

我國發展運輸
和郵電的
第一個五年計劃

仇 啟 華 著

人 民 出 版 社

2434

我國發展運輸和郵電的 第一個五年計劃

仇 啟 華 著

人 民 出 版 社

1956 年 · 北京

我國發展運輸和郵電的
第一個五年計劃

仇啟華著

人民出版社出版（北京東總布胡同10號）
北京市書刊出版業營業許可証出字第1號
北京新華印刷廠印刷 新華書店發行

開本787×1092公厘 $\frac{1}{32}$ × $1\frac{1}{2}$ 印張·字數32,000

1956年4月第1版

1956年4月北京第1次印刷

印數1—9,500 定價(5)0.12元

統一書號：4001·209

目 錄

引言.....	1
一 第一个五年計劃时期以前我國運輸業和郵電業 的概况.....	2
二 各主要運輸部門的運輸量和保證完成運輸計劃 的主要措施.....	5
三 運輸和郵電部門的基本建設投資和規模.....	15
四 地方交通和鄉村郵電.....	33
五 對私營運輸業的社會主義改造.....	38
六 為完成和超額完成發展運輸和郵電的五年計劃 而奮鬥.....	42

引 言

運輸業是一个物質生產部門，它是國民經濟的重要部門之

一。

發展國民經濟，首先要進行基本建設。而要進行基本建設，就不能沒有人和貨物的運輸。建設一个工業基地，首先要把勘察設計人員運到建設地點進行勘察設計，隨後還要把各種建築材料、機器設備和施工人員運到施工現場，以便進行施工。第一個五年計劃期間，為了建立社會主義工業化的初步基礎，我們要進行規模空前巨大的基本建設，計劃規定全部限額以上的基本建設單位有一千六百個，限額以下的基本建設單位有六千多個。沒有運輸業的保證，這些基本建設工程是不可能完成的。

發展國民經濟，還要增加工業生產和農業生產。而工業生產和農業生產的進行，也離不開運輸業。進行工業生產，首先要將原材料、燃料等生產資料從生產這些物資的地區運到生產工廠，又要將產品運出去供各地消費（包括生產消費和個人消費）。進行農業生產，首先要從城市和工業基地把農具、肥料運到農村，又要將農業生產出來的糧食、經濟作物和副食品運到城市、工廠和其他消費地區去。這樣，運輸業就把工業和農業、城市和農村聯繫起來，成為“聯繫工業和農業的物質支柱”（列寧語）。第一個五年計劃期間，工業生產和農業生產將有很大的增長，農業合作化 and 對資本主義工商業的社會主義改造將有很快的發展，從而城鄉的商品流通亦將大大擴展，這一切都要求運輸業應該

有相应的發展。

運輸業还是加强人民民主專政、巩固國防和溝通國際联系的重要工具。第一个五年計劃期間，为了保証社会主义工業化和社会主义改造任务的順利進行，要求有强大的人民政权、巩固的國防和國際友邦的援助，这一切也都需要有一个强有力的運輸網來保証。

邮电業是運輸業的一个特殊部門。它一般不是改变貨物和人的位置，而是用傳遞書信、电报和電話等联系方法來为工農業生產和產品流轉服务。

由此可見，發展運輸業和邮电業是發展整个國民經濟的重要条件之一。第一个五年計劃期間，为了適應國家經濟建設、工農業生產的發展、商品流通的擴大、居民对運輸和邮电服务的需要，必須相应地發展運輸和邮电事業。

一 第一个五年計劃时期以前我國 運輸業和邮电業的概况

我國領土遼闊，迫切需要發展近代運輸業，把全國各地从政治、經濟到文化上連接成一個統一的整体。同时，我國也具有發展近代運輸業的优越条件。我國劳动人民过去長时期用辛勤的劳动在全國各地开辟了許多車馬道和人行道。我國有許多長流巨川，主要的河流有長江、黄河、黑龍江、珠江等，全國通航里程达八万多公里。我國海岸綫东北起自鴨綠江口，西南止于廣東省的北侖河口，总長一万一千余公里（不包括台灣和其他島嶼）。这些条件对于發展铁路運輸、公路運輸、內河運輸和海上運輸，都是極其有利的。

但是旧中國的運輸業和邮电業是非常落后的。近百年來，

中國曾經是一個半殖民地、半封建的國家，在帝國主義、官僚資本主義和封建主義的重重壓迫下，工業基礎很薄弱，幾乎沒有重工業，因而現代化的運輸和電訊事業很不發達，而且帶有半殖民地性質。為數不多的鐵路、輪船、公路和電訊設備絕大部分都控制在美、英、法、德、日等帝國主義國家和我國反動統治階級手中，被用來剝削、掠奪和壓榨人民，進行反革命戰爭和鞏固其反動統治。

我國現代化運輸業的發展十分緩慢。我國雖然八十年前已開始修築鐵路，七十年前已有輪船運輸，汽車運輸也已有四十年的歷史，但在國民黨反動政府掌握鐵路最多的一九四六年，鐵路通車里程只有一萬五千八百十二公里；全國大陸解放時公路通車里程只有七萬五千公里。

我國運輸綫路的分布很不平衡，鐵路、公路都偏集在沿海地區，廣大的腹地綫路很少。我國沿海和中部的十六個省、市，面積只占全國面積的百分之三十五，但鐵路長度却占全國鐵路長度的百分之七十一，公路長度占全國公路長度的百分之八十三點七。在內河航運方面，因西北、西南地區的河流缺乏航運之利或未被開發，也是集中在長江以南和東北地區，中南、華東、東北三個地區的內河航運網就占全國的百分之七十二。由於運輸網分布的不平衡，我國西北、西南等邊疆地區交通極為閉塞。

舊中國的運輸業在技術設備方面也是極其落後的。鐵路大多是單綫，隧道和橋梁標準很不統一，機車類型多至一百二十餘種，鋼軌類型多至二百餘種，而且綫路、設備保養很差。輪船、汽車廠牌復雜，而且大多破舊超齡。河道港口多半處於自然狀態，航道很壞，險灘很多；港口裝卸多半依靠人力，機械設備很少。公路絕大部分是土路，不能保證雨天通車。

我國原來基礎就很薄弱的運輸業，在解放以前又遭到國民

党反动派的嚴重摧殘。在國民黨反动派發動的反革命內战中，許多鐵路遭到破坏，到一九四七年僅剩下六千九百多公里。國民黨反动政府在逃亡到台灣時，劫走了大批輪船，同时又破坏了一部分輪船。

全國大陸解放以後，由于中國共產黨和人民政府的正確領導，苏联兄弟般的幫助，全國人民的大力支援，以及運輸和郵電部門職工的忘我勞動，運輸和郵電事業得到了迅速的恢復和發展。

到一九五二年年底止，全國鐵路通車里程達到了二萬四千二百三十二公里。新建綫路主要有來睦綫（廣西省來賓到睦南關）、成渝綫（四川省成都到重慶）、天蘭綫（甘肅省天水到蘭州）。其中成渝綫，從清朝政府到國民黨反动派曾叫嚷了幾十年，屢次向人民敲詐勒索，始終沒有建成，而我們在短短三年內就建成了。京漢鐵路的鄭州黃河鐵橋，原來長期被認為是不能使用的，經過進行加固工程後，質量已恢復到與新橋相等。

到一九五二年年底止，水運輸駁船噸位比一九四九年解放時增加一倍以上。塘沽新港第一期工程已於一九五二年建設完成，從此該港就成為對外貿易的重要海港之一，萬噸巨輪可以乘潮入港。南方的黃埔港，國民黨政府在一九三七年就計劃修建，始終未成，而我們則在解放後第二年即建設完成，使八千噸的輪船可以入港裝卸。

到一九五二年年底止，全國公路通車里程達到十二萬九千六百十四公里，工程質量遠較戰前提高。營業汽車數量也有增加。

三年內民用航空事業也有了發展，主要是建立了首都北京同西南區的航空聯系，开辟了通往苏联的國際航綫。

三年內，在郵電事業方面，恢復了津浦、京漢、京沈三條主要

電信干綫，建立了以首都北京為中心通往各大區的郵政電訊網，增加了郵路四十餘萬公里。

一九五二年各種運輸工具的貨物周轉量，與一九五〇年比較有如下的增長：鐵路運輸增長百分之五十二點八，沿海輪駁船運輸增長百分之五百〇八點二，內河輪駁船運輸增長百分之一百十七，公路汽車運輸增長百分之八十一點九。一九五二年民用航空的貨運量（包括郵件）比一九五〇年增加百分之一百六十六點九。一九五二年郵電業務量比一九五〇年增加百分之四十六點四。

三年內我國運輸和郵電業的成就是很大的，因而基本上滿足了恢復時期國民經濟的需要。但是，由於我國運輸和郵電業原有基礎很差，而在短短三年內還來不及對原有技術設備進行系統改造，也未能很快地改變原有運輸和電訊網分布不合理的面貌，因此，隨着國家進入大規模的有計劃經濟建設的第一個五年計劃時期，我國運輸和郵電業必須在恢復時期已得成就的基礎上進一步發展。

二 各主要運輸部門的運輸量和保證 完成運輸計劃的主要措施

第一個五年計劃期間，各主要運輸部門的運輸量都將有很大的增長。運輸量的主要指標是貨物運輸量和貨物周轉量，旅客運輸量和旅客周轉量。

關於貨物運輸量和貨物周轉量。

第一個五年計劃期間，各主要運輸部門的貨物運輸量都有很高的增長速度，這大体上是同我國工業生產和農業生產的發展情況相適應的。

**五年內各主要運輸部門的貨物
運輸量的增長情況表**

項 目	計算單位	1952年实际	1957年计划	1957年为 1952年的%
鐵 路	万噸	13,206.4	24,550.0	185.9
內河(輪駁船)	万噸	934.1	3,686.4	394.6
沿 海	万噸	388.4	1,146.1	295.1
汽 車	万噸	2,071.8	6,749.3	325.8
民 航	万噸	0.2	0.56	275.0

由于各運輸部門的運輸量之間存在着重复運輸，我們不能把这些運輸量加起來考察。所以我們在这里只是对在各种運輸量中比重最大而且具有全國意义的鐵路運輸進行分析。五年計劃規定，一九五七年鐵路貨物運輸量为二億四千五百五十万噸，比一九五二年增長百分之八十五点九，这大体上是与工業和農業生產的增長速度相適應的。一九五七年工農業总產值比一九五二年增長百分之五十一一点一，工業总產值比一九五二年增長百分之九十八点三。鐵路貨物運輸量的增長速度大于工農業总產值的增長速度，而小于工業总產值的增長速度。这种比例关系反映着我國过渡时期國家大力發展工業特别是重工業的方針，反映着工業总產值在工農業总產值中的比重迅速增大的情况。五年計劃規定：工業总產值在工農業总產值中的比重將自一九五二年的百分之三十二点七上升至一九五七年的百分之四十二点九。在工業產品中大部分要通过鐵路運輸才能完成其生產、流通和分配过程，而在農產品中占主要地位的粮食却只有百分之十左右通过鐵路運輸。因此，五年計劃規定的鐵路貨物運輸量的增長速度和工農業生產增長速度之間的这种比例关系是相適應的。这种比例关系，从第一个五年計劃前兩年的实际情况

中已得到了說明，如一九五四年工農業總產值比一九五二年增長百分之二十五點二，工業總產值比一九五二年增長百分之五十三點七，而鐵路貨物運輸量則較一九五二年增長百分之四十五點八。

从上表又可以看到：內河（輪駁船）運輸、沿海運輸、汽車運輸和民用航空運輸的貨物運輸量都比鐵路的貨物運輸量要高得多。這是因為過去貨物運輸量絕大部分由鐵路運輸負擔，其他各種運輸工具的貨物運輸量的基數較低。同時，第一個五年計劃期間，為了適當減輕鐵路運輸的負擔，合理地利用各種運輸工具，採取了積極發展其他各種運輸特別是水路和公路運輸的方針，以提高水路和公路運輸的比重。因此，水路和公路的貨物運輸量都有着很高的增長速度，民用航空的貨物運輸量也是較高的。

運輸部門的工作量指標，除用貨物運輸量（用噸計算）表示外，還要考慮到貨物所走的距離。表示貨物所走的距離的運輸量指標，就是貨物周轉量。貨物周轉量用“噸公里”或“噸哩”計算，這就是一噸貨物運送一公里或一哩的工作量。由於這個指標同時包含了運貨噸數和運輸距離兩個因素，所以比貨運量更能代表運輸部門的工作量。

五年內各主要運輸部門的貨物
周轉量的增長情況表

項 目	計算單位	1952年實際	1957年計劃	1957年為 1952年的%
鐵 路	億噸公里	601.53	1,239.00	201.0
內河（輪駁船）	億噸公里	36.28	152.92	421.5
沿 海	億 噸 哩	19.80	57.51	290.5
汽 車	億噸公里	6.78	32.11	473.5
航 空	萬噸公里	243.00	805.00	331.3

从上表可以看到，五年內除沿海運輸外，其他各种運輸的貨物周轉量的增長速度都超过了其貨物運輸量的增長速度。这是因为这些運輸的平均运程都延長了。五年內，各种現代化運輸工具的平均运程的变动情况如下表：

項 目	1952年实际 平均运程	1957年計劃 平均运程	1957年計劃与 1952年实际比較
鐵 路	455 公里	498 公里	+38 公里
內河(輪駁船)	388 公里	414 公里	+26 公里
沿 海	509 哩	502 哩	-7 哩
汽 車	328 公里	476 公里	+148 公里
民 航	1,215 公里	1,438 公里	+223 公里

本來，以同样的運輸力量，运程越短，能運輸的貨物越多，被運輸貨物的追加劳动量也越少，可以給國家帶來更多的節約。因此在編制運輸計劃时應該采取各种措施來尽量縮短平均运程。同时，在社会主义或人民民主制度下，由于生產力的分布日益合理，按一般規律平均运程是漸趨縮短的。我國第一个五年計劃时期平均运程之所以反有延長，是由社会主义建設初期一些暂时还难以避免的因素促成的。为着改变我國工業原來畸形地偏集一方的不合理状态，五年內將積極地進行華北、西北、華中等工業基地的建設，并在西南开始部分的工業建設。这些新建的或即將建立的工業基地，都距离現有工業基地較远，为了供应这些新的基地的需要，就不能不从較远的地区把建筑材料和机器設備运去。同时，原有的經濟区分布不合理的状态，在第一个五年計劃期間也不可能有很大的改变，有些主要物資(如煤、木材)的地区分布尤其不平衡，这些物資的某些远程運輸暂时还不能完全避免。此外，五年內铁路綫、公路綫和其他各种航

綫的長度都將延長很多，隨着工農業生產的發展，物資交流的范围亦將擴大，這些對平均運程的延長也有所影響。當然，由於推行合理運輸的結果，由於採取了更合理地利用各種運輸工具的措施，平均運程將有某些縮短。但這些因素不能抵銷促使平均運程延長的因素。這種平均運程的暫時延長，能夠避免將來更大的消耗，因為一待新的經濟基地建成，原有運輸聯系就會改變，同時因為新的經濟基地中有優越的天然資源，生產支出可以大量節省。所以從較長時期看，這是完全合理的。

關於旅客運輸量和旅客周轉量。

各種運輸工具不僅要運輸貨物，而且還要運輸旅客。旅客運輸是一種服務性的運輸。

五年內旅客運輸量增長情況表

項 目	單位	1952年實際	1957年計劃	1957年為 1952年的%
鐵 路	萬人	16,320.6	24,700.0	151.3
內河(輪駁船)	萬人	2,891.6	5,604.0	193.8
沿 海	萬人	70.0	147.0	210.0
汽 車	萬人	4,406.2	11,414.6	259.1
民 航	萬人	2.2	5.44	245.6

五年內旅客周轉量的增長情況表

項 目	計算單位	1952年實際	1957年計劃	1957年為 1952年的%
鐵 路	億人公里	200.45	319.66	159.5
內河(輪駁船)	億人公里	19.07	34.08	178.7
沿 海	億人哩	1.00	2.37	237.0
汽 車	億人公里	19.52	57.32	293.7
航 空	億人公里	0.24	0.91	378.5

从上表可以看到：在旅客运输方面，铁路运输也占首要位置。同时，除了内河运输外，其他各种运输方式的旅客周转量的增长速度都超过了旅客运输量的增长速度。这也是由于旅客运输的平均运程有所增长的缘故。

如果把旅客运输同货物运输进行比较，就会发现：除了主要是运输旅客的民用航空外，其他各种运输方式的旅客运输都比货物运输增长得慢一些。其主要原因是旅客运输除为生产和基本建设服务外，还为居民的一般物质文化生活服务。前者是随着工农业生产 and 基本建设的生长会有较高的增长速度，而后者根据我国居民的物质文化水平的提高情况，一般是增长较慢的，因此就把旅客运输的总的增长速度降低了。举铁路运输为例：五年内铁路的客运量增长百分之五十一·三，每年平均增加百分之八，增长速度不算高。但其中属于生产和基本建设性质的旅行却达到了较高的增长速度。一九五二年到一九五四年，包括约一百五十个车站的新建的和原有的工业地区的客运量，在全国客运总量中的比重由百分之十一·九上升到百分之十四·二。这就是说，在两年内这些地区的客运量约增长了百分之六十七。同时期内，十个大都市的客运量却由百分之十八·四下降到百分之十六·六。这就是说，在这两年内这些城市的客运量只增加了百分之二十五左右。工业地区客运量增长速度高于十个大都市的客运量，这就说明了我国的旅客运输与国家工业化有着密切的关系，为国家工业化服务是旅客运输的重要任务。

以上这些运输任务是很繁重的，而在目前社会主义建设和社会主义改造事业飞速发展的形势下，运输任务必然还要繁重。为了保证完成这些运输任务，除了必须大力进行运输部门的基本建设外，还必须在充分发挥现有运输能力方面采取一系列的措施。主要的措施有下面几项：

第一，全面地和合理地利用各種運輸工具。

對我國現有的各種不同經濟類型的各種運輸工具，應該根據統籌兼顧、全面安排的方針，按照貨物種類、流向及其對運輸上的具體要求，結合運輸工具的特點及其分布狀況，合理分配各種運輸工具的運輸任務，並使之互相聯結起來，以充分發揮一切運輸工具的作用，為國家提供量大、質好、成本低廉和安全快速的運輸。為此，必須加強經濟調查，摸清貨源和貨流的情況，經常研究國民經濟的發展規律，同時了解和掌握各種運輸工具的设备情況；必須在以發展鐵路運輸為主的同时，充分利用我國水運的優良條件，提高水運比重；必須充分發揮汽車及木帆船、獸力車等運輸工具在地區性短程運輸中的作用，除滿足工業基地及城市運輸需要外，應面向農村，適應初級市場的運輸需要；還應採取積極領導、穩步前進的方針，對資本主義運輸業通過公私合營和對個體運輸業通過合作化的道路，進行社會主義改造。

實行水陸聯運和江海聯運，可以加速物資周轉，適當地減輕鐵路運輸過重的負擔。水陸聯運就是加強鐵路運輸和水路運輸兩個部門之間的直接聯系，不必由托運部門在中間港口再托運一次。江海聯運，就是加強水運部門內部長江運輸和海上運輸之間的聯系，以便利托運。目前東北鐵路和北洋海運之間已試行糧食的水陸聯運，長江沿綫和我國沿海寧波以北的主要港口已實行江海聯運。實踐證明，水陸聯運和江海聯運，對於縮短運輸期限，簡化托運手續，加強運輸部門之間的協作，促進企業改善經營管理工作，都有一定的作用，今後應總結經驗，加以推廣。

第二，在實行分區產銷平衡的基礎上，逐步地推行糧食、木材等主要物資的合理運輸制度，逐步地推行主要物資由生產單位統一送貨的制度。

分區產銷平衡合理運輸制度，就是根據不同物資的生產和

銷售的數量和範圍，在按地區進行產銷平衡的基礎上，規定這些物資的基本流向和流動範圍，限制和禁止過遠的、對流的和重複的運輸。早在一九五二年，東北區即推行了煤炭、糧食、木材、水泥的合理運輸制度。一九五三年在全國範圍內實行了煤炭的分區產銷平衡合理運輸制度。這一制度在我國初步推行以來，已顯示了其優越性，它使產、供、運、銷全面結合的計劃性加強，使各種運輸工具得到了合理的利用，並促進了國家資源合理的和節省的利用。這一制度初步推行的結果，大量地節省了運輸力，減少了煤炭的不合理運輸，縮短了煤炭的平均運程。如一九五四年沈陽和長春間每月平均的煤炭對流運輸量第三季度比上年減少百分之四十三，比第一季度減少近一半。一九五四年八、九月份煤炭在鐵路上的平均運程比一至七月份縮短約二十五公里，節省國家運輸力二億四千餘萬噸公里，運費約三百億元（舊幣）。糧食的合理運輸制度已於一九五六年三月開始實行。今後將繼續推行木材和其他主要物資的合理運輸制度。如果大部分物資都實行了合理運輸制度，無疑地會給國家帶來巨大的經濟效果。

主要物資由生產單位統一送貨的制度，就是把許多分散的用貨單位的領貨、託運工作，集中由生產單位負責辦理送貨、託運工作。實行這一制度，可以促進生產和銷售的計劃性；生產單位可以把產品按時送達用貨單位，避免產品的積壓或供應不及時；用貨單位可以節約為提貨而預付的流動資金和大量的提貨、託運人員；運輸部門則可以更好地實行計劃運輸和均衡運輸，並合理地利用各種運輸工具。一九五四年，重工業部試行了水泥的統一送貨制度，已獲得良好的結果。

第三，充分發揮現有運輸設備的效能，加速各種運輸工具的周轉，提高載重效率，減少空車、空船的行駛。

在鐵路運輸方面，主要是加速機車、車輛周轉，提高列車平

均总重。五年計劃規定：一九五七年，貨車周轉時間應該是三點〇七天，貨運機車日車公里應該是三百六十五公里，貨運列車平均总重應該是一千三百七十噸。加速機車、車輛的周轉，具有決定性的意義。我國在這方面還存在着巨大的潛力，如一九五四年上半年車輛周轉時間中，純運行時間只占百分之二十八，而在車站停留的時間却占百分之七十二。為了加速機車、車輛周轉，除應提高綫路和機車質量，以縮短列車純運行時間外，還必須採取各種辦法來縮短列車在車站停留的時間，如減少不必要的上煤水站、縮短上煤水的時間，採取中間站不停車的辦法；多編直達列車，實行成組裝車；改進主要廠礦專用綫的作業組織工作，提高編組作業計劃性，等等。為了提高列車平均总重，除增加牽引能力大、行車速度高的大型機車外，必須提高機車的質量和乘務員的操縱技術，以增加機車的牽引能力；改進裝載技術和推廣先進裝車法，以提高車輛的承載能力。總的來說，改進鐵路運輸工作，要求進一步提高列車運行圖的編制水平，必須根據編組計劃和各項先進指標來制定列車運行圖，並組織一切力量加以貫徹。開展滿載、超軸、五百公里運動，是發動廣大鐵路職工群眾完成和超額完成鐵路運輸任務的一項重大措施，應在保證安全正點的原則下，有準備有計劃地大力推行。

在水運方面，主要的是提高船舶的周轉率和船舶的載重效率。要提高船舶的周轉率，首先必須加強船舶的調度工作，根據貨流和船舶性能，統一調度公私营船舶，以充分發揮船舶效能；積極準備並逐步實行海船入江直達運輸，推廣先進航次，增加快速航綫和正規貨運航綫。其次，必須改進港灣工作，實行晝夜裝卸，提高機械的使用率，合理地組織勞動力和裝卸機械，以提高港口的裝卸效率。再次，必須推行航行圖，加強船舶和港口之間的聯繫，克服為等候裝卸、等候碼頭、等候貨物而浪費大量時間