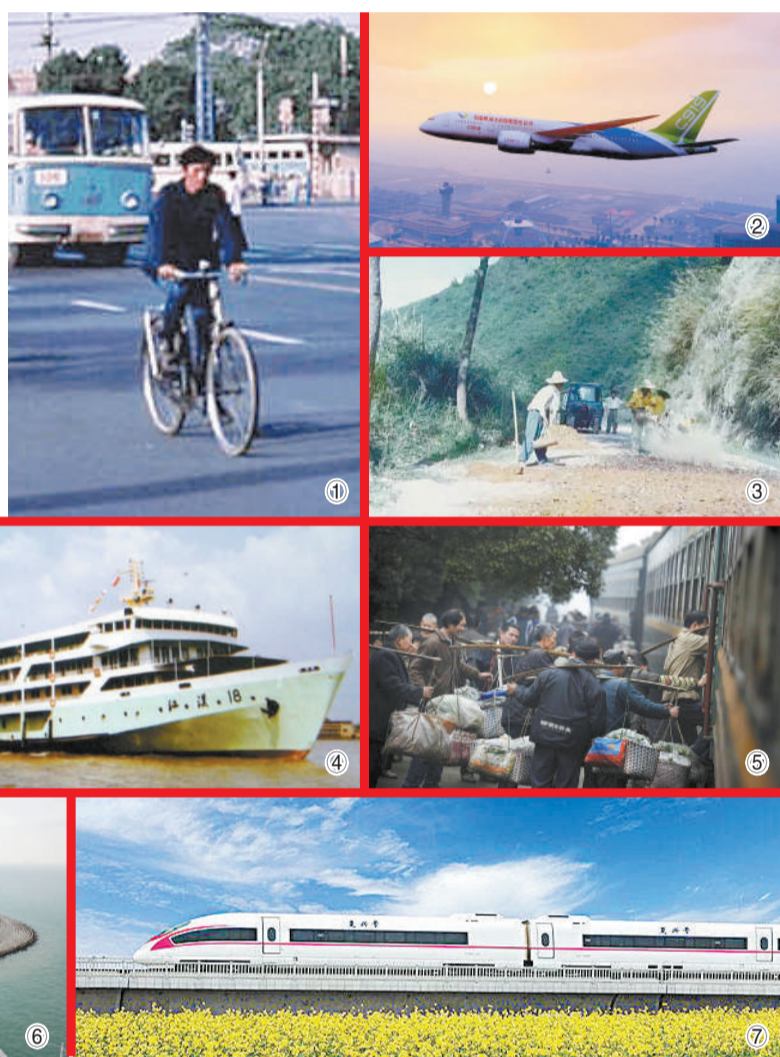


# 从拥挤缓慢到日行千里

——40年中国交通车轮滚滚

本报记者 矫阳

图① 上世纪80年代北京的大街，自行车和电车是主要的交通工具。  
图② 我国自主研制的C919大型客机  
图③ 上世纪80年代的公路养护作业  
图④ 曾经风光无限的“江汉”客轮，早已退出客运，变为纯粹的观光游轮。  
图⑤ 如今，绿皮火车在干线上已很少见。  
图⑥ 2018年10月24日，港珠澳大桥正式通车。新华社记者 吕小炜摄  
图⑦ “复兴号”动车组奔驰在原野上



上世纪80年代初，一部《等到满山红叶时》的电影曾经风靡全国，影片借发生在长江“江汉”客轮上的爱情故事，把客轮这种主要客运方式，以一种浪漫的画卷形式，呈现在改革开放之初的中国人面前。

“那是江汉客轮运输最火的时代。”曾经的长江航运管理总局老职工胡彤华回忆，当时陆空基础设施很差，只有长江水运相对经济安全。从武汉到南京，水路992.5公里，客轮时速20公里，需要62小时才能到达。

站在那个时间点，任何预言家恐怕都无法想到，40年后，亿万中国人真会如一千多年前李白狂想的“千里江陵一日还”。

2018年，从武汉到南京，不再沿江走水路。高铁线路共计543公里，最快2小时30分到达，当天往返再也不是事儿。

曾经风光无限的江汉客轮，也早已退出客运，变为纯粹的观光游轮。

## 高速公路：从无到有从疏到密

1978年，世界上已有近50个国家有了高速公路，而我国高速公路建设还没有起步。改革开放40年，中国高速公路从无到有、从疏到密，2017年达到13.6万公里。

1978年，我国公路总里程只有89万公里，高等级路、沥青路和大桥都很少，公路标准低、质量差。当时，世界上已有近50个国家有了高速公路，而我国高速公路建设还没有起步。“干线公路虽然有些铺上了渣油路面，但因标准低，平均行车时速只有30公里。”原交通部副部长王展意回忆，“晴天一身灰，雨天一身泥”是那时出行的真实写照。

1978年，钱耕从天津考进北京大学。“每次往返要走北京到塘沽的公路，全程172公里，乘公共汽车，平均行车时速只有30多公

里，要穿过16个村镇，7处与铁路、21处与公路、100多处与农村道路平面交叉。加上汽车、马车、自行车、拖拉机都在一条路上行驶，相互干扰，单程需要六七个小时。”钱耕说。

“那时候修路谈不上什么技术。北京到塘沽的公路虽然经过多次改建，不少路段宽度已达10米以上，但一年仍要发生交通事故1300多起，死伤1100多人。”王展意回忆。

为解决公路建设资金短缺的难题，原交通部大胆改革，向国务院提出采取征收车辆购置附加费等3项政策措施的建议。

1985年5月1日，国务院发布《车辆购置附加费征收办法》并开始实行。

中国高速公路建设自此腾飞。1988年，第一条高速公路——沪嘉高速公路建成通车。

40年，中国高速公路从无到有，从疏到密，2017年达到13.6万公里，被命名为“中国国家高速公路网”，由7条首都放射线、11条南北纵线和18条东西横线组成，简称为“71118”网，是世界上规模最大的高速公路系统。

## 铁路：从运力不足到为世界高铁运营树标杆

蒸汽时代，列车时速只有50公里，从上海到兰州，火车要开三天两夜。如今我国研发的具有完全自主知识产权的“复兴号”中国标准动车组，实现时速350公里商业运营，为世界高铁建设运营树起了新标杆。

1978年8月下旬，上海铁路职工郑祥文和同事去兰州出差，乘坐上海到兰州的火车。

“108座的车厢竟然装了250多人。”郑祥文说，各种气味、嘈杂声和满地的果皮瓜子皮充斥车厢。

那时尚属蒸汽时代，列车时速只有50公里，从上海到兰州，距离约两千里，列车开了三天两夜。

20世纪90年代，沿海经济开始腾飞，大批内地省份民众前往东南沿海打工，造就了中国历史上史无前例的人口大流动。从统计中可以看出，全国铁路客运量在1983年首次突破10亿人次，但在20年后的2003年，这个数字仍然在10亿人次上下浮动。“不是

民众不愿意乘火车出行，而是没有运力。”厦门大学经济学系副教授丁长发分析说。

大规模的客流出行，唯有铁路。然此时铁路在改革开放后投资不足的弊端充分显现，春运买票逐渐成为全国性难题。

据相关统计，1983年至2003年中国GDP增长了22倍，但铁路营运里程20年仅增长了33%。

丁长发认为，那个时期铁路建设一方面是受制于资金、物资和技术的短缺，另一方面也缺乏相应灵活的机制，修建的动力不足，思想不够解放，没有开拓更多的融资渠道。

2004年，国务院发布《中长期铁路网规划》，规划到2020年，全

国铁路营业里程达到10万公里，运输能力满足国民经济和社会发展需要，主要技术装备达到或接近国际先进水平。

整个铁路行业为之振奋，并走向一条引进消化吸收再创新的发展之路，取得了令世人瞩目的成就。

截至到2017年底，全国铁路营业里程由1978年的5.2万公里增加到2017年底的12.7万公里，其中高铁营业里程突破2.5万公里，占世界高铁总量的66.3%，我国研发的具有自主知识产权的“复兴号”中国标准动车组，实现时速350公里商业运营，为世界高铁建设运营树起了新标杆。中国也由此成为世界高速铁路运营里程最长、速度最快、在建规模最大的国家。

## 民航：从普通人坐不起到旅客吞吐量世界第二

1978年以前，中国民航全行业旅客运输量世界综合排名位居第37位。截至2017年底，我国机队规模已经达到3261架，定期航班航线里程近700万公里，民航服务覆盖了全国88.5%的地级市和76.5%的县。

“在手机上了机票，付款，下载电子二维码登机牌，到机场就可以直接登机了。”如今乘机出行的方便快捷，让70多岁的吉林延吉机场老员工鲁延峰感到既吃惊又欣慰，当年机场通航的时候，乘飞机还要开介绍信，买票后要手写座位号。

1978年以前，中国民航全行业旅客运输量230万人，国内航线仅150条，世界综合排名仅为第37位，旅客运输量在国家综合交通体系中的比重仅为1.6%。

伴随着改革开放的春风，中国民航率先脱离军队，开启了企业化改革。

1985年7月，19岁的程凤萍成为中国民航局广州管理局湖南省局的第一批乘务员。“当时的机型都是小机型，如安-24机型，只

有48个座位。”程凤萍回忆说，当年能坐上飞机是一件很不容易的事，因为资格坐飞机的人很少。“只有处级以上的干部，凭单位提供的介绍信才能购买机票。”

1993年起，国家取消了购买机票必须持介绍信的规定，普通市民只需出示身份证等有效证件，便可购买机票。

“不用介绍信了，但票价很贵，大约是普通人月工资的3倍。”程凤萍说，乘飞机还不是普通人能消费得起的。

随着航线航班增多，手工售票逐渐跟不上民航市场的快速发展。2000年3月28日，中国南方航空公司推出国内首张“B2C”模式电子客票，至2006年，电子客票行程单作为统一报销凭证正式启用。自此，乘飞机出行变为如今这样的流程：在互联网订购机

票，到机场直接拿有效身份证件换取登机牌，再办理乘机手续即可。如有报损需求，才需要纸质版电子客票行程单，而且凭二维码登机牌直接乘机、人脸识别登机已成为现实，全流程“无纸化”极大方便了旅客出行。

“航空运输作为我国综合运输体系的组成部分，已由从属补充地位，发展成为一种大众化的交通工具。”原交通部副部长胡希捷说。

截至2017年底，我国机队规模已经达到3261架，定期航班航线里程近700万公里，民航服务覆盖了全国88.5%的地级市和76.5%的县，并与国际上167个城市保持通航。2017年，首都国际机场旅客吞吐量9579万人次，位列世界第二。

## 见证

### 老交警和指挥棒说再见

本报记者 矫阳

河北邯郸老交警蔡付凯见证了40年来城市交通及交通指挥翻天覆地的变化。

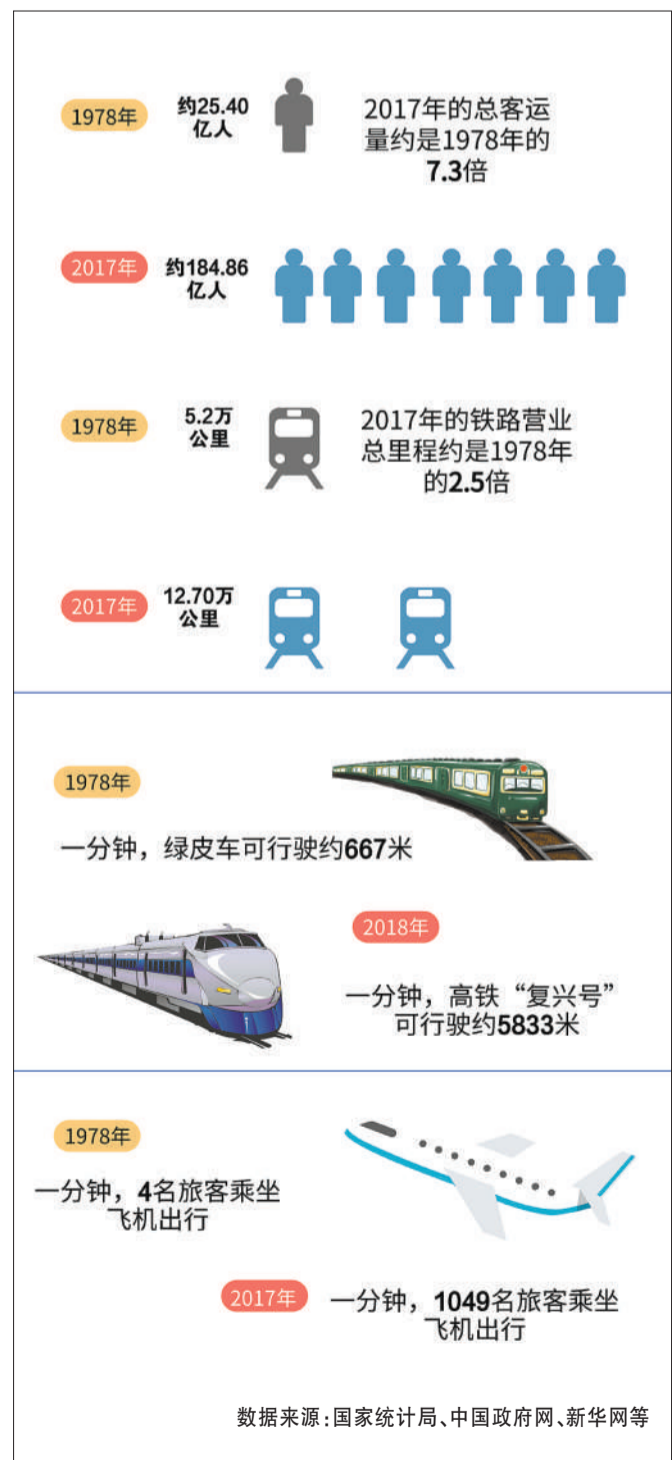
十字路口一个高高的水泥岗台，是那个时代城市交通指挥的风景。一个控制盒，中间布置一个简易开关，控制盒与信号灯之间连接一根电线，交警坐在岗亭里，时刻关注路口的车流量，向左或向右拨动开关，控制东西或南北方向的车流。若遇有停电或维修就要用指挥棒指挥交通。这种交管模式被人戏称为：一个岗楼一个台，一根棒棒管通行。

蔡付凯于80年代初期上岗。他回忆道，当时邯郸中华大街与人民路交叉口还是水泥结构的方岗台，交警执勤都还是站在高高的水泥台上。直至90年代，水泥岗台逐渐取消，改成了在路口中心点画一个圆圈，交警站在圈内指挥交通。

“信号灯控制器高级了一些，变成半自动。民警只需要在控制器里设置好每个方向的红灯秒数，哪个方向车流量多了，就往哪个方向拨动一下开关，时间一到，开关自动弹回。”蔡付凯说。

后来信号灯的控制虽然达到了全自动化，但如遇紧急情况，还是需要手动控制，但已不需要拨动，只要轻轻一按便可。

随着中国车辆总数及人均车辆拥有率的跳跃性增长，交通管理理念和手段也日新月异。“高清的电子监控、自动测速设备、可实现实时监控的电子屏，越来越多的新型交通设备逐渐登上时代的舞台。”蔡付凯说，从以前没有隔离栏不分车道的道路，到现在设施完善安全畅通有序的道路；从站在固定岗亭手动控制的信号灯，到现在每处路口联动的交通信号灯系统。而交通管理设施的变化也从一个侧面反映了中国交通的巨大变化。



(本版图片除标注外来源于网络)

责编 翟冬冬