

中国科学院中华地理志经济地理丛书之十五

中国经济地理总论

(运输地理部分)

(内部资料·注意保存)

科学出版社

79.6.182

3879

中国科学院中华地理志经济地理丛书之十五

中国經濟地理总論

(运输地理部分)

張国伍 徐声熹 杜 度 編著
胡光荣 張宗溥 林鴻禧

(内部資料・注意保存)

科学出版社

1965

內 容 簡 介

本书为中华地理志經濟地理丛书中国經濟地理总論的組成部分。

全书共分为九部分,主要是对我国各种运输业(包括铁路、内河、海上、公路、航空及管道运输等)发展的条件、特点、配置变化、貨流情况及远景展望等进行綜合分析,并作了比較系統全面的科学描述,其中着重各种运输网的配置及貨流地理。书中所引用資料仅限于 1959 年以前。本书可供經濟計劃部門、高等院校及科研机构工作和教学参考。

中国經濟地理总論

(运输地理部分)

中国科学院中华地理志編輯部編著

*

科学出版社出版

北京朝阳門内大街 117 号

北京市书刊出版业营业許可証出字第 061 号

中国科学院印刷厂印刷

科学出版社发行

*

1965 年 2 月第 一 版 开本: 787×1092 1/16

1965 年 2 月第一次印刷 印张: 8 1/4 插頁: 4

印数: 0001—1,600 字数: 185,000

統一书号: 12031·110

本社书号: 3156·12

定 价: 1.30 元

前 言

本书为中华地理志經濟地理丛书中国經濟地理总論的組成部分。本书的編写工作于1958年开始,1959年編出初稿,先后两次搜集意見进行修改,最后,于1960年完成了全书編写工作。

在本书的編写过程中,中华人民共和国铁道部和交通部所属有关局、院給予了具体的帮助和大力的支持,并对本书定稿进行了詳細的审閱;孙敬之教授对本书的編写工作,給予許多帮助;高泳源、李慕貞等同志帮助审稿;中国科学院地理研究所的同志們还协助清繪书內插图;新华社及对外文化联络委员会都为本书提供了有关图片。对以上各单位和同志,謹表深切謝意。

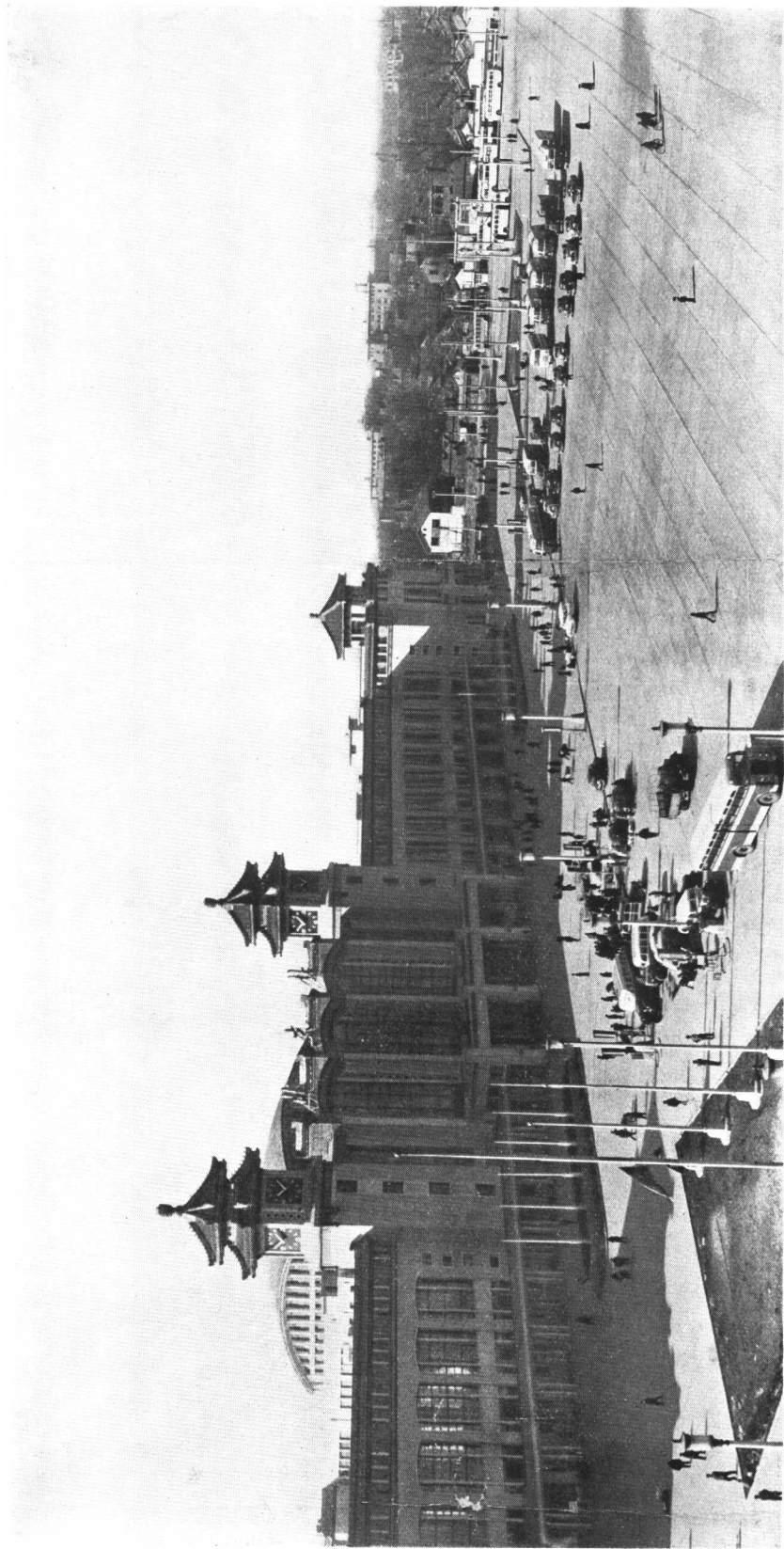
本书对我国运输业发展的条件、特点、配置变化与貨流情况等進行綜合分析并作比較系統、全面的科学描述。它所涉及的全国各地区經濟建設的資料范围比較广泛。本书原稿于1960年5月完成后,在交付出版前我們又进行了一次修改,但是,由于時間和人力的限制,我們沒有为了修改本书到各有关单位作一番补充調查,本书所用材料和統計数字均为1959年以前的資料,因此,仅供內部研究参考。

目前,我国运输业正在党的以农业为基础、以工业为主导的发展国民經济总方針的指导下,朝着艰苦奋斗,勤俭建国,自力更生,奋发图强的方向前进。

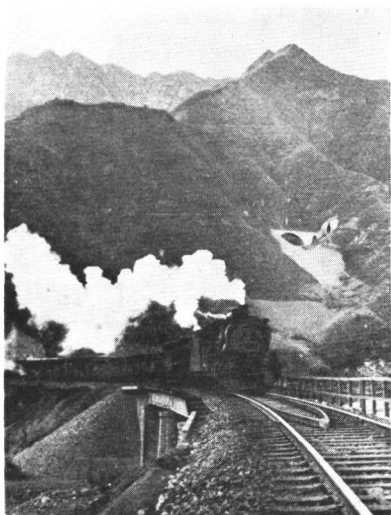
本书的編写工作是和北京铁道学院运输地理課程的教材建設工作結合进行的,曾得到宋誠德等同志的关心和指导。先后参加本书有关的調查研究工作的师生很多,各部分的主要执笔人是:概述——张国伍;铁路运输地理——张国伍、胡光荣、张宗溥;內河运输地理——杜度;海上运输地理——徐声熹;公路运输地理——林鴻禧;航空运输地理——徐声熹;管道运输地理——徐声熹;貨物和旅客运输地理——胡光荣;結束語——张国伍。张国伍、徐声熹、杜度、张宗溥、彭运鶚等同志先后参加了本书各章节的修改工作。全书經許庆斌同志校閱。此外,叶庆余、田正宇等同志参加了书中插图的編繪工作。

由于我們的理論水平不高,工作經驗不够,书中的錯誤和缺点在所难免,恳切希望讀者提出批評,給予指正。

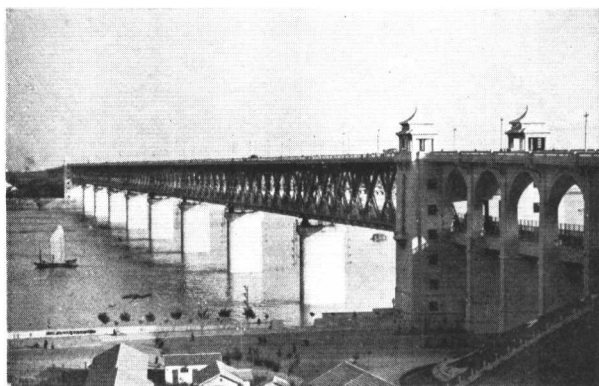
編 者



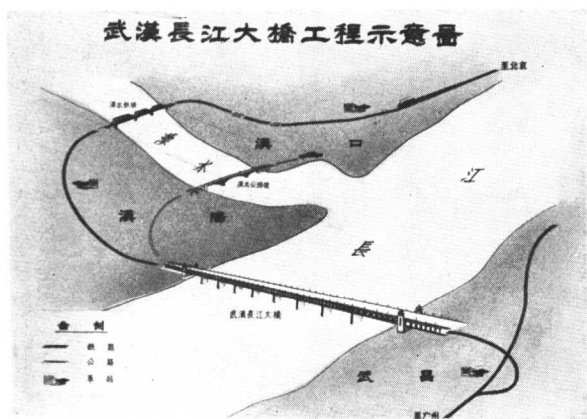
1. 北京車站 (對外文化聯絡委員會圖片資料組供稿)



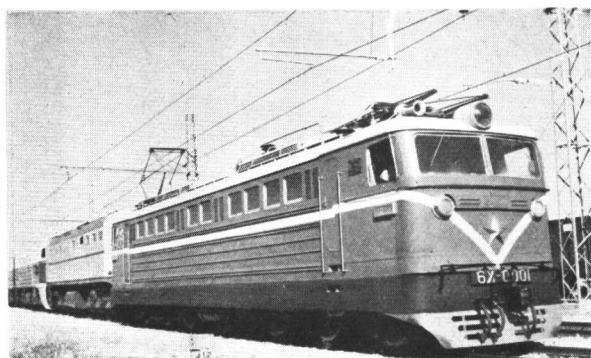
2. 宝成路盘山隧道 (新华社供稿)



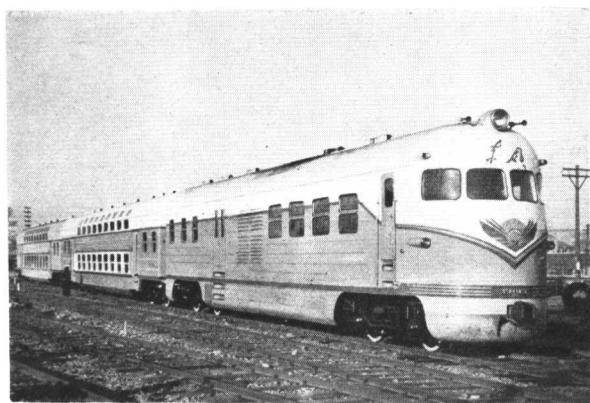
3. 武汉长江大桥 (新华社供稿)



4. 武汉长江大桥工程示意 (新华社供稿)



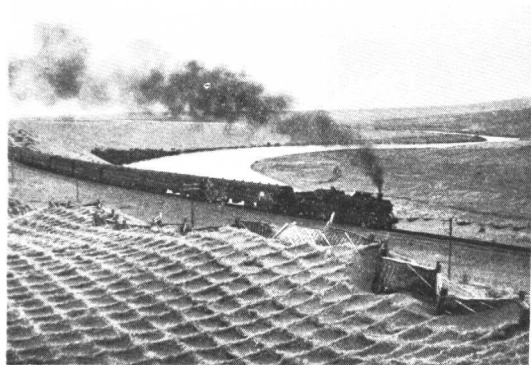
5. “韶山”型电力机车 (新华社供稿)



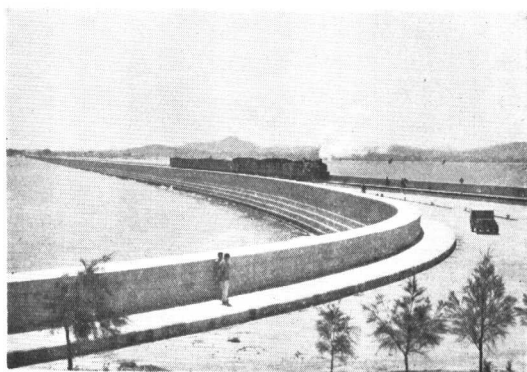
6. “东风”号双层客车, 摩托車組 (新华社供稿)



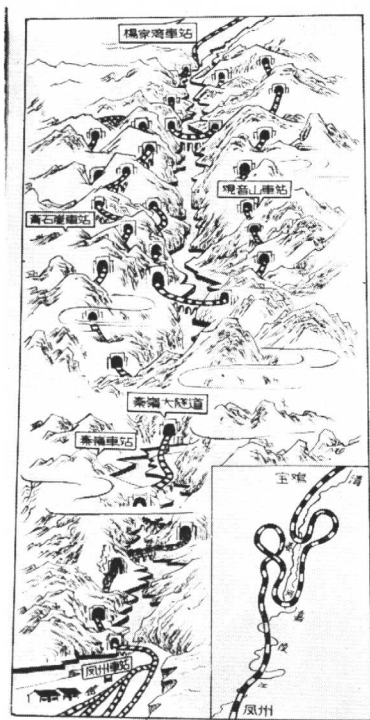
7. 重庆长江大桥 (新华社供稿)



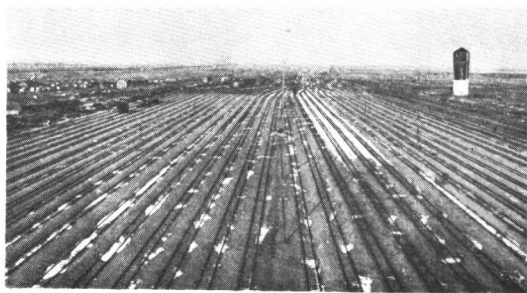
8. 飞驰在腾格里沙漠上包兰线上的列车
(新华社供稿)



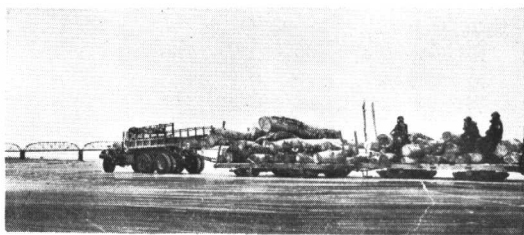
9. 火车正在修竣的海堤通过(鹰厦路)
(新华社供稿)



10. 宝成路宝凤段示意
(新华社供稿)



11. 规模巨大的现代化沈阳苏家屯
电力空动驼峰编组站的一角
(新华社供稿)



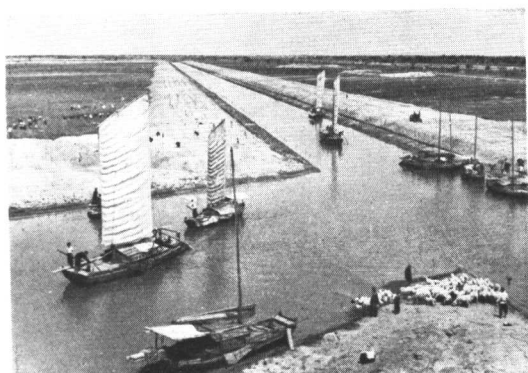
12. 战胜严寒, 开辟冰上运输线
(新华社供稿)



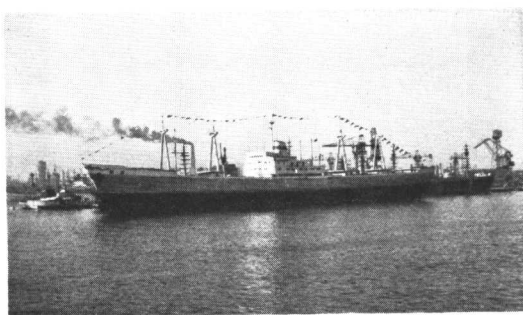
13. 川江航运 (新华社供稿)



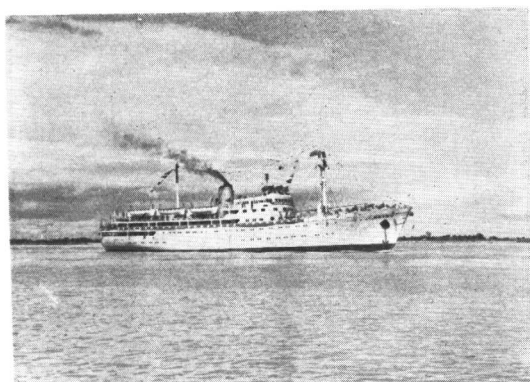
14. 裕溪口港 (新华社供稿)



15. 淮北河网化渠道 (新华社供稿)



16. 万吨輪船 (新华社供稿)



17. “民主 14 号”客貨輪 (新华社供稿)



18. 路港协作 (新华社供稿)

目 录

前言	iii
一、概述	1
(一)旧中国的运输配置	2
(二)新中国社会主义运输配置的发展	5
二、铁路运输地理	13
(一)铁路运输地理概述	13
(二)铁路网主要干线的配置	21
(三)铁路枢纽配置	35
(四)我国铁路网修建的展望	45
三、内河运输地理	47
(一)河运自然条件的经济评价	47
(二)内河航运发展概述	49
(三)内河航运干线及主要港口配置	52
(四)运河地理概述	67
(五)内河运输网展望	69
四、海上运输地理	70
(一)海上运输地理概述	70
(二)海上运输的自然条件及其经济评价	72
(三)沿海地区的经济特点、主要航线及客货运输	74
(四)远洋航线及主要货运	77
(五)主要海港配置	79
(六)海上运输展望	85
五、公路运输地理	87
(一)公路运输地理概述	87
(二)公路运输网配置	91
(三)公路运输展望	102
六、航空运输地理	104
七、管道运输地理	108
八、货物和旅客运输地理	109
(一)货物运输地理	109
(二)旅客运输地理	121
九、结束语	124

一、概 述

运输业是国民经济中重要的物质生产部门之一。马克思说过：“除了开采业、农业和工业，尚有第四个物质的生产部门，……那就是运输业，那或是运输人，或是运输商品。”¹⁾并且运输业“表现为生产过程在流通过程内的继续。”²⁾在社会生产过程中，运输是不可缺少的因素，是社会生产与扩大再生产的必要条件。

现代化的大生产要求按时供应原料、材料和燃料，并从生产地将成品及时地输送到消费地，这就要有发达的运输业，来满足产品生产和流通的需要。因此，运输业与国民经济各部门的联系是非常密切的。工农业生产的规模和配置决定着运输的工作量和配置，同时运输条件又在很大程度上影响着工农业生产的规模和配置。

运输业和其它国民经济部门一样，它的发展取决于社会生产方式；人口条件和自然条件等对运输业的发展来说，虽然是经常起作用的、不可忽略的因素，但却不是决定性的因素。近百年来，随着帝国主义势力的侵入，中国社会逐渐沦为半殖民地、半封建的社会，外国帝国主义与国内反动派相互勾结，长期操纵着我国国民经济命脉，严重阻碍着社会生产力的发展。在这种条件下，运输业便成为帝国主义、封建势力和官僚资本统治、压榨和剥削中国人民的工具。在解放以前，我国运输业一直处于极其落后的状态，不仅线路短少，技术装备和经营管理水平低下，而且配置偏颇，很不平衡。1949年中华人民共和国的成立，标志着旧中国半殖民地、半封建社会性质的根本改变，运输业便随着整个国民经济的发展走上了独立自主的广阔发展道路。

解放后，中国人民只用了三年时间，就胜利地完成了国民经济的恢复工作。从1953年到1957年，进行了大规模有计划的经济建设工作，奠定了我国社会主义工业化的初步基础。随着我国工农业生产的迅速恢复与发展，运输业同样取得了辉煌的成就。五年内，通车通航里程有了巨大的增长，客货运量不断增加，技术装备和经营管理不断改善，运输配置亦日趋合理。从1958年开始，我国社会主义革命和社会主义建设进入了一个新的发展时期，我国人民在中国共产党和毛泽东主席的领导下，在总路线、大跃进、人民公社三面红旗的光辉照耀下，我国经济建设和文化建设出现了空前的发展局面。与国民经济其它部门一样，运输业在1958年至1959年间有了高速度的发展，在国民经济中起了重要作用。

我国运输业的高速度发展是社会主义制度优越性的体现，是党的社会主义革命和社会主义建设总路线的光辉胜利，是毛泽东思想的胜利。今后随着我国国民经济的进一步发展，一个具有最新技术装备的、以现代化运输工具为主的四通八达的社会主义统一运输网，必将进一步形成并获得更大的发展。

1) 剩余价值学說史，三联书店，1957年，第一卷，405頁。

2) 資本論，人民出版社，1954年，第二卷，166頁。

(一) 旧中国的运输配置

我国是世界文化发达最早的国家之一。在封建时期,随着经济和文化的发展,加上优越的地理环境,在历史上很早就有了相当发达的交通运输,水陆通道自中原向四境扩展。在陆路方面,战国时代开通了著名的联络陕西和四川的金牛道;秦汉两朝兴筑“道广五十步,三丈而树”的众多驰道,已经是“东穷燕齐,南极吴楚,江湖之上,瀕海之观毕至”;汉朝开拓了通往西域的道路,使当时中原一带与西北地区以至中亚联系起来;唐朝开辟了著名的大庾岭山路,加强了中原与岭南的联系,据估计,唐朝陆路交通干线约达五万里。在内河方面,春秋战国时代开凿了鸿沟等六渠,联系了江、淮、河、汉的水道;秦朝开凿灵渠通达岭南诸水;汉朝修凿河渠,最著名的有渭渠、阳渠和汴渠;隋唐时代凿通永济渠、通济渠、山阳渚和孟渚而成沟通南北水道的大运河,总长三、四千里。在海上运输方面,秦朝即有了通往朝鲜半岛的海上运输;汉朝不仅与日本相通,而且在汉武帝时开始了远洋航运,那时,中国印度间航运频繁,并曾远及罗马;唐朝远航达波斯湾,与阿拉伯国家交往;元朝开辟了沿海粮食运输的航线;明朝郑和“七下西洋”,也反映了当时海上运输的盛况。我国封建时期运输工具的制造特别是船只的制造有卓越的成就,秦汉楼船高达十余丈,晋朝的巨舰能够乘载二千多人,唐朝起海上航行最大的船只载重三十万斤,元朝沿海航行的运粮船只载重八百石。我国发明的指南针对海上运输的发展起了重要作用。我国封建时代交通运输的发展,在某种程度上促进了我国封建经济和文化的发展,并有助于中央集权的封建专制国家的巩固和发展。

但是总起来说,在长期的封建统治下,我国社会生产力的发展极为迟缓。自19世纪中叶以后,欧洲资本主义列强相继入侵,中国社会逐渐沦为半殖民地、半封建的社会。帝国主义的侵略和国内反动阶级的统治,严重地阻碍了经济的发展,我国的运输业,特别是现代化运输业的发展也受到了阻碍。

1842年,英国的军舰大炮首先从海上打开了中国的大门,强迫清朝政府签订了不平等条约,割让香港,开放广州、厦门、福州、宁波、上海等五地为通商口岸,劫夺了我国的海上航行权和海关自主权。嗣后,资本主义列强相继通过战争,签订不平等条约,强迫清朝政府又开放了天津、牛庄(营口)、潮州、琼州以及长江上的主要港口汉口等为通商口岸,掠夺了内河航行权。这样,外国轮船便自由地航行在我国沿海与内河。资本主义列强为了在中国倾销商品和掠夺资源,控制了中国的内河运输、海上运输以及对外贸易,从而进一步破坏了中国封建的自给自足的自然经济的基础。外国资本主义势力侵入中国开办现代航运业后,旧中国的轮船运输随之开始。1872年清朝封建官僚创办了轮船招商局,购买了一些外国破旧轮船。但是招商局的轮船运输不论在船舶吨位上、货运量或航行范围上,都不能和外国在华经营的轮船运输相比,而且以后英国资本还侵入了招商局。1882年,我国各通商口岸进出轮船吨位比重中,本国轮船仅占29%,而外国轮船则占71%。由于海上运输对资本主义国家在中国进行经济侵略极为重要,英、美、法、德、日、挪威等国互相争夺并控制了中国的海上航行权。

19世纪末叶,世界主要资本主义国家进入了帝国主义阶段,在中国建筑铁路就成为帝国主义国家资本输出和深入我国内地的工具。1894年中日战争后,帝国主义国家疯狂地掠夺在中国建造铁路的特权,或强迫中国反动政府允许他们在中国境内建筑铁路,或强迫

中国政府借款兴筑铁路。帝国主义获得筑路权后，一方面借兴修铁路控制我国的交通命脉，另一方面通过铁路进一步掠夺沿线的资源、推销商品和扩张其势力范围，从而在经济上、政治上和军事上控制中国。自19世纪末至20世纪三十年代整个期间，除第一次世界大战中，帝国主义国家忙于战争暂时放松对中国进行侵略外，英、俄、德、法、日、美等国一直参加了争夺中国铁路权的斗争。在这一时期，法国在云南修建了滇越铁路；俄国在东北修建了东清铁路；德国在山东修建了胶济铁路。清政府借外款兴筑的铁路有京奉、芦汉、津浦、汴洛、沪宁、粤汉等路。由于这些铁路是在帝国主义控制下修筑起来的，它们绝大部分集中在帝国主义控制的东部沿海地区，便于帝国主义控制的各港口间的联系和自港口深入矿山开采地。我国西北、西南广大地区交通闭塞，却很少兴建铁路。铁路的兴建进一步破坏了中国的自然经济，给帝国主义造成商品市场，而大量农民和手工业者的破产，又给帝国主义造成了劳动力的市场，加速了中国向半殖民地半封建社会的转变。这样，帝国主义的侵略造成了旧中国工业和铁路配置畸形地集中于沿海地区的特点。

1931年以后，日本帝国主义武装侵占我国的东北。为了达到进一步并吞全中国和侵略苏联的目的，日本帝国主义在东北发展了许多为其军事工业服务的工业部门，如钢铁、煤炭、化学等工业，并且修建了拉宾、北黑、锦承、四梅、梅辑等重要铁路。为了巩固它的统治和镇压中国人民的抵抗，日本帝国主义在东北还修建了许多公路，使东北公路总长度由原来的3千多公里增加到1943年的6万多公里。同时期内，国民党反动派为了维持它的统治，续借外债，修建了前一时期未完成的铁路，如浙赣、粤汉、陇海等路。封建军阀阎锡山在山西修建了为巩固其封建割据的窄轨的同蒲铁路。1931—1937年的六年间是国民党反动政府修建铁路最多的时期，但也只修建了3千公里。1936年全国铁路总长度达19,000多公里。在这时期，中国的轮船总吨位为67万吨。

旧中国的公路和航空运输发展更晚，且更落后。旧中国的公路的大量发展是在1927年蒋介石背叛革命以后，国民党反动派为了镇压人民革命运动，在人民革命运动高涨的江西、湖南、广东、福建等地区，修建了许多军事公路。1932—1934年江西省公路增长将近三倍，福建省公路增长一倍。1935年红军长征到达陕北后，国民党反动派就在西北地区修筑战略公路，妄图利用公路镇压人民革命。到1936年，全国公路总长度达105,000公里，为旧中国公路长度最大的一年。中国的航空运输始于1929年，那时官僚资本创办了中国航空公司，它不久即受美国资本的控制。1931年欧亚航空公司成立，受德国资本控制。相继开辟的航线只有以上海和南京为中心的寥寥几条，为帝国主义和官僚买办服务。至1936年，航空线总长度为22,000公里。

1937年以后，抗日战争期间，随着国民党的逃跑，日本侵占地区的不断扩大，全国经济遭到了全面的破坏。到1943年，全国轮船吨位只剩下3.7万吨；重要的铁路干线也悉遭破坏。在这时期，运输业没有什么发展，仅仅是国民党政府为了逃跑和巩固在西南地区的统治，修建了一些铁路线，如湘桂路、黔桂路（但直到解放前夕此路并未修通，仅通车到贵州省的都匀）等；在四川、贵州、云南等省境内修建了一些公路；以重庆为中心开辟了一些西南地区的航空线。日本帝国主义在沦陷区，为了封锁中国人民抗日敌后根据地和掠夺我国资源，在华北修建了一些铁路（如石德路）和一些公路。此后，解放前旧中国运输网配置的基本情况很少变动。

1945年抗日战争胜利后，国民党反动派发动了反人民的内战，使我国运输业遭到进一

步的破坏。到1948年底,全国铁路通车里程仅11,000多公里,被破坏的达10,000公里以上,其中7,000公里铁路连路基也被刮平;到解放前夕,全国13万公里左右的公路,由于国民党反动派溃逃时进行了严重的破坏,桥梁被炸毁,渡口设备被拆散,路基被挖断,通车里程仅75,000公里。日本投降后,国民党反动派接收了一批敌伪船只,加上美帝国主义供给的一部分战时剩余船只,曾使船舶吨位增加到1948年的116万吨;为了加强其反动的军事活动,飞机和航空线也有增加。但到全国大陆解放前夕,轮船和飞机绝大部分被反动派劫往台湾和香港,留下的十几艘海轮和数十艘长江轮船,不是被反动派炸沉,就是被反动派破坏。所有航道、码头、仓库也绝大部分遭到破坏。这就是旧中国遗留下来的残缺不堪的运输业。

旧中国的现代化运输业是在帝国主义和官僚资本主义相互勾结,剥削和压迫中国人民的过程中发展起来的。旧中国半殖民地半封建的运输配置具有如下的显著特征:

(1) 帝国主义和官僚资本主义直接控制着现代化运输业

旧中国的现代化运输业一开始就被控制在帝国主义与官僚资本手中。帝国主义采取了直接经营、参加管理和占据技术职务等方式控制了旧中国的铁路。1931年帝国主义控制的铁路占铁路总长度的84.3%,到1937年增加到90.7%。1930年各通商口岸进出中外轮船吨位总数中,外国轮船占82.8%。抗日战争胜利后,国民党官僚资本与美帝国主义几乎控制和操纵了全部铁路和轮船运输。公路运输和航空运输也是同样情况,汽车、飞机、汽油均仰求于帝国主义。旧中国的现代化运输业直接被帝国主义和官僚资本所控制,为其剥削和压迫中国人民服务,使中国经济更依附于帝国主义,直接地阻碍了中国生产力的发展。那时虽有民族资本经营的现代化运输业,但资本极其微弱。

(2) 半殖民地半封建的极不平衡的运输配置

在帝国主义与官僚资本控制下发展起来的中国现代化运输业,主要集中在东北与沿海一带,在地理配置上极不平衡。鸦片战争后,帝国主义国家首先控制了我国沿海的重要海港,使之成为侵略我国的据点;再由这些港口出发,开展航道,借天然航道向沿海与内地扩张侵略范围。这样,就形成了上海、天津、广州、青岛、大连、武汉等畸形发展的港口。铁路和公路则主要偏集于北京、武汉、广州一线以东地区和东北地区,尤其密集于沿海地区。旧中国50%以上的汽车集中于上海一地。广大的西北、西南地区铁路与公路均极稀少,有的省区直到解放前夕都没有一条铁路或质量较高的公路;木帆船、兽力车、手车等简陋的运输工具,成为这些地区小量物资交流的主要方式。这种运输配置的极端不平衡状况,严重地阻碍了经济发展,使我国东部地区与西部地区间工农业生产力配置愈趋不平衡。由于西部地区交通不便,常年积存着相当数量的粮食、棉花与畜产品,内地资源得不到开发,而沿海地区却由港口、铁路大量地从国外输入粮、棉、石油、羊毛等多种工业原料和工业品,使沿海地区的经济更加依赖于帝国主义国家。

(3) 量少质差的现代化运输线路和运输工具

在帝国主义和官僚资本控制下的旧中国现代化运输业,其发展长期陷于迟缓状态。从1876年修建第一条铁路到1949年的73年间,一共修建24,000多公里铁路,每百平方公里土地面积上仅有铁路0.26公里,远远落后于世界资本主义发达的国家。同一时期每百平方公里土地的铁路长度:美国为4.4公里,英国为13.11公里,而印度也有1.8公里。我国有广阔的海洋,绵长的海岸线和众多的河流,但旧中国的轮船运输没有得到发展。解

放前船舶吨位 1948 年最高,也仅有 116 万吨;全国河道总长度达 41 万公里,但旧中国通航河道仅 7.3 万公里。旧中国全国修建公路 13 万公里,而解放前夕公路通车里程只有 7.5 万公里,全国有 52% 县城不通公路。运输线路的这种落后状况与我国辽阔广大的土地面积极不相称。

旧中国的现代化运输,不仅数量少,并且质量差。1948 年全国复线铁路比重仅占 6%,铁路通讯信号设备残缺不全,机车、钢轨类型复杂,而且质量极差,严重地影响了行车安全。1936 年中国所有轮船中,船龄在 15—25 年者占 19.2%,船龄在 25 年以上者占 38.9%,而且大部分为小吨位船只,100—1,000 吨位的船只占总船数的 60% 以上。港口设备简陋,机械化水平极低。内河航道大部分处于天然状态,绝大部分没有导航设备。公路 50% 没有路面,只有 200 公里左右的高级路面;修建的桥梁很少,且大部为木结构,质量很差。在较大河流上,南方地区多用渡船,北方地区只能季节通航。1936 年全国有 4.5 万辆汽车,其中货车所占比重不到一半。航空运输更是设备落后,事故频繁。极端落后的技术装备加上腐朽的管理制度,使旧中国运输业的效率极为低下。

(4) 货流地理的半殖民地半封建性

在旧中国,帝国主义大量劫夺我国的丰富的资源和输入商品,改变了中国封建制度原有的商品流向。19 世纪六十年代,洋煤、洋铁输入,使曾经供应全国大部分地区的山西铁路销路局限于中国北部,使曾经供应江浙沿海各省的湖南煤、铁不能销售到省境以外。资本主义和帝国主义各国势力通过各港口输入货物,再转运内地,买办洋行又深入内地搜刮原料再集中港口外运。鸦片战争后,中国对外贸易中心由广州北移上海。1858 年第二次鸦片战争后,增辟华北及长江内河各口岸,如天津、汉口等。中日战争和日俄战争后,东北又增开许多商埠。自此,上海、大连、天津、广州四大港吞吐着对外贸易和国内转口的货物。帝国主义还在这些港口就地利用我国廉价的原料和劳动力开设了它们的工业企业,直接向中国内地销售商品。在旧中国进口贸易中,消费资料的进口远远大于生产资料的进口,消费品的进口又大于消费品原料的进口;生产资料进口的比重很小,其中近代化生产必需的机器及大工具比重更小。

在旧中国出口贸易中,原料及半制品占 55% 以上,制成品约占 45%。应当指出:在旧中国由于海关掌握在外人手中以及受不平等条约的束缚,原料及半成品的出口价格通常压得很低,至于进口的制成品(生产资料或消费资料)价格则抬得很高;就重量而言,出口物资的重量又远远大于进口物资的重量。帝国主义在中国掠夺的农、矿产原料经主要水运干线和铁路干线到达港口外运,而其所倾销的消费品则由港口深入中国内地。

旧中国工业配置主要集中在东部沿海地区,远离原料及燃料产地和产品消费地,造成长距离运输。在商品流通过程中,大小投机商人为了谋取利润,使一件商品要经过许多次买卖,在地区间往返运输。帝国主义和官僚资本所控制的各个运输企业,为了争夺货源进行残酷的竞争。所有这些都充分暴露出旧中国货流的半殖民地半封建性。

(二) 新中国社会主义运输配置的发展

1. 运输业在我国社会主义建设中的地位与作用

1949 年中华人民共和国成立,我国的主要现代化运输业都成为社会主义全民所有的

財產，根本改變了運輸業為帝國主義、封建主義和官僚資本主義服務的性質，從而對於我國社會主義工業化、農業的社會主義改造與發展、工業和農業的合理配置、加強民族團結及鞏固國防等方面均起着重要作用。

我國是一個人口眾多、幅員廣大和資源豐富的國家，全國人民急切地要求迅速改變我國原來“一窮二白”的面貌。社會主義的國民經濟不僅在發展上是高速度的，在規模上是宏偉的，而且在地區分布上也是日趨平衡的，因此，必須要有四通八達的強大的交通運輸業把全國各地區緊密地聯成一個整體。

在我國社會主義工業化過程中，為了合理配置工業和改變舊中國工業的畸形配置，一方面要充分利用東北及沿海地區原有工業基地的生產能力，支援新工業基地的建設和滿足人民生活的需要；另一方面要在原來工業不發達而資源豐富的內地建立新的工業基地。不論是原有工業基地的充分利用，或新工業基地的建立，都必須首先要有相應發展的運輸業來滿足大量物資運輸的需要。運輸業在我國社會主義建設中起着先行的作用。

運輸業對我國社會主義農業的發展和合理配置也具有極重要的意義。我國農村人民公社化後，為了貫徹黨的以農業為基礎以工業為主導的方針，更好地處理農業、輕工業、重工業各部門之間的關係，加速農業現代化，使農村與城市、農業與工業之間的聯繫更趨密切，物資交流日益頻繁，要求有發達的運輸業來承擔這種聯繫。正如列寧所指出的：“因為鐵路是一個重要的環節，是城市和鄉村間、工業和農業間最明顯的聯繫的表現之一，社會主義是完全建立在這種聯繫上的。”¹⁾ 為了合理配置農業生產，必須根據各地區的經濟特點和自然條件進行各地區的農業生產，而方便的交通運輸則是高速度地發展農業生產的前提條件。

為了保衛社會主義事業，為了發展社會主義經濟，為了貫徹執行黨的民族政策，迅速提高少數民族地區的經濟和文化，為了增進人民物質文化生活水平，滿足人民旅行的需要，在我國社會主義建設過程中，相應發展運輸業極為重要。

隨着國民經濟建設的高速度發展和人民生活水平的不斷提高，我國現代化運輸業所負擔的貨物周轉量和旅客周轉量迅速增長；如以 1949 年為 100，則 1958 年分別達到 10.3 倍和 3.7 倍。為了充分滿足客貨運輸的需要，除加速運輸建設外，還必須根據各種運輸方式的特點，充分發揮其運輸潛力，綜合運用，組成統一的運輸網。

依據各種運輸方式的特點，它們在統一運輸網中的作用是不同的。鐵路運輸的特點是運量大、速度快、運輸經常而不受季節的影響。在現代技術條件下，鐵路幾乎可以根據需要在全國各地鋪設。鐵路運輸是保證我國社會主義經濟聯繫的最重要的運輸方式，是我國運輸業的骨幹，它負擔着各種現代化運輸方式貨物周轉量的 80% 左右。水運的特點是，除運河外，航道均系天然形成，只要對航道進行整治，增添船舶，建立港口和增設助航設備，就可以進行大量的運輸，而且運輸成本較低；但其運輸速度較慢，運輸經常性較差，受季節變化的一定限制。公路運輸的特點是靈活性大，裝卸容易，而且速度快，特別適宜於短途運輸，目前我國邊疆地區及缺少鐵路與內河運輸的地區公路還負擔着長距離干綫運輸的任務。航空運輸的特點是速度快，开辟航綫較易，但運輸成本最高，只適宜於作長距離的旅客運輸和緊急的貴重的貨物運輸；由於我國國土遼闊，東西南北間距離均在 5 千

1) 列寧全集，第 27 卷，284 頁，人民出版社，1958 年。

公里以上,发展航空运输具有重要意义。

2. 我国社会主义运输业的高速度发展

全国大陆解放后,我国立即进入国民经济恢复发展阶段。旧中国遗留下来的极端落后的运输业,多数线路不能通车通航。为了适应社会主义建设的需要,解放后在社会主义运输业内部进行民主改革和生产改革的同时,党和政府大力进行运输业的恢复和发展,并特别注意运输配置的合理性,以改变旧中国遗留下来的运输配置的不合理状况。

解放后,首先进行了铁路的恢复和改造工作。1949年内就抢修了铁路8千多公里,改善了线路装备状况,使主要铁路干线全线通车。为了发展西南和西北地区的经济,国民经济恢复时期就修建了来睦路(来宾至睦南关)、天兰路(天水至兰州)、成渝路(成都至重庆)和一些森林、矿山铁路,并开始修建宝成路与兰新路。1952年全国铁路通车里程已达24,000多公里;恢复时期平均每年修建1,070公里铁路,大大地超过了旧中国铁路建设的速度。

在水运方面,恢复时期先后疏浚了长江、珠江、松花江等重要航道,添设了航标,使长江自上海至宜昌间船舶可以昼夜航行;开通了北方沿海和华南沿海运输航线,恢复了西行线、东行线与南行线等远洋运输航线。全国内河通航里程由1949年的7.3万公里增加到1952年的9.5万公里,其中通航轮船的达3万多公里。港口也进行了恢复和发展,新建了塘沽新港与扩建了黄埔港以及沿海和长江上的其他重要港口,同时还打捞了沉船,增加了轮船吨位,对私营轮船公司进行了社会主义改造。1952年全国轮船吨位较1950年已增加了一倍以上。1952年内河与沿海货物运输量已达1.8亿吨,为解放前最高运输量的113%。

在公路和航空运输方面,国民经济恢复时期,也同样进行了巨大的恢复和发展工作。这一时期,全国共修建公路3,846公里,恢复23,398公里,改建18,932公里。经过大、中修恢复通车的公路达24,400公里。1952年全国公路通车里程达126,675公里,为解放初期156.8%。由于在西南、西北地区大量修建了新的公路,开始改变旧中国公路配置偏集于东部地区的现象。为了加强首都和边远地区的联系,增建了北京和西南、西北地区的航空线,并且还开辟了通往苏联的国际航空线。

除现代化运输方式外,在我国还有着相当数量的民间运输工具,如木帆船、兽力车等,它们的分布极广,深入城市、农村和偏僻的山区,担负着地方运输和为运输干线集散物资的重要任务。解放前,它们受到了帝国主义和官僚资本所控制的现代运输方式的排挤和打击,受到封建主义的压迫与剥削。解放后,对民间运输进行了大力扶植和发展,并将它们组织起来开始进行社会主义改造,充分发挥它们的运输潜力。在木帆船实行统一货源、统一运价和统一调度以及编组编队的基础上,成立互助组进行劳动互助、技术互助和经济互助。1952年民间运输工具担负的运量占总运量的50%。

国民经济恢复时期,我国铁路不仅得到恢复与加强,而且有了发展;恢复了沿海的和重要河道的航运,特别是长江的航运;并以公路、简易公路和内河支流与之配合,初步形成了一个以铁路、水运干线和主要公路干线为主的联系全国的社会主义统一运输网。1952年各种现代化运输方式所完成的货运量和货物周转量分别为1949年的2.51倍和3.11倍。

1953年我国进入了发展国民经济的第一个五年计划时期。依据党提出的过渡时期的

总路线,为适应国民经济的发展,第一个五年计划关于运输业的具体任务规定:随着国民经济的高涨,相应地发展运输业,主要是铁路的建设,同时发展内河和海上的运输,扩大公路和民用航空的建设。

第一个五年计划期间,新工业建设项目主要集中于长江以北包头、兰州以东地区原有铁路沿线。我国内地新工业基地的建设,主要仍依靠沿海原有工业基地的支援。因此,大量增长的运量主要由原有的运输线,首先是已有的铁路负担。长江以北包头、兰州以东地区集中了我国70%以上的铁路线和大量的公路线,又有长江和北方沿海航线等水运干线,是我国运输网最密集的地区。由于这一地区是第一个五年计划工业建设的重点地区,而原有铁路技术装备差、运输能力小、内河沿海港口码头装卸设备不足、轮船缺少,远不能满足运输的需要。因此,第一个五年计划时期对这一地区的运输业大力进行加强与技术改造。哈大、京沈、京汉、京包、陇海中段、石太东段以及同蒲等铁路干线均为技术改造的重点线路。配合着包头钢铁工业基地的建立,修建了丰沙线和开始修建包兰线。武汉长江大桥的建成,更使这一地区和南方的运输畅行无阻。集二线建成,使我国通往苏联和欧洲其它社会主义国家有了第二条铁路干线。在这一地区,除大力加强铁路建设外,还加强和改造了沿海与长江的航运,新建了长江上的裕溪口港,改善了江海主要港口的设备。

在长江以南、西南区以东地区,为了加强国防,改变福建、广西等省交通闭塞的情况,第一个五年计划期间,修建了鹰厦路与黎湛路,在福建、浙江海防前线新建和改善了許多公路干线。为了扩大对外贸易,修建了湛江港。

第一个五年计划期间,为了改善我国西部地区的运输条件,创造在这一地区进行大规模经济建设的前提,修筑了兰新路(五年期間修到玉門)、宝成路等铁路干线;并且修通了川藏、青藏、新藏等公路干线,改建了兰州—玉門—烏魯木齊线。在这一地区还修建了大量通往工业基地和工矿区的公路,如通往克拉瑪依和柴达木盆地油区基地的公路,通往箇旧錫矿等工矿区的公路。

第一个五年计划期间基本完成了对私营运输业的社会主义改造。在水运方面,通过国家资本主义形式,对私营轮船运输业全面实现了統一领导,使它們納入为社会主义建设服务的軌道。对木帆船进行社会主义改造,到1957年底,全国已建立了木帆船运输合作社3,077个,参加船只占总艘数的92.45%,占总吨数的85.15%。

在党的领导下,第一个五年计划期间我国运输业的建设取得了巨大的成就,超额完成了五年计划所规定的建设任务。五年間新建铁路干线4,800多公里,1957年底全国铁路通车里程达29,000多公里,比1952年增加了22%。同时期全国公路通车里程达25万多公里,比1952年增加一倍。全国内河通航里程达14万多公里,比1952年增加了29%,其中3.9万公里可通航轮船。1957年我国民用航空发展到23条航线,航线里程达2.7万公里,建立了以北京为中心的联结全国各省会和重要城市的航空网。除中苏航线外,增辟了中越、中緬等国际航线。

第一个五年计划期间,我国运输业进一步广泛开展了羣众运动和运输协作。在运输組織方面,铁路推行了滿載、超軸五百公里运动,水运广泛采用了一列式拖带和頂推运输,公路广泛推行了安全、四定、車吨月产二千吨公里运动。1955年起展开了各种运输方式間的水陆联运;同年对煤炭、粮食实行了分区产销平衡合理运输制度。这样,便充分地发挥了各种运输方式的作用 and 所有运输设备的潜力,基本上满足了国民经济发展对运输的需