加快改革步伐迅速把武汉 建成我国内地最大的交通中心

李崇淮 樊 民 肖国金 徐德宽

武汉的经济体制综合改革,以“两通”为突破口取得了初步成效。今后如何进一步增强武汉作为中心城市的吸引力、辐射力,使之成为城乡经济网络的枢纽?如何进一步增强武汉的经济实力与活力,使之成为开放型、多功能、社会化、现代化的经济中心?这是武汉综合改革向纵深方向发展所面临的重要课题。

经济中心,首先应该是交通中心(广义的,包括运输和邮电)。武汉现在交通发展迟缓,已不能适应全国经济发展的需要。因此,必须迅速改变武汉交通落后的状况,要有一个实质性的突破。

如何突破?应该采用什么样的发展战略?我们认为:应从全国交通中心的地位出发,发挥“得中独优、得水独厚”的交通优势,加快改革步伐,把武汉建成我国内地最大的“内联九省、外通海洋”的交通中心,就是说,武汉不仅要成为我国内地最大的交通中心,而且还要面向世界。下面试就实现这一战略目标的重要性、紧迫性,当前交通存在的主要问题和实现战略目标的措施等三个方面谈些看法。

一、实现战略目标的重要性与紧迫性

从湖北省来看,武汉是省会所在地,是全省的交通中心。要实现湖北省的战略奋斗目标,必须“以武汉为依托,以中等城市为枢纽,以‘两通’为两翼起飞,奏一曲工农齐上,山、水、平原共鸣的交响乐。”“两通”的起飞,尤其是交通的发展,可以使武汉的辐射面向全省、面向华中、面向全国。这不仅对全国有好处,对湖北省更有好处:①,广大农村的农副产品和其他产品可以通过武汉运输到本省和全国各地,有的还可以远销外洋;②,农村所需要的生产资料和生活资料可以通过武汉得到充分供应;③,武汉和其他中小城市所需要的农业原材料和来自农村的生活资料等可以得到充分及时的供应,它们的产品可以畅销到农村和其他地方去;④,可以利用武汉市生产设备和科技力量帮助中等城市和乡镇企业及农业进行技术改造;⑤,本省外销其他各省或外国的物资可以通过武汉转运出去,本省所需的外省物资或外国的技术设备也可通过武汉引进来;⑥,可以促进本省其他非工农行业的发展,即第三产业的发展。总之,以武汉为依托,加快交通发展的步伐,必将大大促进湖北省城乡通开,推进横向联合,使商品经济得到更好的发展。

从华中地区来看,武汉雄踞长江中游,历史上早就有“九省通衢”之称,是华中水陆交通枢纽,是联系内地的桥梁。只有武汉交通通了,华中才能联成一片,经济也随之活了;经济

活了，则又能推动武汉交通向前发展，可以使武汉更好地发挥枢纽和桥梁的作用。

从全国范围来看，武汉地处全国交通中心，水陆空运四通八达，是我国内地最大的交通枢纽，正处在全国发展战略“东靠西移、南北对流”的十字中心，即南北铁路大动脉京广线和东西水路大动脉长江的交叉点，是“承东启西、贯通南北”的关键部位。这个特点是武汉得天独厚的战略地位，也是交通发展的战略优势。不管今后全国的经济发展战略怎样制定，这个天赋的优势和特点总是改变不了的。可以说，武汉的交通状况如何，对于华中、华东、西南、西北乃至全国的经济的发展，对于促进我国经济振兴和繁荣，顺利实现党的十二大提出的宏伟目标，有着十分重大的全局意义。这就是实现战略目标的重要性。

实现这个战略目标，不仅十分重要，而且极为紧迫。

1. 从商品经济发展的需要来看

商品是为交换而生产的产品，它要通过流通环节才能到达使用者手中，也要通过流通环节来实现它的价值，而交通是生产过程在流通领域的继续。所以，交通和流通是互相依存的，交通是物质运载渠道，流通是物质交换的组织形式。

现代的生产，正逐步向社会化、专业化、深度化方面发展，产品在空间上的转移和时间上的变化更为错综复杂。这样，流通领域中的交换行为和运输行为就显得更为重要了。交通和流通不畅，就要妨碍生产和消费、本地同外地、城市和乡村、国内和国外商品交换。所以，要发展商品生产，必须把“两通”作为一个长期的发展战略目标。“两通”中，交通又必须先行，否则流通就流不动，通不起来。

现在的问题是，“两通”仅仅只对内流通开始通，对外开放的流通还很不够。交通更严重落后于流通，不仅不是先行官，而且成了阻力。交通仍然是生产发展的瓶颈，仍然是商品经济发展的薄弱环节。这个瓶颈不打破，武汉就不可能成为我国内地“内联九省、外通海洋”的最大交通中心；这个薄弱环节不加强，武汉整个经济的发展就会受到束缚，而且影响华中，拖住全国经济发展的后腿。所以，大力发展交通，这不仅是武汉、也是全国经济腾飞的关键，是为经济长远发展提供后续能力的基础。

2. 从发挥中心城市作用的需要来看

首先，发挥中心城市的作用，是改革不适应商品经济发展的僵化体制的要求。只有建立以中心城市为依托的经济区，才能打破条块分割，克服政企不分，才能增加企业的活力，才能使交通协调发展。而僵化体制的改革，并由此带来交通的综合发展，必将使中心城市发挥更大的作用。

其次，中心城市是地区内的经济中心，与整个地区经济发展相依存。没有中心，地区经济就会是一盘散砂。中心和其所联系的地区之间必定要有一定的纽带，地区的各点之间也要有一定的纽带。这样，才能形成以中心城市为依托的经济网络，否则商品、物资、信息、货币、人才在中心城市和地区之间以及地区内就流通不起来。所以要形成经济网络，就要有桥梁和纽带，这就是交通和流通。可以说，中心城市是心脏，“两通”是血管和血液，没有血管和血液流通，心脏发挥不了作用。同样，没有“两通”，中心城市也发挥不了经济中心的作用。所以，经济中心首先应是“两通”的中心。

第三，交通是中心城市辐射力、吸引力大小的条件和基础。一个城市能够成为多大的经济中心，或这个经济中心能够发挥多大的作用，就要看它“两通”的条件如何，尤其是交通的条件。条件差，作用就小；条件好，作用就大。

3. 从武汉交通的特点和优势来看

武汉交通的突出特点是“得中独优、得水独厚”，是我国内地最大的综合性交通枢纽。但也应看到，有不少特点还只是潜在优势，及早发挥这些优势，这也是实现战略目标的迫切需要。

武汉是靠水运兴起的城市，是我国内地最大的河港，这里有着发展水运的良好条件。第一，长江是我国内河运输的最大动脉，以长江干流为主的航运水系，连接着我国许多重要的江河湖海，构成了一个庞大的、四通八达的水运网，武汉是这个水运网的枢纽。以武汉为中心的五条辐射状水运网联结着中南、西南、华北、华东的十四个省、市、自治区，面积达二百多万平方公里。它既可“内联九省”，联系广大内地市场，又能“外通海洋”，联结国际市场。第二，通航里程长，船舶泊位大。从武汉由长江东去上海一千一百二十五公里，全年可通航五千吨轮船，盛水季节可通航万吨轮船；由长江西去重庆一千三百七十五公里，全年可通航二千五百吨轮船，洪水期可上溯达宜宾。第三，武汉港优良，潜力大。长江自西南向东北流经市区约六十公里，上起金口，下至阳逻，岸线一百二十公里。河道顺直，江面宽阔，且岸线紧靠城市，客货集散十分方便。第四，除长江干流和汉江以外，还有东荆河等十一条主要支流可以通航，这对于以武汉为依托，城乡通开具有重要作用。

武汉是我国十大铁路枢纽之一。纵穿武汉的京广线是我国南北交通的大动脉，全线越过华北平原、两湖平原、南岭山地；跨过海河、黄河、长江、珠江四大流域；联结北京、河北、河南、湖北、湖南、广东六省市。沿线煤、铁、有色金属及农产品资源丰富，工业发达，城镇众多，是我国一条经济意义很大的铁路干线。另外，京广线全线与十六条干支线铁路相交，经过北京、石家庄、郑州、武汉、株洲、广州六个铁路枢纽，在武汉与长江干流相交。所以，京广线是我国铁路网的中轴，也是我国综合运输网的主轴。通过这条中轴，武汉可以和全国任何地区联起来；通过这条主轴，武汉的综合运输可以得到更大的发展。

武汉也是华中地区的公路中心。出入武汉的国道有五条，省道有八条，省际公路客运线路三十七条，零担货运线路二十一条。可直达京、沪、豫、冀、陕、皖、赣、粤、浙、苏、川、湘十二个省市，形成了以武汉为中心的公路运输网。

武汉也是全国民用航空网的重要组成部分。有省内外航线九条，过境航线八条，由武汉可以直达国内各大中心城市。

邮电方面，武汉邮政局是我国南方四省邮运调度中心和全国十大邮运枢纽之一，又是中南地区报刊供应量最大的城市，还与世界上一百一十多个国家和地区通邮。武汉电信局是中南地区电信通讯中心，已建成“京汉广”中同轴电缆载波系统。还有一条横穿东西的宁汉渝光纤通信系统正在筹建，另外有五条微波通信干线在这里交接，邮电部已将武汉作为光纤电缆通信的科研基地，武汉将成为全国最大的通信枢纽之一。

由此可见，武汉的交通战略地位在全国十分重要，但它的潜力远远没有发挥出来。尤其是对外交通条件很差，至今还没有先进水平的国际机场，和停泊万吨以上轮船的港口，这样的状况怎能搞好对外开放，发挥武汉对外港口城市的作用呢？武汉要发挥中心城市作用的关键是交通要上，只有名符其实地成为“内联九省、外通海洋”的交通中心，才能振兴武汉，搞活长江中游和汉水流域，才能加快内地建设，为全国谋取更大经济效益。

二、当前交通存在的问题

（一）体制问题

目前,我国采取的是交通部、铁道部和民航总局分管交通的体制。这种以条条为主、互相分割的交通管理体制,对形成综合运输网络和发挥各种运输方式的优势是很不利的,愈来愈不能适应国民经济发展的需要。这种状况也使武汉的交通体制存在不少问题。

武汉现行交通体制主要弊端是条块分割,各自为政,政企不分,以致不能按照经济规律的要求办事,形成机构重叠、婆婆多、层次多、环节多、人为障碍壁垒全多的状况。

武汉目前有三百多家运输企业,分为四个管理层次:有中央部管企业、省管企业、市直属企业、区县属企业。条块分割,十分复杂。从在武汉市的十五家主要交通部门来看,党政关系都在武汉市的只有二家;党的关系在市、行政业务关系属各部或省的有五家;党政关系都不在武汉市的有八家,而这八个单位,承担着武汉市进出口客货运输的主要任务。由于政出多门,各行其是,使武汉交通的枢纽功能和综合优势不能得到充分发挥。以政代企的现象虽有所改进,但政企不分的情况仍然十分普遍。现在虽然下放了一批企业给地方,同时也按经济要求进行跨地区、跨部门、跨行业的经济协作的横向联合、组织地区之间的合理经济网络,但由于没有一个权威性的机构进行全行业的管理,不能统一政令、统一规划,加之企业本身还不是真正有资有权的经济实体,所以仍然存在着许多无法解决的矛盾。如横向联合中出现的自流状态,不平衡状况,联合体缺乏政策上的扶持,国家的政策、交通法规不能及时得到贯彻,联合协议缺乏法律保障等等。

要解决这些矛盾,现在就应该在交通体制上来一个实质性的突破,这已成为武汉交通发展迫切需要解决的问题。

(二) 交通条件差

1. 交通网络布局不完善

武汉现已基本上形成了一个开放式的、立体型的交通邮电网络,但还存在一些问题。如铁路的危险品车站设在武昌,而用户和来源多在长江的北岸,增加了危险品在大桥上迂回行驶的机会;公路出口少,运输不畅,堵塞严重;汉阳作业区与汉阳车站因联络线路不畅通,造成压船、压车等现象,影响了水铁联运的效益;市内公用交通线路少,车辆通过能力低等等。

2. 运输方式结构不协调

当前,武汉运输方式结构要进一步完善。现在的情况仍然是“铁路吃不了,水运吃不饱”。以1984年旅客发送量和货物进出口量的比重为例:

	旅客发送量(%)	货物进出口量(%)
铁 路	62.05	53.57
水 运	15.64	34.738
公 路	21.88	11.686
航 空	0.43	0.006

以上可见,武汉铁路客货运量很大,运输任务十分繁重。而水运的潜力没有充分发挥。要迅速改变“水运吃不饱”的状况,使运输方式结构协调发展,突出“得水独厚”的优势。

3. 运输能力低

交通运输是一个独立的经济部门,是生产在流通过程中的继续。它既依赖于工农业生产的发展,又要求它超前建设,才能更好地保证工农业再生产的顺利进行。一般来说,在运输能力利用率达到百分之七十至百分之八十时即需要进行改造。目前,武汉各种运输方式的运输能力利用率已达到饱和或接近饱和。如武汉铁路枢纽京广线区段,1982年由北向南的

重车方向输送能力为三千七百九十五万吨，而目前实际货运密度已达到三千五百六十三万吨，相当于输送能力的百分之九十三点九。武汉港吞吐量为一千七百五十万吨(据1979年测算)，1984年货物吞吐量为一千四百六十万吨，相当于港口吞吐能力的百分之八十三点四。另外，据测算到二〇〇〇年武汉地区各种运输量将达到一点六亿吨。因此，运输能力必须有一个飞跃的发展，才能满足经济发展的需要。

4. 交通基础设施落后

铁路：客货运设施和编组能力，不能适应需要。汉口火车客运站只有三股道，站线长度短，且运转货物列车在此交汇、通过，经常堵塞。货场能力不足，缺少专业性货场。编组站能力不强。

公路：运输不畅，严重堵塞。路网稀，市属郊区、县还有百分之四十的乡，特别是老少边穷的山区没有通车；公路出口少，路面等级低，五条国道和八条省道都超过了设计流量和使用寿命；路况差，不少区乡公路晴通雨阻；市内公用交通线路少，车辆通过能力低；停车场和维修、生活配套设施奇缺。

港航：河道淤塞严重；港口设备简陋、泊位不足、库场窄小；无海轮作业点，严重影响了国内、外贸易的发展。

邮电通信设备不足，技术落后。邮政服务网点稀少，邮电所生产场地狭小，除运输采用机械化外，内部处理基本上是手工劳动。电信设备严重不足，话务阻塞多。

航空：这是武汉交通最薄弱的环节。至今没有能起降大型飞机的机场，现有基础设施不足。

(三) 资金不足

武汉交通发展步伐迟缓，资金不足也是重要原因。

过去，交通建设的资金，主要靠国家拨款，但在这方面却出现了三次“忽视”：第一次是搞“山、散、洞”时，忽视了把资金用在象武汉这样的老工业基地；第二次是十一届三中全会以后，认识到搞“山、散、洞”的效益差，而把经济发展的重点放在沿海地区，放在新开辟区，这就使武汉老工业区的投资又落空；第三次是“七·五”规划期间，国家仍把重点放在东部地区，忽视了把资金用在象武汉这样一个主要的内地交通贸易中心。

由于这三次“忽视”，使武汉建设资金严重不足，交通设施建设缓慢。发展交通，没有国家的扶持是不可能的，如修建武汉国际机场和武汉长江大桥二桥，需要大量的资金。这不是省市自己的力量可以解决的。所以，今后国家投资，望能从这三次“忽视”中走出来。

(四) 管理不善

当前，武汉交通管理工作存在的主要问题，一是机构不健全，二是管理不善，出现服务质量差、运输网络不合理(如迂回运输)、运输工具分工不协调(如重铁轻水)等现象。加强管理工作，可以进一步发挥现有交通运输的潜力，必须引起重视。

三、实现战略目标的措施

(一) 进一步完善交通管理委员会

武汉市交通管理委员会(以下简称“市交委”)成立已近两年。实践证明，现行的“委员制”，仍然不能从根本上解决条块分割、政企不分的局面；仍然不能有效地进行以搞活企业为中心的体制改革。不少问题是“议而不决、决而难行；各自为政、难以平衡”。因此，急需完善“交委

会”。

首先，就要使“交委会”成为一个能够用经济、法律、行政手段对所有交通方式实行全行业管理的政府机构。这个机构的职责，主要是“统一管理、统筹规划、组织协调、综合平衡、监督服务”，对企业实行间接的微观控制，为搞活企业提供条件。

第二，为了实行全行业管理，建议所有在汉交通部门，下放武汉市，实行双重领导，以市为主的管理体制。

第三，只有使“市交委”成为具有以上功能的政府职能部门，忠实地恪守职责范围，才能从根本上杜绝条块分割，政企不分的弊端，才能使行政权与经营权分开。

建议设立中央交通管理委员会，以便在全国范围内实行集中统一领导，形成高效率的、合理的综合交通结构，满足国民经济发展的需要。

(二) 加强交通条件

1. 统筹规划、合理布局，建设立体型的综合交通网络

武汉交通网络的规划和布局，一要根据武汉交通的优势，结合自然、经济、科技等方面的条件，着眼于全国、华中和湖北，统筹规划合理布局；二要与工农业布局和城镇居民点分布相适应，既要有利于工农业的发展，又要方便人民生活；三要协调好各种运输方式之间的关系，形成综合运输能力；四要经过科学调查，预测运输量的大小、流向及构成的变化，并依据不同运输方式的技术经济特征和地区优势，确定运输网络的最佳方案。这样，才能形成“人便于行、货畅其流、通信灵敏、四通八达”的水陆空立体型综合交通网络，取得满意的经济效益和社会效益。

2. 科学分工、协调发展，完善交通结构

客货运输的全过程，往往是由多种运输方式密切协作，共同来完成的。各种运输方式因其载运能力、运行速度、运输费用、建设资金等特征不一样，它们有最能发挥优势的范围。因此，在运输的全过程中，由于地区性的差异，需要因地制宜地运用不同的运输方式，需要不同的运输方式相互之间科学分工、协调发展，才能取得在时间、空间和运费上的最佳效益。

武汉在各种运输方式中，水运的发展速度太慢。在调整交通结构时，要抓住水运这个关键环节。而武汉的水运主要依托长江，长江的运输量可以抵得上十四条、甚至二十条铁路的运输量；一个长江船队的载运量相当于十列火车；在长江中下游，单位动力的拖引能力为火车的五倍，为汽车的十五倍。而且能源消耗低、运输成本低，所以，长江被人们誉为“黄金水道”。可是，这一条“金道”，至今远未得到充分的开发与合理的利用。

此外，还要大力开发航空事业，努力发展公路运输，充分挖掘铁路潜力，逐步做到“公路承担短途客货运输，民航承担长途客运，铁路、水运担负运输长途大宗物资和中程客运”，使武汉已经形成的“综合的、协调的、比较合理的运输结构”更加完善。

3. 狠抓科技、充实设施，加强交通条件

水运运输条件的建设应是重点。要加快港口建设，改建、扩建老港区，修建新港区，增加码头泊位，修建多层储库、扩大库场面积和堆存能力，引进先进设备、提高装卸效率。要整治长江、汉水航道，使各种类型船舶畅通无阻。要更新船舶，添置各种先进的大中、小型客货船舶，并且使之标准化，系列化。要大力发展对外洋的航运事业，搞好这方面的基础设施配套建设。

为了充分发挥武汉中心城市的作用，把武汉办成内地第一个对外开放城市，及早建国

际“空中走廊”意义十分重大。要排除各种困难与阻力，优先在武汉建设一个全国最大的飞机场，并要使它成为一个重要的国际机场。现有的机场要整修和扩建。要用最先进的科技更新和改造调度指挥系统、通讯导航和气象保证等技术设备。要增添新型飞机，开辟新的航线，增加航班。

目前，武汉铁路枢纽运输能力与运量的矛盾十分突出，这就限制了运输密度和牵引重量的提高，从而影响各项技术经济指标的实现。要想解决这个矛盾，除了用经济手段同行政手段、法律手段相结合的计划指导和管理外，铁路本身的挖潜也是十分重要的。因此，要加速枢纽和编组站的现代化改造，改建、扩建、新建客货场合理布局专业性货场，减少迂回运输、曲线运输、对流运输，对干线进行技术改造，建设复线，逐步实现电气化。

公路运输是武汉综合运输网络中重要组成部分，客货运输地位都很重要。目前主要问题是运输不畅、堵塞严重。解决的措施是：首先要大力改造现有公路网络，组织合理运输，提高车辆通过能力；其次是提高公路技术标准，建议修两条高速公路与武汉国际航空中心站配套。一条是武汉——北京，一条是武汉——广州——深圳——香港。用以发展武汉、湖北、华中各地与北京、广州、深圳、香港之间的商品交流；第三采用油耗低、载量大的、技术先进的车型，实行汽车大型化，专业化；第四增强公共交通设施。

邮电通信方面，要增设邮电服务网点，提高技术，增加设备，改变话机容量严重不足，电报、长途电话电路的自动化程度低、电话打不通和听不清的现象。

总之，各种交通运输设施、都要成龙配套，不仅要考虑到铁路、公路、水路和航空主要干线的建设，而且要考虑到港口、客货运码头、车站、仓储、装卸、保管等有关设施。

（三）多渠道筹集资金

要解决运输方式、运输条件落后的状况，必须要有大量的基本建设投资。钱从什么地方来？一是国家增加对交通建设的投资。二是尽快建成武汉经济特区。望中央能给两大政策：第一，给前来投资和提供先进技术的外商以优惠待遇，税收低一些，内销市场让一些，使其有利可图；第二，扩大武汉市的自主权，让武汉市有充分的活力去开展对外经济活动。这样有利于吸引外资，有利于争取外汇，有利于引进先进技术。资金来源之三是在税收上，适当减征营业税和所得税，使企业有自身增殖和扩大生产的能力；在信贷上，给予低利率、中长期贷款或无息贷款。资金来源之四是向社会集资，建立股份公司，采取多种形式办交通运输事业。资金来源之五是实行收费制度。若武汉长江二桥实行收费制，就会吸引外资。

（四）迅速把武汉建成我国内地第一个经济特区

目前，武汉对内已经敞开，需要继续发展的是对外开放，把国内市场与国际市场结合起来，建立内地的国际贸易中心。武汉对外开放，则武汉活、上海活、长江活、内地活，可以带动半个中国富起来；武汉对外开放，则水运、空运、铁路、公路客货运量将急剧增加，邮电通讯将大幅度发展。总之，随着武汉经济特区的建成，交通也会有更大的发展。