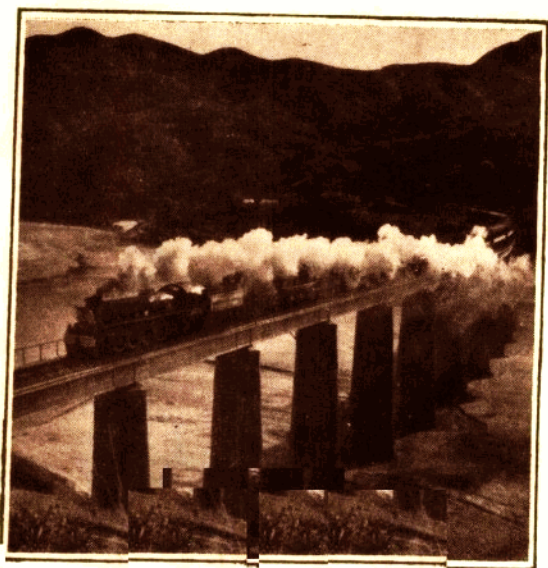




中国地理知识丛书

我国的运输地理

(修订本)

刘再兴

科学普及出版社

運輸業在国家建設中的作用

運輸業是国民經济的基本組成部門之一。它是社会生产过程得以周而复始地进行、并不断扩大的必要条件。在实现我国社会主义建設的过程中，運輸業有着很重要的意义。为了加速社会主义工業的發展，必須集中主要力量，新建和扩建一系列巨大的重工業企業。在进行这些工業的基本建設时，就需要数以万吨計的机器設備、工業器材、建筑材料以及成千上万建設大軍的生活資料；从四面八方向工地輸送这样大量的物資，就必须有方便的交通綫和现代化的運輸工具，否則物資不能及时而充分地供应，必然要影响工程的进展和完成。工厂建成后，正式投入生产了，每年还需要从各地区源源不断地运来各种生产所必需的原材料，并把大量的成品送到消費地区去。可見重工業的建立和發展，必須有相应的發达的運輸業和它配合。为社会主义工業化服务，也就成为運輸業在社会主义建設时期最主要的任务；整个運輸計劃，應該把現有工業生产所需物資和苏联援助我国新建、改建的二百一十一項工程的運輸任务放在首要地位。

其次，運輸業在促进農業發展方面，也有重大意义。随着農業合作化高潮的到来，广大农村已掀起了一个農業增产的高潮，农村为城市和工業生产提供的商品粮食和工業原料越来越多了。把这些农产品，由农村輸送到各地各种不同的消費者手中，刺激農業的扩大再生产，就必须有一个完整的到处可通的運輸綫；另一方面，在農業合作化以后，农村再生产的投資能力

随着提高，对农业生产资料如农具、肥料的需要量也将加倍地增长。随着农业生产的发展，农民对日用工业品和文化生活用品的需要量也要大大增加。把这些工业品运往农村，也需要有方便的运输网。因此为农业提供便利的运输条件，是运输业另一个迫切的经济任务。

第三、运输业对发展农业的专门化生产、实行劳动的地域分工和合理配置工农业生产也是很重要的。

我国领土广大，各地区的土壤和气候等自然条件互不相同，适宜发展的农业部门和农作物也就不同：华南各省，适宜发展热带和亚热带作物，如橡胶、甘蔗、椰子、剑麻、香蕉、以及菠萝等名贵的水果；华北大平原适宜种植棉花和小麦；内蒙、西北和西南的草原区适宜繁殖牲畜……。为了充分利用各地特殊有利的自然条件、各地区所特有的生产经验和生产技术，保证以较少的劳动，取得最大的经济效益，就有必要进行农业的分区专门化。在发展农业专门化生产中，有一个先决条件，就是要各地区专业化的农产品有互相交换的可能。比方说，河北要发展成为棉花专业区，棉花产量扩大了，就必须向外输出更多的棉花。由于棉田面积的扩大，粮食和饲料作物的播种面积，相对地就要减少，从而粮食和饲料就不能自给。在这种情况下，只有大量输出河北省的棉花，保证它的销路，并从余粮区大量运进粮食和其他必需品，保证棉农的粮食和牲畜饲料的供应，这样棉花的专业化才有可能发展。在任何一个地区，发展任何一种专门化的生产，都同样要具备这个先决条件。全国各专业化地区产品的大量交流，就要求有方便的运输网，来担负起这个任务。

在工业上也是如此。我国的矿产资源非常丰富，多种多

样。但許多重要的矿物資源，分布得却很集中，如山西的煤，江西的錫，湖南的鉛，甘肅、青海和新疆的石油，云南的錫，儲量都占全國一半以上。這種情況，必然要影響到工業的配置。為了使工業能合理配置，就要在合作的基础上進行勞動的地域分工。在東北、華中和內蒙要建設鋼鐵工業基地，在華北要建設煤炭工業基地，在西北、新疆要建設石油工業基地，在華中、西北、西南要建設巨大的有色金屬礦區。這些地區都相距幾百公里，甚至幾千公里，要把這些地區聯繫起來，互相供應物資，就必須有方便的交通干綫。

一般來說，運輸業愈發達，運輸費用愈便宜，勞動的地域分工也就愈廣泛而深入，也就愈有可能合理地開發各地的天然富源，改進生產力的配置，來發展各地區的經濟。

在目前，我國生產力的配置還不平衡，各個經濟區還沒有組成一個經濟綜合體，生產地和原料地、燃料地、消費地還有脫節現象。從生產配置原則來看，許多貨物如糧食、木材、煤炭、食品的一部分日用輕工業品等，都應該盡量地就地生產，就地消費，不宜於作過遠距離的運輸。因為這些產品，本身的價值一般不高，有的還體積龐大，不便運輸，如果作過遠的運輸，會大大增加成本。根據蘇聯的估計，把一噸煤運到兩千公里以外，運費就相當於煤的開采成本，也就是說這噸煤的成本便增加一倍。因此，在蘇聯的各個經濟區內，都要建立自己的燃料基地、糧食基地、建築材料工廠以及生產必要的食品和日用輕工業品的工業。但我國在目前以及今後相當長的一段時期內，各地區經濟的綜合發展，還缺乏條件，因而上述不宜於作遠距離運輸的物品，在整個貨運量中，還占相當大的比重。如東北富有重工業品，但細糧（小麥、稻米）和一些日用輕工

業品却供不應求；華東輕工業品有餘，但糧食、燃料和多種技術作物原料還不能自給自足；主要的天然石油產地在西北，而主要消費區——大工業區——却在東部沿海各省；而西北由於各種工業都很落后，要開發石油，要建設廠礦，還需要從外區運進大量的建築材料和機器設備。這些地區之間的聯繫一旦斷絕，產品就不能交流，生產都將陷於停頓。所以運輸業在適應目前我國生產力配置的特點上，也有着很大的意義。正因為如此，運輸業必須隨着工農業生產的發展而發展，隨着工農業生產配置的改進而改進。反過來，運輸業的發展和配置的改進，又可加速工農業生產的發展。

各種運輸形式的經濟評價和彼此間的聯繫

按照綫路的種類來分，我國現代化的運輸業可分為鐵路、水路、公路和航空四種運輸形式。在運輸系統中起骨幹作用的是鐵路和水路干綫。這兩種運輸形式的共同優點是載運量大、成本低，可以將很笨重的物品，作比較長距離的運輸，從而使勞動的地域分工更加廣泛而深入。但兩者比較起來，還各有其優缺點。水運的航道，主要是天然形成的，只需要適當的修濬，建立一些停泊碼頭和裝卸設備，就可以通航，建設費用少，水道的保養費也很低廉，而載運量卻很大，因此運費最低。但也正因為航道是天然形成的，在分布上就受到很大的限制，往往不能和經濟的需要完全一致；同時我國北方的河流和某些海港，冬季還要結冰；有些河流的水位變化很大，運輸便受到一定的季節性的限制。鐵道運輸雖然比水運費用高，但它的速度較快，載運量也很大；同時所受到的自然條件限制較小，還可以根據經濟和國防上的需要，把鐵路敷設到各個地區。特別是像我們

这样一个广大的大陆国家，东西、南北都长达五千公里，全国約有三分之二的地区缺少水运的天然条件，所以铁路运输就成为我国最主要的运输形式，它的货运量約占国家计划运输量的百分之八十以上。

和铁路、水路比较起来，公路运输的主要缺点是汽车载运量小、成本高，不宜载运笨重的物品作远距离的运输。它的优点是灵活、迅速、装卸方便；同时公路建设比较容易，能广泛深入山区和乡村，可作铁路和水路干线的支线，弥补铁路和水路的不足，来加强城市和乡村、干线和干线间的联系，把货物从偏僻的地区引向铁路车站和码头，并把车站码头的货物分散到山区、乡村和各个角落。特别是在我国西北和西南的很多地区，既没有铁路，水运也很不便，在短期内大修铁路很有困难，同时很多地方的货运量不大，也还没有大量修建铁路的必要。在这种情况下，公路就起着干线的作用，须大力发展。

航空是最快的运输形式，但成本过高，目前在我国主要用来运输紧急的邮件、贵重而紧急的货物和急需运送的旅客。它在加强边远城市和中央的联系上有着重要意义。

除上述现代化的运输形式以外，还有木帆船运输和兽力车运输。这些落后的运输形式，虽然运费较高，载运量又小，运输速度也很低，但是它能解决部分交通困难地区的运输问题，并富有很大的运输潜力，所以它在我国运输系统中，也还占着相当重要的地位。根据不完全的统计：全国现有木帆船二十九万多艘，载重量达三百多万吨，兽力车光是由运输部门组织和管理的就有三十二万辆。这些大量分散的个体运输业，在今后相当长的时期内，对发展农业生产和活跃初级市场还有重要的作用，也应该积极地加以改造和利用。

因此要进行運輸業的全面规划，重要的問題是把各种運輸形式很好地組織起来，互相配合，取長补短，組成一个完整的到处可通的運輸網。在編制運輸計劃时，必須考虑到各种運輸形式的特点，按照貨源、貨流的方向和貨物的种类，合理分配運輸任务，使各种運輸形式都能發揮作用。不要使某些運輸部門特別繁忙，而另一些運輸部門又空閒起来。在我国目前，特別要注意利用廉价的水路運輸，来減輕鐵路運輸的負担。

我国的交通運輸業在国民經济 恢复期間的恢复和發展

旧中国的現代化運輸業的發展，虽然也有几十年的历史，但和大工業一样，既落后而且具有濃厚的半殖民地、半封建的特点。鐵路和公路通車的里程既少，在分布上，又偏集在北京、武汉和广州一綫以东，特別是集中在帝国主义控制力量較强的沿海。东北和台灣土地面积不过占全国百分之九，却集中了全国鐵路总長度的百分之五十五以上；占全国土地总面积百分之五十以上的新疆、西北、西南和西藏，鐵路長度只占全国百分之三左右。其中除陝、滇、川有几条小鐵路外，其余的沒有一寸鋼軌，連公路也少得可憐。鐵道的建設又漫無系統，管理权分屬於几个帝国主义国家和官僚資本集团，路政極不統一。同是修建在我国領土上的鐵路，軌距却有寬有窄；鐵軌的載重量也有大有小；由京滬或同蒲路到其他接連的鐵路託运貨物，必須重新起票；長距离的貨运必須一再換車，費时久而成本高。因此旧中国的鐵路運輸業，不能加强国内各地区間的經濟联系，也不能巩固国防；反而將大門洞开，把帝国主义引向內地，有利于他們的掠夺和傾銷；運輸業的本身也談不到發展。国民党

从大陆溃退时，铁道、桥梁、公路又受到疯狂的破坏。解放时，全国没有一条重要干线可以全线通车，可以通车的公路也不过二万五千公里，车辆、轮船的破坏也很严重。我们从旧中国接收过来就是这样一个破烂摊子。但是为了支援前线，向前进军，为了保证老解放区支援新解放区，保证城乡物资的交流，只在1949年一年内就抢修了铁路八千多公里，桥梁二千七百多座，使北起满洲里、南到珠江口、东起连云港、西到宝鸡的贯穿东西南北的重要干线，全部通车。在铁路四通八达的基础上，全国得以在国家统一调配下，及时而大量地利用铁路调剂煤、粮、棉、盐、木材等重要物资，平衡各地物价，保证生产的恢复。如通过南方和北方铁路系统，东北和华北各大煤矿能按计划源源供应沈阳、天津、青岛、上海和武汉等大城市的工业用煤和民用煤。通过东北和北方铁路系统，东北粮食能大量进关。北方汉沽、青岛和连云港三大产盐区的海盐，经过津浦、陇海和京汉三条铁路可以大量运到上海和武汉等地。山西、陕西、河南和河北产棉区的棉花，经过同蒲、京汉和津浦三条铁路可以大量供应上海等地棉纺织工业的用棉，解决了当时原棉极端缺乏的困难，并鼓舞了棉区农民的生产积极性。这是解放初期新中国运输业的第一个辉煌成就。与此同时，我们也有重点地恢复了被破坏的公路干线、航路和港口。

为了进一步促进全国的物资交流，改变西南和西北落后地区的经济，巩固西南国防，1950年就开始修建来睦（湘桂路最后的一段）、天兰（陇海路最后的一段）和成渝三线，总长一千三百多公里。1952年又开始修建宝（鸡）成（都）和兰（州）新（疆）等路。为了开发兴安岭丰富的森林资源，还修建了并且正在继续修建一些森林铁路。为了扩大已有铁路的运输能

力，进行了石（家庄）太（原）和宝（鷄）天（水）路三百多公里的改綫工程，完成了从哈尔滨到鞍山、北京到山海关之間的复綫共五百六十多公里。截至 1952 年止，全国已通車的鉄路达二万四千多公里。

在 1927 年前的旧中国，平均每年只修筑鉄路一百九十九公里，而在解放后三年恢复期間，平均每年就修成鉄路一千零七十公里。这种速度，在旧中国是办不到的。在国民經济恢复期間，我們恢复和新建公路約十三万公里，修濬了長江、珠江、松花江等重要航道，恢复了各重要海港，并改建了黄埔港和塘沽新港。应该指出，几年来新建的鉄路和公路，絕大部分是在过去运输業最落后的西北和西南区，这就使得这两个地区的交通建設，以快于全国的平均速度而發展着，从而开始改变我国的运输配置。

运输業的成就还表现在管理和技术的改进上。全国鉄路实行了統一的計劃管理，打破了过去各鉄路局各自为政的現象。長距离的貨車可以直达目的地，在大連港并实行了粮食水陆联运。在全国鉄路上展开了“超軸滿載日行五百公里”运动，在各主要江河推广了一列式拖帶法、推运法和頂推法，这些措施都使得运输效率不断提高，并加速了物資流轉的速度，節約了大量的机車、車輛、輪船、燃料和劳动力，当然也就显著地降低了运输成本。

由于运输能力的扩大和运输效率的提高，从 1950 年到 1952 年，全国鉄路貨物周轉量增加了半倍以上；沿海航运的貨物周轉量增加了五倍多；內河航运的周轉量增加了一倍多；公路汽車的貨物周轉量增加了百分之八十以上；整个运输業在促进經济的恢复上起了巨大的作用。

第一个五年計劃期間運輸業的进一步發展

在三年恢复期間，我国運輸業的成就是巨大的，但是我国現代化的運輸業还很落后，不仅数量少，而且質量也差。以鐵路为例，五年計劃开始时，平均每一百平方公里的土地上只有三分之一公里的鐵路；如按人口分配，平均每人只分得四厘米長的鐵路，而苏联平均每人可分得五十厘米以上。可見原有鐵路綫还是太少，跟我国广大的領土和众多的人口来比是不相称的。而且这些鐵路，絕大部分是旧中国遺留下来的，工程質量和技术装备都很差，樞紐站小而少，單綫多而复綫少（复綫只占鐵路总長度百分之六多一点），因而運輸效率低，后备力量小。当国家进入社会主义建設时期后，巨大的建設工程先后开工，农業生产也飞躍發展，物資交流相应地不断扩大，随着就出現了運輸能力赶不上客观需要的情况。在1953年，就有三千八百多公里鐵路的通过能力接近饱和点，經常出現列車誤点和主要樞紐站堵塞的現象。并且，根据五年內工农業發展的要求，鐵路貨运总量还要增加百分之八十五以上，全国平均每公里鐵路的負荷量比1952年还要增加百分之二十七，因此鐵路運輸的緊張情况，將会有增無減。其他運輸形式也有類似的現象。另一方面，我国運輸業的配置还很不平衡：鐵路、公路和內河航道絕大多數都集中在东部地区，西北、西南、新疆和西藏不但鐵路少，公路和內河航道也不多，沒有或者很少有鐵路和全国鐵路網直接联系起来。許多地区，也还处在鐵路網之外。这种情况，严重地影响到經濟落后地区的開發，也和工業向西推进的分布原則不相适应，而且还影响到国家的国防力量。因此在五年計劃期間，必須相应地加强交通運輸業的基本

建設，而鐵路是建設重點。

第一個五年計劃關於鐵路建設的方針是：改造和加強原有的鐵路；同時修建新的鐵路。舊綫的加強，主要是在東部，有的改修復綫；有的是將窄軌距改為標準軌距，以重型鋼軌代替輕軌；有的改善坡度和彎度，適當增加站數；有的改建和擴大一些樞紐站，並延長站綫。通過這些方法，來擴大原有綫路的運輸能力，並把哈大、京沈、京漢、京包、隴海中段、石太東段和同蒲等綫作為重點。這些綫路的加強，對於東北、華北和華中工業基地的建立，有着重大的作用。新建鐵路，主要是在西北、內蒙、西南和東南沿海等鐵路稀少的地區，其中重要的干綫有蘭新、寶成、包蘭、集二、鷹廈、黎湛和京承等綫。這些綫路的建設，主要是配合西北和內蒙新工業基地的建立，為西南大規模的經濟開發準備條件；同時照顧到國防的需要，除干綫外，為了配合重點建設工程，還要从干綫上修建許多支綫，分別通往阿干鎮煤礦、山丹煤礦、劉家峽、三門峽、平頂山煤礦、大冶鐵礦、白雲鄂博鐵礦以及大興安嶺林區等。根據原來的計劃規定：五年內，要增修復綫一千五百多公里，新建干支綫四千多公里，專用綫二千五百公里。但由於鐵路建設進展得非常迅速，五年計劃頭三年半，新建鐵路鋪軌數量已達三千一百多公里，原來規定的四千多公里，只剩下九百公里。從1953年以來，先後動工修建的二十多條新鐵路中，已有集二、豐沙、黎湛、寶成、藍煙五條鐵路修通，鷹廈鐵路也於1956年12月9日完工，蘭新鐵路已鋪軌到峽東，其他鐵路也將提前完成原定的修建任務，在1956年，又提前修建了第一個五年計劃以外的新鐵路。其中重要的有內昆、川黔、黔桂、湘黔以及由蕪湖到貴溪、蘭州到西寧并一直到柴達木盆地的鐵路

綫；修復云南碧色寨到中越交界處河口的鐵路，1957年年底可通車。估計到1957年，新鐵路的鋪軌里程將增加到七千五百公里，超過原定計劃的百分之八十以上。

到1956年12月，第一個五年計劃規定的新建鐵路鋪軌任務已經提前完成，但原有鐵路的加強和改造任務在過去四年中只完成五年計劃規定的百分之七十二。1956年全國鐵路的運輸量已經達到五年計劃規定的1957年的水平。由於運輸的迅速增長，而原有鐵路的加強和改造工作沒有相應地趕上去，因而在1956年的運輸中就發生了很大的困難。特別是京漢北段、隴海西段和石家莊到太原幾條鐵路，運輸特別緊張。

因此1957年對原有鐵路的改造主要是加強隴海路以北和京漢路以西這個範圍內幾條主要幹綫的通過能力。1957年還將改建通往西北的大動脈——寶雞到蘭州的鐵路、縱貫山西省的南北同蒲鐵路和其他一些鐵路；又將修建丰台到鄭州、石家莊到陽泉、鄭州到陝縣和京包等綫的復綫六百多公里。1957年還要集中力量修建通往西北新工業區的第二條運輸幹綫——包頭到蘭州的鐵路，計劃在1958年年底前通車。

在大力修建鐵路的同时，還要積極提高水路運輸在整個運輸中的比重，首先以長江、松花江為重點，發展內河航運，適應水路運輸的需要；新建廣東湛江港和安徽裕溪口港，改善原有主要港口的設備。此外還要着重發展國防公路和山區公路，特別是通往西北、西南和西藏各少數民族地區以及新開發地區的公路，其中主要的有康藏、青藏、蘭郎、成阿、橫貫柴達木盆地的茶卡到甘肅的公路、聯繫內蒙西部和東部的呼（和浩特）海（拉爾）公路、縱貫我國西部邊疆南北的新藏公路，并改建溝通甘、青、藏的安西——噶爾穆——拉薩公路等。

当然，光靠这些运输干綫还是不够的。1956年，全国还有五百六十多个县沒有公路。現有河道已通航的只占三分之一，还有許多河流沒有开发利用。地方交通的落后状况，已在一定程度上影响了广大农村农业生产的发展和人民生活的改善，也影响了城乡物资交流和某些地区工业的发展。因此，我們还要尽量依靠羣众，就地取材，大量修建县乡道路，建設地方交通網，整治和开辟有运输价值的中小河道，修建簡易的港口碼頭。爭取到1962年，全国公路达到六十万公里，內河通航里程由三万多公里提高到十万公里，通行木帆船的里程还要更多一些。基本上做到全国所有县城、拖拉机站、大型合作社、农場、車站、碼頭、工矿区以及农垦区、牧場和林場的中心地点，都有簡易公路，可能时还有小型的航道。这样，就可以充分利用各种民間运输工具，配合現代化运输業，組成全国統一的运输網。

我国主要的水陆运输干綫和重要海港

一、主要铁路干綫及其貨运

由于原有铁路的恢复和加强，新铁路的箭头指向沒有铁路的地区，一幅以北京为中心的新铁路地圖的輪廓描繪出来了。北京，祖国的心臟，依靠向四面辐射的铁路干綫，把各个地区紧密地連在一起。截至1955年底止，全国（台灣未計算在內）已有铁路干綫六十多条，支綫一百四十多条，总长达二万七千公里。在这个铁道網內，京汉綫和粵汉綫縱貫南北，隴海綫橫貫东西，交叉在中原地帶的中心——郑州，組成了铁路網的骨干；津浦、燕（湖）貴（溪）和鷹厦三綫組成了第二条縱貫綫，縱貫东部沿海几省，从北方的第一大港——天津直到南方

重要的港口——厦門；集二和同蒲相連，組成第三條縱貫綫，縱貫內蒙西部和山西全境；滬杭、浙贛和湘桂相連，斜貫祖國的南部；在東北，中長鐵路直接或間接联系了六十多條大小干支綫，組成一個小而密的鐵路網，通過京沈路和全國鐵路網相連。

正在修建中的重要干綫修成以後，蘭新、包蘭、蘭青和隴海交會于蘭州，以蘭州為中心的西北鐵路網就開始形成。寶成、內昆和成渝相會于成都；川黔、湘黔和黔桂交會于貴陽；川黔和成渝相會于重慶；以成都、貴陽和重慶為中心的西南鐵路網也隨着形成，并有寶成路和西北鐵路網相連，有湘黔和黔桂兩綫和南方鐵路網相連。這樣，西北和西南就都連接在全國鐵路網以內了。在這些大于綫之間，還縱橫交錯着一些小的干支綫，把各大于綫互相連接起來。在這個新的鐵路網中，將有中長、集二和蘭新三大干綫通往蘇聯和歐洲人民民主國家（其中的集二綫還通往蒙古人民共和國）；有安沈等干綫直接通往朝鮮民主主義人民共和國；有湘桂、滇越路通往越南人民共和國；這樣就把歐亞各兄弟國家都連成一氣了。

這個新的鐵路網，成為我國整個運輸網的主體，擔負着最主要的運輸任務。

以下重點地介紹幾條主要干綫：

1. 京沈綫——京沈綫（由京山綫和沈山綫組成）起于北京，經過天津、唐山出山海关，沿着辽西走廊到达東北最大的城市沈陽。全長八百四十四公里，是目前联系關內外的唯一鐵道干綫。關內外物資的交流和陸路上進出口貨物的運輸，主要靠這條鐵路。

京沈綫還把渤海灣上幾個重要港口——塘沽、秦皇島和葫

蘆島聯繫起來，因此在對外貿易和沿海南北物資的交流上也有重要意義。

東北是目前我國最大的工業基地。從這裡，每年要向關內輸送成千上萬噸的無縫鋼管、大型鋼材、重型鋼軌、機器、化學肥料和木材，支援各地的生產部門和重點建設工程。每年由鞍鋼運往全國各地的物資，單鋼鐵成品一項，就需要裝幾萬個車皮。這些物資大部分是經過京沈綫運到華北，然後轉運到全國各地的。保證貨物及時而大量地送到消費地，既支援了關內各地的生產和建設，又使東北工業能夠擴大再生產，在這方面，京沈綫是起着重要作用的。

東北區在第一個五年計劃時期，還是我國工業建設的重點地區，這裡要擴建和新建許多工廠和礦山。進行大規模建設，必定需要大量的機器設備和建築材料等生產資料。例如，已投入生產的東北第一汽車製造廠，僅第一期工程所需要的器材和設備就有一百多萬噸。這還不是東北區整個建設計劃中規模最大的工廠，假使把東北區全部建設工程所需要的一切東西都加起來，那個數字是非常龐大的。目前東北的重工業雖然是國內最發達的，但在建設上所需要的許多生產資料，還必須由關內各大工業中心共同供應，光靠東北已有的工業是遠遠不夠的。同時，在許多工廠和工地上，有成千上萬的建設大軍日夜地勞動着，他們需要各種生活資料。東北輕工業一向是落後的，解放後，雖然發展很快，但輕工業產品還遠遠不能滿足需要，仍需要由關內大量供應棉紡織品、藥品、茶葉和多種日用品等。這些物品的輸入，主要也是依靠京沈綫。所以，京沈綫在保證東北建設上，也具有重大的意義。

目前京沈綫是我國運輸繁忙、負擔最重的鐵路之一。現在

虽已鋪双軌，但是随着东北工業的發展，它的运输任务將更加繁重，因此，今后除發展海运外，还必须修复京承綫（怀柔至承德段）和东北的錦（州）承綫相連，分担京沈綫的一部分货运。

2. 中長綫——中長綫是濱洲、濱綏、哈長和長大四綫的总称，全長二千四百多公里，成一个“丁”字形。中長綫可分为兩大綫：一綫橫貫东北黑龙江省，西經內蒙和苏联西伯利亞大鐵路相通，这是我国通往苏联欧洲部分的要道。东出綏芬河，可到苏联的海參崴港；一綫縱貫黑龙江、吉林和辽宁三省，直达旅大，这是联系东北的南部和北部的一条要道。从这条鉄路分布的形势，也就可以看出它的經濟意义。

东北在日本帝国主义和国民党反动派長期統治下，生产力的配置極不合理。这种情况，直到現在还没有得到根本的改变。再加上东北的南北自然条件不同，南部和北部的經濟情况有着很大的差異：南部集中了东北全部的鋼鉄工業、絕大部分的人造石油工業、有色金屬冶煉業、机器制造業、大部分的电力、煤矿工業等重工業，还集中了东北大部分的紡織、榨油、造紙和釀酒等輕工業。南部的这些工業产品，每年有很大部分通过中長綫运到北部；北部的工業比較落后，解放后，虽然有些工業部門，迅速地由南部向北部推进，如哈尔滨、齐齐哈尔等地机器制造業的迅速发展，但和它有关的生产部門还来不及随着向北部推进，以至北部机器制造業所需要的鋼鉄和有色金屬，新兴工礦業所需要的机器装备以及農業生产所需要的化学肥料和农葯，主要还是由南部供应。南部不但工業發达，農業也很發达，但是南部人口多，特別是城市人口很多，粮食还是不够吃，尤其是小麦更缺乏，需要由北部供給；另外北部的木材、