

当代中国的公路交通

当代中国出版社

1991·北京

当代中国的公路交通
DANGDAI ZHONGGUO DE GONGLU JIAOTONG

《当代中国》丛书编辑部 编辑
当代中国出版社 出版
新华书店 发行
北京印刷一厂 印刷

850×168毫米 32开本 19.25印张 30插图 1折页 435千字

1991年3月第1版 1991年3月第1次印刷

(精) ISBN 7-80092-014-3/Z·15

(平) ISBN 7-80092-015-1/Z·16

定价:(平) 16.80元 (精) 18.50元

《当代中国》丛书
编辑委员会

主 编

邓力群 马 洪 武 衡

编 委 (按姓氏笔画排列)

丁伟志	于光远	王忍之	王惠德
安平生	朱穆之	华楠	杜润生
杨白冰	谷 羽	张友渔	周克玉
林涧青	房维中	胡 绳	贺敬之
袁宝华	梅 益	薛暮桥	

《当代中国》丛书
编 辑 部

(按姓氏笔画排列)

刘 杲	杜 敬	陈伯林	吴家珣
段若非	蒋仲辉		

《当代中国的公路交通》

编 审 委 员 会

主 任 王展意 (兼主编)

副主任 蔡维之 (兼副主编) 杨盛福 姚新民

委 员 (按姓氏笔画排列)

卫 里	王 雷	卢希龄	杨巨钧
陈炳麟	陈良勋	何 坚	张希凡
郑 健	金如霆	胡福久	顾敏浩
蒋宪章	戴 竞		

《当代中国的公路交通》

编 写 组

(按姓氏笔画排列)

于文质	王唐生	刘以成	张希凡	杨巨钧
陈炳麟	陈良勋	李永馨	胡福久	黄京群
蒋宪章	董洪波	蔡维之	戴 竞	

《当代中国的公路交通》作者

绪 论	蔡维之				
第 一 章	蔡维之				
第 二 章	胡福久	戴 竞	王唐生	陈炳麟	蒋宪章
第 三 章	蒋宪章	王唐生			
第 四 章	蒋宪章				
第 五 章	王唐生	杨巨钧	蒋宪章		
第 六 章	陈炳麟				
第 七 章	戴 竞	陈良勋			
第 八 章	陈良勋	王唐生	胡福久		
第 九 章	胡福久				
第 十 章	于文质	杨巨钧			
第十一章	杨巨钧				
第十二章	杨巨钧				
第十三章	杨巨钧				
第十四章	张希凡	杨巨钧			
第十五章	董洪波				
第十六章	刘以成	杨巨钧			
第十七章	杨巨钧	陈良勋			
第十八章	刘以成	王唐生			
第十九章	陈炳麟	杨巨钧			
结 束 语	蔡维之				
大 事 记	于文质	戴 竞	杨巨钧	李永馨	

总 序

中华人民共和国，作为一个伟大的社会主义国家，屹立于世，已经整整三十五个春秋。

当此之际，我们决定把三十多年来的历史经验，分门别类，加以总结，编纂成书，陆续付梓，以献给这一伟大事业的创业者和建设者，献给行将参加到这一事业中来的一代又一代新的建设者，献给全国各族同胞和世界上一切关心我们事业的朋友们。

在中华民族四千多年的文明史上，我们当代的历史——中华人民共和国的历史，是最辉煌的篇章。这个时期，中国大地上社会的发展，历史的进步，各项事业的兴旺，人民的团结，都是空前的。我们并不满足于既有的初步成就，并不想以此矜夸于人，但是我国人民通过三十多年的实践，确实重新建立了充分的民族自信。实践本身向全世界宣告，有着古老文明的中华民族，在中国共产党领导下，恢复了和勃发着青春的活力，她完全有能力在比较短的时期内，扎扎实实，以比较高的速度，迎头赶上，

跻身于世界先进民族之林。

中华人民共和国的历史，是一部艰苦卓绝的社会主义创业史。其所以艰苦卓绝，一则是由于我们的基础太差，起点太低；二则是由于我们没有经验。如何把一个贫困落后的半殖民地半封建的旧中国改造和建设成为一个富强先进的社会主义新中国，不仅在我国的历史发展中是前无古人的创新之举，而且在世界范围内也无成例可援。我们固然可以参考和借鉴别人的经验，但从根本上来说，却只有靠我们自己运用马克思列宁主义的普遍真理，独立地认识和分析中国的特殊国情，以无畏的革命创造精神和严格的科学态度，找出一条中国化的建设社会主义的道路。只有这样，振兴中华的大业才会事半功倍，卓有成效。在革命战争年代，我们把马克思列宁主义普遍真理和中国革命具体实践相结合，形成了适合中国情况的科学的指导思想，即毛泽东思想。是否坚持马克思列宁主义普遍真理和中国革命具体实践相结合，是决定新民主主义革命成败的关键。建国以来的历史实践表明，这同样是决定我国社会主义事业成败的关键。三十多年来，中国人民为此贡献了智慧，付出了劳动，备尝了失误的苦痛和成功的欢欣。党的十一届三中全会以后，我们总结过去正反两方面的丰富经验，坚持和发展马克思列宁

主义、毛泽东思想，逐步制订和完善各方面的方针政策，在探索建设有中国特色的社会主义的道路上，有许多新的创造，取得了重大的成就。在一九八二年党的第十二次全国代表大会上，邓小平同志提出：“把马克思主义的普遍真理同我国的具体实际结合起来，走自己的道路，建设有中国特色的社会主义，这就是我们总结长期历史经验得出的基本结论。”建设有中国特色的社会主义，这是一个实践的过程，又是我们的认识不断提高和深化的过程，这是我们的出发点，又是我们的奋斗目标。我们完全可以自豪地说，沿着这条道路前进，通过全体共产党人和各族人民脚踏实地的艰苦奋斗，把我们的祖国建设成为一个高度文明、高度民主的社会主义的现代化强国，是指日可待的。

社会主义中国的历史还在发展。我们有责任把我国走过的道路和取得的经验，介绍给全国各族人民，介绍给世界人民。我国人民必能从中吸取到爱国主义和社会主义的可贵教益，国外一切关心中国的人也能够由此增进对社会主义新中国的了解。这就是我们编撰出版这套《当代中国》丛书的主要目的。

《当代中国》丛书，将遵循实事求是的科学的态度，不虚美，不掩过，用可靠的事实资料，如实地

写出新中国三十多年的建设史，为世人为后代留下一部科学的信史。我们深信，只要把三十多年建设的成功和挫折的经验，运用马克思列宁主义、毛泽东思想——加以科学的总结，那就会使之成为传诸后世的国宝。

当然，任何珍贵的历史经验，都不应变成妨碍人们继续前进的沉重负担。我们不仅不能重复过去的错误，也不能为成功的经验所束缚，而故步自封。历史经验的可贵，在于提供给人们继续前进的力量，在于给人们研究和解决新问题以智慧。现在，为了实现社会主义现代化，全面进行经济改革和技术革命的历史任务，已经提上了议事日程。这些在新的历史条件下面临的重大的新课题，显然是不可能从既往的历史经验中找到现成答案的。我们的任务在于，正确运用历史经验，从中得出规律性的认识，以使用科学性和革命性紧密结合的革新精神，去迎接我国社会主义现代化建设的新高潮。

《当代中国》丛书编辑委员会

一九八四年五月三日

凡 例

一 《当代中国》丛书所论述的是中华人民共和国建设和发展的历史过程和经验。为了说明问题，许多卷书以专章，或在绪论及某些章节中，简要地论述了旧中国的有关情况。

二 按内容，本丛书可分为五大类。第一类，综合性的，如《当代中国的政治制度》、《中国共产党》等；第二类，部门、行业性的，如《当代中国的农业》、《当代中国的轻工业》、《当代中国的钢铁工业》、《当代中国的教育事业》等；第三类，专题性的，如《当代中国的人口问题》、《中国的土地改革》、《中国资本主义工商业的社会主义改造》等；第四类，以省、市、自治区为单位编写的地区性的，如《当代中国的北京》、《当代中国的四川》、《当代中国的西藏》等；第五类，人物传记，如《毛泽东传》、《董必武传》、《刘伯承传》等。各卷在出版顺序上不按类别安排，先完稿的先出版。

三 这部丛书共约二百卷，每卷一册，少数卷分上、下册。

四 部分卷的内容，间有交叉，但从各卷的特点出发各有侧重。

五 各卷的结构大体一致，但不尽相同。一般采用编、章、节的形式，有的则不完全是这三个层次；多数卷写有《前言》、《后记》或《绪论》；多数卷编有《附录》，但内容不尽相同。

六 凡附有姓名索引者，人名均按汉语拼音音序排列。

中国主要公路示意图

A diagram of the principal highways in China



为了帮助各兄弟
民族，不怕困难，努
力筑路！

任月东

好之建設公路為造福

人民與鞏固國防兩

努力

朱德

為鞏固祖國的石陸
國防而努力！

鄧小平

序

四十年来，中国公路交通的面貌发生了巨大变化。各级交通部门和广大职工群众，在中国共产党和人民政府的领导下，做出了艰苦卓绝的努力，取得了很大成就。我曾经与交通部门的广大职工风雨同舟，一起工作了十二个春秋。一九六四年离开交通部门以后，对交通运输事业的发展仍很关心并寄以厚望。在为《当代中国的公路交通》写这篇序言的时候，回想过去，环顾现在，展望未来，不禁心潮起伏，思绪万千。

新中国成立的时候，公路交通的基础十分薄弱。那时，在960万平方公里的国土上，能够勉强通行汽车的公路不过7.5万公里。到处是急待抢修的危桥，完好无损的桥梁寥若晨星。从面上看，有三分之一左右的县不通公路，整个西藏地区公路交通还是一片空白。汽车全赖进口，为数甚少的汽车都已破旧不堪。经过长达十年的恢复、建设和发展，到五十年代末，在全国的公路运量中，以骡马大车等非机动运输工具完成的运量仍高达62%，而机动车完成的运量仅占38%。从这里可以看出，在五十年代，我们虽然修建了举世瞩目的川藏、青藏等重要干线公路，但那时公路运输的主力，实际上还是民间运输工具。

一九五八年，经过多次酝酿讨论，交通部门曾制定了依靠地方、依靠群众、普及为主的“地、群、普”交通建设方针。这个方针的贯彻执行，在全国范围内产生过较为广泛的影响。那时，

国家财力有限，不可能拿出大量资金修建公路；国产汽车刚刚问世，而又不可能大量进口汽车；石油工业也很孱弱，尚未摆脱依靠“洋油”的困境。因此，发展公路交通只好眼睛向下，充分调动地方和群众的积极性，一方面多造一些人力、畜力车，搞“车子化”；另方面与之相配套，多修一些简易公路。把这两者结合起来，借以改变肩挑背负的运输方式，减轻劳动强度，提高运输效率。当时曾流传一首歌谣：“昔日挑重担，汗流如雨浇；如今使车子，喜气扬眉梢”。组织数以万计的人力、畜力车大军，奔走于新修的简易公路，完成了大量的城乡物资交流的运输任务，这的确是当时的历史事实。

经过几十年的实践，公路交通的普及工作已经达到了一个新的水平。现在，全国通车里程已达百万公里，除西藏自治区的墨脱县外，其它的县和90%以上的乡都已通了公路。汽车运输事业更是发展迅速，全民的、集体的、个体的运输业者都能各抒其长，共同完成运输任务。同时，大家在实践中也深刻认识到，公路交通是流通领域的重要一环，又与农业生产和农村经济的发展息息相关。因此，它具有多层次、多成份、多渠道的特点。在加强公路建设、发展公路运输的过程中，必须充分注意这些特点。就各个层次而言，既要强调依靠地方、依靠群众，充分调动他们的积极性；同时，对直属的专业队伍，包括公路测设、施工、养护，公路运输以及科研、教育等方面的骨干作用，亦必须给以足够重视。就全国情况来说，不仅要发挥公路交通部门的积极性，还要鼓励各行各业修路、建桥、办运输。许多事实还表明，公路交通的普及工作与提高工作是紧密相连的，普及了跟着就会要求提高。因此，在延伸线路、扩充运力、抓好普及工作的同时，又要根据当地经济发展的需要，及时地抓好改造提高，以实现货畅其流、人

便于行的目标。

在中共十一届三中全会精神指引下，以经济建设为中心，坚持四项基本原则，坚持改革开放，中国已出现了一个国民经济持续增长、社会主义商品经济迅速发展、国家经济实力大大增强的新局面。现在，公路交通和其它几种运输方式一起，已列为国家经济建设的战略重点。公路交通在整个国民经济中的地位和作用，越来越受到各级领导和广大人民群众的高度重视。在公路建设和养护的资金方面，国家在政策上给予了重大支持。“要想富、先修路”，已经成为大家的共同语言。公路交通的外部条件也发生了很大变化：石油工业取得了长足进展，中国已成为世界上的重要产油国；汽车工业也不断壮大，形成了相当规模的汽车工业制造体系。在改革开放的新形势下，公路交通普及的速度大大加快，质量迅速提高。许多公路加铺了黑色路面，行车条件显著改善。不少渡口改建成永久式桥梁，“天堑变通途”夙愿得偿。特别令人高兴的是，不少地区已经开始修建高等级的一、二级公路以至高速公路。可以预料，再过四十年，随着中国逐步迈入中等发达国家的行列，公路交通必将建成一个连接全国重要城市、工业中心、交通枢纽和对外口岸的由高速公路和一、二级公路组成的国道主干线系统。这在公路交通的普及和提高方面，在快速和安全保障方面，都将达到一个更高的水平。公路交通的现代化，是国家现代化的一个重要标志。让我们更紧密地团结起来，发扬优良传统，群策群力，为登上新的台阶做出更大的贡献。

编写《当代中国的公路交通》一书，把四十年来的发展变化记录在册，很有必要。各省、自治区、直辖市交通厅(局)为写书提供了宝贵资料，许多专家、学者参加了这项工作，经过几年来的辛勤耕耘，终于集腋成裘，胜利脱稿。在大家的努力下，这本