

# 长江上游地区新世纪初 交通运输网络建设构想

孙尚志

(中国科学院地理科学与资源研究所,北京 100101)

**摘要:**改革开放以来特别是经过“九五”时期的加快建设,长江上游地区交通运输有了很大发展,集中力量建设了一批铁路、公路、水运、航空的重点骨干项目,综合运输体系正在逐步形成,运输能力不断提高。但是基于西部大开发和能源、矿产、原材料调动需要,以及人们劳务输出、闲暇旅游等出行需求的增长,预计到2005年,长江上游地区全社会客运量将达到28.3亿人次,货运量达到10.7亿吨。因此,本世纪初,长江上游地区应形成以成都、宜宾、泸州、重庆、达州、万州为结点的,融铁路、公路、水运、航空于一体的“三纵两横”交通运输网络格局。

**关键词:**交通运输;网络;长江上游

中图分类号:F512.3 文献标识码:A 文章编号:1008-5831(2003)03-0001-03

## Construction of the Communications and Transportation Networking in the Upper Reaches of the Yangtze River at the Beginning of the Century

SUN Shang-zhi

(*Geographical Science and Resource Institute of the Chinese Academy of Sciences, Beijing 100101, China*)

**Abstract:** Undergoing the quickening construction since the reform and opening to the outside world, especially the period of “the Ninth Five-Year Plan”, the communications and transportation in the upper reaches of the Yangtze River have made great development. A lot of key projects of railways, highways, water transportation and aviation have been constructed, transportation system is taking shape progressively, transportation capacity is being improved constantly. But on the basis of the western development and the need of the energy, mineral products and raw materials, as well as the growth of the labour services exportation and the people’s demand of travelling at leisure, it is expected that by 2005, the volume of passenger traffic of the whole society in the upper reaches of the Yangtze River will reach 2830 million persons, the volume of goods transported will reach 1070 million tons. At the beginning of this century, the upper reaches of the Yangtze River should form the communications and transportation system pattern of “three verticals and two horizontals” with Chengdu, Yibin, Luzhou, Chongqing, Dazhou and Wanzhou as the joints and melting the railway, highway, water transportation and aviation in the integrative network.

**Key words:** communications and transportation; networking; the upper reaches of the Yangtze River

长江上游地区研究范围包括四川省和重庆市,面积56.2万km<sup>2</sup>,占全国5.8%,它依傍长江黄金水道,进入20世纪90年代我国开始注意长江产业密集带的建设,2000年又开始实施西部大开发战略,而交通运输网络的建设是实现总体战略的关键。

### 一、发展现状和主要问题

改革开放以来特别是经过“九五”时期的加快建设,长江上游地区交通运输有了很大发展,集中力量建设了一批铁路、公路、水运、航空的重点骨干项目,综合运输体系正在逐步形成,运输能力不断提高。

收稿日期:2003-03-12

作者简介:孙尚志(1939-),男,北京人,中国科学院地理科学与资源研究所研究员,中国地理学会长江分会委员。主要从事区域开发与国土规划研究,多次获中国科学院科技进步奖,1995年获国家科技进步二等奖,享受国务院特殊津贴。

宝成、成昆、内昆、襄渝、川黔铁路分别连接陕西、云南、贵州等省,构成了重要出口通道。国道210线(包头—西安—重庆—贵阳—南宁)、212线(兰州—广元—重庆)、319线(厦门—长沙—重庆—成都)等多条省道构成陆上公路交通网络。以长江为主轴,嘉陵江为次轴,形成了江海直达的长江水运体系。渝怀铁路,绵(阳)广(元)、渝合(川)、长(寿)梁(平)、渝邻(水)等高速公路提前开工。高速公路里程位居我国西部省市前列,这些铁路、公路线路将长江干流地区与邻近地区联为一体。

除水陆交通外,管道和航空运输也有了较大发展,已奠定内河航运、铁路、公路、民航、管道等多种运输方式相结合的综合体系的基础。成都、重庆为国家级航空港。四川省天然气管道也在运输体系中发挥作用。

交通运输结构发生变化,一是客运增长速度远高于货运。反映出经济发展和社会进步带来了人们出行大幅度增加,技术进步使单位产值货运强度下降。二是在各种运输方式中公路运输增长最快。中短途运输公路占绝大部分,长途运输仍以铁路为主,航空客运快速增长,水运持续下降。由此观之,综合交通运输体系仍存在不少问题。

第一,交通基础设施不足,交通主骨架尚待形成。铁路路网密度低,运输能力小,对外通道仍然不畅。同时线路技术标准低,主要铁路干线客货运量大多超过设计能力。现有公路网密度略高于全国平均水平,但从人均公路拥有量看,还低于全国水平。现有公路中、低等级(三、四级和等外级)占总里程的2/3以上,高速公路主骨架还处于建设中,对外公路快速通道尚未形成。

第二,交通体系与布局不够协调。多种运输方式发展滞后,机场和航线偏少,整体优势未能充分发挥;地区分布很不平衡,边远山区和少数民族地区交通设施落后。主要河流开发程度较低,航道仍基本处于自然状态。

第三,水运能力未能发挥,亟待调整。长江水运未能充分利用,水运一直呈下降和萎缩趋势,客、货运力相对过剩,港口装卸设施质量差,三峡库区港口重建工程进展缓慢。

## 二、客货运量的需求预测

根据西部大开发和国民经济持续、稳定、协调发展的需要,长江上游地区产业发展速度将略高于全国平均速度,能源、铁矿石、原材料的大量调动,人民

生活水平提高和外出务工及平均旅行次数增加,由此客货运量将有较快增长。到2005年,长江上游地区全社会客运量将达到28.3亿人次,货运量达到10.7亿吨,其中公路客货运量增长较快,将分别占总客货运量的93%和88%,客运增长将快于货运增长。民航客货运输增长将快于铁路、公路客货增长率,而水运客货运量所占比重略有下降。

## 三、交通运输网络建设的指导思想与发展目标

综合交通运输体系建设的指导思想是:围绕经济社会发展目标,加快对外大通道建设,完善区内交通运输网络。加强与成渝经济带和长江干流为主轴的综合交通走廊建设,同时完善以铁路、公路为主体的陆路交通,提高已有线路等级,实现环通性;以沿江中心城市为结点,合理布局纵向交通干线和跨江建筑物建设,扩大干流地区辐射范围;适应客运量迅猛增长和时效性要求,民航应有大发展;根据资源状况和发展要求,在有条件地区筹建和完善油气管道。

在本世纪初,改变交通运输滞后状况,优化运输结构,充分发挥铁路、公路、水运、民航以及管道等运输方式的优势,使各种运输方式的规模和布局更为合理,更加适应国民经济发展和人民生活的要求。基本形成铁路、公路、水运、航空协调发展的方便、快捷、安全、舒适的综合交通运输体系。

## 四、交通运输网络建设总体构想

本世纪初,长江上游地区应形成“三纵两横”的交通运输网络格局,其中“两横”是由沪蓉高速、川汉铁路及长江干流航道、渝怀铁路和高等级公路组成的综合运输大通道;而“三纵”是由铁路干线、高等级公路、内河航道组成的集疏运通道,“两横”与“三纵”相交的主要结点是成都、宜宾、泸州、重庆、达州、万州。为此,需在铁路、公路、内河航道和港口以及民用机场建设上作出安排。

### (一)铁路

以建设大能力对外通道为主攻方向,开辟新的对外通道,进一步完善区内铁路运输网。继续宝成复线、成昆线成(都)燕(岗)段复线,开工建设以东西向为重点的新线铁路,建设重点是:

渝怀线 为重庆至湖南怀化,一次建成电气化,长度约640km,预留复线条件。该线与遂渝线的建设将形成川、渝东通道,完善西南路网布局,缓解东向运输紧张状况,对促进沿线地方经济的发展也有重要意义。

遂渝线 为四川遂宁至重庆,长度142km,成都

至重庆经由该线较成渝线短 150km,功能主要以客运为主。

**达万线** 四川达州至重庆万州,与成(都)达(州)铁路相接,为川汉铁路组成部分,长度 156km。

**万宜线** 为重庆万州至湖北宜昌,是铁路网主骨架川汉铁路和重庆至上海沿江铁路一段。经湖北利川、恩施至宜昌,全长约 450km。

**隆黄线** 在已建成隆昌至泸州段基础上尽快延伸 101km 至叙永,并修至贵昆线上黄桶,形成黔煤入川又一通道,为川黔线分流,并促进沿线丰富资源的开发。与计划中的黄桶—广西百色铁路相接。

**兰(州)渝线** 全长 1 100km,由兰州经广元、南充至重庆,把西北地区和西南、中南直线贯通,并解决陇海线西段和宝成线北段运力不足的矛盾,近期先建南充至重庆 200km,促进川北发展。

此外,还需建些联络线,峨(嵯)宜(宾)线把成昆、内昆线联结起来。涪利线为重庆涪陵至湖北利川,是沿江铁路的辅助通道,全线长 208km。南涪线为南川至涪陵,是万盛至南川铁路的延伸,全线长 89.8km,与渝怀线连接形成重庆境内铁路环线。

## (二)公路

公路建设重点实施沿长江及跨省区快速畅通工程、区内联网工程和乡镇通达工程,进行主要城市绕城道路建设。打通进出主通道,除已建成的成渝、川陕通道外,建设与湖南、湖北、云南等省区连接的高速公路或高等级公路。

建成以成都、重庆为中心,通达各地、市、州的快速公路主骨架,二级路网与主骨架连接,提高等级和通过能力,作好农村公路建设规划和建设,基本实现乡乡通公路,推进通村公路建设。新建一批旅游路、资源开发路。加快少数民族地区公路建设。

主要建设项目是:(1)上海—成都高等级公路,重点建设长寿—梁平—万州段;(2)重庆—长沙高速公路,与 319 线国道二级路改造同时开展前期工作,首先建成重庆武隆段;(3)重庆—湛江高速公路,先建成重庆境内 136km;(4)沿江高等级公路,宜宾经泸州至重庆 345km,重庆经涪陵至万州 399km,万州经巫山至宜昌 556km;(5)G108 线西昌至攀枝花高速公

路;(6)乐山经犍为、沐川至新市镇二级专用公路;(7)G317 线马尔康至岗托三级公路;(8)成都至樟木 G318 线二郎山至康定二级路,海子山至竹巴笼三级公路。

## (三)水运

重点建设长江水运出海通道,1 000 吨级三级航道延至水富。与航道建设相适应,三峡工程建成后万吨级船队到重庆,年单向通过能力 5 000 万吨。完善长江沿线重要港口建设,进行重要支流下游航道的整治和梯级渠化,扩大集疏运能力。

主要建设项目是:(1)重庆港建设。包括九龙坡大件码头、重庆汽车滚装码头和寸滩港区。(2)宜宾港 1 000 吨级泊位 4 个。(3)三峡库区港口复建。重点抓好万州港、涪陵港水陆枢纽功能复建,确保奉节、巫山、云阳、忠县、西沱(石柱)、丰都港口客运和货运码头的复建。(4)嘉陵江航道。对嘉陵江进行航电结合梯级开发,建设合川航电枢纽工程。南充港建设 500 吨级泊位。

## (四)民航

以重庆江北、成都双流两个 4E 级国际机场为重点,进一步完善枢纽功能和设施,重点建设符合发展需要及条件成熟的支线机场,形成干支机场合理布局和密切配合的航空运输网。第一,成都双流国际机场成为国家区域性枢纽机场,江北机场建成年旅客 1 000 万人次吞吐能力。第二,在次级中心城市新建、扩建 4C 级机场,如万州五桥机场,黔江舟白机场,攀枝花,达州机场,九寨黄龙机场,乐山、康定机场,主要满足省内及邻省飞行需求,并创造条件提高等级逐步开辟进京及大区航线。

## 参考文献:

- [1]孙尚志.西南交通运输网络的建设与布局[M].北京:中国科学技术出版社,1991.
- [2]中国科协学会部.长江——二十一世纪的发展[M].北京:测绘出版社,1995.
- [3]重庆市委.重庆新世纪开局方略[M].重庆:重庆出版社,2002.
- [4]四川省计委.新世纪跨越式发展蓝图[M].成都:四川人民出版社,2001.