

交通事业跨越发展 先行作用日益体现

新中国成立60年，湖南交通风雨兼程，长足发展。特别是改革开放以来，公路和水路交通基础设施及运输装备日新月异，对国民经济的支撑和保障能力大幅提升，为湖南经济社会持续发展作出了重要贡献。

一、基础设施全面改观

湖南公路的修筑始于1913年长潭军路的兴建。到新中国成立时，湖南全省的沙石路面和“晴通雨不通的土路面”公路不到4000公里，没有黑色路面与等级公路。

经过60年的发展，至2008年底，省内有国道7条，省道77条，公路总里程已达184568公里，居全国第五位，比新中国成立初期增长19倍；全省100%的乡镇和92.2%的行政村已经通了公路。公路运输在综合运输体系中的基础地位进一步巩固。在技术等级方面，等级公路里程达到118715公里，高级、次高级路面里程达到17096公里，二级公路达到6749公里。一个干支衔接、四通八达、布局合理的现代化公路网已初步形成。

公路发展的突出成就是高速公路的迅速崛起。我省高速公路建设实现零的突破，是以1994年长永公路(26公里)的建成通车为标志。此后，高速公路的建设步伐不断加快，到2008年底，已建成通车的高速公路有莲易、长永、长潭、长益、益常、潭耒、潭邵、湘

耒、耒宜、临长、潭邵、衡枣、常张、邵怀、怀新等共计17段、2001公里。其中，耒宜高速、临长高速、常张高速获得国家詹天佑土木工程奖、国家环境友好工程奖，其建设水平跻身国内先进行列。

新中国成立初期，全省大部分农村不通公路。20世纪50年代“大跃进”时期各地自力更生修了一些农村公路，但建设标准低，几乎全部为机耕道类型的等外路。改革开放以来，特别是2004年以来，全省新建农村公路每年达1万余里。至2008年，全省农村公路总里程已达16.2万公里，实现了92.2%的行政村通公路。通过实施县、乡道网改造工程，渡改桥工程，汽渡船达标工程，标志标线安保工程，农村公路结构进一步优化，农民出行条件进一步改善，农村公路的发展带动了社会主义新农村建设，为广大农民脱贫致富创造了有利条件。

新中国成立初期，为数不多的中小桥梁几乎全是石拱、石台面或木结构单行桥。至2008年底，湖南公路桥梁已达10040座，计29.89万延米，国省道基本实现了改渡为桥。

1959年建成的石门黄虎港大桥位于深山峡谷，是我国20世纪五六十年代跨径最大(主桥单孔跨径60米)、净空最高(52米)的石拱桥，创造了当时我国石拱桥建设的新纪录。1972年建成的319国道长沙湘江大桥，主桥由8孔76米和9孔50米组成，总长1532米，创

造了当时全国最高纪录。1986年建成的常德沅水大桥(全长1407米),其建设规模和跨度都处于当时国内领先水平,获国家级优秀设计金质奖、勘察工程金质奖及工程质量银质奖等全国大奖。1990年建成的长沙湘江北大桥(主跨为105米+210米+105米,双塔单索面预应力混凝土斜拉桥)成为这一时期斜拉桥建设的代表之作,曾获国家优秀工程设计金质奖,标志着我国公路斜拉桥建设达到了一个新的水平。2000年建成的岳阳洞庭湖大桥(桥长5747.8米,接线4426米,主跨为130米+310米+130米),是目前世界上规模最大的三塔斜拉桥,也是全国最长的跨湖公路大桥,曾获国家詹天佑土木工程奖,被评为“全国十佳桥梁”之一,其建设水平已进入世界同类桥梁的先进行列。

2006年8月贯通的雪峰山隧道,在我国高速公路隧道设计和施工领域完成了10项创新,全长6.95公里,是目前国内贯通的第三长高速公路隧道。

湖南有湘、资、沅、澧四条干流注入洞庭湖,水运资源丰富,航运条件得天独厚,但新中国成立初期,航道基本处于天然状态。新中国成立以来,经过历年疏浚整治和渠化建设,航道水运条件得到显著改善。经过全面整治,先后有洞庭湖区开湖航线、澧湘航线、湘江和沅水中下游、资江和澧水下游及洞庭湖区共2000余公里干线航道经过全面整治,达到五级及以上航道标准。其中,株洲至城陵矶257公里、株洲至衡阳182公里达到航道三级标准(千吨级),常站航线(长192公里)整治后达到四级航道标准。湘江大源渡航电枢纽获国家工程建设银质奖,株洲航电枢纽被列为交通部示范工程。目前湖南水运通航总里程11967.7公里,居全国第三位,已形成了以洞庭湖为中心、“四水”干流为主通道、沟通全省大部分城乡、通江达海的航道网络。

经过60年的不懈努力,湖南内河港口建设已形成了大中小港口相配套、综合性和专业化码头相结合、泊位与船舶装卸相适应的港口群。截至2008年,全省港口年货物通过能力达9500万吨;拥有年吞吐量万吨以上港口105个,其中100万吨以上港口11个,最大靠

泊能力为5000吨级,最大起重能力达45吨。省内长江航线上的城陵矶港拥有两个5000吨级泊位,为国务院批准的对外开放口岸。

二、运输能力迅猛发展

湖南的道路运输业虽起步于1922年,但直至新中国成立前夕,全省车辆不足千台,年运量不到7万吨。新中国成立60年来,特别是改革开放30年来,道路运输实现了历史性的大跨越,已成为省内的主要运输方式。至2008年底,全省道路运输经营者已达298356户,从业人员达653969人,营运车辆达42万余辆车,年旅客运量及周转量分别达12.43亿人、565.64亿人公里,年货物运量及周转量分别达9.88亿吨、1085.06亿吨公里。

全省客运线路已发展到10446条,其中省际线路1583条,省内线路8863条,形成了以省会长沙为中心,13个市、州为主枢纽,覆盖全省城乡的客运网络。

随着高速公路的发展和干线公路等级的提高,一大批高档客车相继投入营运。至2008年年底,全省共投入高中档客车17713辆,一个以高速公路为依托,四通八达、便捷舒适的快速客运系统已初步形成。与此同时,各类大型、特种货车的不断涌现,也推动了快速货运系统的加速形成,道路运输呈现出前所未有的新面貌。

随着客、货运输业的发展,运输站场建设也发生了日新月异的变化。在对县级以上车站进行全面改造、扩建的同时,一批起点高、功能全的一级、二级客运车站及零担货运站、货运服务中心也陆续建成。至2008年底,全省道路客货车站已发展到1359个,大大提高了旅客发送和货物集散的效率。

湖南水运的发展曾一度滞后,但随着改革开放的深入和运输结构的调整,近几年来正在奋起直追。水运船舶规模在奋进中得到了快速发展,船型结构发生了与市场经济相适应的重大变化。至2008年,共有内河船舶1.4万艘,8.14万客位,156万总吨;远洋运输从零起步,已有远洋轮3艘,12.3万载重吨。船舶技术

状态不断改善，运输组织结构也不断优化。20世纪80年代初，我省曾在全国率先采用先进的分节驳顶推运输方式，大大提高了运输能力。90年代以来，大型集装箱货船、专用化学品船、大吨位散装货物驳船以及各类高速客船等特种运输船舶随着市场的需要应运而生，给水路运输注入了生机和活力。集装箱干支直达运输以年均80%的速度迅速增长。

2008年全省完成水路货运量1.15亿吨，货运周转量283.1亿吨公里。一个多种经济成分、共同发展、多家经营、开放活跃的水运市场基本形成，在综合运输体系中发挥了不可替代的作用。水路交通服务社会、服务人民群众的能力大幅提高，为湖南社会经济发展作出了重要贡献。

三、管理水准大幅提升

新中国成立60年来，交通运输行业管理方式和水平有了很大进步，已从传统管理方式逐步转向现代管理方式，从单一的行政手段管理逐步转向经济、法律、行政、信息引导等手段综合运用的宏观调控管理，并取得了明显成效。现全省有公路建设、工程质监、公路路政、道路运政、航道行政、水路运政、港航监督、船舶检验等8个执法门类。从20世纪90年代以来，交通部门先后提请省政府、省人大制定了《湖南省高等级公路管理条例》、《湖南省道路运输条例》、《湖南省交通规费征收条例》、《湖南省水路交通管理条例》、《湖南省实施〈公路法〉办法》等8部地方性法规，提请省政府颁布了《湖南省港口管理办法》、《湖南省道路客货运输站场管理办法》等6部省政府规章。这些地方性法规和政府规章，作为国家交通法律、法规、规章的细化、延伸和补充，发挥了依法治交的重要作用，初步形成了较为完备的交通法规体系。交通法制建设的加强，为交通建设、运输和管理提供了法律依据，为公民、法人和其他组织投资、经营和使用交通基础设施提供了法律保障。

通过行政审批制度改革，精简了项目的行政审批、行政许可；通过政务公开、联合办公等措施，使

办理行政审批的环节减少、效率提高，在一定程度上遏制了暗箱操作和其他腐败行为，使交通行业管理的形象明显改善。

随着我国科技水平不断提高，一些高科技手段先后引入交通行业管理，如交通信息网络系统、GPS卫星定位导航技术等，使交通行业管理发生了革命性变化，行业管理正朝着更规范、更科学、更人性化的方向转变。

交通行业管理和法制化水平的大幅提升，使交通建设市场和运输市场实现健康有序发展，初步形成了较为完善的以交通建设市场、交通养护市场、车船维修市场、客货运输市场、设备检测市场等为代表的交通市场体系，促进了全省社会主义市场经济的发展和繁荣。

治理车辆超限超载成效显著。先后多次组织开展大规模集中整治活动，逐步形成了交通、公安等部门联合执法的机制。实行计重累进加价收费，使严重超限超载现象得到有效遏制，道路安全状况明显改善，运输秩序明显改观，通行效率有较大提高。

四、科技教育硕果累累

新中国成立60年来，湖南交通科技工作始终坚持了科学技术与生产、建设实际相结合，科研单位与设计、施工单位相结合，专业科技人员与工人群众相结合的方向，不断深化科技体制改革，开拓进取，求实创新，攻克了公路、水路交通基础设施建设、运输生产、客车及船舶制造、交通管理等领域的一批关键性技术难题，有力地推动了交通生产力的发展。在科技创新的支持下，临长高速公路、大源渡航电枢纽、常张高速公路、邵怀高速公路、岳阳洞庭湖大桥等一批重点交通建设工程在新技术、新工艺、新材料方面取得诸多成果，创造了诸多“第一”，已成为湖南新形象的标志工程，“路桥湘军”也因勇于创新、成果丰硕而享誉全国。

交通信息网络系统建设也已初具规模，已建成厅机关和各专业多个局域网，开通了省内各市、州交通

局及厅直14个单位的远程工作站，完成了与交通部、省委、省政府及INTERNET网的互联，初步实现了公文处理自动化，数据、报表网络传输和信息资源共享等目标。

为发展湖南交通教育事业，湖南在积极引进各类人才资源的同时，大力加强交通基础教育工作。经过60年的努力，现已基本形成了职业技术教育和成人教育两大类，多层次、多渠道、多功能的教育体系。各级各类交通职业院校已达32所，2008年在校学员已达12840人，年培养能力5667人，比20世纪50年代增长了32倍，使全省交通职工队伍素质有了明显提高，文化结构发生了巨大变化。

五、保障能力明显增强

随着公路、水路交通的日益发展和各种自然灾害的频发，在突发事件中切实保障交通畅通和人民群众生命、财产安全，已越来越受到社会各界的关注，并成为摆在各级交通部门面前亟待解决的重大问题。

2008年，我省遭受了历史罕见的低温雨雪冰冻灾害，公路交通严重受阻。面临特大自然灾害，省交通厅迅速启动交通应急预案，组织精干的抢险救灾指挥队伍，最大限度地整合全省交通救灾资源，大规模征调社会运力，集中力量抢通受灾公路6909公里，转运旅客10万余人，救助滞留人员30万人次，分流车辆10万多台，取得了抗冰保通战斗的重大胜利，赢得了省委、省政府和交通部的高度赞扬与充分肯定。

2008年，四川汶川地震发生后，省交通厅于5月15日派出首批150人的抗震救灾抢修队伍紧急驰援灾区，16日派出由11人组成的抗震救灾技术专家组飞抵成都，这是全国交通系统第一支连人带设备抵达震灾中心区的救灾抢险和专家技术队伍。鉴于湖南交通抗震救灾抢险队在四川阿坝州的出色表现，中华全国总工会授予湖南交通抗震救灾抢险队“抗震救灾重建家园工人先锋号”荣誉称号。

2008年7月，北京奥运圣火在湖南传递。圣火传递大多是沿公路进行的，为加强安全防范工作，奥运

圣火在湘传递期间，全省各级交通、公路部门精心组织，完善预案，全力做好圣火传递途经线路的安全保障工作。7月31日，湖南30台奥运应急运输车披红挂彩，从长沙出发，前往北京参加奥运服务；为确保奥运会开闭幕式的顺利进行及大量烟花焰火产品安全、按时、有序运抵北京，省交通厅认真制定了运输方案和突发事件应急预案，精心组织运输，为奥运圆满成功作出了积极贡献，获得北京奥运会开闭幕式运营中心表彰。

此外，我省几乎每年都发生不同程度的洪涝和地质灾害，造成不少公路、桥梁水毁损坏，甚至局部交通中断。为此，省、市、县三级交通部门都制定了公路水毁应急预案，在抢险指挥和人、财、物力储备方面增强了水毁应急保障能力。

新中国成立以来，特别是近20年来，全省交通部门应急保障和快速反应能力不断增强，现已形成有效应对的联动保障机制，为保障、促进交通运输业持续健康发展创造了有利条件。

六、廉政建设成效显著

60年来，随着交通物质文明建设的巨大发展，行业精神文明建设也取得了丰硕成果。根据党的《加强社会主义精神文明建设的决定》和中央、省委的要求，省交通厅及时制定了全行业精神文明建设中长期规划和“创建活动”的实施办法，围绕创建“六大文明”（文明公路、文明航道、文明运输、文明港站、文明执法、文明机关）、实现“三个提高”（职工队伍素质、企业文化质量、行业文明程序显著提高）的奋斗目标，坚持两个文明建设同步推进，深入开展“三学一创”活动。“创建活动”开展以来，在全系统纳入规划的3320多个基层单位中，已有22.8%进入了地市级以上文明单位行列。其中，部级文明单位31个，省级文明单位13个，市、州级和厅级文明单位713个。有22人被交通部评为先进个人或劳动模范，8个单位被共青团中央和交通部授予国家级“青年文明号”称号，38人被评为全国或全省“青年岗位能手”。反腐倡廉和干部队伍作风建设成效明

显。着力抓教育、重预防、强机制和查处典型案件，初步形成了具有交通特色的教育、制度、监督并重的惩治和预防腐败体系，坚持以治本为主，标本兼治，从源头上加大反腐倡廉的工作力度，努力建设廉政交

通，为交通事业健康发展提供了坚强的政治保证。

（湖南省交通厅厅长 吴亚中）