

# 九十年代的浙西公路

○黄承良

公路是国民经济的先导性基础产业，被称作是激活区域经济发展的大动脉。解放 50 年来，衢州公路发生了翻天覆地的变化，在浙西大地上基本形成了一个以高速公路为大通道，国省干线为主骨架，县乡村公路为脉络，纵横交错，四通八达的公路网。公路基础设施建设日新月异，一派兴旺发达的新景象。1985 年，公路通车里程增至 2436.12 公里，二级公路 218 公里，高级、次高级路面 234.32 公里，每万人均公路从 1949 年的 1.87 公里上升到 1985 年的 11.44 公里，公路密度为每百平方公里 27.56 公里，完成了路基改善和临时性、半临时性桥梁的改造，320、205 国道由东向西，自北向南纵横境内，公路在五大综合运输体系中以其快速便捷和门到门运输方式，显示了一定的优势，但公路等级不高，路况差，抗灾能力极低，导致国省道路面坑坑洞洞，晴天尘土飞扬，雨天坎坷难行，县乡公路更是羊肠小道。衢州到，车子跳，曾是过去公路窘状的写照，公路运输已不适应经济的发展。九十年代初，我市公路在原有公路等级的基础上，完成了临时性桥梁的改造及部分路基的恢复改善，对国省干线公路进行高等级路面的铺装，1990 年，全市高级、次高级路面达 387.59 公里，路面铺装率 14.24%，二级公路已达 372.98 公里。九十年代，衢州市的公路基础设施建设进入了一个快车道。“要致富，先修路”；“修大路，快致富”；高

速路,更加富'已成为人们的共识。近几年来,衢州市公路建设项目多、投入大、发展快;“八五”期间累计投入 5.4 亿元;“九五”期间累计投入 20 亿元;“十五”期间预计将投入 40 亿元。“八五”期间,每年投入不少于 3 亿元,1998 年,我市实际完成公路建设投资 4 亿多,今年初,全市完成公路建设投资 5.5 亿元,通车里程达 2879.10 公里。其中 320、205 两条国道共 312.59 公里,17、21、46、48、50 五条省道共 235.35 公里,一级公路里程达 65.79 公里,二级(含加宽)标准公路达 121.8 公里。全市高级、次高级路面 1150.29 公里,路面铺装率达 39.39%(其中干线公路高、次级路面 456.18 公里),公路密度为每百平方公里 33.4 公里,交通状况基本缓解。

近年来,市政府提出建设“半小时经济圈”以及交通网络建设规划要求,公路建设者们解放思想,大胆实践,敢闯敢试,突破常规,闯出了一条新路子。交通基础设施建设逐步走向商品化,采取多渠道筹集资金如充分利用我省“四自”公路政策等各种办法,先后实施了衢州至龙游、江山至贺村一级公路,湖镇至龙游、江山峡口至枫岭关二级加宽公路,双港口至航埠一级公路、龙游至诸葛一、二级公路等多项“四自”公路工程,使一批“九五”规划项目得以提前实现。完成市区双港公铁立交桥、下张公铁立交桥、西安门大桥、南湖二桥、龙游东阁桥、高安大桥、常山至玉山二级加宽公路、衢州至峡川二级公路等工程,基本实现了我市“半小时经济圈”建设。其中投资规模较大,收益好,质量高的交通基础设施工程项目分别为总投资 2.2 亿元的衢州市第一批重点“四自”工程衢龙一级公路于 1996 年 3 月竣工,衢龙公路的建成实现我市高等级公路零的突破 同年 9 月投资 6800 万元的江贺一级公路也相继建成通车;1996 年底投资 8890 万元的湖镇至龙游二级加宽公路也交付使用,并荣获省厅优良工程 总投资 1.2 亿元的航埠至常山二级加宽公路也全线竣工;1998 年伊始,总投资 1.35 亿元的双航一级汽

车专用公路(含双港、叶家、航埠等三座大桥,及投入 2700 万元的市区双港公铁立交大桥)顺利建成通车 这同时标志着 320 国道衢州至常山段改建工程至此已划上了圆满的句号, 全线达到二级加宽以上公路标准。该公路的建成有效消除了原有的“瓶颈”状况, 而且实现了衢州至龙游、江山、常山“半小时经济圈”。在加快公路建设的同时,始终坚持“质量第一”的方针,落实各项管理制度,严格基本建设程序,不搞“三边”工程,严格施工企业资质管理、工程招投标、监督监理、合同管理四项制度,健全“企业自检、社会监理、政府监督”三级质量保证体系,认真做到对隐蔽工程及关键工序实行旁站监理,统一、规范质量管理基础工作,基本做到监理、施工资料完备、详实、整齐,坚决杜绝“豆腐渣”工程。

这几年,市公路建设捷报频传:1998 年 5 月竣工,总投资 7758 万元的常山至玉山公路改建工程,被交通厅评定为省级优良工程;1999 年元月竣工,总投资 4200 万元的市区下张公铁立交桥工程,按国家一级公路标准设计,经省交通厅组织的交工验收,喜获省优良工程,该工程彻底结束了 46 省道兰贺线途经衢州的“卡脖子”现象 我省“三八双千”工程之一的 205 国道江山峡口至枫岭关改建二期工程 10.6 公里,1999 年 3 月 5 日也建成通车,并顺利通过了省交通厅公路局组织的交工验收;被列为全省 15 项干线公路重点建设项目之一的我省第六批“四自”工程项目总投资 2.1 亿元,全长 25.2 公里的 21 省道龙葛公路工程,南连 46 省道兰贺线,北接 330 国道,是福建省、江西省、衢州市、遂昌、松阳等地通往杭州方向的主要通道之一。该公路属我省“三八双千”工程之一,按一级公路标准实施 10 公里,其余按二级(加宽)标准实施。全线于 2000 年元月通车运行,整个工程被交通厅评为省优良工程。

1999 年,提前一年实现了省政府提出的乡乡通等级公路之目标,行政村通路率达到 95%,衢县、常山、江山已基本实现了村村通公路。2000 年,全市交通基础设施建设投资 9 亿元。这一年,

全市公路通车里程 3000 公里,公路密度达到每平方公里 34 公里,国省道干线路面铺装全部达到高、次级,重点县道九成铺高级、次级路面实现全市乡镇通等级公路。从而进一步改善了浙西中等城市的交通网络,为加快农村脱贫致富奔小康进程和发展衢州经济迈出了可喜的一步。

建设快捷、高效、适应社会主义经济发展的公路交通网,实现公路总体布局的三层规划是本世纪到下世纪前十年间公路建设的总目标,实现这一目标分三步实施,第一步以尽快缓解与省城杭州之间的交通运输紧张状况为重点,集中力量建设杭金衢高速公路,加快会泽里—龙游—衢州—常山—玉山公路的配套改建;第二步,为适应衢州‘Y’型经济格局,以衢州为中心,建设向各县(市)辐射的干线公路,全面实施其它国、省道改建。重点改建 205 国道常山—开化段和 46 省道衢州—江山段,陆续实施 17 省道,48 省道、50 省道及 205 国道、320 国道的其它连接干线公路的改建;第三步,在建设主干公路网的同时,有步骤地实施县乡公路网建设,建好“十连八接”县际联网公路,使通重点县道公路达到二级以上标准,通乡镇公路基本铺上高级、次高级路面,计总里程约 800 公里,还要改善扶贫公路 1000 公里,到 2010 年基本实现村村通公路。

杭金衢高速公路作为国家重点工作之一,是我省二十世纪末最大的一项由国际贷款建设的特大型项目,也是我省在建待建的高速公路中线路最长、投资最大的建设工程,杭金衢高速公路贯穿我市三县一区,即龙游、衢县、常山和柯城区,境内总长 101.15 公里,分两期实施,一期工程自龙游士元乡至柯城姜家山翁梅村,全长 48.2 公里,总投资 15 亿元,工程已于 1999 年开工。二期工程自柯城区翁梅村至常山窑上段,全长 52.95 公里,总投资 13.5 亿元,于 2000 年下半年全线开工。衢州境内共设 6 个互通立交收费区,3 个服务区,一个管理处,整个工程计划 2003 年建成通车。

205 国道开化至常山段改建工程,全长 42.6 公里,按二级(加

宽)标准实施,起自开化县城西郊青山头,经青山底、华埠、文图、湖东、上埠、后坊至富足山,与 320 国道连接。一期工程华埠至常山段已于 1999 年开工。其余路段于 2000 年下半年开工,工期二年。与之同期改建的还有:

46 省道衢州至江山段改建工程,全长约 56.4 公里,起自衢龙公路收费亭,经沈家、衢州城南新线、落马桥、廿里、江山化工总厂至江山水泥厂路口,与江贺公路相接,按一级公路标准路幅设计。一期工程起于下张立交桥终于江山老虎山大桥,全长 42 公里,总投资 2.8 亿元。

17 省道华埠至白砂关二级公路改建工程,全长 40.46 公里,其中隧道 1165 米,按二级(加宽)标准实施,一期工程 15 公里,已于 1998 年完成,其余为二期工程。

50 省道龙游至丽水北界公路改建工程,全长约 35.8 公里,其中龙游至溪口段长约 24.6 公里,按一级公路路幅标准实施,其余为新建一条二级标准公路。

205 国道常山至江山峡口及开化至西坑口段改建工程,全长约 115 公里,根据具体情况按一级或二级(加宽)标准实施;“十五”期间全线开工建设。

未来几年,衢州境内国省干线公路将全部改造成二级(加宽)以上,并建设与高速公路相衔接的连网公路,优化公路网,提高县乡公路覆盖面、现有公路技术等级和路面铺装率,使交通状况由基本缓解走向基本适应,真正发挥我市‘四省通衢’的优势,为衢州的经济建设提供良好的公路交通设施条件。随着公路设施的不断完善,为切实提高公路养护、管理水平,优化公路交通环境,积极响应交通部及省政府提出的开展创建文明建设样板路活动,通过各级政府,有关部门、及沿线群众的共同参与,把我市干线公路建成“畅、洁、绿、美”的文明之路。

# 铁路是兴衢的坚强后盾

○伍和虎

衢州段铁路 1930 年 3 月开工,1933 年 11 月 16 日,首列火车从杭至江山,当时止于江山,故叫杭江铁路。同年 5 月 11 日,延伸至于湖南株洲。1958 年元月成立衢县中心站,1978 年改为衢县车务段。1981 年 1 月更名为衢州车务段。

最初,采用 35 磅轻轨、木桥,以柴代煤,故载重仅 150 吨,时速只有 20 公里左右。1937 年改为 63 磅重轨,加固或改建几十座桥梁,载重与时速都提高一倍。解放以来,几次更换上国产钢轨,将桥梁用材改建成钢筋,将木枕换成钢筋混凝土轨枕,1981 年后,又从双轨插速到改建复线,铁路运输条件极大的改善了。车次、运量、时速都有显著提高,为衢州建设作出了应有的贡献。改革开放,对我们铁路衢州车务段的铁路运输经营来说,更是一次千载难逢、求生存、求发展的大好机遇。我们盼望衢州市的经济发达,客货两源充沛,为我们完成国家运输任务指标和增运增收创效奠定雄厚的基础。在这样的大好形势下,作为横贯浙西衢州的百公里浙赣铁道,一定要紧紧地抓住机遇,积极投入“开放兴衢”活动,作为坚强后盾,为振兴衢州经济作出新的贡献。

一、继续开招‘货场办市场,市场进货场’的思路模式,面向衢州大市场,创更好更优越的货运条件。衢州车务段管内,共有 13 个货运站。主要是衢州、上铺、贺村、龙游、江山五大站,还有白龙

桥、古方、蒋堂、汤溪、湖镇、十里铺、安仁、后溪街八“小龙”，年到发货物吞吐量 500 多万吨。在铁路改革中，我们大胆实践了“货场办市场，市场进货场”的体制改革思路模式，取得了一定的成功。1996 年挂牌的“衢铁柑桔交易市场”和 1997 年延伸的“龙铁柑桔交易综合市场”，以充足的车源和全方位优质服务，极大地满足了桔农的贩销户的需求，出色地完成了柑桔远销东北、西北的任务，比未建市场的前几年增运 20.3%，收到了较好的社会效益和经济效益。1997—1998 年在柑桔市场开行 20 列柑桔专列的同时，又为开化茶厂开行了 5 列茶叶专列。1998 年 7 月 1 日起，为江山水泥厂开行上铺至温州龙港的水泥专列，每天一列 8 辆，专用棚车，循环使用。连续 3 年从不间断运营的上铺至古方站棚车、集装箱水泥循环运输，为江山水泥厂向温州、金华地区水泥销售起到了积极作用。1997 年，衢州开办了 20 英尺和 1 吨集装箱，开通了衢州至上海港的国际集装箱，受到了广大用户普遍欢迎，成为抢手货，促使集装箱运输量翻了一番半，月均达到 400 多标箱。组织龙游、衢州、江山贺村站阶梯联合装车的零担车，减少和压缩了零担货物在站等待集配时间，实现了零担快速运输。为了减少货主公路车辆收费站的收费负担，在不提高任何费用的前提下（相对讲铁路加大了成本），开辟了与江西交界的新塘边站装卸车业务。1998 年仅 5、6 两个月，就为江西广丰县滑石开发有限公司发往上海、福州等地的莹石、滑石粉 260 车，还为清湖镇的地弹簧开辟了江山站优先运输的“绿色通道”。上铺站的干部职工义务劳动，修缮了 3.5 公里的进出货场公路，方便了货主和交通车辆运行。1998 年 6 月份，对价外收费进行了五次大力度彻底清理整顿。以“壮士断腕”的气魄，下决心停止了 11 项收费项目，减轻了货主负担。当前，铁路改革形势发展很快。铁道部出台了 1 个运输改革的政策文件，归纳起来，主要是三个方面：一是运输计划体制更加灵活，做以一分钟批计划，特殊情况可以先装车，后批计划。二是实行货场企业

化经营管理和货运手续一次办理的制度。货运组织工作更加符合货主要求，更加方便货主。做到生产和经营的统一管理、统一费率、统一收费、统一清算。发挥货场整体经营的基本功能，实行一条龙服务，简化运输手续，缩短办理时间，为货主营造一个服务优质、方便快捷的承运、取货环境，树立铁路良好形象，增强铁路在市场中的竞争力。三是采取运输费用（包括延伸服务费用同比例）价格下浮的政策。其中，上海铁路局管内发到的 20、40 英尺集装箱的运费、基金和电力附加费按下列规定计收：（1）装运肥皂、石蜡、机油、印刷品（课本除外）、酒、饲料时减 5%；（2）装运柴油机、油烟机、电扇、电视机时减 10%；（3）装运水泥、服装、鞋帽时减 15%；（4）装运课本、粮食时减 20%（其中稻谷减 25%）；（5）装运磁砖、石板材料时减 40%。对特定的货物，只要是保证商定的运量承包运输，铁路运输费用，经上级批准（其中，发到站在上海铁路局管内，如福州、蚌埠、南京、上海、杭州地区，由上海铁路局批准，到站越出上海铁路局管界，由铁道部批准），可以下浮到公路的水平。上铺、站江山水泥厂专用线装车至温州龙港的水泥专列，铁路运输费用仅 41 元/吨，下浮 20% 左右。1999 年 11 月，实行柑桔运价下浮发往东北、西北局的柑桔下浮 20%，毛竹下浮 45%。综上所述，实施铁道部放下‘铁老大’架子的改革政策，搞活了铁路运输经营，真正脱离了计划经济，开始渗进了市场经济的味道。在‘开放兴衢’中，我们将用足用活政策，以优质优惠的经营方针，为衢州市厂矿、个体各行各业创造更好的条件。7 月份，江山浙西水泥运贸市场开业，以等于或小于公路运费的价格政策，吸引江山、上铺、贺村、衢州等地方小水泥发往宁波、温州等地销售，支持他们打进广州、福州等南方水泥市场。同时，恢复贺村竹木，进一步开发安仁毛竹、湖镇和十里铺磷石等发达送，也全力支持粮食、饲料、油类等到达业务。

二、以优质文明路风和提速舒适列车，向来往衢州的旅客们承



诺便捷客运服务。在衢州、江山市委、市政府领导下,1997 年,顺利改开了衢州至南京西的夕发朝至旅游性质的快车;开通了江山至杭州的客车。经过二年多经营,已成为浙西热门名望旅客列车,还吸引了福建武夷山、江西三清山等众多旅游者。上海至衢州的“假日列车”已开列。最近,铁道部决定社会各界企业法人,可以租赁铁路客车(包括软硬座及卧铺车)、行李车承包经营,租赁费用比正常的运费优惠下浮;可以向铁路代理发售各种车票。7月1日至8月底,开行北京至厦门的旅客快车,在江山、衢州、龙游均有停点办理营业,这趟车有望长期开行,方便去北京的旅客。10月1日,杭州至广州的409/410次快车,改为从宁波至广州(途经杭州),解决了长期以来乘火车去绍兴、宁波难的问题。针对上述变化,车务段采取一系列措施,实行承诺便捷客运服务。主要是:把衢州至南京西快车在途运行时间压缩,使655次早到、656次迟开40分钟,力争409/410次在江山站停车办理业务。实行全天候售票和24小时不间断问讯;在衢州站对690、176、580、480、410、80、689、571、567、574次列车和假日旅游专列开设“绿色通道”,做到上述10趟列车,赶车站时间紧张的旅客,在开车前20分钟,可直接在检票口购票上车。旅游专列的旅客则给予“优先、方便”的照顾。还让接送旅游者的汽车,停留在广场专用地域。2000年1月,衢州站实现全国微机联网售票,在衢州站就能买到杭州、上海、南京、北京等站始发列车的车票。争取656次节假日、双休日加挂卧铺车,满足广大旅客,特别是旅游者的需要。

三、加大投入,为发到货的提供充分的门到门短途运输。车务段的装运公司,配备了相当数量大功率能量的装载机械和货运汽车。又组织挂靠了一批社会交通车辆,为此,具有相当短途运输实力。为了加速进出货,保证货场畅通无阻,实行货运调度中心统一调度制度。我们将进一步改进工作组织,以优秀的服务质量,取信于货主,满足货主要求,做好门到门短途运输工作。

四、搞好延伸、运贸、商业、旅游等多元经济全方位经营,更好地发挥铁路骨干企业作用,为民造福,便利企业。经过整顿以后的铁路延伸服务,将以崭新的面貌问世。其主要特点是保证服务到位。铁路客运延伸服务的重点是 实行流动售票、送票上门和电话订票 代办托运,上门办理手续,并接送行李包裹 提供咨询服务,方便旅行,让旅客更舒适地候车上车。铁路货运延伸服务的重点是:实行货物运输一口价总代理服务。除了货物交接事宜需货主到场外,其他工作均有总代理人员全权办理。具体内容有电话受理,上门服务 为货主提供最佳运输方案咨询服务 按货主要求进货和安排货位 检查货物包装、清点货物数量,提供改善货物包装的技术咨询服务 指导装车 整车货物代填运单,零担和集装箱货物代填写和拴挂票签 代算、预收和结算运杂费用。特约到货通知方式 为货主办理货物领取手续,检查货物,清点数量,复核运杂费,指导卸车 为货主提供货损货差索赔咨询服务。利用铁路货场场地、设备、交通、信息等优势,建立第二货场,转堆或堆放屯存货物。包办全部铁路运输。推销、经销柑桔、胡柚包装纸箱和竹筐,组织江山猕猴桃、衢县‘一品红’柑桔和龙游发糕等土特产,上站台向列车出售。铁路旅行社与市内旅游界同仁,共同开创旅游事业。除了组织游客来衢旅游外,大力组织开行暑期教师、学生赴宁波、普陀旅游专列。

五、一如既往,配合政府,善始善终建设好与铁路有关的城市交通基础设施。多年来,在东、西、中立交建设和铁路技改中,建立了相互支持的浓厚友谊。今后,要发扬光大,团结协作,搞好衢州、龙游、江山新客站及与铁路有关的城市交通基础设施,塑造铁路“窗口”形象。

千里之行,始于足下。政府部门、各行各业和全市百姓都行动起来,脚踏实地扎实地干;‘解放思想,开放兴衢’必将圆满成功!

# 衢州开始飞行

○柴良忠

**1** 1991 年 7 月 25 日,国务院、中央军委以国函(1991)44 号文批复,同意军民合用衢州机场。同年 10 月 29 日,浙江省计经委以浙经建(1991)936 号文批复同意衢州民航站设计任务书。

1992 年,完成了民航站候机楼、场道、辅助用房、跨河道路、总图布局以及航管楼工程的设计;完成了飞行程序的设计和机场使用细则的编制。到年底,民航站建设的通水、通电、通路、通讯等“四通一平”工作已经完成,完成投资 250 余万元。民航站 3440 平方米的候机楼、1245 平方米的航管楼、120×90 米的民航专用停机坪、207.5×25 米的专用联络道等各项配套设施正在加紧建设,均可在 5 月份竣工。整个工程概算包括勘察测量、道面测定、设计费、净空图制作“四通一平”等共需投资约 2500 万元。同时,完成了首批民航专业人员的公开选调、招收工作,已选调专业人员 17 人,先后送天津、四川、杭州等地学习培训。

经过努力,衢州民航在 1993 年 7 月通航,第一期开通衢州至北京、南京、上海、温州、厦门、深圳 6 条航线,航班为每周 16 个航班。

民航站工程从 1992 年 11 月 30 日破土动工,1993 年 10 月基本完成了工程施工任务。10 月 24 日至 25 日由衢州市政府、浙江

省计经委、民航浙江省管理局组织初验。同年 11 月 17 日业经浙江省计经委、民航华东管理局等单位组成的验收委员会按有关规定进行验收,顺利通过了竣工验收。

民航站建筑面积为 8085 平方米,场道面积 32504 平方米以及航管通讯气象和相应的供电、供水、交通等配套设施,分候机楼、航管楼、停机坪、联络道等共 11 个单位工程,质量总评为优良。整个工程原批准概算为 2060 万元,由于建材价格上涨和追加了部分必须的项目等原因,工程决算竣工验收为 2693.9 万元。

1993 年 11 月 26 日,浙江航空公司 3353 号客机首航衢州,揭开了衢州市民航史上光辉的一页。下午 2 时,在衢州民航站举行了隆重的中国民航衢州站首航通航仪式。原南空副司令员韩德彩、民航浙江省局局长罗强、原浙江省委书记、省顾委主任铁瑛、省政协副主席张克健、空八军副政委邱汉文、国务院办分厅秘书二局处长陈德惠,民航华东管理局局长高世昌、民航华东管理局副局长刘观昌等领导出席了首航仪式。通航至年底,共起降航班 30 架次,接送中外旅客 797 人、行李 1.8 吨。其中进港 288 人,出港 509 人,总客座利用率为 62.84%。

2 航线航班的申报。南空司令部于 1992 年 7 月 31 日正式下文批准了衢州——杭州、衢州——厦门两条航线。8 月 25 日正式列入民航总局 1993 年冬季至 1994 年春季航班计划,使用冲八 (DH8) 机型。每周开通至杭州二次航班(周二、周五),至厦门一次航班(周五)。11 月 17 日浙江航空公司派机试飞一次性成功,11 月 26 日正式通航。

1994 年,衢州民航站相继开通至温州、上海、广州三条航线。1 月 26 日,衢州——温州航线开通。由福建航空公司承运,使用 Y—7 机型,52 座,每周三、日往返各二班,5 月 18 日后因故停飞。自 12 月 31 日起恢复正常航班,每周二、六往返各二班。10 月 30

日,衢州——上海、衢州——广州航线举行首航。由中国东方航空(集团)公司承运,使用 FK——100 机型,108 座,每周四、日往返各二班。至年底,开通航线总数为 5 条,通航里程 2438 公里,每周航班班次 20 个。

1994 年,航班起降 478 架次,旅客吞吐量 14112 人。其中进港 6546 人,出港 7566 人。货物、邮件、行李吞吐量 59.6 吨。出港载运率 36.30%。旅客流向量 杭州 2741 人,客座率 58.42%; 厦门 2509 人,客座率 62.60% 温州 918 人,客座率 56.25% ;上海 460 人,客座率 25.56% 广州 938 人,客座率 52.11%。

1995 年,衢州民航站保证了飞行、空防和地面安全,顺利实现安全年目标。全年保障航班 862 架次。旅客吞吐量 3.46 万人次,货物邮件行李吞吐量 176.5 吨,比 1994 年分别增长 80.33%、145.32% 和 196.14%。客座利用率显著提高,出港客座率为 62.5%,进港客座率为 54.9%,比 1994 年提高 9.2 个百分点和 8.8 个百分点。本年在原来通航的杭州、厦门、温州、上海、广州 5 条航线基础上,新开辟了直达首都北京的航线。通航航线总数达到 6 条,通航总里程为 3844 公里,每星期始发航班 11 班。

3 衢州机场可起降机型偏少,仅有 BAe146、雅克 42、福克 100、冲八、运七等几种机型,近几年航空公司相继淘汰了福克 100、雅克 42 等机种,因此,开拓航线航班难度很大,特别是 1998 年以后民航总局加强宏观调控力度,在全国范围内削减 5% 的航线航班,使联系航线航班工作遇到前所未有的困难。为巩固和发展航线,保持正常运营,为衢州两个文明建设服务,市民航局加大此项工作力度,积极主动加强同航空公司的联系,争取民航主管部门及空军部队的大力支持,努力做好新航线的开拓、老航线的巩固及结构优化工作。及时关停运营状况差的温州、杭州、上海等航线,使航线航班逐步合理。1999 年在飞航线有衢州至北京、广州、

厦门、每星期始发航班 4 班。

1995 年 5 月 3 日, 市政府致函中国国际航空公司和中国通用航空公司, 商请开通, 在民航、空军大力支持下, 于 11 月 1 日正式开通。该航线由中国通用航空公司承运, 使用雅克 42 机型, 商务座位数 115 个。航线空中距离 1406 公里, 飞行时间 2 小时 30 分。每逢星期三往返一班。

1996 年保障航班起降 658 架次, 运送旅客 29040 人次, 货邮吞吐量 172.6 吨, 旅客运量和货邮运量在全国 142 个营运机场中分别列 89 位和 88 位。全年平均进出港客座利用率 56.8%, 其中进港 53%, 出港 60.6%。本年, 对亏损严重的部分航班线进行调整。年末, 正常运营的有衢州至北京、广州二条航线, 每星期进出港航班 6 架次。

1997 年 4 月 2 日, 新辟衢州至南京(青岛)航线, 由山东航空公司使用萨伯 340 客机承运, 每星期往返各二班。2000 年 3 月 17 日, 北京、广州开始使用国际航空公司 BAe146 机型承运每周各两班 厦门使用武汉航空公司 Y7 机型承运, 每周两班。

1998 年 4 月起, 原由东航江西分公司福克 100 运营的衢州至广州航线改为由中国通用航空公司雅克 42 客机承运。为积极探索由政府办民航转为社会办民航的新路子, 衢州民航站试行向社会推出航客运招标承包。自 6 月开始调查研究, 会同市体改委、财政局、司法局的同志, 反复进行论证, 历时 3 个多月, 于 1995 年 9 月 29 日隆重召开招标大会, 来自杭州、富阳、温州、江山、衢县、柯城的 11 个单位和个人参加了公开竞标。最后由杭州的叶再阳、温州海强伟鞋厂长的张立伟分获衢州至杭州、温州往返航线的中标承包权。民航站与中标者当场签订承包协议, 并由衢州市公证处进行了公证。本次招标承包采用抵押承包, 确定基数, 逐年递增, 风险共担的方法进行, 承包期为三年。

1996 年衢州至北京航线进行了招标承包, 1997 年, 汕头客商

参与衢州至南京、青岛航线的承包。1998 年 10 月,永康客商承包衢州至广州航线客运。为发挥民航优势,开发航空旅游市场,经衢州市旅游局批准,衢州市航空旅行于 1998 年 4 月 8 日正式成立。根据民航总局文件要求,1999 年 11 月成立衢州航空客货运输销售有限公司,从事民航客货运销售代理。

4 市民航局始终坚持‘安全第一、预防为主’方针不动摇,正确处理安全与生产、安全与效益的关系,实行严字当头,严格管理,以高度的政治责任感,狠抓安全生产工作,确保飞行、空防及地面安全。

推行安全生产目标责任制,每年与各安全保障单位层层签订航空安全责任书,实行严格考核,形成有效的约束机制,大大提高全体员工的安全责任意识。深入开展安全教育,以各种形式的活动为载体,使大家时刻绷紧安全之弦。每月确定一天为“安全教育日”,召开一次安全生产讲评会,并加强日常安全检查,发现隐患及时排除。1999 年制定《安全生产和安全教育规范化管理手册》,充实生产一线安全管理力量,形成定期报告、定期检查、定期分析、定期开展整顿的机制。召开市航空安全领导小组会议,讨论修订《紧急处置劫(炸)机预案》。组建专门队伍,开展飞行区驱鸟活动。针对保障设备老化问题,以加强日常维护保养来弥补,对部分设备进行更新改造,顺利解决计算机 2000 年问题,设备正常保障率 99%。根据军民合用机场特点,加强军民航协调,避免飞行冲突事件的发生。连续七年保障飞行安全、空防地面安全,各类安全业务保障工作正常率均高于行业质量标准。

遵循人民航空为人民的服务宗旨,从方便旅客出发,推出一系列延伸服务、特色服务,不断增加服务项目,完善服务功能。机票销售实行全国电脑联网,可直接销售全国各地联程机票,办理国际机票、货运、包机等业务。1995 年以来,在市属各县(市)及周边的

上饶、玉山、广丰、金华、兰溪、永康、武义、丽水、遂昌等地区设立 20 多个机票代订点，方便周边地区旅客订票。实行绿色通道一条龙服务，有效解决老弱病残旅客安全登机。开展免费送票上门、电话订票、联程票电话再证实、团体票预约、免费接送周边地区团体旅客等服务。针对部分家长工作繁忙的实际，增设了无人陪伴儿童服务，深受旅客的欢迎。几年来，旅客对民航服务总满意率达 98% 以上。民航售票处被浙江省民航局列为文明服务示范点。运输服务质量连续二年列地方航空首位，1995 年在浙江民航安检“安全、文明”竞赛活动中荣获全省第三名；“通信导航保障可靠年活动”被评为民航华东管理局先进。



# 航 运 散 记

邵子千

## 衢江航道疏浚与运输

衢江航道属山区峡谷河流，溶差大，水位暴涨暴落，雨季洪水流急，枯水期浅滩淤塞。

据《浙江航运史》载，宋朝乾道（公元 1165－1173 年）初年曾浚治。明朝弘治（公元 1488－1505 年）知府沈杰在浚治濠水的同时，将括苍山而来的石室堰水导引入濠，并“置闸位表，旱蓄水而泄之”、“舟楫往来，民甚便焉”。明嘉靖、天启、崇祯年间（1522－1644）及清朝康熙年间（1662－1722）亦屡屡整治，于灌溉、航运、及防治城邑火灾，都受益非浅。民国时期，船民个体经营，遇到浅滩阻航，各自处理。航道处于无人养护的自然状态。

中华人民共和国成立后，船民开始组织起来。1955 年成立航运社，在当地航管部门的领导下，每年枯水期发动船民义务疏通航道浅滩。1958 年组织了专业航道养护队，进行经常性地养护，发现阻航及时疏浚。常山港曾有三次较大规模的治理规划。

1963 年，各航运企业的航道养护队，划归金华地区航管处领导。在衢江和常山港航线上，成立衢州、常山两个航道养护班，各班都配有一套疏浚工具，吃住工作都在船上，担负 171.5 公里航道养护任务。其中：衢州班负责衢州至泉目山、衢州至金华洋埠、衢