

“十一五”国家重点图书
国家社会科学基金资助课题

1958—1965

中华人民共和国 经济档案资料选编

交通通讯卷

中国社会科学院 中央档案馆 编



中国财政经济出版社

“十一五”国家重点图书
国家社会科学基金资助课题

1958—1965

中华人民共和国经济档案资料选编

主 编 刘国光 王洛林 毛福民 杨冬权

卷 名	分卷主编
农业卷	陈廷煊
工业卷	石建国
固定资产投资与建筑业卷	董志凯
商业卷	徐建青
财政卷	姜长青
金融卷	赵学军
★ 交通通讯卷	刘美玲 赵月琴 王晓峰
对外贸易卷	曲 韵
劳动就业和收入分配卷	程连升
综合卷	武 力

“十一五”国家重点图书

1958—1965

中华人民共和国经济档案资料选编

交 通 通 讯 卷

中国社会科学院 中央档案馆 编

中国财政经济出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

1958—1965 中华人民共和国经济档案资料选编. 交通通讯卷/中国社会科学院, 中央档案馆编. —北京: 中国财政经济出版社, 2011. 5

“十一五”国家重点图书

ISBN 978 - 7 - 5095 - 1851 - 9

I. 1… II. ①中…②中… III. ①经济 - 档案资料 - 中国 - 1958—1965②交通运输业 - 档案资料 - 中国 - 1958—1965 ③邮电业 - 档案资料 - 中国 - 1958—1965 IV. F129.72 F512.9 F632.9

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2009)第 184920 号

责任编辑: 樊 闽

责任校对: 张 凡

封面设计: 陈 瑶

版式设计: 兰 波

中国财政经济出版社出版

URL: <http://www.cfeph.cn>

E-mail: cfeph@cfeph.cn

(版权所有 翻印必究)

社址: 北京市海淀区阜成路甲 28 号 邮政编码: 100142

发行处电话: 88190406 财经书店电话: 64033436

北京富生印刷厂印刷 各地新华书店经销

787×1092 毫米 16 开 52.5 印张 1 344 000 字

2011 年 5 月第 1 版 2011 年 5 月北京第 1 次印刷

定价: 230.00 元

ISBN 978 - 7 - 5095 - 1851 - 9/F · 1550

(图书出现印装问题, 本社负责调换)

本社质量投诉电话: 010 - 88190744

本课题受国家社会科学基金资助

编辑委员会

顾问	房维中			
主编	刘国光	王洛林	毛福民	杨冬权
副主编	董志凯 (常务)		武力	徐建青
	段东升	李明华	李和平	杨继波
编委	(按姓氏笔画排列)			
	王洛林	王晓峰	石建国	史纪辛
	刘国光	刘美玲	刘贵贞	许虹
	许卿卿	曲韵	陈廷煊	李小宁
	李应和	李和平	李明华	武力
	杨冬权	杨继波	段东升	赵月琴
	赵学军	贺德海	郝和国	姜长青
	徐建青	程连升	董志凯	

总序

刘国光

经历了半个多世纪的磨砺和积累，中华人民共和国将在 21 世纪建成社会主义现代化强国。

在 21 世纪初叶，面临全球化、现代化潮流中的竞争和挑战，我们必须完善社会主义市场经济体制，提高综合国力和全民族素质，促进经济社会和谐发展。为了实现这个目的，需要实施科学发展观，深化改革。在新的历史发展时期，抚今追昔，具有继往开来的重要意义。中国社会科学院和中央档案馆合作编辑的大型经济学术资料——《中华人民共和国经济档案资料选编》，正是来自这一宗旨。

《1958—1965 中华人民共和国经济档案资料选编》所涉及的八年，是中华人民共和国建立初期经济建设的一个重要阶段。从 1958 年开始，党和国家的工作进入了全面社会主义建设时期。每年在建大中型工程项目由第一个五年计划时期的百位数上升到千位数，还有数以万计的小型项目。在这一阶段史无前例的探索历程中，我国出现了严重的失误，遭遇到前所未有的困境，又在迅速走出困境的同时创造了一系列有效的管理经验，其中一些经验成为 20 世纪 80 年代经济体制改革的先河。全面、客观地了解和认识这一历史时期经济建设的丰富内容，对于国史、党史、经济史都具有十分重要的意义。

从 1958 年开始到 1960 年底基本结束的三年“大跃进”，是中国共产党领导中国人民试图摆脱苏联高度中央集权、自上而下的行政性计划管理体制，试图通过群众运动来实现经济高速增长的探索。但是，在急于求成的思想指导下，由于不切实际的高指标和不顾成本的大干快上，“大跃进”期间，一方面建成了一批重要工业项目，改善了工业布局，农村工业第一次有了迅猛发展；同时带来严重的比例失调和经济波动，造成了人力、物力的巨大浪费，环境和资源的破坏，农业的严重减产和饥荒。

经过“大跃进”的教训，我们对于以农业为基础、从全局出发处理各方面关系的认识更加深刻了。为了摆脱困境，1960 年底，党和国家对调整国民经济取得了一致意见，决定实行“调整、巩固、充实、提高”的八字方针。从 1961 年开始，我国经济体

制和经济运行进入了长达五年的调整时期。其中,1961—1962年为初步调整阶段,主要是纠正“大跃进”时期的体制偏差,强调经济管理的大权集中到中央、中央局和省(市、自治区)委三级。基本建设投资不再由地方财政包干,改为中央财政专项拨款,严加控制并减少部门、地方、企业的预算外资金。在农村,将原来“一大二公”的人民公社管理体制改变为“三级所有,队为基础”,一些地方实行了“包产到户”。同时,大幅度压缩基本建设,调整农、轻、重关系,加强对农业的支持,精简“大跃进”期间迅速膨胀的国营企业职工和城市人口,关、停、并、转效益差的企业等。从1961年下半年起,为活跃商品流通采取了多种措施,在三类物资(包括工业品、手工业品、农副产品)管理方面有所放松,集市贸易有所恢复,对推动城乡物资交流、活跃经济起到积极作用。在工商企业,通过颁行《工业七十条》、《商业四十条》等办法,重新建立起规章制度和秩序。到1962年底,国民经济的全面调整取得了明显效果。工业内部的比例关系以及工业与其他经济部门之间的比例关系得到调整。国家财政实现了收支平衡,略有节余。市场供应紧张的情况有所缓和,城乡人民的生活水平略有回升。

经过三年调整,渡过了国民经济最困难的时期。1963年9月,中央工作会议确定再用三年时间,继续实行“八字方针”,作为第二个五年计划到第三个五年计划之间的过渡。到了1965年,原定的各项调整任务顺利完成,我国国民经济开始全面好转。这时受国际战争环境紧张的影响,我国形成了国防第一、全国支援三线建设的新局面。

经过正反两个方面的教训,我国经济体制开始形成不同的发展思路:一种思路认为农业经济可以实行“包产到户”形式的生产责任制;国有企业可以采用更多的经济手段来代替行政手段,例如试办托拉斯、推行经济核算、强调利润指标和恢复奖金制度;希望发挥市场调节的拾遗补缺作用,以弥补计划经济的缺陷。这种思路为1978年以后的改革开了先河。另一种思路从维护单一公有制和计划经济出发,联系中苏两党的思想和政策分歧,批评上述探索为修正主义。由于两种思路是在反复探索 and 实践中形成的,其中穿插着大量的调查研究、典型试验,以及开展“工业学大庆”、“农业学大寨”、“全国学习人民解放军”、“干部思想革命化”、农村“四清”、城市“五反”等各种政治运动。随着国内外形势的急速变化,后一种思路在当时占了上风,为此后的“文革”作了铺垫。

抚今追昔,这些探索具有丰富的内涵可供研究。通过阅读这批档案资料选编的内容,可以体会到我国在探索建立社会主义制度过程中所付出的努力和代价。对于这些探索与尝试中的经验教训多一些了解,不仅有助于认识历史,而且对于现实与未来必将有所启迪。

《1958—1965中华人民共和国经济档案资料选编》是《1949—1952中华人民共和国经济档案资料选编》和《1953—1957中华人民共和国经济档案资料选编》的续编。与以往两批资料相比,第三套档案资料涉及的时限更长,内容更加丰富,数量也更多。全套丛书共计10卷,约1500万字,是中国社会科学院和中央档案馆通力协作,科研人员与档案管理人员合作,查阅了卷以千计、字以亿计的档案资料,含辛茹苦,历时六载才编辑而成的。这套丛书的出版,为研究中华人民共和国建立初期的经济背景、经济

体制变革以及经济运行提供了丰富详尽的学术资料。以往两套资料的出版，已在海内外引起了广泛关注，推动产生了一批有创新见解的国史、党史和经济史的科研成果。本套资料的面世，必将有助于更多富于创见的新成果问世。

在性质与体例上，这套丛书与前两套一样，仍是一部有关中华人民共和国经济史料的大型学术资料系列丛书，兼有资料性和学术性双重意义。一方面，书中正文内容全部采用原始的档案资料，在编辑过程中严格维护文献原意，对重要文献资料力求兼容并蓄，在有限的篇幅中，为读者进一步深入探索提供详尽准确的来源和出处。另一方面，编者对汗牛充栋的文献资料进行去粗取精、去伪存真、由此及彼、由表及里的研究分析，按照生产关系变革、生产力发展、经济体制演变、产业结构变迁、经济运行各个环节等方面分门别类设卷，编排成书；纲目设置原则为历史顺序和经济理论逻辑与经济运行规律相结合，每一卷资料都是一个有机的整体，使读者一目了然，便于比较分析和研究，而不同于一般的文件汇编。它兼有资料性、学术性和科学性。可以说，这套丛书也是一种形式的经济史书，这项工作更是一件具有开拓性、创新性的工作。

这套丛书的编辑和出版，得到了中共中央办公厅、国务院、国家档案局、国家各部委档案部门的热忱支持，并承蒙当年领导我国经济建设的老同志的谆谆指教，在此向他们致以衷心的敬意和谢意。

由于这是一件开拓性的工作，加之档案资料的分散和统计资料的不完备，编辑工作必然有诸多不足和不尽如人意之处，恳请读者提出批评建议，以待再版和续编时改进。

2009年12月

凡 例

一、《中华人民共和国经济档案资料选编》是一部大型经济学术资料系列丛书，也是一部工具书。编辑的目的是为经济决策部门、经济工作者和从事经济研究、历史研究以及教学等方面的人员提供比较系统全面的经济档案资料。

二、本丛书按中华人民共和国经济发展的各个历史时期顺序编排。继第一批（1949—1952年）、第二批（1953—1957年）档案资料编辑出版之后，第三批为1958—1965年的档案资料。全书力求全面系统地收集选录1958—1965年我国经济工作中有关生产关系变革、生产力发展、经济管理体制演变以及生产、流通、分配、再生产等经济运行诸环节的主要档案资料，反映该时期我国经济生活各个方面的基本情况。

三、全书按专题立卷，包括综合、工业、农业、商业、财政、金融、固定资产投资、劳动就业与收入分配、交通邮电、外贸共10卷。部分卷的内容间或交叉，但从各卷的特点出发，各有侧重。

四、每一批丛书有“总序”，反映该批档案资料编辑的宗旨、目的、意义及其共同点。各卷写有“前言”，概述该卷的基本内容；书后附部分资料索引。

五、各卷的结构大体一致，一般采用纲、目、子目三个层次，按“第×部分”、“一、二、三”、“（一）、（二）、（三）”排列，部分纲目设立分子目，按“1、2、3”排列。

六、由于按专题立卷设纲目，并确保材料精练，增加信息容量，对档案资料分别采用全录、节录、摘录方式处理。凡采用全部或大部分内容者，题目在文前，出处在文后，发文方文后不再重列；凡采用小部分内容节录、摘录者，题目、出处在文后。为便于读者了解档案资料原貌，尽可能整段选编，并对删节之处注明〔上略〕、〔中略〕、〔下略〕。对部分人名、事件资料及已变更的地名，在页下加以简要注释，按页编序码。在每个子目之中，资料一般按时间顺序排列，并照顾事件、逻辑相关联者放在一起，以便查阅。

七、凡属编者加在行文中间的文字，均加〔〕号；凡为遗误字，在该字后面加〔？〕号；残缺或模糊难辨的字，用□号表示。

八、各种资料标题下的日期以及资料出处的日期一律使用公元，用阿拉伯数字表示，资料中的年代日期和数字，一仍其旧。

九、资料出处置于该件资料之后。为节省文字起见，部分国家机构采用简称（如国家计划委员会、国家经济委员会、国家建设委员会分别简称国家计委、国家经委、国家建委）；中央批转文件的收文方部分省略。部分档案资料出处以数码代之。数字为建立档案资料的部门、单位或资料书的分类编号，括号内为资料书的年号、卷次等。书后附录中有代码索引。

十、各卷附相关“要事年表”。

前言

刘美玲 赵月琴 王晓峰

本卷选编了第二个五年计划与国民经济调整时期有关交通通讯方面的档案资料，真实地再现了这一时期交通通讯业在曲折中前进的轨迹。“二五”前期开展的“大跃进”运动，给国民经济造成了重大损失，作为国民经济先行官的交通通讯业，也不例外。1960年9月中共中央提出“调整、巩固、充实、提高”的八字方针，及时扭转了发展方向，经过几年的调整整顿，交通通讯业又逐步地恢复和发展起来，在有些方面，还取得了明显进展。交通通讯业战线上的各级干部和广大职工，经过艰苦努力，完成了繁重的任务，取得了很大的成就，为第三个五年计划的制订和实施奠定了基础。

—

随着中国共产党内的整风运动和全国“反右派斗争”的开展以及第一个五年计划的超额完成，以急于求成、高指标为特征的“左”的错误指导思想开始发展起来。经济建设的理论和实践逐渐以“赶超”为目标，“以钢为纲”，以“大搞群众运动”为方法，掀起了声势浩大的“大跃进”运动。

1958年5月，铁道部党组以《全党全民办铁路》、交通部党组以《全党全民办交通、水陆空运大跃进》为题，分别向中共中央政治局报告了铁路、公路、水运发展的规模和设想，以及“二五”时期的生产计划，提出了各种过高的指标和过大的计划。民航和邮电也是如此。

1958年9月1日，中共中央发出号召，动员全党全民为生产1070万吨钢而奋斗，同时提出“以钢为纲，全面跃进”的方针。“钢铁元帅升帐”，各行各业万马奔腾，都需要交通运输，运量急剧增长。特别是钢铁物资分布广、运量大、要求急，不合理的运输增多，更加剧了运输的紧张。由于片面强调矿石、煤炭、材料的运输，挤掉了农业和轻工业产品的运输，许多车站、码头、专用线堆满了货物，交通运输发生严重堵塞。为此，1958年9月23日，中共中央发出《关于加强当前运输工作的指示》，要求在运输紧张地区成立运输委员会或运输指挥部，负责统一调配各种运输工具和装卸力量；组织各机关、企业、军队、

学校和合作社等部门参加运输。

为了解决运量与运能的矛盾,在加强运输组织管理的同时,掀起了一个全党全民大修铁路、公路的高潮。许多条铁路线上,动员几十万、上百万民工修路,仅京广、津浦两条复线工程即有150万民工日夜奋战。为了多修公路、快修公路,各省、市、自治区、直辖市都在组织民工修路。参加筑路的群众,一般都在10万人以上,有的多达数十万人。

随着“大跃进”的进展,特别到了1960年,国家财力、物力和人力越来越赶不上大炼钢铁的需要,尤其是煤炭运输,十分紧张。为此,交通运输战线提出“以煤运为纲”,大修煤炭专用线。煤炭运输情况向中央的报告,从开始的“月报”、发展到以后的“旬报”、“五日报”,可见中央及各级领导对煤运的重视,也从另一个侧面反映了“大跃进”的举步维艰和对国民经济造成的损失。

“大跃进”给交通运输业造成的损失是严重的,主要有:

1. 高指标、大计划不能实现,给各项工作带来挫折。铁路3年“大跃进”的基本建设投资比“一五”时期增长45%,3年中限额以上的基建项目共171项,仅完成42项。1958年新建干线项目多达36个,许多项目是仓促决定、盲目上马的。比如,西南地区先后动工修建的内昆、成昆、滇黔、川黔、湘黔、川豫六大干线,一条也未全部建成。同样,公路、水运、民航、邮电的高指标所造成的比例失调,给交通通讯业的发展带来不良的影响。

2. 管理水平下降,损失浪费严重。1958年以后,交通通讯战线体制机构多变,权力下放过多,规章制度任意废除,企业管理混乱。比如,铁道部在1958年5—8月,以部令公布改革规章制度,先后三批废止规章制度1196项,下放自流1013项,合计2209项。其结果是生产和工作秩序混乱,各项纪律松弛。3年中,铁路发生的行车重大事故和大事故共有1378件,损失重大。邮电部门制造的载波机,技术性能差,质量低劣,在通信中能长期使用的极少,造成巨大浪费。一些新建公路工程质量很差,有的甚至不能通行汽车。

3. 运输生产设备严重大修,质量下降。铁路机车根据1961年秋季设备鉴定的结果看,除了封存不能使用的612台外,还有132台不合格。有的铁路局优良、良好的机车还不到40%,以致运缓、退坡、机车故障临修增多。许多汽车由于长期失养、失修,带“病”行驶,不少车辆停驶待修,甚至有些进口不久的新汽车也因关键部件损坏过度而不得不提前报废。1960年末,全国汽车平均完好率仅60%左右。同样,水运工具和设备也严重失修失养,尤其是地方运输机动船舶经常待修停航,有50%船舶带病航行;木帆船增不敷损,减少了50万吨运力;沿海和长江主要港口的机械完好率只达到50%,货运质量下降,事故增多。

4. 摊子过大,人员过多,工作效率低下。3年内,交通通讯行业的机构一再扩大,人员不断增加。铁道部仅1958年就招用了99万名新职工,比1957年增加将近1倍。民航职工从1957年的7554人增加到1960年的18730人,增长近1.5倍。摊子过大,人员过多,直接造成一些地方人浮于事,劳动纪律松弛,生产秩序混乱,工作效率低下。

3年“大跃进”虽然给国民经济造成了巨大损失,但是在交通运输战线全体干部和职工奋发图强、艰苦努力下,仍然勉为其难地完成了飞跃增长的运输生产任务,基本上适应了国民经济大跃进对交通运输的需要。其主要成绩如下:

1. 完成了猛烈增长的运输任务。3年内,全国货运量每年平均增长51%,而第一个五

年计划期间每年平均增长 20.4%。3 年中,铁路货运量平均每年增长 34.8%,客运量平均每年增长 25.5%,提前两年达到第二个五年计划的指标。汽车 1958 年与 1957 年相比,货运量增长 110.6%,货物周转量增长 76.7%。全国水运也取得了显著的成绩,1960 年与 1957 年相比,客运量为 140.45%,货运量为 133.46%,货物周转量为 184.72%。

2. 基本建设有了巨大成就,大大增强了交通运输能力。3 年中,铁路干、支线铺轨里程比第一个五年计划期间增加 18.4%;新建公路里程比第一个五年计划期间增加 2.3 倍。邮电方面,邮政自办所迅速发展,农村电话的建设工作也有了很大的发展。

3. 交通运输工业的生产能力有了加强,科技水平有了提高。铁路方面,为了适应运量猛烈增长的需要,3 年来,不断增强机车车辆的制造能力。1960 年实际达到的制造能力与 1957 年相比,机车增长 3.8 倍,货车增长 2.8 倍,客车增长 80%;并先后试制成功了内燃机车和我国第一台电力机车,从此,揭开了铁路牵引动力革命的序幕。邮电部门研制的第 1 套 1 000 门纵横制自动电话交换设备也于 1960 年 1 月 1 日在上海市吴淞电话局开通使用。

4. 在运输生产上创造了许多行之有效的办法,解决了运输上的许多关键问题。如开展“一条龙”运输大协作和路矿、路港大协作,使企业内部、行业内外各个环节之间,火车、汽车、船舶和人、畜力之间,以及运输、生产和供销部门之间,形成了一个有机的、密切配合的整体,综合利用各种水陆交通工具,组织接力运输、循环运输或直达运输,以加速货物周转和最大限度地节约运力。又如推广“高站台、低货位”、“上驼峰”、“捎脚运输”等经验,尽量缓和运量和运能的矛盾。组织机关、企业汽车投入运输,统一领导,统一调度,挖掘了机关、企业汽车的巨大潜力,弥补了公路交通部门汽车运输企业运力不足的部分缺口。

二

1960 年 9 月,中共中央在批转国家计委《关于 1961 年国民经济计划控制数字的报告》中,提出了国民经济“调整、巩固、充实、提高”的八字方针。交通通讯部门迅速贯彻执行中共中央的方针,以调整为中心,全面整顿各项工作,纠正管理和生产中“左”的做法。

1. 改革领导体制,建立党委、政治部,加强统一领导。1961 年 1 月 26 日,中共中央在铁道部党组《关于在铁路系统建立政治工作部门和改进铁路管理体制的报告》上批示:“铁路是国民经济大动脉,是高度集中的企业,带有半军事性,必须把一切权力集中在铁道部。在运输生产指挥、物资资金分配、设备调动、干部安排和职工调动等方面,完全由铁道部负责处理”,并决定成立中共铁道部委员会,在铁路系统重新建立起在“大跃进”中撤销的政治部门,党的思想政治工作和组织工作由铁道部和地方双重领导,以铁道部为主。交通部、邮电部、民航也一面恢复、健全管理体制和各项规章制度,一面调整内部结构,收回了下放地方的大型企业、事业单位,充实了生产能力。

2. 整顿规章制度,恢复运行秩序。中共中央总书记、国务院副总理邓小平亲自抓了铁路整顿工作。1961 年 1 月 24 日,邓小平与铁道部领导谈话 4 个小时,指示铁道部首先要把运输秩序整顿好,并且提出正点是第一任务。3 年“大跃进”中,列车安全正点情况很不好:客货车正点率由 1957 年的 90% 左右下降到 1961 年初的 60%~70%;行车事故由 1957

年的18 517件到1960年的56 487件（其中重大、大事故由209件增为611件）。同年1月27日，邓小平又接见了全国铁路领导干部会议部分代表并讲话。这次会议的中心是整章建制，整顿运行秩序。会议明确提出，限期把各种生产的责任制、验收制和经济核算制恢复和健全起来。在铁道部整顿运输秩序的同时，公路、水运、民航、邮电等部门也大抓整章建制工作，提高了交通通讯行业的运营效率。

3. 坚决缩短基建战线，大力填平补齐。铁路部门重大建设项目由1961年初的127个，到1962年缩减为47个；邮电部门停建缓建226项不具备建设条件或不符合基建程序的项目，缩短了基建战线，保证了重点工程，收到了显著的效果。如铁道部门1962年累计全部和部分交付使用的重大和一般建设项目就有219个，占累计施工项目486个的45.1%。在这一年内完成配套并正式交付使用的重大项目，有南昌赣江大桥、京广复线南段、滨州复线。水运方面，港口建设取得良好的进展。一批港口的扩建和改建工程采用了新工艺、新材料、新设备和新技术，较快地完工投产，扩大了吞吐能力。南京港两个机械化煤炭泊位形成年中转600万吨煤炭的能力。邮电部门1961年上半年，就完成了北京—广州、北京—上海、汉口—重庆、北京—承德等通信干线的补缺配套工程；1962年在67项竣工工程中，经过验收，有66项达到了规定的施工质量标准。

4. 大力整修设备，恢复车辆的良好状态。1961年初，铁道部提出“先修后造，确保质量”和“修养并重，以养为主”的方针。大多数工厂转造为修。后又陆续封存了一部分机车车辆，集中力量，加强运用中设备的检修工作。公路方面也按“以修为主、修造结合”的原则，调整公路交通工业，集中资金加强车辆设备的维修和重点厂房的建设，使车辆的完好率大大提高。

三

经过调整后的交通通讯事业，纠正了“大跃进”过头的做法，摆脱了一些“左”的羁绊，又出现了稳步发展的局面。在有些方面，还取得了明显进展。其主要有：

1. 加强战备，加强西南铁路建设。1964年8月，中共中央制定了加快西南经济建设和国防建设的战略决策。毛主席提出“成昆路要快修”，“川黔、贵昆路也要快修”的指示。周恩来总理亲自部署，调集铁道兵、铁路职工和民工30多万人搞突击，展开西南铁路大会战。中共西南局第一书记李井泉任总指挥，吕正操、刘建章、郭维城、彭敏任副总指挥，负责筑路的具体指挥工作。总指挥部研究决定，大会战以成昆铁路为中心，以速取川黔、贵昆来保成昆，并要求：川黔线1965年“八一”接轨，“十一”通车；贵昆线1966年“五一”接轨，“十一”通车；成昆线南北并进，主攻北段，争取1968年“七一”通车。为了保证六大干线的质量，工地指挥部专门做出了《关于成昆线采用和发展新技术的决定》，并调集了1 200多名科研和技术人员进行科学攻关，在较短的时间内取得了许多科技成果。筑路职工、铁道兵指战员和民工以临战姿态日夜赶工，付出了艰巨的劳动，许多人在施工中英勇献身。会战取得了很大成绩。川黔、贵昆两线按期铺轨通车，成昆线因受“文化大革命”的影响，较原定计划推后，于1970年7月1日全线通车。

2. 加强科学研究，组织新产品研制。为了推进铁路现代化技术改造，适应国民经济发

展的需要,牵引动力的改革列入紧急议事日程。1963年8月6日,中共中央批准国家大功率牵引动力内燃化电气化领导小组成立。根据当时对大庆石油发展的预测,确定牵引动力改革以内燃机车为主,组织了试制内燃机车大会战。到1964年底,共制成4种类型9台机车,性能基本良好,比原来设想提前一年进入批量生产。与此同时,电力机车的研制也取得新的进展。1964年,邮电部门也组织了4千兆赫频段600路电子管微波通信系统的600路载波终端设备的研制工作。1966年,600路载波终端设备的试制通过鉴定。交通部上海航道局在华东计算技术研究所协助下,于1964年10月首次使用国产电子计算机进行潮汐预报。

3. 提高了经济效益,扩大了再生产能力。1965年,全国交通运输系统预计(1—11月为实际完成量,12月份是预计),完成货运量13.1亿吨,货物周转量3453亿吨公里,比前一年分别增长15%和24.8%。各种现代化运输工具的货运量和货物周转量超额13.8%和17.1%完成国家计划。在铁路运输中,14类主要物资运量也都超额完成计划。

4. 国际航运和远洋运输有了新的发展。在航空运输方面,国务院于1963年5月批准中国民航采取积极主动但又实事求是的方针,逐步地开辟东南亚、西亚、非洲的国际航线,并决定开放上海为国际通航口岸。1963—1965年,中国政府先后同巴基斯坦、柬埔寨、印度尼西亚等国政府签订了通航协定。1961年4月,中国远洋运输总公司及广州分公司正式成立;1964年,上海远洋运输公司正式成立。它们连同中波轮船股份有限公司、中捷合营的捷克斯洛伐克国际航运公司、中阿轮船股份有限公司以及中国外轮代理总公司和香港招商局等共同形成以自营船队为主导,跨国合营船队相协调的远洋运输体系。国际航运和远洋运输的发展为发展我国对外贸易和支援第三世界国家的经济建设,发挥了重要作用。

四

1. 本卷在编排上,第一部分“交通运输业的发展方针与概况”下,依次是铁路运输业的发展、公路建设和公路运输业的发展、水运业的发展、民用航空业的发展和邮电业的发展。将发展方针与概况单列出来,其主要原因:一是有的方针是指导全行业的,对交通运输各部门都适用,集中起来,避免重复,节约篇幅;二是有一些综合性材料不可分割;另外,第三部分中交通运输任务的完成情况与交通运输业的增长类目内含公路、水运和民航运输任务的完成情况。

2. 由于篇幅所限,我们只收录了体现这一时期交通通讯业发展主要特点、重点和概况方面的档案资料。在分量上,铁路方面所占比重较大,体现出这一时期交通运输业还是以铁路为主的特点。在选材方面,我们注意尽量使用第一手材料,既有档案又有资料时,我们选用档案。本卷所收录的材料,基本上是未公开的档案资料。我们还注意尽量选用中共中央、国务院以及有关决策部门的档案材料,对于一些重大事件、重要问题,还注意选用反映其调研、决策、发展等过程中形成的材料;对于文件内容之外的重要决策,用注释说明,力图全面、准确地反映事物发展的全过程。

3. 对于档案资料中反映的各种统计、数字,编者未加考证,全部照录,请读者在阅读中注意分析鉴别。

4. 本卷在编辑过程中得到中国社会科学院经济研究所中国现代经济史研究室同志的指导帮助，铁道部、交通部、邮电部、民航总局给予大力支持，提供了大量档案资料，在此致以衷心的感谢！

5. 本卷编者为刘美玲、赵月琴、王晓峰。分工如下：第一、二部分由刘美玲主编；第三、六部分由赵月琴主编；第四、五部分由王晓峰主编。全书由刘美玲统稿。