

中国公路交通史丛书

中国公路运输史

第二册

中国公路及通运研究所编

人民交通出版社

中国公路交通史丛书

中国公路运输史

第二册

中国公路交通史编审委员会

人民交通出版社

图书在版编目(CIP)数据

中国公路运输史 第二册/中国公路交通史编委会
编. -北京:人民交通出版社,1996. 6

ISBN 7-114-02333-2

I. 中… II. 中… III. 公路运输-运输经济-经济史-中国 IV. F542.9

中国版本图书馆 CIP 数据核字(96)第 02900 号

责任编辑: 源为民 张新文 张 森

中国公路交通史丛书

中国公路运输史

Zhongguo Gonglu Yunshu Shi

第二册

责任印制:张 凯 责任校对:张 捷

人民交通出版社出版

本社发行

(100013 北京和平里东街 10 号)

北京顺义向阳印刷厂印刷

开本:850×1168 $\frac{1}{32}$ 印张:19.375 字数:495 千

1997 年 5 月 第 1 版

1997 年 5 月 第 1 版 第 1 次印刷

印数:0001-4000 册 定价:58.00 元

ISBN 7 114-02333-2

F · 00273

总 序

中国是一个历史悠久的文明国家。古代道路交通也有其悠久而光辉的史绩。秦修驰道,汉通西域,史垂千载;隋代赵州桥,金代卢沟桥,知名海外;唐宋以来,驿运站、所遍及全国,运输工具不断更新,行旅商贾之繁盛,世所称颂。这是我国勤劳勇敢的各族人民,为了征服自然和适应政治、经济的需要,在开拓和发展道路交通方面所取得的辉煌成就,对我国古代灿烂文化和物质文明作出了重大贡献。

但是,由于长期的封建制度束缚了社会生产力的发展,我国几千年古老的驿道运输发展为通行汽车的公路交通,则是在清末民初从国外输入汽车以后才开始的,至今还不满百年的历史。

中华民国时期的公路交通史,是半殖民地、半封建社会经济反映的一个侧面。在中华民国的 38 年期间,为适应当时的需要,公路交通有了一定发展,对促进物资交流和支援抗日战争,发挥了一定的作用。在公路建设、养护和运输管理等方面,还逐步建立了一些规章制度。但因连年战争、政治腐败、民生凋敝、生产不振、汽车和油料几乎全从国外进口,致使公路交通的发展受到很大限制,全国公路总里程最多仅为 13 万公里。到 1949 年,因战争破坏

和失修失养,能通车的还不到 8 万公里;而且标准低,路况差,分布又极不平衡,多数集中在东北和沿海地区,广大内地和边疆省份的公路为数不多,汽车也很少,全国大部分地区还要依靠人力和畜力运输。

中华人民共和国成立以来,我国进入社会主义革命和社会主义建设的伟大时代,社会生产力得到解放,工农业生产迅速发展,特别是建立和发展了自己的汽车工业和石油工业,使公路交通事业得以较快地发展,取得了巨大成就。许多偏僻闭塞的山区,如今“高路入云端”;不少急流阻隔的江河,现已“天堑变通途”。到 1990 年,全国公路通车里程达到 102.8 万公里,比 1949 年增长了 12 倍。以首都北京为中心,连接全国各省会、工矿基地、主要港口以及县乡和边防哨所,四通八达的公路网已经基本形成。公路的技术等级和通行能力较前大有提高。高级和次高级路面从解放前的 300 公里发展到现在的近 26 万公里。以沈(阳)大(连)线为代表的 500 多公里高速公路的建成,标志着我国的公路交通事业进入了一个新的发展阶段。过去没有公路交通的西藏地区,现已初步建成以拉萨为中心,与邻省及友好邻邦相连接的公路网络,使内地与西藏地区的物资交流以及外贸物资运输得以畅通。1949 年以前,在长江和黄河上,除兰州有一座由外商承建的黄河钢架桥外,没有一座中国人自己修建的公路桥,车辆行人靠渡船维持交通。现在,已有几十座大型公路桥,跨越在长江和黄河之上,其中有些桥的设计理论、结构形式和施工工艺,都达到了较高的水平。

为适应日益增长的运输需要,全国汽车数量增长很快,1990年的民用汽车保有量已达550多万辆,比1949年增长100多倍;公路运输的客、货运量逐年大幅度增长,大件运输和集装箱运输在近几年发展也很迅速。与此同时,还建立了具有相当规模和水平的汽车维修工业,安全设施等也有了相应的发展。公路交通在发展城乡经济、改善人民生活、巩固国防以及促进少数民族地区的经济和文化发展等方面,起着越来越大的作用。

自1949年至1990年的41年中,我国公路交通取得了巨大发展。但由于我们对社会主义建设还缺乏经验,也曾有过短暂的失误。1978年12月中国共产党十一届三中全会以后,党中央总结了过去正反两方面的历史经验,制定了一系列正确的政策和措施,要求经济工作要以提高经济效益为中心,建设有中国特色的社会主义。随着党中央对内搞活经济、对外实行开放政策的实施,商品生产和商品经济蓬勃发展。公路交通不相适应的矛盾愈益突出。党中央和各级政府对公路交通也更加重视和关心。如何贯彻落实党中央指示精神,从我国公路交通的实际出发,加快公路交通现代化的步伐,以适应四个现代化建设的需要,已成为从事公路交通事业的各级领导和全体职工的历史使命,也是党和人民寄予的殷切期望。

盛世修史,史以资治。为回顾既往,总结经验,探索规律,策励将来,由交通部和各省(市)、自治区交通厅(局)组织力量,以马克思主义历史观为指导,遵循党的十一届三中全会以来的路线、方针和政策,本着实事求是、略古

详今的原则,共同编撰出版一套《中国公路交通史》丛书,希望能给从事公路交通事业的同志们一些帮助,向他们提供可以借鉴的历史经验;并使关心公路交通事业的同志们了解我们事业的历史进程,取得他们的支持,把我国的公路交通事业办得更好。

交通部中国公路交通史编审委员会

1992年6月11日

出版说明

一、《中国公路交通史》丛书是在中华人民共和国交通部的统一领导下由各有关单位编撰的，由人民交通出版社出版，公开发行。

二、这套丛书由全国公路交通史即《中国公路史》、《中国公路运输史》和各省(市)、自治区公路交通史组成，共约百余册。由于台湾省的史料尚未搜集，该省的公路交通史暂缺。

三、这套丛书主要论述我国公路交通事业发生、发展和演变的历史过程和客观规律。由于公路交通的发展与古代道路交通有其不可分割的连续性和继承性，故在丛书中辟有一定的篇幅介绍古代道路交通。

四、这套丛书的体裁以编年体为主，即以时力经，以事为纬，篇章分期，节目分类。对于少数跨度太长而相应的编年体时限难以包容的专题论述，单独成章，列于编年体之后。书末大多附有编年大事记。

五、《中国公路交通史》分公路和公路运输两大类编写，各自成书并各涵第一册和第二册；各省(市)、自治区公路交通史的成书册数不强求统一，一般按公路和公路运输两大部类分开编撰，各以古、近代部分为第一册，现代部分为第二册；也可以两大部类合并，编写成一、二两册；个别地区的古代道路交通也可编写成单行本出版。

六、各册史书的篇目结构大体一致，但不尽相同，一般有章、节、目或篇、章、节、目等三四个档次。

七、史书中属于解释或说明性的注释采用脚注,当页编码;属于征引性的标注采用通章统一编码,集中于章后标注。

八、由于某些省(市)、自治区的行政区划时有变化,为避免取材重复和叙述雷同,在编撰地区性的公路交通史时规定以现有的行政区划为准。为了使跨省路线互相衔接,各省(市)、自治区在叙述本地区公路路线时可介绍到邻省的第一站(即送一程)。

九、本丛书除引文中必要时使用古繁体字外,均用中华人民共和国国务院 1966 年公布的《汉字简化方案》中的简化字。

十、史书中所用科学技术术语,以有关单位审订的和规范中使用的为准,对于古代使用的一些专业术语,仍保留过去的习惯称谓。

前 言

《中国公路运输史》第二册是中国古代道路运输、近代公路运输的续篇,记述中华人民共和国成立以来公路运输事业的辉煌成就,特别是记述了中国共产党十一届三中全会以来建设有中国特色的社会主义公路运输的新情况、新经验。

从1949年10月至1990年底的41年中,在中国共产党的和人民政府的领导下,公路运输事业有了突飞猛进的发展。运输车辆迅速增长,运输站点遍布城乡各地,运输技术装备进步很快,运输效率逐年提高。到1990年底,全国拥有550多万辆民用汽车,初步形成从城市到乡村、纵横交错、四通八达、基本适应各种客货运输需要的公路运输体系。

为了总结中华人民共和国成立以来公路运输事业的历史经验,探索公路运输的发展规律,在交通部中国公路交通史编审委员会直接领导下,由中国汽车运输总公司主持,成立了《中国公路运输史》编辑室,遴选编写人员,继编写出版《中国公路运输史》第一册之后,又完成了《中国公路运输史》第二册的编纂任务。

《中国公路运输史》第二册,既包括交通部门公路运输发展情况,又包括非交通部门公路运输发展概况;既包括汽车等现代运输工具,又包括人力、畜力等非机动运输工具,以及有关汽车维修工业、交通监理、科研、教育、出版、社团发展的简要情况等。由于管理体制的隶属关系不同,统计口径不一,搜集资料不易等原因,对非交通部门公路运输的具体经营管理仅作了简要概述。

《中国公路运输史》第二册史稿是各方面共同努力完成的,是

集体智慧的结晶。在编写过程中,得到交通部有关部门和公路运输界老前辈朱田顺、伍坤山、杨肇杰、肖寿千等领导同志的热情关怀和支持。公路运输界专家刘伟、张启宗、董洪波、杨守立、郭恩德、胡天放等,为本书提供编写了可贵的专题资料。原中国公路交通史编审委员会委员关崇焜,在《中国公路运输史》第二册编写初期,为本书篇目设计、资料搜集等方面,做了许多工作。还有唐杰、周有才、何坚、张毅、王成、龚灿碧、伏书林、张和中、吴毓梁、陈玮等同志,以及各省、市、自治区交通厅(局)交通史志编委会为本书的编写提供了大量资料、图片,并仔细审校、修正史稿。在此,谨向他们表示诚挚的谢意。

《中国公路运输史》第二册的编写,虽然我们作了很大努力,但由于水平所限,书中可能仍有疏漏与不足之处,诚望广大读者批评指正。

交通部中国公路交通史编审委员会
公 路 运 输 史 编 辑 室

1995 年 6 月 30 日

目 录

总 序	
出版说明	
前 言	
概 述	1
第一章 国民经济恢复时期的公路运输	
(1949.10~1952年)	10
第一节 公路运输管理机构的设置	11
一、交通部公路运输管理机构的创设	11
二、大区及地方公路运输管理机构的建立	12
第二节 公路运输企业的经营与运价管理	17
一、恢复汽车营运路线	17
二、推行车务负责制	21
三、开展“安全、四定、车吨月产两千吨公里”	
增产节约运动	22
四、试行成本管理	25
五、整顿运价 制订价规	29
第三节 重点物资运输	34
一、粮食调运	34
二、抗美援朝支前运输	35
三、入藏畜力运输	37
四、物资交流大会的物资运输	39
第四节 加强私营汽车管理	40
一、发挥私营汽车的作用	40
二、调整汽车运输业的公私关系	42
三、整顿运输市场	44
第五节 组织民间运输	46

一、民间运输工具的分布与作用·····	46
二、民间运输的组织和管理·····	48
三、初步建立运输互助组和合作社·····	50
第六节 开办联运业务·····	52
一、联运企业的创办·····	52
二、联运的作用·····	54
三、联运的中断·····	56
第七节 汽车机务技术管理的起步·····	57
一、整修旧废汽车·····	57
二、汽车维修力量的恢复·····	58
三、广泛采用代用燃料·····	61
四、初步制订统一的技术标准与定额·····	62
第八节 搬运行业的民主改革与生产改革·····	63
一、废除封建把持制度·····	63
二、组建搬运业务机构·····	65
三、改革生产管理 改进收益分配·····	66
第九节 交通监理与车辆管理制度的建立·····	68
一、交通监理的作用与任务·····	68
二、交通监理机构的设置·····	69
三、重新制订交通监理法规·····	70
四、贯彻安全生产预防为主方针·····	73
第二章 开始有计划经济建设时期的公路运输	
(1953~1957 年)·····	75
第一节 公路运输管理体制的调整·····	75
一、建立集中统一的管理体制·····	75
二、调整交通部公路运输管理机构·····	77
三、加强地方交通的组织管理·····	78
第二节 公路运输企业经营与运价管理的改善·····	79

一、初步形成汽车运输网络	79
二、公路旅客运输稳步发展	81
三、公路货运实行计划管理	84
四、汽车运输企业的“三大改革”	88
五、改进成本管理	94
六、统一运价规则	96
第三节 抢险救灾和重点物资运输	99
一、抗洪抢险运输	99
二、调粮入藏运输	100
三、玉门石油运输	101
第四节 机关企业自备载货汽车和农副业车辆的 组织与管理	103
一、运力结构的协调与社会分工	103
二、合理组织与运用机关企业自备载货汽车	104
三、组织农副业车辆参加短途运输	108
第五节 汽车机务技术管理的加强	111
一、修订《汽车运输企业技术标准与定额》	111
二、广泛开展“安全、节约、十万公里无大修”劳动 竞赛	112
三、深入进行技术革新活动	115
第六节 公路运输工业的初步发展	117
一、汽车保修网络的形成	117
二、从修旧利废到自产自用的汽车配件生产	118
三、客车的改制与挂车的试制	120
第七节 私营运输业的社会主义改造	123
一、私营运输业社会主义改造的方针政策	123
二、私营汽车运输业的社会主义改造	124
三、私营汽车修理业的社会主义改造	130

四、民间运输业的社会主义改造	131
五、搬运装卸和其他运输行业的社会主义改造	134
第八节 创办公路运输教育事业	137
一、兴办中等专业学校	137
二、广泛开展职工教育	139
第九节 交通监理工作步入正轨	140
一、修订交通监理法规、制度	140
二、颁发《交通安全运动推行办法》	143
三、开展群众性安全生产活动	144
第三章 “大跃进”和调整时期的公路运输	
(1958~1965 年)	146
第一节 公路运输管理体制的演变	147
一、交通部公路运输管理机构的调整	147
二、筹设交通部直属汽车运输企业	148
三、地方公路运输管理体制的变更	149
第二节 开展群众性短途运输	150
一、全党全民办运输	150
二、成立各级运输指挥部	152
三、人民公社办运输	153
四、厂矿企业办运输	156
第三节 改善公路旅客运输	158
一、缓解客运的紧张状况	158
二、发展农村客运班车	159
三、改进站务工作 提高服务质量	160
第四节 加强公路货物运输	164
一、开展“安全、节约、车吨月产万吨公里”运动	164
二、汽车货运的支农转轨	167
三、抢运重点物资	171

四、办好城市货物运输	177
五、组织“一条龙”运输大协作	180
六、改进运务调度工作	183
第五节 深化成本管理 整顿短途运价	187
一、统一成本核算规定	187
二、加强汽车运输企业的成本管理	189
三、调整短途运输运价	190
第六节 机关企业自备汽车的管理和使用	194
一、机关企业自备汽车增多	194
二、机关企业自备汽车的经营管理	195
三、机关企业自备汽车的协作与运用	200
第七节 民间运输业的调整与整顿	204
一、民间运输业的变化	204
二、民间运输业的调整	205
三、改善运输合作社的经营管理	207
第八节 汽车机务技术管理在调整中前进	210
一、贯彻“先维修、后制造”的方针	210
二、颁发技术管理法规	211
三、开展保修机具的技术革新活动	214
四、简化车型 更新改造车辆	216
第九节 公路运输工业的迅速发展	219
一、挂车制造逐步走上正轨	219
二、载货汽车的制造热潮	220
三、公路客车的定型生产	221
四、汽车配件的生产与分配	225
第十节 调整发展公路运输教育和科技事业	227
一、调整专业教育与职工教育	227
二、建立公路运输科研机构	229

三、开展公路运输科技情报工作	231
第十一节 强化交通监理 整顿交通秩序	233
一、调整交通监理管理机构	233
二、健全交通监理法规	233
三、加强安全生产管理	236
第四章 曲折发展时期的公路运输	
(1966~1978 年)	239
第一节 公路运输管理体制的变化	240
一、各级公路运输主管机关受到冲击	240
二、地方汽车运输企业的下放和上收	241
三、筹建“平战结合”的机动车队	243
第二节 公路运输管理陷于混乱状态	244
一、管理制度废弛 运输秩序混乱	244
二、汽车客货运输遭到严重挫折	244
三、成本管理失控 硬性统一运价	247
第三节 公路运输事业在曲折中前进	249
一、整顿企业 提高运输效率	249
二、开展“工业学大庆、建设大庆式企业”活动	251
三、组织支援农业运输	253
四、完成抢险救灾紧急运输任务	254
第四节 公路运输产业结构的变化与运输市场管理	260
一、公路运输产业结构内部的变化	260
二、组织机关企业自备汽车开展协作运输	261
三、民间运输工具逐步向机械化过渡	265
第五节 交通部汽车运输总公司的建立	268
一、重建交通部直属汽车运输企业	268
二、“攀钢”建设运输线上的“北京车队”	271
三、重点建设工程中的运输“野战军”	272