运输,是生产过程以外的运输,它完成的是货物和旅客的空间位置的变化。由于生产力的发展和生产的专业化分工,出现了专门在流通过程中从事运输活动的社会化运输行业,这就是今天活动于流通领域中的现代交通运输业。随着商品生产和社会分工的发展,交通运输业不仅是一个不可缺少的生产部门,而且是一个“先行”部门,没有交通运输业,社会的生产、分配、交换和消费就将滞塞,扩大再生产就成了一句空话。随着商品经济的发展,运输任务日益繁重,要求运输业在提高经济效益基础上,做到货畅其流,人便于行。

2. 交通运输业的性质

任何物质生产活动,都是人们借助于劳动手段,对劳动对象进行加工和处理,使之适合于自己需要的有目的的活动。马克思把交通运输业称为除了开采业、农业和工业以外的第四物质生产部门,是基于运输业的劳动,是创造价值的劳动。运输业虽然不直接创造出种种物质产品,但是任何工厂企业生产出产品以后,并没有完成其全部生产过程,作为商品的使用价值并

没有实现,任何产品只有在需要它的时间和地点,才能发挥使用价值的作用,因而运输劳动所产生的费用,要追加到所运输的商品中去。正如马克思指出的那样:“在其他条件不变的情况下,由运输追加到商品中去的绝对价值量,和运输业的生产力成反比,和运输的距离成正比。”(《资本论》第二卷 169 页)

综上所述,可从以下两方面来描述交通运输业的性质。

一是流通过程中的运输劳动是重要的物质生产劳动。运输沟通了国民经济各部门之间、各地区之间、城乡之间以及产、供、销之间的经济联系和物质、人员交流,使社会生产和生活顺利进行。

二是运输业是国民经济中的一个重要的物质生产部门。运输业参与了社会产品的生产和国民收入的创造。它为生产消费和个人消费的运输需要服务,但不能把运输业称为“服务部门”。

(本文选自 1985 年第 9 期《江苏交通运输》)

试论交通运输业的特点

交通运输业是一个劳动密集型行业,有其独有的特性。

一、交通运输业的生产场所延伸万里,交织成网,它仅表现为点多、线长、流动、分散、面广、量大,而且表现为多环节、多工种、跨区域、连续性。要使运输业像时钟一样准确运转,就必须进行有效的组织,使之达到有效的配合。

二、运输业的劳动对象众多繁杂,性质各异,须配备相应的运输工具,以适应各种货物和人员的运输需要。

三、运输业仅使劳动对象产生位移,必须配备一定的运输能力。使运输能力的地区配置和形成时间尽可能与需要相协调。

在生产技术方面,社会化现代运输生产,要求生产过程实行精细的劳动分工和密切的协作,应用最新的科学技术,掌握运输生产的规律,有效地运用现代化管理,合理地组织运输生产,以确保运输生产连续而有节奏地进行。

现代交通有铁路运输、水路运输、公路运输、航空运输和管道运输五种基本的运输方式。早期工业的发展,主要是依靠水运来运输原料和产品,水运是历史悠久的运输方式。直到 20 世纪 20 年代,铁路才发展成为主要的运输方式,承担了所有陆上运输运量的 3/4。公路运输从 20 世纪 30 年代开始进入高速发展阶段,现在约 2000 万公里的公路网完成的货运量占世界货运量的 80% 以上。随后,航空运输和管道运输也相继发展。

各种运输方式采用不同的运输工具,具有各自的特点,我们要根据各种运输方式的分工和特点,结合生产的实际需要,运输距离的远近,合理地选择使用各种运输方式,充分发挥各种运输工具的运输效率。

第一节 铁路运输

一、铁路运输的特点

1. 货运量大。一列货车可拉 2000 ~ 3000 吨货物。铁路在单线上,一个方向全年能够运输货物 1000 万吨以上,而双线则可运输 2500 万 ~ 4000 万吨货物。

2. 速度快。火车运行速度一般在每小时 100 公里左右。日本试验成功的磁悬浮列车,创造了时速为 504 公里的世界新纪录。

3. 一般不受气候季节影响,连续性强,具有高度的可靠性。

4. 运输成本较低。在我国,铁路运输成本仅高于海运,同长江运输相当。与公路运输相比,铁路货运平均成本,每吨公里仅为汽车运输平均成本的 1/15。

二、我国铁路概况

目前,我国以首都北京为中心,铁路干线呈辐射状伸向四面八方。主要铁路干线可分南北

线和东西线两类。

1. 纵贯我国南北的铁路干线有：京广线全长 2324 公里，京沪线全长 1462 公里，同蒲——太焦——焦枝——枝柳线全长 2195 公里，宝成——成渝——成昆——川黔——黔桂线全长 3329 公里。

2. 横贯我国东西的铁路干线有：陇海——兰新线，两线全长 3663 公里；京哈——京包——包兰——青藏线，京哈线全长 1388 公里；京包——包兰线全长 1813 公里；沪杭——浙赣——湘黔——贵昆线，四线全长 2669 公里；滨洲线——滨绥线，两线全长 1483 公里。

以上这些纵贯南北，横亘东西的铁路线，相互交叉，构成了联系各个省、自治区、直辖市的铁路网的骨架，它们与其他一些线路连接起来，把全国主要工矿城市和主要农林牧生产基地连接成为一个整体。

第二节 水路运输

一、水路运输的特点

1. 载运量大。海上运输小的有几千吨级的轮船，最大的有 50 万 ~ 60 万吨级的轮船。一艘万吨轮船的装运量相当于五到六列火车的运量。内河航行的轮船有几十吨，几百吨到几千吨的，长江上最大的 6000 马力推轮船队，顶推能力为 3 万 ~ 4 万吨。水路运输不仅运量大，而且适宜长途运输和特大货物运输。

2. 耗能少，成本低。交通运输，能源消耗的一个大户，每年用量约占总消耗量的 6%，在各种运输方式中，水运是能源消耗较低的运输方式。以长江航运的拖轮与铁路机车相比，长航内燃机拖轮航行能源单耗为每千吨 4.45 公斤，而铁路货运内燃车为每千吨 7.47 公斤，水运是铁路的 60%。一般能耗占运输成本的 40% 左右，能耗低则运输成本也低，水运成本是铁路货运成本的 71.4%。

3. 建设投资省，一般不占用农田。据统计，国家对交通运输的总投资占全国投资总额的 17%，其中用于内河的投资仅占 1%，在国家资金有限的情况下，适当提高对水运的投资，可以较之铁路运输和公路运输能取得更大的经济效益。

水运利用天然河道，不占用农田，建设 1 公里铁路需要占用农田 25 亩，我国可耕地面积不到全国国土的 15%，节约占用农田面积是我国交通运输建设中的一个值得注意的重要问题。

4. 劳动生产率高。美国内河航道劳动生产率是铁路的 155%。全员劳动生产率为 382 万吨公里，我国航运技术装备较落后，劳动生产率远低于国外，长江航运全员劳动生产率为 52.6 万吨公里，但仍比铁路运输的劳动生产率高，水运是铁路的 120%。

二、水路运输概况

我国土地辽阔，幅员广大，海岸线长达 1.8 万公里，有良好的港湾和优越的建港条件。天然河流 40 多万公里，淮河和秦岭以南的河流，大多水量充沛，常年不冻，长江、珠江、淮河各大水系，流域面积广，航运条件好，为发展内河航运创造了有利条件。

自古以来，我国就是一个水运发达的国家。在夏、商、周时，黄河已成为重要的运粮干线。

春秋战国时开凿了胥溪,这条世界上最早的人工运河,把太湖和长江、淮河联结了起来。到了秦代,开凿了灵渠,沟通了长江和珠江两大水系,灵渠上的陡门是世界上最古老的船闸。北宋时期用于运粮的对槽驳,是当今世界各国内河普遍采用的分节驳船的雏形。隋、元两代又先后两次大规模地开挖举世闻名的京杭大运河,北起通州,南至杭州,全长 1782 公里,沟通了钱塘江、长江、淮河、黄河和海河五个水系。唐朝的漕江运,从江南可以直达洛阳。11 世纪末到 12 世纪初,我国首先把指南针用于航海导航。到了明朝,郑和七下西洋,在世界航海史上留下了光辉的一页。

新中国成立以来,水运事业有了较大发展,建成了一些万吨级以至 5 万吨、10 万吨级的泊位,成批地建造了万吨级以上的货轮和大型客货班轮。水运货运量增长 10 多倍,货物周转量增长 70 多倍,年吞吐量增长 20 多倍。

我国水运事业虽有很大发展,但远远跟不上整个国民经济增长的需要,港口能力不足,船舶滞留时间长,能力不能充分发挥。各运输环节不够协调,常造成对外轮偿付大量外汇罚款,给国家造成很大损失和浪费。特别对发展内河运输的重要性认识不足,缺乏统筹安排,以致在近几十年里,内河通航里程从 17.2 万公里减少到 10.8 万公里。尤其在水利建设时,没有和通航结合起来规划。全国现有水利闸坝 4000 多座,其中碍航闸坝占 60%,如长江支流涪江就被腰斩七段,现已无法通航。广东省已断航和通航条件恶化的航道,已占该省通航里程的 1/3。

为减轻铁路运输的压力,应提倡充分利用水运,统一规划进行建设,以期逐步形成统一的航道网。

我国目前的内河运输,以长江、珠江,黑龙江的航线为主。

长江是我国第一大河,有支流 700 多条,通航里程 8 万公里以上,占全国内河通航里程的一半。由于水深江阔,万吨级轮船洪水期从上海可以直达武汉,枯水期也可以直达南京。三千吨级轮船洪水期可以从宜昌到重庆,枯水期也可以通航两千吨级轮船。长江的货运量占全国内河流域运输量的 80% 以上。

梧州是西江各支流的汇合点,是西江流域最重要的港口,四五千吨的轮船可直达广州。

黑龙江及其支流松花江、乌苏里江等,是我国东北地区重要的内河航道,松花江及其支流嫩江、第二松花江、牡丹江,能通航机动船的里程达 2000 公里,航运量占黑龙江的 95%,是东北地区的水运主要干线。黑龙江、松花江全年有五至六个月冰封期,在冰封期间可以开展冰上运输,是我国东北地区特有的运输方式。

我国还有其他许多河流,如黄河、淮河、海河、大运河等。所有这些河流都有不同程度的航运之利。随着我国水运事业的发展,将会进一步发挥作用。

我国大陆上的内河运输,大多是东西走向的,很少南北走向的纵干线。而海上运输则是自北向南,成为我国最东部的一条纵向运输线。我国的海上运输新中国成立后发展很快,不仅开辟了许多沿海和远洋新航线,而且还具有许多规模较大的港口,加之组织了江海、江河联运和水陆联运,大大提高了我国沿海运输的能力。

北方沿海运输以上海,大连为中心,开辟了 10 条线路。有上海——青岛——大连线,上海——烟台——天津线,上海——秦皇岛线,上海——连云港线,上海——温州线,上海——宁波线,大连——石岛——青岛线,大连——烟台线,大连——龙口线,大连——天津线。

华南沿海运输以广州、湛江为中心,开辟了三条线路。有广州——汕头线,广州——海口线,广州——湛江线。除此以外,沿海的中小港口还有许多地方性的航线。

吞吐能力在一千万吨以上的港口有大连、天津、秦皇岛、青岛、上海、广州等,我国沿海的主要港口有大连、营口、秦皇岛、天津、烟台、青岛、连云港、上海、宁波、温州、福州、泉州、厦门、汕头、广州、湛江、海口、八所、三亚、北海、高雄、基隆、花莲等,年吞吐量总和在两亿吨以上。

第三节 公路运输

一、公路运输的特点

1. 机动、灵活、迅速,便于实现“门对门”运输。公路运输的送达速度快,对不同的自然条件适应性能强,空间活动的灵活性大,特别是在短途和某些货物的中距离运输中有明显优势。同时,公路运输可以直接深入中小城市和偏僻山区、农村,做到“门对门”直达运输,减少中转环节,加速货物的运送和资金的周转。

2. 装运量较小,燃料消耗较大,运输费用较高。据统计公路运输是铁路和水路运输平均成本的10多倍。

3. 占用土地多。建造公路要占用大量的土地,以美国为例,公路网要占美国国土面积的3%。停放一亿辆公路车辆要占用几百万亩耕地,同时发展公路运输对空气污染也有一定影响。但在缓和铁路运输压力,解决短途运输困难和快速方便运输方面不失为一种较好的运输方式。

现在,我国的主要干线公路,即由北京连接各省、市、自治区的政治经济中心和通往各港口、铁路干线枢纽以及重要工农业基地的干线公路有70多条,总长度约11万公里。其中有首都辐射线12条,长度约2.3万公里;南北纵线28条,长度约3.8万公里;东西横线30条,长度约4.7万公里。

我国各地区经济差异很大,公路运输在不同地区经济发展中的地位和作用也不尽相同。一般说来,在我国东部铁路和水运比较发达的地区,公路运输主要担负短途集散任务,而在铁路和水运不够发达的地区,公路运输仍然是主要的运输方式,担负干线运输任务。

在华北地区,公路除在铁路稀少的地区和内蒙古草原担负着干线运输外,主要是沟通城乡的短途运输任务,或为铁路和水运集散货物。从公路网密度来看,以河北省为最大,山西、天津次之。

在东北地区,公路运输虽然相当发达,但仅处于辅助地位,主要以市、县境内短途运输为主。

在华东地公路运输比较发达,公路质量也较好,但主要是为铁路、水路集散货物。

在华南地区,公路主要在铁路稀少的山区和水运不发达的地区担负干线运输任务,同时担负沟通城乡物资交流和为铁路、水运集散物资。

在西南地区,因铁路不多,公路运输成为长途货运的主要工具。新中国成立后,公路建设很快,公路运输已相当发达,但因地域辽阔,公路密度尚低于华东、华北、华南三地区。而且公路在全地区发展不平衡,四川省公路密度较高,西藏自治区公路密度较低。

在西北地区,区内多山和盆地,草原辽阔。沙漠广大,铁路稀少,内河航运不发达,公路运输成为联系区内的主要运输方式,但是公路密度很小,是我国公路密度最小的区。

在台湾省,公路和铁路一样,90%左右都集中在西部地区,最重要的公路是环岛公路。

二、高速公路的特点和发展

设计时速为100公里的汽车,在行驶过程中由于会车、让车和穿越各种交叉路口,不得经常减速行驶。为提高行车速度和通过能力,从提高公路的标准着手发展高速公路,成为现代化运输的重要标志之一。高速公路是20世纪30年代开始修建的,目前已有40多个国家修建了高速公路,总里程已达10万公里。

高速公路的主要特点是至少有四个行车道,每个车道宽度在3.5米以上;为避免相反方向行驶的车辆相撞和夜间车灯眩目,一般路中间设有分隔带,边缘有护栏杆;交叉路口采用立体交叉。高速公路的优越性表现在以下几个方面:

1. 行驶速度快,通过能力大。汽车在高速公路上行驶,一般时速可达80公里以上,运量可超过一条普通铁路,每个车道一小时可以通过近千辆汽车,比一般的干线公路高3~4倍。一辆汽车在高速公路上行驶发挥的作用,相当于在普通公路上行驶的2~3辆汽车。

2. 交通事故大幅度下降。由于高速公路都是分道单向行驶、立体交叉,从而大大减少了交通事故。

3. 物资周转快,经济效益高。汽车运输可直达收货单位,在300公里以内,利用大吨位车通过高速公路运输在时间上、经济上都比普通公路和铁路优越。修建高速公路,由于路面结构要求高,占地面积大,加上管理和交通设施较为复杂,投资要比普通公路高出10倍,但高昂的造价在不长的时间内就可由其效益补偿。同时由于行车时间缩短,燃料消耗减低,保养开支减少而能提高经济效益。据日本统计,六种1~11吨的载重汽车行驶高速公路的运输成本,比普通公路低17%~20%,建设费用一般7~8年即可收回。

第四节 航空运输

一、航空运输的特点

1. 运输速度最快,航线直。

2. 装运量小,营运成本高。飞机载货的数量较小,即使是大型的波音747客机,载货量也仅有76吨。由于营运成本高,运价也很高,因此航空运输只适宜于远距离运送急需物资、贵重物资和时间性强的物品。

二、航空运输概况

自1903年第一架飞机问世以后,随着飞机速度的提高,容量的增加,航空运输已成为一种重要的、安全的、迅速的运输方式。近几十年来,航空的客运量增加了100多倍,货运量也以每年20%的速度递增。

我国新中国成立后首先开辟了天津—重庆,天津—广州两条航空线。又陆续开辟了许