

黑龙江上游及额尔古纳河地区  
交通运输考察报告

1958年2月

北京

# 黑龙江上游及额尔古纳河地区交通运输考察报告

## 目 录

前 言 .....	1
第一部分 现状	
第一章 黑龙江上游及额尔古纳河地区的国民经济及交通运输	
现状 .....	3
第一节 黑龙江上游及额尔古纳河地区的生产力 .....	5
第二节 黑龙江上游及额尔古纳河地区的交通运输 .....	13
第二章 黑龙江上游及额尔古纳河河道现状和通航条件 .....	19
第一节 水系 .....	19
第二节 水文气象 .....	22
第三节 河道现状和通航条件 .....	31
第三章 黑龙江上游及额尔古纳河沿岸港口现状 .....	35
第一节 港口的技术状况 .....	35
第二节 港口吞吐量 .....	39
第二部分 对交通运输远景发展的初步意见	
第四章 黑龙江上游及额尔古纳河远景客货运量初步估计 .....	42
第一节 远景货运量 .....	42
第二节 远景客运量 .....	62
第五章 对水库坝址及港口航道的初步意见 .....	63

第一节	对黑龙江上游及额尔古纳河拟建水库坝址的初步意见 .....	63
第二节	对水库修建后港口位置的初步意见 .....	65
第三节	黑龙江上游及额尔古纳河航道的远景发展初步意见 .....	69
第六章	黑龙江上游及额尔古纳河远景船型及运输组织初步意见 .....	71
第一节	货运量分析及航行条件的一般特征 .....	71
第二节	船型排型及其运输组织 .....	73
第三节	船舶货运和木排拖运的运输成本以及船舶投资 .....	77
第七章	黑龙江上游及额尔古纳河地区陆上交通的远景发展 .....	79
第一节	铁路远景 .....	79
第二节	公路远景 .....	80

## 前 言

黑龙江上游和額尔古納河地区的交通運輸考察工作是根据并遵照黑龙江綜合考察队交通運輸組中苏双方学术领导人及有关的負責人于1957年3月在莫斯科所訂的共同工作計劃之規定，由双方合組交通運輸大队，由1957年6月4号至7月2号自海拉尔至黑河加以执行的。繼野外工作之后，于7月4号至6号在黑河及海兰泡初步总结了工作并对海兰泡坝址作了补充調查；最后于9月16号至26号在哈尔滨召开了工作會議，总结了野外工作，討論了1958年工作計劃，討論了1958年3月学术會議上的报告問題，还檢查了工作，交換了資料。

中苏交通運輸大队由双方各5人組成：

中国方面：

魯祖周同志（队长，交通部水运設計院工程师）

蔡富林同志（交通部水运設計院技术員）

郭来喜同志（科学院地理研究所研究实习員）

謝香方同志（“ ” “ ”）

王仕雄同志（交通部翻譯）

苏联方面：

薩基柯夫同志（队长，技术科学副博士）

瓦尔拉莫夫同志（列宁格勒河运設計院总工程师）

庫次涅佐夫同志（鐵路专家）

馬扎洛夫同志（營運經濟專家）

巴拉諾夫同志（技術員）

交通運輸大隊由海拉爾到黑河沿海拉爾河額爾古納河，黑龍江上游勘察並研究了各河的航行條件及所有擬建的水電站的填址，搜集了沿河地區經濟營運方面的資料及其發展意見，研究了中蘇兩國間新的陸路運輸聯繫的問題。

野外查勘工作系乘船進行，由海拉爾至波克洛夫卡，在海拉爾河及額爾古納河河段上，中蘇雙方人員合乘中方船隻（45匹馬力汽艇一只，幫拖六噸木駁一只），白日乘船查勘，夜晚分別止宿船上及帳篷內，波克洛夫卡以下，在黑龍江上游河段上，蘇方同志改乘自己的“察勘號”汽艇，與中方船隻同行而達黑河及海蘭泡。

除了中蘇聯合運輸大隊所進行的上述的野外勘察工作和研究工作及工作會議之外雙方還在各自的國境以內進行了有關交通運輸的其他調查研究工作。中國方面進行了松花江流域的綜合考察工作，松遼運河引水地點和運河路線的查勘工作，以及黑龍江流域有關交通運輸的經濟調查和研究工作。蘇聯方面進行了黑龍江下游的航線和通過大基茲湖至塔寶灣人工水道的查勘工作以及黑龍江流域和遠東地區的鐵路和海河運輸組織的調查工作。

本報告主要包括黑龍江上游及額爾古納河（包括海拉爾河）中國地區內交通運輸的查勘資料和初步研究的成果，其他部分另行提出。由於

中国方面国民經济各部門的远景规划尚未拟定，本报告关于远景发展的意見只能根据各部門对规划的初步意見进行考虑，俟国民經济各部門的远景规划确定后，必要的修改当是不可避免的。又双方总结报告尚須于今年2月以前由双方互相核对，汇总成为一个统一的报告，核对后，本报告还須作部分的修改和补充。

## 第一部分 現 状

### 第一章 黑龙江上游及額尔古納河地区的国民經济及 交通運輸现状

#### 第一节 黑龙江上游及額尔古納河地区的生产力

##### 一、土地

黑龙江上游及額尔古納河（包括海拉尔河）地区，北至北緯 $53^{\circ}35'$ ，南至北緯 $47^{\circ}10'$ ，东至东經 $127^{\circ}26'$ ，西至东經 $115^{\circ}35'$ ，处于大兴安岭山地的北部与西部。黑龙江上游与額尔古納河略成半圆形对岸是偉大的盟帮——苏联。这个地区的西南角和蒙古人民共和国接壤。在行政区划上隸属于黑龙江省的呼瑪县及內蒙古自治区呼倫貝尔盟的額尔古納，陈巴尔虎，东新巴，西新巴，索倫与喜桂图等旗。土地总面积达二十二万八千余平方公里，約与我国广东省的面积相等，約占我国境內黑龙江流域总面积的四分之一。

本区地势复杂，山川湖沼甚多。大兴安岭聳立于本区的东北部，一般拔海在1000公尺左右，最高峰达1530公尺（奥克德里山峰）。大

兴安岭山脉的西部，是起伏平缓的呼伦贝尔高原，一般海拔在600公尺左右，在海拉尔河下游，乌尔逊河及额尔古纳河上游地区，地势低洼，排水不畅，积水成湖或成为沼泽，在各河流两岸，有着局部的河谷平原，为农垦或畜牧之良地。

根据全区九个旗县市的统计，在2280万余公顷的土地面积中，林地面积约1200万公顷，占总面积的52.4%，可耕地（包括已耕地）约55万公顷，占总面积的2.4%，牧地面积甚广，估计约占总面积的40%左右，其中，牧区三旗（陈巴尔虎，东新巴，西新巴旗等）的土地面积几乎全为牧地面积所占据。

1956年調查区土地 分类表

表 1

地区名称	土地总面积		可耕地		可耕地中 已耕地		林 地		牧地及其他土地	
	平方公里	公 顷	公 顷	占总面积 %	公 顷	占总面积 %	公 顷	占总面积 %	公 顷	占总面积 %
呼瑪县	70,089	7,008,900	300,000	4.2	12,000	0.2	4,952,800	70.9	1,756,100	24.9
額尔古納 旗	50,500	5,050,000	110,000	2.2	6,131	0.1	4,292,500	85.0	647,500	12.8
陈巴尔虎 旗	18,000	1,800,000	—	—	—	—	—	—	1,800,000	100.0
东新巴旗	22,200	2,220,000	—	—	—	—	—	—	2,220,000	100.0
西新巴旗	28,800	2,880,000	—	—	—	—	—	—	2,880,000	100.0
索倫旗	16,800	1,680,000	—	—	400	—	840,000	50.0	840,000	50.0
喜桂图旗	22,000	2,200,000	130,000	5.9	3,525	0.2	1,918,000	87.0	152,000	6.9
滿州里市	36	3,600	500	13.9	481	13.4	—	—	3,100	86.1
海拉尔市	70	7,000	4,235	60.5	4,235	60.5	—	—	2,765	39.5
(合計)	228,495	22,849,500	544,735	2.4	26,770	0.1	12,003,300	52.4	10,301,465	45.2



本区大部分地区是受东亚季风影响的亚寒带地区，降水量除西部干草原地带外，均在300<sup>mm</sup>以上，加之地势的多样性丰富的资源，在这祖国的最北的边疆地带，为国民经济的综合发展，提供有利条件。但是，过去反动统治者对这一块美丽的边陲地区根本不予重视，因而本区的开发历史甚短，经济不发达，人烟稀少，交通闭塞，成为极端落后的地区，解放后才开始逐步发展，改变了过去的落后面貌。

## 二、人口

根据本年调查统计，1956年全区居民总数为二十九万人，平均每方公里1.3人，除满洲里，海拉尔两市人口密度最高外，其次为海拉尔往东的滨洲铁路沿线一带，西部牧区及北部额尔古纳旗与呼玛县为人口最少，大多数地区每平方公里尚不足1人（见表2）；同时民族构成

1956年本区各地人口密度表 表2

地 区	人口数(人)	面积(方公里)	人口密度 (人/方公里)
海拉尔市	60,408	70	862.9
满洲里市	47,231	36	1311.9
喜佳图旗	118,176	22,000	5.4
索伦旗	8,134	16,800	0.5
陈巴尔虎旗	8,462	18,000	0.5
西新巴旗	7,184	28,800	0.3
东新巴旗	13,114	22,200	0.6
额尔古纳旗	9,922	50,500	0.2
呼玛县	17,800	70,089	1.5
(合计)	290,431	228,495	(平均) 1.3

复杂，除人数最多的汉族外，有蒙、鄂温克、朝鲜、鄂伦春、索伦回、满等十余个兄弟民族，以蒙族为最多，分布最广，其余各民族多分布在局部地区，从事着不同的职业。

从这个地区现有居民的数量和劳动力来看，已不能满足日益发展的经济生产的需要。据初步估算，到1967年时，仅就本区的五个港区而论，人口将增至二十二万余人，约相当于1956年各港区人口的十一倍（见表3）；再就全区而论，人口亦必将大大增加。因此，解决本区劳动力不足的关键，需要有计划的进行移民，由于人口数量的增加，客运量必然提高。

各港区人口增长趋势

表3

港区名称	1956年实有人口 (人)	1967年预计达到人口数 (人)
呼 玛	13,000	46,078
乌 苏	2,657	39,293
漠 河	2,043	53,290
烏 眉 洛 夫	507	58,340
吉 拉 林	900	23,664
( 合 計 )	19,207	220,671

说明：(1)1967年预计人口，是根据大兴安岭综合开发规划中所指定的各港区范围内木材的生产量，然后以规划中劳

动生产率指标求出森林采伐工人数，再按一定比例求出职工

家属及服务人口。

(2)人口自然增殖率按 1.5% 计算。

### 三、工矿业

本区工业主要集中在滨洲铁路沿线的几个主要城镇，多系农牧产品加工与为农、林、牧业生产服务的机械修造，食品，建筑材料，木材加工等企业。海拉尔为本区工业生产的重要中心，有全国最大的牛乳化工厂，肉类联合加工厂，此外尚有羊毛加工厂，木工机械厂，牧业机械厂等二十余个企业。在漠河及呼玛等地，仅有几座小型的发电、榨油、面粉、制碱等企业。在长达 900 余公里的额尔古纳河段上及广大地区，尚无工业可言，这一带地区居民所需要的工业产品，均须从外地调入。

全区矿业生产，现今规模较大的仅扎赉诺尔的煤矿一处，已探明储量 150 亿吨，可能储量 300 亿吨，1957 年计划生产量为八十一万吨，1962 年为 275 万吨，到第三个五年计划末期年生产量将增至 330 万吨；此项产煤可供本区及邻近地区工业生产与居民用煤的需要。此外，在黑龙江沿岸有少量的砂金生产。呼玛椅子圈的煤矿（储量 900 万吨）也有较大的发展前途，1967 年计划产量达二十万吨，呼玛兴隆沟的石棉矿，不久亦将生产。

近年来，由于大力勘探，在本区已发现了许多新的矿源，在额尔古纳河地区杜博维有铅锌矿，拉布达林及三河有煤矿，海拉尔大雁煤田的

儲量約達50亿吨，牙克石地区的“五九”和扎罗木德煤田，均有很大的开采价值，在八打罕有銅矿，上庫力地区有油頁岩等。在黑龙江上游呼瑪境内，兴隆沟有鉛铁矿与磁铁矿，罕达气有黄铁矿与重晶石和鈦矿，八直力河有銅矿，岔板河有硫磺铁矿，三吉屯有油頁岩以及呼倫貝尔草原上的天然碱等。虽然现在对这些矿藏的儲量与其它有用矿藏尚未查清，但无疑地，本区工矿业的发展，是极有广阔前途的，而各种工矿业的发展，将給交通运输提出巨大的任务。

#### 四、农业

农业在本区目前的生产事业中有比較重要的地位。呼瑪县农业产值占工农业等总产值約70%（包括副业）。額尔古納河地区，除純牧区外，农业产值仅次于工业，居第二位。全区农业人口約36,000余人，占总人口的13%。

1956年全区总播种面积达26770公顷，其中粮食作物种植面积占73.5%，粮食总产量为18,082吨（薯类列为園艺作物，大豆列为技术作物，均未計入）（見表4）。远不能自給，除牧区四旗粮食的供

1956年全区农作物生产情况

表4

作物类别	播种面积(公顷)	单位产量(公斤)	总产量(吨)
一、粮食作物	19,683	920	18,082
二、技术作物	687	—	—
其中 大豆	607	650	395
三、園艺作物	4,976	—	—
其中 土豆	2,352	1,800	4,186
四、其它作物	1,424	—	—
(合計)	26,770	—	—

应由陆运负担外，北部地区主要是由水路运输来负担。从远景来看，本区农业生产，由于气候与地势条件的限制，农作物的生产除粮食外，也应以种植蔬菜为主。粮食作物的生产根据五个港区的初步估算，到1967年时，虽比1956年增加三倍，但平均每一居民只能摊到50公斤

### 各港区农作物生产发展趋势

表 5

港区	作物类别	1956年		1967年		备注
		播种面积 (公顷)	产量 (吨)	播种面积 (公顷)	产量 (吨)	
呼玛	1.粮食作物	6,182	5,324	13,200	19,800	各港1967年的农作物产量系参考黑河专署及呼倫貝尔盟和所属各旗的十二年农业生产远景规划，移民情况以及当地政府对发展农业的意见加以估算的。
	2.其他作物	1,178	—	4,400	—	
	(合计)	7,360	—	17,400	—	
鹵浦	1.粮食作物	2,888	2,721	6,836	10,193	
	2.其他作物	152	—	1,114	—	
	(合计)	3,040	—	7,950	—	
漠河	1.粮食作物	1,520	1,608	3,320	4,980	
	2.其他作物	80	—	680	—	
	(合计)	1,600	—	4,000	—	
烏启洛夫	1.粮食作物	58	38	67	84	
	2.其他作物	8	—	83	—	
	(合计)	66	—	150	—	
吉拉林	1.粮食作物	587	595	1,025	1,291	
	2.其他作物	73	—	1,025	—	
	(合计)	660	—	2,050	—	
总计	1.粮食作物	11,235	10,286	24,448	36,348	
	2.其他作物	1,491	—	7,302	—	
	(合计)	12,726	—	31,750	—	

上下(按粮食产量减去它的28%的仓存,种子,饲料),仍不能自给。

因此，北部地区粮食的运输亦将是黑龙江上游及额尔古纳河航运中的主要货物。

### 五、牧业

本区牧业生产主要在海拉尔和额尔古纳河上游地区，在著名的牧区四旗中，牧业生产几乎占该四旗生产收入的总值，在半农半牧地区，牧业收入亦占很高的比重。在1956年全区牲畜总数为146万余头，绵羊占63%，牛居第二位，其次是山羊、马等（表6）。

1956年全区牲畜统计（头） 表6

地区	（合计）	牛	马	骡	骆驼	绵羊	山羊
额尔古纳河地区	1,455,948	217,427	93,643	94	1256613	1,021,219	116,827
黑龙江上游地区	5,027	857	4,170	—	—	—	—
（总计）	1,460,975	218,284	97,813	94	1256613	1,021,219	116,827

全区牧业人口约三万余人，占总人口的九分之一。牧业产品不仅目前而且将来都是本区部分工业的主要原料来源。

### 六、林业及副业

林业是本区发展前途极大的一种生产事业，在占全区土地面积52.4%的林地面积上，蕴藏着六亿立方公尺左右的木材，约占全国木材蓄积总量的15%，目前森林工业生产仅限于根河流域一带，1956年采伐量约120余万立方公尺，自1958年起计划扩大生产，采伐量逐年提高，到1967年时将达800万立方公尺左右（见表7）。

与此同时，将在广大的林区內出現很多的木材加工厂与有关的企业，象

### 全区森林资源与森林采伐增长趋势

单位：M<sup>3</sup> 表7

地 区	蓄积量	1956年实际采伐量	1957年預計到达量	备 考
額尔古納河地区	25,550	120	425	
黑龙江上游地区	32,200	3	400	
(总計)	57,750	123	825	

在今天的小屯鎮与人烟稀少的烏启洛夫，漠河，鷗浦，根河，滿貴，杜博維，金河……，将形成繁荣的森林工业城市。林业生产将成为本区主要的生产部分，林业产品，除大部分由森林铁路运输外，亦将有一部分木材由水上运输，据初步估算的远景运量看来，它将成为額尔古納河与黑龙江上游的主要货源。

本区尚有多种副业生产，渔业生产以达寶湖有較大规模，年产量在4,000吨上下，产品暢銷国内、外。在額尔古納河及黑龙江上游鱼类均很丰富，渔业的生产，尚待进一步发展。在大兴安岭山区的狩猎业及山货……，都有很大的生产价值，但现在生产量甚小，将来增加产量后，对本区国民經济及人民生活的改善与提高将起重大的作用，并且成为本区向外输出的物资之一。

## 第二节 黑龙江上游及额尔古纳河地区的交通运输

本区幅园广大，目前除西南部陆上交通较为方便外，其他地区交通都很不便，因而在一定程度上就影响了本区国民经済的发展，并給人民生活带来許多不便。故本区的运输状况急待进一步改善，以适应国民經济发展的要求。

### 一、航运

区内目前仅在漠河以下的黑龙江干流，有定期客貨輪行駛。在佳木斯至漠河之間（航行距离1794公里），現配有客貨輪两艘，每航次为20天，平均每10天有班船一次。此外，尚有客貨拖輪一艘，不定期航行在奇克——呼瑪之間（航距410公里），以弥补区間短程运力之不足。

黑龙江上游营运船舶概况表

表8

船名	船别	船质	客位 (人)	载重量 (吨)	馬力 (匹)	船長(M)	
						总長	間長
1	2	3	4	5	6	7	8
东北	客貨輪	木	462	264	260	62.00	55.20
海兰	"	"	458	216	240	63.50	58.47
旅順	客貨拖輪	鉄	144	97	250	55.29	53.59

船寬(M)		船寬 M	船深 M	吃水(M)		建造年分	报廢年分	船舶制造厂
舷寬	型寬			空	滿			
9	10	11	12	13	14	15	16	17
12.66	9.70	11.36	2.43	0.85	1.55	1948	—	佳木斯
13.00	9.86	12.20	2.30	0.85	1.50	1948	—	黑河
14.66	7.0	7.83	2.16	0.85	1.10	1906	—	俄国



漠河以上的黑龙江干流，額尔古納河和海拉尔河的航运，目前尚未開闢；仅額尔古納河吉拉林——烏启罗夫之間，有当地农业生产合作社所經營的木帆船运输（共有木船三支），担負烏启罗夫所需要之粮食，日用品等貨物的运输；此外，林业部門尚有小汽艇一艘，主要为护林防火之用并担任沿江林区工作人員所需生活資料的运输。由于沿江人烟特別稀少，生产非常落后，故运量极为有限。

漠河以下的黑龙江干流客貨运输，在中国境内黑龙江流域的内河运输中，所占比重亦甚小（主要集中在黑龙江最大支流——松花江），而上游地区所占的比重則更小；但由于近几年来，大兴安岭建設的发展和各种考察勘測工作相繼展开，所以上游客貨运输量，近几年来有了显著的增长，如呼瑪港1956年貨运吞吐量為1955年的147.9%，但由于居民較少，故运量的绝对数值仍然很小。再如，1956年漠河、鷗浦和呼瑪三港貨运吞吐量总計为14725吨，仅占黑龙江流域（中国境内）貨运吞吐量的1.4%，客运吞吐量三港总計为35148人，亦仅占全部客运吞吐量的4.8%。

黑龙江上游主要港口1956年客貨吞吐量統計表 表9

港別	貨运吞吐量(噸)			客运吞吐量(人)			备 考
	合計	发出	到达	合計	发出	到达	
呼瑪	9526	2873	6653	20168	10068	10100	
鷗浦	1360	531	829	4482	1896	2586	由鷗浦区流放17000M <sup>3</sup> 木
漠河	3839	317	3522	10498	4890	5608	材未計入。
合計	14725	3821	11100	35148	16854	18294	