

全国运输网现状图

资料简编

国家经委综合运输研究所

一九八〇年十月



内部资料

全国运输网现状图资料简编

国家经委综合运输研究所

1980年10月

全国运输网现状图资料简编

编辑：国家经委综合运输研究所

印刷：北京市平谷县印刷厂

印数：00001—10,000册

日期：1980年10月

编 绘 说 明

《全国运输网现状图》是反映我国交通运输网现状的综合性大型挂图。图中重点标绘了全国铁路线路、通航百吨以上船舶的内河航道、直属海港及长江对外开放港口、主要公路、民用航空线以及主要输油、输气管道的位置。

为了便于了解我国运输业的现状以及各种运输线路、主要港口的概况，包括线路与港口名称、地理位置、技术状况以及修建过程等，又编写了这本《全国运输网现状图资料简编》。

图、表所用资料系1979年底数据。

本图可供交通运输各级领导机关、运营管理部门、规划、设计和基建部门、科研单位以及大专院校、中等学校工作和教学的参考。

本图在编绘过程中，得到交通部计划统计局、公路局、水运局、水运基建局、水运规划设计院、公路规划设计院、铁道部计划统计局、运输局、铁道部规划院、民航总局、石油工业部管道局、总参测绘局第四测绘大队以及总参测绘局1205工厂等单位在资料、绘图、审查和制图技术上的大力协助，在此仅致谢意。

由于我们首次编绘这样的综合性交通运输图，缺乏经验，业务水平低，缺点和错误在所难免，欢迎批评指正。

国家经委综合运输研究所

1980年10月

目 录

编 绘 说 明.....	1
一、我国交通运输业现状	3
二、各种运输线路、主要港口概况资料	
(一)全国铁路线路概况表.....	15
(二)全国通航百吨以上船舶的内河航道概况表.....	65
(三)沿海直属海港及长江对外开放港口概况表.....	81
(四)全国主要公路概况表.....	89
(五)全国民用航空航线概况表	119
(六)全国主要输油、输气、管道概况表	133

一、我国交通运输业现状

我国交通运输业现状

交通运输业是国民经济的重要物质生产部门，是联系生产和消费、工业和农业、城市和乡村的重要纽带，对于发展生产、提高人民生活水平和巩固国防具有重要的作用。

建国三十年来，我国交通运输业有了很大的发展，初步形成了由铁路、水运、公路、民用航空和管道几种运输方式组成的全国交通运输体系。1979年底，全国运输线路总长度达到120.6万公里，比解放初期增加5倍多。即三十年新增运输线路里程比旧中国七十多年建设的运输线路里程还要多5倍。其中铁路通车里程达到5.15万公里，比解放初期增长1.3倍；公路通车里程达到87.6万公里，比解放初期增长约11倍；内河航运里程为10.78万公里，比解放初期增长46%；1979年轮船艘数比解放初期增长约22倍；海上航运亦有很大发展，远洋航线从无到有，已达到900余万吨，占世界第十四位，航行于100多个国家和地区，担负着我国大部分对外贸易运输。民航的国内航线159条，从北京通向全国80个城市；国际航线15条，同11个国家通航。航线里数达到10万公里。管道运输从无到有，输油、输气管道约有90多条，1万余公里。各种运输线路发展情况见下表：

在社会主义条件下，我国各种运输方式分工协作，共同完成大量的客、货运输任务。1979年运输业完成客运量28.8亿人次，旅客周转量1,966亿人公里，分别比1910年增长20倍和12倍；完成货运量24.5亿吨，货物周转量10,898亿吨公里，分别比1949年增长14.4倍和41.7倍。

各种运输线路发展情况

单位：万公里

项 目	1949年	1957年	1965年	1979年
铁路通车里程*	2.20	2.99	3.74	5.15
公路通车里程	8.09	25.46	51.45	87.58
内河通航里程	7.36	14.41	15.77	10.78
民用航空航线里程	1.14**	2.64	3.94	16.00
管道里程	—	—	—	1.07

* 铁路通车里程未包括地方铁路

** 民用航空航线里程系1950年数

一、铁路运输

由于铁路运输成本比较低，能源消耗较少，运输能力大，送达速度快，它在我国运输体系中占有明显的优势。在各种运输方式中，铁路承担着最多的客货运输任务，1979年完成的货物周转量占现代运输工具总货物周转量的51.3%，旅客周转量占61.7%。

我国铁路已有一百余年的历史。早在1876年(清光绪二年)英国商人在上海至吴淞间修建了一条长约15公里的窄轨铁路，通车后不久清政府买回拆除。1881年(清光绪七年)为了从唐山至胥各庄运煤，修建了唐胥铁路，开始用马拉车辆，嗣后利用废旧锅炉改造成一台小机车作为牵引动力，这是我国第一条铁路和第

一台机车的诞生。该线目前仍为京山铁路的一部分。

我国从1876年至1948年解放前七十多年间，大约修筑铁路2.3万公里，解放前夕能通车的只有1.1万公里左右。在历史上由英、法、德、俄、日等帝国主义经营管理的铁路曾达46.6%，受外国资本控制的铁路曾达44.1%，完全由我国自己经营管理的只有9.3%。由此可见旧中国铁路的半殖民地性质是十分明显的。

建国三十年来，我国的铁路事业发展很快。从1949年至1979年共修建铁路2.9万多公里，平均每年修建约1,000公里。截至1979年底，全国铁路总延展里程为86,771公里，其中正线为59,732公里，站线21,947公里，其他为段管线、岔线及特别用途线。

1979年全路正式营业线路共有车站1,897个，分属20个铁路局、60个铁路分局管辖。另外，临时营业线路有车站331个，由施工部门临时管理。全路按业务量分：三等以上的车站共有675个，其中特等站12个，一等站78个，二等站142个，三等站113个。

解放前，我国铁路网分布很不均衡。东北和沿海地区路网密度较大，而占全国土地面积3/5的西南地区 and 西北地区，铁路很少，交通闭塞。解放后随着铁路的建设，铁路网的布局有了较大的改善。目前西南、西北地区约铁路里程占全国比重，已由1949年的5.4%上升到1979年的21.1%，初步改变了解放前我国铁路布局不合理的局面。

解放前，我国铁路技术装备绝大部分来自国外。型号杂、性能差、大多陈旧。机车就有一百多种，车辆、钢铁、轨枕、信号联锁设备等十分落后，复线比重很低。解放以来，五十年代初我国自己设计制造了大马

力的人民型客运机车和前进型货运机车，1958年以后设计制造了内燃机车、电力机车和载重50吨、60吨的货车和各种客车。目前机车、车辆数量比1949年分别增加了2.5倍和5.6倍。我国自行轧制了每米50、60公斤的重型钢轨，铺设50公斤以上重型钢轨的线路已占40%。安装半自动闭塞、自动闭塞和调度集中装置的线路达到43,089公里，占铁路通车里程的87%以上，其中安装自动闭塞的线路达5,997公里。1979年列车平均重量比解放初期增加一倍多，线路允许速度最高达每小时120公里。进行列车编组解体的机械驼峰设备已有12处。复线有8,000公里，复线率达到16%，提高了2倍。复线单方向运输能力最高达到5,000万吨以上，单线单方向运输能力最高达1,800多万吨。每公里线路担负的客货运周转量平均为1,516万多换算吨公里，比解放初提高了12倍。

我国铁路工业也有了迅速发展。已初步形成了能够自行设计和制造各种类型机车车辆、另件、配扣件以及通信信号等专用器材的工业体系。现在铁道部直属有机车、车辆、通信信号、电机、轨枕、桥梁、施工机械、装卸机械、工程机械等工厂100多个，不仅承担着供应全国铁路运营、建设所需技术装备的任务，还支援了其他部门。

三十年来，铁路客货运量均有大幅度的增长。客运量在1949年为1.03亿人，1979年增长到8.56亿人，比1949年增加了7.4倍。旅客周转量1949年为130亿人公里，1979年达到1,214亿人公里，比1949年增加了8.3倍。1949年货运量为5,589万吨，1979年增长到10.95亿吨，增加19倍。货物周转量1949年为72.1亿吨公里，1979年达到5,588亿吨公里，比1949年增加29倍。铁路事业的发展，对于国民经济的发展、人民旅

行的需要、国防的巩固均起了重要作用。

二、海上和内河航运

我国土地辽阔、幅员广大，海岸线长达18,000多公里，有良好的海湾和优越的建港条件。天然河流40多万公里，淮河和秦岭以南，大多水量充沛，常年不冻，为发展内河水运创造了有利条件。

自古以来，我国就是一个水运发达的国家。远在三千多年以前的商代就有了帆船。春秋战国时期开凿了由太湖通往长江，长江通向淮河的人工运河。秦代开凿了灵渠（湘桂运河），是世界上最早的越岭运河。灵渠上的陡门，堪称世界上最古老的船闸。隋元两代先后两次大规模开凿的京杭大运河，是世界上最长的人工运河。唐代的漕运，从江南可以直达洛阳。上述水运工程对我国的经济发展、文化交流及军事上都起过很大的作用。明三宝太监郑和七下南洋，充分显示了我国远洋航运在世界航运中的领先地位。但自从1840年鸦片战争后，帝国主义入侵，强行开港通商，筑码头，办航运，严重摧残我国水运事业。随着铁路、公路的发展和竞争，内河水运逐渐衰退。直至1949年新中国成立、才揭开了我国水运事业的新篇章。

现在我国已建立了初具规模的海运船队，其中远洋船队达到900多万吨，居世界第十四位，航行于四大洋五大洲100多个国家和地区约100多个港口。由于远洋运输的迅速发展，1975年水运货物周转量达到4,564亿吨公里，比1949年增加了71倍。占各种运输方式周转量的比重也从解放初的24.7%增加到41.9%。

建国三十年来，不仅对沿海港口和老码头进行了改造，加固了岸壁，疏浚了港池航道，采用了比较先进的装卸工艺和装卸设备，还新建了一批机械化程度很高的专业化深水码头。我国自己设计建成了大连、

秦皇岛、青岛、湛江等大型原油码头以及大连、黄埔、上海的散粮泊位。现在正在建设中的泊位还有天津、上海、黄浦等港的集装箱码头，北仑山十万吨级矿石码头，秦皇岛五万吨级煤炭码头等。目前，我国沿海主要港口，即大连、营口、秦皇岛、天津、烟台、青岛、连云港、上海、宁波、厦门、汕头、黄埔、湛江、海口、八所、三亚等共有泊位335个，其中万吨级以上的有133个。这些港口不仅承担着国内物资的吞吐任务，还担负着对外贸易运输。有50多个国家和地区的船舶，100多个国籍的海员来往于我国各个港口。1979年港口吞吐量达到21,257万吨，比1949年提高21倍。

我国内河诸水系，长江、黄河、淮河横贯东西，大运河、岷江、嘉陵江、汉江、湘江、赣江等支流连接南北，东北有黑龙江和松花江水系，华南有珠江水系。1979年内河通航里程达10.78万公里，比1949年增加46%。水深一米以上的只有57,000多公里。其中通航50吨以上船舶的航道有34,300多公里，通航百吨以上船舶的航道有20,000多公里。按水系分：黑龙江水系有4,300多公里，海河水系700公里，黄河水系700多公里，淮河水系2,000公里，太湖水系500多公里，长江水系9,000多公里，钱塘江水系400多公里，闽江水系200多公里，珠江水系包括珠江三角洲有2,020多公里。1979年内河轮驳船比解放初期增加了38倍，吞吐量在10万吨以上的内河港口有300多个，装卸机械化水平比解放初也有很大提高。内河运输完成的货运量，1979年达到32,116万吨，比解放初增加了7.2倍，货物周转量达到545.3亿吨公里，比解放初增加了12.3倍。虽然运量有了大幅度的增长，但是，由于河运投资较少，多数航道缺乏整治，特别是对水资源的综合利用不够，闸坝碍航严重，通航里程比1962年减少了约1/3。内河运输发展缓慢，在各种运输方式货物周转量中的比重

还有所下降。

三、公路运输

公路汽车运输的成本和能耗虽然比其它运输方式高,但投资少,机动灵活,能做到从门到门的直达运输,可以加速货物的送达和流动资金的周转,这是其它运输方式所不能比拟的,在短途及某些货物的中距离运输中有明显的优势、同时它可深入广大中、小城市及偏僻山区农村,这是其它运输方式所不能代替的。

我国公路建设从1913年修筑长沙—湘潭公路开始,至1949年的37年间,旧中国只修建公路13万公里左右,而且路况差,标准不一,勉强能通车的仅有7.5万公里。新中国成立后,公路建设发展很快。至1979年底全国通车里程达到57.6万公里,比解放初期增长11倍多,其中晴雨通车的将近60万公里、约占总数的2/3。公路路面铺装率达到73%。高级及次高级路面约有15.1万公里。全国除了四川得荣、西藏雪脱两县以外,所有的县城及90%的公社、2/3的生产大队都通了公路。

现在,国家主要干线公路,指由首都联结各省、市、自治区的政治经济中心和通往各大港口、铁路干线枢纽和重要工农业基地的干线公路,约有70条,总长约11万公里。其中有首都放射线12条,约2.3万公里;南北纵线28条,约3.8万公里;东西横线有30条,约1.7万公里。

省际和省内干线公路约计13万多公里。

县社公路大部分分布在农村、山区,连接城镇和社队,以及通往边防哨所与边睡要地的公路,约计有63万公里。这些路的标准低,路况差,大多是达不到标准的等外路和晴雨阻的土路和改良路,标准高

的重要战略公路比重较小。

全国公路桥梁合计约有12.8万座，永久式桥梁占92%以上，其中最长的公路桥是郑州黄河公路大桥和新建的重庆长江公路大桥。

我国最早的汽车大约是在1900年前后从香港进口的德国制造的马车型汽车。车身、车架、弹簧、车轮都是马车式样，使用功率为四马力的汽油发动机，行驶速度为每小时15—20公里。

我国自己制造的第一辆汽车是1956年7月在长春第一汽车厂诞生的解放牌汽车。二十多年来，全国各省、自治区建成的130多个汽车制配工厂都能生产汽车。解放初期全国民用汽车有5.1万辆，1979年总数已达到155.4万辆，比解放初增加了30倍，其中汽油汽车约119.6万辆，柴油汽车约18.5万辆，轻便车及小轿车约18.32万辆。若按类型和用途分：大小吨位的货运汽车约有114.4万辆；大、小客车，吉普车，三轮车等约有29.7万辆；特种车、油罐车及各式起重汽车约有11.4万辆。全国民用汽车中，直接属于交通部门管理的专业货运汽车只有15.4万辆，占全国民用汽车总数的13.6%，专业部门的客运汽车只有3.56万辆（不包括城市公共汽车）。

1979年公路运输部门完成的货运量为8.16亿吨，比1949年增加了9倍，货物周转量为268亿吨公里，比1949年增加了30多倍。1979年完成的客运量达17.86亿人，旅客周转量603亿人公里，比1949年增加了几十倍，对支援工农业生产、人民旅行、国防建设起了很大作用。

当前存在的主要问题是标准低，路况差，快慢车、汽车和人力车混合行驶，能力小，事故多。从汽车

来说,汽车性能差,车辆构成中中型汽油汽车比重过大,成本高,能耗大,汽车运输的优势不能很好发挥。

四、民用航空运输

中国民航是一个年青的运输事业。1919年11月,新中国诞生不久即成立了民用航空机构,这就是现在的中国民用航空总局。1950年8月,开辟了由天津经武汉飞往重庆的第一条航线。当年运转周转量只有156万吨公里。经过三十年的建设,中国民航有了很大发展,并已初具规模。现在中国民航设有北京、上海、广州、成都、兰州、沈阳6个地区管理局,在各省、市、自治区(除台湾省外)也建立了管理机构。中国民航已拥有比较先进的运输飞机和设备比较完善的飞机修理工厂。三十年来,国家对几十个飞机场进行了一系列的扩建和新建工程。首都国际机场的扩建工程和新建的“卫星式”候机楼已在三十周年国庆节前夕竣工启用,接待日益增多的中外旅客。上海的红桥国际机场是通往日本和太平洋地区的重要航空港。广州的白云机场是通往东南亚的门户。天津、合肥、杭州、哈尔滨、乌鲁木齐等地的机场,都可起降大型飞机。还有一批机场正在扩建,并进行技术设备的改造和更新。

到目前为止,以北京为中心的航空网,连接着3个直辖市、20个省会、5个自治区首府和重要工业基地以及游览地区等80个城市。为了加强边疆的政治、经济和文化联系,现在象云南的思茅、广西的兴宁、四川的西昌、新疆的和田、喀什、伊宁、西藏的拉萨等边远地区的城镇,也都有了定期的航班飞行。现在中国民航已有国内航线159条(其中省、区地方航线12条),通航里程为10.9万公里,每周有1,100多个班次。在国际航线方面,近年来发展也比较快,截至1979年底,中国民航已开辟了15条国际航线,通航里程

达5.1万公里，同亚洲、欧洲、非洲的14个国家建立了定期航班，预计还有一些新的远程国际航线将会逐步开辟。现在我国已与39个国家签订了航空协定，与100多个国家的航空公司建立了业务代理和财务结算关系。

解放后我国民用航空运输的发展是比较快的。到1979年底止，航线长度比1950年增加13倍，其中国国际航线增加9倍；旅客运量增加285倍，货邮运量增加103倍；总周转量增长238倍，平均每年递增速度达20.8%。

中国民航除办理运输业务外，1952年以来，还开展了直接为工农业生产服务的专业航空业务。这在我国历史上是从来没有过的。我国民航专业航空的作业项目，已从解放初的单纯巡护森林发展到现在的十几个项目，如护林防火、飞机造林、森林普查、航空摄影、航空探矿、测绘地图、地质测量、铁路选线、工厂选址、飞机播种、防治虫害、施肥除草、人工降雨、抢险救灾、融冰化雪、消灭蚊蝇、丁螺与田鼠等，民航都作了很大贡献。中国民航配备有固定翼、直升型等多种专用飞机和一些特有的专业设备。作业地区遍及全国20多个省、市、自治区。到1979年底累计作业飞行58万小时。1979年的工作量比1952年增长40倍，平均每年递增速度为14.8%。

但是，随着工农业生产和旅游事业的迅速发展，我国民航还不能充分满足运输的需求。六十年代以前，民航在各种运输方式客运工作量中的比重，客运量只占全国旅客运量的万分之一到万分之二，旅客周转量只占千分之一到千分之三。七十年代以来，民航客运量在各种运输方式中的比重虽有提高，根据1979年的统计，民航的旅客运量也只占千分之一，旅客周转量提高得比较多，占1.7%，这主要是由于长途旅客乘坐飞机