

中國地理知識

我國的運輸地理

劉再興

中華全國科學技術普及協會出版

04433

351
7217

中國地理知識 我國的運輸地理

劉再興

中華全國科學技術普及協會出版

1955年·北京

科 普 小 冊 子

中國工業化的地理條件	孫敬之著	1角3分
地質工作与祖國建設	佟 城著	1角1分
探礦的基本知識与我國地下 資源的發現	謝家榮著	1角3分
我國的自然環境	施雅風著	1角3分
富饒的西藏	李 瑛著	1角1分
地下資源与國家工業化	佟 城著	1角1分
地 球	鄭文光著	2 角
我國的台灣	北京市科學技術普及協會著 北京師範大學地理系會員工作組	1角2分
台灣的自然條件与資源	殷祖英著	1 角
台灣經濟地理	陳爾諱著	1角2分
一定要解放台灣	盛叙功著	1角3分
我國的地形	施雅風著	1 角
我國的國土与人民	王鈞衡著	1 角
我國的氣候	馮秀藻著	2 角
我國的資源地理	殷祖英著	1 角
我國的農業地理	祝 卓著	1角2分
我國的輕工業地理	王 經著	8 分

出版編號: 180

我國的運輸地理

著 者:	刘	再	興
特約編輯:	刘	宗	弼
責任編輯:	鄭	文	光
出 版 者:	中華全國科學技術普及協會 (北京市文輝街3號) 北京市書刊出版營業登記證出字第053號		
發 行 者:	新	華	書 店
印 刷 者:	北	京	市 印 刷 一 廠 (北京市西便門南大街乙1號)

開本: 31×43 毫米 印張: 48 字數: 17,000
 1955年8月第1版 印數: 9,500
 1955年8月第1次印刷 定價: 1角1分

本書提要

運輸業是國民經濟基本組成部門之一。在我國社會主義工業化的進程中，運輸業也要隨着工業的發展而相應發展。本書的主要部分就是敘述運輸業的地理配置，分析我國各種運輸形式的現狀和它們對經濟建設的作用。末了還描繪了我國運輸業的遠景。

目次

運輸業在國家建設中的作用	1
各種運輸形式的經濟評價及彼此間的聯系	4
我國的交通運輸業	6
一、幾年來交通運輸業的恢復與發展	
二、我國主要的水陸運輸幹線及重要海港	
三、我國運輸業發展的遠景	

運輸業在國家建設中的作用

運輸業是國民經濟基本組成部門之一。它是社會生產過程得以周而復始地進行、並不斷擴大的必要條件。在實現我國過渡時期總路線總任務的過程中，運輸業有着很重要的意義。我們知道，實現總路線的基本環節是加速社會主義工業的發展，使之成為我國整個國民經濟發展起決定作用的領導力量。為此除了充分發揮現有工業的作用外，還必需集中主要力量，新建和擴建一系列巨大的重工業企業。在進行這些工業的基本建設時，就需要數以萬噸計的機器設備、工業器材、建築材料以及成千上萬建設大軍的生活資料；從四面八方向工地輸送這大量的物資，就必需有方便的交通線和現代化的運輸工具，否則物資不能及時而充分地供應，必然要影響工程的進展與完成。工廠建成後，正式投入生產了，每年還需要從各地區源源不絕地運來各種生產所必需的原材料，並把大量的成品送到消費地區去。可見重工業的建立與發展，必須有發達的運輸業與之配合。為社會主義工業化服務，也就成為運輸業在過渡時期

最主要的任務；整個運輸計劃，應該把現有工業生產所需物資和苏联援助我國新建、改建的一百五十六項工程的運輸任務放在首要地位。運輸業在發展專門化生產、實行勞動的地域分工、合理配置工農業生產上，也有着十分重要的意義。

我國是領土廣大的國家。在這廣大的領土上，各地區的土壤、氣候等自然條件互不相同，所種植的農作物也就不同。比方，台灣、廣東、廣西各省適宜於生長亞熱帶的作物，如橡膠、椰子和各種水果；華北大平原適宜於生長棉花和小麥；內蒙、西北、西南的草原區適宜於繁殖牲畜，等等。因此隨着農業生產力的迅速發展，特別是隨着組織起來的程度不斷提高，要充分利用各地區自然條件的特點，各地區所特有的生產經驗和生產技術，在各地進行不同的作物生產，這樣各地區的產品必須有互相交換的可能。比方說，河北要發展成為棉花區，棉花就必然要向外輸出；相反的，由於棉田面積的擴大，糧食和飼料作物的播種面積，相對地就要減少，從而糧食和飼料就不能自給。在這種情況下，只有使河北省的棉花大量輸出，保證它的銷路；並從餘糧區大量運進糧食和其他必需品，保證棉農糧食和牲畜飼料的供應，這樣棉花的專業化，才有可能發展。在任何一個地區，發展任何一種專門化的生產，都同樣要具備這個前提條件。全國各專業化地區產品的大量交流，就要求有方便的運輸網，來擔負起這個任務。在工業上也是如此。我國的礦產資源非常豐富，多種多樣。但許多重要的礦物資源，分佈得却很集中，如山西的煤，江西的鎢，湖南的鎢，甘肅和新疆的石油，雲南的錫，儲量都佔全國一半以上。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

在合作的基礎上進行勞動的地域分工。在東北要建設鋼鐵基地，在華北要建設煤炭基地，在西北要建設石油基地，在中南西南要採冶巨量的有色金屬礦，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幹線。

一般來說，運輸業愈發達，運輸費用愈低廉，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，以發展各地區的經濟。

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，生產地與原料、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，有的還體積笨重，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採成本，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。但在我國，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，還佔相當大的比重。在生產配置沒有根本改變以前，這些貨物的運輸還是必要的，不可避免的。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；華東沿海輕工業品有餘，但糧食、燃料和各種技術作物原料不能自給自足；主要的天然石

油產地在西北，而主要消費區——大工業區——却在东部沿海各省；而西北由於各種工業都很落後，要開發的石油，要建設的廠礦，還需要從外區運進大量的建築材料和機器設備。這些地區之間的聯系一旦斷絕，產品不能交流，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，運輸業必需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，運輸業的發展與配置的改進，又可加速工農業生產的發展。

各種運輸形式的經濟評價及彼此間的聯系

按照線路的種類來分，我國現代化的運輸業可分為鐵路、水路、公路和航空等運輸形式。在運輸系統中起骨幹作用的是鐵路和水路幹綫。這兩種運輸形式共同的優點是載運量大，成本低，可以將很笨重的物品，作比較長距離的運輸，从而使勞動的地域分工更加廣泛而深入。但二者比較起來，還各有其優缺點。水運的航道，主要是天然形成的，人們只需適當地修濬，建立一些停泊碼頭、裝卸設備就可以通航，建設費用少，水道的保養費也很低廉，而載運量却很大，因此運費也很低。但也正因為航道是天然形成的，在分佈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，我們可以根據經濟和國防上的需要，把鐵路敷設到各個地區。特別是像我們這樣一個廣大的大陸國家，東西南北都長達五千公里，全國

約有三分之二的地區缺少水運的天然條件，所以鐵路運輸就成為我國最主要的運輸形式，其貨運量約佔國家計劃運輸量的百分之八十以上。

和鐵路、水路比較起來，公路運輸的主要缺點是汽車載運量小，成本高，不宜載運笨重的物品作長距離的運輸。但其優點是靈活、迅速、裝卸方便；同時公路建設較易，能廣泛深入山區和鄉村，可作鐵路與水路幹綫的支綫，彌補鐵路水路的不足，來加強城市與鄉村、幹綫和幹綫間的聯繫，把貨物從偏僻的地區引向鐵路車站和碼頭，並把車站碼頭的貨物分散到山區鄉村的各個角落。特別是在我國西北、西南許多地區，既無鐵路，水運也很不便，在短期內大修鐵路既有困難，同時許多地方的貨運量不大，也還沒有大量修建鐵路的必要。在這種情況下，公路就起着幹綫的作用，須大力發展。

航空是最快的運輸形式，但成本過高，目前在我國主要是用以運輸緊急的郵件；貴重而緊急的貨物和急需送的旅客。它在加強邊遠城市和中央的聯繫上有着重要意義。

在我國運輸系統中，各種運輸形式都有一定的地位，不可偏廢。各地區間的貨流和主要工礦中心間的聯繫，應靠鐵路和水路幹綫來維持；而地方性的物資交流以及運輸幹綫上貨物的集散，就要靠公路了。在聯繫遙遠而沒有交通幹綫可通的地區以及輸送貴重而緊急的物品時，則要靠航空。重要的問題是把各種運輸形式好好組織起來，互相配合，取長補短，組成一個完整的到處可通的運輸網。

我國的交通運輸業

一、幾年來交通運輸業的恢復與發展

舊中國現代化運輸業的發展，雖也有幾十年的歷史，但和大工業一樣，既落後而且具有濃厚的半殖民地半封建的特點：鐵路和公路通車的里程既少，在分佈上，又畸形地集中在北京、武漢、廣州一綫以東，特別是集中在帝國主義控制力量較強的沿海。東北和台灣土地面積不過佔全國百分之十，却集中了全國鐵路總長的百分之五十五以上；佔全國土地總面積百分之四十以上的新疆、青海、西康、西藏，不但沒有一寸鐵軌，連公路也少得可憐。鐵道的建設又漫無系統，管理權分屬於許多不同的帝國主義國家和官僚資本集團，路政極不統一。同是修建在中國領土上的鐵路，軌距却有寬有窄；鐵軌的載重量亦有大有小；由京滬或同蒲路到其他接連的鐵路託運貨物，必須重新起票；長距離的貨運必須一再換車，費時久而成本高。因此舊中國的鐵路運輸業，不能加強國內各地區間的經濟聯系，也不能鞏固國防；反而把大門洞開，把帝國主義引向內地，有利於他們的掠奪和傾銷，運輸業的本身也談不到發展。蔣匪幫從大陸潰退時，妄想阻止人民解放軍勝利進軍，鐵道、橋樑、公路又受到瘋狂的破壞。解放時，全國沒有一條重要幹綫可以全綫通車，可以通車的公路也不過二萬五千公里，車輛、輪船的破壞也很嚴重。我們從舊中國接收過來就是這樣一個破爛攤子。但是爲了支援前綫，向前進軍，爲了保證老解放區支援新解放區，保證城鄉物資的交流，僅在一九四九年一年內搶修了鐵路八千多公里，橋樑二千七百多座，使北起滿洲里、南到珠

江口、东起連雲港，西到宝鷄的貫穿东西南北的重要幹綫，全部通車。在鐵路四通八達的基礎上，全國得以在國家統一調配下，及時而大量地利用鐵路調劑煤、糧、棉、鹽、木材等重要物資，平衡各地物價，保證生產的恢復。如通过南方、北方鐵路系統，使东北、華北各大煤礦能按計劃源源供应瀋陽、天津、青島、上海、武漢等大城市的工業用煤与民用煤。通过东北、北方鐵路系統，东北糧食大量進關。北方漢沽、青島、連雲三大產鹽區的海鹽，經過津浦、隴海、京漢三條鐵路可以大量運到上海、武漢等地供銷。山西、陝西、河南、河北產棉區的棉花，大量經過同蒲，京漢、津浦供应上海等地棉紡織工業的用棉，解决了當時原棉極端缺乏的困难，並刺激了產棉區棉產的增長。这是解放初期新中國運輸業的第一個輝煌成就。与此同時我們也有重點地恢復了被破壞的公路幹綫、航路 and 港口。

爲了進一步促進全國的物資交流，發展西南、西北落後地區的經濟，鞏固西南國防，一九五〇年就開始修建來陸（湘桂路最後的一段）、天蘭（隴海路最後的一段）、成渝三路，總長一千三百多公里。一九五二年又開始修建宝（鷄）成（都）和蘭（州）新（疆）等路。爲了開發興安嶺丰富的森林資源，还修建了並且正在繼續修建一些森林鐵路。爲了擴大已有鐵路的運輸能力，進行了石（家莊）太（原）、宝（鷄）天（水）路三百多公里的改綫工程，完成了从哈爾濱到鞍山、北京到山海關之間的複綫共五百六十多公里。截至一九五二年止，全國已通車的鐵路達二万四千多公里。在第一個五年計劃開始的第一年，全國就有許多條鐵路動工或繼續興建，一年之內，就完成

了五百八十九公里新鐵路和四万多公里專用綫。从一九五〇年到一九五三年平均每年新建鐵路在六百公里左右，比一九二七年至一九四八年間平均的建設速度要快五倍以上。幾年來，我們恢復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，恢復了各重要海港，並改建了黃埔港与塘沽新港。應該指出，幾年來新建的鐵路与公路，絕大部分是在过去運輸業最落後的西北、西南區，这就使得兩區的交通建設，以快於全國的平均速度而發展着，从而開始改變我國的運輸配置。

運輸業的成就还表現在管理和技術的改進上。全國鐵路实行了統一的計劃管理，打破了过去各路局各自爲政的分裂現象。長距離的貨車可以直達，在大連港並实行了粮食水陸联運。在全國鐵路上展開了「滿載超軸日行五百公里」運動，在各主要江河推廣了一列式拖帶法推運法和頂推法，这些都使得運輸效率不斷提高，加速了物資流轉的速度，節約了大量的機車、車輛、輪船、燃料和勞動力，顯著地降低了運輸成本。

二、我國主要的水陸運輸幹綫及重要海港

甲、主要鐵路幹綫及其貨運 幾年來，由於全國鐵路的迅速恢復与發展，以北京爲中心的全國鐵路網已經形成；北京，祖國的心臟地帶，正是憑藉向四方輻射的鐵路幹綫，把各個地區緊密地連在一起。目前全國（台灣未計算在內）鐵路幹綫六十多條，支綫一百四十多條，總長二万五千多公里。京漢綫和粵漢綫縱貫南北，隴海綫橫貫東西，在鄭州交叉，組成了經緯的中樞。津浦、滬寧兩綫相連，成爲另一條較小的縱貫綫。滬杭、浙贛、湘桂三綫相連，从东南到西南斜貫祖國的南部。东

北有中長綫（由濱洲、濱綏、哈長、長大四綫組成）它直接和間接联系着东北六十多條大小鐵路幹支綫，組成一個小的鐵路網，把东北和華北相連；在這幾條大幹綫之間，還縱橫交錯着一些比較小的幹支綫。

以下重點地介紹幾條主要的幹綫：

1. 京滬綫——京滬綫（京山綫、滬山綫組成）起於北京，經過天津、唐山出山海關，沿着遼西走廊到達东北最大的城市滬陽。全長八百四十四公里，是目前联系關內外的唯一鐵道幹綫。關內外物資的交流，以及从陸路上進出口貨物的運輸，主要靠這條鐵路。

京滬綫还把渤海灣上幾個重要港口——塘沽、秦皇島、葫蘆島联系起來，因此在對外貿易和沿海南北物資的交流上也有重要意義。

东北是目前我國最大的工業基地。从這裏，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滬綫運到華北，然後轉運全國各地的。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，又使东北工業能够擴大再生產，在這方面，京滬綫是起着重要作用的。

东北區在第一個五年計劃時期，还是我國工業建設的重點地區，這裏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，正在建設中的东北第一汽車製造廠，僅第一期工程所需要的器材和設

備就有一百多万噸。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。仍需由關內大量供應棉紡織品、藥品、茶葉和各種日用品等。這些物品的輸入主要也是依靠京滬綫。所以，京滬綫在保證東北建設上，也具有重大意義的。

目前京滬綫是我國運輸繁忙、負擔最重的鐵路之一。隨着東北工業的發展，京滬綫的運輸任務將更加繁重，因此今後除發展海運外，還必須修復京承綫（懷柔至承德段）與東北的錦（州）承綫相連，分擔京滬綫的一部分貨運。

2. 中長綫——中長綫是濱洲、濱綏、哈長、長大四綫的總稱，全長二千四百多公里，成一個「丁」字形。中長綫可分為兩大綫：一綫橫貫東北黑龍江省，西經內蒙與蘇聯西伯利亞大鐵路相通，是我國通往蘇聯歐洲部分的要道，東出綏芬河，可達蘇聯的海參威港；一綫縱貫黑龍江、吉林、遼寧三省，直達旅大，這是聯繫東北的南部和北部的一條要道。從這條鐵路分佈的形勢，也就可以看出它的經濟意義。

東北在日本和國民黨反動派長期統治下，生產力的配置極不合理，這種情況，直到現在還沒有得到根本的改變。再加上東北南北自然條件不同，南部和北部的經濟情況有着很大的差

異：南部集中了东北全部的鋼鐵工業，絕大部分人造石油工業，有色金屬冶煉業，機器製造業和大部分的電力，煤礦工業，還集中了东北大部分的紡織、榨油、造紙、釀酒等輕工業，南部這些工業產品，每年有很大一部分通過中長綫運到北部；北部的工業比較落後，解放後，雖然有些工業部門，迅速地由南部向北部推進，如哈爾濱等地機器製造業的迅速發展，但與之有關的生產部門還來不及隨之向北部推進，以致北部機器製造業所需要的鋼鐵、有色金屬、新興工礦業所需的機器裝備以及農業生產所需的化學肥料、農藥，主要還是由南部供應。南部不但工業發達，農業也很發達，但是南部人口多，特別是城市人口很多，糧食還是不夠吃，特別是小麥更缺乏，需要由北部供給；另外北部的木材、煤、甜菜與甜菜糖、亞麻與紡織品等每年也有很大部分經中長綫運到南部和關內各地。中長綫對东北物資交流所起的作用由此可知了。

中長綫不但是东北鐵路網的骨幹，同時也是我國聯系蘇聯和東歐各人民民主國家的要道。而這些國家，又是我國對外貿易的主要對象，所以中長綫在國際貿易上也特別重要。通過中長綫，每年輸出大量的糧食、礦石、各種土特產；並運進蘇聯及東歐兄弟國家的機器設備等。

3. 京漢綫與粵漢綫——這兩綫北起北京，中經武漢過長江，南達廣州，全長二千三百二十二公里，北與京滬、中長綫相接，成為縱貫南北的大動脈。將來武漢長江大橋修成後，火車可由滿洲里直達廣州。這兩條鐵路把东北鐵路網、北方鐵路網和南方鐵路網的浙贛、湘桂綫聯成一氣，並且縱貫海河、黃河、長江、珠江四大流域，使之與其他的主要鐵道幹綫相連。

因此這兩條鐵路是我國交通系統的中軸，在我國南北地區的經濟生活中，有着特別重要的意義。

大家知道，我國南北向以秦嶺淮河爲分界綫，秦嶺淮河以南稱爲南方，以北稱爲北方。南北方不但氣候不同，農作物不同，經濟情況也有很大差別。秦嶺淮河以南，直到南海邊緣的廣大地區上，是我國最富饒的農業區之一，在肥沃的兩湖平原、珠江三角洲上，盛產着稻米、茶葉、苧麻、蠶絲、桐油、甘蔗和各種名貴的亞熱帶水果；而秦嶺淮河以北，直到黑龍江的沿岸，在廣闊的華北大平原和東北大平原上，則盛產大豆、高粱、棉花、小麥、烤烟。南北方的礦物資源種類也有不同：南方的丘陵山地，蘊藏着世界馳名的鎢、鋁、錫、鉛、鋅等有色金屬礦；而在北方的丘陵中，則蘊藏着巨大的鐵礦、煤礦。南北方的森林種類也不一樣：北方的木材油脂多，耐高溫，適於做枕木，這是南方所需要的；南方則多杉木，枝幹直勁，適於建築房屋，而這又是北方所需要的。北方的瀋陽、撫順、鞍山、本溪、旅大、北京、天津、唐山、開灤、峯峯等礦區，隨着工業的發展，每年要輸出成千上萬噸的鋼鐵、機器、煤和化工品；在南方，大冶鋼鐵基地的建立，還有即將在江南建設的許多大型工廠和巨大的有色金屬礦，正好需要運進這些工業品。在南方珠江三角洲製糖工業基地的蔗糖，湘、鄂、贛、皖、浙、閩各製茶中心的紅茶、青茶和茶磚，也需要向北方大量輸送。南北方這種經濟情況的差異性，就造成了南北物資交流的必要性。於是南來北往的物資，形成了一條巨大的貨流，京漢、粵漢綫就是轉運這些物資的主要交通幹綫。南北地區的內河航運網，又從四面八方把這些物資，引導到這兩條鐵道幹綫上，川流不息地輸送着，活

躍了南北城鄉的經濟。

4. 津浦綫与滬寧綫——起自天津經南京对岸的浦口过長江到達上海。兩綫共長一三二一公里，溝通了海河、黄河、淮河、長江四大水系，連系了天津、南京、上海等重要經濟中心，是我國另一條重要的縱貫綫。南下的貨流主要是煤、鋼鐵、木材；北上的主要是茶、米和各种輕工業品。

5. 隴海綫——东起連雲港，經鄭州、西安、宝鷄、天水到蘭州，全長一七六五公里，是联系我國东西兩部的大動脈。由东向西運的主要是修築鐵路、公路所需的各種器材，石油、煤礦工業及電力、毛紡織加工工業等所需機器設備，以及西北人民所需的茶、布疋及其他日用輕工業品；由西向东運的主要是石油、毛皮、藥材等。

6. 京包綫——由北京經呼和浩特到包头，全長八百多公里，是華北通往內蒙与西北的要道。主要貨運有煤、鉄砂、粮食、牲畜、毛皮、雲母、石棉、鹽、碱等。京包綫过去从南口到康家莊的關溝段，是著名的天險區，這裏由於地形關係，坡度大，彎道急，列車牽引貨物比一般標準綫路要少得多，運轉上受到很大限制。解放後修建了从丰台到沙城的新綫，京包綫的運轉能力便大大提高了。

7. 成渝綫——由东南走向西北橫貫四川盆地的中央，联系了重慶、成都這兩大經濟中心。这是解放後用自己的資金、器材、技術，在短期內新建成功的鐵路幹綫之一，其長度雖只有五百零五公里，但其經濟價值是很大的。這條鉄路的經濟價值，从它建成後对四川經濟發展的影响就可以看出。在工業上，由於這條鉄路的通車，大大降低了貨物的運費，沿綫如永川、