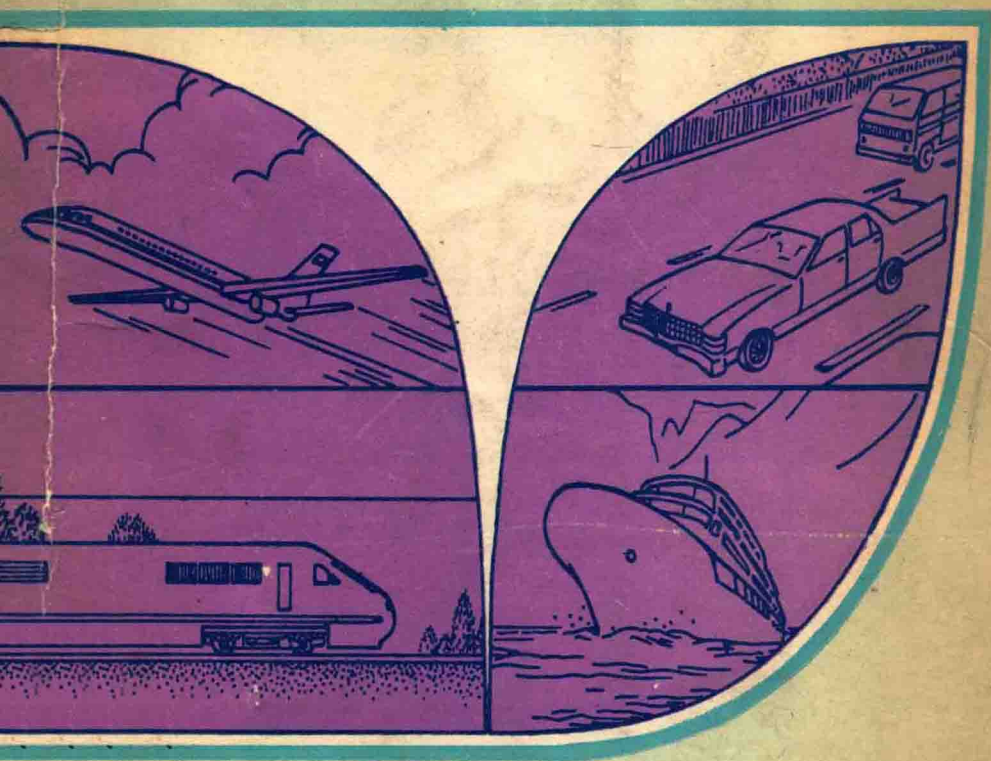


四川省交通发展战略研究

四川省交通发展战略研讨会论文集

四川省科学技术协会学术部



西南交通大学出版社

四川省交通发展战略研究

四川省交通发展战略研讨会论文集

四川省科学技术协会学术部

江苏工业学院图书馆
藏书章

西南交通大学出版社

(川)新登字 018 号

内 容 简 介

为促进 21 世纪上半叶四川省的经济发展,本书对四川省及相关省区的铁路、公路、航空、水运和管道等五种运输方式的建设和发展作了系统研讨,以期提出四川省的交通发展战略。全书共分六个部分:①交通运输与经济发展;②铁路运输;③公路运输;④航空运输;⑤内河运输;⑥管道运输。

本书对政府有关决策和管理部门、科研单位、大专院校和生产部门的科技工作者、管理工作者等有重要的参考价值。

四川省交通发展战略研究

四川省交通发展战略研讨会论文集

四川省科学技术协会学术部

*

西南交通大学出版社出版发行

(成都 九里堤)

郫县印刷厂印刷

*

开本:787×1092 1/16 印张:8

字数:198 千字 印数:1—400 册

1994 年 12 月第 1 版 1994 年 12 月第 1 次印刷

ISBN 7-81022-765-3/U·037

定价:8.00 元

前 言

今年10月,中国科协学会部组织中国科协所属的铁道、公路、地理、系统工程、航空、航海、石油、自然资源、青藏高原等9个学会、研究会以及新疆、青海、西藏、甘肃、四川、云南等6个西部地区的省、自治区科协学会部联合在兰州市召开了“中国西部地区交通发展战略研讨会”。这次会议是根据中国科协名誉主席钱学森院士一年前关于组织一次学术会议,专门讨论中国西半部铁路交通建设问题的提议而举行的。其目的是通过众多学科专家们对我国西部地区交通发展战略的学术研讨,向中央和有关决策部门提出建议,作为中央决策的科学依据和参考。我省铁道、公路、航空宇航、石油、交通运输、自然辩证法等学会(协会、研究会)积极组织专家撰文参加研讨,我省共有15名专家出席了会议,有14篇文章收入了会议论文集。

为配合中国西部地区交通发展战略研讨会的召开,同时更为了组织我省专家们对我省的交通发展战略进行研讨,提出有依据有价值的建议,为我省有关领导和决策部门服务,四川省科协决定在今年年底召开“四川省交通发展战略研讨会”。为了开好这次会议,我们组织有关学会成立了筹备小组,发出了征文通知,广泛动员专家撰文。有关学会和市地州科协积极响应。铁道、公路等学会以及成都、内江、自贡等市科协还分别召开本学科和本地区的研讨会,一方面提出本行业本地区交通发展战略和对策建议,一方面筛选出高水平的论文参加全省研讨会。在学会和市地州科协的支持下,截至发稿时止,本次研讨会收到论文51篇。为了保证研讨会的学术水平和所提建议的质量,我们组织专家对所收到的论文进行评审,评选出优秀论文26篇。我们将获奖的、有代表性的文章汇集在本书里,旨在较集中地为有关部门和领导同志提供决策参考,为科技工作者的管理工作提供研究资料。我们期望这本凝聚着专家们智慧和心血的学术论文集,能得到有关领导和科技工作者的重视,如果这本书能在促进我省交通建设和经济发展方面产生积极作用,专家们报效祖国的赤子之心也就得到慰藉了。这本书在成书过程中得到邹俊万、王国生、郭振周、陈贤进、刘宪礼、罗世勋、张同济、王锡敏、林世秀等专家的热情参与和悉心指导,在此谨表衷心感谢。

由于时间紧迫和篇幅限制,编者对有的文章进行了删改,来不及征求作者意见,同时在编印中也难免存在不足和疏漏错误之处,敬请作者、读者们谅解、批评和指正。本书能在这么短的时间内问世,是西南交通大学出版社的同志们辛勤劳动的结果,这里一并致谢。

四川省科学技术协会学术部

1994年12月25日

目 录

(一) 交通运输与经济发展

1996—2010 年四川省交通运输发展规划研究	李雪梅	1
四川在大西南出海通道中应有布局和规划建设的探讨	陈 铃 于唯多 向南阳	6
西南地区交通发展构想与对策	邹俊万	11
四川省能源运输的构想	郑志德	16
发挥各种运输方式的优势 建立综合运输体系的思考	朱耀宗	20
加速内江交通建设 促进四川交通事业的发展	王前明 袁新华 余 辉	24
成渝高速公路优势利用对策初探	张智章 兰代银 李玉登 张时明 冷荣忠	29
充分发挥交通优势 增强要素凝聚能力 促进内江经济快速发展	胡先春 李行文 杨书庭 张祥奎	35
缓解成都市区交通堵塞对策研究的建议	成都市科学技术协会	40

(二) 铁 路 运 输

四川铁路出省客流量分析预测	杨仁康	44
成都—重庆高速铁路设想	白孝勇 邓泽湘	49
再论西南地区北通路大通道方案的完整布局及其建设	朱 颖	53
四川地方铁路发展刍议	郝 瀛 常凯生	59
发展四川铁路的几点思考	郝 瀛	64
关于四川铁路发展战略与布局的探讨	王国生	69
四川交通发展战略的若干思考	孙化远	74
关于加快建设四川铁路东通道的建议	四川省铁道学会	80

(三) 公 路 运 输

对四川公路规划、建设跨世纪发展有关问题的思考	邓志仁 臧棣华 于唯多	83
坚持以工代赈政策 发展山区公路建设	张贵泽	88
多层次研究问题 多角度探讨对策		
——发展西部公路交通的政策与政策思考	陈贤进	91
以投入产出表的数量经济分析为依据 完善内江市公路运输及总体经济		
发展战略 促进经济腾飞	尹 明	96

(四) 航空运输

西部地区民用航空的现状 & 前景.....	骆慈孟	101
加速我国西部地区空中交通建设势在必行.....	刘宪礼	106

(五) 内河运输

四川内河航运发展战略思考与对策建议.....	江富友	111
强化干流运输 深化产业结构调整.....	孙振华	116

(六) 管道运输

四川油气管道运输及发展设想.....	刘良治	120
附 参加研讨会的其他论文目录.....		123

附录 (二)

1. 四川省公路网规划.....	四川省公路局	124
2. 四川省水路网规划.....	四川省水路局	125
3. 四川省航空网规划.....	四川省航空局	126
4. 四川省管道网规划.....	四川省管道局	127
5. 四川省综合交通网规划.....	四川省综合交通局	128
6. 四川省主要港口规划.....	四川省港口局	129
7. 四川省主要机场规划.....	四川省机场局	130
8. 四川省主要公路规划.....	四川省公路局	131
9. 四川省主要水路规划.....	四川省水路局	132
10. 四川省主要航空规划.....	四川省航空局	133
11. 四川省主要管道规划.....	四川省管道局	134
12. 四川省主要综合交通规划.....	四川省综合交通局	135

附录 (三)

1. 四川省主要公路网规划.....	四川省公路局	136
2. 四川省主要水路网规划.....	四川省水路局	137
3. 四川省主要航空网规划.....	四川省航空局	138
4. 四川省主要管道网规划.....	四川省管道局	139
5. 四川省主要综合交通网规划.....	四川省综合交通局	140
6. 四川省主要港口规划.....	四川省港口局	141
7. 四川省主要机场规划.....	四川省机场局	142
8. 四川省主要公路规划.....	四川省公路局	143
9. 四川省主要水路规划.....	四川省水路局	144
10. 四川省主要航空规划.....	四川省航空局	145
11. 四川省主要管道规划.....	四川省管道局	146
12. 四川省主要综合交通规划.....	四川省综合交通局	147

1996—2010 年四川省 交通运输发展规划研究

四川省计委经研所 李雪梅

一、1996—2010 年我省经济发展展望

1996—2010 年的 15 年,我国经济和社会发展将实现第二步战略目标和开始向第三步战略目标迈进。四川作为一个拥有一亿多人口的多民族大省,未来 15 年国民经济和社会事业和发展,不仅关系到全省人民物质文化生活水平的提高,而且关系到全国各民族的团结和区域经济的协调发展。这一特殊的历史阶段决定了我省经济必须快速、稳定的发展。据预测,到 2010 年全省国内生产总值(按 1990 年价格)将达到 7000 亿元,人均国内生产总值与全国平均水平的差距,将由目前的 $0.6:1$ 缩小到 $0.8:1$ 。届时,我省国民经济和社会发展要实现“国民经济工业化,乡村人口城市化。资源配置市场化和生活水平富足化”的奋斗目标。

二、落后的交通是制约我省经济发展的最大瓶颈

1. 我省交通运输发展现状

四川地处内陆,境内地形以山地、高原为主,历来是交通闭塞、内外联系困难的地区。经过建国四十多年的建设,初步形成了以铁路为骨干,公路、地方内河航道为基础,民航、管道运输相配合的综合运输体系。交通运输条件有了显著改善。

1992 年底,四川拥有铁路营运里程 2684 公里;公路 98920 公里;内河航道 7904 公里;航线 31573 公里;生产运输管道 4151 公里。

2. 我省交通运输存在的主要问题

(1) 资金投入不足,基础设施简陋。1992 年,我省运输邮电部门的固定资产投资为 26.89 亿元,仅占总投资的 9.5%,由于资金紧张,加之受自然地理条件的约束,致使大部分交通基础设施比较简陋,装备水平低下,配套设施不全,综合运输能力较低。

(2) 铁路数量少,布局不合理。我省铁路数量少,密度低,按国土面积计,我省路网密度为 47 公里/万平方公里,按人口计,路网密度为 0.25 公里/万人,均远远低于全国平均水平。由于运量需求与运力矛盾较大,以运定产严重。从布局上看,我省四条出川铁路均

为南北向,西部地区甚至无一条地方铁路,严重影响了当地的经济发展和全省整体优势的发挥。

(3) 公路等级低,承载能力小。我省公路总体技术标准低,等级差,全省路网等级仅为4.05,公路瓶颈较多,养护欠帐严重,油路普遍超期服役。

(4) 航空及水运基础设施差,潜力尚未发挥。全省民航机场少,航管导航设备落后,飞行受气候影响较大,配套及运输服务设施严重不足。水运方面,虽然拥有较好的水运条件,但航道整治较差,运输能力低。

综上所述,我省交通建设虽取得了一定成绩,但仍远不能适应经济发展的要求,随着经济的进一步发展,其制约作用将更趋突出。

3. 1996—2010年交通运输面临的形势与任务

2010年我省运输需求量将大量增加,交通将在我省后十五年的经济、社会发展中处于特殊地位,起关键作用。

(1) 主要工农业产品产量的增加,扩大了运输需求量。到2010年,我省钢产量将达到1500万吨,原煤将达到9000万吨;粮食将达到5200万吨,分别比1992年增长59%;27%;17%,由于主要工农业产品产量与货运量存在正相关,2010年货运量将有较大增长。

(2) 对外开放的扩大,需要高质量的运输条件作为保证。四川地处内陆,在对外开放和市场竞争中处于相对不利的地位。为此,我们只有实施“以市场换技术,以时间换空间”的战略,通过形成时间上的优势转换空间上的劣势,通过“打市场牌”获取先进技术,走出内陆省区对外开放的新路子,这就要求我省的交通建设有较大发展。

(3) 境内资源的成片开发,有赖于交通的进一步发展。我省境内资源丰富,尤其是矿产资源,不仅品种多,储量大,而且分布相对集中,但由于其分布地大都是交通落后地区,成片开发较困难。随着我国资源开发、原材料工业重心的西移,四川将在下世纪初成为我国良好的战略资源后备基地。交通运输将成为这一战略目标能否实现的关键。

(4) 人口总量的增加及城乡人口结构的变化,进一步加剧了客运负担。到2010年我省人口将达到1亿3千万,城乡人口比重将由目前的14:86演变为40:60。由于城市人口的客运需求较农村人口高,随着工业化、城市化进程的加快和广大农民、少数民族生活水平的不断提高,其客运需求也随之增加,这将使已很紧张的客运更趋紧张。

综上所述,1996—2010年,我省的交通运输将面临更加严峻的形势和更加繁重的客货运任务,2010年要实现我省的经济、社会发展蓝图,必须加快交通建设的步伐。

三、1996—2010年我省交通发展的目标和重点

1. 任务和目标

1996—2010年我省的交通发展要以扩大进出川和省内干线的运输能力为重点,新建与改扩建相结合,尽快形成以铁路和高等级公路为骨架,各种运输方式合理分工的综合运输体系。

2. 发展重点

(1) 铁路

① 北通道。北通道是四川客货进出的主要口子,除承担北煤及成品油入川的繁重任务外,还担负着滇黔两省的部分进出物资。铁路是北通路最重要的运输方式,但由于现有的宝成、襄渝两条干线运输能力长期不足,严重制约了物资交流量的增长。据初步预测,2010年包括滇、黔两省通过北口铁路的货运量将达到7200万吨,比1990年增长190%。因此,加快北口铁路建设,大幅提高通过能力,已是刻不容缓,势在必行。

——尽早修建宝成复线

宝成复线为单线铁路,长期处于超饱和运行状态,急需增建第二线。“九五”期间,要加快宝成复线成都——阳平关段建设步伐,争取阳平关——宝鸡段尽早开工,力争“九五”期末完成全线复线改造任务。

——新建西安——安康铁路

由于交通建设的相对滞后,到2010年,已建成的宝成复线仍不能满足需求。因此,在改造宝成线的同时,急需修建西安至安康线以分流宝成线运量,同时从根本上解决陕煤南运的问题。

——改造襄渝铁路

为扩大北通路的运输能力,需加快襄渝铁路的技改工程,力争“九五”期间实现全线电气化配套。

② 南通道。我省南口现有成昆、川黔两条铁路干线,线路少,能力不足。随着我省与东南沿海各省的协作与交流及对外开放的迅速扩大,南通路将成为我省与国内沿海地区和东南亚各国进行经济贸易的主要运输通路。为此,必须加快南口铁路建设,除加快现有铁路干线和枢纽的技术改造,提高运力外,还应加快铁路新线建设。

——新建隆黄铁路

隆黄铁路起自隆昌,中经泸州、叙永、大方、织金,终到黄桶站。沿线有丰富的煤、硫、天然气资源,并通过黔北的织金、纳雍、大方三个煤矿区。该铁路的建成对于促进川南资源开发和保证下个世纪初顺利实现黔煤入川,弥补我省煤炭供需缺口具有不可替代的作用。另外,将隆黄铁路进一步延伸,与建设中的南昆线相联,可以直达广西的防城和北海,形成我省最便捷的出海通道。

——复工修建内昆铁路(安边至树舍段)

本线北起宜宾的安边站,南接贵昆铁路树舍站,该铁路的建成,对分流成昆、川黔线运量,促进攀西六盘水地区开发,都有重要作用。在峨眉至宜宾,六盘水至小云尚铁路建成后,可形成四川腹地至华南沿海的又一条出海捷径。

——改造成昆铁路

成昆铁路是西南地区的主要铁路干线之一,沿线资源丰富,运量需求大。1990年此线的实际货流密度就已超过线路的能力,为适应运输增长需要,“九五”期间应完成成昆电气化改造,提高其输送能力。

根据《西南和华南部分省区区域交通运输发展与布局规划研究》,“九五”期间将建成

广通至大理铁路,该铁路建成后,继续向前延伸可连通瑞丽与缅甸。届时,我省可通过滇缅铁路发展国际贸易。

③ 东通路。我省目前与两广、湖南、江西、福建、浙江等东中部省区的客货运输,主要经由川黔线运输,由于川黔线日趋饱和,所以,打开我省东通道已势在必行。

——新建渝怀铁路

本线西起重庆的梨树湾站,东至怀化附近枝柳线上的象鼻子站,“九五”期间要抓紧做好该线的前期准备工作,在本世纪末开工建设。

④ 内部铁路。1996—2010年,在加快出口干线铁路建设的同时,也应重视内部铁路建设,形成合理的内部网络。要扩大成都和重庆枢纽的能力,到2010年,建成达万、遂渝、峨自、峨宜、筠连、南涪、乐南、达广等一批内部铁路。

(2) 公路

——以成渝两市为中心,重点抓好国、省主干线的建设与改造,带动全省路网的整体优化。

——实施“两横两纵”的公路发展战略,集中力量建设雅安—成都—内江—重庆—涪陵、万县—梁平—南充—成都、乐山—成都—绵阳—广元、万源—宣汉—达川—邻水—重庆等四条高等级公路,同时抓好盆地腹心地区和重点资源开发区的公路改造,形成快捷、通畅的干线公路网络。

——加强进出川公路改造,重点是川鄂、川黔和川藏公路四川段的高等级公路建设,提高公路进出川能力。

——加快老少边穷地区公路改造和新线建设,继续采取“以工代赈”等多种办法,多渠道筹集建设资金,大力新修和改善县乡道路。

(3) 水运

——以加强现有港口设施配套和航道整治为重点,提高内河港口的吞吐能力和航运企业的运输效益。

——统筹规划港口建设。与三峡工程相协调,抓紧宜宾港和泸州港的扩能改造,抓好重庆港、涪陵港和万县港建设的前期工作,促进长江上游各港口的合理分工与协作。

——继续加强干线航道整治。按照“综合利用、航电结合、梯级渠化、共同开发”的方针,有重点地开展嘉陵江、乌江、渠江及金沙江的整治,建成金盘子、金银台枢纽及风洞子、水东坝航电枢纽。

(4) 航空

——新建和扩建一批机场。将成都和重庆扩建为国际航空港。新建黔江、攀枝花、南充、康定、九寨、黄龙等一批二级机场及成都第二机场。

——积极开辟新航线,形成以成、渝两市为中心的直达全国主要城市的干线航空网和省内及邻近省之间的支线航空网,有计划地发展国际航线。

——更新和增添一批先进飞机,加快空勤人员培训,提高空运能力。

(5) 管道。2010年建成年输送能力达1000万吨的疆油入川石油管道。

四、主要政策措施

1. 积极争取国家对四川交通运输业发展的支持

为振兴四川经济,缩小东西部差距,希望国家增加对我省交通建设的投资比例,使其占基本建设投资的比重达到或高于全国平均水平。

2. 多渠道筹集建设资金

——对收益偏低的交通设施,继续采用财政贴息的办法,支持省投资公司发行重点建设债券;

——对具有较好经济效益的新建项目,大力推行建设项目股份制;

——组建多种形式的共同投资基金,广泛吸引社会闲散资金投入重点建设;

——赋予交通设施建设的投资主体以相应的房地产开发经营权,使基础建设形成的级差收益顺利回流,转用于新的交通设施建设项目;

——积极争取外资、港澳台资及侨资用于交通建设,实行合资经营或以“建设——经营——转让”的 BOT 方式参与建设;

——采取“以工代赈”等方法,加快交通闭塞、经济不发达地区的交通建设。

3. 进一步改革运价,用价格机制平衡交通运输各系统的负荷程度

——改革运价管理过于集中的体制,赋予运输企业运价浮动的一定权力,根据货类、季节、方向、地区等不同情况进行调节;

——理顺各种方式的运输比价,充分发挥水运的运输潜力,缓解铁路运输的紧张状况。

四川在大西南出海通道中应有 布局和规划建设探讨

四川省交通厅 陈 铃 于唯多 向南阳

一、关于概念及问题的提出

运输通道的提法在国外早已有之,也称为运输走廊。运输通道是指综合运输范畴。按照国际公共运输联盟和西德公共运输企业联盟主编的《公共运输词典》解释为:“运输通道是一个地域概念,在本域中有一条宽阔的顺着总流量前进的地带,它联接着主要交通源。运输通道中可有若干条不同运输方式的线路。”由此可见,所谓运输通道,是指客货流的密集带,也就是交通运输的骨干线路,由一种或多种运输方式所组成。

基于上述概念,本文从研究大西南出海通道着眼,重点对四川区域内对外及出海运输通道问题进行探讨。运输通道特别是出海运输通道问题的提出,是基于四川省在改革开放的进程中,面对经济发展形势的迫切需要而提出来的。因为四川是一个四面环山的内陆省,与沿海和沿边口岸相距甚远。由于地理地型条件的关系,四川经济发展对交通运输的依赖性很强,要进一步敞开天府大门,走出盆地,发展横向经济联系和国内外贸易,参与国际大循环,加快改革开放步伐,都必须加强大西南和四川对外交通的联系,特别是出海通道的建设。

二、四川出海通道现状分析

四川出海通道目前主要有两条:一条是依托长江干流,水陆联运,江海直达经上海出海的东通道(简称东通道,下同);二是经贵州或云南下广西由北部湾的防城、北海、钦州港出海的南通道(简称南通道,下同)。

东通道是公路与水路联运的出海通道,是目前四川除铁路运输外的主要出海通道。各种物资由公路或铁路运至长江沿岸港口中转,分别从乐山、宜宾、泸州、重庆、涪陵、万县等港口和码头转船运至上海出海。由于川江段航道原始,港口码头建设不配套,设备陈旧落后,装卸能力很差,加之缺乏科学管理,水陆联运、江海直达的格局尚未真正形成,中转环节多,运输效率低,全程运输时间长,目前东通道还没有充分发挥出优势和运输能力。据

1992年统计,四川通过长江水运出川的物资(包括部属企业在内)全年仅有800万吨至1000万吨,不足川江运能的三分之一。

南通道目前以铁路运输为主,主要通过川黔线、黔桂线直达广西钦州港,或再由公路运输转北海港。由于铁路通道少,限制口多,通过能力低、客货运输不畅,远不能适应四川和大西南出海运输的需要。

南通道的公路运输目前尚未构成大通道。由于现有公路等级太低,弯急坡陡,行车速度慢、通过能力弱,制约了大通道的形成。由四川成都至广西北海,目前有三条公路干线相通:

- (1) 成都经隆昌、泸州至贵州大方、安顺到广西百色、南宁达钦州、北海;
- (2) 成都经重庆、綦江至贵州遵义、贵阳至广西南宁、北海;
- (3) 成都经内江、宜宾、云南水富、昭通、昆明、广西百色、南宁到北海。

以上三条干线公路全程均在1700—1870公里间,虽为国道或国道主干线,但高等级公路正在规划和建设中,短期内难以形成大通道。

三、四川出海通道规划原则

四川省地处大西南,其出海通道的规划应是大西南出海通道整体规划的组成部分,两者密不可分。因此,四川出海通道规划原则既要遵循大西南总体规划原则,又要体现四川自身的特色;在统筹规划、合理布局的基础上,加强与各省的联合、协作,共同建设大西南出海通道;根据需要与可能,合理安排建设序列,分期分步组织实施。

四川出海通道规划应本着远期与近期结合,东通道与南通道结合,铁路、公路规划与水路规划结合,先易后难、突出重点的原则,在改善和加快东通道建设中,以连接港口的高等级公路建设和港口、码头配套设施建设为重点,满足当前出川物资运输的需求;在整体通道建设中,以突出南通道建设为重点,将东通道中连接港口的高等级公路向南延伸至省界,与邻省接通,形成大西南公路主通道。在南通道的规划和建设中,又应突出以铁路运输为主,公路分流,辅以航空运输的原则,协调发展各种运输方式,加强铁路、公路和空港建设,形成综合运输网络体系。

四、大西南及四川出海通道规划和建设的构想

大西南和四川出海通道的规划,应以国家计委编制的《西南和华南部分省区交通发展规划纲要》(以下简称《纲要》)为依据,以建设大西南出海通道为目标,结合四川省交通建设上新台阶的规划计划,认真搞好四川出海通道的规划和加快建设步伐。

(1) 铁路建设。根据《纲要》,大西南地域内的南部对外运输通路,主要是力争一九九七年前建成南(宁)昆(明)铁路,以形成南通道新的主干线,同步建成钦(州)北(海)、合(浦)河(唇)铁路,并提高湘桂铁路和成昆铁路的通过能力。

据此,四川要加快成昆铁路电气化改造步伐和争取恢复内昆铁路建设,使即将建成的南昆铁路运输向四川延伸。建议国家加大对南昆铁路的投入,加快建设速度,争取提前两年建成通车,使南通道尽早建成。

东通道要加快成达铁路建设和达(县)万(县)铁路的前期工作,并结合三峡工程,尽早实施,以充分发挥万县港的水陆枢纽作用。

(2) 内河建设。《纲要》指出,“八五”期完成西江航道一期工程,继续进行南宁至贵阳段二期工程。同时以继续整治川江航道,改扩建沿江主要港口,提高通过能力为重点。目前要加快宜宾港的建设和泸州的规划工作,结合三峡水利枢纽工程建设,注意论证库区不同水位时的工程和装卸设施建设,论证搞好沿江各港口、码头、泊位和配套设施的总体规划 and 建设,使东通道畅通无阻。

(3) 公路建设。对南通道,《纲要》中规划的重点是加快昆明至南宁公路的建设,改造和建设重庆至贵阳、内江至宜宾至昆明、贵阳至南宁、昆明至贵阳高等级干线公路。四川要抓住机遇,积极贯彻落实《纲要》中已规划的川境内路段的分期实施,积极协同配合友邻省搞好接线点的规划和测设,同时还应建设好隆昌至泸州、纳溪的高等级公路,与新建成的大纳二级公路相衔接,新辟去贵阳的大通道。

东通道,在九五年建成成渝高速公路的同时,抓住国家“两横两纵”主干道规划的机遇,结合三峡库区移民规划,建设重庆至长寿、垫江、梁平、万县至武汉的高等级公路,加快万县、涪陵、丰都三座长江大桥的建设。形成除长江水运通道外的陆上公路由成都直达上海的大通道。

(4) 空中出海通道。为适应对外开放,发展经济和旅游事业的需要,必须加强四川与国外的空中联系。重点是加快成都国际航空港的建设和重庆江北机场的完善、配套。航线建设重点是指提高通往华东、华南、华北地区航线的通达能力,扩大国内、省内航线网络,积极开辟至东南亚、西亚国家的国际航线,以适应航空运输发展的需要。

如上述构想得以实现,四川和大西南的出海通道即已形成,基本能适应经济发展、旅游和对外交往的需要。

五、四川出海通道的实施策略

四川出海通道现有四种不同运输方式,分别隶属于铁路、交通、民航部门管理,各有优势和利弊。从整体而言,实施综合运输,扬长避短,互为补充,形成运输合力,是最经济合理的方案,但现实往往并非如此。空中运输受运量和成本的限制,难以完成大宗物资的对外运输。铁路运输目前已超负荷,新的通道尚未建成,要缓解出川运输的压力,决非仅靠加强管理所能解决,必须加快新线建设和旧线改造。从公路运输出海通道看,由于运距远、效益差,且公路大通道没有全线贯通;无论东出口和南出口均需经由邻省地域出海,而这些省区的公路通道所经之处地表复杂,地势险要,建设时工程浩大,耗资甚巨,无论财力和物力在近期都难以将公路大通道贯通。而四川经济发展的形势,对出海通道建设的要求都不允许我们坐等和寄托于外省高等级公路的建设,否则将贻误时机。

我们认为,四川出海通道的建设,除南昆铁路靠中央直接安排外,对内昆铁路的复工,要同云贵紧密配合,共同向中央反映,求得支持,争取早日上马。同时,依靠本省的力量,充分发挥公路与水运联运的优势,采取以南为主、南、东两通道同时并举;以铁为主,铁、公、水、空同时并举的策略,方能走出自己的路子。

从长远来看,交通部规划的国道主干线,也是全国公路运输大通道,在四川境内的国道主干线,也正是四川出海通道的组成部分。这些通道与云南、贵州、广西和湖北相连接形成了四川出海的公路南通道和东通道。因此我们必须坚定不移、锲而不舍地集中力量抓紧建设,同时加强同邻省的配合和协作,互相通气、步调一致,共同建设好公路大通道,特别是向南出海的公路出海大通道。

在近期和中期,要解决出海通道问题,比较现实和可能的方案是:一方面充分利用得天独厚的长江黄金水道的优势,实行水陆联运,发展集装箱运输和江海直达运输。在整治好川江,配套建设好沿江港口、码头、添置现代化装卸设备,提高港口吞吐能力的同时,抓紧实施在建的成渝高速公路、涪陵公路和已规划的内宜、隆泸、成乐全封闭一级公路,长寿至梁平至万县二级汽车专用公路,形成以长江沿岸重要港口为结点的川东、川南高等级公路主骨架,为开辟公水联运出海通道奠定基础。另一方面要在加快铁路建设和改造的同时,抓好南通道公路建设,争取云南、贵州、广西的支持和配合,请他们在规划、测设、年度计划中,对水富—昆明、大方—贵阳、崇溪河—贵阳以及贵阳—南宁、昆明—南宁、南宁—海口等高等级公路建设给予优先安排,促进出海公路通道的早日建成。

发挥长江水运优势,建设公路与水路联运的出海通道,不是权宜之计,是四川省扩大对外开放,加快经济发展的战略措施之一,这个策略不但可以利用自己的优势把四川对外运输和经济搞活,而且可以带动云贵两省与四川毗邻地区的对外运输和经济发展,同时也是建设大西南对外主通道之一的举措。因此,充分利用高等级公路的运输能力,发挥长江水运的大运量、长距离优势,实施公水联运的策略,是建设四川出海通道的近期最佳方案。

六、加快建设出海通道的可能性

当前是发展交通运输最有利的时机。自党的十四大和八届人大以后,党和国家已经把发展交通运输提高到仅次于农业的战略地位。从中央到地方各级政府和广大人民群众也深刻认识到交通运输是制约地区经济发展的重要因素,因此十分重视交通建设,制定了许多优惠政策和措施,加强交通基础设施建设。我们必须抓住这一大好有利时机,抓住机遇,充分调动各方面力量,联合建设四川和大西南出海通道。大力提倡中央、地方、企业及其他国内外投资者,按照谁投资、谁受益的原则,以多种形式,投资建设和经营管理出海通道的基础设施。

西南和四川出海通道的建设,离不开中央的领导和支持。大西南地域辽阔,人口众多,少数民族聚居,自然资源丰富,除蕴藏巨大的水能资源外,已探明储量的各类矿物有 90 余种,在我国经济发展和对外开放的大格局中具有重要的战略地位。而大西南的开发和开放,又必须把出海通道的建设摆在首位。“要得富,先修路”;“要大富,修大路”。四川省委、

省政府已将加强交通设施建设列为经济发展的重中之重。但是,西南各省贫困面大,地方财力有限,在充分发挥地方积极性的同时,我们吁请国家有关部门,在建设项目、资金投入和政策上向大西南倾斜,向建设出海通道上倾斜。我们深信:在中央的统一领导和扶持下,依靠西南各省区的通力合作和人民群众的支持,只要科学规划,精心组织,政策对头,认真落实,团结协作,用集中力量打歼灭战的办法,大西南和四川出海通道的建成将为期不远了。

西南地区交通发展构想与对策

西南交通大学 邹俊万

一、西南地区交通发展构想

1. 运输需求估测

2000—2020年西部地区的运输需求,采用《我国交通运输量在地区上分布的研究》(西南交大邹俊万等,1991年)课题研究中的预测值,2050年的运输需求,采用定量与定性分析相结合的方法估算,初步测算结果如下。

客运量(不含公路社会运量、航空运量):2000年22亿人,2020年45亿人,2050年70亿人。2020年比2000年增加1.05倍,2050年比2020年增加0.56倍。

旅客周转量:2000年1396亿人公里,2020年3158亿人公里,2050年5000亿人公里。2020年比2000年增加1.26倍,2050年比2020年增加0.58倍。

货运量(不含公路社会运量、管道运量):2000年 2.7×10^8 t,2020年 6×10^8 t,2050年 10×10^8 t。2020年比2000年增加1.2倍,2050年比2020年增加0.67倍。

货物周转量:2000年19260亿吨公里,2020年32110亿吨公里,2050年53500亿吨公里。2020年比2000年增加0.67倍,2050年比2020年增加0.67倍。

客货换算周转量:预计将由1990年的1220亿换算吨公里,增加到2000年的2631亿换算吨公里,2020年的6358亿换算吨公里,2050年的10350亿换算吨公里。2020年比2000年增加1.42倍,平均每年增长4.5%。2050年比2020年增加0.63倍,平均每年增长1.64%。

1990年全国及西南地区实际客货运输量水平、2000—2050年全国及西南地区客货运输量预测(估算)值见表1。

2. 交通发展基本思路与发展目标

(1) 基本思路

① 服从全国的和西南地区经济发展需要,适度超前发展。

② 从国家总体出发,确定目标。主要应从优化产业布局、资源合理配置、国土开发、国防建设、国际交流、客货运输需求以及加强民族团结等需要出发,确定交通发展目标。

③ 以铁路为骨干,建立综合交通运输体系。按照各种运输方式合理分工、优势互补、协调发展的原则,优化配置运力。建立以铁路为骨干,铁、公、水、管、航五种现代运输方式综合发展的交通运输体系。