

四川交通志

汽车运输篇

四川省交通厅公路运输管理局

一九八九年六月

目 录

概 述

第一章 运输体制	(1)
第一节 机构沿革	(1)
一 防区马路局和长途汽车公司	(1)
二 川康两省运输机构	(2)
三 国民政府在川运输机构	(2)
四 西南区运输机构	(3)
五 四川省运输机构	(4)
第二节 体制演变	(8)
一 官督民办	(8)
二 统一营业	(9)
三 战时管制	(9)
四 战后体制调整	(9)
五 全民所有制运输体制	(9)
第二章 客货运输	(11)
第一节 运输布局	(11)
第二节 旅客运输	(18)
一 长途客运	(18)
二 短途客运	(23)
三 旅游客运	(25)
第三节 货物运输	(27)

一	货运概况	(27)
二	专项运输	(34)
(一)	铁路建设物资运输	(34)
(二)	抗震救灾物资运输	(36)
(三)	重、大件物资运输	(37)
(四)	突击富矿运输	(37)
(五)	攀钢建设物资运输	(39)
第四节	联合运输	(40)
一	铁、公、水联运	(40)
二	省际公路联运	(44)
第三章	企业管理	(48)
第一节	生产组织	(48)
一	生产体制	(48)
二	运输计划	(50)
三	生产竞赛	(53)
四	联合经营	(55)
第二节	安全质量	(56)
一	安全生产	(56)
二	运输质量	(59)
第三节	机务管理	(61)
一	车况及技术改造	(61)
二	技术经济定额	(66)
三	保修	(69)
四	三大改革	(73)

第四节	成本与运价	(75)
一	成本	(75)
二	运价	(78)
第五节	定员与培训	(82)
一	劳动定员	(82)
二	全员培训	(83)
第四章	行业管理	(86)
第一节	市、地、县汽车运输业	(86)
一	运输企业	(86)
二	运输经营	(88)
第二节	自备汽车运输	(90)
一	自备汽车的起源	(90)
二	运输组织与管理	(95)
第三节	私营汽车运输业	(98)
一	私营汽车公司、行号	(98)
二	联营社	(102)
三	编组编队	(105)
四	试办运输合作社及公私合营公司	(108)
五	全行业公私合营	(109)
第四节	运输专业户	(112)
第五节	市场管理	(114)

编年大事记

凡 例

《四川交通志、汽车运输篇》的编写，经历近10年，前后参与此项工作凡数十人。

1987年初稿完成。1988年3月，在温江召开研讨会通过论证，广泛听取有关领导、学者专家及同行们的意见，为本篇的改写提供了有益的依据。

同年9月，本篇第一章（包括篇目、概述）送经在贵阳市召开、全国17省、市、自治区参加的“西南、西北片区交通史志工作会议”评审，得到基本肯定。

这一次的送审稿，是在上述工作的基础上，经过一年来的反复查证，拾遗补缺，作了认真的改写。力求按照秉笔直书，实事求是的精神，记述我省汽车运输60年来的真实历史面貌，为后世留下一笔可资借鉴的史料。

编 者

概 述

民国15(1926)年元旦,成(都)灌(县)马路通车。成灌马路长途汽车公司成立并开始办理沿线旅客运输业务,是为四川历史上第一条客运线路。继后十年间,各县相继修筑公路,各种经营形式的汽车公司应运而生。到抗日战争前夕,全省营运线路已达41条,总长2749公里,公商客货汽车1100余辆。

民国27(1938)年,国民政府及其各机关陆续西迁重庆,军、公、商车云集四川,达五千余辆。为适应抗战之需,国民政府军事委员会命令四川省政府对后方汽车及司机实施战时管制,军委会先后在重庆设运输统制局、战时运输管理局,统筹军、公、商运输。在八年抗战中,四川汽车主要担负进出川国防器材、钨、锑、粮食、石油、棉花、羊毛、茶叶及供应各战区兵员、粮秣、械弹的运输任务。

1949年底,四川全境解放。川康两省接管国民政府撤退时遗留的破旧公车2797辆,相继成立西南区及省(行署)国营运输机构。并补充退役军车561辆,经过修复、拼装,基本完好车仅2066辆。加上2500余辆私营汽车,担负川、康两省支前、筑路,恢复城乡生产建设的运输任务。

1956年春,完成了全省私营汽车运输业的社会主义改造。到1957年,全省汽车客运量、货运量分别比1950年增长170和132倍。

1958年6月,省属3个运输公司、5个汽车修理厂,客、货汽车2864辆,下放各专、州、市领导管理。管理权限下放,发挥了地方办运输的积极性,汽车运输业有了较大的发展。到1961年底,全省交通专业汽车达5353辆,比1957年增长60%。

省属企业下放后,正值“全民大办钢铁”期间,运力普遍不足。1958年冬,先后成立省钢铁运输公司和商贸运输公司,作为省直接掌握的机动运输队伍,保证钢铁、粮食及商贸物资的运输任务。商贸运输公司的成立,开始了新中国建立以来四川机关企业事业自办运输的先例。

三年“大跃进”,全省对运力的统筹失调,车辆管理失控。到1962年,全省汽车完好率仅61%,能行驶的客货汽车仅3000辆。

1962年月6全国交通会议决定,各专、州、市交通专业汽车收归省管,并恢复省汽车运输公司建制。

1963—1965年,贯彻党的“调整、巩固、充实、提高”八字方针。经过整改,建立健全了规章制度,企业管理水平有所提高。到1965年,客、货运量、周转量、完好车率、千吨公里成本、实现利润和上缴利润总额等主要经济技术指标,均创历史最好水平。即使“文革”开始的1966年,车辆完好率达到93.1%,工作率92.2%,实载率70.4%,车吨月产量达3830吨公里,是为四川汽车运输史上的鼎盛时期。

“文革”10年,运输管理瘫痪,车辆损坏严重,生产大幅度下降,运量减少,成本上升。货车完好率下降12.6%;客车工作率下降13.1%;货车车吨月产量下降58.4吨公里;

货运千吨公里成本上升22.94元，平均每车上缴利润由4642元降到3891元。

十年动乱中，全体职工坚持生产，完成了成昆铁路、攀枝花钢铁基地建设的运输任务。

一九七八年，党的十一届三中全会以后，国家实行各部门、各行业、各地区一起干；国营、集体、个体以及各种运输工具一起上的方针。公路运输市场开放，多层次、多渠道、多种经济成分和多种经营方式并存的运输结构，打破了三十年来交通部门独家经营的局面，长期以来运货难、乘车难的紧张状况得到缓解。到1985年，全省民用汽车已达194647辆（客车52942辆，货车141705辆）。其中，交通专业营运汽车26503辆，占民用汽车的13.6%；个体（联户）汽车13790辆，占7.08%。

从1950到1985年的35年期间，四川汽车运输以省属汽车运输企业为骨干，在全省汽车运输业占主导地位。交通专业车辆，完成汽车客运量占全省汽车运输总量的63.1%，年平均递增24.0%；旅客周转量占74.1%，年平均递增18.5%；货物运输量占40%，年平均递增16.3%；货物周转量占57.2%，年平均递增11.9%。实现利润13.2267亿元，上缴国家利税10.8952亿元。

1985年3月，全省17个直属运输企业，6个交通机械、翻胎、维修工厂，包括73个汽车队、客货汽车10851辆（客车4161辆、货车6690辆），225个汽车站，全部下放各市、地、州领导管理。

1985年4月，四川省汽车运输公司改组成四川省交通厅公路运输管理局，负责全省公路运输行业行政管理。

第一章 运输体制

第一节 机构沿革

一、防区马路局和长途汽车公司

民国14(1925)年秋,四川军务督理杨森续修成都灌(县)马路。民国15(1926)年元旦,成灌马路通车,全长55公里。成灌驻军正式组建成灌马路长途汽车公司,加委成灌马路总办林煊青任长途汽车公司经理。马路局与公司为一个机构,两块牌子,路政管理用路局名义;长途汽车以公司名义经营。公司设董事会,为权力机构。购买美制1.25吨福特汽车底盘8辆,4座奥斯汀软蓬轿车1辆装配成客车,经营成灌马路长途汽车客运。

同年,成(都)康(定)马路成都至新津段、成赵(赵家渡,今金堂县)马路成都至新都段相继通车。由成都及马路沿线士商组织的华达、永安、利康、萧澜、利民、裕达、飞龙、内外、安泰、飞越、平利等汽车公司,向马路总局订约承办两路长途汽车业务。民国13(1927)年3月,成简(阳)马路成都至龙泉驿段通车。这一路段由成都、华阳、资阳、简阳四县股东集资兴建。线路通车后,遂由四县组成成简路汽车公司,自备汽车营业,并享有成简马路专利。民国17(1928)年,成嘉(嘉定,今乐山市)马路全线通车,由防区军、师长集资组成民生公司经营;路政由川南马路总局主持。同年,广(安)岳(池)、遂(宁)简(阳)、潼(川,今三台县)赵等路相继通车,广岳、遂简线由马路总局自备汽车营业;潼赵线由马路总局联合地方士绅合组公司经营。民国18(1929)年,成彭(县)、井(自流井,今自贡市)富(顺)两路通车,其长途汽车业务,初由马路局自办,后组织公司经营。

由于军阀割据,全省没有统一的运输机构。仅二十四军和二十一军防区汽车运输规模较大,有统一的机构经营管理。为此,二十四军驻防川南,遂以“川南一带路局林立,非有总揽机关主持其间,不足以资督率”^①为由,于民国17(1928)年12月成立川南马路总局,统一管理防区马路和长途汽车。成嘉、成康、井富等马路总局,均归并川南马路总局。民国20(1931)年,二十四军防区扩至遂宁、顺庆(今南充市)后,即撤销马路总局,先后成立成永(川)、简潼(南)、成嘉、遂顺、新(津)雅(安)、井泸(州)等6个管理局,分别经营各局辖线汽车运输。民国15(1930)年,二十一军在渝(重庆)简马路巴县段通车时,即由渝简马路总局车务处经营。由于巴县士绅反对,被迫交由县组织公司经营。以后璧山段通车,即沿巴县例,由县经营。民国21(1932)年,二十一军相继回防永川、荣昌、隆昌、内江、资中、资阳、简阳各县,立即改组渝简马路总局为成渝路政总局,各县马路局改组为县汽车公司。县段长途汽车,由县公司

^①《川南公路月刊》民国18年1期。

经营；全线直达运输，由路政总局经营。其他防区马路长途汽车，虽因防区变动一再改组，但多数仍由驻军和地方士绅组织公司经营。

二、川康两省运输机构

民国22（1933）年9月，二十一军进驻成都，取得全川军政权。随即改组成渝路政总局为四川公路总局，加委二十一军师长、原成渝路政总局总办唐式遵任总办。总局之下分设成渝、成嘉以及第三、四、五、六等6个管理处，控制全川公路交通，形成全川统一的公路运输机构。民国24（1935）年7月，国民政府军事委员会委员长行营改组四川公路总局为四川公路局，照厅（处）待遇，名隶属省府，实为行营直接指挥。同时授权四川公路局整理全川公路交通，统制干线运输，实行统一营业。以前由各地驻军及地方士绅举办的运输机构，更名为民营汽车，先由四川公路局限制行驶路线，后作价收买，形成由四川公路局独家经营的局面。

抗日战争期间，四川公商汽车实施战时体制，组成四川汽车总队，四川公路交通即由军委会直接指挥。先后由军委会后方勤务部、运输总司令部、运输统制局统筹调度。当时，交通部曾同四川省政府洽商，并经行政院会议通过，由交通部接管四川公路局。终因地方人士反对，乃于民国29（1940）年4月，由四川省政府成立四川公路局临时整理委员会，对局内外组织实行调整裁并。民国31（1942）年12月，全国公路运输行政管理和各项运输业务，仍由交通部主持。民国32（1943）年11月，四川公路局正式改隶省政府建设厅，更名为四川省公路局。民国34（1945）年3月，全国公路运输再度实施统一管理。四川省公路局又改隶战时运输管理局，更名为战时运输管理局四川公路管理局。民国35（1946）年1月，战时运输管理局撤销，四川公路管理局暂时由交通部公路总局代管。4月，全国公路运输机构进行调整，四川公路管理局改为四川省公路局，仍隶属省府建设厅。汽车运输业务从省公路局划出，成立四川省公路运输公司，统一经营全省公路运输业务。

西康于民国28（1939）年建省。西康公路运输，初由省设交通局举办。民国29（1940）年，又成立西康省运输管理处，因业务少，乃于次年并入交通局。民国32（1943）年4月，交通局并入省府建设厅，另设西康省公路运输处经营管理全省公路运输。8月，机构调整，公路运输处改组为公路运输管理处，直属西康省政府。以后又改为公路运输处，隶省府建设厅。民国35（1946）年，全国调整公路运输机构，西康省成立公路运输局（后更名为西康省公路局），同时接管川滇西路。原川滇西路管理局改为西康省公路局西昌分局，仍各自经营川滇西路运输业务。民国36（1947）年，西昌分局改组为西康省公路局第一运输处，第三运输段，直到西康解放。

三、国民政府在川运输机构

民国27（1938）年7月，川黔（贵州）路重庆至松坎段、川湘（湖南）路綦江至茶洞段相继由西南公路管理局接管，分别在重庆、南川设总段办事处，经营和管理辖线运

输。10月，全国公路水道交通会议决定，全国公路干线交通由中央举办。民国28(1939)年11月，川滇(云南)东路泸县至赤水河段由川滇公路管理处行车营业。民国29(1940)年1月，设川中公路运输局，接办内江至乐山段公路运输；设川陕联运处，接办成都至陕西七盘关段联运业务。民国31(1942)年4月，川滇西路全线通车，成立川滇西路运输局，办理全线汽车运输业务。8月，川中公路运输局并入川滇西路运输局。民国32(1943)年3月，设川陕汽车联运处，接办川陕公路运输。5月，设川康公路管理局兼办川康公路运输。7月，设川湘鄂区汽车联运处接办川湘公路运输。民国34(1945)年1月，全国公路运输改隶军委会战时运输管理局。当时国民政府在川机构有：四川公路管理局、川湘公路管理局、川滇西路管理局、川陕公路管理局、川康公路管理局以及西南公路管理局重庆办事处，川滇东路管理局泸县办事处。

国民政府各部、会在川的运输机构，除全国指挥机关及各路管理局外，还有两大机构：

西南进出口物资运输总经理处(西南运输处)

民国27(1938)年4月开始派车入川，分别在重庆设分处、泸州设支处，各辖两个汽车大队，共约六、七百辆汽车。经办重庆、泸州至昆明往返的战时物资运输任务。民国31(1942)年11月，该处在川业务分别移交中国公路运输公司及川滇东路运输局。

中国运输公司

民国30(1941)年，根据美国顾问团建议，由交通部川桂(广西)公路运输局及财政部复兴商业公司运输部合并组成。总公司设在重庆，营运区包括川、黔、滇、桂、湘五省公路。在重庆、泸州设有运输处、营业区、站务段、机务段；在秀山设有川湘转运处。公司有客车338辆，货车1555辆。7月，改隶运输统制局，名义上仍保留公司衔称，实际已变为军运机构。民国32(1943)年7月，公司归并交通部西南公路运输管理局。

此外，国民政府各部会在川运输机构尚有：军委会航空委员会、经济部资源委员会、财政部贸易委员会的运输机构，规模大，车辆多；其他还有甘肃油矿局运输处、农本局运输处、盐务总局运输处、中央信托局运输部、中国茶叶公司运输部以及中央、中国、交通、农民四大银行运输部等，均各有上百辆汽车。

抗日战争胜利后，国民政府各部会撤离四川，全国公路运输机构实行调整。全国公路分为9个区，川康两省属第五区。交通部公路总局在重庆设第五区公路工程管理局，并在局内设运输处，负责办理全区公路运输。民国36(1947)年6月，运输处划出第五区公路工程管理局，改组为公路总局第五运输处。此外，西北第七运输处，川湘线第二运输处、川黔线第三运输处(后改为第十运输处)、川滇东路第四运输处，分别在广元、泸州等地设分处，办理跨区运输业务。

四、西南区运输机构

中华人民共和国成立初期，运输业务由西南军政委员会交通部公路管理局兼办。

国营西南区运输公司

1950年6月，以接管的国民政府公路总局第四(昆明)、第五(重庆)、第十(贵

阳)运输处为基础,在重庆成立西南军政委员会交通部国营运输公司,经理肖鹏。后改称西南国营汽车运输公司。1951年7月,中央交通部统一大区运输公司衔称,定名为国营西南区运输公司。

西南区运输公司兼办重庆区业务。在昆明、贵阳设分公司;成都设业务所,划区经营西南干线运输业务。

西南区运输公司成立后,形成大区和省(行署)并存的两个独立运输体系。大区内各大、中城市,既有西南区分支机构,又设有省(行署)的分支机构。1951年,云南、贵州、西康、川西、川北、川南各省(行署)运输机构先后并入西南区运输公司统一经营,行政仍归当地政府交通厅管理。西南区运输统一经营后,在泸州、成都、南充、雅安四地增设分公司。

1952年6月,全国交通会议决定“领导以大区为中心,经营以省为中心”^①,西南区运输公司撤销。原区公司兼办的重庆区业务,以原西南区运输公司本部为基础,于1952年7月成立国营重庆运输公司,隶属西南交通部。1952年底,移交四川省。

国营西南区联运公司

1951年11月在重庆成立,经理张云。受中央交通部和西南交通部双重领导。昆明、贵阳、雅安、成都、泸州、南充设分公司,万县设支公司,重庆设直属联运站。联运公司业务内容,主要承受物资方的货物托运,联系运输工具,并代办装卸、中转、纳税、报关等一整套运输手续;为运方组织货源、配载,以及办理各种运输方式之间、各运输工具之间的衔接,物资运输一票到底。并附设仓库、旅社、食堂等生活服务设施。运输业务遍及全国各地,为承托双方节约了人力、物力、财力,提供及时、方便的运输条件。

1952年,全国运输会议认为“合并有利”,同年底,西南区联运公司撤销。各地分支机构并入当地运输公司;重庆联运站移交重庆运输公司。

公私合营长江汽车运输股份有限公司(原名长江联运公司)。

1951年2月,西南公安部抽调一批干部,接替西南工业部兵工管理局,修复二十一兵工厂修理厂停驶汽车60辆,于同年2月在重庆组成长江联运公司,以承运兵工系统物资为主。1954年,西南财政经济委员会将公安部门没收款100亿元(折合新人民币100万元)投资购汽车76辆,并吸收私车入股合营,定名为公私合营长江汽车运输股份有限公司,经理陈学品。公司设董事会,公股占总投资的81.9%。同年10月,公司划归四川省交通厅运输局领导,重庆运输公司代管。1956年全行业公私合营,并入省属重庆运输公司。

五、四川省运输机构

建国之初,四川分为川东、川南、川西、川北4个行政区(建制与省同)。4个行署及西康省各皆组建有运输机构,分别设在重庆、泸州、成都、南充、雅安等地,隶属各行署(省)交通厅领导。

^①国营西南区运输公司《关于运输体制调整后的财产财政处理的指示》(1951年12月31日)

国营川东运输公司

1951年1月，川东行政公署就中国人民解放军第三兵团所拨军用汽车46辆，在重庆组成川东运输公司。同年7月，在大竹、万县、酉阳三专区成立运输支公司。1952年7月，川东公司撤销，人车并入大竹支公司。同年10月，酉阳支公司改为车站，万县支公司并入大竹支公司。

国营川南运输公司

1950年3月在泸州成立。1951年5月改隶西南区运输公司称泸州分公司。1952年7月归属川南，更名国营川南运输公司。

国营川西运输公司

1950年7月，川西行政公署接管原四川省公路运输公司，经过整编，在成都组成。1951年4月，改隶西南区运输公司，与区公司成都业务所合并组成成都分公司。1952年7月，归属川西，更名国营川西运输公司。

国营川北运输公司

1950年4月，川北行政公署在遂宁成立川北运输队（仅骡马车20辆、骡马87匹）。1951年1月，以川北行署汽车队13辆汽车（其中客车5辆）为基础，在南充成立川北运输公司。同年7月，改隶西南区运输公司称南充分公司。1952年7月，归属川北，更名国营川北运输公司。

国营西康省运输公司

1950年3月，西康省政府接管原西康省公路局汽车10辆，退役军用汽车20辆在雅安成立，经理朱平。1958年6月，并入西南区运输公司称雅安分公司。1953年1月，与西南区联运公司雅安分公司合并，改组为国营西康省运输联运公司。同年8月联运停办，衔称取消“联运”。

国营四川省运输公司

1952年10月，由四个行署领导的川东、川南、川西、川北运输联运机构分别合并，在成都组成四川省运输公司、四川省联运公司。同年12月，两公司合并，改组为国营四川省运输联运公司，经理江益成。1953年1月，与西南区下放的国营重庆运输公司合并，以重庆公司为基础，组成新的省运输联运公司，兼办重庆区业务，辖成都、泸州、南充分公司。同年8月，全省联运停办，改称国营四川省运输公司。

四川省交通厅运输局

1953年11月，省公司由重庆迁至成都。重庆新组建分公司，南充分公司改为支公司，隶属重庆分公司。1954年3月，省公司改组为运输局，局长江益成。各分公司改称

·国营四川省××(驻地名)运输公司。

1955年10月,西康省建制撤销,归并四川省。西康省运输公司改称雅安运输公司,辖康定、西昌两支公司,隶属运输局。至此全省运输体制统一。

1953年1月及9月,南充支公司、西昌支公司分别升格为运输公司。到此,全省已有成都、重庆、雅安、泸州、南充、西昌6个运输公司,营运汽车1410辆(客车153辆,货车1257辆)。全行业合营后,到1957年5月,发展到2850辆(客车281辆,货车2569辆)。

1957年5月,运输局撤销。各地运输公司直属省交通厅。

1958年5月,省交通厅决议“改变省统一管理为分区管理,全部下放专、州、市”。①自7月起,全省6个运输公司及车辆、员工,按行政区划分成19个独立企业,交由地方管理。运力平衡、调度,区域间运力协调,以及技术经济定额指标,运价拟定及调整,仍由省管理。

企业下放后,正值“全民大办钢铁”,运力普遍不足。先后成立两支由省直接掌握的机动运输队伍,保证钢铁、粮食、商贸等重点物资的运输。

四川省钢铁运输公司

1958年11月在成都成立,经理李国樑,直属省交通厅。有汽车1223辆,组成18个汽车队,分驻各重点物资地区,担负“三保”(保钢、保粮、保商贸)运输任务。1962年6月,并入四川省汽车运输公司。

四川省商业运输公司

1958年12月,工农业“大跃进”期间,为“钢铁元帅升帐”让路,确保粮食和商贸物资运输,国务院调拨汽车1000辆(实到863辆),由交通、粮食、商业三厅各派三分之一干部,在成都组成,直属粮食厅。

这批车辆,商业运输公司直接掌握200辆,分成两个队作为机动运力;其余668辆,按地区组成以地区为名的汽车运输队,照顾面上粮食、商贸物资运输。1959年8月,商业运输公司驻各地汽车队全部移交当地运输公司。1961年11月,又收回519辆汽车编入钢铁运输公司建制。

四川省汽车运输公司

1962年6月,贯彻中央关于国民经济“调整、巩固、充实、提高”的方针,各专、州、市运输公司和省钢铁运输公司一并集中,成立四川省汽车运输公司,经理王芝。省公司成立后,按经济流通领域,将原20个运输公司缩编为13个。终因区域管理的习惯,先后依旧恢复按行政区划(地、市、州)设立公司。各按地区名定为“四川省汽车运输公司××(地名)公司。”

省公司成立后,全省所辖20个工厂缩编为2个翻胎厂、14个修理厂;89个汽车队缩编为50个;236个汽车站调整为206个。原有的汽车4749辆(其中客车336辆),除呈准报废

①四川省交通厅《关于改进汽车运输体制的报告》,1958年5月6日(四川省档案馆交通厅1958年永久4卷7—10)

510辆外，保留4183辆。职工29005人，有7280人动员返回农业第一线。

1968年，“文革”开始。省公司及所属各公司业务基本停止。1969年实行“军管”，成立业务组及“斗批改组”，分别处理全省汽车运输系统运输生产及“文化革命”。

1972年7月，省公司恢复工作，经理陈歧山。

四川省汽车运输公司大件运输队

1975年，为承担四川化工厂从日本引进大型成套设备，国家投资250余万元，于同年10月3日在成都组建四川省汽车运输公司大件运输队，直属省公司。配备有225吨大型平板车2台（合成后为450吨），400匹马力牵引车2台，40吨平板车5台。

1978年5月，省委县委书记会议决定：“为了更好地为农业生产和‘五小’工业服务，省革委同意省交通局抽调汽车2000辆下放各县，以加强县车队的建设”。车辆下放，充实了地（县）运输实力，加快了地方运输企业（车队）的建设。到1985年，地（县）运输企业（车队）已发展到195个，客货汽车8948辆。

1983年3月，重庆市进行经济体制综合改革试点。省府决定“省属在渝14个交通企业、事业单位下放重庆市交通局管理，以完善改革的配套，发挥中心城市的辐射作用。”①这批下放的企业有：省属重庆汽车运输公司、永川汽车运输公司两个运输企业；重庆交通机械厂、重庆翻胎厂两个交通工业企业，包括客货汽车1485辆（客车500辆、货车985辆）。

1984年5月，“为加强成都市的经济实力，更好地发挥中心城市的作用，省人民政府决定将部分省属企业下放给成都市领导管理。”②这批下放企业是：省属成都汽车运输公司、温江汽车运输公司两个运输企业；高升桥汽车修配厂、东方红小汽车修配厂、红牌楼翻胎厂3个交通工业企业，包括客货汽车1275辆（客车495辆、货车780辆）。

1984年7月，省人民政府决定将28个省属企业分别下放给自贡、德阳、泸州三市领导管理。”③这批下放企业中，运输企业有：省汽车运输第三十六队（自贡）、省汽车运输第二队（中江）、泸州汽车运输公司，泸州交通机械厂，包括客货汽车637辆（客车269辆、货车368辆）。

1985年1月，“遵照《中共中央关于经济体制改革的决定》，今后各级政府部门原则上不再直接经营管理企业。省级各厅、局原则上不再管企业，省属企业原则上都要下放。没有市的下放给地区。”④这批下放企业有：省属涪陵、万县、内江、宜宾、乐山、绵阳、南充、达县、雅安、汶川、康定、西昌等12个汽车运输公司，包括客货汽车7454辆（客车2897辆、货车4557辆）。这批企业的下放交接工作，先后于同年9月办理完毕。

①四川省交通厅1983年5月14日川交办字028号《印发“省属在渝交通企业事业单位体制下放交接会议纪要”的通知》

②四川省人民政府办公厅1984年5月11日川办发〔1984〕28号《关于将部分省属企业

③四川省人民政府办公厅1984年7月1日川办发〔1984〕36号《关于将部分省属企业下放给自贡、德阳、泸州市的通知》

④四川省计经委1985年1月31日川计经〔1985〕128号《关于省属企业下放的几项具体规定的通知》

1985年3月18日，大件车队更名为四川省大型物资运输公司。包括省交通运输技工学校仍由省暂管。四川客车厂、雅安交通机械厂、内江汽车修配厂、成都柴油汽车修配厂4个交通工业于1984年12月并入省交通工业公司，全省17个运输企业、6个交通工业企业人、财、物全部下放。

企业下放后，自贡市以汽车三十六队为基础组建自贡汽车运输公司；德阳市以汽车二队为基础，组建德阳汽车运输公司；广元市以汽车三十七队为基础，组建广元汽车运输公司；遂宁市以汽车四十队为基础，组建遂宁汽车运输公司，包括1965年组建的渡口市汽车运输公司在内，全省已有大、中型国营运输企业22个。

四川省交通厅公路运输管理局

“省汽车运输公司在所属企业下放后，改为四川省交通厅公路运输管理局，作为全省公路运输行业管理行政机构，代表政府行使公路运输管理职权”。①1985年4月1日，四川省交通厅公路运输管理局行文正式组建，局长巫方荣。“局内机构设置办公室（包括来信来访工作）、政策研究室、运输管理办公室、企业管理办公室、科技教育办公室和规划统计办公室等部门。”②

省交通厅公路运输管理局成立后，着手组建全省公路运输管理基层组织。同年底，20个市、地、州均建成由当地交通主管部门领导的公路运输管理处（站）；全省215个县级单位，除三州边远地区的个别县外，均已组建公路运输管理所（站）；乡（镇）交通运输管理站达800余个，占全省乡（镇）总数的60%，形成了由省到乡（镇）的四级公路运输管理体系。

同年，全省统一了行业管理标志服装。

第二节 体制演变

一、官督民办

民国15（1926）年，四川军阀各领防区军政权，实行防区制。各防区内马路和长途汽车，均由各军管理，是为“官督民办”。二十八军驻防成都东西北各县地区，防区马路和长途汽车由所属各师督办，由驻军派监察干预营业。二十四军驻防川南，责成川南马路总局统一管理防区马路和长途汽车，并分线设分局执行监督。规定官办汽车业务归各马路分局办理；商办汽车业务，由马路局监督。凡在辖区内设立汽车公司，须经马路总局批准立案，营业情况每6个月报总局核查。二十一军驻防川东，防区马路和长途汽车，分别由渝简、渝万两马路总局办理。沿马路各县，责成各县分局办理。同时由各县集资，办理县段长途汽车业务。二十九军驻防川西北，防区马路和长途汽车，以绵阳、潼川（今三台县）为中心，绵阳由军长督办，潼川由副军长督办。各路分别由所属师、旅长督办。各马路通车后，驻军师、旅长略为“投资”，即与各县士绅共同组织公司办

①四川省交通厅1985年3月22日川交办（85）字194号《关于四川省汽车运输公司改为四川省交通厅公路运输管理局的通知》

②四川省交通厅1985年5月28日川交办（85）字第365号《关于对厅公路运输管理局内部机构设置的批复》

理长途汽车业务。

二、统一营业

民国24(1935)年,国民政府军事委员会委员长行营整理四川路政,规定公路汽车运输实行统一营业。“凡公路干线及交通频繁之路,概由省公路局统一营业,通盘支配车辆”,禁止私人或商办公司在省公路局营业线路内营业。对私人或商办公司营业车辆,由省公路局登记择其可用者估价收买;不愿出卖的只能在省公路局专营线路之外,指定路线,准其成立公司行车营业。路局按行营颁布的《监督商办汽车公司营业章程》,对商车营业进行管理。并在商营路线设管理段、站,监督商营车辆行车营业。同时由省政府建设厅四川公路局及商车选派的代表,组成商车管理委员会,处理商营车辆的营业事项。

三、战时管制

抗日战争开始后,国民政府军事委员会即对后方各省汽车及司机实施战时管制。四川公商汽车编为一个总队,以备战时征用。总队下设区、中、小队。总队长先后由省主席刘湘、省公路局局长魏军藩兼任。同时制订《非常时期统制汽车及司机办法》,并对运输及运输线路、车辆及燃材料、汽车技术员工,制订了管制办法,对公路运输实施全面战时管制。民国27(1938)年,国民政府迁都重庆,军委会即授权后方勤务部,对后方交通机关统筹调度,监督一切军用及民用运输工具。以后运输统筹指挥机关迭经调整,民国29(1940)年1月,军委会始成立运输统制局,统筹指挥战时交通运输。两年后,运输统制局撤销,交通行政管理归交通部公路总局;指挥、设计由军委会运输会议主持。民国32(1943)年11月,战局直接威胁西南,军委会又成立战时运输管理局,军公商运均置于管理之下。四川公路局、西南公路局,川湘公路局,川陕公路局、川滇东路局、川滇西路局、川康公路局均改为管理局,直属战时运输管理局管理。

四、战后体制调整

抗战胜利后,国民政府决定开放民营汽车。民国35(1946)年1月,交通部召开全国公路会议,调整公路运输。将干线公路划分为国道、省道。国道由交通部设机构经营管理;省道由省政府机构经营管理。同时开放商营汽车。除川湘,川黔、川陕、川康,川滇等省际干线由交通部公路总局分区设管理局运输处经营管理外,西康省道由西康省政府设机构经营管理;四川省道由省公路局管理,运输业务由路局划出的省公路运输公司经营。

五、全民所有制运输体制

四川解放之初，汽车运输沿袭旧例，由政府交通主管部门管理、经营。这种集政企于一体的运输体制，一直延续三十余年。全民所有制性质，确定了汽车运输企业的主导地位和骨干作用，对于当时在车辆拥有量几乎和国营运输企业相等的私营汽车运输业，则由交通主管部门根据“利用、限制、改造”的政策，实行统一调度、统一货源、统一运价的“三统”管理。到全行业公私合营后，私营汽车全部并入国营运输企业，形成长期独家经营的局面。

民国时期24年运输体制的特征，基本上是官（军）商一体；解放以后的36年，则是政企合一，集管理与经营为一身的运输体制。

西南大区时期，各省（行署）运输管理属西南交通部公路管理局；经营由各地交通主管部门领导的国营运输企业承办。四川合省后，运输行政管理主要由省交通厅负责；全省汽车运输经营，则由省运输公司承担。

1954年3月成立的省运输局，为企业的行政管理机构，并受交通厅委托，兼管私营汽车运输业的社会主义改造以及对机关企事业单位零散车辆、群众运输工具（非机动车及人、畜力运输）的管理。

省运输局撤销前后，省交通厅先后成立运输计划委员会、运输指挥部，加强对全省运力、运量的计划管理。省属企业下放各专、州、市管理的4年，全省运力、运量的平衡、协调，仍由省管理。

1962年省汽车运输公司重建，统一了全省汽车运输的经营。在此期间，相继发展起来的市（县）交通专业运输企业，以及大量涌现的机关企事业单位车辆，则由交通厅运输处、地方交通处负责管理。这种体制，一直持续到1985年全省企业下放。