

(X) 交 通、邮 电

港口

(一)

我国对外经济贸易物资的90%左右是通过海上运输的。因此港口泊位的多寡和装卸状况影响到我国对外经济贸易的发展步伐。我国有11个滨海省、市、自治区，有长达一万多公里的海岸线，海港众多，这是发展对外经济贸易的有利条件。解放初期，我国大陆沿海只有大连、天津、青岛、上海、广州、黄埔等几个较大的港口和若干货运量很小的港口作为对外贸易海运口岸，海运进出口货运量仅几百万吨。随着我国对外贸易物资运量的不断增长，开展海运进出口业务港口也在不断增加；到目前为止，直接办理对外贸易海运业务的沿海港口和长江港口共有35个（未包括台湾省的港口），其中沿海港口24个，长江港口10个，珠江（西江）港口1个。在这些港口中，有些港口目前还只能停靠国轮，装卸进出口物资。

(二)

我国沿海主要港口，通常是指大连、秦皇岛、天津、青岛、烟台、连云港、上海、黄埔、湛江等9个港口。这9个港口，现有生产性码头长度44,100米，共283个泊位，其中万吨级泊位128个；另外还有一些浮筒泊位。在这些泊位中，能提供给外贸进出口船舶装卸作业的约一百一十个。上述泊位，多数是传统的件杂货装卸泊位，也有一定数目的专业化码头，例如大连、秦皇岛、青岛（黄岛）和湛江的石油专用码头；秦皇岛、青岛、连云港的煤炭专用码头；上海、黄埔、大连的粮食专用码头等。

目前我国沿海港口可接待10万吨级的油轮，6万吨级的粮食、矿砂船；最大起重能力600

吨，一般港口都有35—50吨的起吊设备。

集装箱运输在我国只有10年的历史，到目前为止，沿海主要港口都已开展集装箱运输业务。1983年我国海运集装箱运量22万标准箱，其中出口9.6万标准箱，占适箱货物40%的出口货已采用集装箱装运。现在天津、上海、厦门、黄埔等港口已拥有集装箱专用码头。

(三)

长江主要港口是1980年开始办理海运进出口货物装卸业务的。目前长江港口有三种情况：南通、张家港已对外籍船开放；南京、芜湖、安庆、九江、黄石、武汉，仅停靠国轮，装、卸进出口货物；城陵矶和重庆，由于水位限制，海轮不能直达，只能办理江海联运业务，目前重庆已开展此项业务。

在长江港口中，只有南通、张家港和南京三港，万吨级海轮可长年通航；芜湖港5,000吨至7,000吨级海轮可长年通航；安庆、九江、黄石、武汉等港5,000吨级海轮可通航，但每年11月下旬至翌年3月下旬为枯水期，不能通航。

(四)

我国海运进出口货运量，据1983年的统计为9,200万吨，其中90%以上集中在沿海9个港口。进出口年运量超过1,000万吨的有三个港口，即大连、上海和天津；其中大连是我国石油出口的主要港口，进出口年运量已超过2,000万吨。以上三港的进出口运量占我国海运进出口运量的50%以上。从绝对数字来看，大连居全国之首，但是它的石油出口量占很大比例，所以，就件杂货进出口运量而言，上海港仍属

第一位。

长江诸港刚刚加入我国对外贸易港口的行列，目前进出口运量尚有限，1983年为187.3万吨，其中出口93万吨。

(五)

综上所述，我国已有三十多个对外贸易港口，海运进出口运量已达九千多万吨，比解放初期增长了几十倍，可见我国港口建设和对外经济贸易发展的成就是巨大的。然而这些年来货运量不断增长与港口综合通过能力不足的矛盾一直是存在的。七十年代初，周恩来总理提出了改变我国港口面貌的宏伟计划。根据这一

计划，1973年到1975年期间开工新建和改建58个泊位，包括一批5万吨级和10万吨级的石油专用码头，新增吞吐能力1亿吨；这些项目现都已竣工，投入使用。根据第六个五年计划，在大连、秦皇岛、天津、青岛、连云港、上海、黄埔、湛江等15个港口开工建设132个深水泊位，争取建成54个，新增吞吐能力1亿吨。到1985年，沿海港口的吞吐能力将由1980年的21,700万吨增加到31,700万吨；在黄海之滨的山东省日照县境内将出现一个拥有两个10万吨级泊位的现代化煤港——石臼所港；现代化的第二代集装箱船将在天津、上海、黄埔的专业化码头上作业。

(中国对外贸易运输总公司陆穗峰)

铁 路

铁路是我国国民经济的大动脉，它是联结我国工业和农业、城市和乡村以及沟通国内各地区的纽带，在发展我国经济建设，提高人民生活，巩固国防和保卫边疆中发挥着重要作用。在我国现代交通工具中，铁路承担60%和70%的客货运输任务。

我国自1876年开始修建第一条铁路，到1949年新中国成立的73年间，仅修建铁路22,000公里，建国后三十多年来，共修建干支线30,000公里，现在全国铁路营业里程已达52,000公里（不包括台湾省），增加1.4倍。铁路布局有了根本改善，以往铁路偏集东北和沿海地区，而地域辽阔的西南、西北地区，铁路只有全部的5%，交通十分不便，现已增加到24%，闭塞情况有所改变。现在除西藏外，全国所有省、市、自治区已都有铁路相通，各省、市、自治区都有旅客快车直通北京。

旧铁路标准低，设备落后，三十多年来进行了改造和补强，状况有了改变。在运输繁忙的主要干线上，为扩大运输能力，增修了双线，现在全国铁路共修双线八千一百多公里，双线

率为17.5%。铁路在一半以上的正线换用了50公斤以上的重型钢轨和混凝土轨枕，18%的正线铺设了无缝线路。通信信号设备也作了改造，90%的正线安装了自动闭塞和半自动闭塞，37%的车站安装了电气集中，机车上大部分安装了无线电话和自动停车装置，繁忙的道口修了立交桥和使用自动信号。此外，还扩建了一批客运车站，增建和改建了一批枢纽和编组站。这样，铁路设备的技术水平有所提高，运输能力扩大，铁路承担的客货运量有根本增长。目前全铁路客货运平均密度每公里已达到1,752万吨，是世界较高的水平，比建国初增长了5.4倍，现在1公里铁路承担了过去6.4公里铁路的运输工作量。

三十多年来铁路部门还逐步形成了一个门类比较齐全、产品基本配套、能修能造、具有一定规模的工业生产体系，这些年来，铁路共制造各种机车约一点一万台，各种货车32万辆，各种客车1.7万辆。机车中电力机车和内燃机车已占总数的29%，电力牵引已在西北、西南和晋煤外运的通路上使用，内燃牵引已用于其他

铁路以及主要干线的旅客列车上。目前全路电力、内燃牵引线路共有1.1万公里,占全部里程的22%。通用货车的载重量已由30吨向50吨以上发展,现在载重50吨以上的货车已占总数的88%。

三十多年来铁路客货运量增长很快,每年客运量完成10.5亿人,货运量完成11.6亿吨,比建国初分别增长5.7倍和10.6倍。现在相当于我国10亿人每人每年乘车1次,每人有1.1吨的铁路货运量。铁路货物周转量1983年完成8,408亿吨公里,三十多年来平均每年递增10.6%。我国铁路实行的是计划运输,在运输能力比较紧张的情况下,本着“保证重点,照顾一般”的原则进行安排,对于支农、轻工、煤炭、木材以及外贸等物资,近年铁路都作为运输重点,优先予以保证。

现在我国铁路与朝鲜、苏联、蒙古等国铁路和香港地区铁路接轨,办理过境运输,接轨站共7处,与朝鲜接轨的有沈丹线的丹东站,梅(河口)集线的集安站,长(春)图线的图门站,这些站两国车辆都可以过轨;与苏联接轨的有滨绥线的绥芬河站,滨洲线的满洲里站,与蒙古接轨的有集(宁)二线的二连站。苏、蒙铁路是宽轨,与我国不同,两国车辆不能过轨,过境货物必须在这3个站上换装;与香港接轨的是广深线的深圳站,车辆可以过轨。现在经过这些接轨站的进出口物资,每年约六百余万吨。

三十多年来铁路虽有很大进展,但在建设速度上仍落后于国民经济的发展。一些物资,主要是煤炭,积压待运,港口后方铁路疏运能力低,企业运货难,旅客乘车难,铁路制约了国民经济的发展,成为突出的薄弱环节。

党的十二大把包括铁路在内的交通运输作为发展国民经济的战略重点,要求铁路有一个较大的发展,改变目前这种不适应的状况。在1990年前,铁路要集中力量搞好重点建设,把建设的主要力量放在提高晋煤外运的能力上。在华北、华东、中南这一运输繁忙地区大力改造旧有铁路,疏通现有煤炭外运通路,建设新

的铁路,增加新的煤炭外运通路。在“七五”期间,铁路将在这个地区兴建4条复线、5条电气化铁路和12条新线,为这一地区铁路成网创造条件。其中有两条主要的铁路干线:一条是从北京往南新建一条铁路,经商邱、阜阳、合肥至九江,再往南接通南昌。这条铁路建成后,将成为在我国津浦、京广铁路之间,又一条纵贯南、北的大干线。另一条是新建从西安到南同蒲线的侯马再到焦枝线的月山的新线,与新焦线相连,通到京广线的新乡,东端与新建的新乡至菏泽线相连,往东通到津浦线的兖州,再与东端新建的兖石线相连,到达黄海之滨石臼所新港口。这条新线与旧有线路连成后,将成为与陇海铁路平行的中国腹地又一条东西大干线。以上这些工程建成后,不仅山西煤炭,而且内蒙、宁夏、陕西、河南等省区的煤炭,外运能力将比现在提高1倍以上。其他西北、西南、东北等地区内各省、区间的联系通路也要补强,沿海港口后方铁路的疏运能力也要增大。

改造现有铁路主要措施是采取建设双线和电气化铁路。我国铁路电气化牵引将首先布局在西南、西北和华北晋煤外运主要通道上,“六五”和“七五”期间,将有大的发展,比现在增加二至三倍。在主要的运煤干线上,搞专线运输。研究开行重载列车技术,首先在晋煤外运新建设的从山西煤炭基地大同到渤海湾港口秦皇岛,第一条能力大、效率高、质量好的重载列车线路上使用。初期列车重量达到6,000吨。提高线路能力的同时,编组站和枢纽也同步建设。集中力量建设一批强大的路网性编组站,形成编解直达列车的基地。为改善旅客运输条件,还要扩建一批大的客运车站。机车车辆的修造要与运输能力配套,铁路工业的建设与改造要提到一个新的水平。还要加强对新技术的开发和利用,搞好人材培养和智力开发,使铁路设备和管理水平有新的突破。

到1990年,要使铁路客货运输全面紧张的状况基本得到缓和,铁路能与国民经济较为协调地发展。1990年后,要进一步实现铁路运输

生产技术和经营管理的现代化，基本建成适合我国国情的、有一定规模的、有较高现代化水平的铁路网，到本世纪末，铁路里程争取达到75,000至80,000公里，能适应客运量25亿人和

货运量25亿吨的需要，铁路真正做到：四通八达，畅通无阻，安全正点，当好先行。

(元恺)

公 路

建国35年来，经过广大公路建设者的艰苦奋斗，我国已初步形成了以北京为中心，联接全国各地的四通八达的公路网。最近，中央领导同志提出要修建一直二平三宽的大公路，以适应四化建设的需要。我国第一条高速公路——(北)京(天)津塘(沽)公路正在抓紧勘测设计，沈(阳)大(连)一级公路和穗深(圳)珠(海)高速公路也即将兴建，标志着我国公路建设的新时期已经到来。

在我国几千年漫长的历史中，修桥筑路一直是劳动人民的传统美德。秦始皇统一中国后，曾下令在全国范围内大“修驰道”，建设当时的高标准道路。当然，这些道路是不能和现代公路同日而语的。我国第一条可通行汽车的现代公路，是1906年清朝末期在广西修建的镇南关(今友谊关)至龙州的一条短短的公路。从那时起直到解放前的近半个世纪中，旧中国只修建公路13万公里，而且分布极不合理；大多集中在沿海地区，广大内地和边疆省份公路极少。由于长期战乱和年久失修，到解放时，全国仅存公路8万公里。

解放后，公路建设日新月异。现在，全国公路的通车里程已达91.5万公里，比刚解放时增长了10倍，平均每年新建公路二万三千多公里，其中铺设沥青、水泥、渣油或泥结碎石路面的达70.6万公里，能晴雨通车的有65万公里。全国已基本实现了县县通公路，90%以上的乡通汽车，北京市99%以上的大队通了公路。解放前一里公路也没有，广大群众从未见过汽车的西藏，现在也建起了以拉萨为中心，通车里程达2.1万公里的公路网，汽车可以在青藏高原

上纵横奔驰，昔日荒凉的“世界屋脊”随着交通状况的改观而日益兴旺起来。

国民经济的飞速发展，使各行各业和人民群众对公路运输的需求量越来越大。1983年，全国公路货运周转量共完成1,084亿吨公里，运送旅客1,106亿人公里，仅全国公路运输部门完成的货运量就比1949年增长10倍，客运量增长187倍。

35年来，全国公路运输车辆的构成也发生了翻天覆地的变化。在建国10周年的1959年，以骡马大车等简单运输工具完成的运量占全部公路运量的62%，汽车运量只占38%。而目前，汽车等机动车完成的运量已占公路运量的89%。在全国九十多万公里公路上，昼夜奔忙着二百多万辆以国产为主的汽车，包括五万余辆近年来农民个体户和联户购买的汽车，为繁荣国民经济发挥着重要作用。

随着对外开放、对内搞活这一经济政策的不断稳定发展，公路在对外贸易和人民友好往来方面也逐步发展。拉萨通往友好邻邦尼泊尔的公路上车辆络绎不绝，大批来自印度、尼泊尔等国的朝圣者通过这条公路前往西藏。广东深圳有公路直接通往香港，穗深珠高速公路建成后，广东和香港、澳门的通道将会更加畅通，港、澳和祖国内地的联系将进一步得到加强。目前，公路部门正在大力进行疏港公路的建设，京津塘高速公路和沈大一级公路，修建的主要目的之一就是为了解决天津和大连港的疏港问题。最近，国务院宣布开放沿海14个港口城市，为了适应这一新的形势，我国交通部门已经采取措施，加强港口及疏港公路的建设。

近年来,在发展国内交通运输的同时,我国交通部门还派出大批技术力量为第三世界国家修公路、架桥梁、建港口。先后在中东、海湾和非洲等地的28个国家完成了99个项目,近

来还进一步开展了在国外的承包工程等业务,增进了我国与各国人民在互利基础上的经济往来,为加强我国人民和世界各国人民的友谊做出了贡献。

民 航

随着我国国民经济的发展,我国民航事业也不断发展。35年来,民航建设已有相当规模;特别是党的十一届三中全会之后,我国民航事业发展步伐更加迅速。截至1983年底,中国民航已开辟国内、国际航线203条,航线里程达三十七万多公里。国内航线以首都北京为中心,连接除台湾省外的全国各省、自治区的省会、首府和主要城市。边远的西藏、新疆、内蒙古自治区和云南、黑龙江等省,还建立了地方航线。为适应旅游事业发展,中国民航十分注意开辟旅游航线,在全国已通航的旅游城市有四十多个。内地与香港的往来也很方便,北京、广州、上海、杭州、昆明、天津等城市和香港建立了地区航线,每周航班近六十个。西安、福州、南京、昆明、厦门等许多城市还安排了至香港的定期或不定期的包机飞行。

为了适应我国和世界各国的友好交往,加速对外经济技术交流,促进国内经济建设发展,中国民航大力发展国际航空业务。目前已开辟

国际航线21条,航线里程十五万多公里,通航亚洲、非洲、欧洲和北美洲18个国家22个城市,它们是:朝鲜的平壤,缅甸的仰光,巴基斯坦的卡拉奇,苏联的莫斯科,法国的巴黎,罗马尼亚的布加勒斯特,南斯拉夫的贝尔格莱德,埃塞俄比亚的亚的斯亚贝巴,伊朗的德黑兰,瑞士的苏黎世,西德的法兰克福,日本的东京、大阪、长崎,菲律宾的马尼拉,英国的伦敦,泰国的曼谷,美国的纽约、旧金山、洛杉矶,伊拉克的巴格达,阿拉伯联合酋长国的沙迦。中国民航国际航班每周五十多班。我国民航已同世界上80个国家签订了航空协定,与一百八十多个航空公司建立了业务合作关系,与286个航空公司建立了结算关系。中国民航已进入国际市场。不少外国航空公司的班机还飞来我国。现在只要乘坐中国民航飞机或转乘有联运代理关系的外国航空公司的飞机,可以方便迅速地到达世界各地。

(陈广明)

邮 电

中国的邮电通信是党和国家传达指示命令,组织经济活动,开展宣传教育的重要工具,也是国际交流和人民群众交往联系的重要手段。

建国35年来,邮电通信事业有了巨大的发展。我们已经建成以首都北京为中心,联结广大城乡,四通八达的邮电通信网。全国已建成

综合性的邮电通信枢纽39个,卫星地面站3个,将用现代化技术装备的北京国际电信局和连接全国邮政各大干线的北京邮政枢纽,正在积极兴建。

到1983年底,邮路总长度已达472万公里,比1949年增长5.1倍;其中铁道邮路增长7.3倍,自办汽车邮路增长13.2倍。邮电服务局所发展

到五万多处，比1949年增长89.5%；其中有85.2%是设在农村的。各项邮政业务大幅度增长，与1949年相比，信函增长4.9倍，包裹增长24倍，汇兑增长30倍，报刊发行份数比1950年增长45.8倍。国际邮政业务也有很大发展。目前我国已同111个国家和地区建立了直接通邮关系，在24个城市中开办了国际特快专递邮件业务。

电信通信方面，已初步建立起以明线、电缆、微波和短波组成的，以北京为中心沟通全国广大城乡的电信通信网。我国第一条京、沪、杭1,800路中同轴电缆载波干线已于1976年建成投产，第二条京、汉、广中同轴电缆载波干线正在加紧施工。已经建成的600路和960路微波干线已联通26个省、自治区、直辖市。到1983年底，全国长话电路达二万八千多条，比1950年增长9.9倍；市内电话交换机达262万门，比1949年增长7.6倍；农村电话交换机发展到253万门，比1951年增长38.8倍；国际通信有了很大的发展。通过国际通信卫星同46个国家和地区建立了直达电路，并在国内形成了国际通信的专用网。在电信业务方面除了传统的电报、电话以外，还开办了报纸、图片、资料传真业务，中低速数据传输业务，以及利用微波传送电视和广播节目等业务。

我国现代通信的技术设备也是从无到有，从小到大发展起来的。邮电部门采取科研、工业和通信企业相结合的办法，研制生产了大批通信设备，如大通路电缆载波和微波电信系统，大容量纵横制市话交换机，电传机和自动转报设备，卫星通信地面设备，图象通信设备，低中速数据通信设备，以及邮政的一部分自动化设备等，为邮电事业的发展打下了一定的基础。

1983年是我国邮电事业发展较快的一年。在通信服务、通信能力和经济效益方面有了进一步的改善和提高。到1983年底，“六五”计划

的一些主要指标已经完成或接近完成。全年市内电话装机达30万门，比上年增长30%，市内电话投产达21.6万门。长话电路增加2,700多条，增长10.4%。长途电话能够自动拨号的省会城市已达27个。福州引进的我国第一个万门程控数字电话交换系统和深圳引进2,000门集装箱程控电话交换机已经正式投产。1983年邮电业务总量比上年增长9.1%，是1979年以来增长幅度最大的一年；其中，国际电信业务发展最快，国际电话增长41.7%，国际用户电报增长26.6%。1983年邮电全行业实现的利润超过了历史最高水平。

为了逐步建成一个高质量、高效率、高服务水平的现代化邮电通信网，到2000年邮电通信事业的发展建设拟分为两步走。前10年，主要解决通信紧张问题，并且为后10年的大发展打好基础；后10年，主要是通过大发展，为进一步实现现代化创造条件。

第一步，即从1981年到1990年的10年内，将着重抓紧市内电话、农村电话、国际通信、邮政枢纽和微波、电缆干线以及卫星通信地面站的建设，并加强邮政运输处理能力。要保证省会以上城市的通信优先发展，其中，首先要抓好北京、天津、上海、广州等13个重点城市，力争京、津、沪、穗四大城市首先改变通信落后面貌。大城市和重点开放城市的市内电话，要发展程序控制交换设备。要集中力量改造现有通信网络和传输手段，进行程序控制交换和光纤通信等重点项目的科研攻关，准备好加快发展的必要条件，力争主要的通信能力有较大幅度的增长。

第二步，即从1991年到2000年的10年内，要广泛采用和推广先进技术，促进邮电通信能力的大发展，大幅度提高邮电服务水平，实现邮电通信现代化。

（邮电部政研室）