

钱俊君 蒋响元 编著

# 中国共产党 交通大战略

Zhongguo Gongchandang  
Jiaotong Dazhanlue



当代中国出版社  
Contemporary China Publishing House

## 图书在版编目(CIP)数据

中国共产党交通大战略/钱俊君, 蒋响元编著.—北京: 当代中国出版社, 2011. 6  
ISBN 978-7-5154-0006-8

I. ①中… II. ①钱… ②蒋… III. ①交通运输建设—概况—中国 IV. ①F512.3

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2011)第 112630 号

出版人 周一  
责任编辑 伊实  
责任校对 周浩  
装帧设计 古手  
出版发行 当代中国出版社  
地址 北京市地安门西大街旌勇里 8 号  
网址 <http://www.ddzg.net> 邮箱: [ddzgcs@sina.com](mailto:ddzgcs@sina.com)  
邮政编码 100009  
编辑部 (010)66572154 66572264 66572132  
市场部 (010)66572281 或 66572155/56/57/58/59 转  
印刷 北京振兴华印刷厂  
开本 720×1060 毫米 1/16  
印张 25.75 印张 插图 41 幅 444 千字  
版次 2011 年 7 月第 1 版  
印次 2011 年 7 月第 1 次印刷  
定价 60.00 元

版权所有, 翻版必究; 如有印装质量问题, 请拨打(010)66572159 转出版部。

# 目 录

## 前 言 /1

## 第一章 交通战略概述 /1

- 第一节 交通与交通战略 /1
- 第二节 中共交通战略的特点 /7
- 第三节 研究中共交通战略的意义 /13

## 第二章 红色革命交通 /21

- 第一节 中共交通战略的起点——安源路矿和京汉铁路工人大罢工 /21
- 第二节 中央苏区的红色交通建设 /30
- 第三节 长征路上交通生死攸关 /40
- 第四节 陕甘宁边区在包围中的交通建设 /52
- 第五节 百团大战——抗战时期最大的交通破袭战 /59
- 第六节 抗战胜利后，共产党和国民党关于交通要道的争夺 /70
- 第七节 三大战役，交通服务是保障 /78

## 第三章 新中国成立初期的交通建设 /89

- 第一节 国民经济恢复时的交通建设 /89
- 第二节 “大跃进”时的交通建设 /97
- 第三节 “三线”建设时掀起西部交通大建设 /105

第四节 “文革”中交通事业在艰难中发展 /113

## 第四章 改革开放以来的交通建设 /125

第一节 要想富，先修路——改革开放后交通大发展 /125

第二节 高等级公路的起步及高速公路的大发展 /133

第三节 西部大开发，再次推动西部交通大发展 /142

第四节 高速铁路的大发展 /149

第五节 村村通公路工程 /157

## 第五章 交通航运部队的发展历程 /165

第一节 空军的发展历程 /165

第二节 海军的发展历程 /176

第三节 铁道兵部队的发展历程 /188

第四节 工程兵部队的发展历程 /195

第五节 武警交通部队的发展历程 /202

## 第六章 交通外交 /213

第一节 朝鲜战场上炸不垮的钢铁运输线 /213

第二节 中巴公路修建始末 /223

第三节 抗美援朝修建公路 /233

第四节 坦赞铁路的援建 /241

第五节 现代交通外交 /248

## 第七章 重点交通建设工程巡礼 /257

第一节 新中国创建的第一家汽车制造厂——长春第一汽车制造厂 /257

第二节 新中国建立的第一家机车制造厂——株洲电力机车厂 /266

第三节 青藏公路——建造条件最艰苦的公路 /275

- 第四节 沈大高速——中国第一条高速公路 /284
- 第五节 成渝铁路——新中国修建的第一条铁路 /292
- 第六节 成昆铁路——涵洞最多的铁路 /303
- 第七节 青藏铁路——世界上海拔最高的铁路 /314
- 第八节 武广高速铁路——中国技术标准最高的铁路 /325
- 第九节 北京到台北的跨海铁路——两岸和平的纽带 /334
- 第十节 武汉长江大桥——新中国修建的第一座长江大桥 /342
- 第十一节 南京长江大桥——中国人自行设计建造的第一座长江大桥 /350
- 第十二节 杭州湾跨海大桥——世界上最长的跨海大桥 /360
- 第十三节 港珠澳大桥——中国第一座沟通“一国两制”三地的跨海大桥 /370
- 第十四节 琼州海峡跨海大桥——中国第一座公铁两用跨海大桥 /379
- 第十五节 太行山隧道——中国最长的山岭隧道 /387
- 第十六节 秦岭隧道——世界交通建设史上的奇观 /395

## 后 记 /403

# 前 言

中国共产党自成立以来，非常重视交通事业。新民主主义革命时期，交通主要为革命服务，为夺取政权服务。新中国成立至十一届三中全会前，交通主要是为经济和战备双重服务，交通规划建设有民用公路（如107国道），有战备公路（如106国道）。十一届三中全会后，交通建设主要是为经济建设服务，但也注重“平战结合”。在中国共产党的领导下，中国的交通事业得到了快速发展，尤其是改革开放以来，中国的高速公路呈跨越式发展态势，形成纵横神州大地的高速公路交通网。2009年，武广高速铁路的开通，使中国进入高速铁路快速发展的新时代，标志着中国的高速铁路建设水平已经进入世界的最前列。交通事业的快速发展促进了中国经济的腾飞，极大地提高了中国的综合国力。

交通事业的高速发展值得我们去总结，值得我们去研究。交通建设每一次重大发展的背后，展示的是中共中央科学决策的一次次大手笔，是中国自主创新的一次次实现，为实现中华民族伟大复兴迈出的重大一步。编辑出版《中国共产党交通大战略》一书就是为了全面总结中国共产党领导人民在交通建设上所取得的辉煌成就，对中共交通建设的重大战略决策进行系统的剖析和解读，揭示中国共产党交通战略大决策的科学内涵，总结交通建设的成功经验，为推动中国交通建设的进一步发展提供科学的理论指导。

《中国共产党交通大战略》一书，内容丰富，题材范围大，涵盖面广。从纵向看，包括民主革命时期、社会主义革命和建设时期，以及改革开放的新时期的交通建设。从横向看，包括为经济建设和人民生活的交通建设，也包括为政治、军事和外交服务的交通建设。从具体项目看，既有公路、铁路的修建，又有桥梁的架设，还有航道疏通和隧道的开挖。

《中国共产党交通大战略》在写法上坚持两个结合。一是全面和重点相结合，即全面总结中国共产党领导人民在交通建设上所取得的巨大成就，

同时又对一些重点建设项目进行详细的介绍，通过对重点建设项目的介绍，能进一步反映中国共产党交通战略决策的宏伟气魄，再现中国共产党领导中国人民在交通建设上所取得的一个又一个的辉煌成就。二是史论结合，即一方面通过纪实的手法全面反映中国共产党九十年来领导中国人民进行交通建设不朽的历史，再现人民投入交通建设的火热场面，使该书具有故事性和可读性。另一方面，该书在反映交通建设成绩的同时，又对交通建设成功的经验进行总结，加以理论的分析，揭示中国共产党交通战略决策的科学内涵，使该书又具有很强的思想性，实现思想性和可读性的结合。

2011年，是中国共产党成立90周年。编写出版《中国共产党交通大战略》一书，就是为了讴歌中国共产党领导中国人民在交通建设上所取得的成就，体现中国共产党为民办交通，办好交通为人民的宗旨，使人民群众认识到只有在中国共产党的领导下，中国的交通事业才能取得如此辉煌的成就，加强党同人民群众的联系，使人民群众更加热爱中国共产党，团结在党中央的周围，积极地投入中国特色社会主义建设事业。

北京大学博士后、研究员 钱俊君

# 第一章 交通战略概述

## 第一节 交通与交通战略

### 一、什么是交通？

什么是交通？这么简单的问题，人人都能回答：坐公交车从家里到单位去上班，坐长途车从一个城市到另一个城市，坐飞机从一个国家飞到另一个国家，或者，用轮船将中国制造运到美国，中东的石油运到国内……如此种种，就是交通。是的，从常识，从直观感觉上看这就是交通。但是，这并不是交通的含义，只是交通的种种具体形式或者表现。当然，交通的含义就在如此种种的形式和表现之中。从日常多种多样的交通形式、交通行为可以看出和得知，所谓交通首先就是人或物从一定的空间范围移动到另一空间范围，这种移动可以是发生空间位置移动的人或物自身直接进行的，也可以是借助他物来完成的。人或物从一个空间范围移动到另一空间范围，不仅仅其自身的位置发生了变化，与新的空间范围及这一范围之内的人、物等进行接触，而且通过这一移动可以获知和了解其中的种种情况，同时也会将自己原来所在空间范围的相关信息带入新的空间范围，让那里的人们增加对其原来所处空间范围的了解。因此，交通的又一含义就是在人或物进行位置移动的同时，还会发生相关的信息传递、交流、吸收与融合。所以，从广义上讲，交通就是人与人之间、物与物之间、人与物之间、一个空间范围与另一个空间范围之间，通过一定的途径进行相互接触，实现信息、资源、能量等等的相互交流、吸收、融合和互补。这一点，不管从交通一词的古典含义还是其现代语义来看都是如此。

“交通”一词在《易经》上就已经出现。《易·彖》中讲：“泰，小往大来，吉，亨。则是天地交而万物通也，上下交而其志同也。”又曰：“‘否之匪人，不利君子贞。大往小来’，则是天地不交而万物不通也，上下不交而天下无邦也。”这些言论，不仅包含了不为一般人注意和理解的交通的含义，而且也指出了交通的重要作用和意义。天地，在古汉语语境中，既指日常看到的上下两极即天与地，

也有指阴阳两个不同的方面之意。这里的交指的就是像天地这样的两个客观实体之间能够相互传递、交流信息，实现能量互换和转变；通就是顺畅通达，没有障碍。天地或阴阳之间能够正常传递、交流信息，彼此之间能够进行能量互换和转变，万事万物就能够没有障碍地获得生长发育所需的能量和其他条件。否则，万物的生长与发展就会遭遇障碍和困难。人类社会，也同样如此。如果上下之间，统治者与被统治者之间，通俗地讲即老百姓与国家领导人及各级官员之间，能够下情上达，上情下达，民知官，官知民，则会“同其志”，有接近或一致的看法，适当的治理和调节措施当然也就会得到采用，国泰民安，天下有序的局面也就可能因之而出现。反之，上下阻隔，官民不相知，则会乱象丛生，国将不国。这是交通一词的最初含义，在后来的使用中，它不断得到扩展和演变，但这一含义仍然包括在其中。如《管子》中的“山川涸落，天气上，地气下，万物交通”，《史记·魏其武安侯传》说到的灌夫“诸所与交通，无非谊杰大侠”，《汉书》里讲的燕国太子丹“交通郡国豪猾”，等等，与《周易》中交通的含义很接近，只不过不是泛指天地、阴阳之间而是指人与人之间通过交互往来在心灵、思想上的彼此交流和影响。《孟子·滕文公上》讲到的“兽蹄鸟迹之道交于中国”，《桃花源记》中的“阡陌交通，鸡犬相闻”，则指道路（人道、兽道、鸟道）纵横交错，往来通达，与现代日常讲的交通含义接近。

1915年初版的《辞源》一书，在近代发展和认识的水平上第一次给交通下的定义为：“凡减少或排除因地域隔离而发生困难者，皆为交通。”这一解释是从人与物发生空间位置移动的角度给交通下的定义，没有把信息传递、交流包括进来，是它的一大缺陷。《现代汉语词典》对交通的解释为：各种运输和邮电事业的统称，克服了前面的缺陷，但它仍然还是有些不明不白，有太过笼统之嫌。“各种运输和邮电事业的统称”，一看便知，它包含着两个重大的方面，一是进行各种运输和邮电的行为，二是进行这些行为所需的基础设施即道路、铁路、航空线路、信息传输通道和相应的工具、设备，即汽车、火车、飞机、轮船，电信线路、电子发报器材等等。至此，我们应该知道了什么是交通：人类社会把人或物、信息从一定的空间范围移动或传递到另一空间范围的活动以及为实现这种转移、传递所需要的种种基础设施和设备、工具。

## 二、如果没有交通，世界只能是蛮荒一片

从上一小节可以知道，不管是整个人类，还是一个国家，一个地区或一个民族，如果离开了交通，其生存与发展将难以想像。可以这样说，没有交通的发展，人类只能定格在远古时代，世界永远只能是蛮荒一片。

中国古代的思想家庄子对于专制统治者的霸道、专横、腐败、荒淫与流氓本性是有着常人没有的深深理解的，愤恨于此，他给人类社会开出的解决药方是回到“至德之世”。“至德之世”也就是现代话语中的理想社会。他描述的理想社会

的图景为：“当是时也，山无蹊隧，泽无舟梁；万物群生，连属其乡；禽兽成群，草木遂长。是故禽兽可系羈而游，鸟鹊之巢可攀援而窥。夫至德之世，同与禽兽居，族与万物并。”不难理解，在庄子的这个理想社会中，山上没有道路，江河、湖泊中没有船只，溪流、河道上没有桥梁，人类就像其他动物一样，几个、十几个、几十个，再多一点也可能就是一百个、几百个结成群落，在一个非常有限的小范围内活动，不与自己活动范围之外的其他人类群落接触和往来，不同群落之间，即使“鸡犬之声相闻，老死不相往来”。庄子冀望回到人类历史源头这样的蛮荒时代虽然是不可能的，但他看到和指出了交通对人类社会发展的作用：没有交通就没有人类社会的发展和进步，人类社会与交通的发展和进步不可分离，在“山无蹊隧，泽无舟梁”的情况下，人们想到山的那一边，水的另一头，只能是美丽的向往，是难以事遂其愿的。正是因为交通，因为人类不断想方设法借助各种各样的工具突破活动范围的限制，才有交流、往来范围的不断扩大，人类因此才能由互不相属、互不往来的群落形成不断扩大的社会组织，才有国家的产生和出现，今天的世界才不是蛮荒一片。

“人在江湖，身不由己”是人们耳熟能详的话语。这里的“江湖”，人们都应该知道它指的是社会。“人在江湖”，就是人们置身于社会的种种是非利害之中而难以自行其是。用“江湖”而不用山坡来代指社会，原因何在？因为在近代交通工具出现之前，能够把大范围内、距离遥远的人们联系起来的是江河湖泊的水上交通。同样，人们讲“生意兴隆通四海，财源茂盛达三江”而不说“生意兴隆通九州”，也是因为在没有汽车、火车等交通工具的时代，经商贸易要成就点规模，特别是要把比较大宗的货物贩运到远距离的地方，不借助于江河湖海是很难达到的。因为这样的原因，古代的城市大都是傍水而建，借水路交通来联络八方。凡此种种表明，社会的发展与交通息息相关，中国是如此，外国同样如此。

古希腊文明，举世皆知它的作用和影响，在它产生和形成的时代，遥遥领先于世界其他文明。早在3000多年前，古希腊居民就创造了“爱琴文化”。公元前8世纪到前6世纪，古希腊成为工商业发达的城邦国家，创造出灿烂的城市文化。据历史记载，当时希腊境内有大小城邦小国200多个。其中，濒临地中海的雅典，是最大的城邦国家。古希腊文明的发达，与它特殊的交通条件密不可分。

社会是如此，国家的产生和存在缺少了交通这一条件就更不可能。传说在黄帝的时代，现今中国这个地方有着“万诸侯”，黄帝就是因为众多的部落混战中成为胜利者而名垂于世。据《史记·五帝本纪》的说法，黄帝经常性的活动是“披山通道，未尝宁居……迁徙往来无常处，以师兵为营卫”。这些记述表明，黄帝以及他的军队处于经常流动转徙的状态之中，交通是他们的经常性活动。据传黄帝是中华各族的共同祖先，他领导的部落还不是国家，但已有了国家的某些特征，是处于萌芽状态中的国家。萌芽中的国家尚且如此与交通密不可分，作为完全意义上的国家，交通更是它须臾不可或缺的条件。交通反映和昭示着一个国家的兴

衰治乱。早在周朝时就有路可观政的说法。据《国语·周语（中）》记载，周定王时（公元前606—前586年）单襄公出访楚国时路过陈国，沿途所见“道弗不可行，侯不在疆，司空不视涂，泽不陂，川无梁……道无列树”，据此，他就预言陈国必亡。不久之后，陈国果真被其他国家灭掉了。单襄公可谓眼光如炬，洞悉交通的重要性。

### 三、一个国家的生死存亡，交通至关重要

交通对社会发展的重要作用，决定了它在国家的产生、存在和发展过程中具有不可替代的战略地位和作用。自从有了国家之后，只要是头脑清醒的统治者，无不从战略性的高度来看待和重视交通问题。古代的中国，尤其如此。所谓战略，就是对政治、经济、军事等方面的全局性、长远性问题的筹谋、规划或者纲领。交通战略就是运用交通的作用来促使具有全局性、长远性的问题的解决或目标的实现，即以交通作为解决全局性、长远性问题的手段。

中国大一统的局面历经数千年，它的维持和巩固，交通的战略性作用功不可没。早在周朝时，就设有管道路的官员。秦始皇统一六国后不仅要求和实行“车同轨”，而且修建了通往东西南北的多种道路。秦之后的各个朝代，都非常重视对交通的整顿、修建和发展，汉以驰道、唐以贡路、元以驿道、清以官路分别著称于交通史。这些交通设施是维持国家统一的经络，是王权政令畅达的保证，是国家物资调配的主渠道。

秦始皇统一中国后，为了巩固其统治，从第二年起，以京师咸阳为中心，陆续修筑了三条驰道。一条往东，通往现在的河北、山东的海边；一条往南，通往到现在的湖北、湖南、江苏等地；一条往北，通往内蒙古一带。与此同时，还统一了全国车轨轨距。统一岭南广大地区时，又派人开凿了灵渠和修了许多道路。在北方，派大将蒙恬率军30万“北伐匈奴”，收复了河套以南地区，设置郡县，并于公元前211年迁犯罪者3万户到北河、榆中一带垦殖，修筑了一条从咸阳到九原的直道。

秦以后历朝的都城所在地，往往也是物资的汇集中心。其向农户征收的地租、田赋，大都采取征收实物的办法。把这些征收来的租米、皇粮，通过水陆运输调往京师，统称漕运。隋唐之后，漕运的数量尤其巨大和惊人，它因此也成为巩固王朝的非常重要的因素。例如，明朝朱棣夺取政权后，将都城自南京移往北京，每年运往北京的漕粮数以百万石计。“初运粮京师，未有定额，成化八年（1472）始定四百万石，自后以为常”。为租赋的运输，历代封建王朝，都要花不小的力气来兴建交通。

在整体上重视交通对国家生存和发展重要性的同时，运用交通来实现战略性的重大目标，在历史上更是层出不穷。

“金牛道”的故事，对中国古代历史文化稍有了解的人可能都知道。现今四

川这个地方，在两千多年前是个实实在在的独立王国，其国名叫蜀。传说是由半人半神的人物蚕丛、柏灌和鱼凫所开创，曾经一度很是兴旺发达，国力不弱，与秦国对峙了一两百年，且多次把秦国打得大败亏虚，丧师失地，其势力所及达于汉中。秦惠王时，蜀国国王荒淫，国势转衰，秦国试图乘机灭了蜀国。但秦国要兴兵伐蜀，一个很大的问题就是道路不通。在当时，要翻越秦岭、白龙江进入四川腹地，可谓是险关重重。从北至南，陕西境内有金牛峡、五丁关、西秦第一关等雄关叠嶂；经黄坝驿入蜀以后，有七盘关、清风峡、朝天关、明月峡、石柜阁、葭萌关、剑门关等难于逾越的险隘。在白龙江一线还有古白水关、飞鹅峡等关防险阻。如此险障叠起，云栈连绵，恶水滔滔，被行旅之人视为畏途，确确实实是“蜀道之难，难于上青天！”秦惠王要讨伐蜀国，首先要解决的重要问题就是劈山开路。但是，他又不能兴师动众到蜀国的地盘去进行这一工作。怎么办？最好的办法当然是让蜀国自己去修。秦国上下挖空心思，最终决定由秦惠王写信给蜀王，诡称得到天降石牛，夜能粪金，秦国不愿独享老天爷的厚赐，愿将老天爷降下的这等宝物馈赠给蜀王，请其开道迎接回去。这时的蜀王既贪婪昏庸又迷信，对秦惠王编造的故事深信不疑，竟然派出他的特种工程兵队伍“五丁”部队来修建运输石牛入蜀的道路。于是，“石牛粪金，五丁开道”的故事便演绎和流传开来。

五丁开出的道路，最终给蜀王带来的是灭顶之灾。秦国的虎狼之师，从金牛道长驱直进，蜀国自此成为历史名词。蜀国因交通而亡，秦国因交通而兴。交通对一个国家致兴还是致亡，关键的就是能否对它的正负面作用有全面的认识，并且在这一基础上自觉和灵活地用其利，去其弊。秦惠王利用“石牛粪金”诱使蜀国国王开辟他征伐蜀国所需要的道路，最终达到灭亡蜀国的目标，可谓是交通战略的千古杰作。

因不能解决好交通问题，战略目标无法实现，在历史上也不乏其例。曹操在赤壁之战败走华容道，是中国人熟知的故事。这次关系着当时中国局势发展走向的战役，以曹操落荒而逃收场，原因就是曹操没能很好地解决交通问题。不太为人所知的元朝进攻日本，也以失败告终，原因也在于交通问题。1273年，元朝在原有水军基础上，造战船2000余艘，训练水军6000余人，于次年，派遣战船1000余艘和2.5万将士从朝鲜半岛出发，向日本发起第一次东征。在对马、九州等岛屿登陆之后，直逼福冈及佐贺附近海湾，但因遭遇台风，损失战船200余艘、人员1.3万多，只得半道而返。1281年，元朝又聚集战船4000余艘，水军14万余人，分兵两路，再次征伐日本。但中途又一次遭遇台风袭击，损失惨重，仍然未能达到目的。两次失败之后，元朝丧失了攻打日本信心，从而最终使日本未能被蒙古人征服。日本在元朝两次大兵压境的情况下得以幸存，其主要原因就是受惠于交通上的天然屏障。元朝两次征伐日本战略目标没有实现，原因就是当时无法有效地解决跨海交通，最终只能“望日兴叹”。

交通，对于一个国家生死存亡的重要性，于此约略可见。近现代国家的生存与发展，与交通的密切相关，超过历史上的任何时期。

现今世界上少有的超强国家美国，在其发展过程中，尤其是其西部的发展，交通建设的几大步就有着深深的战略性烙印。美国开始独立时，只有 13 州，其经济、人口主要集中在东部，西部因为交通困难，处于蛮荒状态。1817—1825 年，伊利运河的修建，大大地缩短了东西部的运输里程，改变了西部的交通状况，西部货物运到东部的运费下降 90%，西部地区因而出现了第一次发展高潮，人口大量增加，生产快速发展，成为美国国内农产品供应和出口的重要地区。1862 年，鉴于经济迅速发展的需要，美国国会又通过《太平洋铁路法案》，通过赠予土地等方式鼓励铁路公司修建从东部到西部的铁路。在随后的 30 年时间里，五条总长 7 万多英里的铁路修建成功，形成了横贯美国东西部的铁路网络。铁路网的形成，极大地加速了美国西部的发展进程，从 1870 年到 1890 年，有 800 多万移民涌入西部，西部各州人口迅速增加，如内布拉斯加人口增长了 6 倍，堪萨斯增长了 4 倍，达科领地则高达 36 倍。人口大量西移为西部资源的开发利用增添了巨大的活力，西部城镇如雨后春笋般冒出，东西部的经济联系大大加强。这些铁路的修建，政治上也促进了联邦的巩固，不仅原有的州对联邦的认同度增强，而且在这期间有 9 个州加入美国联邦。

清朝末期以来，我国一些眼光敏锐的政治人物，对近现代交通在国家生存与发展中的重要战略性地位的认识也非常清楚。

李鸿章在提出必须架设电报、修筑铁路时指出：“有事之际，军情瞬息变更，倘如西国办法有电线通报，径达各处海边，可以一刻千里，有内地火车铁路，屯兵于旁，闻警驰援，可以一日千数百里”。中华民国建立之初，汤寿潜认为：“铁道之用，以速统一，固军防。”中国民主革命的先行者孙中山从社会经济发展的角度指出：“交通为实业之母，铁路为交通之母。”国民党上台后，表示要实现孙中山的遗愿，加快实业发展，把铁路建设放在非常重要的地位，于 1928 年 10 月颁布命令，正式建立铁道部。第一任部长孙科在就职后认为，铁路建设能使“整个国民经济将如春雷动螯，万芽争苗，不数年间，将大改观”。在他的推动下，国民党政府制订了快速推动铁路建设计划，准备在随后的十年间每年平均建成铁路 2000 英里（约 3128 公里）。后来，中日关系的日益紧张，战争难以避免，国民党根据中日可能开战的需要，对具体的筑路线路进行了调整。虽然由于各种条件的制约，实际的发展速度没有能够完全按照计划进行，但到抗战爆发，修建或续建完成的浙赣线、粤汉线、杭嘉线、沪杭甬线等铁路线路，将浙、赣、湘、粤等东南、中南与华南省份连成一体，不管是对十年之中（1927—1937）当时中国经济的发展，还是对抗战中的后勤保障，都发挥了非常重要的战略性作用。据金士宣《铁路与抗战及建设》中的统计资料，从 1937 年 7 月到 1942 年年底，浙赣铁路运输人数为 346 万人次，其中作战人员 226 万人次，作战部队 2068 列，军

粮、被服、枪支弹药、器械等近 47.5 万吨。其战略性贡献，于此可窥一斑。

抗日战争爆发后，中国的出海通道被日本控制，为了获得外部的抗战物资，国民政府从 1938 年开始，组织二十余万劳工修建了从云南到达缅甸仰光的滇缅公路。在整个抗战期间，尤其是在珍珠港事件爆发，越南也被日本占领和控制后，中国从外部购买和国际支援、海外侨胞捐献的各种物资都是经过这一通道运输进来，成为支撑中国抗战的生命线。滇缅公路及继它之后修建的中印公路等交通线路，极大地影响和改变了中日战争的进程，对支持中国持久抗战发挥了非常巨大的作用，使日本原以为占领中国东部沿海和广大的平原地区，封锁中国的出海通道，就可以迫使国民党政府屈服的战略企图彻底破产。

## 第二节 中共交通战略的特点

中国共产党对交通的重要性认识非常清楚，在长期奋斗历程中，根据革命和建设的需要，能够自觉地运用交通来实现自己的战略性目标。中国共产党在开始投身于工人运动之际，其重点就放在交通领域的工人上面，第一次工人运动高潮——二七大罢工就是在铁路系统进行的。中国共产党在运用和实施交通战略的过程中，除了有一般交通战略的共同点外，还有着自己多方面的特点。

### 一、多样性：深悉交通战略的重要性，目标对象多种多样

如前面所讲到的，交通战略就是运用交通对全局性的问题产生重大乃至决定性的作用。中国共产党运用交通战略首先的一个特点是能够将其运用于多种多样的方面和领域，并且能够根据不同情况将多种目标结合在一起和采取灵活多样的方式来使确定的目标得到实现。

一般来讲，在军事较量中，运用交通手段来实现有关的目标很普遍很平常。中国共产党除了在军事中运用交通手段来达到目标外，非常重要的一点就是能够通过交通来对政治局势产生影响。像百团大战、抗战胜利初期，都曾经通过交通对全国政治局势产生了重大影响。百团大战的发动，是鉴于当时国民党内妥协空气蔓延，日蒋谈判在秘密地加紧进行，为了阻止国民党的妥协投降而发动了这一大战，中国共产党在 1940 年 7 月 22 日发布的百团大战《战役预备命令》中指出：由于面临着国际国内的多种困难，“一部分大地主、大资产阶级之更加动摇投降危险亦随之严重，我军应以积极的行动在华北战场上开展较大胜利的战斗，破坏敌人进攻西北计划，创立显著的战绩，影响全国的抗战局势，兴奋抗战的军民，争取时局好转，这是目前严重的政治任务。”百团大战通过交通大破袭，其结果是使日蒋秘密进行中的“桐工作”（蒋介石为谋求与日本妥协，于 1939 年底到 1940 年与日本的谈判计划的代号）计划最终流产。抗日战争胜利后，中国共产党利用控制平汉路、津浦路北段交通，在苏联军队协助下占领营口、葫芦岛等东北港口

城市，水陆两路堵住国民党进入东北的通道，不仅为自己在军事上赢得了先机，并且很好地将军事目标与政治目标结合在一起，使自己在与国民党的谈判中处于有利地位。如在《双十协定》签订后，蒋介石迟迟不愿按照协定召开多方参加的政治协商会议，在其军队进不了东北的情况下，要求中共恢复交通。针对国民党的这种要求，中国共产党指出，恢复交通不应该是中共单方面的事情，而应该是全国性的，必须是与停止军事摩擦和冲突同时进行的。军队无法进入东北，眼看东北全境将为共产党拥有，国民党不得不又坐到谈判桌前，于1945年12月下旬恢复了与中共的谈判，并于次年1月10日签订停战协定和召开政治协商会议。

1949年后，中国共产党通过交通建设，尤其是一些重大交通项目的建设加速经济发展，改变经济格局的同时，并将交通建设与维护国家统一、民族团结等多种政治目标密切结合。如1952—1954年相继修建的川藏、青藏公路，西部大开发中青藏公路的全面改造升级、青藏铁路的修建等，都有这方面的意义和作用。经过多年酝酿，现在已经开工修建的港珠澳大桥，不仅将推动和加速港珠澳的经济发展，而且将使三地经济高度融合和一体化，香港、澳门将在一国两制的格局下与大陆的政治、经济联系更加紧密和牢固。

中国共产党对交通战略的运用最突出的还不是能够将其运用于国内的多种目标之上，而且在国际政治和对外关系之中，通过交通战略的运用也收到了良好的效果。坦赞铁路、中巴公路的援建，不仅密切了中国与坦桑尼亚、赞比亚、巴基斯坦等国的关系，而且在整个国际社会产生了巨大的影响。在坦赞铁路的交接仪式上，坦桑尼亚总统尼雷尔真诚地称赞中国是真正的朋友；1986年8月，赞比亚总统卡翁达在坦赞铁路运营十周年庆祝大会上致辞时，深切感谢中国在赞比亚最困难的时候帮助他们。多年来，无论世界风云如何变化，这两个国家都坚定地站在中国的一边，尤其是在台湾、西藏等涉及中国主权的问题上，他们都坚决维护中国的核心利益。1978年，巴基斯坦齐亚·哈克总统在接见援建中巴公路的官兵时说：“世界上没有任何一个国家像中国这样无私和真诚，世界上也没有任何一支部队像你们这支部队这样特别能吃苦，特别能战斗，你们是一支威武之师、文明之师，我为中国有你们这样的队伍感到骄傲。巴基斯坦人民向你们学习，你们为援助巴基斯坦付出了高昂的代价，巴基斯坦人民世代代将铭记你们的功勋。”巴基斯坦为表彰中国军人的功勋，在吉尔吉特修建了烈士陵园，立碑铭记。齐亚·哈克总统的讲话是发自内心的，中国官兵的艰难付出被巴基斯坦人民记忆在心。几十年过去了，巴基斯坦的内部政治局势动荡多变，但不管哪一届的巴基斯坦政府，对中国始终保持了友好和密切的关系，因为他们知道，中国当年对他们的援助确实是真诚和无私的。

## 二、群众性：依靠群众力量实施交通战略，达到目标快速而稳当

依靠群众力量来实施交通战略，是中国共产党交通战略非常重要的方式，尤

其是革命时期，这一方式的运用更为突出。

在革命时期，中国共产党的活动地区主要是经济欠发达的农村，交通条件很差，拥有的现代交通工具很少。同时，在军事争夺与较量中，对公铁路等交通基础设施的破坏或建设，往往都要抢时间和速度，在短时间内面临着巨大的任务。中国共产党通过对群众的广泛动员和组织，使自己要进行的交通战略得以实施和完成。

如在中央革命根据地，曾经建立了兵站的组织系统来承担和完成交通后勤的任务。兵站的组织结构为：总司令部设总兵站；军、师设兵站；兵站内设运输科；运输科下面还有运输队、苦力队。这一系统通过与地方政权机构密切配合，一旦有运输任务时，地方便组织和动员出相应的劳动力由它调派与安排。在有军事后勤任务时，随时都能够动员相应的力量来完成面临的任務。特别值得一提的是，当时采取的接站和递进式的运输方式，对完成后勤运输起了很好的作用。这一方式就是从甲站到乙站用一批劳动力，到乙站后用另外一批劳动力替换再往前运送，后面同样依次而行，直到送达目的地。这样可以避免承担运输任务的民工因为过度劳累而影响任务的完成，能够更好地保证后勤物资及时送达到需要的地方。当然，这种方式的运用必须以在不同的地方对劳动力进行及时有效的动员为前提。

百团大战中，八路军在1940年8月20日晚的几个小时内使正太路（石家庄—太原）瘫痪，就是因为八路军对日军沿线据点发动迅速、猛烈攻击的同时，动员了数以十万计的群众参与对正太路的大破袭。抗日战争胜利后，为了阻止国民党军到华北抢夺地盘和进入东北，中共中央曾于1945年10月15日专门下发《关于在铁路线上消灭和阻止北进敌军的方针部署给各局、各区党委的指示》。《指示》要求各解放区应把作战重心“放在铁路线上，作战的主要目的”是消灭和阻止北进的国民党军队，“凡为我控制之线路及在可能时，对于高出地面用土垫起之路基，及车站、月台等，均须彻底破坏。所有机车及车辆、行车用具均须彻底毁坏”。指示特别强调：“必须发动广大群众和民兵去进行破坏。群众在破路时，所获得的一切铁料、枕木、电杆、电线及其他东西，均归群众所有，由公家定价收买。其破坏桥梁、道基、水塔、机车及车辆者，则由公家定价奖赏。”指示下达后，各解放区通过动员群众参与对交通线路的破袭，仅几天时间，就将平汉、津浦、陇海等几条主要铁路和公路全部毁坏。从10月下旬开始，有十多天津浦和陇海两大铁路干线无法通车。

三年解放战争期间，尤其是三大战役过程中，通过动员群众进行交通后勤保障工作，使战场需要的种种物资能及时、稳当地到达前线，对战争的胜利具有难以估量的作用。辽沈战役中民工抢修道路2185公里，架设桥梁383座。淮海战役中，修复铁路近500公里，公路1000余公里，架设桥梁100余座。平津战役中，修复铁路100余公里，公路7000余公里，架设桥梁372座，河流破冰80余公里。

这些道路的抢修抢建，都是在很短的时间内进行的。如在攻打锦州前夕，彰武被国民党军占领，从齐齐哈尔、哈尔滨到阜新的交通被掐断，对锦州作战部队的后勤保障成为非常突出的问题。对此，中共中央东北局决定修建由内蒙古的甘旗卡，经库伦旗，进入辽宁的旧庙直到阜新 300 余里的通道；再由通辽经内蒙古的余粮堡、八仙筒、下洼，进入辽宁直到北票，开辟出一条长 600 余里的通道。通过动员大量的群众参与修路，在极短的时间里迅速建成了可供汽车通行的道路，保障了前线部队攻打锦州作战的需要。平津战役期间，冀中区组织 4 万余人的破冰队，把大清河安新县到杨柳青段长达 80 余公里的冻冰砸开，使这一河段的运输畅通无阻，保证了进攻天津部队的军需供应。

在淮海战役期间，江苏、山东、安徽、河南等四省共出动民工 543 万人。数以百万计的民工，主要的任务就是帮助抢修公铁路和运输前线急需的物资，运送伤员。陈毅曾经说过，淮海战役是解放区人民用小车推出来的，就是对群众在交通后勤方面的充分肯定。事实也确是如此，广大的支前民工不仅把大批前线需要的后勤物资运送到位，而且对公铁路的抢修工作也是巨量的。仅仅在临沂地区，在 1948 年 10 月 20 日至 11 月 20 日的一个月时间里，广大群众就在陇海路北的大片新区内修通了临沂至滋阳、台儿庄、潍县等总长达 1300 里的 31 条公路及大路 95 里，开辟附路转道 99 处，修建桥梁 380 座，使主要交通干线全部畅通。

1949 年后，在特定的时期和需要的地方，中共依然采用了通过大量发动群众来实施交通战略的做法。建国初期成渝铁路的修建，三线建设的进行等都采取了这一方式。但随着情况的变化，中共在实施交通战略的过程，逐渐地转向依靠专业队伍和高新技术。

### 三、挑战性：用革命精神实施交通战略，不惧险难绝境

中共实施交通战略的另一重要特点是不畏艰难险阻，敢于进行挑战。在革命时期，不管是进行交通设施的毁坏还是建设，或者后勤物资的运输，都会有困难，有危险，是确定无疑的。中共在这一时期进行的多种交通战略充满危险和挑战，自然不在话下。但这一时期的危险主要是来自敌对方面，危险产生的根本原因是人为，与一般战争行为中的危险是一样的。中共交通战略的不畏艰难险阻，最突出的表现不是在这一点上，而是能够把革命和战争状态下不避艰险的精神在和平条件下予以坚持，向自然天险中极其恶劣、危险的环境和条件发起挑战，并且取得一次次的成功。川藏公路、青藏公路、青藏铁路、成昆铁路、中巴公路、坦赞铁路、越北的公铁路，等等，在其沿线分别都有很多自然地理、地质、气候极其恶劣的地段，其中有的不仅人迹罕至，而且是生命禁区 and 绝地，别说在其中施工建设，就是短暂停留与经过都极其艰难。已经建成的杭州湾跨海大桥，正在建设中的港珠澳大桥和即将建设的琼州海峡跨海大桥，既需要克服非常复杂的地质方面的困难与障碍，也需要突破许多技术方面的高难度课题。中共领导下的交通建