

加速发展交通运输 适应经济战略目标

曾鹤松 胡春芳

交通运输是当前国民经济中的薄弱环节,很不适应国民经济发展的要求,党的十二大决定把它作为我国经济发展的战略重点之一。本文想谈谈我们在学习文件中的点滴体会。

交通运输的战略地位思想, 是对马克思主义经济理论的运用和发展

胡耀邦同志在党的十二大报告中指出:为了实现全国工农业总产值翻两番的宏伟目标,通观全局,在今后二十年内,要把牢牢抓住交通问题当作经济发展的战略重点之一。在战略部署安排上,八十年代必须对能源、交通等方面进行一系列必要的基本建设,和一系列重大科技项目的“攻关”,作为九十年代新的经济振兴打下比较坚定的基础。党中央从我国经济发展的实际情况出发提出来的这一战略思想,是对马克思主义经济理论的运用和发展。

马克思十分重视交通运输的作用。首先把它看作一个独立的物质生产部门。他说:“除了采掘工业、农业和加工工业外,还存在着第四个物质生产领域,……这就是运输业,不论是客运还是货运。”^①作为物质生产部门的交通运输业,实现着生产物由一个生产场所到另一个生产场所的转移,把厂内运输扩大到企业之间、部门之间、轻重工业之间、工农业之间,以满足社会生产的需要。随着生产的社会化和专业化的发展,工农业生产和基本建设所需的原材料,对交通运输提出的运量越来越大,运程越来越远,只有依赖于发达的运输网。否则就会出现一些地区或企业积压物资,而另一些地区或企业停工待料的现象。例如,我国山西省煤炭基地的原煤,曾多次出现过成百万吨、成千万吨的积压,占用大片场地,因缺少堆煤场地不得不放慢井下采掘进度;而华东地区则因能源不能及时按量保证供应,也不得不对一些生产单位采取限量供应或停产措施。技术的进步,使产品向重型化、复杂精密化方向发展,社会化程度越高,社会分工愈细,协作单位越多,生产物在各个场所之间的转移就会显得越频繁,各协作单位的物质联系,都要靠交通运输来完成。如果我们把整个社会当作一架大机器或一个大工厂,那末,交通运输就好象起了传送带或厂内运输作用,其生产性质更是一目了然。因此,我们抓生产,就必须抓交通。我们党和国家把工业和交通,统称之为工交部门,是有其马克思主义经济理论依据的。

马克思把交通运输看作物质生产部门的同时,并没有忘记它在社会再生产过程中又属于流通环节。他指出:“在产品从一个生产场所运到另一个生产场所以后,接着还有完成的产品从生产领域运到消费领域。”^②作为流通环节的交通运输业,把工农业产品从生产者手中转移到消费者手中,使产品的使用价值得以实现,从而保证社会再生产得以顺利进行。这里我们进一步看到了交通运输具有生产和流通的双重性。

社会再生产的各部门、各环节都存在着一定的比例关系,要求按比例发展,比例不协调或者遭到破坏,国民经济的发展就会停滞、倒退,甚至爆发经济危机。交通运输已成为我国

当前的薄弱环节，不能迅速发展，适应国民经济全局比例。国民经济全局活不了，各个局部的发展就必然受到很大的限制，即使一时一地有某些发展，也难以实现供产销的平衡，因而不能持久。

由此可见，交通运输业的战略地位，从横向看，它是国民经济最重要的物质生产部门之一；从纵向看，它是社会再生产的流通环节。它具有生产和流通的双重作用。

按照合理布局生产力的原则，我国沿海工业要向内地扩展，要逐步开发广大西南、西北的自然资源，要发展山区、边远地区、少数民族地区经济，首先要解决的一个问题，即交通运输问题。

实行对外开放，对内搞活经济是我国既定的基本国策。国际贸易的加强，补偿贸易的扩大，经济特区的建设，国际国内旅游业的发展，也要求大力发展交通运输业。

交通运输还有加强战备、巩固国防的重要作用。有了四通八达的交通运输网，一旦爆发战争，就可以迅速调集军队，充分供应武器、弹药和供养，高速度发挥作战的机动性，争取战争的主动权，为取得战争胜利提供重要条件。

总之，交通运输是国民经济的大动脉。把发展交通作为战略重点，无论从经济上、政治上、军事上来说，都具有重要意义。

交通运输要与国民经济发展相适应

在社会化的大生产中，国民经济各个部门、社会再生产各个环节之间存在着相互联系相互依赖的关系，任何一个部门和环节的发展，都必须与相关的部门和环节相适应。只有如此，国民经济才会在良性循环中得到高速度发展。

旧中国的交通运输业非常落后，现代化的各种运输工具很少，分布非常不平衡，线路偏集于东北和沿海地区，轮船吨位集中在少数主要河道，广大西南、西北地区的铁路、公路都很稀少。交通大都控制在帝国主义和官僚资本主义手里，具有明显的半殖民地半封建性质。

建国以来，我国运输业有了很大发展，已形成了有铁路、水运、公路、管道、航空等几种运输方式组成的初具规模的运输体系。1980年底，全国运输线路长度和1949年比较，铁路通车里程5.1万公里，公路87.58万公里，内河航行10.78万公里，分别为1949年的2.36倍，10.85倍，1.46倍。民航航线里程19.17万公里，为1950年的16.82倍。新建了管道0.86万公里，地方铁路0.34万公里。运输布局有了很大改变，西北、西南地区铁路总长度所占的比重，由1949年的5.5%上升到1979年的54.8%，公路长度所占的比重由1950年的24.2%上升到1979年的31.9%。各种运输工具均有增长。但是，仍然远远不能满足国民经济发展对交通运输提出的要求。

第一，铁路主要区段运输能力紧张。1949年~1981年，铁路货物周转量增加了30倍，铁路里程只增加1.4倍，机车约2倍，车辆约5倍。能力的增长大大落后于运量的增长。全国现有1/4的区段和1/3的主要编组站能力利用率已达到饱和。主要干线有22个“卡脖子”区段，其通过能力只能满足需要量的50~70%。货车长期运输堵塞，某些地区和企业只好“以运定产”、“以运定销”。

第二，沿海主要港口泊位紧张。1949年~1980年，港口吞吐量增加25.2倍，但码头岸线仅增加一倍，深水泊位增加3倍左右。我国沿海港口每个泊位所负担的吞吐量与世界各大港相比是最高的。沿海15个主要港口的实际完成吞吐量已超过核定能力的16%。港口装卸困难，压船、压车、压货十分严重，每年外国船舶因停港时间延长而遭受的赔款损失达几亿

美元。

第三，客运能力紧张。1949～1980年，我国客运量增加24倍，旅客周转量增加14倍，而铁路客车只增加近3倍，轮船客位只增加2倍多，公路客车只增加12倍。许多主要干线的旅客列车经常超员50%以上。

我国交通运输十分紧张，与交通运输投资占国民经济总投资额的比重在逐年下降有关。1952年的比重为17%，1957年为15%，1978年为14%，1980年为11%，1981年则少到8.3%。

由于交通运输部门的生产过程所实现的，是所运输的产品在空间上的转移，不直接创造可以看得见、摸得着的产品实体，并且还要在运输过程中追加劳动，即消耗掉一部分物化劳动或活劳动，增加产品成本，给人们带来了一种非物质生产部门的错觉，以为只有工农业和建筑业才是使用价值的创造者，只要紧紧抓住工农业和基本建设，就抓住了最根本的东西，因而长期以来，没有对交通运输的建设予以足够的注意。

大家知道：马克思把铁路看作“现代工业的先驱”，毛泽东同志把交通比作国民经济的“先行官”。新生产基地的建设，必须首先辟山架桥开路。交通建设，特别是铁路建设周期较长，就得在时间上早作安排。交通运输的产品是无形产品，既不能储备，又不能调拨，因此在进行运量和运力的平衡时，运量的增长速度要略高于工业的增长速度。从一些发达国家的历史经验来看，在工业化初期货运量的增长速度高于工业总产值的增长速度，而后变为有时高于有时低于工业生产增长速度。我国1949年～1980年，工农业总产值增长15倍，其中工业总产值增长45倍，货运量只增长14.4倍。货运量的增长速度，不仅落后于工业总产值的增长速度，而且也落后于工农业总产值的增长速度。这从另一个角度说明了我国交通运输不适应国民经济发展状况的程度，说明了加速发展交通运输的必要性和必然性，也说明了交通运输发展的超前性。一些国家把交通运输的增长速度与工农业增长速度之比值，称为超前系数或运输弹性系数。这个系数大于1，在1.2左右。在承认运输产品的特殊性的前提下，根据工农业生产 and 基本建设发展的规模速度，根据国民经济的部门结构和地区构成的变化，根据由于专业化、协作化而带来的产品商品率和运输系数不断提高的程度，通过分析，提出不同时期的合理的超前系数，是我们经济工作者的职责。

我们一定要在做好定性分析的同时，加强定量分析，把国外的经验与中国的具体情况结合起来，花时间，下功夫搞好我国交通规划，使我国交通运输的发展适应国民经济发展的需要。

要在提高经济效益的前提下综合发展交通运输网

交通运输的发展，和工农业生产一样，既要有数量的增加，又要有质量的提高，一定要在

各种运输方式经济效益比较表							
运 输 方 式	运 输 量	运 价	速 度	连 续 性	灵 活 性	能 耗	劳 动 生 产 率
铁 路	2	2	3	1	3	3	3
内 河	3	3	5	5	4	2	2
海 运	1	1	4	4	5	1	1
公 路	4	4	2	2	1	4	4
航 空	5	5	1	3	2	—	5

提高经济效益的前提下发展。国民经济对交通运输经济效益的要求是：投资小、运量多、速度快、能耗少、成本低、连续性强、灵活性大、安全可靠、受季节和环境影响小、劳动生产率和固定资产利用率高等。按其运输方式看、铁路、公路、水运、航空、管道等各项经济效益指标是各不相同的。据有关部门测定大致如下：（见附表）

上表可以看出：各种运输方式各有其优点

和缺点。

铁路运输的优点是：运量大、运价低、受季节影响小，速度比较快，有一定连续性。缺点是：新建铁路造价高、消耗金属材料多，占地面积大，短途运输成本高，只适合长途大宗货物运输。“一五”时期我国新建铁路经济效益较好，近二十多年来，新建铁路经济效益较差。主要表现在造价高，建设工期长，固定资产交付使用率低，投资回收期更长。从我国经济发展来看，“六五”期间主要力量用于调整经济结构，整顿现有企业，对重点企业进行技术改造，发展速度不可能快。“七五”的发展速度可能比“六五”快，仍属前十年打基础阶段。按照中央的部署在前十年中要对能源、交通进行一系列的基本建设，为后十年经济增长打下较坚实的基础。在“六五”计划中，国家用于交通的投资达298.3亿元，占全民所有制基本建设投资的13%；交通投资中用于铁路的技术改造和建设的约占五分之三。这是因为尽管铁路建设投资高，由于它的各种优点，在交通运输中起了主力军作用。京广线以东地区占我国人口的77%，占全国工业总产值的87%，占全国货运量的85%，新建铁路不多，基本上是解放前的骨架。京广、津沪、京沈、京包、京兰、石太、石德、胶济、陇海、沪杭、浙赣、哈大、滨绥等十余条主要干线能力已经饱和，超过设计能力的区段占68%。山海关、古店、天水、石咀山、蒲圻、坪石、大龙、麻尾、醴陵、商邱等限制口，每天通过的货车仅能满足需要的40~70%。随着国民经济调整的顺利进行，体制改革和企业整顿的开展，挖革改方针的贯彻，运量还将继续大幅度增加，要求对长期以来运输繁忙，运力严重不足的区段，集中人力、物力、财力进行改造，消除“卡脖子”状态。有人测算，如果我们能把现有主要铁路干线改造为复线，现有铁路80%实现电气化、内燃化，我国铁路的运输能力就可以提高四倍。在我们加强对旧线技术改造的同时，适当建设部分新线也是必要的。就当前来说，新建铁路线应首先把重点放在解决煤炭的运输上，特别是解决西煤东运问题，并与水运、公路、管道运输的发展相协调。

从水路运输来看，它的优点是：运量大、成本低、耗能少、投资省、不占或少占农田，尤其海运最便宜，海运价格只有铁路的八分之一，公路的四十分之一。缺点是：受自然条件的限制，连续性差、速度慢、转运条件更差。如果运量大、运距远，时间要求不急的物资，实行水运，经济效果最佳。党中央提出：我国社会主义现代化建设，要利用两种资源，即国内资源和国外资源；要打开两个市场，即国内市场与国外市场；要学会两套本领，内外贸易即组织国内建设本领和发展对外经济关系的本领。随着国内外贸易的发展，远洋及沿海的运量将会大幅度增加，按照“六五”计划数字计算约增加二分之一。我国外贸物资90%的运量，要靠沿海港口来承担。但是，在我国1.8万多公里的海岸线上，交通部直属的港口仅15个，平均每隔1,200公里才有一个港口，连同地方港口在内，平均每隔310公里才有一个港口。港口吞吐能力严重不足，亟需大力加强港口建设。在建设中，要把疏运系统和海港、泊位同步进行。否则，吞吐能力的扩大将受到疏运系统落后的限制。

水运本是我国的优势。我国不仅海岸线长，而且河流纵横，江湖密布。现有内河长度10.78万公里，其中80%以上可以通航。流域面积在1万平方公里以上的河流有79条，长度在1千公里以上的大河有15条，超过1千平方公里的大湖有12个。长江干流6,300公里，是世界上第三大河，横贯我国中部，干线航道长达2,800余公里，宜昌以下江宽水深，大轮航行无阻，支流多，腹地阔，并与16条铁路交汇，可实行水陆联运。如果加以整治，运输量可以抵得上14条~20条铁路。由于投资不足，未能充分利用。1979年的货运量仅15,000万吨左右。西德的莱茵河大约相当于我国的一条汉水，其货运量为17,000万吨，超过长江。美国、

西德的内河货运密度比铁路分别高 2.2 倍和 3.6 倍,而我国长江的货运密度也仅为国内铁路平均货运密度的 20%。至于其他内河航道,绝大多数仍处于自然状态,有的出现淤浅或断航,适当增加长航及内河航道投资,综合开发和积极整治养护航道,充分利用廉价的航道,可以分担一部分铁路负担,切实贯彻宜水则水的原则,避免在可以通航的江河附近,继续平行修建铁路而造成的浪费。

从公路运输来看,它是最重要的短途运输方式。汽车运输虽然有成本高、载重量小、能耗大、劳动生产率低等不利因素。但是,它对不同的自然条件的适应性强,投资小、机动灵活、送货速度快。既能取货到家,送货上门,实现直达运输;又能与其它运输方式配合,承担它们的客货运集散。1980 年我国公路线路长度达 87.58 万公里,为 1949 年 8.07 万公里的 10.85 倍,占各种运输方式总长度 124 万公里的三分之二。在各种运输方式中,1980 年公路完成的客运量和旅客周转量,货运量和货物周转量占各种运输方式总量的比重分别为 65.4%、32%、31.6% 和 2.2%。随着农村经济的发展,沟通城乡的运输任务,必将大大增加。我国铁路负担过重的原因之一,是过多地担负了应由汽车承担的短途运输。例如 1979 年铁路承担 100 公里以下的短途货运占铁路运输总量的 24.5%,其中运程 50 公里以下的占 14.3%。在大城市和工业集中地区情况更加严重。不利于铁路汽车分工,发挥各自优势,形成综合效益。目前我国民用汽车拥有量同国民经济发展需要相比,汽车运输能力不是不足而是有余。但由于分配构成不合理,多余的能力主要不是存在于交通部门,而是存在于非交通部门。单程载货的现象比较普遍。调查资料表明,非交通部门每辆汽车使用率只相当于交通部门专业汽车的三分之一左右。这是导致一方总运输能力有余,而专业运输能力不足的基本原因。根据以上分析,今后应着重搞好铁路、公路运输的合理分工,摸清货物流量、流向,凡是由汽车担负的短途运输,尽量由汽车承运,以减轻铁路负担,发挥铁路“长、大、重”和公路“短、快、灵”的综合经济效益优势。为了充分挖掘汽车运输的潜力,国家可以采取集中使用汽车、上缴利润、征收固定资产税等政治经济手段,把非专业运输部门的汽车动员出来,投入社会生产。当然增加一些投资,用于公路干线建设,提高路面质量,增添和改造专业运输工具,也是必要的。近年来,有些地方,对县内公路的建设,实行“民工建勤,民办公助”的政策,效果很好,经验可取。

民航线路不占耕地,以长途快速见优。我国民航历史很短,规模很小。加速民航建设,不仅是经济发展的需要,更是战备的需要,我们要具有平战结合的观点来看待这个问题。

管道运送液体和气体物质,运量大、成本低、连续性好,在原油、天然气集中产销地区,应尽可能采用。

为了充分发挥各种运输方式的优点,建立比较合理的运输结构,形成适合我国情况的运输效率较高,经济效益较好的综合运输网,还要以现有的通航水系和铁路网为骨架,根据国民经济发展规划,生产力的合理布局,人民旅行和国防安全原则,制定综合交通运输发展规划。

当然,发展交通运输,既有线路建设问题,也有技术改造问题。前者主要依靠数量上的增加来扩大运输能力,后者主要依靠质量上的提高来扩大运输能力。二者是相辅相成的。同一些发达国家相比,无论是线路还是交通工具的技术水平上,我们的差距都还很大。

在铁路方面:一些发达国家,早在五十年代就实现了机车牵引动力电气化、内燃化;主要干线的每列货车牵引总重量现已超过一万吨以上,并且开行两万吨列车;客车最高行车时速已达 160 公里以上,有的达 200 公里。据有关资料,西德的柏林——罗斯托克铁路实现电

气化之后，可以节省能源 60%，在不增加劳动力的情况下，可增加 33% 的运输量。而我国目前蒸汽机车的比重仍高达 77%，货车牵引总重量只有 3,000~3,500 吨。因此不断提高铁路电气化程度，是今后提高我国铁路经济效益的主要途径之一。

在公路方面：一些发达国家都形成了一个以高速公路为骨架的发达的公路网。美国每平方公里土地上有公路 0.66 公里，每万人有公路 290 公里，而我国则分别为 0.09 公里和 9.4 公里。欧美国家已经很少使用敞蓬卡车长途运输，一般使用大马力牵引汽车拖带一辆很长的、封闭的厢式半挂车，或者在后面又带一辆全挂车，一车两挂，总长 20 多米，总重 40 多吨。而占我国货车 70% 的解放牌汽车，平均载重量只有 4 吨，而且行驶速度慢，耗油量 大。全国现在还没有一条高速公路。

在水运方面：我国不仅深水泊位少，专用泊位少，而且装卸设备技术水平差、效率低。国外一些工业发达国家，对大宗货物，如煤炭、矿石、粮食等专用装卸设备的泊位装卸效率台时量，煤炭为 8,000~12,000 吨，矿石为 2,000 吨，粮食为 2,500 吨；而我国则分别为 1,300~2,000 吨，400 吨，180~250 吨。大量发展集装箱并采用吸粮机等先进专用设备，是缩短船舶停港时间，减轻港口压力的重要途径。

由此可见，加速交通运输的技术改造，实现交通运输现代化，也是交通运输建设规划的重要内容。

为了迅速改变我国交通运输的落后状态，党中央根据企业自有资金和预算外资金近来增加较多，其数额已相当于国家预算总收入 60% 以上的新情况，决定再筹集 200 亿元资金用于“六五”计划后三年的能源交通重点建设投资。这是事关大局的一个光荣任务，全国上下都要顾全大局，为此作出贡献，一定要把交通运输搞上去。

注释：

① 《马克思恩格斯全集》第 26 卷 第 1 册，第 444 页。

② 马克思：《资本论》第 1 卷，第 168 页。

为革命历史地立碑纪念

一九八三年四月七日，湖北省武汉市人民政府公布了一批“武汉市文物保护单位”名单，我校一区二十七号《周恩来同志旧居》、《六·一惨案纪念亭》和《六·一惨案遗址》定为武汉市文物保护单位。目前，这三处已按历史面目修缮整理，校庆期间将对外开放。

另外，为了继承和发扬我校的光荣

革命传统，除以上三处修缮立碑外，还在武大学生俱乐部，周恩来、董必武同志来校作报告旧址；一区二十号，郭沫若同志旧居；九·一二广场，毛泽东同志 1958 年 9 月 12 日视察学校，接见全校师生员工的主席台等革命历史地立碑纪念。