

浙江省交通厅 编
浙江省社会科学院
ZHEJIANG JIAOTONG
YU GAIGE KAIFANG
SANSHI NIAN

浙江交通与 改革开放三十年



杭州出版社

浙江交通与 改革开放三十年

浙江省交通厅 编
浙江省社会科学院
ZHEJIANG JIAOTONG
YU GAIGE KAIFANG
SANSHINIAN

江苏工业学院图书馆
藏书章

杭州出版社

图书在版编目(CIP)数据

浙江交通与改革开放三十年 / 浙江省交通厅, 浙江省
社会科学院编. —杭州: 杭州出版社, 2008. 12

ISBN 978-7-80758-161-1

I. 浙… II. ①浙…②浙… III. 交通运输业—经济
发展—概况—浙江省—1978~2008 IV. F512.755

中国版本图书馆CIP数据核字(2008)第178987号

封面、前勒口照片:许苹摄

封底、后勒口照片:浙江省港航局提供

浙江交通与改革开放三十年

浙江省交通厅 编
浙江省社会科学院

责任编辑	钱登科
美术编辑	赵 辛
出版发行	杭州出版社(杭州市曙光路133号) 电话:0571-87997719 邮编:310007
制 版	杭州万方图书有限公司
印 刷	杭州星晨印务有限公司
经 销	新华书店
开 本	787 mm×1092 mm 1/16
字 数	290千
印 张	15.5
版 次	2008年12月第1版 2008年12月第1次印刷
书 号	ISBN 978-7-80758-161-1
定 价	80.00元

(版权所有 侵权必究)

如有印装错误,请与本社发行部联系调换

本书编纂委员会

主 任	郭剑彪				
副主任	王洪涛	储雪青	郑黎明	李良福	王德宝
	耿洛佳	卞钧霁	周 群	郑惠明	张平平
委 员	任 忠	胡继祥	楼晓寅	叶卫军	赵 雁
	汤飞帆	金伟强	吕新龙	曾航初	王月良
	李法卫	戴 英	康信茂		

本书浙江省交通厅课题组

组 长	王洪涛				
副组长	卞钧霁				
组 员	任 忠	楼晓寅	胡继祥	卢晓光	叶 红
	金佳琪	章 程	李海宏	边浩毅	陈建光
	沃跃松				

本书浙江省社会科学院课题组

组 长	解力平				
组 员	应焕红	郭 鹰	徐银泓	徐友龙	

本书专家咨询委员会

主 任	张浚生				
成 员	朱家良	刘 亭	方元龙	周荣新	刘 南
	刘 鹏	徐 丽	邵尧定	郭学焕	

序

伴随着中国改革开放的伟大历史进程,浙江交通走过了不平凡的三十年。浙江交通在浙江省委、省政府的正确领导下,坚持以科学发展观统领全局,坚持改革开放,坚持发展是硬道理,众志成城,奋发图强,不断探索发展道路,努力克服前进中的困难,用改革的思路和创新的办法破解发展中的难题,交通发展取得巨大成就。

改革开放以来,政府逐步加大交通基础设施投入,积极推动交通投融资体制改革,充分调动多方面的积极性,实现了公路水路建设政策突破,为交通基础设施建设注入强大活力。浙江交通实现了跨越发展和全面发展,高速公路和集装箱运输从无到有、发展壮大,成为沟通国内与国际经济往来的重要支撑;实施港航强省和沿海港口、内河运输迅速发展,为资源小省成长为经济大省发挥重要作用,为综合运输大通道提供了基础保障;交通桥梁不仅实现了跨江、跨海变天堑为通途的跨越,而且更是提升科技和管理水平的创新跨越。在改革发展实践中,“经济发展,交通先行”,已融入浙江各级政府的发展理念;“要想富,先修路”,已成为浙江人民的实践行动。浙江经济的持续快速发展是交通大发展的动因所在,而浙江交通大发展又有力地支撑了区域经济社会的更好更快发展。

进入实践科学发展的新阶段,在深入贯彻落实科学发展观,坚持“创业富民、创新强省”的两创总战略进程中,浙江交通担负着推进大港口、大路网、大物流的现代交通“三大建设”的重任。即着眼于发挥海洋资源优势,构建对外开放新格局,增强浙江的国际竞争能力,建设

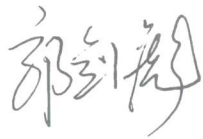
大港口;着眼于融入长三角、辐射周边省,提高区域和城乡发展协调性,增强浙江区域经济实力,建设大路网;着眼于加快发展现代服务业,促进资源优化配置,增强浙江市场经济活力,建设大物流。浙江交通要抓住新机遇、迎接新挑战,在新的历史起点上实现新发展,为推进浙江经济又好又快发展,全面建设惠及全省人民的小康社会提供强大的交通运输保障。

在浙江交通大发展和面对未来发展重任的背景下,浙江省交通厅和浙江省社会科学院全力合作,在课题研究基础上出版《浙江交通和改革开放三十年》一书,目的是回溯浙江交通改革开放以来的巨大变化以及变化背后的推动因素,从而以史为鉴,使改革发展的成功经验成为面向未来发展的宝贵财富,进而使交通在深入贯彻落实科学发展观、推进浙江经济转型升级、再创发展新优势中发挥更大作用。

多学科协作研究分析所形成的《浙江交通和改革开放三十年》,真实地回顾了浙江交通改革发展的壮阔历程,突出历史纵深感,用翔实的资料、典型的事件展现浙江交通改革发展的历程及实践;客观地总结了浙江交通改革发展的成就,展现解放思想、推进改革、促进发展的创举及其巨变;分析了浙江交通对区域经济社会发展的巨大作用,在全面展示发展实践中概括提炼了浙江交通发展的基本经验;以实现交通现代化和发展综合运输体系为主线,用定量指标描绘了浙江交通发展的宏伟蓝图。这些研究成果将为今后浙江现代交通发展留下宝贵资料。这本书在反映浙江交通辉煌三十年的同时,还展现出浙江交通人昂扬向上的精神风貌和交通行业干部职工的辛勤劳动,这将鼓舞新一代交通人进一步弘扬“惠民、服务、奉献”的精神,不断迈向新胜利。

在这里,我要向为本书提出咨询意见的专家、领导,向所有参加课题研究和撰写本书的同志表示感谢。同时,也向为本书出版付出劳动的编辑表示感谢。

浙江省交通厅厅长



二〇〇八年十月



导 言

—

以中国共产党十一届三中全会召开为标志,中国进入改革开放的历史新时期。改革开放是中国共产党在新的历史条件下带领中国人民进行一场新的伟大革命。1978年以来的三十年,是中国经济增长最快、人民财富积累最多、国家繁荣昌盛的三十年,中国的面貌发生了翻天覆地的深刻变化,在中国这片古老的土地上诞生了一个又一个奇迹。

浙江抓住改革开放的历史性机遇,率先市场化改革,推动经济持续快速增长,促进经济社会全面发展,创造了从资源小省成长为经济大省的发展奇迹,并成为中国改革开放中涌现的最有活力的省域之一。改革开放三十年,体制大改革、观念大转变、经济大发展、社会大进步,展开了一幅幅宏伟的历史画卷。在这些宏伟的画卷中,《浙江交通与改革开放三十年》是其中具有浓重浙江色彩的篇章。伴随着浙江改革发展的伟大实践,浙江交通建设成就辉煌,运输事业蓬勃发展,交通发挥了为区域经济社会发展的先导性、基础性和服务支撑作用,是浙江奇迹的重要组成部分。

在纪念改革开放三十年之际,浙江省交通厅和浙江省社会科学院紧密合作,组成多学科协作的研究团队,结合改革开放三十年的宏大历史背景,以广阔的视野解读浙江交通,研究浙江交通的改革与发展,精心编写了本书,并以此纪念改革开放三十年。

二

解读和研究浙江交通,离不开对浙江改革与发展的总体把握。

浙江是我国东部沿海地区一个陆域面积仅10万平方公里的小省,经济发展虽有区位优势 and 海洋资源优势,但工业化所需的自然资源贫乏。在改革开放前,由于地处东海前哨,得到国家投资甚少,加上传统体制束缚,浙江经济发展一直处于全国中游水平。改革开放以来,浙江经济发展十分迅速,自1997年以来地区生产总值一直居各省区前四位,成为区域经济增长快速、人民较富裕、体制有活力并在多方面走在前列的省域。浙江改革与发展的特点是:率先进行市场化改



革,市场发育比较早,造就了市场经济大省;非国有经济发展比较快,个体私营经济产生早,民营经济迅速崛起,造就了民营经济大省;工业化进程十分迅速,以乡镇企业异军突起和农村工业化为先导,区域块状特色经济和小企业集群形成优势,造就了制造业大省;外向型发展势头强劲,出口导向和走出国门有机结合,外贸出口持续增长,造就了外贸大省。此外,政府改革亦具有浙江特色,着眼于政府行为的递进性变革,积极培育市场主体,建设良好的发展环境,为浙江经济发展提供了坚实的保障。

在浙江改革与发展取得伟大历史成就的基础上,浙江进入了落实科学发展观、全面建设小康社会和率先实现现代化的新阶段。为推进浙江经济转型升级,促进经济又好又快发展,克服发展中的困难,浙江必须全面加强自主创新,全面推进产业结构优化升级,全面加强资源节约和环境保护,全面推进区域协调发展。改革与发展面临的新形势、新任务,既给浙江交通带来了新机遇,又对浙江交通发展提出了新要求。

三

解读和研究浙江交通,需要对交通有多维度的视野与认识。

历史的视野。古往今来,交通都是民生所系、国脉所在。人的基本生活需要离不开衣、食、住、行,交通为行,位居其中。交通是人类社会最基本的活动之一,人类的交通史与人类的进步史一样源远流长。早在远古时代,我们的祖先为了生存和繁衍,在极端恶劣的自然条件和十分低下的生产力条件下,就在中华大地上开辟了最早的道路。中国历史上第一个统一的封建王朝,与其统一法律、度量衡、货币和文字等历史功绩相提并论的,是修驰道、直道,以加强陆路交通。中国古代的丝绸之路,是联结中国与西方、中国与阿拉伯国家贸易和文化交流的通道。其中陆上的丝绸之路东起渭水流域,向西通过河西走廊,或经过新疆域内塔里河北面的通道,经西域通往古巴比伦和地中海东部及罗马各地。海上的丝绸之路发端于泉州,经中国南部直接西航,也有经由中亚、印度半岛各港口,再由海路西运。陆上的丝绸之路称得上是横贯亚洲的交通要道,而海上的丝绸之路则是当时联结中国与中亚、西方的海上航道。这两条丝绸之路历史性地表明了交通对于区域经济文化往来的重要性。

世界的视野。交通是当代资本主义市场经济崛起与发展的基本条件之一。工业革命又称为产业革命,是指资本主义国家通过工业化奠定现代市场经济基础的早期历程,即从工场手工业向机器大工业过渡的阶段,以机器生产逐步取代手工劳动,以大规模工厂化生产取代个体工场手工生产的一场生产与科技革命。蒸汽机推动了第一次工业革命的发展。自18世纪末,蒸汽机在采矿、冶炼、纺织、机



器制造、交通等行业中迅速推广。1807年,美国的富尔顿制成了第一艘实用的蒸汽机轮船——“克莱蒙脱”号,实现了船舶的动力化。1829年,英国的斯蒂芬森制造了“火箭”号蒸汽机车,开创了铁路时代。由此可见,在西方国家工业革命进程中,因蒸汽机发明带来的轮船、机车以及近代航海、铁路、公路的发展,是当代资本主义市场经济崛起与发展的重要动因。而当今世界,现代交通更是成为维系世界贸易往来和经济文化交流的通道,发达的交通促进了全球经济发展和一体化进程,也丰富了各国人民的生活。因此,中国伟大的民主革命先行者孙中山认为,西方资本主义在经济上的快速发展、贸易繁兴,得益于发达的交通。海运可通“五洲”四洋与“万国”九州;铁路纵横,四通八达,使货物能运转便利,运接灵便。而中国当时的落后与贫穷,其重要原因之一便是交通落后。所以孙中山在其庞大的实业计划中,提出要振兴中国、发展经济,首要的一条是发展以铁路、港口为主的现代交通,他所提出的建东方大港和铁路先行、港路结合等交通规划创见,至今仍有重要意义。通过以上交通发展的简述,我们可以发现下述规律:强盛的朝代不仅经济发达、军事强大、社会文明、文化灿烂,而且交通也得到较大发展;而发达的交通必然有利于促进生产力的进一步提高,促进政治、经济、军事、文化等社会各方面的昌盛。反之,衰落破败的年代根本无暇顾及发展交通,而落后的交通又直接阻碍了社会和经济的健康发展。

时代的视野。交通现代化是国家现代化和浙江现代化的重要组成部分。在我国改革开放的伟大实践中,实现了经济体制的转型,推动了经济社会长周期、高速度和持续性发展,使我国步入了全面建设小康社会和推进现代化的新阶段。按照“三步走”的发展战略,我国到本世纪中叶总体上将达到当时中等发达国家的水平,基本实现现代化。作为国民经济和社会发展的基础性、先导性产业,我国的交通理应在率先实现现代化进程中发挥先行与拉动作用。作为率先改革与发展的浙江,要在实现现代化中继续走在前列,实现交通现代化乃是率先发展的题中应有之义。

科学的视野。解读和研究浙江交通,需要应用科学的方法和借鉴已有的成果。本书以中国特色社会主义理论为指导,采用实证分析和规范研究相结合、定量分析和定性分析相结合的方法,在查阅大量的文献资料、综合运用统计数据的基础上,借鉴已有的研究成果,多次认真听取了专家组的意见,在反复论证和修改中形成了本书。

四

本书共九章,按内容分为四大部分。

第一部分(第一章至第五章),从纵向审视角度,以史带论,梳理和描述交通发展与改革的成就。在回顾浙江交通发展历程的基础上,客观描述了改革开放以



来浙江交通基础设施建设的辉煌成就、浙江现代化交通运输的蓬勃发展、浙江交通行业管理与服务水平的显著提升,以及浙江交通体制改革与机制创新,向人们展现了改革开放三十年以来浙江交通跨越式发展的历史轨迹。

第二部分(第六章),从交通与经济社会互动的角度,运用定量和定性分析方法,客观评价并总结交通对经济社会发展的巨大作用与影响。在总体阐述交通对区域经济、社会发展的影响,概括出交通运输具有增强区域经济的开放程度、提高区域可达性、降低区域产品成本、促进产品市场扩大、形成和提升区域经济比较优势等功能及效应;指出了发展交通、改善交通运输系统结构,可以加强区域经济的集聚作用,促进分工协作,并有效提高区域经济的区位优势,增加对投资的吸引力,不仅带动区域经济更好更快发展,而且以促进国民经济大发展为社会发展、民生改善奠定坚实物质基础。交通作为国民经济的基础行业和先导产业,不仅支撑经济发展,而且在引导生产力布局、调整产业结构、提升国家和区域经济竞争力,以及在城市化、改善民生、新农村建设、保障国家安全和抢险救灾方面发挥基础性作用。

第三部分(第七章),本着实事求是、符合规律、体现特色的理念,有机梳理浙江交通改革与发展实践,以源于实践、高于实践的理论概括,对浙江交通的体制改革、观念转变、发展经验进行科学概括。结合改革发展的大背景,对浙江交通改革发展的成功经验主要概括为:坚持解放思想,探索交通跨越式发展道路;坚持统筹协调,以科学规划引领交通全面协调可持续发展;坚持政府主导,充分发挥市场基础性作用;坚持科技进步,着力增强交通科技创新能力;坚持文化建设,不断增强交通发展软实力。

第四部分(第八章和第九章),面向时代未来,立足浙江交通面临的新机遇和新挑战,展望浙江交通未来发展。进一步明确了交通要在浙江“创业富民、创新强省”总战略中发挥更大作用,确立了率先实现现代化是浙江交通面向未来的根本任务,探讨了适应建设综合运输体系和推进浙江交通管理体制的改革趋势。提出要紧紧围绕浙江交通“推进转型发展、建设现代交通”总目标,优化交通运输布局,加强运输方式衔接,着力构建“布局合理、结构优化、能力充分、资源集约、协调发展”的交通运输体系,加快推进现代化大港口、大路网、大物流的“三大建设”,全面提升浙江交通“三个服务”的能力和水平。到2020年,浙江要基本实现公路、水路交通的现代化,形成“布局完善、结构合理、能力充分、衔接顺畅、安全环保、现代智能”的公路、水路交通基础设施体系,各种运输方式衔接顺畅,为社会提供“出行无忧、运输无阻”的现代化运输服务,以全面适应浙江经济社会现代化发展需要。最后运用定量指标描绘了浙江交通现代化的发展目标,并勾勒了未来一个时期浙江交通发展的宏伟蓝图。

目 录

序/1

导 言/1

第一章 浙江交通的发展历程/1

第一节 新中国建立以来至改革开放前阶段(1949—1978年)/1

第二节 “恢复发展”阶段(1979—1990年)/8

第三节 “突破发展”阶段(1991—1995年)/14

第四节 “全面发展”阶段(1996—2002年)/18

第五节 进入“科学发展”阶段(2003年至今)/26

第二章 浙江交通基础设施建设的辉煌成就/36

第一节 浙江交通基础设施建设成就概览/36

第二节 发挥公路主导作用,实现公路网络化建设/40

第三节 依托港航资源优势,推进“港航强省”建设/51

第四节 强化多种交通方式衔接,打造综合运输体系/60

第三章 浙江交通运输业的蓬勃发展/63

第一节 公路旅客运输快速发展,形成人便于行的公路客运发展新格局/64

第二节 公路货物运输迅速增长,开拓货畅其流的公路货运发展新局面/69

第三节 内河旅游客运发展迅速,国际集装箱货运兴起,内河运输持续增长/75

第四节 远洋运输扬帆起航,国际集装箱运输蓬勃发展,沿海运输规模扩大/80

第四章 浙江交通行业管理与服务水平的显著提升/88

第一节 交通行业管理的创新与加强/88

第二节 交通人才教育培养建设的重视与提升/92

第三节 交通地方法规体系的建立与完善/97

第四节 交通科技、信息现代化的兴起与发展/100

第五节 交通反腐倡廉体系的建设/104

第五章 浙江交通的体制改革与机制创新/109

第一节 政企分开与交通企业改革/109

第二节 交通行业管理体制改革/113

第三节 交通建设投融资体制改革/122

第四节 交通建设市场体制改革/127

第五节 交通运输市场体制改革/133

第六章 浙江交通发展对区域经济、社会发展的巨大作用/136

第一节 交通对区域经济发展的影响与作用/136

第二节 交通促进了浙江区域经济的联动发展/141

第三节 交通促进了浙江区域产业结构和空间布局的优化/150

第四节 交通促进了浙江城市化进程和民生改善/157

第五节 交通促进了浙江新农村建设的发展/164

第七章 浙江交通发展的基本经验/172

第一节 坚持解放思想,探索交通跨越式发展道路/172

第二节 坚持统筹协调,以科学规划引领交通全面协调可持续发展/176

第三节 坚持政府主导,充分发挥市场基础性作用/180

第四节 坚持科技进步,着力增强交通科技创新能力/184

第五节 坚持文化建设,不断增强交通发展软实力/189

第八章 浙江交通面临的新机遇与新挑战/194

第一节 浙江交通发展的新阶段与新要求/194

第二节 浙江交通在实施“创业富民、创新强省”总战略中的新任务/199

第三节 现代综合运输体系建设中的浙江交通新机遇/207

第九章 浙江交通未来发展展望/215

第一节 推进转型发展,建设现代交通,为全面建设小康社会提供交通保障/215

第二节 以“三大建设”为重要载体,率先实现浙江交通现代化/221

第三节 适应综合运输体系要求,改革交通管理模式/228

主要参考文献/235

后 记/237



第一章 浙江交通的发展历程

伴随着新中国的成立,浙江交通在党和政府的领导下,依靠全省人民群众,自力更生、艰苦奋斗,使浙江交通从解放初期的“烂摊子家底”起步,边实践边总结边探索,历经近六十年风雨先行,在不断创新发展中,进入基本适应社会主义现代化建设时期。尤其是改革开放以来,在浙江改革发展的大背景下,呈持续快速发展的态势,成就卓著辉煌,为浙江经济社会协调发展发挥了重要的支撑、保障和服务作用。为了从总体上把握浙江交通的发展成就和实践经验,本章简要回顾解放初至改革开放前浙江交通的发展过程,着重考察改革开放以来浙江交通的发展轨迹。

第一节 新中国建立以来至改革开放前阶段(1949—1978年)

从1949年到1978年,浙江交通既有发展,又有曲折徘徊。

新中国建立之初,浙江交通主要任务是在一片“千疮百孔、支离破碎”上恢复初建。新中国的建立激发了人民群众参与交通基础设施建设的高潮。浙江交通依靠地方、依靠群众,在恢复初建的三年迅速改变了满目疮痍的状况,并在20世纪50年代掀起解放后浙江交通建设的第一个高潮,至60年代中,浙江交通发展取得了历史上未曾有的成绩。但从1966年开始,长达十年的“文化大革命”,则是浙江交通事业的一场巨大灾难。其间,交通基础设施建设破坏严重,交通事业几乎徘徊不前。

一、浙江公路交通新中国建立以来至改革开放前发展历程回顾

浙江省自解放至1978年十一届三中全会前,公路交通建设资金缺少,并且长期处在计划经济体制下,实行“三统”管理(即统一政策、统一计划、统一流动资金的管理),地区分割,部门封锁,发展比较缓慢。这一时期,通车里程发展到1966年突破1万公里,1970年实现县县通公路,1977年达1.7万公里;但由于存在着公路运输车辆技术状况差,公路运输事故频发,“乘车难、运货难”的问题十分突出。

解放初期,浙江境内可通车公路里程只有1244公里,其中全天候公路只有



935公里,而且技术标准低,通过能力差,基本濒于瘫痪;同时,车辆破旧不堪,能参加营运的汽车以短途客运为主,总数不过千余辆,货运车辆很少。这是浙江公路交通恢复重建时期的全部“家底”。

1949年至“一五”计划期末,浙江新增公路3718公里,全省可通车公路里程已达4962公里。全省82个县已有75个县通了公路。这些已通公路后来成为浙江省公路网的坚实基础。公路布局转向经济比较落后、交通闭塞的山区发展。“一五”计划期末,浙江公路运送旅客2714万人,是1949年225万人的12.06倍,占1957年全省铁、公、水运送旅客总人数的55%;运货817万吨,是1949年252万吨的3.24倍,初步适应了当时工农业生产和人民生活需要。

1958年,浙江开始进入全面建设社会主义的历史时期。1958年在“大办工业、大炼钢铁”热潮下,浙江掀起了公路基本建设高潮,浙江公路交通发展速度较快,在起伏中前进。但由于战线太长,摊子太大,标准太低,质量太差,“乘车难、运货难”的问题仍然普遍存在。

1966年开始的十年“文化大革命”,给浙江公路交通事业带来了严重破坏,公路交通几乎徘徊不前。其主要表现是:浙江公路路况日渐恶化,交通基础设施建设损坏严重,交通行业大批工作者被迫下放,许多规章制度被废除,公路运输生产处于停产、半停产状态。

表1-1 浙江公路交通新中国建立以来至改革开放前各时期末发展一览

时 间	通车公路 总里程(公里)	高级、次高级路 面里程(公里)	公路客运量 (万人)	公路货运量 (万吨)	机动车辆 总数(辆)
1949年	2197	—	225	252	1343
恢复时期末 (1952年)	2710	—	405	404	1941
“一五”计划时 期末(1957年)	4962	0.73	2714	817	2397
“二五”计划时 期末(1962年)	9201	2.13	3383	929	4731
调整时期末 (1965年)	10058	17.39	4915	1587	5571
“三五”计划时 期末(1970年)	12000	54.32	6122	1763	8958
“四五”计划时 期末(1975年)	15893	757	7781	1689	43480
“五五”计划时 期末(1979年)	20574	1832	15543	2998	88785

数据来源:《浙江交通统计四十年年鉴(1949—1989)》。



(一) 公路建设:在恢复中发展,在徘徊中前进

1949年5月浙江解放时,全省可通车公路支离破碎,晴通雨阻,技术标准低,通过能力差。浙江交通支援解放战争,恢复工农业生产和人民生活需要,全力抢修公路,恢复交通。至1952年底,全省可通车公路增加到2710公里,以省会杭州为中心的几条公路干线相继恢复贯通。随后,浙江进行国防公路、经济干线和山区公路的修复和新建。在1956—1957年农业合作化高潮中,浙江掀起第一次群众筑路高潮,两年建成简易公路1496公里;同时,全省公路实行全面统一的养护管理,路况居全国先进行列。

自1958年起,在“大跃进”形势下,浙江再次掀起群众筑路高潮,持续3年建成公路4549公里,大部分县都有公路建成,发展之快,前所未有,至1960年末,全省已有公路9557公里。但因战线太长、摊子太大,所修公路标准太低、质量太差,全省有2354公里公路晴通雨阻,有的甚至不能通车。自1961年起,调整公路建设部署,重点开发山区交通,加强国防公路建设,接通迂回路线,开展路、桥、渡改造,推广石拱桥,试建梁式桥,试铺渣油路面;同时调整公路管理体制,加强公路小修保养,公路通过能力提高,路况稳定上升。至1966年底,全省通车公路达到10459公里,其中桥梁3523座、62118延米,县乡公路建设初步发展,最偏远的山区县通了公路。

受“文化大革命”严重干扰,浙江公路建设和养护工作损失不小,路政管理松弛,公路失养严重,遍体鳞伤,有“车子跳,浙江到”的顺口溜,但仍然取得一定进展:1967—1971年,全省新建改建公路10条,计355公里,实现了县县通公路;1971—1976年,修建浙北至浙南国防迂回路线等10多条国防公路,计423公里;1972年实施全省社社通公路规划,至1976年新建县社公路3072公里,使当时2990个人民公社有1820个通了公路。

1973年开始,浙江抓干线公路路基、路面恢复改造和公路绿化,铺筑高级、次高级路面(即油路、水泥路、块石路面),公路路况下降趋势得到遏制。加快桥梁改造和撤渡建桥步伐,推广双曲拱桥,试建多种形式桁架拱桥。至1977年末,全省公路达17020公里,比1966年增加6561公里;高级、次高级路面达1137公里,比1966年增加1118公里;公路绿化里程达到2853公里;桥梁达5286座、103355延米,桥梁永久化比重达98%,居当时全国首位。

(二) 道路运输:运量稳步增长,运力严重不足

浙江解放前夕,全省能营运的民用客货汽车仅1200余辆,因遭国民党军警强征硬索和炸桥毁路,被迫全面停驶。浙江解放后,即实施军事接管,组织抢修车辆,恢复交通;接着成立省营汽车运输企业,下设6个运输段、2个修理厂和2个保养场,接收私营客运线路,扩大经营范围,发展客货运输,兴办市、县运输。1957



年,全省私营汽车公司完成社会主义改造,并入省营汽运企业,实行全省集中统一的道路运输经营体制;全省民用客货运输汽车达到2259辆,其中客车906辆,货车1353辆;全省完成道路客运量、旅客周转量、货运量、货物周转量2714万人、5.7亿人公里、817万吨、1.06亿吨公里,分别比1950年增长6.8倍、2.5倍、1.8倍、1.6倍。

1958年在“大办工业、大炼钢铁”热潮下,道路客货运量急剧增加,运力严重不足。道路运输普遍采取加载措施,加班加点,超载行驶,加快车辆周转;同时制造客货挂车,全面推行拖挂运输。1958年底,省营汽运部门载货挂车总数达848辆,挂车完成的货物周转量占总量的1/4。厂矿企、事业单位陆续增添汽车,承运本单位物资,分担道路运输压力。但“乘车难、运货难”的问题仍然普遍存在。

1961年起,根据中央“调整、巩固、充实、提高”方针,道路运输进行全面调整,省营汽运企业陆续增加运力,支援农业生产,增辟客运线路,发展零担货运,开拓客货联运,改善运输服务。同时,发展市、县运输,统一厂矿企、事业单位自备货车,整顿发展民间运输,全省道路运输有较大发展。至1965年,全省民用汽车达到4650辆,其中客车1545辆,货车3105辆;全省完成道路客运量、旅客周转量、货运量、货物周转量4915万人、10.5亿人公里、1587万吨、2.55亿吨公里,分别比1957年增长81%、83%、94%、141%。

1966年开始的“文化大革命”十年浩劫,大批领导干部和专业技术人员被批斗、下放,许多行之有效的规章制度被当作“管、卡、压”废除,道路经营、管理机构被下放、撤并,道路运输生产处于停产、半停产,运行秩序混乱,不少客运路线行车时通时断,运输成本上升,事故频繁,效益下降。中期,贯彻中央“抓革命、促生产”和“开展增产节约运动”指示,道路运输经营状况有所好转,完成了数项有重大影响的客货运输任务;厂矿企、事业单位自备货车发展,拖拉机进入农村运输市场并快速发展。至1976年,全省民用汽车达到18283辆,其中客车4284辆,货车13999辆(厂矿企、事业单位自备货车达9725辆);拖拉机达到26096辆。全省完成道路客运量、旅客周转量、货运量、货物周转量7748万人、17.9亿人公里、1683万吨、3.54亿吨公里,分别比1965年增长58%、71%、6%、39%。

二、浙江水路交通新中国建立以来至改革开放前发展历程回顾

解放初,浙江内河航道长期失修失养,只有杭州2个破烂的客运码头,通航里程只有3575公里,其中通机动船的航道1024公里;内河航运萎缩,水路客货运量非常小;1949年浙江省水路运输船舶27652艘,水路客运量240万人,周转量5433万人公里;水路货运量212万吨,周转量17176万吨公里。浙江沿海港口没有深水泊位,设施破旧,水路交通十分落后。沿海港口仅有20个小码头,宁波、温州、海门3个大港的货物吞吐总量只有30万吨;沿海运输船舶遭到破坏严重,沿海城镇航运几乎陷于停顿。



就是在这样一穷二白的基础上,浙江水路交通开始了恢复初建工作。

1958年开始的“大跃进”、“大炼钢铁”运动,要求交通运输“当好先行”,各种指令性运输物资计划,尤其铁矿石、焦炭的运量急剧增长。运量的迅速增长,造成船舶运力严重不足和港口压船压货,全省水运交通面临巨大压力。浙江省水运部门遵照上级指示“千方百计挖掘运输潜力”,在发挥“全民办运输”的突击作用、对装卸机具和木帆船进行“双革”(即技术革命和技术革新)、新增船舶运力、改进船舶运输方式等四个方面作出巨大努力,完成当时计划部门下达的运输任务。

“文化大革命”给浙江水路交通事业带来了严重的干扰和破坏,水路交通发展缓慢。1967—1978年间,浙江坚持继续主要干线航道整治工作,但浙江内河水运非发达地区航道存在萎缩的状况。港口建设发展缓慢,港口运输生产秩序混乱,处于停产、半停产状态。大批水路交通工作者被迫下放,许多规章制度被废除,水路运输呈现起伏不定的局面。

表1-2 浙江水路交通新中国建立以来至改革开放前各时期末发展一览

时 间	内河航道里程 (公里)	主要港口吞吐量 合计(万吨)	水路客运量(万人)		水路货运量(万吨)	
			内 河	沿 海	内 河	沿 海
1949年	3575	30	236	4	207	5
恢复时期末 (1952年)	3991	88	584	15	466	22
“一五”计划时期 末(1957年)	11130	299	1236	96	1040	94
“二五”计划时期 末(1962年)	12225	348	3173	204	1398	248
调整时期末 (1965年)	11828	251	2557	132	1962	293
“三五”计划时期 末(1970年)	12527	284	3614	155	2308	294
“四五”计划时期 末(1975年)	11723	310	5059	214	2712	330
“五五”计划时期 末(1979年)	11154	978	5865	301	4083	660

数据来源:《浙江交通统计四十年年鉴(1949—1989)》。

(一) 海、河港建设:修复、重建港口,建设发展缓慢

1950年开始,宁波港码头陆续修复、重建。1957年,温州港历史上第一个完整的港区——朔门装卸作业区形成。同年,国务院批准温州港对外开放。海门港至1957年共建成木质浮码头4个和石油码头1个。1955年,舟山定海港和沈家门港虽有港务码头6个,但遇有较大船舶到港,还需借用驻舟海军部队码头靠泊装卸。乍