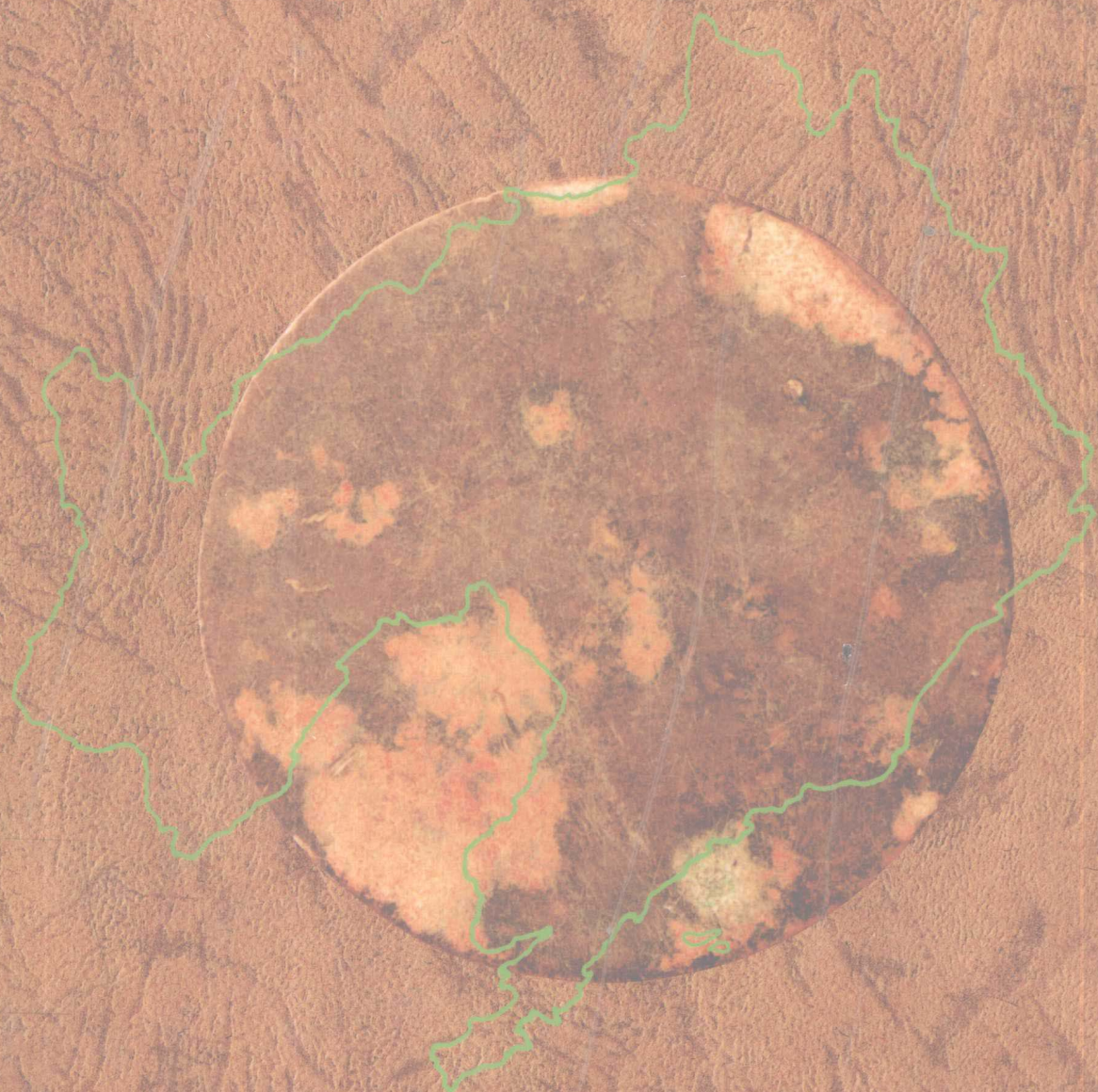


辽宁省志

公路水运志

辽宁省地方志编纂委员会办公室 主编



辽宁人民出版社

辽宁省志

公路水运志



辽宁省志

公路水运志

辽宁省地方志编纂委员会办公室 主编

辽宁人民出版社

图书在版编目(CIP)数据

辽宁省志·公路水运志/辽宁省地方志编纂委员会办公室主编.
—沈阳:辽宁人民出版社,1999.12

ISBN 7-205-04683-1

I.辽… II.辽… III.①地方志-辽宁-1840~1985 ②公路运输-运输经济-经济史-辽宁-1840~1985 ③水路运输-运输经济-经济史-辽宁-1840~1985 IV.K293.1

中国版本图书馆 CIP 数据核字(1999)第 72976 号

辽宁人民出版社出版发行

(沈阳市和平区北一马路 108 号 邮政编码 110001)

沈阳新华印刷厂印刷

开本:787×1092 毫米 1/16 字数:900 千字 印张:41.5
插页:6 印数:1-1 600
1999 年 12 月第 1 版 1999 年 12 月第 1 次印刷

责任编辑:周琳
封面设计:刘冰宇

版式设计:于浪
责任校对:姚喜荣

定价:100.00 元

第一届辽宁省地方志编纂委员会成员名单

主任 全树仁

副主任 朱 川 张知远 沈显惠 綦凯岩 王显堂
崔玉昆 姜鲁军 礼广贵

委员 (以姓氏笔画为序)

于仁川 过庆增 关在汉 纪 航 张永印
张 敏 吴俊杰 陈国藩 陈崇桥 苏 屏
孟 凡 赵 天 战力光 姜传芳 徐廷生
郭金声 麻东堤 熊玉柏 熊树梅

第二届辽宁省地方志编纂委员会 成员及顾问名单

顾问 郭 峰 黄欧东 戴苏理 李 涛 宋 黎
徐少甫 张正德 王光中

主任 岳岐峰

副主任 闻世震 张知远 沈显惠 林 声 于希岭
王充闾 徐文才 崔玉昆 苏长春

委员 (以姓氏笔画为序)

卢鸿德 田凤歧 艾鸿举 冯树成 吕春甲
朱世良 孙文良 杨帅邦 李光明 李德深
张本勃 张贤焕 陈崇桥 周复元 高纯生
耿 军 曹贵兴 黄 钢 熊树梅 戴明义

第三届辽宁省地方志编纂委员会 成员及顾问名单

顾 问 郭 峰 戴苏理 李 涛 宋 黎 徐少甫
王光中 顾金池 全树仁

主 任 张国光

副主任 郭廷标 丛正龙 李国忠 张锡林 徐 德
董 伟 高 静

委 员 (以姓氏笔画为序)

马德仁 王华彬 王晓岩 艾鸿举 包玉梅
李光明 李喜平 张英华 张鹤龄 陈文清
郎业丕 赵子祥 耿 军 裴志远 戴明义
魏文铎

《辽宁省志》编审人员名单

《辽宁省志》总 纂 高 静
副总纂 李 发 陈洪庆 孟庆忠 徐英琪

《辽宁省志·公路水运志》执 行 总 纂 高 静
文字责任编辑 杜祥武
图片责任编辑 徐执礼

《辽宁省志·公路水运志》编纂委员会成员名单

主任委员 郑玉焯

副主任委员 程 公

委 员 (按姓氏笔画为序)

王文明	马福大	孙秋玉	李雁鹏	李长清
李树石	李永武	杨永春	吴启荣	陈 涛
陈国安	沈志昂	张树堂	张文江	林凯涛
郎庆周	赵连城	葛 方	潘国兰	戴 东

《辽宁省志·公路水运志》编纂委员会 办公室成员名单

主 任 程 公

成 员 傅 兴 常淑艳 李学忠

凡 例

一、指导思想。《辽宁省志》以马列主义、毛泽东思想和邓小平理论为指导,全面真实地记述辽宁省自然和社会的历史与现状。对中华人民共和国政治运动的记述,以中国共产党《关于建国以来党的若干历史问题的决议》为准绳。

二、断限。上限起于1840年,有些内容适当上溯,下限止于1985年;本着详近略远的编纂原则,重点记述中华人民共和国成立后辽宁省的自然和社会状况。

三、地域范围。自1840年以后,辽宁省不同时期行政区划多有变化,且省名也多次变更,故《辽宁省志》地域范围的记述,原则上以1985年底辽宁省行政区划为准;对不同历史时期行政区划内事物的记述,均依据当时的行政区划界定;一般泛指时称辽宁地区。

四、纪年。清代以前采用朝代年号纪年,中华民国和东北沦陷时期采用民国纪年,以上均括注公元纪年;鉴于东北解放战争时期辽宁地区解放区与国统区并存的实际情况,1945年9月3日至中华人民共和国成立前可直接使用公元纪年;中华人民共和国成立后采用公元纪年。

五、体例与结构。《辽宁省志》原则上按现行省直各部门承担的任务,以事类或近类合并的办法设专业志。各专业志内容编排力求合理,避免重复;间有交叉者,均按各分志特点有所侧重。志书体裁包括述、记、志、传、图、表、录等,以志为主。人物志坚持生不立传原则,有突出业绩的在世人物以事系人入志。《辽宁省志》结构原则上设篇、章、节、目4个层次,事以类从,横分纵述;全志设总述,专业志设概述,篇设简述,章设无题引言。

六、称谓。《辽宁省志》记述使用第三人称。人物称谓,首次出现时加职务称谓,其后一般直书其名;历史各时期的政权、党派、军队、职官等称谓,除日本扶植的伪满政权的机构、党派、军队、职官等称谓

前加“伪”字外,均按当时名称书写,不冠褒贬之词。地理名称均以当时称谓为准,括注今名称。为简化行文,中华人民共和国除特殊情况使用全称外,一般以“新中国”代之。

七、语言文字。《辽宁省志》采用语体文记述,并按国家语言文字工作委员会 1986 年 10 月 10 日发布的《简化字总表》、1988 年 1 月制定的《现代汉语常用字表》及国家技术监督局 1995 年 12 月 13 日发布的《标点符号用法》执行。数字用法按国家技术监督局 1995 年 12 月 13 日发布的《出版物上数字用法的规定》执行。

八、计量单位。中华人民共和国成立前按各历史时期计量单位记述,必要时标注中华人民共和国法定计量单位;中华人民共和国成立后使用中华人民共和国法定计量单位。

九、币制。鉴于辽宁省清末以后各历史时期使用的币制较为复杂,且有些币制无法换算成现代法定币制,因此各专业志中新中国成立前出现的币制均为当时的币制,新中国成立后的币制,一般情况换算为第二套人民币。

十、注释。《辽宁省志》采用页下注和夹注两种形式。一页内只有一注的,用 * 号标示;一页内有两注以上的,用①、②……标示。

十一、数据。《辽宁省志》各专业志所用数据原则上采用辽宁省统计局公布的数据,统计局缺项的采用主管部门数据。

十二、资料来源。《辽宁省志》资料来源为有关史志文献、档案材料、统计资料等。除特殊情况外,一般不注明出处。

十三、凡例。全书设总《凡例》,各专业志有特殊事项需说明者,另加编辑说明,以尽其详。

目 录

凡 例		第二章 货 运	226
概 述	1	第一节 运输工具	226
第一篇 公路建设与养护		第二节 专项物资运输	247
第一章 线 路	12	第三章 客 运	264
第一节 国 道	12	第一节 运输工具	264
第二节 省 道	35	第二节 营 运	269
第三节 县 道	63	第四章 运输队伍	280
第四节 乡 道	110	第一节 司机、乘务人员	281
第五节 专用公路	117	第二节 装卸队伍	283
第二章 桥梁 隧道 渡口	126	第三篇 水 运	
第一节 桥 梁	128	第一章 航 道	289
第二节 隧 道	167	第一节 辽河水系航道	291
第三节 渡 口	170	第二节 鸭绿江水系航道	294
第三章 道路桥涵勘测设计与工		第三节 沿海河流航道	296
程施工	173	第四节 航道整治	298
第一节 勘测设计	175	第五节 助航设施	301
第二节 工程施工	184	第六节 海上航线	307
第四章 公路养护	192	第二章 港 口	310
第一节 养护队伍与线路	192	第一节 大连港	311
第二节 路面养护	197	第二节 营口港	319
第三节 公路绿化	201	第三节 丹东港	324
第四节 抗灾护路	203	第四节 庄河港	327
第二篇 公路运输		第五节 其他港口	331
第一章 营运体制	210	第六节 自然港址	336
第一节 国营运输业	210	第三章 航 运	339
第二节 集体运输业	214	第一节 内河运输	340
第三节 个体运输业	216	第二节 海上运输	345
第四节 联合运输业	223	第三节 水运企业	351
第五节 厂矿、企事业运输业	225	第四节 中朝国境河流航运合作	359

第四篇 交通工业

第一章 汽车改装和配件制造 371

第一节 汽车改装 371

第二节 汽车配件与保修机械制造 378

第三节 挂车与集装箱运输车生产 380

第二章 装卸养筑路机械制造 382

第一节 装卸机具生产 383

第二节 养路筑路机械生产 386

第三章 筑路材料工业 391

第一节 公路水泥生产 391

第二节 铺路沥青生产 393

第四章 水运工业 394

第一节 船舶制造 395

第二节 船舶维修 398

第五篇 教育 科技

第一章 教育 411

第一节 院校教育 412

第二节 职工教育 420

第二章 交通科技 422

第一节 科研机构与队伍 423

第二节 学术团体与科技情报组
织 424

第三节 科研成果 425

第四节 技术引进与技术交流 439

第六篇 管 理

第一章 管理机构 445

第一节 省级交通管理机构 447

第二节 市县级交通管理机构 455

第三节 东北大区及交通部驻辽
宁交通机构 462

第二章 公路管理 468

第一节 计划管理 468

第二节 施工设计技术管理 475

第三节 路政管理 486

第四节 养路费的征收与管理 488

第五节 公路财务管理 497

第六节 材料设备管理 502

第三章 公路运输管理 505

第一节 计划管理 505

第二节 营运管理 507

第三节 运价管理 516

第四节 运输市场管理 524

第四章 交通监理 528

第一节 车辆管理 529

第二节 机动车驾驶员管理 534

第三节 交通安全管理 539

第五章 航政管理 544

第一节 港航监督 544

第二节 船舶检验 548

第三节 船舶海难救助 551

附 录

一、大事年表 559

二、重要文献辑存 592

三、编纂始末 654

概 述

—

辽宁历史上水路运输比较发达。辽宁境内河流纵横,有大小河流 360 多条,共长约 16 万公里,其中辽河为境内第一大河,是古代中原通吉林、黑龙江的水陆联运渠道;鸭绿江是辽宁第二大河,为中朝两国的天然界河;大凌河是辽宁第三大河,大凌河谷是古代中原与东北地区交往见诸史籍的最早通道。全省海岸线长而曲折,东起鸭绿江口,南绕辽东半岛,西至绥中万家屯,长达 2 178 公里(不含岛屿岸线),约占全国的 12%,旅顺、营口是古代海上交通的重要停泊点。辽、元、明、清时期,辽河上漕运空前,舟楫不绝;大连、营口、安东(丹东,下同)、锦州等地已成为东北地区对外开放的门户。

辽宁陆路交通亦比较发达。辽宁东控边陲,西通中原,是东北各族人民与中原人民相互交往的必经之地。见诸史籍的“无终道”、“卢龙道”、“营州入安东道”等,均是先人世世代代与大自然进行斗争和互相交往的成果。至清朝初期,辽宁地区已形成以盛京(沈阳)为中心的干线道路网。

清道光二十年(1840 年)鸦片战争后,英、俄、日等帝国主义国家不断以各种手段攫取在辽宁地区的权益。英国除迫使清政府辟营口为商埠外,还夺得京奉(后称北宁)铁路的修筑权。清光绪二十年(1894 年),日本发动甲午战争,一度侵占辽东半岛;沙俄则胁迫清廷允许其修筑东清铁路(满洲里至绥芬河)及其支线(哈尔滨至大连),光绪二十四年又通过签订《旅大租地条约》,霸占了旅顺口、大连湾,并改称其为“关东州”。光绪三十年(1904 年),日本为同沙俄争夺势力范围,在辽宁发动了日俄战争,战后日本迫使沙俄势力退至长春以北,从而使东清铁路辽宁地区沿线落入日本的势力范围,“关东州”沦为日本的殖民地。日本侵略者为把该地区变成侵略中国的桥头堡,除大力进行港口建设,垄断水运和铁路运输外,还把公路交通提高到巩固其殖民统治,为扩大侵略服务的战略高度来经营。宣统二年(1910 年),汽车在大连出现后,遂开始把马车道改造成汽车道。

民族轮船航运业也在这一时期兴起,光绪二十八年(1902 年),张本政在烟台兑得德合洋行的股份后,即开辟了烟台、大连、大东沟航线,光绪三十一年,木质轮船“全胜号”开始航行于营口至山东各口岸。

民国初期,军阀混战。民国 8 年(1919 年)北洋政府公布了《修治道路条例》。民国 11 年(1922 年)第一次直奉战争奉军失败后,奉天省代理省长王永江提倡振兴实业,发展交通,制定了《修治道路考成规则》,以考察县知事的政绩,并三令五申,反复督促实施,至民国 13 年共整修道路 1 万余公里(多数为大车道)。同年,在“关东州”经正式勘测并铺装黑色路面的

旅顺口至大连南线公路竣工通车。苏士达等人合资创办的沈辽长途汽车公司亦于当年正式营业。民国 17 年(1928 年)张学良将军主政后,省设建设厅制定各种法规,鼓励商民修筑专用汽车路,创办汽车运输业。“九一八”事变前,民办汽车业已达 66 户(不包括大连和朝阳地区),有汽车 251 辆,营业里程达 1 万多华里,并于民国 19 年 8 月,试生产了国产第一辆载货汽车。民国 10 年(1921 年),民族轮船公司已有 14 家企业,资本 742 万元(现洋),拥有轮船 35 艘(23 937 吨位)。但由于日本等帝国主义国家航运势力的扩展与排挤,多数企业因亏损而收缩或改组,到“九一八”事变前夕,沿海的水上运输几乎全被日本人所垄断,昔日繁盛的辽河航运业,也陷入了衰落境地。

东北沦陷时期,日本侵略者为把东北变为侵华战争的基地,通过南满洲铁道株式会社加强了对交通运输的控制,除扩建大连港、续建葫芦岛港、改造营口港和筹建大东港,垄断沿海运输外,还为镇压东北人民的抗日活动,强迫民众修筑所谓治安道路(即“警备道”)。同时以开发产业为名,实以掠夺资源为目的大修道路桥梁,到民国 30 年(1941 年),建成永久式大桥 20 座、5 790 延长米,修筑公路 1 万余公里,但绝大多数道路未作路面铺装,通过能力很低。由私人集资建设的开原至西丰铁路,也被日伪当局以“逆产”而没收,改由日本人充当常务理事兼经理。1945 年,日本侵略者投降后,公司解体,铁路停办。

1946 年至 1948 年,东北解放战争期间,辽宁地区战事频繁,公路、桥梁、港口和各种运输设备,除旅大少数地区外,都出现了利用、破坏、恢复、再破坏的现象,境内交通设施遭到严重破坏,城乡交通几乎陷于瘫痪状态。

二

新中国成立后,在中国共产党和人民政府的领导下,立即建立了交通管理机构,开始医治战争创伤、恢复交通。经过六个五年计划的建设,全省交通事业获得了空前发展,大体经过了四个阶段。

人民交通初创时期(1949 年至 1957 年) 在接收、接管国民党政府遗留下来的机构、人员、设施的基础上,从抢修公路桥梁和恢复运输生产入手,建立和壮大公路勘测设计、施工、养护专业队伍,创办国营运输业及其附属的汽车修造企业,并根据中国共产党“公私兼顾、劳资两利”和“利用、限制、改造”的政策,及时组织私营运输户复工复产,实行了汽车运输与畜力车并举的方针。积极打捞港口航道沉船,组织民船恢复生产,抢修机动船只,开辟近海运输航线。抗美援朝战争开始后,辽宁地区除疏散安东港的运输船只与设施外,紧急征调汽车并组成公路工程志愿总队奔赴朝鲜前线,在战火纷飞的环境下抢修公路、桥梁和从事战勤运输任务。与此同时,省内开展了 5 条国防干线公路与一批通往工矿区重要公路的建设,建成了 915 座桥梁,铺筑了一批碎石级配路面与砾石级配路面,在主干线公路上建立了专业养路道班,一般路线建立了不同形式的群众养护组织,到 1957 年底,全省公路通车里程达到 19 338 公里,比 1949 年增加 1.45 倍,其中 25.5% 的路线实现了晴雨通车。

为确立国营运输业的领导地位,通过商谈接管了荣军运输公司,并在省、市人民政府的领导下,开展了废除封建把头制度的斗争,打击垄断、投机不法活动。并根据中国共产党在

过渡时期总路线和总任务的要求,对私营运输业和个体人、畜力车业户进行了社会主义改造,形成了以国营运输业为主,公私合营运输业户与集体合作社为辅的运输队伍,并在此基础上完善了计划运输体制。

探索发展时期(1958年至1965年) 这一时期经历了三年“大跃进”和国民经济调整。1958年,中共中央提出“鼓足干劲,力争上游,多快好省地建设社会主义”的总路线,全国、全省掀起工农业生产“大跃进”、人民公社化和全民“大炼钢铁”运动。辽宁交通运输部门为当好先行,全力以赴,建立和加强了交通运输的集中指挥调度系统,积极疏浚内河航道,修理与购置船只,增加港口设施,开展一条龙运输大协作,增加营运汽车,推行“汽车双班作业、拖带挂车、总成互换”三大改革,组织机关、企事业单位自备汽车及人、畜力运输工具参加社会运输;公路运输部门的汽车运输企业开展“安全、节约、车吨月产万吨公里运动”,大搞装卸与运输工具的技术改造,广大职工为完成量大、时紧的运输任务,夜以继日地工作。但由于开展汽车列车化、马车列车化,只想多拉快跑放卫星,车辆超负荷运转,拼设备,加上维修工作跟不上去,造成车辆、设备的早期损坏。人、畜力车运输业受“共产风”的冲击,集体财产被平调,过早向全民企业模式过渡,挫伤了民间运输业的生产积极性。同时,为尽快改变公路交通的落后面貌,3年新建公路1.1万余公里,较1957年增长58.9%,使辽宁公路有了较大普及,但因受“高指标”、“瞎指挥”、“浮夸风”的影响,出现了片面追求数量与速度,不重视工程质量的倾向,造成了不少损失。1961年1月,中共中央八届九次全会决定对国民经济实行“调整、巩固、充实、提高”的方针,又陆续颁发了《关于当前民间运输业调整工作中若干政策问题的指示》、《关于加强公路养护和管理工作的指示》以及《国营工业企业工作条例(草案)》等文件。辽宁交通系统认真学习贯彻,在加强“集中领导、分级管理”的基础上,相继调整运力布局,整顿运输企业,精简人员,改善经营管理,加强车辆、设施的维修工作;按以修为主,修造结合的原则,加强交通工业;对过早过渡为全民所有制的民间运输企业,退转为集体所有制的合作社,对被平调的资产按照谁平调谁退赔的原则进行清理,并依据《运输合作社示范章程(草案)》开展整社工作,使运输生产力逐步恢复。对公路路况,按交通部颁发的《关于公路里程的统计范围和公路划分原则的规定》进行了普查,对不符合技术等级的公路进行了调整,因地制宜地修建了一批石拱桥涵,加强了公路养护工作,遏制了路况下降。到1965年末,全省公路通车里程26 035公里,有路面里程9 736公里,晴雨通车里程4 158公里,创历史最好水平。

地方航运企业的船只虽多,但吨位小,运距短,物资零散,批量小,装卸作业复杂,受自然条件限制,季节性强,虽然对木帆船进行技术改造,提倡列式拖带,但由于更新改造资金和基本建设投资不足,运力增长缓慢。1965年比1961年仅增加6艘轮驳船838吨,93座位,31千瓦,而其中沿海机动船虽增加3艘,但吨位却减少1 345吨;木帆船则较1961年减少357艘7 331吨位。1960年,国务院批准大连港正式对外开港,并开始接卸进口粮食,港口吞吐量增加,1965年完成货物吞吐量1056.9万吨,较1957年增长77.7%。

曲折发展时期(1966年至1976年) 1966年5月,“文化大革命”开始,全省交通部门各级领导班子受到严重冲击,大部分领导干部和业务骨干受到迫害或靠边站,规章制度、管理办法遭到批判、废弃或任意篡改,无政府主义泛滥,生产下降,交通事故增加。1969年8月

以后,全省交通管理机构开始恢复,但只有少数人进入革委会,多数干部被下放农村走“五七”道路。厅直属公路建设队伍、运输企业、养护单位与交通学校等相继被裁撤或被下放,港口生产秩序紊乱,交通事业遭到严重干扰和破坏。但广大职工出于对中国共产党、社会主义祖国和交通事业的热爱,在非常困难的情况下,仍坚守岗位,坚持生产,加之“备战、备荒、为人民”方针的贯彻执行,特别是在周恩来、邓小平主持中央工作期间,要求三年改变港口面貌,对各项工作进行整顿,把生产搞上去,辽宁交通系统不但按期完成几条战备公路、边防公路和“小三线”公路的建设任务,而且修建了沈阳至抚顺、大石桥至营口两条一级公路,县、乡公路也有一定发展。这一时期,港口建设也有较大发展,建成了鲅鱼湾深水油港和寺儿沟成品油中转码头,大连港货物吞吐量 1976 年达到 2 227.4 万吨,创历史最好水平。

改革开放初期(1977 年至 1985 年) “文化大革命”结束后,辽宁交通部门根据中共辽宁省委和国家交通部的部署,针对“文化大革命”造成的混乱局面,进行了一系列拨乱反正和调整改革工作。中共十一届三中全会以后,全省交通系统在改革开放方针指引下,实现了转变职能,从过去主要抓直属企业,转变面向全行业;从抓企业具体生产经营活动,转向对运输经济进行宏观调控;从单纯管理型向服务型转变;从独家经营的单一公有制形式,改变为以国营为主导,国家、集体、个体多种成分协调发展的经济结构;通过政企分开,所有权与经营权分离,使企业有了独立经营的自主权,并开始从单一生产型向生产经营型转变。先后推行多种形式的承包经营责任制,引进竞争机制,实行承包经营;发展集装箱运输、零担运输和高档直达客运班车,加强客运基础设施的建设,开发旅游客车和出租车。改革公路管理体制,公路基本建设试行招、投标、发包办法,推行全面养护和科学养护,进行大道班试点。工程与设计单位也进行企业化管理试点,重点改建进关干线和沈阳至大连公路,以提高运输繁忙路段的通过能力。地方航运企业采取自筹、贷款多种形式造船、买船,并开始迈出国门参与近洋运输。中央航运企业则拓展航线与世界五大洲通航。营口港货物吞吐量达到 97 万多吨,大连港货物吞吐量超过 3 000 万吨。交通事业发展速度之快、成效之大,为历史上所未有。到 1985 年末,全省公路通车里程达 33 006 公里,其中晴雨通车里程达到 17 588 公里,分别较新中国成立初期增长 3.17 倍和 14 倍。全省有路面里程达到 28 660 公里,为公路通车里程的 86.8%,其中,黑色路面 6 478 公里,水泥混凝土路面 90.5 公里,高级次高级路面为有路面里程的 22.9%。从省会沈阳到各市,各市到 92.5% 的县通黑色路面,通黑色路面的乡已达 522 个,占乡(镇)总数的 41.5%。每百平方公里拥有公路从 1949 年的 5.38 公里上升到 22.48 公里。全省有公路桥梁 7 288 座、226 914 延长米,其中永久性桥梁 7 096 座、223 910 延长米,分别占桥梁总数的 98.3% 和 98.6%,永久性桥梁座数和长度分别为 1949 年的 172 倍和 66.5 倍。公路整体素质有很大提高,实现了跨越辽河、浑河、太子河、大凌河、小凌河等大河公路桥梁永久化,为经济建设、国防、抗震救灾运输提供了保障。

1985 年末,全省有机动车 434 870 辆,其中,载货汽车 142 995 辆,较 1949 年增长 39 倍;载客汽车 44 430 辆,较 1949 年增长 98.4 倍;特种车 18 014 辆,较 1949 年增长 63.5 倍;农用和运输用拖拉机 145 001 辆,较 1949 年增长 3 371 倍。公路交通部门的营运货车 8 123 辆,较 1950 年增长 8.37 倍;载客汽车 2 610 辆,较 1950 年增长 15.8 倍。个体和联户拥有载货汽车 20 856 辆。全省每万人平均拥有机动车 118 辆,较 1949 年 2.35 辆增长 49.2 倍。有客运班