

国情丛书



张国荣 著

交通：贵在先行

辽宁少年儿童出版社

· 国情丛书 ·

交通：贵在先行

张国荣 著

辽宁少年儿童出版社

1991年·沈阳

交通：贵在先行

Jiaotong Guizaixianxing

张国荣 著

辽宁少年儿童出版社出版

(沈阳市南京街6段、甲2号)

责任编辑：郭守贤 王 实 美术编辑：刘丽菲

装帧设计：徐谷安 费 嘉 版式设计：黄金娣

朝阳新华印刷厂印刷 辽宁省新华书店发行

开本 787×1092 毫米 1/32 · 印张 6 625 · 字数 130,000 · 插页 2

1991 年 5 月第 1 版

1991 年 5 月第 1 次印刷

印数 1—30,000

ISBN7-5315-0900-8/N · 29 定价：2.40 元

内 容 提 要

交通运输是国民经济发展的先行官。要了解国情,不可不了解交通运输。本书通过对我国铁路、公路、水运、民航、管道及城市交通的历史、现状和未来发展远景的描述,全面系统地介绍了我国40年来交通运输事业所取得的辉煌成就,以及建设中还存在的问题和解决问题的途径。

本书材料丰富,思想性、知识性、趣味性并重,语言生动流畅,可供广大青少年和社会各界人士阅读。

总 序

陶 锐

我们生活在中国这片伟大的土地上，欣逢改革开放、建设社会主义现代化的盛世，并且正在全力以赴地为她的繁荣昌盛而不懈地奋斗。她的历史和现状究竟如何？她在当今发展阶段的基本情况和特点是什么？这是每一个关心她的命运，立志为她的强盛而效力、奉献的人所关注、所需要清楚地了解的。这一历史和现状，这一基本情况和特点，就是我们通常所说的国情。

了解和掌握国情，自然是决策者的责任。科学的决策只有建立在对国情的深刻认识和全面把握的基础上才能真正做到。为什么我们国家在社会主义建设中总是犯急于求成的毛病？很重要的一个原因是某些决策脱离了我国实际，也就是脱离了我国国情。然而，了解和认识国情，又不单纯是决策者的事情。社会主义事业

是全体人民的事业，它的成败盛衰取决于人民群众的自觉努力。人民群众对国情的认识越全面、越深刻，便能坚定信念，充满信心，在科学求实的基础上充分发挥劳动的积极性和创造力。而且，上上下下对国情有了共识，也便于决策者作出科学的、有效的决策，避免某些重大失误。对于青少年朋友来说，他们更需要知道我们的过去，知道今天的中国如何从过去的历史中走来，知道过去的历史如何锻造了中国的今天。他们也更要知道我们的现在，知道现代化建设事业在中国的特点和难点，使自己的理想和抱负植根于更加实际、更加坚实的基础之上。今天的奋斗是未来历史的前奏，不懂得过去的历史就不懂得今天的现实，也就不懂得如何创造未来。青少年朋友通过对中国历史和现实的了解，就会明白新中国四十多年来的巨大成就来之不易，就会明白中国在人口太多，资源不丰，资金短缺，经济、文化教育发展极不平衡的条件下，建设四个现代化，走向更加美好的未来，需要历尽多少艰难困苦，需要付出多么艰巨的劳动。明白了这一切，就会激发起一往无前、拼搏向上、昂扬进取的精神，增强民族自信心和自信力，满怀热情和希望地准备好自己的一切，积极投身社会主义现代化建设的伟大洪流。这套丛书奉献给青少

年朋友的旨趣即在此。

国情是一个综合概念。它包括社会基本状况、社会性质及其发展水平、自然条件、历史传统等,即是说,历史的、社会的、自然的各种因素,构成了现实的国情。这套丛书要把国情的这一切方面都囊括其中是不可能的。因此它只是选取了与经济建设、文化建设有密切关系的18个选题,力求使青少年读者从主要的方面了解我国社会主义现代化建设的基本状况及其发展水平,了解我国的综合国力。在所能及的专题内,作者既讲了历史,也讲了现状,同时指出所面临的困难和所应作出的抉择,也适当地将这些基本情况放在国际环境中加以考察,估量其发展水平、基本特点、优势和劣势、长处和短处,使青少年读者在更广阔的视野上来理解和认识我国的国情。

这套丛书的作者都是从事报告文学或纪实专访的新闻记者和实际工作部门的研究工作者,他们平时广泛接触社会或部门实际,在多年工作中对情况和材料多有积累,且能发挥职业的特点和优势。因此,这套丛书具有较强的客观性,坚持了实事求是的原则,真实地反映了事情的全貌;所引用的材料都是最新的,特别是对我国改革开放十多年来的情况,作了较为充分的反

映,所以,它又具有强烈的现实性;为了满足青少年读者的需要,作者又注意了行文的通俗性和可读性,寓理于事,深入浅出,有些还采用了报告文学或散文式的笔调,使人读来轻松自如。此外,这套丛书虽以介绍情况为主,但作者们并没有停留在泛泛陈述的水平上,不少地方在作客观介绍的同时,渗透了他们自己的观察与思考,同时吸收了当前学术界的某些研究成果。因而,这套丛书除对青少年读者了解国情有所助益外,对其他方面的读者也有借鉴和启示作用。

国情研究和国情教育是一项社会系统工程,需要各方面共同关注和努力,我们编辑这套丛书,希冀在这方面尽绵薄之力,但由于视野和水平有限,疏漏和不当之处在所难免,亟需时贤方家特别是广大读者提出批评指正。

1990年7月于北京

引 言

文学家们说：“交通是国民经济的大动脉。”

经济学家们论证：“交通是国民经济发展的先行官。”

企业家则认为：“商品，就是产品加交通。”

不管人们从哪个角度去评价人类社会的各项活动，可以说须臾离不开交通运输。随着人们对交通运输重要性认识的不断深化，以及交通运输日新月异的发展，如果我们以交通运输为题材，写一部“交通颂”，我相信，其内容之丰富，故事之动人，色彩之鲜艳，气魄之宏大，将绝不亚于任何一部优秀诗作。

交通运输，是一个国家国情的重要组成部分。要了解国情，不可不了解交通运输。

这本小书，既没有去详细介绍世界各国交通运输发展的现状，也没有笼统地去谈我国的“大交通”，而是通过对我国铁路、公路、水运（包括内河和远洋）、民航、管道及城市交通的历史、现状和未来发展远景的描绘，着重介绍

40年来我国交通运输事业所取得的成就，以及建设中还存在的问题和解决问题的途径。这样写，也许更客观、更实在一些。希望它对读者诸君了解和认识我国交通运输这个国情能有所帮助。

与国外相比，夜郎自大不对，但我们也毫无理由妄自菲薄。

40年来，我国交通运输事业取得了令人瞩目的成就。在960万平方公里的国土上，已经初步形成了以铁路、公路、水运、民航和管道5种现代运输方式的基本骨架，建起了初具规模的综合运输网络。

截止1989年底：

全国铁路营业里程5.28万公里，线路总延长12万公里，居世界第5位，分别比解放初期增长1.4倍和2.6倍。

公路通车里程已突破百万大关，达到101.4万公里，比解放初期增长13倍多。全国95%以上的乡镇和75%以上的村庄都通了公路。高速公路实现“零”的突破，已建成326公里，结束了我国大陆没有高速公路的历史。

内河通航里程已达10.94万公里。全国共有大小河流5万余条，河流总长40多万公里，海岸线绵延1.8万多公里。内河运输，我国具有得天独厚的条件。

远洋运输，我国现已拥有远洋运输船舶1500余艘，1946万载重吨，显居世界第8位，航行于世界上160多个国家和地区，我国已成为举世瞩目的海运

大国。

民用航空通航里程 37 万多公里，有国内国际航线 370 多条，其中国际航线 45 条，通往 27 个国家的 35 个城市。旅客周转量已居世界第 14 位。40 年来，我国民航实现了从使用活塞式小飞机，到使用世界上最先进的大型宽体喷气式客机的飞跃；从在本土飞行，到冲出国门、遨游世界的飞跃。

原油和天然气输送管道，更是从无到有，现已建成管道 14339 公里，其中输油管道 7708 公里，输气管道 6631 公里。利用管道输送石油，已占原油运输总量的 62% 以上。

城市交通也获得长足发展。全国城市道路现在总长度为 4.4 万公里，面积为 4.4 亿平方米，分别比 1949 年增长 4 倍和 5 倍。现在全国城市共有公共电汽车 5.7 万辆，出租汽车 8.2 万辆，每年运送乘客 280 亿人次。这在世界上一些国家，就是“倾城倾国”出动，也达不到这个数字。

应该说，解放 40 年来，我国交通运输建设成绩是巨大的。它取得了旧中国数千年、一些资本主义国家近百年所未能取得的进步。

当然，我们也应看到，我国现在的交通运输，还很不适应我国国民经济发展的需要。突出的问题是：数量少，标准低，质量差，管理落后。已成为制约国民经济发展的瓶颈。大多数国人也都尝到了“乘车难”、“货运难”的苦头。

造成这种局面，原因是多方面的。除了“先天不足”之

外，主要是“后天失调”。

“后天失调”，主要是指长期以来国家对交通运输投资偏低。这里有体制上的问题，也有思想认识上的问题。

建国以来，党和政府虽然一再强调交通运输的重要性和先行作用，但是在国民经济建设中，却存在着“重工业，轻交通”，“重流通，轻交通”的严重倾向。有些同志总认为，社会经济发展了，工业部门越来越多，国家就这么多钱，僧多粥少，交通运输投资比重自然要有所下降。这是简单地把交通运输作为一个工业部门来看待，没有把它看作是整个国民经济的重要基础设施。不论工业、农业可以细分为多少个部门，它们的总量（工农业产值或商品总量）同交通运输能力之间应有一个合理的比例。因为每增加一个工业部门，势必要增加相应的运输量。正是长期以来受这种似是而非思想的影响，我国交通运输投资不仅长期偏低，且呈下降趋势。这是造成我国目前交通运输严重滞后的一个重要原因。

纵观 40 年来，我国经济有过几次在扩张—收缩之间来回的激烈振荡。每一次都与交通运输的承受能力有关。只是每当经济扩张撞到交通运输限制硬壁的时候，才有“交通运输必须先行”的深切感受，采取一些临时的应急办法；而当经济处于调整收缩、交通运输紧张有所缓解时，抓交通运输的劲头也就减小了，交通费在先行的意识也淡薄了。缺乏战略观点，未能下大力量，坚持不懈解决好交通运输

问题。抓抓停停，其结果只能使交通运输紧张状况愈演愈烈。

党的十三大以来，交通能源被列为国家战略产业，要实行倾斜投资，重点建设。在今后 10 年、20 年内，我国交通运输可望有个历史性的大发展。据有关部门的预测和规划，我国交通运输未来发展总的趋势是：铁路运输在整个交通运输中仍将发挥骨干作用；公路运输随着科技进步将异军突起；航空运输作为新生力量将较快从空中覆盖运输网；水运将重振雄风，优势得到充分发挥；管道运输以其特殊优势，将得到较快发展，成为石油、天然气运输的主力；城市交通将以公共交通为主，以快速轨道交通为骨干，使地下、地面、高架相结合，逐步实现城市交通电气化和立体化。

现在，我国的 5 种交通运输方式都比较落后，需要同步发展，比翼齐飞。

如今的问题是，铁路运输不合理负担过重，什么都往铁路上挤，没有充分发挥它在中长途货运和中途客运方面的优势；没有充分发挥公路短途客货运和机动灵活、“门到门”运输的优势；没有充分发挥水运对沿河、沿海中长途散装货运的优势；没有充分发挥民航长途客运和高价值货运的优势；也没有加速开发管道在油气运输方面的潜力。“点线”不配套，不仅增加了社会投资和运输费用，也浪费了许多本已紧张的运力。

有关专家分析认为,要使我国交通运输尽快走出困境,从现在起要突出注意抓好两件事:一是在宏观建设布局上,要搞好综合运输网规划,使各种运输方式扬长避短,在总体规划下协调发展,具体建设项目要宜水则水,宜铁则铁,宜路则路;二是在运输生产组织上,要大力发展多式联运,提高交通运输的整体综合经济效益。

交通运输是当今世界各国都在倾力研究的一个重要课题。作者多年来从事工业交通方面的采访,这为编写本书提供了一个便利的条件。书中引用的一些材料,是从国内外各方面搜集整理的,力求最新、最准确。虽未能一一注明出处,但不敢掠人之美。

此书是《国情丛书》中的一种,供广大读者,特别是青少年读者,全面而客观地了解、认识我国的国情,以增强主人翁精神和历史责任感。丛书的编委要求写作上要避免学究式的艰深和呆板,既要仰以察古,又要俯以观今;成绩要讲够,在讲问题时,既要讲“危”,又要讲“机”,让人感到有出路,有对策;形式上要以现状描绘出之,发人深思的观点融汇其间;要思想性、知识性、趣味性并重,通俗易懂,自然流畅,不作抽象的学术理论探讨,等等。作者虽已尽力而为,但究竟做得如何?还请读者验之。

目 录

总序	陶 铠
引言	1
一 铁路篇	1
1 世界上第一条铁路	1
2 一段辛酸史	3
3 40 年建设成就辉煌	6
加强新线建设, 改善路网布局	7
加快旧线技术改造, 提高铁路现代化水平	10
铁路工业蓬勃发展	11
璀璨的科技成果	13
地方铁路方兴未艾	15
4 铁道部长辞职引起的思索	20
5 中国铁路已到了力量的极限	21
6 问题之一: 供血不足, 投资偏低	25

7	问题之二：低折旧，高税收，两面夹击	28
8	问题之三：低运价对高物价， 铁路陷入困境	31
9	出路在于改革	32
10	展望 2000 年	36
二	公路篇	40
1	旧中国破烂不堪的公路交通	41
2	新中国公路建设成绩喜人	42
	突破百万公里	42
	“零”的突破：高速公路的诞生和发展	44
	公路桥梁建设技术有独创	47
	实行“一起上，一起干”方针	48
	汽车零担货运遍及全国	48
3	前进中的问题	49
	公路密度小，等级低，路况差	49
	投资不足，新路难建，旧路难养	51
	多家管理，越管越乱	54
	伤亡事故惨重	56
4	公路建设要有大发展	57
	他山之石	57
	未来公路建设的蓝图	59
	敢问路在何方	61

三	内河篇	64
1	源远流长的内河航运	65
2	40年来我国内河航运的几起几落	67
3	我国内河航运的潜在优势	71
4	江河颂：“三江两河”及其他	73
	黄金水道——长江	73
	北方最重要界河——黑龙江	76
	我国最南方的水系——珠江水系	78
	黄河长江拥抱的水系——淮河水系	79
	世界上最古老的人工河——京杭运河	80
	中华民族的摇篮——黄河	81
5	内河航运存在的主要问题	81
	建设投资严重不足	82
	水资源未能综合利用，碍航闸坝严重	84
	生产力布局不合理	85
	管理体制不适应	87
6	振兴内河航运：建设水运主通道港站主 枢纽	87
四	远洋篇	90
1	灿烂的古代航海史	91
2	新中国第一艘远洋客轮	92
3	重振海上雄风：中国远洋运输总公司	94