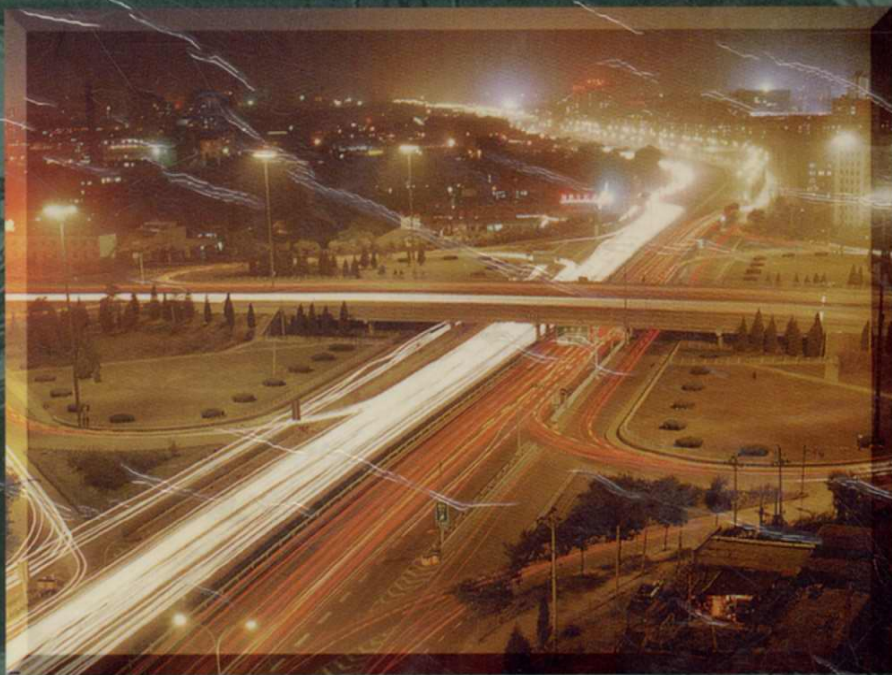


015067

东营交通志

DONGYING JIAOTONGZHI



人民交通出版社

东营交通志

东营市交通史志编纂委员会 编

人民交通出版社

东营市交通史志编纂委员会

主 任	朱宝林	张善诚			
副主任	邢培臣	俎 坤	(常务副主任)		
	迟洪格	刘毅刚			
委 员	杨建明	周德光	张仕明	李守教	
	周琦国	刘永海	李召法	袁景亮	
	彭书峰				

主 编	袁景亮				
副主编	彭书峰				
撰 稿	袁景亮	彭书峰	任景舜	李光辉	
	邢金亮	孙之溪	孙永秀	徐秀清	
	董连森	刘志国	韩新利	朱金增	
	曲志斌	常 燕	李保村		

序

《东营交通志》即将面世。这是东营建市以来第一部交通专业志，意义深远，值得庆贺。

盛世修志是中华民族的优良文化传统。《东营交通志》的问世，得益于改革开放、社会安定、人民安居乐业的太平盛世和交通事业蓬勃发展的的大好形势。它是一部全面、历史地记载东营交通的过去和现状，从更深的层次上认识交通、研究交通、建设交通的极好教材。这部交通专志，观点正确，资料翔实，文风朴实，具有鲜明的时代特点和地方特色，是一部资料性、思想性和科学性相统一的地方专志。人们可以通过它追溯历史，规划未来，推动社会主义物质文明和精神文明建设，描绘更加宏伟壮丽的交通事业蓝图。

建市以来，全市交通战线广大干部职工在市委、市政府的领导和社会各界的关心、支持下，贯彻执行全民、全社会办交通的指导方针，团结求实，艰苦奋斗，使我市交通建设事业有了长足发展。仅“八五”期间，全市公路建设投资达10多亿元，新建、改建了一批交通主干道，并建成了60公里东港一级汽车专用路。目前，全市境内已有5纵5横10条干线公路，全市通车里程达4256.4公里，公路密度达53.6公里/百平方公里，全市所有的乡镇和90%的行政村通了柏油路。广饶县成为全国第一个村村通柏油路的县。水运事业从无到有，现已建成广北港、广利港和东营港，年吞吐能力达240万吨；东营港一期扩建工程基本完成并具备了使用条件，开通了东营至大连

客货滚装运输航线，构筑了东北经济区和中原经济区的海上通道。全市共有汽车站 10 个，拥有营运性客车 581 部，年运送乘客 450 万人次；并开通了东营至郑州、上海、北京的豪华卧铺客车。拥有营运性货车 6232 部，年货运量达 1358 万吨。公交事业从零起步，现已拥有公共交通汽车公司 2 家，客车 165 部，日发车 660 个班次。铁路、航空运输有了较大发展，开办了零担运输业务，开通了东营至浦口的客运列车。为启用东营机场做了大量前期准备工作。一个以黄河大桥为枢纽，以干线公路为骨架，以水运、铁路为纽带，贯穿南北，纵横交织的交通格局已具雏型。东营市交通事业蓬勃发展，为东营经济的发展起到了巨大的推动作用。《东营交通志》不仅是全体交通干部职工的期待，同时也是即将面世的《东营市志》的重要组成部分，它的出版将促使人们更加热爱交通、支持交通，焕发出更大的建设热情。

应东营交通史志编纂委员会之约，撰此短文，权且为序。

东营市人民政府副市长 王宝国

一九九七年十月二十一日

凡 例

一、《东营交通志》以马列主义、毛泽东思想和邓小平建设有中国特色社会主义理论为指导，坚持辩证唯物主义和历史唯物主义，继承和发扬我国历代修志的优良传统，学习和应用社会主义新方志编纂理论，实事求是地记述东营交通各方面的历史和现状。力求使本志成为一部思想性、科学性和资料性相统一的行业志书。

二、本志编纂原则是以事分类，以类立志，类为一篇，横排竖写，详今略古，立足当代，突出大交通行业的特色，体现时代特点，为发展社会主义交通事业服务。

三、本志记述的年代，上限自 1983 年末成立东营市交通局起，下限断至 1995 年底。为保持事物记述的完整性，有少数内容突破断限，适当上溯下延。

四、本志记述的范围，原则上以下限管辖的现状为界定，但对大交通系统范畴内的单位，和历史上曾被管辖而在后期移交出去的单位，也适度予以记载。

五、本志内容编排由概述、大事记、专志各篇和附录组成。概述部分，综合叙述全市交通基本概况，总领全书；大事记，以时为经，着重记述建市以来全市交通部门的大事、要事；专志，横分门类，竖述史实，设机构、公路建设、公路运输、港口建设与水运事业、铁路运输、航空事业、社会主义精神文明建设、人物、县（区）交通局简介共 9 篇，28 章，79 节；附录，收录相关资料。概述、大事记和附录，不入篇的序列，不设章节。专志分篇、章、节（少数以目代节）、目（少数目下设子目）记述。

六、本志文体、表述形式，概述部分采用叙议结合形式，专志只记事实，不作评述，寓观点于材料中，辅以表、图和照片。专志按事物性质分篇、章，相同事物，不论其隶属关系和级别，均编入同一篇、章。除大事记采用编年体，辅

21

以记事本末和摘引文外，全志一律采用规范的语体文。

七、本志纪年方法，一律采用公元纪年。

八、本志数字数据，凡表示数量的，一律采用阿拉伯数字；习惯用语的数字，采用汉字。各种数据一般以计财科统计室的数字为准；统计室缺的采用有关部门（单位）的数字数据。

九、本志人物，除介绍各部门、各单位领导成员外，对地市以上党委、政府及山东省交通厅和厅以上部门表彰的先进人物、党代表和人大代表（县区以上党委、政府）进行选介。

十、本志资料，来源于市、县（区）档案馆和本系统各单位档案室以及市交通局各处室，有关报刊和专著，以及口碑资料，经考证鉴别后载入，行文中不注出处。

目 录

概 述.....	(1)
大事记.....	(9)

第一篇 机 构

第 一 章 行政领导机构	(45)
第一节 职责职能	(47)
第二节 建制沿革	(47)
第 二 章 行业管理机构	(50)
第一节 交通运输管理处	(50)
第二节 汽车维修行业管理处	(51)
第三节 航务管理处、船舶检验处和东营港航监督	(54)
第四节 公路管理处	(56)
第五节 稽查审计处	(56)
第六节 交通战备领导小组办公室	(57)
第七节 交通建设工程处	(58)
第 三 章 企事业管理机构	(59)
第一节 公路管理局	(59)
第二节 公共交通运输机构	(70)
第三节 汽车运输总公司	(85)
第四节 第二汽车运输公司	(89)
第五节 交通监理所	(90)

第六节	东营市港务管理局	(91)
第七节	其它小型企业与经济实体	(92)
第四章	党务、工会及社团组织机构	(93)
第一节	党的组织建设	(93)
第二节	工会组织建设	(95)
第三节	社会团体组织机构	(97)

第二篇 公路建设

第一章	公路路线	(101)
第一节	公路沿革	(101)
第二节	干线公路	(105)
第三节	县乡公路	(116)
第四节	胜利油田专用公路	(122)
第二章	公路桥梁	(134)
第一节	1949年至1983年的主要公路桥梁	(137)
第二节	1984年至1995年的主要桥梁	(140)
第三章	公路养护与绿化	(159)
第一节	公路养护综述	(159)
第二节	公路养护方针、政策、法令	(171)
第三节	县乡公路养护	(175)
第四节	胜利油田专用公路的养护和管理	(177)
第五节	公路绿化	(178)
第四章	公路养路费与路政管理	(186)
第一节	公路养路费征收与管理	(186)
第二节	公路路政管理	(197)
第五章	公路科技与公路机械	(203)

第一节 技术力量基本状况.....	(203)
第二节 工程机械的发展与管理.....	(204)

第三篇 公路运输

第 一 章 货物运输.....	(215)
第一节 东营汽车运输总公司.....	(215)
第二节 广饶县运输公司.....	(271)
第三节 垦利县运输公司.....	(274)
第四节 利津县运输公司.....	(275)
第五节 河口区运输公司.....	(277)
第 二 章 旅客运输.....	(278)
第一节 东营汽车运输总公司.....	(278)
第二节 社会客运.....	(281)
附 录 东营公路运输工具和民间渡运工具发展历程.....	(285)

第四篇 港口建设与水运事业

第 一 章 港 口.....	(289)
第一节 广利河港.....	(289)
第二节 广北港.....	(292)
第三节 东营港.....	(295)
第 二 章 水路运输事业.....	(303)
第一节 内河运输.....	(303)
第二节 海上运输.....	(309)

第五篇 铁路运输

第一章 东营站	(318)
第一节 车站概况.....	(318)
第二节 货物运输.....	(319)
第三节 旅客运输.....	(322)
第二章 史口站	(325)
第一节 车站概况.....	(325)
第二节 客货运输.....	(326)
第三章 方家庄站	(328)
第一节 车站概况.....	(328)
第二节 旅客运输.....	(328)

第六篇 航空事业

第一章 东营飞机场的建设	(333)
第一节 机场一、二期工程建设情况.....	(333)
第二节 机场已建设的工程项目.....	(334)
第三节 机场设备状况.....	(334)
第四节 自然条件及环境.....	(335)
第五节 机场现有人员情况.....	(336)
第二章 东营飞机场的启用	(336)
第一节 机场启用的前期准备工作.....	(336)
第二节 机场启用的有利条件及存在的问题.....	(338)
第三章 东营航空运输销售代理处	(339)

第七篇 社会主义精神文明建设

- 第一章 交通行业优质服务竞赛活动..... (343)
- 第二章 “岗位无违纪，满意在东营”活动..... (347)
- 附录一 十佳先进单位、先进集体条件..... (349)
- 附录二 十佳先进个人条件..... (350)
- 附录三 十佳文明车条件..... (350)

第八篇 人 物

- 第一章 领导简介..... (355)
- 第一节 市交通局领导简介..... (355)
- 第二节 县（区）交通局领导简介..... (359)
- 第三节 市直交通各单位领导简介..... (368)
- 第二章 先进模范人物简介..... (374)
- 第一节 市交通局先进模范人物简介..... (374)
- 第二节 市直交通各单位及县（区）交通局先进模范人物简介..... (379)

第九篇 县（区）交通局简介

- 第一章 广饶县交通局..... (391)
- 第一节 行政领导机构及其职能..... (391)
- 第二节 行业管理机构..... (398)
- 第三节 企事业单位..... (401)
- 第二章 垦利县交通局..... (407)

20

第一节	行政领导机构及其职能·····	(407)
第二节	行业管理机构及企事业单位·····	(410)
第三章	利津县交通局·····	(417)
第一节	利津县地理位置及交通概况·····	(417)
第二节	利津县交通机构建设、沿革·····	(421)
第三节	利津县交通管理机构设置·····	(427)
第四章	河口区交通局·····	(430)
第一节	河口区概况·····	(430)
第二节	区交通局的成立与交通事业发展状况·····	(431)
第三节	河口公路·····	(434)
第四节	公路运输沿革·····	(436)
第五章	东营区交通局·····	(437)
第一节	牛庄区交通局·····	(437)
第二节	东营区交通局·····	(441)
后 记	·····	(445)

75-1

概 述

75-

概 述

在共和国最年轻的土地——鲁北平原黄河三角洲上,为适应对这块宝地进行综合开发的迫切需要,经国务院批准,于1983年10月成立了山东省辖新兴石油化工城市东营市。

东营市是万里黄河的海口城市,地处山东半岛与辽东半岛环抱的渤海湾中心,地理坐标为北纬 $37^{\circ}15'$ ~ $38^{\circ}15'$,东经 $118^{\circ}05'$ ~ $119^{\circ}15'$,是环渤海经济圈与黄河经济带的交汇点。南北纵长132公里,东西宽度74公里。南与淄博、潍坊毗邻,北与天津、秦皇岛、大连隔海相望,东与胶东半岛紧密相连,西与滨州地区接壤,内抱滔滔黄河,濒临浩瀚渤海,土地总面积为8053平方公里。市境内除小清河以南广饶县所属367平方公里为山前冲积平原外,其他地区均为黄河冲积平原,是典型的黄河三角洲地貌。地形顺黄河流向呈西南高、东北低之势。气候属北温带半湿润大陆性气候。自然资源优势主要有油气资源、土地资源、水利及水产资源、盐业资源、林业和草场资源等。建市初期,全市分设东营、河口、牛庄三区和广饶、利津、垦利三县。1987年7月,牛庄区与东营区合并为东营区,现全市辖二区三县,共设44个乡,15个镇,4个街道办事处,1775个行政村,总人口数为161.4万。

东营市所辖区域主要为原惠民地区的广饶、利津、垦利三县之地。既有新生的黄河淤积平原,也有历史悠久的古老陆地。广饶、利津两县历史悠久,境内有很多大汶口文化、龙山文化的遗址。东营交通事业如同这片土地一样,伴随着悠久的历史产生、发展,服务于社会,服务于这里的民众。但是,由于社会环境和经济条件的限制,交通能力微乎其微,发展步履极其缓慢,真正的兴旺鼎盛时期是从东营市成立开始的,可以说,东营的交通事业是在新中国的改革开放年代迅速发展壮大起来的。

地处黄河三角洲的东营市一马平川,怀抱黄河,外濒渤海,具有发展交通事业的优越条件,但这里的交通运输业起步较晚。解放前,只有村庄之间相通的由人走马踏产生的羊肠小道,雨后泥泞难行,商旅闭塞不通。解放后相当一段时期,交通虽稍有改善,但发展速度相当缓慢。这种状况,与这里经济发展迟缓、贫困落后不无关系。当时民谣唱道:“走的是弯弯道(羊肠小道),听的是野鸭叫”。直到60年代中期,胜利油田在这一地区进行大规模油气开发以后,才促生了现代交通事业。1964年,由华东石油勘探局投资兴建了东营至辛店的第一条干线公路——东辛三级公路(全省第一条沥青公路)。1972年,东营至张店的张东铁路(与胶济线接轨)建成通车。在建市前的近20年中,随着油田开发的深入,东营地区的交通状况有了较为明显的改善,但交通建设长期滞后。到建市初期,偌大的东营市除了油田出资兴建了648公里的简易生产路外,三四级的干线公路只有垦、潍博、垦禹、张义4条(总里程212公里)。全市通车里程仅1133.3公里,且路面老化,路况差,标准低;全市没有一座大桥,只有6座中桥;没有任何海运和航空设施,张东铁路运量不及公路的15%。黄河天堑把全市南北一分为二,往来阻隔,极为不便。担负运输主力的公路不堪重负,堵车阻塞严重。据记载,最长一次堵塞竟达24小时之久,数千台车排成十多公里的长龙,静卧于东辛路东营至广饶路段上。于是就有了“东营一大怪,自行车倒比汽车快”之说。发展东营交通成了引人注目的重大课题。

东营市的建立和油田会战高潮的到来,对公路运输的依赖性更大。市政建设和油田开发所需物资年运输量高达3亿多吨,东营市的公路运输在全省范围已成为热点,全省车辆云集东营,加之运输市场放开搞活,本市车辆成倍增长,对交通基础设施建设尤其是对公路建设的需要极其迫切。市委、市政府对此十分重视,随之把发展交通事业当成现代化城市形成和区域经济发展的生命线,摆上了超前发展的战略位置。

在市委、市政府的关心和胜利油田的大力支持下,全市交通战线的广大干部职工精神百倍,干劲十足,经过一系列的紧张筹备,从1986年底开始,交通基础设施建设的步伐在紧锣密鼓声中迈开。1987年至1989年,东营公路建设突飞猛进。这里每年有来自省内外60多支施工队伍,上千台筑路机械和上万人的筑路大军,夜以继日地奋战在工地上。全市交通部门广大干部职工以公路建设服务于东营经济发展为己任,坚持“一个结合(与油田结合)、两个面向(面向滩涂开发