

中国公路交通史丛书

青海公路交通史

第二册

现代公路运输

人民交通出版社

内 容 提 要

本书是《青海公路交通史》第一册的姊妹篇,记述了新中国成立至1990年41年间在中国共产党的领导下,在几代各族交通职工开拓奋斗下,青海公路交通运输事业发展演变的进程,揭示了青海公路运输几十年的发展规律。

本书资料系统,记述翔实,分析客观,反映全面且富有地区特色,对研究青海经济发展有重要的参考价值。

中国公路交通史丛书

QING HAI GONGLU JIAOTONG SHI

青海公路交通史

第二册

现代公路运输

青海公路交通史编委会 编

责任编辑 张 淼

版式设计:王秋红 责任校对:张 捷 责任印制:

人民交通出版社出版发行

(100013 北京和平里东街10号 010 64216602)

各地新华书店经销

印刷厂印刷

开本: $\frac{1}{32}$ 印张: 插页:1 字数: 千

2000年 月 第1版

2000年 月 第1版 第1次印刷

印数:0001—600册 定价: 元

ISBN 7 114

《青海公路交通史》编审委员会

主任 桑 杰
副主任 高素云
委员 桑 杰 高素云 臧恩穆 岳 侠
石耀明 马孝堂 顾纪清 杜 军
张宗华 戴明义 杨 柯 何东山
茹鹏孝 孙天元 王廷栋 李秉祥
罗扬九

《青海公路交通史》第二册
现代公路运输编写组

主 编 戴明义
编写人员 戴明义 李秉祥 凌春煌 俞桂庭

目 录

总 序
出版说明
序

绪 论.....	1
第一章 国民经济恢复和“一·五”时期的公路运输 (1949年—1957年)	9
第一节 军事接管与组建运输管理机构	10
一、解放前运输机构状况	10
二、接管概况	11
三、民间运输管理机构的组建	12
四、第一个运输机构的组建	13
五、柴达木运输公司的成立	13
第二节 汽车运输业的发展	14
一、运输车辆的初步发展	14
二、单程为主的货物运输	17
三、开展“安全、四定、车吨月产两千吨公里” 的运输活动	18
四、重点物资运输	20
五、兄弟省区支援青海物资运输	22
六、运输市场的“三统”管理	23
七、省外代营向省内自营转变的旅客运输	25
八、初建城市公共交通	27
九、汽车运输企业的车辆保修作业	28
第三节 机关、企事业汽车运输的初步发展.....	29
一、自备车辆的增长.....	29
二、机关、企事业自备车辆的经营与初期管理	31
第四节 私营汽车运输的状况和管理	32

一、私营运输业的基本状况	32
二、上海私营汽车来青支援地方建设	34
三、私营运输业的社会主义改造	34
第五节 民间人、畜力运输的恢复与发展	37
一、以大车、驮畜为营运方式的地区传统运输状况	38
二、民间运输的组织与恢复	41
三、活跃于城乡的人力、畜力搬运业	43
四、繁忙的畜力大车营运线——甘青线	45
五、支援柴达木地区的勘探与开发	45
六、庞大、艰苦的进藏驼队运输	46
七、畜力运输的运量及其影响	51
八、民间运输业的社会主义改造	53
第六节 汽车修理业的初建与发展	55
一、第一个随车保养的保修组	55
二、青海省第一汽车修理厂的建立	56
三、组建市(地)汽车修理厂	56
四、私营汽车修理业的经营及社会主义改造	57
第七节 公路交通监管机构的初建	59
一、组建交通监管机构	59
二、整顿公路交通秩序	61
三、初期的交通管理	62
四、养路费征收	63
第二章 “大跃进”和调整时期公路运输的发展演变 (1958年—1965年)	66
第一节 公路运输管理体制的变化	67
一、“大跃进”期间公路运输体制的变化	67
二、运输机构的调整	69
三、群众运输管理机构的变化	73

第二节 公路交通部门汽车运输的发展与调整	73
一、汽车运输生产的“大跃进”及其产生的影响	73
二、开展“安全、节约、车吨月产万吨公里”运动	77
三、开展拖挂运输	80
四、外援和支前运输	82
五、贯彻“八字”方针,公路运输全面调整	84
六、州、县汽车运输的发展与调整	89
七、初具规模的旅客运输	91
八、西宁市公共交通事业的发展	94
九、汽车的二级保养作业	94
第三节 机关、企事业汽车运输的发展与调整	97
一、自备汽车的增长与分布	97
二、组织机关、企事业车辆参加社会运输	98
三、自备车辆的调整与管理	103
第四节 民间运输的发展与调整	106
一、民间运输工具的增长及短途运输的发展	106
二、社队所有制形式的民间运输业的建立与发展	107
三、国营人、畜力运输队的发展	109
四、民间运输业的调整	110
五、城市搬运业的发展与调整	113
第五节 公路运输工业的发展与调整	116
一、汽车修理企业的发展	116
二、发展配件生产,解决供需困难	117
三、大力发展挂车生产,适应拖挂运输需要	120
四、汽车修理业的全面调整	121
第六节 开展群众性的技术革新活动	122
一、提合理化建议活动	122
二、群众性的小改、小革活动	123

三、推广先进的技改经验	124
第七节 初具规模的交通监管网络.....	125
一、公路交通监管机构的建设与调整	125
二、监管规章制度的建立与改善	128
三、交通安全宣传教育的广泛开展	130
四、养路费征收	132
第三章 “文化大革命”时期公路运输的曲折发展	
(1966年—1976年)	135
第一节 公路运输体制的变革.....	136
一、省运输管理机构改组	136
二、重建州县汽车运输机构	137
三、省政府对公路交通运输的直接管理	138
四、交通局与邮政局的合分	138
第二节 “文革”动乱中公路交通部门汽车运输	
的曲折发展.....	139
一、“文革”对运输发展的影响	140
二、交通部门运输车辆的增长	141
三、广大职工坚守岗位,发展运输生产.....	142
四、排除干扰,加强企业的整顿和建设.....	147
五、旅客运输及州、县客运事业的发展.....	150
六、西宁城市公共交通的发展变化	154
七、实行“总成互换”的车辆中修	155
第三节 机关、企事业汽车运输的发展与管理	156
一、机关、企事业自备车辆的增长.....	156
二、自备车辆的生产经营	157
三、管理与整顿	158
第四节 拖拉机运输的兴起.....	159
一、农用拖拉机的发展与拖拉机运输的兴起	159

二、短途物资运输	160
三、拖拉机运输产生的影响	161
第五节 民间畜力运输的发展演变.....	162
一、农村副业运输的发展变化	162
二、城市搬运装卸业的调整与管理	164
第六节 汽车修理业的扩展和公路运输	
工业体系的形成.....	166
一、新建省第三汽车修理厂	167
二、新建柴油车修理厂	168
三、汽车配件生产的发展	168
四、生产载重汽车,改装客运汽车.....	169
第七节 交通监管工作的健全与改善.....	171
一、监管体制的多次调整	172
二、公路和城市交通安全管理工作的改善	173
三、加强机动车辆和驾驶员的管理与考核	174
四、养路费的征收	176
第四章 改革开放时期公路运输发展的新面貌	
(1977年—1990年)	178
第一节 拨乱反正,端正业务工作指导思想	179
一、改革管理体制,转变企业经营机制	180
二、建立行业专管机构,加强行业管理	182
三、改革运价结构,加强运价管理	187
第二节 交通部门汽车运输企业的改革与	
经营机制的转变.....	191
一、治理和整顿企业及其成效	191
二、推行责、权、利相结合的经济承包责任制	193
三、更新和改造车辆	196
四、积极开拓货物运输市场	198

五、抢险、救灾重点物资的运输	201
六、组织援藏运输	202
七、一业为主、多种经营	203
八、州(市)、县公路交通部门汽车运输的改革与发展 ...	204
第三节 公路交通部门汽车旅客运输的改革与发展	208
一、载客汽车的更新与增加	209
二、营运路线的扩展	210
三、站点设施建设	213
四、增加服务项目,提高服务质量	215
五、州、县旅客运输车队的建立	216
六、新兴发展的旅游客运	219
第四节 机关、企事业自备汽车运输的发展与管理	221
一、车辆的增长	222
二、加强对机关、企事业自备车辆的管理	222
三、机关、企事业自备汽车的经营及效益	224
第五节 迅速发展的个体(联户)汽车运输和 拖拉机运输	225
一、个体(联户)汽车货物运输的崛起	225
二、个体(联户)旅客运输经营	230
三、活跃城乡的拖拉机货物运输	231
第六节 城市搬运业的新发展	232
一、以发展机械动力为方向	233
二、一业为主,综合经营	234
三、民间搬运业蓬勃发展	234
第七节 城市公共交通事业的发展	235
一、城市公共汽车的经营与发展	236
二、新兴的城市小汽车出租业	238
三、加强城市公共交通的精神文明建设	239

第八节 公路运输工业的改革与发展	242
一、加强企业整顿和建设	242
二、开展经济核算, 试行增产节约奖励制度	243
三、转轨变型、多种经营	244
四、承包经营, “两权分离”	247
五、集体、个体汽车维修业蓬勃发展	249
第九节 公路交通监管工作的改革与发展	253
一、监管体制的改革	253
二、加强基层站、所与职工队伍建设	254
三、交通安全工作的治理和改善	256
四、交通监理业务的改革	260
五、养路费征收	261
第十节 交通科技的振兴	263
一、改革科技工作体制, 加快科技发展	263
二、结合生产实际, 发展运输科技	266
三、引进、应用先进技术, 促进运输科技进步	268
四、开展公路交通软科学研究, 为实施科技兴业发展 战略服务	270
五、交通史志的编纂	271
现代公路运输大事记	274
附录一 青海省交通厅厅级领导名录	299
附录二 全国、省、部级劳动模范	303
附录三 统计图表	315
编后记	334

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,金代芦沟桥,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做出了重大贡献。

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初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 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

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收集,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,即以时为经,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、各册史书的编目结构大体一致,但不尽相同,一般有章、节、目或篇、章、节、目第三、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 1996 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。

序

贾锡太

交通运输业是国民经济中一个重要的产业部门,也是人类生活及一切社会活动的必要条件,它对于推动社会生产发展,促进经济文化交流,改善人民生活,保证军事供给等均具有十分重要的作用。青海是一个幅员辽阔、资源丰富而又地处边远、经济文化发展相对滞后的多民族省份,虽然五种运输方式在省内都存在,但由于铁路线短,民航、水运和管道运输都不发达,公路交通便以其机动灵活、活动面广和“门到门”运输等优势,在交通运输业的总体结构中占有了重要的地位。公路运输的触角延伸到社会诸领域,从政治、经济、文化等方面把各族人民紧密联系在一起。因此,发展青海公路交通事业,更具有特殊的意义。

新中国成立以来,青海的公路交通事业在党中央、国务院的关心支持下,在省委、省政府的领导下,经过几代交通职工的开拓奋斗,有了长足的发展。公路建设从 472 公里勉强可以通车的公路开始起步,截止 1990 年底,全省公路通车里程达到了 16723 公里;公路运输由 14 辆破旧汽车开端,各类机动车辆增加到 11 万余辆(台),从业人员近 20 万人。形成了客、货运输齐全,集装箱、大件、零担、危货运输配套,大客、中巴、城市公交、出租车客运相互有序竞争发展的新格局,为青海的经济建设和社会发展做出了突出的贡献。但是,由于青海经济基础薄弱,交通建设起点低、欠账多,公路运输的现状仍然不能满足经济和社会发展的需求。尤其是改革