

交通運輸業 與國家工業化

韓托夫著



工人出版社

4455

交通運輸業 與國家工業化

——以中國為例——



王明賢著

上海人民出版社

交通運輸業與國家工業化

韓 托 夫 著

工 人 出 版 社

內 容 提 要

本書扼要地介紹了新中國交通運輸業的發展及現狀，系統地闡述了交通運輸業同國家工業化的關係，並說明了當前交通運輸業的方針任務和今後的努力方向。

書號：5398 開本：787×1092 1/32 印張：1 $\frac{1}{2}$

交通運輸業與國家工業化

著 者 韓 托 夫

出 版 者 工 人 出 版 社

(北京市書刊出版業營業許可證出字第〇〇九號)

北京西總布胡同三十號

印 刷 者 工 人 日 報 社 印 刷 廠

北京北新橋駱駝胡同四號

發 行 者 新 華 書 店

1—10,086

一九五四年十二月北京第一版——第一次印刷

字數：31,000字

定價：1,300元

定價 一千三百元

目 錄

一 交通運輸業的特點和它對國民經濟發展的作用	1
(一) 交通運輸業是一個獨立的生產部門	1
(二) 各種交通運輸的特點	3
(三) 交通運輸業對國民經濟發展的作用	7
二 交通運輸業與國家工業化的關係	10
(一) 交通運輸業是實現國家工業化的先行部門	10
(二) 發展交通運輸業是國家工業化的組成部分	12
(三) 發展交通運輸業必須適應國家工業化的要求	15
(四) 交通運輸業在對農業、手工業和資本主義工商業 進行社會主義改造中的作用	18
三 當前我國交通運輸業的基本情況	20
(一) 鐵路運輸業的基本情況	20
(二) 公路汽車運輸業的基本情況	24
(三) 水上運輸、航空和郵電業的基本情況	27
(四) 當前我國還存在着的大量個體交通運輸業	30
四 加強交通運輸的領導工作,更好地為國家 工業化服務	33
(一) 提高交通運輸工作的水平,為國家提供質好、 量大、價廉、安全的運力	33
(二) 提高業務技術水平,充分發掘運輸工作的潛在力量	36
(三) 加強黨對交通運輸部門的領導	39

一 交通運輸業的特點和它對 國民經濟發展的作用

(一) 交通運輸業是一個獨立的生產部門

交通運輸是一切生產過程不可缺少的條件，甚至在同一生產程序內部，離開交通運輸也是不行的。比如在一些工廠中，就需要有交通小道將各車間聯繫起來，以便把勞動對象從這個車間運送到另一個車間，這樣，才能最後完成整個生產過程，生產出成品。又比如礦物採掘，首先就要在礦井中建立交通道路和設置運輸工具，才能將礦物從礦井中運送到地面上來。當作獨立生產部門的交通運輸業，就負擔着各個在空間上隔離的生產部門和消費部門之間的交通運輸，把生產資料運送到生產部門，同時又將生產部門的產品運送到一切消費部門中去。因為一切生產都不是把產品造出來就完，而是為了消費為了使用。交通運輸就是生產過程的繼續，是一個特殊的生產部門。工農業生產離開交通運輸，就不能繼續生產和擴大再生產。比如工廠如果不依靠交通運輸及時地運送原料和燃料，不依靠交通運輸川流不息地將產品運送到消費部門去，就不能繼續不斷地進行生產和擴大再生產。正因為這樣，交通運輸的費用，是當作產品成本的一部分而追加進去，因而，產品價格是由出廠價格和運費兩部分組成的。所以說交通運輸業是物質生產的一個獨立部門，從事交通運輸生產的勞動，也是生產物質財富的勞動。

交通運輸業雖然是一個獨立的工業生產部門，可是它畢竟

和其他工業部門不同。其他工業部門的生產是改變物品的性質，如煉鋼廠的生產是將生鐵煉成各種不同的鋼材，紡織工廠的生產則是將棉花紡成紗，然後再把紗織成布。交通運輸業的生產，並不改變產品的自然性質，比如火車從上海運送花紗布到北京，花紗布的性質並不改變，而只是花紗布的位置變更了。所以交通運輸業並不生產新的產品，而只是將工農業產品從甲地送往乙地。其他工業部門是以不同的方法生產不同的產品的。比如煤礦中的生產是從地下挖出煤炭，化學肥料的生產是在工廠中將原料變為各種各樣的肥田粉。但交通運輸業的生產却是以不同的交通運輸方式而得到相同的結果——人或物位置的變化。比如煤炭可以用火車運往上海，也可以用輪船運往上海，而結果都是煤炭位置的變化。再者，交通運輸業的生產勞動和其他工業生產勞動也有所不同。工業生產的勞動是直接作用於勞動對象，比如煉鋼，工人的工作主要是設法將生鐵放進熔爐，經過高度熔解後再利用機器將其製造成為特定的鋼製品。至於交通運輸業的勞動主要是作用於勞動手段。比如輪船上的海員們的工作，主要是設法駕駛輪船，使它迅速而安全地到達目的地，並不是設法將船上所載的物品變為新的產品。最後，交通運輸業生產還有一個特點，它不像其他工業生產一樣在固定的工廠和礦山中進行生產，而是憑藉着自然條件和綫路在運動中進行生產的。由於交通運輸生產有這些特點，所以交通運輸生產一方面生產過程的繼續，另一方面又屬於流通範圍並大大地決定着流通過程。正因為交通運輸業決定着流通過程，所以，凡是有產品流通的地方，都需要有交通手段和工具來保證產品的流轉和交換，並進而保證生產的繼續和擴大。因此，交通運輸業必然是比工業更為分散，它的日常工作就是將各工業基地間，工業與農業間，城市與鄉村間聯繫起來進行往返不斷的交通運輸。交

通運輸業的生產多少取決於自然條件，比如火車只能在鐵道上行駛，輪船、木帆船只能在海、河水道上航行，汽車和大車等也只能在公路和大路上行駛。加之自然條件的變化對於工廠中的生產的影響比較少，但對於交通運輸業生產的影響却很大。比如遇有風暴，工廠照常能進行生產，但飛機和輪船航行就有失事的危險；火車和汽車在漫長的鐵路和公路上奔馳，也常會因道路、橋梁、涵洞等條件的變化而發生事故。正因為交通運輸是依據自然條件和產品流轉情況來進行生產的，就不得不採取各種不同的運輸方式。同時為着適應各種方式的運輸，還要建設綫路、港口、碼頭、倉庫以及購置其他必要的裝卸和供應設備。又因為自然條件的限制，有許多產品還不只是經過一種運輸方式，而是經過許多運輸方式才能完成運輸生產的過程。比如上海的輕工業產品要運送到我國西北和東北地區以供給人民生活的需要，就要從各工廠中先用汽車把各輕工業產品運到碼頭，再由裝卸工人把它們裝到船倉中，經過水道分別運送到漢口和華北各港，又要由裝卸工人將它們搬運到倉庫或貨場上，然後又須裝上火車運到西安、蘭州或瀋陽等地，接着又由這些城市的汽車或騾馬大車或木帆船運送到各中小城鎮的合作社或商業機構去，經過這樣複雜的運輸過程之後，各種工業產品才能達到消費者的手中。如果要從國外運送工業建設器材到我國西北和東北地區去，交通運輸過程更要複雜。

（二）各種交通運輸的特點

交通運輸業既是根據自然條件而採用各種不同的運輸方式進行生產的，因而各種交通運輸方式都具有自己的特點。

在現代化交通運輸事業中，鐵路火車運輸具有很多優點。與其他運輸方式比較，鐵路火車運輸的特點是運量大並且具有高

度的連續性，一個火車頭後面可以拖帶一長列的車廂，並能日以繼夜不停地進行運輸。比如我國火車可由北京一直駛達蘇聯首都莫斯科；武漢長江大橋造成後，我國國內火車就可從極南部的廣州直駛到極北部的滿洲里，中間用不着停歇和轉運。至於火車運輸的速度只比空運和汽車運輸慢，較海運和河運都要快。從運價上來看，火車運價雖比海運河運高，但比空運與汽車運輸都要便宜。同時火車是在固定的鐵軌上進行運輸，它較空運水運甚至汽車運輸都更為安全和準確。最後就運輸的靈活性來說，火車運輸雖趕不上汽車和飛機，但較之在河海上航行的輪船就便利得多。比如輪船必須依靠一定的港口碼頭才能安穩地進行裝卸，但火車無論在何處地段上都可以停下來進行裝卸。正因為火車運輸具有這些特點，所以它成為陸上運輸的重要工具。鐵路火車運輸是各工業基地間，各主要城市間，城市與鄉村間的交通運輸主脈。在蘇聯，鐵路火車運輸是佔着最主要的地位的。比如在一九五〇年，蘇聯鐵路火車的貨運佔全部運輸業貨運總噸數的百分之八十五左右，而客運竟達百分之九十五。但鐵路火車運輸本身也具有某些缺點，首先是因為鐵路建造費較高，火車運輸成本就必然較水運為高；在運輸速度和靈活性上，火車運輸也不如空運和汽車運輸。同時，由於自然條件的限制，不能在水上和空中建築漫長的鐵路，所以這就需要採取其他運輸方式來代替和配合鐵路火車運輸。

在陸上交通運輸中，除了鐵路火車運輸外，公路汽車運輸也具有獨特的優點。與鐵路火車運輸比較，首先是修建公路比修建鐵路便宜和容易，無論從運輸速度或靈活性上來看，汽車運輸比火車運輸都要強些。火車運輸，輪船運輸，或是飛機運輸都是綫的運輸，而汽車運輸則是面的運輸。汽車運輸在固定綫路上所受的限製，比其他交通運輸工具所受的限止要小。汽車可以

輕便地駛進工場和倉庫，並能深入到每一個地區的角落裏去。汽車運輸不僅有高度的靈活性，而且裝卸最便當，汽車運輸能直接從貨物的裝卸地起運貨物並直接送到目的地。所以，汽車運輸對於城市中的客貨交通運輸，對於不通火車、輪船的地區的聯系，對於為火車、輪船運輸收集和分散貨源，都是具有巨大意義的。在社會主義的蘇聯，汽車運輸也佔着很重要的地位。自第二個五年計劃以來，汽車運輸業增長的速度比其他運輸業都要迅速。當前為着適應共產主義建設的需要，蘇聯已製造出世界上最大的載重二十五噸的“瑪斯二二五”牌汽車。自然，汽車運輸本身也具有某些缺點，其中最主要的缺點是汽車運輸運費比火車、輪船運輸都貴，它的運輸量也較小。因而汽車運輸對於過遠距離和大宗貨物的運輸是不相宜的。

除了鐵路火車運輸和公路汽車運輸外，還有水上船舶運輸。水上船舶運輸的運輸綫是自然形成的，所以建設費用較便宜，運費比鐵路和公路運輸低，適合於大宗貨物，如煤、糧、木材以及建築材料等的運輸。如果水道分佈與生產區和消費區分佈恰當，水上船舶運輸比其他運輸方式就更為便宜，特別是運輸木料之類的貨物，可以不用船裝運，只要編成木筏用拖輪牽引，甚至順河道自然流下就行了。這自然更加節約勞動力了。但水上船舶運輸也有缺點，那就是速度較慢，連續性和靈活性也較差。在社會主義蘇聯，水上船舶運輸也佔着重要的地位，自第二個五年計劃後，蘇聯不斷加強水上船舶運輸的比重。在當前的共產主義大建設中，水上船舶運輸更佔着顯著的地位，工程巨大的列寧伏爾加—頓運河已通航，並且還在繼續開鑿幾條大運河，將蘇聯歐洲部分五大海互相聯系為一個完整的水上運輸網。水上運輸不僅對於配合鐵道運輸和公路運輸具有巨大的作用，而且對於保證對外貿易有着特殊的意義。蘇聯在第二次世界大戰前，對外

貿易十分之九都是依靠了海上運輸。

在現代化交通運輸事業中，航空運輸具有它獨有的特點，最顯著的特點是速度快。飛機是在空中進行運輸，所以也比鐵路、公路和水上運輸為靈便。但是航空運輸的最大弱點，是運量少而費用高。所以航空運輸是專為快運旅客和貴重貨物以及遠程郵件的寄遞而利用的。蘇聯的航空運輸非常發達，一九五〇年國內就有以莫斯科為中心的長達十七萬五千公里的航空網，和全國各地通航。一九五三年蘇聯民用航空運輸量比一九四〇年增加九點二倍，航空綫增加二點五倍。航空運輸對於國際間的交通往來比其他運輸都靈便，因而它就成為國際間客運的主要手段之一。

至於郵電業，則是交通運輸的一種特殊部門。郵電業和其他交通運輸部門一樣，不能改變物質的自然性質和形式，但同時又和其他交通運輸部門不同，郵電業一般不是改變客貨位置，而是用傳遞書信、電報和電話等交通聯系方法為工農業生產和產品流轉服務。現代化的社會生產和社會生活，離開了郵政、電報、電話等通訊聯系工具的利用是不可想像的，比如現代大規模的工礦生產，如果沒有迅速的郵電聯絡工具，來和全國各地供應部門和銷售部門保持經常的聯系，要繼續不斷進行生產和擴大再生產是不可能的。郵電業一般分為郵政和電訊兩部分，而郵政是和其他運輸部門相結合的，主要是依靠了其他交通運輸部門來運送郵件。蘇聯的郵電業也是非常發達的，而且將郵政和發行工作結合起來，為傳遞人民文化教育事業和國家政令服務。

此外，在現代化交通運輸業中，還有輸送管運輸。這種運輸方式主要是用來運輸石油、石油製品和易燃瓦斯。採用這種運輸方式，運輸費用比其他運輸方式更為低廉，運輸手續更簡單。蘇聯是世界上利用輸送管運輸事業較發達的國家。“遠離莫斯

科的地方”(已有中譯本)這部小說，就是描寫蘇聯人民建設輸油管的英勇事蹟。

(三) 交通運輸業對國民經濟發展的作用

交通運輸業雖然是多種多樣的，但一切交通運輸方式都是共同為發展國民經濟、為提高人民物質文化生活水平服務的。按照列寧的說法，交通運輸業是聯系工農業生產的物質基礎，沒有健全的交通運輸的物質基礎，工農業生產就會遭受阻礙。比如工業生產，如果沒有交通運輸業及時的運送原料、燃料到生產部門，並將工業產品運送到消費者手中去，工業生產就會停頓下來。同樣，農業生產也需要交通運輸業從工業基地運送農具、肥料和日用工業品到農村中去，才能滿足農業勞動者生產和生活的需要。同時又需要交通運輸業經常不斷地將糧食、副食品 and 經濟作物運到城市去，不然，農業就不能發展。因此，交通運輸業是促進工農業生產的重要條件，是發展國民經濟不可缺少的組成部分。交通運輸是生產過程在流通範圍內的繼續，而且決定着流通過程，所以交通運輸又成為國民經濟中產品流通的主要環節。大家知道，為着發展國民經濟，就要促進城鄉物資交流，就要加速產品流轉過程，就要發展商業。只有依靠商業和供應機構，國家才能進行產品的交換與分配，才能將工農業產品轉送到消費者手中去，才能刺激工農業生產的不斷擴大。但商業和供應機構又要依靠交通運輸業迅速、及時地將工農業產品運轉到全國各消費地區去，不然，工農業產品也不能達到消費者手中。因此，交通運輸業是促進城鄉物資交流和刺激工農業生產發展的手段。比如在成渝鐵路未築成以前，四川雖有着豐富的物產，如大米、食鹽、蔬、桐油、糖、煤炭、山貨和木材等，但因交通不便，以致各地區間以及城鄉間不能廣泛地進行物資交流，川

南和川東的煤不能推銷到成都平原；永川以北的大足縣盛產糧食，每年約有四千萬斤因無法外運而任其霉爛。自成渝鐵路通車後，四川交通運輸情況起了很大的變化，四川以及西南地區城鄉物資交流就活躍起來。由於農產品和土特產銷路的擴大，大批工業品和新式農具和肥料等也能及時流入農村，因而大大地促進了四川和西南地區工農業生產的發展。

交通運輸業對於擴大消費範圍也發生着很大的影響。大家知道，如果沒有交通運輸業將全國各地的產品及時運轉到一切需要的部門或地區去，那末任何生產上或生活上的消費就成為不可能。產品也將不能實現它的使用價值。比如由於我國和蘇聯鐵路聯運事業的發展，我們不僅可以從蘇聯運來大批機器設備以滿足工業建設的需要，而且可以將我國的農業品和土特產向蘇聯運銷。又比如由於我國交通運輸業的發展，現在我們都可以吃到新疆的哈密瓜，海南島的菠蘿以及全國各地的土特產。因為交通運輸費用是構成產品的價值的一部分，而且在很多產品中，運費所佔的比重還很大，比如在蘇聯，有時把每噸煤炭運到兩千公里遠的地方，運費就等於每噸煤炭的生產成本，所以交通運輸條件的便當和交通運輸工作的妥善，就會減少運費，降低物品的成本，並因此而提高人民的購買力，擴大貨品的消費範圍，也就是提高了人民的生活水平。比如，天蘭鐵路的築成和通車，不僅為開發西北豐富資源創造了更有利的條件，並且使西北各地區的土特產也能大量外銷，當地人民需要的工業品也能源源運來，這樣就促進了西北地區和國內其他地區的物資交流。在一九五二年十月華北的第二屆物資交流大會上，第一次出現了青海少數民族貿易團，他們出賣了綿羊皮、羔皮、鹿革、羽毛等特產，並購進了布疋和日用百貨，購銷額達十億多元。在現代社會生活中人們需要發生日常的社會接觸，隨着物質和文化生活

的提高，社會接觸將更頻繁。我國在社會主義建設中相應地發展交通運輸業就能滿足人民這方面的需要。

由此可見，交通運輸業是直接涉及物質生產、流通和消費的。交通運輸業是國民經濟中一個極為重要的部門。第二次世界大戰前，蘇聯的交通運輸業在國民經濟固定資產中所佔的比重約為百分之二十，國家對交通運輸業的投資也佔國民經濟投資總額的百分之二十。同時，交通運輸業消耗蘇聯本國所出產的燃料達百分之三十，金屬百分之二十五，木材百分之十二。這也充分說明交通運輸業在國民經濟中的重要性。

交通運輸業不僅對於發展國民經濟具有巨大的意義，而且對於鞏固國防和加強國家統一，也起着很大的作用，因為交通運輸是戰時聯系前綫與後方的重要手段，如果沒有便利的交通手段和充足的運輸工具來保證戰時的運輸需要，要迅速打退和消滅來侵犯的敵人，將是很困難的。在第二次世界大戰中，蘇聯就是靠着便利的交通運輸條件，應付了德國法西斯突然的襲擊，迅速地將歐洲部分各主要城市的工業設備撤退，同時又靠着便利的交通運輸條件和充足的運輸手段，及時地集中了大量的兵力和軍火，才打退和消滅了法西斯匪徒。爲了進一步鞏固我國國防，爲了解放台灣，我國也需要發展交通運輸業，以便能及時地支援解放台灣的鬥爭。

至於交通運輸業對於加強國家統一團結的作用就更爲明顯，特別是像我國這樣領土廣大、人口衆多的國家，利用鐵路、公路、水路和航空運輸將邊遠地區和國家首都聯系起來，對完成和加強國家的統一，團結兄弟民族，加強全國人民互相了解和合作以及加強國防建設，都具有特別重大的意義。

二 交通運輸業與國家工業化的關係

(一) 交通運輸業是實現國家工業化的先行部門

交通運輸業是直接涉及生產、流通和消費的經濟部門，是整個國民經濟的神經，它將整個國民經濟各部門有機地結合為一個整體。但歸根到底，工業還是國民經濟的主腦，是發展整個國民經濟的物質基礎。毛主席說：“沒有工業，便沒有鞏固的國防，便沒有人民的福利，便沒有國家的富強。”^①所以，在過渡時期，為着保證我國能順利地進入社會主義社會，就要集中力量來實現國家社會主義工業化。而為着實現國家社會主義工業化，首先就要發展重工業，才能使全部工業、運輸業以及農業的發展和改造得到必須的裝備。因此，在我國實現國家社會主義工業化的過程中，首先就要建立起許多機器製造工廠、鋼鐵廠、化學工廠，並要開採許多新礦山。這就是說，國家就要在靠近資源的地方建造起各種工廠，就要在礦源上面配置採礦設備。但是，如果在這些地方沒有便利的交通運輸條件，就不可能及時地將建設設備、機器、材料以及勞動力運送到這些工地上來，新工廠、礦山也就建設不起來。同時，即使這些工廠、礦山建設起來了，如果交通運輸條件惡劣，這些新建立起來的工廠、礦山，也會因原料供給和產品運銷困難，而不能進行生產和擴大再生產。可見，在

① 毛澤東：“論聯合政府”，載“毛澤東選集”，人民出版社一九五三年版，第三卷，第一一〇四頁。

從事工業基本建設之先，必須建立起適當的交通運輸網，不然，要順利地進行工業基本建設是不可能的。

我國過去工業的地理分佈非常不合理，輕工業主要集中在上海，而為數不多的重工業則集中在東北少數省份，今後為着建立起我國重工業的基礎，就要從資源分佈和國防需要上來重新調整我國工業的地理分佈狀況。因而交通運輸業的發展，就要針對着工業的地理分佈來打先鋒。比如我國玉門油礦成立已久，但因交通不便，一直未能大量開採，為着進一步發展玉門油礦的生產，就首先要建設鐵路，才能保證產油的流暢運銷。現在我國正在建設的蘭新鐵路，對玉門油礦的大量開採是有很大作用的。一九五三年蘭新鐵路修到了打柴溝，玉門的石油原油就從打柴溝轉由火車源源東運，供應了東北、上海等地石油煉油廠的需要。為着開發西北與西南的豐富礦藏，首先就要在這些地區建設交通運輸綫路。解放以來，我國新交通綫路的建設主要就是在這些地區進行的，其中工程最大的如一九五三年完成的來睦、成渝和天蘭鐵路，尚在建築的有蘭新和寶成鐵路，以及康藏、青藏和昆洛公路等。這些鐵路和公路的建設，就是為着開發西北和西南的富藏，並為全國工業建設準備必要的前提。為着開採某些特殊的富源，還要預先建設專用的交通綫路。比如為了發展雲南箇舊的錫礦業，就要建立起專用綫路。通往大興安嶺的牙林鐵路，以及通往小興安嶺的湯林鐵路，就都是為着開發東北森林以支援全國工業建設而鋪設的。從這種意義來說，交通運輸業乃是實現國家工業化的先行部門。沒有預先準備一定的交通運輸條件，要從事大規模經濟建設開頭就會遭遇着很多困難的。

交通運輸業所以是工業建設的先行部門，主要是由於交通運輸業的特點決定的。大家知道，交通運輸業的生產決定着流通過程。要從事工業建設就需要大量物資和勞動力的位置轉