

當代湖北 公路水路交通

湖北省交通廳

當代湖北 公路水路交通

湖北省交通廳
一九八九年七月

本畫冊的出版，得到了交通部長江輪船總公司、交通部汽車運輸總公司武漢公司、新華社湖北分社、湖北省對外經濟貿易廳、湖北黃石日報社等單位的熱情幫助；各地、市、州、縣交通部門給予了大力支持和密切配合。在此，謹致謝忱。

編 審：《當代湖北公路水路交通》編輯委員會

主 編：魏文煥

編 輯：劉振群 陳 新 李如鋼

黃 輝 謝志寬

美術設計：程曉輝

攝 影：章盾之 黃連華 陳 健

魯文龍 謝 將 巴 山

盧光明 姚文杰 陳緒華

申霜竹 傅 杰 魯學鋒

龍國偉 陳維援 李建博

馬萬社 賀立坤 聶品荔

朱 兵 余洪濤 吳毅剛

許建華

製 作：武漢市感光技術器材公司

深圳（沙頭角）廣播電視公司

承 印：香港威亞柯式印刷公司

目次

展現歷史 開拓未來 ——代序

當代湖北公路水路交通簡介

公路交通

水路交通

附錄

湖北省主要公路示意圖

湖北省主要航道港口示意圖

目次

展現歷史 開拓未來 ——代序

當代湖北公路水路交通簡介

公路交通

水路交通

附錄

湖北省主要公路示意圖

湖北省主要航道港口示意圖

展現歷史 開拓未來

—— 代序

當代湖北公路水路交通，伴隨着中華人民共和國的誕生，已經走過了40年的堅實歷程。今天，當我們重新踏上曾是險山惡水，人跡罕至的荒僻之地時，不能不被“一丘一壑舊形藏，千姿萬態新模樣”的景像所激動。一幅幅高路入雲，長虹飛架，車船競發的多彩畫面，生動地展示了湖北公路水路交通的巨大變化。這是黨正確領導的結果，是交通系統廣大職工艱苦奮鬥，不懈努力的結果。

湖北公路水路交通原有基礎薄弱。新中國成立後，經過短暫恢復，旋即開始有計劃的建設。公路經過修復重建，到1957年，全省已有公路7028公里。1958年後，以山區為重點，公路建設得到普及發展，到1961年，全省實現縣縣通公路。1965年至1972年，進入橋樑建設期，一舉實現全省幹綫公路橋樑永久化。1973年至1979年開展油路建設，新鋪渣油（瀝青）路面7200餘公里，使全省四分之三的幹綫公路路面黑色化。水運從1952年起，先後對長江、漢江及其它支流航道的重點灘險進行了疏浚整治。進入60年代，重點對碍航設施、碼頭泊位進行改造建設，船舶開始實行機動化、拖帶化。70年代，以研製、開發分節駁頂推船隊運輸成套技術為重點，廣泛推廣和採用現代運輸方式，船舶運輸能力有了較大提高。

貫徹改革、開放政策以來，湖北公路水路交通充滿生機和活力。近10年，運輸體制發生重大變革，運輸市場空前活躍，客貨運量翻了一番，生產力明顯提高，一個多成份、多層次、多渠道的運輸結構基本形成；交通的戰略地位受到社會普遍重視，建設重點更加突出，資金渠道逐步暢通，科學技術有新的進步，一批重要港口船閘建成投產，公路正在向高等級邁進，一個多方集資、多級合作開展交通基礎設施建設的新格局基本形成；管理機構逐步健全，法規建設開始加強，

頒佈了一系列交通管理制度和辦法，初步制定了振興湖北水運公路發展戰略規劃，一個以宏觀調控為主導，以鄉鎮交管站為基礎的全省四級交通行業管理體系基本形成。

改革10年，湖北交通已呈良性發展趨勢。但從國民經濟和社會進步的需要來看，還有差距，交通基礎設施和技術裝備仍然比較落後。改變這種現狀，需要我們遵循黨的十三大精神，繼續堅定不移地執行改革開放的方針，以提高經濟效益為中心，以基礎設施建設為重點，以科技教育為支柱，千方百計打開大門，把資金、技術引進來，把運輸生產力搞上去，力爭本世紀末，全省建成一個以武漢、襄樊、沙市“大三角”經濟區高等級公路為骨架，長、漢“兩江”為通道，港站為樞紐，與其它運輸方式銜接配套，具有較強幅射和吸收能力的綜合運輸網，為“湖北在中部崛起”當好先行。

用畫冊的形式，直觀地反映建設成就，既可增進相互了解，有利對外技術經濟交流與合作，又可彰前輩業績，策勵今人，鼓舞來者，為振興湖北交通，作出新的開拓，取得新的建樹。

湖北省交通廳廳長

A stylized handwritten signature in black ink, consisting of three characters: 陳建 (Chen Jian).

當代湖北公路水路交通

簡 介

中華人民共和國成立40年來，特別是中國共產黨第十一屆三中全會以來，在改革開放政策指引下，湖北公路水路交通發生了巨大變化。

公路運輸發展迅速。公路通車里程大幅度增加，質量不斷提高。1988年底，全省公路通車里程達47204公里，為1949年的15.7倍。其中高級、次高級路面10545公里。公路橋樑6191座，共長20.3萬延米，永久性橋樑佔98%。全省98%的鄉鎮通了公路。近幾年，公路向高等級發展。宜（昌）黃（石）一級公路武漢至黃石段和武漢岱（家山）黃（陂）一級公路第一期工程已基本完成。公路養護機械化程度不斷提高。全省有太陽能化油池80餘處。養路道班2319個。公路沿綫建立交通量觀測站251個。公路設施的不斷改善，為汽車運輸的迅速發展提供了有利條件。1988年，全省擁有民用汽車18.2萬輛。其中，交通部門營運汽車14861輛，比1949年增加16.9倍。公路零担貨運已實行班車化，內聯64個縣市，外通15個省市。已擁有承擔單件重370噸、長47米、寬7米等大件運輸的車輛及吊裝設備，並開辦了大件整車組水陸聯運業務。公路客運全面發展。1988年，全省有汽車客運站418個，其中縣以上汽車客運站119個。客運綫路3835條，日發班次20570個。83%的鄉鎮通了客班車。1988年，地、市、縣公路運輸企業完成的貨運量和貨物週轉量，分別比1949年增長21.3倍和187.4倍。客運量和旅客週轉量增長速度更快。

水路運輸粗具規模。航道經過治理，通航條件大為改善。1988年，全省內河通航里程達8952公里（含境內長江1053公里，漢江858公里），比新中國成立初期增加52%。其中常年通航里程5910公里。幹支流航道建有船閘和升船機31座。現已初步形成以武漢為中心，長江、漢江為幹綫，連接省內215條通航河流，外通11個省市，並可出長江直達海洋的水運網。港口吞吐能力明顯增強。在全省現有的197個內河港口中，武漢港已成為長江第二大港，年吞吐量2000萬噸以上，還有年吞吐量100萬噸以上的港口12個，50萬至100萬噸的港口22個。年貨物吞吐量達8259萬噸。武漢港、黃石港已於1980年闢為外貿運輸港口，開辦了直達日本、香港等地的海運業務。運輸船舶大幅度增加。境內有武漢長江輪船公司、湖北省航運公司以及近幾年成立的晴川輪船有限公司、揚子江輪船股份有限公司等大、中型航運企業。1988年，僅地、市、縣航運企業，已擁有輪、駁船4127艘、

73.7萬載重噸位、2.2萬客位和14.3萬千瓦，比1949年分別增長120倍、590倍、10.8倍和312倍；完成的貨運量、貨物週轉量和客運量、旅客週轉量，比1949年分別增長59.8倍、112.9倍和62.6倍、32.6倍。

船舶、車輛、港口和築養路機械修造工業從無到有，迅速發展。現在，全省有較大的地方交通工業企業110個。其中，水運工業企業61個。擁有自行設計建造2600千瓦推輪、2000噸貨駁、1000客位客貨輪和“十六汽車渡駁”的能力。能製造內河港口各類裝卸機械。公路工業企業49個。公路客車裝配、汽車掛車製造是國家定點生產的工廠。所製造的JT851型和JT851A型4噸全掛車獲國家銀質獎，GHBG17·13A型和JT18·13JL型10噸半掛車獲國家經委優秀新產品金龍獎。新開發的QY66C6輕型旅遊客車已批量生產。自行設計、製造的LXX-1000型瀝青路面銑刨機、ZB-16型再生瀝青混合料攪拌機，已用於公路養護現場。

科技教育不斷進步。1978年以來，有近70項交通科研項目和新產品獲國家、部和省級獎。繼1976年研製、試用成功分節駁頂推船隊後，1979年至1981年，又完成分節駁頂推船隊運輸成套技術中的9項研究課題，獲國家經委重大技術開發獎。1980年，運用太陽能 and 遠紅外線綜合加熱溶化渣油（瀝青）取得成功。研製的太陽能跟踪加熱渣油（瀝青）裝置，獲1988年國家發明獎。為適應科學技術進步的需要，近10年，新建1所交通職工中等專業學校和11所交通技工學校及培訓中心，初步形成以省交通學校為主體的多種形式的教育培訓網絡。1984年至1988年，僅湖北交通系統共培養大、中專畢業生5000餘名，培訓技術職工4萬多人。

公路水路交通改革取得成效。全省交通管理部門，經過1979年至1983年的調整理順，從1984年起，實行“企業下放，管理集中，面向全省，搞活交通”的方針，以抓好陸運、水運、安全三項管理，搞好公路、航道、港站三方面建設和加強科技進步、規劃設計、智力開發三個環節為目標，由點到面逐步推進改革。各級政府交通部門的行業管理和宏觀調控職能開始加強。全省基本形成以鄉鎮交通管理站為基礎的四級行業管理體系。湖北公路水路交通事業已進入一個全面發展的新階段。

公路交通





襄樊至沙市公路鳥瞰



襄陽公路綠化



樊城至魏集公路襄樊出口段



巴東鄉村公路





武汉至十堰公路孝感路段