

四川公路和水上交通发展

四川交通发展概况

交通厅办公室

同1984、1985年一样，1986年的四川交通（本篇只涉及公路和水上交通）是一个迅速发展的黄金时节。在省委、省府和交通部的领导下，全省交通部门坚持四项基本原则，坚持改革、开放、搞活的方针，交通事业发展很快，取得了显著成绩。主要特点表现在三个方面：一是地方办交通的积极性空前高涨，有力地推动了交通基础设施建设，各地涌现出一批积极发展交通事业的“路专员”、“路县长”、“路书记”、“路人大主任”；二是发展山区交通，帮助贫困山区人民脱贫致富的工作初见成效；三是积极开展了精神文明建设，在建设几条文明运输线路，建设文明交通运输单位的同时，开展了“刹风堵漏”和“整纪刹风”活动，端正行业风气。

四川交通发展概况，分以下四个方面。

“六五”成就和“七五”计划的制定

在1981—1985年的“六五”期间，四川交通在党和政府的领导下，通过初步的体制改革和贯彻一系列搞活交通运输的方针政策，交通事业有了较大发展。“六五”期间的主要成就是：第一，交通贯彻“有路大家走车，有河大家行船”，国营、集体、个体一起上等放宽搞活的方针政策后，促进了多层次、多渠道、多种运输方式的发展。据统计，1985年底四川全省民用汽车达到18.7万辆，其中个体运输专业户1.4万辆；运输轮驳船40万吨，个体运输船舶有了很大发展。

全省多年来存在的“交通难”，特别是山区运货难，乘客坐车难的紧张状况逐步得到缓解，基本消除了货运严重积压，克服了过去大范围长途调动运力突击抢运的现象；第二，加强了基础设施建设，运输条件有所改善。

“六五”期间，共拓宽公路3万公里，新修桥梁80多座，新建公路1万公里，连通了我省最后一个不通公路的县——得荣县和340多个乡镇，于1984年实现了县县通公路。1985年底，全省通公路的乡已达92%。在内河航道建设上，重点对大渡河、岷江、嘉陵江、涪江的碍航、水毁段进行了整治和疏浚，对金沙江下段和渠江进行了开发，展开了泸州、沙湾等港口建设的前期工作，完成了广元东风坪等中小码头的建设任务。第三，更新车船，运力技术状况明显好转。“六五”期共投资6.5亿元对原有车船进行技术改造。新购客货车1.29万辆，报废老旧汽车5千多辆，淘汰了技术性能差的小型机动车2千辆、木质船14万吨。全省技术状况良好的一、二类营运汽车比重由1980年的69%上升到74%；技术性能差的三、四类船由23.2%下降为12.8%；客货汽车比例由1980年的1:3.7%调整为1:2。第四，交通工业发展很快。在长途客车的改装，汽车挂车、监理车、养路运料车的制造等方面，已形成一定批量的拳头产品。工业产值由1980年的2.1亿元增到1985年的4.9亿元。第五、交通精神文明建设提到议事日程，并取得一定成效。1983年以来，在川藏公路沿线3200公里的运输线上，开展了军民共建活动，使川藏路沿线社会风气、行车秩序、交通安全和人们的精神面貌焕然一新，得到了中央、省委、省府领导和人民群众的赞扬。同时，在全省交通战线广泛开展了建设文明车船、队站（班组）、港段和文明机关、单位的活动；纠正行业不正之风，出现了许多好人好事。精神文明建设收到良好效果。

根据四川国民经济发展的要求和交通实际情况，确定我省交通“七五”计划发展总的指导思想是：坚持改革，加强行业管理，

更好的讲求经济效益。同时，从实际出发，集中力量有重点地进行交通基础设施建设，积极稳妥地改善交通运输条件，增强运输能力。“七五”计划的指导方针是依靠地方，依靠群众，全民、集体、个体一起上，以发展内涵为主，加强改造、配套、挖潜、革新，集中力量保重点，为振兴四川经济创造必要条件。“七五”计划确定的发展方向、资金来源和政策措施是：

一、发展方向和目标

公路建设 在做好已加宽3万公里公路配套和8千公里用粮粮布修建的山区公路续建工程的同时，要加强对现有公路的养护，提高公路通过能力，特别是提高国省干道通过能力，缓解大中城市进出口公路阻塞状况。预计全省约8千公里干线公路可达到或超过三级以上标准，占公路总里程的9%左右；黑色路面增加到1万公里，占总里程的10%以上。全省除少数高原和边远山区的区乡暂不通公路外，整个交通面貌将有明显改善。

航道建设 为开发各种资源和综合利用水利，在“七五”期间，重点抓嘉陵江、岷江和大渡河的整治，抓泸州金鸡渡为重点的4个主要港口码头的建设。局部开展渠江电航结合的综合工程，“七五”期争取搞两个梯级。

运输生产 继续坚持放宽搞活的方针，走技改挖潜的路子，加快车船更新，充实汽车客运能力，抓好进出川运输，充分挖掘社会运力的潜力。

交通工业 有重点、有计划地抓好技术引进和技术改造，力争在“七五”期末使主要产品形成批量大，质量高，产品系列化的生产能力。同时，加强维修行业管理，增强汽车维修能力。

教育科研 继续加强教育基础设施建设，采取多层次办学和依靠大专院校代培等措施，加速人才培养，以适应交通发展的需要。科技工作要结合交通实际，在科技运用上下功夫，更有效地为交通运输现代化服务。

二、资金筹集与安排

实现“七五”计划，必须筹集必要的资金。资金来源是：省内安排、请国家和交通部补助、向世界银行贷款，共计13亿元。

资金安排情况是：内河15100万元；公路105588万元，其中50000万元用于旧路加宽改造，改善大中城市进出口通道和改渡为桥工程等；汽车站点建设5680万元；教育、科研和新技术引用3490万元；其他142万元。

三、实现“七五”计划的政策措施

根据四川交通“七五”计划的指导思想和发展重点，采取的主要政策与措施是：

第一、坚持改革，加强全行业管理。在交通基础设施建设工程内部搞招标、承包等经济责任制，提高投资效益；提高运输生产能力，大力发展进出川运输。努力提高运输服务质量，建设文明交通。

第二、坚持依靠地方各级政府和人民群众办交通的方针。

第三、加强前期工作，筹集必要资金，这是实施“七五”计划的两个关键：要在明确任务的基础上，集中力量抓好前期工作。要采取增加收入，厉行节约，多渠道集资的办法，千方百计保证“七五”建设资金的落实。

第四、突出重点，确定重点路、河、桥、港、站建设项目。加强对工程的管理，反对超计划、超标准建设。保证把有限的资金都用到急需的方面，充分发挥每笔资金应有的效益。

1986年的新进展

1986年，四川交通按照“七五”计划的要求，在以下几方面取得了新进展：

一、交通改革的进展

在改革中，厅党组提出了“下放企业，

调整事业，加强行业”的具体方针，它概括了交通改革的思路。1985年3月底，省属汽车运输企业已全部下放到各市、地、州交通局，为我省交通实现“政企分开”、加强行业管理，迈出了重要的一步。

1986年我省交通改革突出的进展有以下三点：

一是交通基础设施建设的改革已见成效。“六五”期间，我省逐步改变了交通基础设施建设由交通一家投资，交通建设发展缓慢的状况。修建公路、桥梁、港口、码头、车站和航道整治等，都由部、省和地县几个方面的力量一起干，加快了进度，提高了效益。在建设过程中，工程内部也进行了改革，效果很好。如雅安修建青衣江大桥、羌江大桥时，在当地政府和省、地交通、城建等部门的共同努力下，调动各方面的积极性，多方筹资。在施工中，精打细算，勤俭节约，实行公开招标，单项计件和择优承包的办法，不仅缩短了工期，而且在总投资不变的情况下，用修一座桥的钱修了两座桥，受到了各方面的赞扬。

二是各级交通主管部门和企业，改革意识增强，按照深化改革、搞活企业的要求，积极探索和推行各种形式的经济承包与租赁承包，划小核算单位，完善经济责任制。一些小型运输企业通过改革，经济效益有显著提高。

三是公路改革问题提到了议事日程。厅和公路部门都认识到，现行公路体制不适应客观形势发展需要，不利于行业管理，不利于调动各方面建设公路的积极性，不利于提高公路建设资金的投资效益。厅党组对此进行了认真讨论，并采取了一些措施，把对公路的改革问题提到了议事日程。

二、交通基础设施建设的进展

解放以来，四川交通虽有很大发展。但仍存在不少问题，如公路弯多、坡陡、路窄，港口、码头、航道建设落后，汽车站点破旧

等，都很不适应国民经济发展的需要。过去，在商品经济不发达的时候，矛盾并未充分显示出来；当商品经济逐渐发达时，这一矛盾就突出了。因此，各地在搞活经济、发展商品生产中，都把发展交通放到十分重要的位置上。人民群众更是深知发展交通的重要，他们说：“要致富，修公路。”“要流通，办交通。”在建设交通的过程中，好人好事层出不穷，涌现出一批热心交通建设的书记、省长、专员、市长、县长和区乡干部。

为表彰在交通基础设施建设中做出突出成绩的书记、专员、县长，1986年10月29—30日，省政府在成都召开了全省公路、航道建设表彰会，对一个先进州、17个先进县和54名书记、专员、县长、人大主任进行了表彰。省长蒋民宽到会讲了话。南充地区行署副专员田远志十分重视交通建设，经常深入公路沿线，帮助解决各种具体问题，还亲自撰文在报上发表，指导公路建设。他倡导把修路、管理结合起来，建设文明线路。他热心交通建设，在全省有名。通江县副县长王明祥在通江县工作31年，把主要精力都用到发展通江交通上。经他直接勘测设计施工的主干公路就有14条、500多公里，桥54座、4千多延米。他经常深入路、桥建设工地，吃苦，带头，为老革命根据地的交通事业，做出了显著的贡献。他的事迹令人钦佩。

1986年，四川交通基础设施建设取得了十分显著的成绩。比如建成了22座独立大中型桥，是建国以来建成大中型桥梁最多的一年；新、改建公路4819公里（新建2116公里，改建2703公里）；完成公路加宽配套4666公里。全省好路率由35%上升到40%。影响较大的成灌、成温、成乐等重点公路建设加快。这一年，是四川交通基础设施建设的春天！

三、山区公路建设成绩显著

自十一届三中全会以来，随着山区商品生产的发展，交通不便已成为阻碍山区经济发展的大问题。近十年来，省里每年都从养

路费中挤出2000多万元搞山区公路建设，使山区交通的发展在经费上有了保证。特别是1984年冬，中央拨给我省价值3·8亿元的库存粮棉布物资以工代赈，扶持贫困山区修建公路、航道和水利工程。我省安排其中的3亿元物资用于交通十分闭塞的贫困山区修公路。四川的各级党政领导和广大群众都很感谢中央的关怀，决心尽最大努力把这一工作做好。省委书记杨汝岱讲：“粮棉布修公路这笔钱来之不易。山区最大的问题就是交通问题，国家下这么大的决心，一个地区给了一两千万，解放三十多年来哪有这么大的投资？我们有责任把这笔钱用好，要有‘路专员’、‘路县长’来抓山区公路建设。”

对修建山区公路各级领导都很重视，层层对口负责，把它作为我省扶贫工作的一项重要内容来抓。省委亲自决定成立了有省委、计经委、交通厅等单位参加的山区公路航道建设领导小组。省长蒋民宽亲自主持一些会议，协调解决用粮棉布修公路、航道中的有关问题。他深入边远山区的一些县区乡和一些重点线路，检查指导工作，要求把责任落实到指定的专员、县长、区长、乡长和交通局长“五长”身上。不少领导怀着对贫困山区人民群众的深厚感情，为贫困山区公路建设不惜顶烈日、冒严寒，跋山涉水，深入工地，指挥工作，解决具体问题。山区群众对修公路积极拥护，付出了自己的辛勤劳动。他们高兴地说：“山区修公路，产品有销路，致富有门路。”

山区公路修通以后，很快见到了效益，许多山区是当年修路，当年通车，当年受益。至1985年底止，全省用粮棉布修公路已完成7266公里，占总计划的90%；开工大中型桥447座，完工373座。至此，我省山区交通面貌已有了很大改观。

四、加强行业管理和法规建设

在行业管理方面，公路客运市场整顿取得了成绩，全省1.9万辆客车，67%纳入交

通部门的统一管理；汽车维修市场管理逐步走上正轨，管理混乱的状况已开始改变。交通计划管理，由过去只管直属企业转到全行业管理。总之，在实现“两个转变”中，行业管理得到了加强。同时，加快了法规的制订工作。

精神文明建设的成就

四川交通精神文明建设追至1981年。时四川省人民政府决定在全省加强交通管理，整顿交通秩序，提出了“建设文明交通”的口号。交通秩序的整顿，使全省交通运输线上的风气有了好转。

1983年3月以来，川藏沿线的我省交通部门和职工与沿线部队一道，积极开展了军民共建文明川藏运输线活动。军民共建川藏文明运输线领导小组多次召开川、藏军地双方和沿线地、市及有关部门出席的会议，研究和解决“共建”中的问题。“共建”根据川藏运输线点多、线长、部门多、人员分散的特点，从实际出发开展活动：一是实行分类定点，结成共建对子；二是围绕自己的主要工作任务订立共建公约。由于军地双方努力，文明川藏运输线建设很快取得了成效。沿线路风好转，行车秩序良好，民族团结加强。处处呈现出军民一家、藏汉一家、车路一家的新面貌。

——二郎山交通管制取得成功。海拔3000多米的二郎山，地势险要，气候恶劣，雪、冻、雾、水“四害”严重危及交通安全。人们盼望二郎山有一个保证交通安全的解决办法。根据四川省交通厅决定，1983年12月20日康定汽车运输公司派出了以安全科为主的19人管制小组，到二郎山现场进行交通管制。在113天的交通管制中，取得了无死人、无伤人、无大事故、无阻车、无纠纷的优异成绩，受到省内外的 height 赞扬。此后，每年冬季，二郎山交通管制都在各方面努力下，在军队支持下坚持下来，取得越来越大的成绩。二郎山交通管制成为建设文明川藏线中开出

的最鲜艳的一朵文明之花。

——雀儿山五道班先进更先进，光荣再光荣。这个道班自1954年12月成立以来，多次被评为全国、省、州的先进集体。他们在海拔4889米高的“行人不从此处过，飞鸟也难上山顶”的不毛之地，创造了十分动人的事迹。在军民共建文明川藏线活动中，五道班又做出了新的贡献，使先进集体更加先进；在“风雪高原红旗班”的旗帜上再添光荣。

——汽车运输企业康定公司文明花开。开展军民共建文明川藏线活动以来，这个公司与当地驻军、武警部队结成共建对子，进行了思想、文化、技术、经验、物资五交流，有力地促进了公司的社会主义物质文明和精神文明建设，各方面都发生了深刻变化。先后被评为四川省先进企业，省计经委经济效益好的单位，省交通厅先进企业，康定地区文明礼貌先进单位等等，出席了四川省劳模大会。康定汽车运输公司已成为我省交通系统的优秀企业。

——推动了其他地区部门共建活动。军民共建川藏文明运输线活动在全省发生了深远影响，推动了其他地区文明“共建”活动。1985年，省交通厅、成都市政府、乐山市政府开展了“工农共建、军民共建、车路共建文明成乐（峨）、成灌运输线活动。

为了更好地促进我省交通战线上的精神文明建设，厅党组号召全省交通各部门和广大交通职工认真学习军民共建文明川藏运输线的经验，积极建设文明公司、总段（段）、队、站、港，建设文明车间、班组（道班）和文明机关，交通职工争当精神文明建设的模范。各级交通部门响应厅党组的号召，积极开展“四有”、“四职”教育。广大职工更加热爱自己所从事的工作，默默奉献的精神进一步发扬，好人好事不断涌现。全省交通战线英雄辈出，在1986年春的全省交通系统先进人物、先进事迹报告会上，讲演团中就有：省、市劳动模范、“三八”红旗手、优秀共产党员和共青团员，还有市县人民代表；有在公路建设中战斗几十年的老交通，

有刚跨入运输行业不久的青年驾驶员和乘务员，有身残志坚的知识分子。他们把平凡的工作同远大理想连在一起，在平凡工作中做出了不平凡的贡献。他们说，理想和信念是人生的精神支柱和力量源泉。

在交通监理系统开展了“秉公执法、廉洁奉公、忠于职守、礼貌待人、服务人民”的教育，促进了监理、安全工作。1986年同上年比较，全省公路交通事故次数下降6.3%，死亡人数下降2.8%，受伤人数下降15.6%，经济损失下降0.2%。交通安全几年被动的局面开始扭转。

交通战备工作进行了全面规划，把国防建设寓于国民经济建设之中，改善了公路状况，加强了战备工作；科研上，1986年我省交通系统6项科技成果获国家级奖，3项成果获省科学技术进步奖，18项成果获厅科学技术进步奖；测设方面，公路设计院完成勘测设计、地勘和科研项目共52项；教育方面，全省交通干部、技术、专业教育工作蓬勃开展，4000多人取得了良好成绩。特别是第五、第六期经理培训班获得了全国统考的优异成绩。

四川交通的现状和发展前景

经过解放三十多年的努力，特别是党的十一届三中全会以来各项方针、政策的贯彻执行，四川交通已经打下了一个很好的基础，交通运输有了相当大的发展。

1986年全省公路里程达到91551公里（其中干线公路11274公里），通机动船的航道里程4742公里；民用汽车214830辆，运输机动船1168艘23.4万马力。全年完成货运量9407万吨，货运周转量75亿吨公里。

客运量5.5亿人次，客运周转量159亿人次。另外，进出川运输、交通工业、交通科技、教育、测设工作在这一年都有了很大发展。

但是，四川交通的发展仍不适应国民经济发展的需要，仍是阻碍四川经济顺利发展

的制约因素。这是客观存在的现实问题。全省交通运输部门和每个交通职工，都应为振兴四川交通做出最大的努力。

根据四川交通发展趋势的预测和“七五”计划的安排，四川交通发展前景是美好的。

第一，各级党政领导和人民群众的关心、支持，是四川交通发展的动力和根本保证。过去几年的实践充分说明了这一点。今后，这也是四川交通取得更大成绩、更大发展的鼓舞力量。

第二，四川资源丰富，经济发展的潜力很大。工农业生产的发展，特别是商品经济的发展，将有力地促进交通运输的发展。

第三，改革为发展四川交通提供了根本动力。在近几年的改革中，我们已经取得了“下放企业，调整事业”，加强行业管理，政府领导、多方努力，工程招标承包，抓好交通基础设施建设，依靠群众，办好交通等多方面的经验。

第四，已经制定了保证四川交通顺利发展的“七五”计划，并已开始实施。从“七五”计划实施第一年的情况看，成绩是令人满意的。如坚持按“七五”计划努力奋斗，四川交通定会获得迅速发展。

摆在四川交通面前的困难不少，压力也很大。四川经济要腾飞，首先要依靠交通。交通不发达，什么也谈不上；交通发展了，振兴经济有望。我们可以满怀信心地说，四川交通发展的前景是十分美好的，四川交通一定会有很大的发展。

全省交通部门和广大交通职工正在积极工作，坚持改革，努力奋进，一定会把四川交通建设得更好，为全川经济振兴做出应有的贡献！



四川公路发展概况

交通厅公路局

党的十一届三中全会以后，我国的社会主义商品经济有了很大发展，这对交通的发展是有力的促进。四川公路在八十年代前期的“六五”期间已显示出发展的端倪。跨入“七五”期的1986年，展现了更好的势头。

截止1986年底，四川公路总里程已达91551公里，比解放前的8581公里增长了11倍。县县通了公路，8017个乡通公路占全省乡总数的93.8%，以国省道为骨架的全省公路网已基本形成。在全省公路中，等级公路44989公里，占48.2%（其中一级8公里，二级95公里，三级3780公里，四级41106公里）；路面铺装率90.5%，有84443公里铺筑了各种路面（其中高级和次高级为9364公里，占公路总里程的10%）；晴雨通车里程77289公里。占总里程的82.8%。桥梁基本上实现了永久化，在桥梁403910米/14130座中，永久式桥梁占389240米/13314座，为总数的96.4%；绿化公路12133公里，为宜林路段的37.5%。筑养路机械化程度达技术装备率1980元/人，动力装备率4.2千瓦/人，共拥有各种机械5441台。

全省公路路况稳步上升，平均好路率达40%，较1985年提高3%，其中省养公路达46.7%，提高了5%，综合值62.4。宜宾、自贡、成都、温江、泸州、甘孜等总段好路率上升幅度较大，其中宜宾总段上升了16.2%。全省共完成公路改善30公里，新铺油路32公里，油路罩面510公里，改建油路230公里。

这一时期的公路建设，已开始出现一个重要的变化。即：在普及与提高并举的基础上，重心已开始转向提高。四川公路里程居

全国之冠，但没有一休象样的路，直到八十年代中期，这种面貌才有所改观，一批等级较高的公路相继投入改造或新建。成温路改造前只是四级，有的地段四级都达不到。20公里的路行车得一小时。1986年，改造完成后的成温路达到二级，行车时速50公里，基本解决了成都西大门的行车难问题，社会效益显著。成灌路的改造至1986年年底已完成路基、路面基础工程，全线基本做了沥青表处，严重的堵车现象得到缓和。成乐峨路已完成78公里的沥青路面。我省在建项目中等级最高的大件公路，其北段（成都—德阳）已开工31.98公里，开工路段路基、涵洞均已成型，路面大部份进入基层铺筑施工。直接担负施工的公路一、二、三工程处，成都、温江、乐山总段，成都市政公司，大件路沿



处理危岩

乐近雄 摄

线指挥部等为我省第一批高等级公路建设付出了卓有成效的劳动。

全省一批有影响的大桥如渠县渠江大桥、广汉金雁大桥、眉山岷江大桥、平武龙安大桥建成通车投入使用。眉山岷江大桥是我省第一座集资修建并征收过桥费的大桥，为公路的商品化走出了探索性的一步。渠县渠江大桥的建成，实现了川东川北人民的夙愿。以往车过渠县渡，少则等1、2个小时，多则等半天，如今全长800多米的大桥横贯东西，望渡兴叹已成为历史。

有五项公路科技成果获交通厅科技成果奖。遥控吊装具有西南先进水平，对加速桥梁建设，节约劳动力有显著成效，获一等奖；阳离子乳化沥青对节约能源，延长油路养护周期，治理三废有积极作用，获二等奖；粉煤灰铺筑沥青路面高强度基层、密室烘油灶和武南大滑坡的处治对减少经济损失作出贡献，均获三等奖。

1983、1984年，全省有3万公里公路得到加宽改造，自1985年下半年起，开始有计划地对已加宽公路进行完善配套。至1986年底，面上配套完成4600多公里，其中省道500公里，县道4100公里，接长涵洞22600多道，10万余米，使加宽公路陆续发挥了经济效益。

以粮棉布以工代赈山区公路建设1986年进入高潮，在各级政府的领导和支持下，当年新建公路3100公里，新建桥梁316座13000米，连通了100多个不通公路的山区乡，产生了比较好的经济效益。据达县、珙县、武隆、北川等46个县不完全统计，已建成的877条1550公里公路的社会综合经济效益就达9200多万元，修建山区公路为促进城乡商品经济发展和山区人民脱贫致富创造了有利条件。

1986年，继续在省养公路系统投资1000万元用于道班房建设，1000万用于段站厂房建设。新改建道班房147座61241平方米，深得养路工人的称赞。新改建道班房在布局、设计、建设上都比较合理，一大批养路职工告别“干打垒”迁入新的道班房。同年下半年，省交通厅组成三个慰问团分赴甘孜、阿



明月峡

奉祥 摄

坝、凉山三个民族自治州，对养路职工进行慰问。行程13000公里，慰问了终年工作在三州公路建养第一线3个总段，82个养路段，524个道班的万余名职工，激发了公路职工的生产热情，引起很大反响。

1986年，全省公路系统普遍加强了以经济责任制为重点的经营管理。在调查研究的基础上，公路局5月在乐山召开经济责任制座谈会，决定在省属公路单位全面试行部份工资浮动办法。之后，各地结合自己的情况进行了贯彻。以往经济责任制基本是在奖金和节约分成上作文章，这次却触动了工资领域，向社会主义按劳分配原则又进了一步，使经济责任制增添了新的活力，对大锅饭、平均主义无疑是一种更大的冲击。在1985年的基础上，乐山总段继续完善总段长负责制，进一步明确党政工职责，加强行政生产指挥，建立高效、有力的管理体系，促进了生产，取得良好效果。达县、温江、万县、绵阳总段和公路一、三工程处等单位推行的全面质量管理，方针目标管理，百元产值工资含量，计件工资等办法获得好的经验，为公路部门经营管理上的改革作了有益的探索。

各级政府对公路事业的重视和支持，给了不少优惠政策，采取了很多得力措施，这是公路事业得以蓬勃发展的重要条件。1986年，对涪陵、万县、达县、甘孜、阿坝、凉山、雅安七地州养路费及全省提高养路费率增加的养路费部份，经批准免征能源交通建设基金，以加强公路建设。此外，从该年四

四川公路运输发展概况

段湘帆

四川省四面环山，历史上交通闭塞。新中国成立前，四川公路运输非常落后。1949年12月，四川全省解放。解放以来，四川公路运输发生了巨大变化。到1986年底，全省有民用汽车214830辆，其它机动车（含拖拉机）277903辆，人畜力车25083辆，民用汽车比1950年增长42.7倍。全省有公路运输企业15328户，个体运输（联）户21970户，共有从业人员约100万人。在全省各种运输方式完成的社会运输量中，公路客运量和旅客周转量分别占86.7%和51.4%，公路货运量和货物周转量分别占85.9%和33%。

建国前的四川公路运输

四川汽车运输始于1925年。当年10月，成（都）灌（县）马路总局由上海购回汽车9辆。次年元旦，官督民办的成灌马路长途汽车公司成立，开行成都至灌县旅客班车。从1925年到1949年四川解放，24年间，汽车

运输经历了开创、发展、兴盛、衰落四个阶段。1925年到1933年，四川军阀割据，连年混战，各防区购置的汽车虽有470多辆，但设备简陋，除军用外，只在防区内断续开行短途班车，是为四川汽车运输的开创阶段。1935年军阀混战结束，国民党政府策动川军进攻川陕苏区，阻击北上红军，为适应军事需要，军公商汽车增加到1100余辆。红军胜利北上之后，重庆行营为巩固其统治，督饬四川公路局整理车务，统一营业。从1934年到1937年，四川汽车运输有所发展，组织管理粗具规模。抗日战争爆发后，1938年，广州、武汉相继沦陷，国民党政府迁都重庆。此时铁路和长江都被截断，交通运输集中于公路。四川为抗战的大后方，沦陷区汽车大批撤退来川。在四川担任抗战物资运输和维持后方交通的汽车，最多曾达5000余辆，直至1945年抗战胜利。抗战8年是四川汽车运输的兴盛阶段。战后，国民党政府各部会的汽车及各省区的公商汽车，随着复员驶离

月始，省政府批准征收客运附加费，所征资金用于公路和客运站点的建设。1985年底，省委书记杨汝岱、省有关厅局负责人由省公路局局长肖志福和通江县党政领导陪同，到通江养路段板凳垭道班看望养路工人，询问了养路工人生产生活情况并合影留念。1986年7月，省长蒋民宽在凉山视察工作时，在峨边养路段看望养路工人，听了养路工人汇报并合影留念。

1986年的金秋10月，金牛宾馆大礼堂，一派隆重热烈的气氛，四川省人民政府在这

里召开公路建设表彰大会。四川省省长蒋民宽、副省长顾金池参加了大会并作了重要讲话。有54位专员（市长）、县长，17个县和一个自治州受到省政府表彰。由省人民政府召开如此规模的大会表彰在公路建设中成绩突出的专员、市长、县长，这在四川的历史上还是第一次，这确实预示着四川公路的希望和兴旺。蒋民宽省长在讲话中说：抓修公路这一条很好，今天表扬先进，这是一件很好的事情，就是要让全省向先进学习，把四川的交通建设、公路建设推到一个新高度。

四川，全省公商汽车较战时减少一半。至1949年，四川汽车运输全面衰落。解放前夕，全省仅有破烂汽车2000多辆，其中营运汽车400辆左右。解放前的24年间，汽车运输以军公物资为主。特别是抗战8年，四川公商汽车担任抗战物资运输，贡献很大；而有关经济建设和人民生活物资的运量很小。

四川民间运输源远流长。平坝、丘陵地区有鸡公车、架车、牛车、马车，川北山区有“背二哥”，川西南山区有“马帮”，码头、车站有搬运、装卸工人。在广大农村自给半自给经济的发展过程中，民间运输起了重要作用。

建国后的公路运输发展情况

1949—1957年

四川解放后，公路运输分别由川东、南、西、北四个行署的交通厅及运输公司领导管理。1952年10月，四个行署区的运输公司合并成立四川省运输公司。1954年3月，省运输公司改为省交通厅运输局。1956年春，完成了私营汽车906辆的社会主义改造。这段时期，由于党的各项方针政策正确指引，全省公路运输发展比较顺利。到1957年，全省客货汽车比1950年增长2倍，汽车客运量增长170倍，汽车货运量增长132倍。在国民经济恢复时期，运输的主要物资是粮、棉、盐和生活用品；“一五”时期，工业和基本

建设物资的运量大幅度上升。修建康藏公路时，汽车运送的主副食品，可供一万人食用5年；支援宝成铁路的修建，汽车运送的水泥，可以辅筑公路路面1000公里。1957年，汽车运输粮食148万吨，运输矿建材料81万吨，比1953年分别增长5.9倍和15.6倍。

1958—1962年

为了适应工业商业体制下放后，专、县工业蓬勃发展，对地方交通日益迫切的需要，由省统管的汽车运输企业改为地方分管。1958年6月，省属6个运输公司，5个汽车修理厂，职工13486人，汽车2864辆，下放专、州、市领导管理。这次管理体制下放，发挥了地方积极性，汽车运输事业有了较大发展。到1961年底，全省交通专业汽车达到5363辆，比1957年增长66%；完成货运量6697万吨，比“一五”时期的总和增长3.9倍。但是，在下放后，有些地方不能顾全整体，影响了国家计划的完成。1958年11月和12月，先后成立四川省钢铁运输公司和省商贸运输公司，分别隶属于省交通厅和省粮食厅。1962年6月，遵照全国交通会议关于汽车收归省一级管理的决定和省委的指示，将全省交通专业19个运输公司，20个汽车修理厂，职工29605人，汽车5043辆，收归省管。省汽车运输公司于1962年7月1日成立。这段时期运输的主要物资是煤和粮，煤炭年运量占货运总量的30%左右，粮食年运量在100万吨以上。三

四川有57万平方公里土地，一亿人口，至少应有一条沈大路，先有一条也好，有了春天的第一只燕子，就不怕没有其它的燕子。蒋省长的话，是鼓励，也是希望。只要我们坚决地按中央的方针政策办事，发动群众，在工作中扎扎实实贯彻好十一届三中全会以来中央一系列改革的指示，我们四川的公路建设一定会出现一个更新、更好、更快的发展局面。



年自然灾害期间，我省外调粮食数量很大，经水、陆路运出，支援北京、上海、天津等5个省、自治区、直辖市（新疆、云南、山东省除外）。汽车集运运力不足，由成都、济南、沈阳、北京、南京等五大军区调车来川协运粮食。

1963—1965年

在党的“调整、巩固、充实、提高”八字方针指导下，全省汽车运输得到顺利的恢复和发展。省汽车运输公司成立后，狠抓汽车维修工作，大打“九上一下（完好车率90%以上、保修工定员每车一人以下）歼灭战”，三年大见成效。全公司完好车率，由1962年6月（收归省管前）的54.6%，到1965年6月提高为91.2%，相当于增加完好汽车1704辆。1963年，省汽车运输公司整顿企业管理，对十项工作（统计质量、运输成本、保修工作、大修费用、油料管理、材料管理、奖励制度、站务工作、营运收入、票据管理）进行了重点检查，查明问题，认真整改，建立健全了规章制度，提高了企业管理水平。到1965年，客货运量、周转量、完好车率、车吨月产量、千吨公里成本、实现利润和上缴利润总额等主要经济技术指标，都创造了历史最好水平。这段时期，基本建设战线缩短，汽车运输转移到以农业为基础的轨道上来，面向农村，面向山区，积极为农业服务。三年间，共运输支农物资930万吨，占货运总量的44.5%；并对支农物资实行降低运价20~30%的优待运输，减轻了农业负担，促进了农业生产的恢复和发展。同时，按照国家的战略部署，从1965年开始，三线建设的序幕在四川拉开。为了加速攀枝花地区的工业建设，保证在成昆铁路通车前将建设物资、大型机器设备等运达工地，1965年4月1日，成立了四川省渡口汽车运输公司。

1966—1976年

在十年动乱中，同整个国民经济和社会发展一样，我省汽车运输事业遭到了最严重

的挫折。1966年6月，“文化大革命”开始，运输管理机构逐渐瘫痪。1967年初，省汽车运输公司及其上下组织机构全被“夺权”。1972年1月，恢复成立省汽车运输公司，但“文化大革命”仍然未完未了。这段时期，车辆损坏，生产下降，运量减少，成本上升。特别是1968年武斗风行，破坏尤为突出。从1966年到1976年，货车完好率由93.1%降到80.5%，客车工作率由87.9%降到74.8%（其中1968仅为55%），货车车吨月产量由3830吨公里降到3246吨公里（其中1968年仅为1808吨公里），货运量由1188万吨达到1225万吨（其中1968年仅为570万吨），货运千吨公里成本由137.15元升到160.09元，平均每车上缴利润由4642元降到3891元（其中1968平均每车亏损592元）。但是，这十年中，由于广大职工坚持生产，汽车运输未曾中断。尤其是支援三线建设成绩显著，在那样的动乱岁月里，完成了支援攀枝花基地建设和支援成昆铁路修建的艰巨运输任务。从1964年攀枝花基地交通建设上马，到1970年攀枝花地区出铁、成昆铁路通车，这六年间，完全依靠汽车远距离（1000公里左右）运输，保证了十余万人的生活供应，保证了基建工程施工需要的全部材料，保证了铁矿、电厂和焦化、烧结、炼铁等厂的大量设备。这六年间，我省和北京、辽宁、山东、安徽、河南等兄弟省市来川支援的汽车运输职工，为攀枝花基地运输物资近一千万吨，其中远距离运输物资150万吨，包括超长、超高、超宽、超重的大型设备10万余吨。

1977—1985年

粉碎“四人帮”，结束了“文化大革命”这场灾难，特别是1978年党的十一届三中全会以后，全面拨乱反正，纠正了过去“左”的错误，使我省公路运输事业的发展，进入了改革的新时期，呈现出建国以来少有的繁荣景象。从1977年到1985年间，各项经济技术指标，年度之间虽有升降，但总的来看，都超过了历史最好水平。1979年以后，公路

运输市场开放, 运输生产实行多家经营, 鼓励竞争, 各部门、各行业、各地区一起干, 国营、集体、个体以及各种运输工具一起上, 多层次、多渠道、多种经济成分的公路运输结构逐步形成, 使长期以来的运输紧张状况大为缓解。1985年, 全省民用汽车为 194647 辆, 比1950年增长 38.6 倍, 其中交通部门营运汽车为 26503 辆, 占民用汽车的 13.6%。全省个体(联)户有汽车 13790 辆。1985年, 全省交通部门完成公路客运量 45916 万人次, 旅客周转量 1370638 万人公里, 分别比1950年增长 2195.9 倍和 380.5 倍; 完成公路货运量 4449 万吨, 货物周转量 268360 万吨公里, 分别比1950年增长 74.9 倍和 46.2 倍。在公路运输量中, 汽车货运量和货物周转量的比重, 由1950年的 35.5% 和 92.6%, 分别提高到1985年的 95.9% 和 98.7%, 这段时期的重点工作有以下八项:

1、扩权 1978年冬, 绵阳汽车运输公司进行扩大企业自主权的试点。1979年, 扩权试点的运输企业增加到3个; 1980年, 增加到8个运输公司。主要是扩大企业财权, 调动了企业和职工的积极性, 促进了生产的发展。1984年以后, 全面贯彻国务院关于进一步扩大国营工业企业自主权的暂行规定, 增强了骨干企业的活力。

2、竞争 1972年以来, 部分地、州交通局成立了汽车队。1978年5月, 根据省委召开的县委书记会议精神, 更好地为农业生产和“五小”工业服务, 省交通局从省汽车运输公司抽调汽车 2000 辆下放各县, 以加强县汽车队的建设。此后, 省、地、县汽车运输企业开展竞争, 方便了人民旅行和物资交流, 促进了经营作风的改善。同时, 也出现了争线路、挤班次等问题。

3、联合 1980年11月, 四川省汽车运输南充联合公司成立。这是我省第一个全民所有制的省、地、县交通专业汽车运输联合公司。他们在自愿互利、平等协商的基础上, 核资入股, 联合经营, 统一核算, 分级考核, 按股分红, 共负盈亏。领导机关倡导推广南

充联合经验, 至1982年, 全省有9个地区(市)、47个县的交通专业汽车运输企业(约有汽车 3000 辆), 与省属汽车运输公司实现了联合经营。此后, 一些地县企业相继退股, 只有南充联合公司保持稳定。联合经营对提高企业管理水平, 促进运输生产发展, 实现安定团结, 起了积极作用, 但这种并厂联合的方法, 难以调动联合各方的积极性, 尚待研究改进。

4、战备 1962年, 在省属交通专业汽车运输企业建立了战备组织。1979年, 战备组织扩展到省、地、县交通专业汽车运输全民所有制企业。平时是运输企业, 战时是运输兵团。结合运粮运矿, 多次进行战备演练, 成绩显著。

5、改车 1981年开始, 对解放牌CA10B型汽车进行技术改造。改装发动机三大件(气缸盖、凸轮轴、进排气歧管), 提高动力性, 节约燃油, 货车增载一吨。至1984年底, 全省改造汽车4万多辆, 其中省属汽车运输企业改造客货汽车 5299 辆, 占应改车总数的 99.6%, 占营运车总数的 64.7%, 有 2234 辆货车增载一吨, 实现了节油增产, 提高了经济效益。

6、企业整顿 1982年, 汽车运输企业开展全面整顿工作。1983年1月, 省汽车运输南充联合公司整顿验收合格, 为各运输企业提供了经验。1983年, 省属汽车运输企业全面调整了领导班子。1984年, 省属汽车运输企业全部整顿验收合格。

7、企业下放 为了加强市、地、州的经济实力, 更好地发挥中心城市的作用, 省政府决定分批下放企业。从1983年5月起, 到1985年3月止, 将省属17个汽车运输公司(包括73个汽车队、225个汽车站、各公司管理的8个工厂、11所技工学校)和6个直属工厂全部下放给各市、地、州领导管理, 交接工作至9月下旬办理完毕。企业下放, 减少了领导层次, 有利于政企职责分开, 简政放权, 增强企业的活力。

8、转向行业管理 面对改革、开放的

大好形势，公路运输由独家经营变为多家经营，政府机构管理经济的职能必须转变：从主要抓直属企业转变到面向整个公路运输行业，从直接抓企业和生产事务转变到抓好行政管理。因此，省政府决定：省汽车运输公司在所属企业下放以后，改为四川省交通厅公路运输管理局，作为全省公路运输行业管理的行政机构，代表政府行使公路运输管理职权。省交通厅公路运输管理局于1985年4月1日成立。

1986年的公路运输新发展

1986年，全省公路运输实行全行业管理，继续贯彻国营、集体、个体一齐上的方针，坚持改革，增强企业活力，民用汽车和公路运输量持续增长，旅客运输和重要物资的运输基本得到保证。1986年比1985年：民用汽车增长10.4%，其中个体（联）户汽车

四川民用汽车和公路 运输量发展情况

项 目	单 位	1950年	1978年	1986年	1986年比 1978年 增长倍数
民用汽车	辆	4917	81968	214830	1.62
其中交通部门	辆	2902	11304	27660	0.93
所占比重	%	59	17.5	12.9	
民用汽车与 公路长度之比	辆·公里	0.57	0.99	2.3	1.32
民用汽车与 人口之比	辆·万人	0.84	8.44	20.8	1.46
客运量	万人次	20.9	9724.6	64081.6	5.59
旅客周转量	万人公里	3592	346831	1642689	3.74
货运量	万 吨	58.6	6638.5	48437	6.30
货物周转量	万吨公里	5683.7	226073	2025095	7.96

注：公路货运量和货物周转量二个指标均包括了交通部门、机关企业车和其他机动车运输量在内。

（16947辆）增长22.9%，拖拉机减少6.6%。1986年，全省公路运输完成客运量6.4亿人次，旅客周转量164.3亿人公里，其中交通部门完成客运量5.05亿人次，旅客周转量148.6亿人公里，比1985年分别增长10.1%和8.5%；全省公路运输完成货运量4.8亿吨，货物周转量202.5亿吨公里，比1985年分别增长11.1%和36.8%。

1979年以来，坚持改革、开放、搞活的总方针，非交通部门大批车辆进入公路运输市场。八年间，民用汽车和公路运输量成倍增长。

1986年的主要工作情况如下：

1、行业管理起步 公路运输行业建立了各级管理机构，充实了运管队伍，理顺了统计渠道，初步形成了管理体系。对客运线路实行省、市（地、州）、县三级审批，对客运班车实行定线路、定站点、定班次“三定”管理，整顿客运市场初见成效，开放型客车站几个中心城市兴起。一些市、地对货车和待运物资进行平衡、协调，开展合同运输，组织社会车辆参加临时性、突击性营运。搬运装卸市场秩序好转，汽车维修市场开始纳入行业管理。管理手段正在由单一的行政手段向法律、经济和行政手段的综合运用发展。管理方法有所改进，为运输经营者和使用者解决实际困难，寓管理于服务之中。

2、客运蓬勃发展 由于农村商品经济发展，外出做工和经商的人员增多；随着人民生活水平的提高，外出旅游和探亲访友的人数增加：自1979年以来，全省公路客运量平均年递增22.9%，旅客周转量平均年递增20%。全省平均每人乘坐客车次数，由1979年的1次，增加到1986年的6.2次。1986年，全省大型民用客车18291辆中，有13839辆参加营业性运输，占75.7%。公路运输企业积极发展农村客运，增设服务站点，增开夜宿农村班车，全省夜宿农村班车已达2119辆，占营运客车总数的15%以上。

3、零担运输打开局面 落实了发展

四川内河航运发展概况

袁德辉

四川是全国水运发达的省份之一。长江为主干横贯东西，岷江、金沙江、嘉陵江、沱江、涪江、渠江、乌江和92条小河共长8200公里。从盆地中心伸向边远山区，以城市外延到乡村集镇，形成一个扇形的天然水运网。贯通全省124个县市和1400多个乡镇。

旧中国，四川没有一条铁路，一半以上的县城不通汽车。在陆路交通十分困难的情况下，水运就成为主要的运输方式。长江成为当时进出川运输的主要通道。鸦片战争后，帝国主义为了把洋货倾入四川，掠夺西南富饶资源，早在19世纪末，就有轮船开驶宜昌，入侵四川。辛亥革命后四川自办的轮船运输业逐步发展起来。由于国民党政府不重视水运，到四川解放时，偌大一个四川省只发展了150多艘轮船，航行区域也只能在长江干流和嘉陵江合川以下1100公里航段上，广大城乡大宗物资及出川货物仍靠木帆船。万里川江除干流航段处，航道仍处于自然状态，木船工人仍然是“脚蹬石头手爬沙，弯腰驼背把船拉”的艰苦劳动来运输物资，整个四

川航运的面貌是十分落后的。

新中国成立后，在中央和省振兴水运事业方针指引下，四川航运发展较快。现在全省已有航运企业197个，其中国营轮船公司12个、集体航运公司185个，拥有职工10.4万人，机动船1300多艘，24.5万马力，船舶3.8万只，51万吨。

粉碎“四人帮”后，四川航运进入了一个新时期。由于国民经济迅速恢复和发展，水运业也得到了新生，特别是党的十一届三中全会以后，水运形势一年比一年好。1977年至1979年货运量达到1935万吨、24亿吨公里，客运完成3200万人，7亿人公里，实现产量、收入、利润、税金同步增长，1983年全行业盈利800多万元。1984年继续盈利，金额达1100万元。1985年由于国民经济贯彻“调整改革，整顿提高”的方针，压缩基本建设规模，以及一些地方公路、铁路发展，货源流量流向发生变化，造成一些物资弃水走陆。水运量比“五五”期年平均运量略有下降，生产处于低潮，企业亏损面1984年仅

规划，制定了实施办法，汽车零担货运打开了局面。全省开行零担货运班车线路39条，营运里程13865公里，月发车181班次。其中，省际零担线路5条，省内跨市、地、州零担线路23条，市、地、州内零担线路11条。全省有80%的市、地、州和28%的县已通零担班车。以成渝两市为中心，外联邻省省会，内联市、地、州、县的零担运输网络，已经初步形成。

4、运输企业改革挖潜 近两年，公路运输企业特别是大中型企业面临困境：由

于利润转移，成本上升，企业负担重，留利水平低，财源枯竭，更新资金匮乏，有的维持简单再生产也有困难。在多家经营、互相竞争的新情况下，适应能力较差，以致1986年交通部门公路货运量和货物周转量比1985年分别降低6.9%和4.3%。对于运输企业的困难，行业管理部门和省交通企协汽车运输企业经理研究会分别作了反映和呼吁，地方政府酌情减免了税收，从政策上予以扶持。运输企业则是眼睛向内，改革挖潜，改善经营管理，在发挥客运经营优势的同时，加强

占18%，1985年41.3%，1986年70%。四川航运部门为了渡难关，解决货源不足，加强了运输组织管理工作，积极发展出川运输，根据物资分布地点、批量大小，减少港口装卸时间，搞好水陆衔接，货源组织，加速船舶周转以及质量和价格的管理工作，以增强水运竞争能力，提高船舶运输效率 and 经济效益。同时改进了运输组织形式，改吊拖为顶推，既增大了拖带量又减少了油耗，为了减少运输中转环节，缩短运输周期，保证运输质量，组织干支直达、产、运、销结合；为适应现代化运输方式，加强岸、船联系；管理人员深入到物资单位听取货主意见，调查组织货源，为运输生产及时提供信息。船员进一步树立主人翁责任感，发扬针线包精神，严格执行货物交接制度和物资装卸操作规程，减少了货物差损。客运生产从改善服务态度和和服务质量入手，赢得了旅客的好评。严格执行经济责任制，努力提高水运效率，降低生产成本，增加企业收入和利润，已成为广大航运职工的自觉行动。

运输生产

1983和1984两年水运完成的货运周转量创造历史最好水平。全省航运企业实现生产、收入、利润、税金同步增长，摘掉了多年来全行业亏损的帽子。1985年受经济调整影响，生产有所下降。1986年运输又保持了稳定上

货源组织工作，努力提高货车实载率。1986年，几个经济效益较高的大中型汽车运输企业，都是抓货运见了成效。运输企业改革逐步深化，试行经理负责制，普遍推行多种形式的经济责任制，向承包经营的方向发展；划小内部核算单位，实行分级分权管理；开展一业为主，多种经营；调动了职工的积极性，增强了企业的活力。

5、纠正行业不正之风 针对少部分驾驶员、乘务员私收运费、贪污票款、敲诈勒索的歪风，全省8个汽车运输企事业单位

升势头，四个主要指标有三个增长，全年完成货运1820万吨、40.7亿吨公里，客运4471万人、10.2亿人公里。除货运量比前两年略有下降外，其余三项指标仍是上升趋势。在货源流量流向发生较大变化的情况下，各地区各单位加强了运输组织管理工作。根据省计经委“充分发挥水运能力，凡能走水运的物资都要尽量安排水运”的精神，抓了铁路、水运分流和直达运输。自贡调往重庆的工业用盐和川东涪陵、万县地区的食盐，过去是用火车运至兰家沱、九龙坡、梨树湾转出，现从自贡经邓关至泸州，经沱江、长江至重庆。过去阿坝州运出的木材多数由汽车运灌县上火车，现在南坪的木材运至广元昭化下水扎筏，用轮船拖运至重庆，创造了嘉陵江30多年来第一次用轮船拖排的历史新纪录。泸州市航管处为了帮助企业解决缺货困难，领导带领业务干部长途跋涉、四渡赤水，三人云（南）贵（州）的毕节、乌宁、大方、黔南等10多个县市组织30多万担烤烟运往江苏、上海。乐山市航运企业还利用乐山举办国际龙舟会，邀请省内外200多家客户参加，签订木材、电石、电工材料、生铁、钢料等销售和运输合同20多份，组织货源3.2万吨，成交金额300多万元。

优质服务

四川航运部门重视质量，讲求信誉。重庆、南充轮船公司年承运泸天化尿素50多万

组织了联合稽查。根据广大群众和运输企业的强烈反映，省交通厅、公安厅、工商行政管理局、物价局、税务局联合发出《关于纠正汽车驾乘人员以运谋私不正之风的通告》，要求加强理想纪律教育和职业道德教育，搞好社会主义精神文明建设，坚决取缔以运谋私的不法行为。由各市、地、州交通局牵头实施，全面贯彻，联合检查，震动很大，使歪风邪气大为收敛，旅客、货主和运输企业的利益得到保护，深受企业和广大群众的欢迎。

吨，从未压库影响工厂生产或耽误农时季节需要。南充轮船公司在运输生产过程中有10条奖励规定，船货按季溢缺相抵，若缺1件不算优质运输。这个公司货差货损率1982年为万分之四点六，1983年为万分之二点五，1984年为万分之零，1985年、1986年为万分之零点零壹，均低于部颁万分之五的标准。过去泸天化尿素每年运输差件、破包是悬而未决的“老大难”。1978年南充轮船公司承运以来，坚持责任运输，运输尿素93万多吨做到无差错，无损失，创造了化肥优质运输的新纪录。在提高运输服务质量过程中，航运部门还根据信息，组织货源。川犍轮船公司通过自建的省内外信息网点得知安徽一酒厂需要啤酒瓶，立即牵线搭桥，当时将乐山玻璃厂滞销的酒瓶运去2000吨，满足了需要。运输质量的好坏，关系企业的生存竞争。近年来，我省相继在乐山、南充、重庆、泸州等地召开了川东、川南、川北片区运输服务质量评比会议，先后评选出南充轮船公司重庆办事处、涪陵地区轮船公司红卫21号、重庆轮船公司红阳20号、蓬安航运公司客运站优质服务先进单位近百个。

出川联运

四川航运部门重视利用长江这条“黄金水道”出川运距长，停靠少，运行周期长，批量大，船舶效能得以充分利用，经济效益高。年平均完成进出川物资量占全省航运周转量的一半以上。现在全省出川运输已由过去万县一个地区发展到乐山、宜宾、泸州、重庆、涪陵、万县、南充、达县、自贡等9个地市，87个国营和集体航运企业的153个船队，8.4万马力，18.4万吨船舶。从1980年至今已向长江中下游的湖北、湖南、江苏、安徽、江西、浙江、上海等省市运去煤炭、木材、化肥、水泥、硫磺、烤烟、川酒等各类物资500多万吨。同时，利用回程船舶运回五金交电、日杂货、重型机械等物资60多万吨。水上进出川运输，促进了省际间物资



船队出川

段永刚 摄

交流。为了做好出川运输的统筹、协调、服务工作，四川航运领导部门成立了省水上进出川物资联运服务公司，并在出川运量大的乐山、宜宾、泸州、重庆、涪陵、万县、南充、达县八个地市成立了水上进出川物资联运服务分公司和泸州水上运输贸易中心。进出川运输以长江为主干，上起岷江乐山、金沙江新市镇、嘉陵江广元，沱江富顺，乌江龚滩，下经宜昌、武汉、南京直达上海，联运线路共12条，长4100公里。四川船队在出川运输中发挥了船小好调头，运输不计批量、不择码头、不分货种、适应强、调度灵活、服务上门的优势，实行支干直达。现在四川船舶，出三峡后可从湖北的城陵矶进入洞庭湖达湖南；从镇江入大运河，经扬州进入苏北；从九江入鄱阳湖直达赣东南。服务上门，送货到家，深受物资单位欢迎。

近年，四川水上进出川运输，实行以运为主、运销结合，多种经营，由单一的运输型变为运销结合型，采取购运销、代运销，

产供运销一条龙的方式，扩大货源。泸州水上运输贸易中心，去年代购云、贵、川木材5000多立方，煤炭2.5万吨，代储、代运、代办中转。重庆水上进出川联运服务公司为物资方和运输方牵线搭桥，组织出川煤炭、化肥、水泥等物质二万多吨，运到江苏、上海销售，既增加了水运货源，又增加了销售收入。

旅游客运

四川各地名胜古迹，风景区大多在江边，国内外来川参观游览的人越来越多，根据这个特点，四川航运部门近年在长江、岷江、嘉陵江、大宁河、乌江等10条江河上开辟了旅游客运航线28条1050公里。有机动船35艘、1.2万马力、1.5万客座，完成旅游客运30多万人次。乐山市东方红航运公司在岷江上开行乐山城至乌龙寺、大佛寺航线，平均每天运送1万人次，最高时达到2万人次。巫山大宁河1982年对外开放，巫山至巫溪120公里



滴翠峡

李显荣 摄

沿途风景如画，吸引了大量中外游客。巫山大宁河航运公司开行18艘旅游艇，去年运送3.8万客人，其中港澳同胞和日、美、英、法、意等外宾八千多人。嘉陵江下游合川至重庆北碚名胜古迹较多，国务院命名为全国重点旅游区的古钓鱼城就在江边，嘉陵江秀峡、沥鼻峡、温塘峡和古圣寺，北温泉、缙云山常年有大批旅游者前往。合川县盐井航运公司建造了一艘以沥鼻峡命名的旅游船，去年运送旅客28万人次。涪陵地区和万县地区的航运企业还开辟了重庆至宜昌、丰都至宜昌、万县至宜昌航线的出川客运线。涪陵地区轮船公司自开辟重庆至宜昌的风景旅游线后，沿途游览丰都、石宝寨、白帝城、张飞庙、葛洲坝等地。

航道建设

四川航道通航营运里程8200公里，轮船航道由五十年代初期的1200公里增加到5100公里，渠化航道由224公里增到1018公里。先后整治了乌江、嘉陵江、渠江、岷江、金沙江，为轮船运输的发展，创造了条件。特别是嘉陵江、岷江、乌江和金沙江（新市镇以下）通行轮船，改变了四川内河运输面貌。嘉陵江轮船过去只通行重庆至合川89公里，现在合川至广元段经过整治，水深保持在0.8米以上，重庆至广元740公里，240马力拖轮可常年通航。“天险”乌江涪陵至龚滩段305公里航线已实现绞滩机动化和运输轮船化。金沙江宜宾至新市镇105公里，终年通行轮船。现在全省1米以上水深的干流航道已由五十年代初期的467公里增至1786公里。在开辟小河航道上，重点整治了大宁河、东河、关滩河、笋溪河、汤溪河等，对支援老、边、少山区经济发展起了积极作用。

三中全会后，四川航道建设步伐加快。交通部和省投资3000多万元整治大渡河沙湾至乐山、岷江乐山至宜宾航段。大渡河23个滩的整治全面开工，13个重点险滩已经整治完毕，航道水深等尺度达到设计要求；岷江