

中国经济发展史

(1949~2010)

(第三卷)

《中国经济发展史》编写组

 上海财经大学出版社



国家出版基金项目
NATIONAL PUBLICATION FOUNDATION

“十二五”国家重点图书

中国经济发展史

(1949—2010)

(第三卷)

《中国经济发展史》编写组

 上海财经大学出版社

目 录

(第三卷)

第九编 中国运输业发展史

第一章 中国运输业的发展/1273

- 第一节 国民经济恢复和“一五”计划时期的运输业(1949年10月—1957年)/1274
- 第二节 “二五”计划和国民经济调整时期的运输业(1958—1965年)/1276
- 第三节 “文化大革命”时期的运输业(1966—1976年)/1278
- 第四节 调整整顿和改革开放时期的运输业(1977—2000年)/1281
- 第五节 21世纪头10年的运输业(2001—2010年)/1283

第二章 中国铁路运输的发展/1288

- 第一节 中国铁路运输的恢复和崛起(1949年10月—1960年)/1289
- 第二节 中国铁路运输的调整和曲折发展(1961—1978年)/1291
- 第三节 中国铁路运输的迅速发展(1979—2000年)/1294
- 第四节 中国铁路运输的持续快速发展(2001—2010年)/1298

第三章 中国公路运输的发展/1304

- 第一节 中国公路运输的恢复和迅猛发展(1949年10月—1960年)/1305
- 第二节 中国公路运输的调整和起伏波动(1961—1976年)/1308
- 第三节 中国公路运输的快速发展(1977—2000年)/1310
- 第四节 中国公路运输的新发展(2001—2010年)/1315

第四章 中国水路运输的发展/1320

- 第一节 中国水路运输的恢复和日益发展(1949年10月—1960年)/1321
- 第二节 中国水路运输的不平衡发展(1961—1980年)/1324
- 第三节 中国水路运输的较快发展(1981—1998年)/1326
- 第四节 中国水路运输的持续稳健发展(1999—2010年)/1331

第五章 中国民航运输的发展/1338

- 第一节 中国民航运输的恢复和崛起(1949年10月—1965年)/1339
- 第二节 中国民航运输的曲折发展和重新兴起(1966—1980年)/1342
- 第三节 中国民航运输的蓬勃发展(1981—2000年)/1345
- 第四节 中国民航运输的进一步发展(2001—2010年)/1350

第六章 中国管道运输的发展/1357

- 第一节 中国管道运输的开创(1958—1970年)/1358
- 第二节 中国管道运输的快速发展(1971—1980年)/1360
- 第三节 中国管道运输的持续稳步发展(1981—2000年)/1362
- 第四节 中国管道运输的新发展(2001—2010年)/1366

第十编 中国信息业发展史

第一章 我国信息化的全球背景/1381

- 第一节 信息产业的形成和发展/1381
- 第二节 全球信息化的环境/1389
- 第三节 全球信息化中的中国/1397

第二章 我国信息产业发展历程/1402

- 第一节 我国信息产业的萌发奠基阶段/1402
- 第二节 我国信息产业的启动发展阶段/1403
- 第三节 我国信息产业的全面推进时期/1405
- 第四节 我国信息产业的飞速发展时期/1418
- 第五节 我国信息处理技术的发展/1430
- 第六节 我国信息产业发展的特点/1442

第三章 我国信息产业发展前景/1464

- 第一节 “十一五”期间我国电子信息产业分析/1464
- 第二节 信息产业的发展提高了市场经济的信息化水平/1469
- 第三节 信息产业的发展增强了市场经济的发展活力/1472
- 第四节 我国信息产业发展存在的问题/1475
- 第五节 关于发展有中国特色的信息产业的思考/1478

第十一编 中国银行业发展史

第一章 新中国银行体系的形成/1495

- 第一节 新中国银行体系的萌芽/1496
- 第二节 新中国银行体系的形成/1498
- 第三节 新中国货币制度的建立/1501

第二章 计划经济时期中国银行业的曲折发展/1508

- 第一节 统收统支的资金管理体制/1508
- 第二节 计划经济时期的银行业/1511

第三章 20 世纪 80 年代的银行业发展(一)

——银行业机构体系的改革与发展/1515

- 第一节 对银行性质与职能的重新认识/1515
- 第二节 专业银行的恢复、建立与发展/1518
- 第三节 中央银行制度的形成/1524
- 第四节 商业银行体系的形成与发展/1528
- 第五节 合作金融机构的兴起/1533

第四章 20 世纪 80 年代的银行业发展(二)

——银行信贷管理体制改革/1535

- 第一节 商业信用的恢复/1535
- 第二节 信贷管理体制改革/1537

第五章 20 世纪 90 年代的银行业发展

——银行体制与信贷体制改革的深化/1544

第一节 银行体制改革的深化/1544

第二节 信贷体制改革的深化/1554

第六章 中国银行业的对外开放/1563

第一节 新中国银行业对外开放的历史回顾/1563

第二节 新中国外汇管理体制改革/1567

第三节 外资银行的进入与银行业务的国际接轨/1576

第七章 2000 年以来的银行业发展/1582

第一节 商业银行的股份制改革和上市/1582

第二节 中央银行宏观调控方式的转变/1588

第三节 中国加入 WTO 与银行业的进一步开放/1593

第四节 银行业监管体系的完善与金融法规的健全/1596

第十二编 中国保险业发展史

第一章 新中国保险事业的创立(1949—1952 年)/1607

第一节 整顿改造旧中国保险业/1607

第二节 中国人民保险公司成立/1616

第三节 保险分支机构和代理机构的建立/1620

第二章 20 世纪 50 年代初期的中国保险业(1950—1952 年)/1625

第一节 改革保险条款和降低保险费率/1625

第二节 试办农业保险/1627

第三节 政务院有关强制保险的决定/1629

第三章 第一个五年计划时期的中国保险业(1953—1957 年)/1634

第一节 保险业务的调整/1634

第二节 保险业务的稳步发展/1637

第三节 完成私营保险业的社会主义改造/1642

第四章 中国保险业遭受挫折(1958—1978年)/1644

第一节 中国保险国内业务的停办/1644

第二节 “文化大革命”时期的中国保险业/1650

第五章 中国保险业的全面恢复与发展(1979—1985年)/1653

第一节 国内保险业务的恢复/1653

第二节 保险机构的设立和保险管理体制的改革/1656

第三节 保险业务的全面恢复和发展/1659

第四节 保险理论研究、教育和法规建设/1668

第六章 中国保险市场的培育和发展(1986—1991年)/1673

第一节 中国保险体制改革的兴起/1673

第二节 多家办保险的市场格局形成/1676

第三节 中国保险业在竞争中发展/1680

第四节 保险理论研究和保险教育的发展/1688

第七章 中国保险业发展的崭新时期(1992—1998年)/1692

第一节 中国保险市场日趋完善/1692

第二节 保险法制日趋健全/1702

第三节 中国保险业迅速发展/1709

第八章 中国保险业的深化改革与开放(1999—2005年)/1719

第一节 保险市场运行的基本情况/1719

第二节 中国保险体制改革的深化/1727

第三节 中国保险业的对外开放/1735

第四节 中国保险业的创新发展/1744

第九章 中国保险业的稳健发展(2006—2010年)/1776

第一节 保险市场总体运行状况/1776

第二节 保险业改革开放向纵深推进/1789

第三节 保险业积极服务经济社会发展/1800

第四节 现代保险监管体系基本确立/1816

第九编

中国运输业发展史

运输业是人类利用各种运输工具,使人或货物沿着特定线路实现空间位置移动的物质生产部门。马克思曾明确指出:“除了开采业、农业和加工制造业,还有第四个物质生产部门……这就是运输业。即或是运输人,或是运输商品。”^①

运输业又是一个特殊的物质生产部门,具有不同于其他物质生产部门的特点:(1)运输业不创造新的产品,其产品只是旅客和货物在空间上的位移。(2)运输业生产过程同时表现为运输产品的消费过程。(3)运输业的产品不具有实物形态,因而运输产品既不能储存,以丰补歉,也不能调拨,在地区间调剂余缺。(4)运输生产的连续性。(5)运输方式的多样性和各种运输方式产品的同一性,以及运输业内部各种运输方式之间在一定程度上的可替代性。

运输业是社会经济的动脉和神经,是国民经济的基础产业和先导产业,是联系各部门、各地区和社会再生产各环节的纽带,是保证整个国民经济和社会再生产活动正常进行的基础。正如列宁所指出的:“运输是我们整个经济的主要基础,也许是最主要的基础之一。”^②

加快运输业的发展,建设一个发达的运输体系,不仅

可以保证国民经济建设的正常进行,沟通城乡之间、地区之间、行业之间的经济联系,促进生产发展,缩短商品流通时间,加速资金周转,提高社会劳动生产率,扩大对外开放,而且对满足人民大众的运输需求、巩固国防、加强国内各民族的团结和增进各国人民的友好往来都有着重要的作用。

我国现代化的运输业是由铁路、公路、水路、民航和管道 5 种运输方式组成的。本编着重叙述 1949 年中华人民共和国成立以来我国现代运输业的发展轨迹。

注释:

①马克思:《剩余价值学说史》第 1 册,人民出版社 1978 年版,第 466 页。

②《列宁全集》第 33 卷,人民出版社 1957 年版,第 125 页。

第一章

中国运输业的发展

中国具有发展水陆运输的悠久历史,在过去很长的历史时期,曾是世界上运输业比较发达的国家。然而,由于闭关自守以及长期存在封建统治和自给自足的自然经济,我国运输业在近代之前基本上以原始的运输方式为主。19 世纪中叶,随着帝国主义的入侵,我国逐步出现了现代运输业。但是,在新中国成立前,因遭受帝国主义、封建主义和官僚资本主义的压迫和控制,以及多年来频繁的战争破坏,使得旧中国的运输业发展十分缓慢,处于非常落后的状态。这表现在:一是运输线路数量少。旧中国从 1876 年开始修建铁路起,到 1949 年的 73 年间,全国总共只修建铁路 2.2 万公里,通车里程仅 1.1 万公里;公路也只兴建 13 万公里,通车里程仅 8.07 万公里,全国一半以上的县城不通公路;内河通航里程也只有 7.36 万公里,仅占全国河道总长度的 17.8%;现代远洋运输几乎是空白点;民航航线里程也只有 1.13 万公里。二是运输设备质量差。旧中国的现代化运输不仅运输线路少,而且运输设备质量差。新中国成立前夕,全国铁路机车和车辆型号杂,性能落后;轮船主要是设备陈旧的老船和小船,内河航道缺少导航设备,港口设备十分简陋,机械化水平低;公路和民航运输的设备更是落后。三是运输线路分布不合理。旧中国政治、经济发展的不平衡,导致现代运输业的运输线路分布很不合理。铁路偏集于京广铁路以东的沿海地区和东北地区,公路集中于东部和中部地区的占全国 48% 的县中,内河通航线路偏集于长江中下游 6 省和广东、广西等省;而占全国土地面积 3/5 的西南、西北地区,铁路、公路很少,交通闭塞。

中华人民共和国成立后,在党和政府的领导下,现代运输业得到了健康地发展。

第一节 国民经济恢复和“一五”计划时期的运输业(1949年10月—1957年)

一、国民经济恢复时期的运输业

1949年10月到1952年是国民经济恢复时期,也是新中国运输业的起步阶段。新中国成立前夕,由于日本帝国主义对中国发动的侵略战争和国民党政府发动的内战,旧中国的运输业遭到了严重的破坏,铁路有上万公里的线路、3 200多座桥梁和200多座隧道遭受严重破坏,铁路机车有1/3无法行驶;公路在解放战争中虽抢修了2.6万公里,但1949年底勉强能通车的只有8.07万公里;华北的海轮全部被劫走,上海留下可航行的轮船总载重能力只有14.5万吨;民航所有飞机、驾驶员、器材,全部被劫往香港。1949年,旧中国现代化运输业的货物周转量只有229.6亿吨公里,仅及1936年的52.7%。新中国成立后,党和政府对运输业的恢复和发展给予了高度重视。当时,国家的财力、物力虽然很紧张,但仍拨出大量投资用于运输业的恢复和发展。据统计,1950年至1952年,国家用于运输业的投资为17.7亿元,占同期全国投资总额的22.6%。

在国民经济恢复时期,运输业以恢复与修建铁路为重点。经过3年努力,修复原有铁路8 000多公里,全国铁路干线基本上全部通车。同时,为了逐步扭转新中国成立前铁路布局的不合理状况,在西南、西北和广西边疆地区先后建成了来睦、成渝、天兰等一些新线。到1952年底,全国铁路通车里程达到24 518公里,有力地促进了国民经济的恢复和发展。

在重点修复铁路的同时,我国还积极进行了水路、公路和民用航空运输的恢复和建设。水路运输方面,先后疏浚了长江、珠江、松花江等重要航道,开通了北洋和华南沿海运输线,扩建了黄埔港和天津新港,修复和打捞了被国民党破坏的船舶,全国内河通航里程由1949年的7.36万公里增加到1952年的9.5万公里,轮驳船载重量则由37万吨增加到53万吨。公路运输方面,1950年至1952年,全国修复公路23 398公里,并在西南和西北地区新建了一些公路,初步改变了新中国成立前公路布局偏重于沿海的不合理局面。到恢复时期末,全国公路通车里程由1949年的80 768公里增加到1952年的126 675公里,载重汽车则由3.2万辆增加到4.4万辆。民用航空运输方面,除了恢复原有航线以外,主要是增开了北京通往西北和西南地区的航线,到1952年底,全国民航航线里程由1949年的

1.13万公里增加到1.31万公里。

由于党和政府的正确领导,在这段时期内,我国现代运输业不仅恢复到解放前的最高水平,而且获得了一定的发展。1952年,全国各种运输方式的客运量、货运量分别比1949年增长79%和96%。

二、第一个五年计划时期的运输业

“一五”计划时期是从1953年到1957年。根据全国“一五”计划的基本任务,运输业在“一五”计划时期主要是加强铁路建设,相应地发展内河和海上运输,扩大公路和民用航空建设。

1953—1957年,我国运输网有了很大发展。经过5年建设,新建铁路33条,恢复铁路3条,新建和修复铁路干线、复线、支线和企业专用线共达9300多公里,铁路通车里程比1952年增加22%;海拔高、工程极其艰巨的康藏、青藏、新藏公路先后建成通车,全国公路通车里程比1952年增加1倍;内河通航里程由1952年的9.5万公里增加到1957年的14.41万公里,增加了0.5倍;民航航线里程1957年则比1952年增加1倍。运输网的建设和发展,对于加强我国西北、西南地区同全国的联系,促进内地和边远地区的建设,巩固国防,加强各民族团结都发挥了重要的作用。

在这个时期内,运输业还贯彻挖潜改造的方针,加强了运输设备的维修、改造,提高了运输效率。铁路运输设备的大修费1957年比1952年增加1.5倍,机车检修率和货车检修率分别由1952年的17.9%和9.4%下降到1957年的8.4%和1.2%;公路货运汽车的完好率由1953年的67.3%提高到1957年的71.7%;中央直属水运轮驳船的营运率由1952年的79.4%提高到1957年的82.7%。与此同时,运输效率有了较大提高。5年内,铁路机车日产量增长10%,货车净载重增长20%,公路汽车单车年产量增长1.3倍,中央直属水运轮驳船吨船年产量增加60%。

此外,“一五”计划时期,为经济合理地使用运输力,相继推行了煤炭、粮食、石油、木材等主要物资分区产销的合理运输制度,组织开展了铁路与水路的联运工作。并根据“利用、限制和改造”的政策,对公路和水路运输中存在的大量私营运输企业和个体运输户,通过公私合营和集体化,逐步使它们走上了社会主义道路。1957年底,仅内河水运部门就建立了运输合作社3077个。

在“一五”计划时期,我国运输业完成的客运量平均每年增长20.9%,完成的货运量平均每年增长20.4%,高于工农业总产值平均每年增长18%的速度,基本

上适应人民生活水平提高和国民经济发展的需要。

第二节 “二五”计划和国民经济调整时期的运输业(1958—1965年)

一、“大跃进”时期的运输业

1958年到1960年是第二个五年计划的头3年,也是我国国民经济发展的“大跃进”时期。

1958年5月,中共中央召开八届二中全会,通过了“鼓足干劲,力争上游,多快好省地建设社会主义”的总路线,并对在此之前已经提出的“大跃进”口号作了完全的肯定。此后,在经济工作中开始追求高指标,不讲综合平衡,铁路、公路、水路和民航等运输部门都出现了异常紧张的局面,不少物资积压在产地,交通严重堵塞。

为了解决运输紧张的矛盾,1958年到1960年,我国运输建设规模也有了较大幅度的扩大。“二五”计划前3年,铁路建设仍然是运输建设中的重点,铁路建设3年累计完成基本建设投资90.42亿元,相当于“一五”计划时期5年累计完成额的152.8%,占同期完成的运输邮电基本建设投资总额的63.1%,新增铁路正线铺轨里程4198公里,新增复线正线铺轨里程2761公里,使铁路逐步延伸到西北和西南地区;公路建设中,依靠国家投资建设的有路面的公路3年累计新增33572公里,而依靠“全民大办”建设的简易公路也达几万公里;水运建设中,秦皇岛、塘沽、上海等沿海港口进行了扩建,3年累计新增沿海港口吞吐能力1409万吨,相当于“一五”计划时期5年累计新增吞吐能力的168.7%;民航建设中,南宁、昆明、成都、贵阳等机场先后兴建,民航航线里程3年内新增1万多公里;管道建设中,1958年从克拉玛依到独山子开始铺设我国第一条长距离原油输送管道。

在运输线路增长的同时,运输业的运输工具和技术装备水平也有较大的增长和提高。1958年至1960年,铁路机车车辆增长50%,公路货运汽车增长63%,水路轮驳船载重量增长1.1倍。1958年,我国第一台内燃机车试制成功。1959年,我国第一台电力机车试制成功。20世纪50年代末,在群众性技术革新运动中,全国铁路新建了150多个简易驼峰,接着又安装了电气集中道岔和调车信号,使用铁鞋制动,使铁路改编能力普遍提高20%—30%。这是我国铁路编组站现代化的开始。水运部门在大力整治航道、扩建港口码头的基础上,增加了大量新型

装卸设施。此外,造船工业也得到迅速发展。

“二五”计划的前3年,由于我国运输线路的增长、运输工具的增加和运输技术装备水平的提高,从而增强了运输能力。1960年,我国运输业实际完成的货运量和客运量分别比1957年增长112.2%和67.2%。

二、国民经济调整时期的运输业

“二五”计划前3年的“大跃进”,由于经济工作上的高指标、瞎指挥,使整个国民经济陷入困境。运输业作为国民经济的一个重要部门,也受到了一定的影响。其主要表现在:一是运输建设项目过多。如1958—1960年,铁路新建干线建设项目多达36项,铁路枢纽建设项目达30项,新建铁路支线、桥梁的项目也大量增加,以致超过了国家财力和物力的可能。二是运输设备严重失修失养。为了应付当时运输成倍增长的需要,不顾实际可能,追求新增运输设备,重造轻修,造成运输设备修造之间比例不协调,导致了当时运输设备的严重失修失养。三是运输秩序混乱。这期间,为挖掘运输潜力,破坏了一些合理的运输规章制度,如将司机包乘制改为轮乘制等,这不仅使运输设备失修失养,而且使列车运行正点率降低,行车事故增加。为了解决经济工作中存在的问题,1961年1月,中共八届九中全会决定对国民经济实行以调整为中心的“调整、巩固、充实、提高”的方针。这次国民经济调整从1961年开始,到1965年止。

在国民经济调整时期,运输业的调整工作主要从以下三方面着手:一是压缩基本建设规模。首先,紧缩投资规模。交通运输基本建设投资占国民生产总值的比例由“二五”计划时期的2.41%下降到1963—1965年的1.23%,下降了48.96%。其次,停建大量项目。例如,在铁路干线中,全部停工项目达15项,部分停工11项;在铁路支线中,全部停工项目20项,部分停工17项;在铁路枢纽建设中,停工项目23项。二是整修运输设备。1963—1965年的3年间,铁路设备大修理费相当于“二五”计划时期的2倍,逐步补还了欠修的任务,铁路机车车辆的质量恢复到历史最好的1957年的水平。公路和水路运输设备的质量也有了很大提高。公路汽车的完好率1965年达到86.2%,是历史上最好的水平,而中央直属水运轮驳船的营运率则恢复到1957年的水平。三是整顿运输秩序。在这期间,主要是恢复了合理的规章制度和加强安全运输生产工作。如铁道部门从1962年开始开展了安全正点运动,1965年行车事故总件数比1960年减少3/4,客、货列车运行正点率也恢复到历史最好水平。

经过5年调整,我国运输业1965年的货运量虽然比1960年减少29%,但货

物周转量却接近历史最高的1960年的水平。值得注意的是,随着我国国民经济的恢复和发展,1965年又开始出现运输能力不足的矛盾。

第三节 “文化大革命”时期的运输业 (1966—1976年)

一、“文革”时期运输业的曲折发展

1966年5月,中国发生了一场史无前例的“文化大革命”,持续10年之久。运输业是受“文化大革命”冲击最早、受害最重的部门之一。在“文革”时期,运输业的发展是曲折的。

1966年8月兴起的红卫兵“大串联”,使运输部门首先承受巨大负担,以至于交通堵塞,造成一些物资积压待运。1967年初以后,在无政府主义思潮的煽动下,运输战线两派群众组织之间,由不同观点的激烈争执而产生的对立情绪与日俱增,生产秩序大乱,事故增加,设施被毁,物资被盗被抢的事件时有发生。随着运输部门各级领导的权力被夺取,运输业一些合理的规章制度也被废除。上述情况,致使运输业货运量1967年比1966年下降15.7%,1968年比1967年又下降6.9%。对此,中共中央和国务院在1967—1968年间,通过采取对全国铁路、公路、水路和航空等运输部门实行军事管制,以及发布通令、命令或布告,促成群众组织之间实现“革命大联合”等措施,以稳定运输秩序,保证运输业正常运转。1969年,运输业的货运量和货物周转量分别比1968年增长20%和20.7%,基本上恢复到1966年的水平。在此基础上,1970年至1973年,运输业得到稳定发展。1974年开展的“批林批孔”运动,中断了运输业持续几年稳步上升的趋势,使刚刚有了转机的运输业又再次衰退。当年,一些车站、铁路沿线、港口再度出现堵塞交通、破坏运输设施和抢夺运输物资的现象,运输部门又显露出生产秩序混乱和货运量下降的局面。1974年,运输业的货运量比1973年下降3.2%。1975年,邓小平同志主持国务院工作,对各行各业进行全面整顿,重点是整顿运输业尤其是铁路运输。这次整顿给运输业的发展带来了转机,当年的货运量和货物周转量就比1974年分别增长12.9%和15.6%。1976年开展的所谓“批邓、反击右倾翻案风”,又把形势搞乱了,运输业再次陷入混乱,货运量和货物周转量再度下降。据统计,1976年运输业的货运量和货物周转量又分别比1975年下降0.4%和5.4%。

二、运输业的主要成就和问题

(一)运输业的主要成就

1966—1976 年间,运输业由于受“文化大革命”的冲击和林彪、江青两个反革命集团的干扰破坏,虽然发生了 3 次较大的衰退,但以西南、西北地区为重点的运输建设和某些年份的运输经济仍然取得了很大的成就。

第一,运输线路加长。1976 年同 1965 年相比,除了内河通航里程下降 12.9%以外,铁路营业里程、公路通车里程、民航航线里程和输油(气)管道里程都有显著增长,特别是输油(气)管道里程增长 14.75 倍(见表 9—1)。

表 9—1

1965—1976 年运输线路的发展

单位:万公里

年 份	铁路营业里程		公路通车 里程	内河航 道里程	民航航线里程		管道里程
	合计	其中:电气化 铁路里程			合计	其中:国际 航线	
1965	3.64	0.01	51.45	15.77	3.94	0.45	0.04
1976	4.63	0.07	82.34	13.74	9.78	4.09	0.63
1976 年比 1965 年增长(%)	27.2	600	60	-12.9	148.2	808.9	1 475

资料来源:国家统计局编,《中国统计年鉴(1984)》,中国统计出版社 1984 年版。

第二,运输工具增加。1975 年与 1965 年比较,铁路机车拥有台数增长 50.2%,载货汽车拥有辆数增长 204.9%,载客汽车拥有辆数增长 189.5%,轮驳船拥有艘数增长 283.2%,民航飞机拥有架数增长 240%。

第三,运输布局有所改善。1966—1976 年间,运输建设以西南和西北地区为重点,修建了贵昆、成昆、湘黔、襄渝和兰青等铁路干线,建成了从云南下关至西藏芒康的滇藏公路等。到 1976 年,京广线以西地区,铁路线路占全国铁路的 1/4,公路占全国公路的 32%,较大地改变了西部地区交通闭塞的状况,使我国的运输布局有所改善。

第四,客、货运输量大幅度增长。在这段时间里,我国运输业的客运量、旅客周转量、货运量和货物周转量等运输经济指标都有较大幅度的增长(见表 9—2)。

表 9—2

1965—1976 年间客、货运输量的增长情况

年 份	客运量 (万人)	旅客周转量 (亿人公里)	货运量 (万吨)	货物周转量 (亿吨公里)
1965	96 344	697	121 083	3 463

续表

年 份	客运量 (万人)	旅客周转量 (亿人公里)	货运量 (万吨)	货物周转量 (亿吨公里)
1976	201 411	1 470	201 757	6 904
1976 年比 1965 年增长(%)	109.1	110.9	66.6	99.4

资料来源:国家统计局编,《中国统计年鉴(1984)》,中国统计出版社 1984 年版。

(二)运输业的主要问题

1966—1976 年间,运输业尽管取得了一些成就,但由于运输工作多年来受到一些干扰,所以我国运输业薄弱的状况仍然没有得到根本性改变,还存在不少问题。

第一,运输建设的投资效果降低。“三五”和“四五”计划时期,各种运输方式的大中型建设项目的单位造价一般比“一五”和“二五”计划时期提高了 1—2 倍。此外,工期延长,长期形不成运输能力,大量建设资金不能发挥应有的作用。例如,铁路运输能力的形成率由 1965 年以前的 80% 下降到 1976 年的 65%。

第二,各种运输方式之间,以及每种运输方式内部的发展不协调。在各种运输方式的建设中,没有处理好连接沿海港口的几条铁路干线与沿海港口的配套建设问题,也没有处理好管道建设与铁路、水路建设的关系问题。在运输管理上,各种运输方式之间缺乏合理分工,致使水路、公路、管道和民航的优势未充分发挥,而使铁路负担过重。在铁路方面,偏重内地新线建设,而忽视运输繁忙地段的旧线改造,新旧线建设比例失调;在水路方面,偏重抓船舶的增加,放松港口建设,直到 1973 年周恩来同志亲自过问后,港口建设才开始排上工作日程;在公路方面,民用汽车与公路增长之间的关系也不协调,前者的增长大大快于后者。

第三,运输能力不足。由于运输建设的投资效果降低,各种运输方式之间和每种运输方式内部的发展不协调,加上运输技术装备比较落后,以致造成我国运输业的运输能力不足,严重牵制了国民经济的发展。铁路“卡脖子”区段由 1965 年的 4 个增加到 1976 年的 9 个,在这些区段,运力只能满足需要的 50%—70%;沿海主要港口吞吐能力也严重不足,致使外贸船舶在港等泊时间延长、海上运输不通畅。因此,到 1976 年,运输业不适应国民经济发展的矛盾更加突出。