

交通调研与 决策

王连东 著

人民交通出版社

交通调研与决策

Jiaotong Diaoyan yu Juece

王连东 著

人民交通出版社

交通调研与决策

王连东 著

正文设计: 刘晓方 责任校对: 周岫岩

人民交通出版社出版发行

(100013 北京和平里东街10号)

各地新华书店经销

北京牛栏山一中印刷厂印刷

开本: 850×1168 1/32 印张: 3.75 字数: 94千

1991年5月 第1版

1991年5月 第1版 第1次印刷

印数: 0001—7,000册 定价: 3.00元

ISBN 7-114-01181-4

U·00780

内 容 提 要

本书作者王连东同志现任湖北省交通厅厅长，他从事交通工作已经有40来年。本书从理论和实践上，概括了他多年来调查研究经验。仔细地读完此书，可减少实际工作中的盲目性，科学地进行决策。本书整理了作者的研究成果，还倡导领导干部调查研究之风，所以，本书对广大交通行业的干部和职工的工作和学习极有帮助。

本书共收集了作者有关交通调研与决策方面的文章共24篇。

目 录

回顾与展望.....	(1)
湖北地方交通飞跃发展的35年.....	(2)
湖北交通展新姿.....	(8)
湖北交通发展的现状与展望.....	(12)
十年改革奋进 公路蓬勃发展.....	(15)
谈谈加强交通政策法制工作的重要性.....	(23)
大兴调研之风 促进科学决策.....	(26)
正确处理七个关系 掌握交通客观规律.....	(30)
论我省交通发展的战略重点.....	(38)
交通史志应努力反映交通运输发展的客观规律.....	(48)
关于加强交通行业思想政治工作的思考.....	(53)
概说湖北水运的振兴方略.....	(60)
关键在于认识 出路在于改革.....	(65)
关于振兴湖北水运的思考.....	(73)
异国归来话江河.....	(78)
端正思想认识 深入搞好运输市场整顿工作.....	(83)
整顿运输市场 发展运输事业.....	(85)
从我省交通专业运输企业的现状看推行承包经营责任制 的必要性.....	(87)
对农村个体运输业的几点认识.....	(96)
对个体运输要因势利导加强管理.....	(98)
管理的文章也要认真做.....	(101)
积极推进交通改革 注重加强行业管理.....	(103)
振兴水运是客观需求.....	(109)
新年要有新气象.....	(110)

回顾与展望

建国以来，湖北省交通运输业迅速发展。以武汉为中心，总长10 000公里的百余条干线公路和2500公里的13条主要通航河道，贯通支线、小河，连接城乡四通八达的水陆交通运输网络，已经基本形成。通车总里程45 000公里，公路桥梁5 600余座，总长185 000多米。港口建设发展也较快，吞吐量达6 000万吨。

党的十一届三中全会以来，全省民用汽车和交通部门的专业汽车，达到近10万辆和13 000辆。营运拖拉机105 000台，全省地方专业运输船舶6000艘，18万马力^①，65万载重吨，其中钢质船比重和水运企业人均吨位均居全国首位。个体运输业也应运而生，运输市场活跃兴旺，群众办交通方兴未艾。全省个体运输户现有汽车4 000辆，船舶5 400艘，10万余吨。据初步统计，全省交通部门去年客运完成20 381万人次和658 470万人公里，货运完成5 949万吨和923 400万吨公里。

根据湖北省委提出的工农业总产值提前翻两番，同时考虑到本世纪末能源生产翻一番和综合运输的合理化，预计我省到本世纪末地方交通运量达到2.5亿吨，客运量达到11亿人次，分别比1980年翻两番和增长3.2倍。为了实现这一目标，要建立以“大三角”为主体的现代化的湖北地方交通运输网，充分发挥长江、汉江水运优势；以武汉为中心，东延西移，畅通南北，铁路、公路实行最广泛的分工协作，使各种运输方式协调发展。

要把这一设想变成现实，摆在我们面前的任务是：努力实现全省交通工作的“两个转变”，继续深化改革，搞活运输。各级交通部门要真正成为政府的职能机构；进一步给企业简政放权，实行政企分开，使企业真正成为相对独立的经济实体。

① 1(米制)马力=0.735kW。

在建设资金上，广开渠道，加快交通基础设施建设，重点抓好“一江三河”（汉江、汉北河、内荆河、松虎河）的整顿。整治汉江是振兴我省水运事业的关键，因此，要突出抓好汉江开发，开辟出一条北煤南运的合理运输线。

到本世纪末，全省主要干支碍航闸坝要全部复航，其中要达到三级航道800公里、五级航道1 000公里、六级航道2 000公里。公路建设在维持简单再生产的基础上，加快主要干线公路和大中城市出口路的改造速度。到本世纪末，全省公路通车里程达到7万公里，其中一、二级路3700公里。在改建和新建汉口、黄冈、孝感、邾阳等几个大型客运站的同时，新建成武汉、宜昌、荆门、襄樊、宜城五个集装箱中转站，推动现代化运输方式的发展；全省要基本形成以武汉、黄石为一角，十堰、襄樊为一角，宜昌、沙市为一角的“大三角”交通运输网络。

加强智力投资，依靠科学技术的力量，是实现交通运输现代化的关键。要重点抓好省交通学校的建设，通过多种办法，各种渠道吸引管理人才和专业技术人员到交通部门工作。采取各种措施鼓励自学成才，力争在本世纪末地方交通科技人员达到43 000人。

展望本世纪末湖北地方交通运输业，我们充满信心，只要我们搞好改革，尊重知识，尊重人才，扎实工作，就能开创交通运输的新局面，为湖北经济的振兴作出贡献。

（本文在《中国交通报》1985年6月5日刊登）

湖北地方交通 飞跃发展的35年

我省是华中地区水陆交通的最大枢纽。长江横贯东西，万吨巨轮可由上海直达武汉，5 000吨轮船可经沙市到宜昌，1 000吨轮

船可过三峡上航重庆；汉水为第二水运干线，可常年通航；京广铁路纵穿南北，武大、汉丹、焦枝等新建铁路与全省公路、河流纵横交织；空运事业也占有重要地位。

建国35年来，以公路、水路为主的湖北地方交通事业，日益发展壮大。全省基本形成以武汉为中心，以100条公路干线、13条通航河流为骨架，连结广大城镇和乡村的四通八达水陆交通网。昔日世代闭塞的山区，今天“公路盘山转，车轮滚滚进深山”；过去急流阻隔的江河，如今桥梁飞架，天堑变通途；往日“路断人稀，舟楫不畅”的江汉平原，现在公路密布，江河畅通，一派繁荣景象。35年来，运输工具不断更新换代，港站建设日臻完善，客货运量逐年增长。

1983年全省公路通车里程达到45 000公里，通航河流（不包括长江）79 00公里；拥有民用汽车97 000辆，船舶67万多吨，26万马力；交通部门专业汽车1万余辆，船舶56万吨，17万马力；县属以上水陆运输、装卸搬运、交通工业企业近400个；拥有能制造大中型车船的较为完备的地方交通工业体系；还有一支强大的交通管理队伍；全年完成客运1.88亿人和50亿人公里，完成货运7468万吨和85亿吨公里，客货运量分别占全省运输部门各种运输方式的80%和65%以上。地方交通35年来所取得的巨大成绩，为促进我省工农业生产，繁荣国民经济，改善和提高人民生活发挥了十分重要的作用。

（一）

湖北公路交通始于20世纪20年代初，1924年修通全省第一条公路——襄（阳）沙（市）公路，至今整整有60年历史。解放前，由于战争频繁，国民党从军事需要出发，公路时修时毁，武汉解放时，在全省千疮百孔的6 000公里公路中，可通车的不足400公里，汽车运输苦于挣扎，解放初期全省交通部门才有老旧杂牌车828辆，公路交通气息奄奄。“一去二三里，抛锚四五回，修理六七次，八九十人推”，便是当年公路交通的真实写照。

解放后，在党和人民政府的重视下，公路交通获得了新生，1953年，国民经济第一个五年计划开始，为了适应经济建设的需要，全省集中力量修复了6 000公里破烂不堪的公路。1958年，公路建设开始大步迈进，经过三年努力，新建公路7 000余公里，在1957年的基础上翻了一番，达到14 000公里。为了开发山区交通，1957年初夏，省委组织了两个视察团深入鄂西南和鄂西北调查。老省长张体学同志翻山越岭，步行700华里，考察了山区自然资源和交通状况。1958年开发山区交通的战斗在鄂南和鄂西北同时打响，两线筑路大军历尽艰险，英勇奋战，1963年，贯穿宜城、保康、南漳、谷城、竹溪等数县的鄂西北公路初步修通，1965年连通宜（都）五（峰）、鹤（峰）来（凤）的鄂西南公路胜利建成。两条穿越崇山峻岭、伸向江汉平原的大动脉，为发展山区经济，改善人民生活，发挥了巨大的作用。

1963年，国民经济实行调整后，获得了全面好转。前进中的我省公路建设，在通车里程持续发展的情况下，桥梁建设与之不相适应，没有桥，许多路连不上，接不通，桥梁成了公路建设的主要矛盾。1965年公路建设进入了一个以修桥为中心的新阶段。

“依靠群众，依靠地方，国家扶助，勤俭建桥”。经过八年奋战，共建桥梁34 00多座，总长84 000余米，全省干线公路基本实现了桥梁永久化。这些拔地而起的桥梁，大大提高了公路的通过能力，且结构新颖，姿态万千，增添了全省湖光山色的壮丽风采。

1973年开始修建油路，这是我省公路建设由普及到提高的大转折。历时7年，新铺油路7 300多公里，全省干线公路基本上实现了路面黑色化。不仅提高了公路质量，而且净化了沿线的环境，一举改变了晴日行车尘土扬、雨天泥水四溅的状况。

为了加速发展广大农村尤其是山区的公路，从1975年开始，掀起了以山区为重点的公社公路建设的热潮；5年投资7 000万元，修路4 400公里。基本实现了社社通公路。鄂西公路也是在这个时期竣工的，这条西起利川鱼泉口与四川相通，东至荆州城下

与汉（口）沙（市）线相接的大干道，有一半路段在高峡深谷涧，海拔1 000米以上，是我省公路建设史上所罕见的艰巨工程。鄂西公路全长330公里，建大桥9座，中小桥50座，砌涵洞1 200道，完成的土石方如果堆成高宽各一米的长堤，可相当于武昌到北京距离的9倍。

汽车运输业是同公路建设同步发展的。50年代主要是发展国营企业，改造私营企业，60年代初，全省营运汽车达到2000多辆，比1949年翻了近两番。60年代，主要是车辆更新改造，淘汰了一大批过去进口的杂牌残旧汽车，换上了国产“解放牌”，车辆状况发生了根本变化，工作效率提高了一半。更新后车辆数虽然减少了，但运输量反而增加了60%。

党的十一届三中全会以后，随着国民经济的迅猛发展，公路运输事业日益壮大。1983年，全省已有一支以交通部门专业汽车为骨干的强大运输力量。全省民用汽车和交通部门的专业汽车分别比1949年增长了78倍和15倍。600多个汽车站分布全省城乡，客运线路约1 500条，每日客运行车班次5 000多次，完成的客、货运量占地方交通的93.4%和51%。现已基本形成以大中城市为中心，沟通城乡，延伸深山僻壤，连接铁水的公路运输网。

（二）

湖北素称“千湖之省”、“九省通衢”，全省有大小河流1 000多条，35 000余公里，有着天然的航运条件。

在新中国诞生前，全省主要通航河流全都处于原始状态，航行条件非常落后。在古老汉江，上游礁石纵横，滩高水浅，下游流沙多变，河道淤塞，仅我省境内就有险滩800多处。行船没有航标，船员只能靠“枯树破庙鸦雀窝，稻草把子黄土坡”等自然景物来导航，触礁翻沉、船毁人亡的事故屡见不鲜。民谣“汉江一百弯，弯弯都有滩，船只要过去，象闯鬼门关”，道出了昔日汉江的险恶。

解放后，我省航道工人历尽辛苦，不畏艰险，炸暗礁，挖浅

土，筑坝耙石，先后对金蛙滩、凤凰滩等80多处重点险滩进行了整治，爆破、耙石120多万方。航标设施也相继更新提高，初步实现了水标铁质化，岸标电气化，航标管理机艇化，耙石工程机械化。1983年全省有航道管理专业队伍1 000多人，工程船舶100多艘，航标管理机艇40余艘，为更好地疏浚我省江河湖泊，改善和提高航行条件打下了基础。

湖北水运历史悠久，19世纪中叶就有了轮运，可是直到解放之日，全省还基本上是靠人工摇橹、拉纤、撑篙的木帆船。

解放后，我省水运事业才开始焕发青春。1952年，在党的过渡时期总路线的指引下，社会主义改造为复兴水运，建立和发展社会主义的水运事业开辟了航向。35 000多艘、28万吨木帆船、10多万从业人员组成互助组和合作社，极大地解放了生产力。到1957年，全省地方水上货运量达到1 200万吨，比1952年提高2倍多，基本上适应了国民经济发展的需要。

“脚蹬石头手爬坡，拉纤行船腰累驼”是数千年来广大船员的共同遭遇。改善他们的劳动条件，提高运输效率，是水运事业发展之关键。60年代开始船舶机动化、拖带化的技术改造，变木帆船为机动船，变自行船为拖带船。1957年，全省水运机动化和拖带化程度达到85%，这是水运史上船舶动力的第一次大变革，它把广大船员从繁重的体力劳动中解放了出来，向水运现代化迈出了可喜的第一步。

在木船机动化的基础上，70年代我们又迈出了第二步，着手船体结构的更新改造，即变木质船为钢质船。党的十一届三中全会以后，大大加快了改造的进程，仅4年的时间，新增钢质船33万吨，交通部门船舶总数达到56万吨，打破了建国30年来运输船舶一直在30万吨徘徊的局面，不但为国家节约了大量的桐油和木材，而且货物周转量翻了一番多，许多水运企业由此扭亏为盈，经济效益稳步提高，企业面貌日新月异。

我省地方港口建设是随着水运事业阔步前进的。1983年全省有年吞吐量万吨以上的港口近150个，其中有舵落口、襄樊等年

吞吐量50万吨以上的现代化港口20多个，吞吐量连年递增，枢纽作用愈来愈大。

历年来，水运不仅完成了日常物资的主要运输任务，还是地方大批量紧急运输的主力，并且已经成为联系我省与长江水系各省的重要纽带。省内大量的工矿产品和矿建材料，都是通过水运直达皖、赣、苏、沪等省市的支流腹地。

(三)

随着党和国家的工作重点转移到国民经济建设的轨道后，中央提出了依靠科学技术进步，加速实现社会主义现代化。近几年来，我省结合实际，把降低消耗，提高运输效率，改善交通条件，研制和采用新的交通工具，提高经济效益作为主攻方向，努力使科学技术进步为发展地方交通发挥积极作用。经过几年攻关，已经取得了可喜的战绩。

公路建设方面，旧渣油、沥青路面材料回收再利用，太阳能和远红外线沥青装置等新技术的研究成功，为探索公路工程新材料、新工艺，开辟了新途径。这些新技术推广应用以后，效果显著，在省内外都有较大影响。用旧渣油、沥青路面材料回收再利用新技术把我省现有油路普翻一次，就可节省渣油20多万吨，矿料280多万方，资金8000多万元，经济效益十分可观。

运输工具方面，除努力研制新的交通工具外，主要还积极大量地采用目前现有的先进运输工具。我省研制的662A型长途客车结构先进，获得交通部首创奖和优秀奖。662型通道客车性能良好，得到了湖北省科技成果一等奖，跃进省优质产品行列；汉江300马力推船和长江370马力推船在可行性能方面领先于国内先进水平，被交通部列为重大科技成果上报国家科委。全省交通部门车船技术改造成绩可观，耗能低、速度快的东风140汽车所占比重达到60%，居全国第一位；船舶载重总吨位中，钢质船比重达到74%，也居全国第一位。

运输组织方面，变拖船顶推普通驳为现代推船分节驳，是三

中全会以来我省水运组织的一次重大变革，是我省在运输组织方面研究和运用现代化技术的一次成功尝试。1983年我们拥有分节驳近180艘，6万余吨，列为全国首位，分节驳与普通驳相比，创造的利润翻三番。当前，我国能源较为紧张，因此，我们研究了船用柴油机燃油无剂掺水新技术，并获得成功，已推广应用，平均节油7.4%，效果较好。

党的十一届三中全会以来的一系列方针、政策的实施，给农村经济的发展插上了翅膀，农村商品生产蒸蒸日上，当前农村由自给半自给经济向大规模商品生产、由传统农业向现代化农业转变后，长期耕耘于自己土地上的广大农民，逐步感到了“要想富，先修路，公路通，百业兴”，农民集资修路和购买车船搞运输的热潮正在兴起，到1983年底，全省农民自己集资修建和改善区乡公路和拖拉机道路3万公里。区乡办运输企业4 000余个，农民个体联户购买和承包的汽车800多辆，拖拉机10多万台，船舶4 000多艘。他们活跃于山乡僻壤、湖泊港汊，及时运输，服务周到，深受农民欢迎，对国营交通运输企业起了重要的补充作用。我省多种经济成分、多渠道、多层次的交通运输新结构已基本形成。

党中央确立了我国本世纪内工农业年总产值翻两番的战略目标，并把交通运输列为实现这一战略目标的重点之一。35年来，我省地方交通事业虽然取得巨大的成绩。但由于国民经济发展迅猛，交通运输从整体上讲仍是薄弱环节，我们将沿着党的路线，振奋精神，开拓前进，力争早日实现交通运输现代化。

（本文在《楚天纵横》1985年9月刊登）

湖北交通展新姿

最近，我们对湖北省解放40年来交通运输业的发展进行了一番考察。车船兼行，足迹纵横湖北大半个版图。在这充满兴奋的

行程中，我们看到了湖北交通建设和运输生产的壮观图，看到了古老荆楚大地上从未有过的许多线条、色彩构成的生动新奇的景象。

建国初期，湖北省的交通运输业萧条凋零。全省3000多公里公路千疮百孔，通车里程不到500公里；800余辆进口的“万国”车破旧不堪，能行驶的不到100辆。“茫茫九派流中国”，全省江河纵横，但能通航的没有几条，而且包括长江、汉江在内的不少河段滩高水险，河道曲折，淤塞不畅；除了少数破旧的“洋船”外，就是千补百衲的帆船。“沉沉一线穿南北”，京汉——粤汉铁路纵贯湖北，但在武汉被滔滔大江所阻，全省铁路通车里程仅342公里，而且都是单线。那时，号称“九省通衢”的湖北，交通运输业实际上非常落后。

今日湖北，交通面貌焕然一新。横贯东西的滔滔长江，蜿蜒南北的融融汉水，经过大力开发整治，已经旧貌换新颜，昼夜汽笛欢叫，巨舶穿梭，舟楫争流。特别是以公路、水路为主的地方交通运输发展很快。全省基本形成以武汉为中心，以100条公路干线，13条主要通船河流为骨架，与铁路、航空相衔接，联络全省城乡，通向祖国四面八方的水陆交通网。

1985年与1949年相比：公路通车里程增长19倍；桥梁总长增长66倍；地方水运货物周转量增长52倍；公路货物周转量增长1151倍；公路客运周转量增长4929倍……

东方刚泛出鱼肚白，我们的汽车就驶出了荆州古城，沿着襄（阳）沙（市）公路，向鄂北重镇——襄樊进发。公路上，车流如潮，络绎不绝，好一幅车水马龙图。

据考，襄沙公路于1922年由商民集资，利用旧有驿站始建，1924年4月全线建成通车，是湖北的第一条公路。当初路面低劣，桥涵简陋，后虽几经修修补补，终因战争破坏和自然水毁，变得破烂不堪。而今，这条纵贯鄂中部的运输大动脉，经过不断改造，面貌一新。全线都铺筑了渣油路面，两旁高大繁茂的行道树，构成一排排蔚为壮观的绿色长廊。尤其是荆——沙段二级公

路的建成，更是锦上添花。那优美明快的线形，那宽敞平直的路面，仿佛在自豪地说：湖北没有一条象样公路的历史该结束了。

襄沙公路的变迁，正是湖北公路事业发展的缩影。40年来，湖北公路在不断地拓宽、延伸、提高。全省通车里程已达5.6万公里，98%的乡镇有了公路，通了汽车。主要干线公路基本实现了“线路标准化，桥梁永久化，路面黑色化，路旁林荫化”的“四化”目标。

特别值得一提的是山区公路的大发展。全省24个大山区县，解放前只有公路765公里，40年来，交通职工以“敢与白云争路，不惧山重水复”的豪迈气魄，用矫健的臂膀挽起座座高山。如今，山区公路已发展到23 100多公里，增加了30倍。现在无论是到鄂西北观光，还是到鄂西南旅行，都会看到一条条公路在深谷云端里盘旋，一辆辆汽车于群山中穿云破雾，为发展山区经济，改善人民生活条件，发挥了巨大的作用。

40年弹指一挥间，湖北桥梁建设事业迅速发展。现在仅汉江上就架起了8座公路大桥。全省共有永久性公路桥6 190余座，总长20.3万余米。昔日是“断桥溪岸几家村”，而今是千沟万壑隔不断，玉带彩虹映楚天。一路上看到的桥，构造多样，有传统的石拱桥，富有民族特色的双曲拱桥，气势磅礴的钢梁桥，雄伟壮丽的混凝土梁式桥……千姿百态，各放异彩，不仅把湖北5.6万公里公路连成一气，而且给湖北江河增添了绚丽的风采。

当你逆江而上，在湖北腹地的沙洋镇，一条现代化的公路大桥似卧龙吸水，跃然江上，这就是国内目前已建成的主梁箱“八跨一联”的连续跨数最多，跨径最大的沙洋大桥。如果你有机会到老河口市，可以看到湖北最长的公路桥——全长2 000米的光化汉江大桥，58孔，如利剑斩水，刚劲有力，线力明快。倘若你去鄂西观光，你会看到湖北最高的大桥——野三河大桥，跨径90米，高125米，如腾龙乘雾，气势不凡。而宜昌三游洞的下牢溪大桥，则别有一番风采，上部构造为钢筋混凝土“T”梁，两个椭圆形桥墩高65米，婷婷玉立于峰峦之间，如画似锦，疑似三峡神女出

峡来。

汉江是长江水系最大的支流，是沟通鄂、豫、陕三省的主要水运干线。这样一条得天独厚的河流，建国前却无人治理，上游礁石纵横，下游流沙多变，仅湖北境内800多公里航道上，就有近300处滩险，行船无航标，导航只能凭借于“枯树、破庙、鸦雀窝”等自然景物。触礁翻船的事故屡见不鲜。40年来，航道工人对这条古老的河流进行了大规模整治。他们风餐露宿，不畏艰险，挖沙滩，炸暗礁，先后整治了80多处重大滩险，原始落后的航道面貌有了初步改善。

目前千里汉江基本实现了水标铁质化、岸标电气化、航标管理机艇化，有的推船还开始用雷达导航，船港联络开始使用甚高频无线电话，大大改善了航行条件，使航道里程较解放前延伸了9倍多。

党的十一届三中全会以来，我省航运部门狠抓船舶的更新改造，变机动木质船为机动钢质船，并大力发展先进的新型推船顶推分节驳船队。全省船舶总吨位达到92.4万吨，打破了建国40年来一直在30万吨徘徊的局面，其中钢质船比重达到89%。现在仅进出汉江的长短途货物流通量每年就达1 000万吨。今天，一艘推船的月推载量比建国前汉江全年货运量的总和还多。

船抵汉口舵落口港，放眼望去，码头上吊车林立，电瓶车、铲车、汽车、牵引车来往穿梭。在全省年吞吐量万吨以上的170个港口中，这是除“长航”在我省的港口以外的地方的最大港口，年吞吐量150万吨以上，它和襄樊港一样都是重要的水铁枢纽。武汉港，解放前仅有10多个简陋的码头和一些破烂的趸船，几乎没有装卸机械，现已扩大为汉口、汉阳、江岸三大作业区，形成了多条机械化作业线，并正向自动化迈进。

湖北交通发展的 现状与展望

湖北交通运输业，经过40年的努力奋斗，已取得了有目共睹的成就。现已基本形成以武汉为中心，以76条干线公路、13条主要通航河流为骨架，贯连全省城乡的水陆交通运输网。

从公路情况看：我省现有公路4 200多条，总通车里程5.6万公里。其中干线公路76条，通车里程9 446公里，占公路总里程的16.9%。现有油路1万公里，基本实现县县有油路。全省已有83%的乡镇通了公路，75%以上的村通了汽车或拖拉机。在56万公里的公路网上，架有公路桥梁6 100多座，总长近20万延米，设有汽车渡口80多处，桥渡连线，公路成网。

从航道情况看：全省现有通航河流215条，通航里程8 968公里（包括长江1 053公里）。其中长年通航里程5 910公里，占总通航里程的66%。航道可贯通全省14个地市，53个县市，外通11个省市，出长江可直通海洋。

从运输生产情况看，到1989年底，全省参加营业运输的车有10万辆，其中包括客车8 000辆，另外还有20万台拖拉机、10万辆简易机动车从事常年或季节性营运。参营船舶110多万吨。全省有县以上汽车客运站120个，共辟有公路客运线路3 800多条，日发1万多个班次，平均日旅客流量100多万人次。全省已有85%的乡镇通了客班车。全省人均年乘坐车次已达到7.6次。到1989年底完成水陆客货运量4.02亿人次和5亿吨，完成客货周转量147.8亿人公里和287.7亿吨公里。

经过40年的奋斗和10年改革，湖北省交通已面貌一新。

1. 交通基础设施建设步伐快，成果多。

建国初期，我省只有3 000多公里千疮百孔的公路，通车里程不到500公里。水路能通航的少，且滩高水浅行船难。经过40年