

鄞州交通志

《鄞州交通志》编纂委员会 编



宁波出版社
NINGBO PUBLISHING HOUSE

鄞州交通志

《鄞州交通志》编纂委员会 编

图书在版编目 (CIP) 数据

鄞州交通志/鄞州区交通局编. — 宁波: 宁波出版社,
2009. 9
ISBN 978-7-80743-438-2

I. 鄞… II. 鄞… III. 区 (城市) — 交通运输业 — 概况 —
宁波市 IV. F512.755.3

中国版本图书馆CIP数据核字 (2009) 第162002号

鄞州交通志

作 者:《鄞州交通志》编纂委员会

封面题字: 张忠良

责任编辑: 沈建国

封面设计: 王 珍 陈济开

出版发行: 宁波出版社

(宁波市苍水街79号 邮编: 315000)

印 刷: 浙江新华数码印务有限公司

开 本: 889×1194毫米 1/16

印 张: 38.25 插页16面

字 数: 8904

版 次: 2009年9月第1版第1次印刷

印 数: 1000

ISBN 978-7-80743-438-2

定价: 180.00元

序

当今时代，文化越来越成为民族凝聚力和创造力的重要源泉。大力发展现代交通业，为经济和社会事业服务，迫切建设具有鲜明行业特点和时代特征的交通文化。作为对鄞州交通历史诠释和提炼的《鄞州交通志》的问世，正是弘扬鄞州交通文化的一种体现，也是鄞州交通人践行鄞州精神的文字表达和总结。所以，这是值得庆贺的大事。

《鄞州交通志》是续志，是继《鄞县交通志》面世后又一部交通志书。它记载的是20世纪80年代中期以来鄞州交通发展的历程。这一时期，正是改革开放大潮在祖国大地蓬勃兴起，各行各业取得累累硕果之时。其间，鄞州的面貌发生了翻天覆地的变化。二十余年来，在区委区政府领导下，鄞州人民以邓小平理论和“三个代表”重要思想为指导，树立和落实科学发展观，围绕“创现代化强区、建生态型鄞州”的目标，以“新鄞州工程”为载体，大力推行“实力鄞州、生态鄞州、文化鄞州、富裕鄞州、平安鄞州”建设，取得了非凡的业绩。毋庸置疑，这些成绩的取得，离不开交通先行。这些年来，通过全区上下的共同努力，交通建设得到了快速发展，尤其是公路建设，更呈现出突飞猛进的态势。交通建设向着现代化迈进，为提升鄞州区域品位，为各业经济快速发展，为营造良好的投资环境，搭建了宽阔的平台，提供了有力的支撑，同时，也深刻地改变了鄞州人传统的生活和生存理念，为鄞州人民向小康迈进铺就了康庄大道。记载这一时期的历史轨迹，明兴衰之因，探发展之律，起“资治、存史、教化”之作用，确实很有必要。

著书不易，著一本能反映时代精神和行业特点的社会主义新方志更不易。感谢区交通局《鄞州交通志》编纂委员会及编纂人员两年来不懈的努力和一丝不苟的工作，为今人和后人提供一份不可多得的精神食粮。我相信，《鄞州交通志》必将在鄞州众多的史料中占据重要的一席，在惠及社会、惠及大众中发挥积极的作用。

中共鄞州区区委常委
鄞州区人民政府常务副区长



二〇〇八年十月

凡 例

一、编修《鄞州交通志》坚持实事求是、求真存实的原则，以科学的发展观，记述鄞州交通发展及相关社会各方面的历史和现状。

二、体裁，采用规范记述体、语体文，以述、记、志、传、图、表、录等七体编纂，以志为主体。设编、章、节、目等层次，编、章首设无题小序。结构以章节体为主，条目式为辅。

三、地域，以现鄞州行政区划为基准，记述范围为全区。

四、断限，志（正文部分）、传、表上限起自1986年，下限至2007年，以承接前志。全志所设之概述、大事记和各编、章首设之无题小序上限不拘，即立足当代，追溯历史，统合古今；大事记等少数事物的记述下限延至志书出版止。

五、大事记，以编年体为主，兼用纪事本末体。按古补、近选、错校、引注出处的原则编修。

六、专记，所记内容不囿于修志断限，追溯历史源头，记录事物发生、发展全过程；若在本断限内事件并未终结，可对其未来发展趋势作相关展望。

七、人物，坚持“生不立传”。立传以卒年为序，简介生平。在世人物以事系人，散记于有关章节。

八、图照，以本期《鄞州交通志》1986~2007年为主，本期以外列入新发现或与本期有比较、衔接作用之重要图照。随文图照为黑白，彩色图照编成插页。

九、纪年，采用公元纪年，括注朝代年号（用汉字）或民国纪年（用阿拉伯字）。“新中国成立前后”，以1949年10月1日中华人民共和国成立为界；“解放前后”分别以宁波、鄞县解放之日为界。“鄞县”、“鄞州”分别以2002年2月1日国务院国函〔2002〕8号批复同意撤县设区为界。

十、政区、机构、职务、货币、地方等名称，新中国成立前用旧称，必要时夹注今称；新中国成立后首次出现用全称并括注简称，后用简称。

十一、入志资料，取自正史、旧志、档案、书籍、报刊、文物考古、口碑、调查踏勘等，一般不引出处，大事记存疑者加注。1986年后数据，采用统计部门资料，或相关部门提供的资料。

概 述

鄞州区地处浙江省东北部沿海，西连余姚市，东北邻北仑区，南与奉化市交界，东南濒临象山港。面积1345.83平方公里，有海岸线25.66公里。人口79万。境内东南与西北多山，中部宽广低平，东钱湖镶嵌于东，奉化江纵贯其间。平原面积占39.15%，海拔多在4米左右，水域面积占10.69%。平原地区水系密布，江河纵横，形成了丰富的水资源，为水上运输提供了很大的便利。山区面积占50.16%。全境属亚热带季风区，气候温和，雨量充沛。年平均温度16℃左右，年平均降水量1468.7毫米，无霜期平均237天。六至九月台风活动频繁，夏秋季节常受台风影响，为全年降水量最多的一个时期。台风和暴雨引发的洪涝、涨潮和山体滑坡等自然灾害，对交通运输影响较大。

鄞州历史悠久。从秦王政（始皇帝）二十五年（前222）开始鄞分置鄞、鄮、句章三县。两汉亦然。隋朝（581-618）开始，或将鄞、鄮二县并入句章；或改句章县置鄞县，直至五代梁开平三年（909）改鄮县为鄞县，鄞县之名始确立。1927年划城厢成立宁波市。1931年，宁波市裁撤并归鄞县。1949年5月又划城厢成立宁波市。1958年鄞县撤销并归宁波市。1962年鄞县复置，隶属宁波专区。1983年撤销地区行政公署，以市领县。2002年，鄞县撤县建区。

千余年来，鄞州之地历经时代变革，沧海桑田。在中华人民共和国成立之前，尽管社会生产力发展缓慢，但由于地处沿海，位居要津，加之历代劳动人民重视疏浚水脉渠川、乐兴造桥修路之善举，故水陆交通较为便利，尤以水运为甚。

周代时，鄞县之地就已是海上运输的枢纽。当时，在今奉化江、余姚江汇成的三江口一带就常有海船停靠，故《鄞县通志》称鄞地为“周以来海道运输之要口”。

秦始皇帝三十七年（前210），始皇帝嬴政率众南巡，临浙江（今钱塘江），遇大浪急流，遂西行百十里，从狭口横渡，至会稽（今绍兴）兼祭大禹，在鄞县投宿三十多日。可见其时已有一定规模的水运工具及陆上通道。

两汉以来，随着国力的强盛，鄞县境内交通日益发达。如西汉元鼎六年（前111），为征服东越，朝廷几路发兵；东汉至南北朝（25-589），海寇屡起，朝廷用兵征剿，都取道于境内。

至唐代，鄞县县境海内外贸易逐渐兴盛，除本国外，日本、高丽及一些东南亚国家也来本埠贸易或取道本埠至京城长安朝贡。这个时期，陆路交通及内河航道也有发展。长庆三年（823），在奉化江下游建造了浮桥（今灵桥前身），在东吴乡大涵山下建造了石结构大涵山桥；天宝三年（744），鄞县县令陆南金组织民工开凿西湖（今东钱湖）；大和七年（833），鄞县县令王元暉组织民工修筑它山堰兼浚县西南塘河，使境内的水陆交通条件得到了改善。

宋代始，本埠成为全国四大对外贸易港埠之一。咸平二年（999），朝廷在本埠设“提举市舶司”，以监征海外商船之税利。

本埠的造船业尤为发达。今宁波江左街、三江口附近的江心寺和东门口等地分设船场监官厅事、船场指挥营和造船场。天禧五年（1021），造海船170艘，大者可载人五六百，小者可载百余人。到哲宗年间，温州、明州（今宁波）造船业一跃而居全国之首。

陆上交通开辟了明州至杭州、明州至温州等干线；境内西乡一带新建或重建了一批著名的石木结构桥梁，如高桥、鄞江桥、百梁桥等。

至元代，外海运输极盛，官府设“海运千户所”以统管漕运。杭州、澈浦（今属海盐县）和温州的市舶司因江口淤塞，并入庆元（今宁波）。至元三十年（1293），庆元路提举市舶司由于放宽海运物资以十五分之一作为税收，于是本埠商船云集。

民间交通方面，在奉化江下游和今高桥镇分别设置了著名的东渡和大西坝渡。元贞元年（1295），在今洞桥宁锋建造了著名的石结构元贞桥。

明代，本埠提举市舶司虽为当时我国三大市舶司之一，在魏家巷、小梁街、大池头、盐仓门等处设有官衙，在东灵桥门设有提举司库，但外海运输的状况不如元代。嘉靖年间，倭寇频繁袭击浙江沿海商船、商埠，使本埠海运一度衰落，官设之提举市舶司也予撤销。直至嘉靖三十七年（1558）春，总督胡宗宪率军从天童进剿，倭患渐平，海运才逐渐复兴。明末，东北洋、西洋诸国来我国贸易或朝贡的海船又多云集或取道本埠。

明代兴建的主要民间交通设施尚有正统五年（1440）重建的惠明桥，七年（1442）重建的翻石渡；万历四年（1576）重建的大嵩桥以及明末始置的横山渡等。

清代始，朝廷在本埠设“监督浙海钞关”，以取代以往之市舶司。鸦片战争后，按不平等的《南京条约》，本埠辟为“五口通商”的口岸之一。道光二十四年（1844），英、美、法等国先后在本埠江北岸设置领事馆，江北岸成了外国人的天下，一切稽征大权全操在帝国主义者手中。帝国主义者利用本埠优越的水运条件，掠夺中国财物，使中国民族资本和农村经济遭受了极大的灾难。咸丰三年（1853），太平天国定都南京；十年（1860），太平军打到了浙江。许多地区因受战火的影响，商埠关闭，运输受阻，唯江北岸为外国领事府地，战事未及，故各地商贾云集，从事外海贩运业的南北货号盛极一时。

随着海运的畸形勃兴，海盗乘机骚扰，官运或商运虽有兵船护送，然海盗全然不惧，每劫得一船，就横蛮索费，严重地威胁着本埠贸易的发展和海运的安全。为此，咸丰初年，官府合银7万两，向外商购买一艘海轮，名曰“宝顺号”，内置枪炮弹药，派服役船勇79人，开始护航。该轮执勤以后，海盗闻风丧胆，于是本埠海运重兴。到同治二年（1863），宁波港进出口总值达2300万关平两，进出口总船只近3200艘次，总吨位50多万吨。

此后，外轮也开始渗入本埠。同治三年（1864）英国的“孔夫子”轮和光绪元年（1875）清朝的“德耀”轮，分别是外籍和本国籍最早在本埠营运的海轮。

自光绪二十六年(1900)至宣统二年(1910),英国进出宁波港的海轮与清朝的海轮相当,平均每年300~400艘次。光绪二十六年(1900)稍后,法国也加入进来,每年也有300艘次左右。

其他主要交通设施有:同治元年(1862)在余姚江关帝殿道头建造的浮桥(今新江桥前身),次年移建于三江口西侧的桃花渡口;在奉化江建置的铜盆浦渡、段塘渡和周宿渡;宣统二年(1910)杭甬铁路开始兴建。

进入民国后,鄞县交通运输业经历了由兴到衰的曲折过程。

1914年杭甬铁路甬曹(娥)段建成通车。1933年育王岭建成商营轻便铁道。1935年建成当时全国最大的独洞三铰钢桥——灵桥,1936年前后,本埠有招商局、宁绍公司等航运企业18家,海轮21艘,大者数千吨,小者几百吨。一个时期,外籍海轮与本国籍海轮竞争激烈。据《宁波文史资料》载,1936年进出宁波港的船只总计2068艘次,近300万吨。

内河运输有所发展。1936年前后,航行于县东、县西六条塘河及外濠河上的客货船计425艘,通达宝幢、莫枝、横溪、姜山、鄞江等乡镇和附近村落,以及奉化、余姚、慈溪、镇海等毗邻县城。民国初年,石碶人郑氏试行内河“汽油船”以来,汽油船发展甚快,据统计,在1936年前后计有汽油船公司近30家,汽油船67艘。

公路开始兴建。从1927年起,先兴建鄞奉公路,以后又陆续兴建宁穿、盛横、荷鄞公路,全长86.65公里,建成后分别由商营鄞奉、宁穿汽车公司承租营业。1935年两家公司拥有汽车82辆。

机场开始修建。1932年,在段塘建造了水上机场。1937年,在栎社另辟栎社机场。至此,境内水、陆、空交通俱全。

1937年抗日战争爆发,本埠交通运输业在遭受严重破坏后渐趋下降。起初,因沪战尚未波及本埠,影响尚微。次年开始,商营鄞奉、宁穿汽车公司的大部分车辆被征为军用。1940年前后,日本侵略军继续南侵,本埠为防止日军从甬江进入,遂将“新江天”轮、“太平”轮等大小20余船先后沉于甬江;又为保证军事需要,当局对栎社机场、杭甬铁路、盛横公路、鄞奉公路予以破坏;内河若干家汽油船公司为免遭破产,也纷纷停业,变卖船只;来往客商为避战乱,大多闭户不出。至此,本埠交通运输业开始呈现萧条局面。1941年宁波沦陷后,本埠正常交通运输几乎停止,一切物资运输、交通设施,均被日伪控制,直接为其侵略战争服务。

1945年8月抗战胜利,县城已是一片凋敝景象,交通运输业待兴。先是一些沙帆船开辟内港、近海运输,是年底始有“万生”轮、“江凤”轮、“舟山”轮等营运申甬航线。次年,随着各中小轮船公司的纷纷出现,本埠年进出口船只达1172艘次,近90万吨,约占当时全国各港进出口船只的近3%,出现了一次小小的“中兴”局面。但这种“中兴”是短暂的,由于国民政府再次发动内战,给国民经济带来了严重损害,1947年下半年起,海运业渐趋衰败,许多重建或新建的中小轮船公司纷纷倒闭,就连招商局这个官办企业也不得不于1948年改为“股份有限公

司”。

抗战胜利后的公路运输，商营公司也表现过急切的振兴愿望。鄞奉公司在1946年1月起，租车15辆率先复业。接着，宁穿公司于5月重新开业，公司股东会集资7亿元先修复宁穿路局部，9月通车。次年7月，又增资38亿元整修盛横路局部，10月通车。然而，解放前夕，盛横等公路被国民政府再度破坏。至1949年5月，鄞县通车公路里程仅有52.05公里，路况很差。商营汽车公司在战后均未盈利，特别是宁穿公司，受战祸严重，终以亏损告终。

1949年5月鄞县解放后，人民政府致力于恢复交通，支援前线，整顿社会秩序，零星客货运输业及各地搬运业逐渐恢复。

1952年起，人民政府开始把各地个体运输户组织起来，陆上的称为“搬运小组”，水上的初称“船民协会”，1954年改称“联运社”。于是，樟村、横溪、梅墟、邱隘等搬运小组和新河、大河、濠河、西郊内河客运联运社及鄞奉货运联运社相继成立。1954年间水上有客船80余艘，年客运量54万人次。有货船90艘，计384吨，年货运量37000吨，货物周转量92万吨公里。

1956年合作化高潮时，运输业纷纷改称“运输合作社”，与此同时，县交通建设科开始发动民众建筑新公路。由于当时民众对筑路的好处还知道得很少，加之经济负担较重，故筑路热情不高，进展缓慢。

1958年，掀起了“大跃进”热潮。县交通建设科改称县交通管理局。运输行业成立了县运输公司，下设鄞东、鄞西、鄞中、鄞江（以上为内河客货运）及大嵩（外海货运）5个运输社。是年水上客运量增至132万人次。

自1960年开始的3年中，国民经济出现了严重困难，鄞县交通运输业的发展停滞不前，甚至倒退。以1962年为例，内河客运量为109万人次，次年降至99万人次，比市、县合并前明显下降。

1964年开始，搬运方式从笨重的体力劳动逐步向半机械化、机械化操作发展。是年，樟村搬运站购置一辆汽车参加运输。此后几年，各地争相效法，于是汽车运输逐渐兴隆。

公路建设继续发展。规模较大的是1958年至1961年修通盛横公路莫枝至横码段。

1966年，“文化大革命”开始，交通建设及水陆货运大受影响。但“文化大革命”头几年，因各地出现了“大串连”，却使内河客运量骤增，1969年客运量首次突破200万人次。

进入70年代后期，各行业发展渐趋正常，交通运输随之好转。副业搬运大批组建，总计有50~60家之多。鄞县船厂、新乐船厂、福明船厂初具规模，制造了大批钢质船和水泥船。内河运输工具出现了水泥船取代木质船的趋向。船只不断更新，吨位不断增大。为适应增大的船只航行，1972年与1976年进行了两次大规模的航道疏浚和拓宽，动用民工万余人。公路建设坚持“民办公助”的方针，调动了人民群众建造公路的积极性，乡村纷纷集资出力。在县委县府的关心重视下，在当地乡镇政府的配合下，1981年实现了乡乡通公路。

本志所记载的年代，即20世纪80年代中期至今，正是党的十一届三中全会精

神得到贯彻落实，改革开放大政方针稳步向前推进的时期，也是各条战线硕果累累的时期。在这一时期，鄞州交通发生了巨大的变化，交通建设进入新的发展时期。

公路建设。20余年里，公路建设出现了前所未有的迅猛发展的态势。首先是公路里程不断延伸。1985年底，境内有公路81条，长680.43公里。到2007年底，区境内公路发展至127条，公路里程达1880公里，比1985年翻了一番多。在20世纪80年代，公路建设重点放在道路的升级改造和公路网络的连接上，如改建宁波至姜山公路、329国道邱隘至北仑路段以及甬临线鄞县段部分等。从90年代开始，全面实施“200公里黑色化路面计划”，全县掀起了大规模的道路改造热潮，先后建成了702国防公路、望春至童家公路、望春至岐阳公路、34省道鄞县段四自公路、宋诏桥公铁立交桥、机场路改建等工程。各个乡镇修建了水泥路和沥青路，全县交通基础设施的紧张状况得到缓解。1999年，横穿鄞县东西乡的全长37.7公里的鄞县大道通车，使历年来境内区域被奉化江所分割的状况一去不复返，路网结构进一步优化。进入21世纪，公路建设事业突飞猛进。近十年来，重点建设了宝幢公路、联丰至集士港公路、329国道五乡至宝幢公路、沿海中线鄞州段一期工程、明州大道鄞江至洞桥段、甬金高速公路明州连接线西线工程、横街至古林公路等工程。农村联网公路完成投资18610万元，新建改建121个项目243.5公里。至今，鄞州区基本上形成“七横十二纵”的公路网络，一个以新城为辐射中心，以高速公路为主骨架，以重要干线为辐射线，一般干线为联网线的公路综合运输体系已经基本形成。

其次是公路等级不断提升。公路建设的发展极大地改变了过去路况差，行路难的局面。在新建改建公路中，绿色化通道建设成效显著，文明样板路的创建在热火朝天地开展，宽阔平坦美观整洁的公路随处可见。至2007年底，境内有高速公路99.999公里，一级公路91.371公里，二级公路239.408公里，三级公路272.357公里，四级公路971.332公里。等级公路占全部里程的88.9%，公路路面硬化率占全部里程的71.7%。1987年，宁波至姜山公路拓宽后，成为宁波市县乡道路中第一条二级公路。接着，在80年代末，甬临线机场路改建为二级水泥路。其中机场入口处1.8公里为一级公路。90年代，杭甬高速公路鄞县段22.4公里，同三高速公路鄞县段37.48公里先后建成，开启了鄞县向西及西南方向便捷的高速通道。进入21世纪，329国道、71省道先后拓宽为一级或二级水泥砼路面。宝幢至瞻岐公路、横溪至古林公路、联丰至集士港公路等都成为公路主干线。四通八达的高等级公路，成为名符其实的生态路、景观路和康庄路。

建设融资。公路要发展，资金是保证。1986年之前，建设资金主要依赖县财政的拨款以及上缴养路费的返回部分。但数额有限，难以满足基层干部群众修建公路的强烈需求。1986年，在改建宁波至姜山公路中，工程资金的筹集方法打破了长期以来由国家统包的做法，发挥了政府与地方两个积极性，创新了资金筹措的传统方法，被省交通厅誉为“宁姜模式”。1989年，学习外地资金筹措经验，提出“向上争取一点，开征道路建设基金收一点，企业乡村集一点，地方财政安排补一点”的方法。在县府的重视下，连续10年开征公路建设的改造基金，这一

举措为道路交通建设提供了强有力的经济保证。

1993年,宁波市第一条自行贷款、自行建设、自行收费、自行还贷的“四自”公路甬临线兴建。负责投资和改建后营运的主体是非交通系统企业,这是前所未有的事情。这一模式将交通建设由单一的无偿投入转为有偿使用,为交通融资找到了新路子。2000年,交通投资有限公司成立,它广泛吸取和利用社会闲散资金,把公路建设收费还贷有机结合,在运转形式上形成筹资、投资、回收、再投资的流动发展的交通投资管理模式,使交通建设形成多元融资的格局。

公共交通。鄞州农村至宁波城区的公交车历来由宁波市公交总公司经营。在80年代,仅通往城乡接合部。90年代初,公交线路延伸至邱隘、回龙、下应、钟公庙、高桥等近郊集镇。90年代中期,招手即停的中巴车应运而生,一时盛行,局部缓解群众出行难的问题。但不久便产生拉客抬价、无序竞争、服务质量下降、事故苗子抬头等状况。2000年12月,鄞州区第一条公交线路——从宁波江东甬港新村到横街镇的108路开通。2004年全区中巴车公交化改造启动。至2005年9月,共收购16个镇乡15条主线路的352辆中巴车,在8个镇乡建立公交站点,开通了12条公交线路,公交车全面代替了中巴车,城乡的公共交通基本上走上了准时发班、有序运行、安全顺畅输送旅客的轨道。至2008年,全区共有公交线路140条,线路总长度为3007公里,共设公交停靠站932个。公交网络遍布全区,年客运量10亿人次。

货运物流。20世纪70年代末,鄞县货运业主要由交通系统专业运输企业承担。进入80年代,鄞县百业待兴,乡镇企业崛起,随着运输政策的开放,道路货运市场发生了巨大变化。首先是经营结构发生了深刻变化,形成了国有、集体、民营、个体、中外合资等多种经济成分并存的运输格局。1985年底,全县有货车1073辆,其中交通系统97辆,乡村副业队29辆,企事业自备车847辆,个体户95辆,此外有简易机动车数辆。至2008年6月,全区有营业性载货汽车10835辆,其中个体营运车辆9201辆。其次,车辆的种类发生了变化,集装箱汽车等大型载货车进入运输市场。第三是车辆技术性能明显提高,主要体现在美观性、适用性和环保性的提升。第四是营运行程不断延伸,货运量持续成倍增长。1991年,全县道路运输货运量为370万吨,货物周转量为9301万吨公里。到2007年货运量和周转量分别为1789万吨和142649万吨公里。运输业的发展为鄞州“两头在外”的工业经济以及其他产业的兴起,提供有力的支撑。

传统货运业向现代物流的转变是大势所趋。鄞州现代物流已有较快的发展,拥有六大主要物流门类。到2008年,物流企业中年营业额超过1000万元的有20多家,形成了以世界500强之一的中外运—敦豪、TNT和民航快递为龙头的国际货代和航空快递,以金星物流、佳吉快递为核心的向全国辐射的零担快递业,以鄞州集装箱汽车运输公司为代表的公路专业运输业,以宁波龙峰储运公司为主的铁路货运业,以新江厦超市配送中心、鄞州医药药材仓储配送中心为代表的商贸配送业,以及以每食屋低温仓储配送为特色的新兴物流业。2006年,鄞州区制定的“竞争力行动纲领”,把加快现代物流业发展作为一项重要内容。2007年12月,出台了《关于加快鄞州区物流业发展的若干意见》,为今后物流业发展指明了前

进的方向。

水上运输。随着道路运输的迅速发展以及航道桥梁等水运设施的限制，内河运输的萎缩成为大势所趋，不可逆转。从80年代始，水运货源匮乏，内河运输竞争日趋激烈；旅客弃水从陆，使内河客运量以每年10%的速度递减。到90年代中期，内河货运企业大力开展多种经营，以陆代水，以工代运，维持生计；有的企业把货运重点放在沿海。到90年代末，内河货运基本上被道路货运所代替。客运航线亦在此时全线停开。

沿海运输有了较快的发展。1986年，有专业运输单位150吨钢船2艘，另有10余艘吨位小、动力小的木质水泥质副业船。到2008年上半年，全区有沿海运输船舶99艘，计82210吨位，最大船舶吨位为9500吨。木质船和水泥质船在20世纪90年代被淘汰。鄞州有丰富的海岸资源，但是至今还没有较大的沿海货运码头，又缺乏大宗原材料资源，客观条件限制了沿海水运业的快速发展。目前在册的沿海船舶，大都是外籍船舶。故发展沿海运输业，改变水陆运力不平衡的状况，仍任重道远。

交通企业。交通企业在改革开放的大潮中经受了严峻的考验，出现了优胜劣汰的局面。一部分企业得到了发展，个别企业发展势头良好。从20世纪80年代中期始，就有一些企业在激烈的竞争中步履维艰，继而扭亏无望，或被兼并，或解体。2000年前后，根据县委县府统一部署，企业改制，建立了以股份制为主要形式的经营机制，极大地激发了经营者的生产积极性，交通企业总体趋于稳定。企业改革也使交通主管部门能把主要精力集中在交通建设和行业管理上。

由乡镇企业转制的交通民营企业在新形势下迅速发展，遍及全区各地。汽配行业尤为发达。现有汽车零部件企业400余家，年出口额达2.2亿美元，产品门类齐全，基本具备了整个汽车产业链的各个部件。这些企业依托传统的产业优势，发展自己的特色产品，占领了较高的市场份额。以东方船厂和新乐造船为代表的船舶制造业在东海之滨崛起。它们已有制造万吨巨轮的能力。另外，随着车辆的发展，汽车服务业应运而生，近10年来经历了从无到有、旋即进入发展快车道的过程。现区内有各类汽车服务企业340家，汽车经销商30家，其中不乏高档品牌汽车的4S店。如下应北路汽车服务专业街区已初具规模。鄞州的汽车服务业已成为推动社会消费品零售额高速增长的重要支撑点。

民航铁路。栎社国际机场在本区石碶街道境内。1987年，栎社机场动工建设，1990年建成投入营运，揭开了宁波民航史上的新篇章。从1995年起，该机场旅客吞吐量已超过百万人次，至2007年达330余万人次。2002年，投资7.7亿元的新航站楼正式启用，大大提高了机场的航空运输保障能力。2004年，机场跑道从原2500米延伸至3200米，可满足直飞航程5000公里左右的大型飞机起降要求。同年，机场正式移交给宁波市政府管理。2005年，正式命名为宁波栎社国际机场。自通航以来至2007年底的近二十年中，先后开通了上海、杭州、北京、广州、厦门、武汉、南京等45条国内航线和6条国际航线。

宁波至北仑铁路途径本区，鄞州段18.24公里。1987年在潘火乡殷家坑建造了一条总长0.95公里的铁路专用线，开启了鄞东至全国各地的铁路货物运输线。

甬台温铁路于2005年开工，鄞州段21.84公里。计划于2009年10月建成通车。该线在云龙镇境内预留货线接轨站。届时，通往浙南地区的我区货物有了一个便捷的铁路通道。

交通管理。二十余年来，公路里程不断延伸，公路等级正在提升，客货车辆成倍增加，沿海船舶日益增多。随着经济和社会事业的发展，人民生活水平的提高，新的形势对交通管理提出了更高的要求。经过数十年的努力，已形成了以道路运输管理部门、路政管理部门、航政管理部门为主的完整的交通管理网络。

道路运输管理。1987年，公路监理职能划归公安部门，道路运输管理把主要精力放在道路旅客运输管理、道路货物运输管理、汽车维修管理和机动车驾驶员培训管理上。在客运方面，每年的春节运输和清明运输是重点，确保旅客能走得便捷、走得舒适、走得安全是头等重要的任务。交管部门在节前对本区旅客的流量流向和客运能力作全面的调查分析，做好运力和运量之间适应度预测。在节日期间，加强对客运市场的专项治理，从严打击无证经营和站外组客，使春运、清运工作能安全有序地开展，年年圆满完成任务。优化运输结构，提升车辆技术含量也是运输管理工作的重点。1999年7月，根据宁波市政府的部署，开展了夏利轿车的报废更新工作。通过两个月的努力，全区占出租车总数86%的956辆夏利车更新改造任务圆满完成，城乡道路上增添了一道亮丽的流动风景。针对中巴车出现的服务质量问题，以及群众对公交车辆的需求，2005年，在区政府的重视指导下，经过一年多艰苦的努力，中巴车公交化改造终获成功，公交车辆全面取代了中巴车。在货运方面，每年以审验道路运输证为契机，检查货车是否依法经营。同时，对车辆进行综合性能检测审验。由于车辆多、任务重、年审工作时间长，管理人员服务位置前移，到区机动车测试站办公，简化工作程序，力求群众方便。通过年审，纠正违章，补缴规费，同时加强现场管理，上路检查从不间断。

路政管理。路政管理是依法对辖区内公路路产进行保护管理，它直接关系到道路运输的安全、畅通和舒适。1987年鄞县公路段路政队成立。随着公路的增加，情况的复杂，管理难度的加大，1996年成立了路政管理大队，现下辖五个路政中队和一个治超中队。针对屡屡发生的机动车装载货物超过法律规定的现象，公路治超已成为路政管理工作的重点。2003年10-12月，开展了为期3个月的专项整治。2004年6月，同三高速公路鄞州固定治超检测点成立。2005年10月，新的治超场地“沪杭甬高速公路宁波治超联合检查点”落成。至2008年底，鄞州治超检查点共检查车辆19.2万辆，查处违规车1.45万辆，卸载货物14.36万吨。

航政管理。随着内河运输的萎缩和沿海货运的发展，航政管理的重点由内河转向外海。2001年，水上管理体制改革，港航监督的职能划归给宁波海事部门。为加强现场管理，做好服务工作，2007年组建了鄞州船舶检验签证点，管理范围扩大到除宁海、象山以外的6个县市（区）。同时，撤并了基层航管部门，以加强力量，确保重点。在沿海货运管理中，努力创造良好的水运市场秩序，吸引更多的外地沿海船舶落户本区。管理人员贴近基层，贴近群众，深入水运企业、码头、船舶，做好签证、船检、收缴规费等服务工作，既方便了群众，又提高了办事效率。

综上所述，近三十年来，鄞州交通事业的迅速发展，尤其是公路建设的跨越式发展，见证了鄞州公路由“通道建设”向“路网建设”的历史性转变，见证了公路建设中融资、环保、质量等建设理念的不断创新，它是交通建设领域科学发展、和谐发展的生动实践，是鄞州人创造历史、抒写传奇的精彩华章。公路建设的成就，使鄞州经济社会发展插上腾飞的翅膀，为实现全面建设小康社会和实现新的崛起提供有力的支撑。

鄞州自古以来就有着热心于造桥铺路修凉亭为民做好事这一优良传统。当今，这一传统美德正在发扬光大。这里，有把善举作为己任的普通农民，他们奔波在乡村阡陌中，辗转于部门单位间，或宣传动员，或募捐钱财，为改善民间交通设施倾注了自己的心血；有众多的企业家心系交通，为民众的出行之便而慷慨解囊，留下一段段佳话；更有无数普通百姓，自己节衣缩食，为修筑公路而捐款，奉献他们的拳拳爱心。他们的精神值得钦佩，他们的事迹将永远载入鄞州交通发展的史册。

交通是支撑经济发展、促进生产力合理布局、沟通城乡、保障国家安全和社会稳定的基础性、先导性产业，也是重要的生产性、消费性的服务业。交通既依赖于经济又能促进经济社会发展的辩证关系已成为鄞州上下之共识。鄞州交通的发展得到了区委区政府的重视和关心，得到了各镇乡领导和广大人民群众的支持和配合。所以，鄞州交通的巨变，不仅仅是交通人开拓创新拼搏奋斗的结果，也凝聚了所有关心热爱支持交通的干部群众的汗水和心血。它是鄞州精神在交通战线的生动体现。

回顾历程，感慨万千；展望未来，前程似锦。在党的十七大精神指引下，鄞州交通人正奋发图强，锐意创新，敢为、求实、争先，为鄞州交通现代化建设，为鄞州经济和社会的发展，谱写新的篇章。



鄭州大道新城区段



公路稽查

大事记

(1986—2008)

1986年

1月18日，由宁波市副市长应中甬、市府副秘书长胡安康牵头，召集鄞县、奉化两县领导以及鄞县交通局、姜山区和奉化县西坞区区乡有关领导商谈修建走马塘至西坞接线公路事宜。该路从宁姜线21K接入，经大王碑桥至奉化西坞，全长4.8公里，鄞县境内1.3公里，有桥梁2座，需征地29亩，总造价11.5万元。

2月4日，329国道改建工程领导小组建立。副县长朱维华兼任组长，鄞县交通局王以恺局长任副组长兼办公室主任。

2月22日，鄞县交通工程队成立。该队在1982年被撤销，现为重新恢复。性质为全民事业单位，隶属县交通局，办公地址仍在江东区镇安巷65号。

3月2日，宁波栎社机场鄞县指挥部成立，由常务副县长、宁波市栎社机场建设指挥部副总指挥杨永友兼任鄞县指挥部总指挥，副县长朱维华任副总指挥。

3月18日，宁波栎社机场鄞县指挥部在栎社召开动员大会，机场建设正式启动。

5月30日，鄞县航运公司鄞江货运站职工徐功海被评为省级“搞好交通文明建设、保障交通安全畅通”活动先进个人，受到浙江省交通安全委员会通令表彰。该活动自1985年10月至1986年3月在全省开展。

8月9日，鄞县交通船厂设计制造的150吨沿海货轮“浙鄞机2号”经检验合格，下水试航。

9月，宁波至姜山公路改建工程动工，按二级公路标准进行改建。宁姜公路全长9.25公里，宽12米。该路建自1960年，原路基仅0.3—0.5米厚，宽6—8米，各项技术指标均不足四级公路标准。改建后为黑色沥青路面，总工程额450万元。该工程于1988年10月竣工，由省交通设计院设计。

12月2日至8日，鄞县交通局组织开展为期6天的县内乡村公路路况大检查活动，县公路段32个道班派员参加了互查。

12月3日，鄞县交通局、鄞县公安局联合签发《关于东钱湖水上客（渡）运旅游安全管理暂行规定》的文件，对东钱湖水上客运渡运及旅游的船舶营运和驾驶机务人员的技术要求以及旅客须知等方面作出了十条规定。该规定从1987年1月1日起执行。

12月，鄞县第一部交通专业志书《鄞县交通志》出版。全书27万字，由交通部中国公路交通史编审委员会出版。著名书法家沙孟海题写书名。宁波市委常委、

副市长邵尧定题字，鄞县县长张群洁作序，钱起远任主编。

该年，宁波树脂砂轮厂被评为市级先进集体。鄞东客运站、樟村搬运站、县交通监理所被评为县级文明单位。姜山搬运站、鄞县助剂厂被评为县级先进集体。

1987年

1月15日，横穿海拔480米爱中柘岭岗的柘岭隧道开通。该隧道长1226米，加上接线公路1944米，共长3170米。行车道宽7.5米，净空高4.5米，水泥混凝土路面，布照明设施。为省内最长的公路隧道。

2月24日，鄞县人民政府批复同意建造丽水乡蔡郎桥至罗池庙公路。该公路全长3.564公里，路基宽10米，沙石路面。

2月26日起，小集体企业宁波西郊鄞县内河小讨船运输合作社划归鄞县航运公司管理，安置职工4人。

3月27日，撤销局下属的鄞县汽车联合运输公司和鄞县第一运输公司两单位，组建“鄞县汽车运输公司”。公司地址设在段塘原鄞县第一运输公司内。

5月5日，由鄞县航运公司鄞中货运站建造的鄞县第一艘300吨钢质沿海货轮，通过空载试航，符合船检要求，正式投入运行。

5月26日，为保证设在中山西路437号的鄞县航运公司鄞西客运站码头在6月底前全部迁移，宁波市城建工程前期办同意鄞县航运公司在鄞西学校小桥旁建造新码头1座，码头岸线长60米，另建生产用房990平方米。

6月6日，鄞县人民政府办公室发出《关于印发鄞县交通局职能配置、内设机构和人员编制方案的通知》，局属机关的人事秘书股、运输工业股等各股改为科，原正副股长改任为正副科长。

6月30日，鄞县航运公司外海货运站改名为“浙江鄞县海运公司”，隶属关系、企业性质不变。

7月26日至28日，受第7号台风影响，鄞县境内冲毁公路500米，桥梁1座。

8月26日，鄞县联运公司成立。专营宁波铁路及港口物资的疏运业务。地址在浩河街200号，公司性质为集体，隶属鄞县交通局。

8月27日，宁波铁路东站鄞县营运处成立。

9月10日至12日，受第12号强台风影响，全县损坏公路60多处计29公里，毁桥50余座、江海塘10处计4000余米，直接经济损失1230万元。

9月23日，原属交通部门的道路监理职能划归给公安部门，鄞县交通局与鄞县公安局在县府三楼会议室举行了交接仪式。

9月29日，鄞县人民政府签发同意恢复鄞县公路运输管理所和建立鄞县公路稽征所的文件，两者合署办公，为全民事业单位。10月5日，任命任林表为县公管所（公路稽征所）所长。

10月19日，鄞县交通警察队正式建立，地址设在江东甬港北路42号。