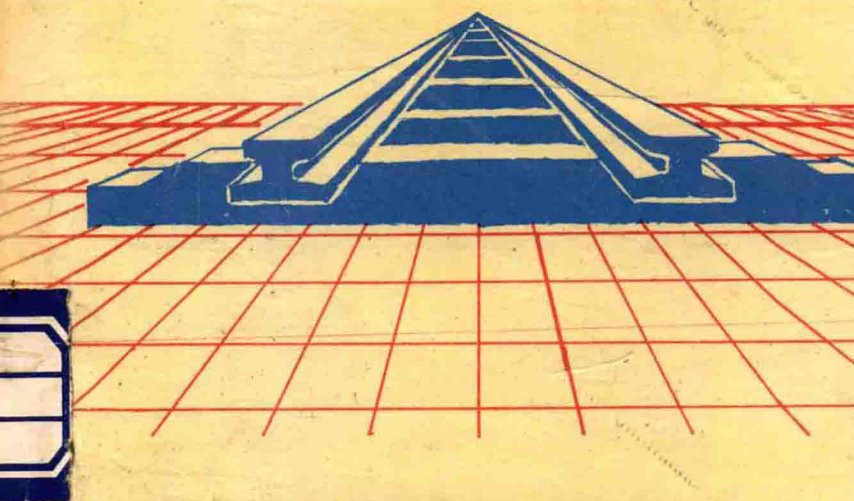


四川铁路东通道 建设研究

主 编 马述林 张同庆
副主编 孙力达 胡际权



西南交通大学出版社

四川铁路东通道建设研究

江苏工业学院图书馆
主编 孙力达
副主编 马述慈 张同庆 胡际权
藏书章

西南交通大学出版社

(川)新登字 018 号

四川铁路东通道 建设研究

主 编 马述林 张同庆

副主编 孙力达 胡际权

*

西南交通大学出版社出版发行

(成都 九里堤)

四川峨影印刷厂印刷

*

开本:787×1092 1/32 印张:7.8125

字数:164 千字 印数:1—2000 册

1994 年 12 月第 1 版 1994 年 12 月第 1 次印刷

ISBN 7—81022—762—9/Z·045

定价:12.00 元

(内部发行)

序

重庆市副市长 秦昌典

我们处在新旧世纪交替的重大转折时期，我国正向工业化、城市化和现代化的目标迈进。经济要起飞，交通运输必须先行。铁路运输作为综合交通运输体系中长距离大运量的运输方式，应得到优先发展，对于内陆地区经济发展尤显其特殊的重要性。

四川铁路东通道建设，是加速我国西部经济发展，扩大对外开放的跨世纪工程。四川地处内陆，幅原辽阔，资源丰富，人口众多，市场巨大，经济发展前景可观。加快四川铁路东通道建设，对于推动四川省经济持续快速健康发展，进一步扩大对外开放，加强四川与东南沿海联系，配合三峡工程建设和库区综合开发，加快川黔鄂老革命根据地人民脱贫致富进程，乃至带动西部经济的腾飞，具有十分重要的战略意义。

渝怀铁路是四川铁路东通道建设的首选方案。渝怀铁路西起重庆，东至怀化，是四川通向东南沿海最便捷的陆上交通干线。渝怀铁路兼具四川铁路东通道和西部铁路东南通道及出海通道的多重功能，对于完善我国西部铁路路网具有重大作用。建设渝怀铁路，也有利于发挥重庆作为中心城市的综合功能，带动长江上游地区经济发展。

兴建渝怀铁路，既是四川、湖南人民的共同心愿，也是国

家开发大西南,完善铁路路网的客观要求。渝怀铁路的建设应按照社会主义市场经济的基本原则,发挥中央和地方各方面的积极性,有钱出钱,有力出力,联合协作,以改革的思路推进渝怀铁路的尽快建设。

近年来,一些理论和实际工作者对四川铁路东通道建设作了大量研究工作。一九九四年七月,四川省铁道学会、重庆市计划学会组织召开了四川铁路东通道研讨会,会议邀请了国家计委、铁道部、大专院校和四川、湖南省的数十位专家和学者,全面、系统地研究论证了建设四川铁路东通道——渝怀铁路的必要性和紧迫性,探索了各种建设方案,对渝怀铁路建设实施提出了对策。通过研讨,形成了共识,取得了较高质量的研究成果。

现在将这些研究成果汇集出版,具有重要意义。专家学者们的研究成果,为四川铁路东通道的决策提供了科学的依据,为把握西南第三次铁路建设高潮的机遇,进一步提高认识,扎实做好前期工作,早日动工兴建渝怀铁路奠定了基础。

借出版之机,向关心和关怀渝怀铁路建设的国家有关部门、省、市有关部门和各位专家、学者,表示深切的感谢!

1994年8月

目 录

四川东通路的铁路新线建设势在必行	李景盛
建设四川东通路是经济腾飞的迫切需要	吴正刚
关于四川铁路东通道建设的浅见	张立生
关于加快川湘铁路建设问题	陈之惠
对四川省铁路建设东通道的思考	
..... 刘世杰 齐俊生 周 健 汪慧	
建设渝怀铁路,加速构建西南出海大通道.....	
..... 孙力达 胡际权	
谈西南的对外通道	葛占岭
西南铁路发展及东通道建设	叶怀珍 杜 文
修建川湘铁路的战略意义	孙化远
从涪陵地区经济发展看修建川湘铁路的必要性	姚建全
重庆社会经济发展与东通道建设	郭耀煌 张 炜
抓住机遇,尽早修建四川铁路东通道.....	黄家亿
建设四川铁路东通道的构想	胡际权 李 勇
抓住“九五”机遇,建设渝怀铁路.....	丁 地
规划建设渝怀铁路 加快区域经济发展 ...	杜政清 杨蜀华
修建川湘铁路是振兴四川经济的迫切需要	阙吉淮
修筑渝怀铁路,促进长江上游经济区的开发开放.....	张 凤
关于四川铁路东通道建设的思路和建议	王国生
不失时机地开辟四川铁路东通路 ...	顾炎 石定宇 高旭敏

关于选择四川铁路东通道的几点建议	乔乐中 黄承锋
关于加快建设川湘铁路的探讨	陈作贵
试论四川东通道的建设	高著田
川湘铁路东端接轨方案探讨	李邀夫
加快四川铁路建设有关问题的探讨	孙梓青
川湘线引入重庆枢纽的设想	苏瑞麟
旅客运输与四川铁路东通道建设	李在田
关于东通道客货运量的预测和分析	杨仁康
关于筹集渝怀铁路建设资金的思考	马述林
四川东通道建设与投资研究	陈 飞
川湘铁路建设筹资与经营机制设想	邹俊万

四川东通路的铁路新线建设势在必行

李景盛

(国家计委综合运输研究所 研究员)

一、四川铁路运输的形势

改革开放以来,四川的经济有了很大发展,尤其近十年的发展速度加快,国民经济各项主要指标,达到了新的水平。据1992年的统计,全省的国内生产总值达到1478亿元,国民收入达到1215亿元,社会总产值达到3222亿元,工农业生产总值达到2595亿元,与1990年相比,平均增长速度分别达到9.8%、9.7%、14.5%、13.9%,比“七五”期间的平均增长速度,分别提高3.6、4.2、6.0、4.9个百分点。

新中国成立以来,中央对与四川国民经济发展密切相关的交通运输基础设施的建设,尤其铁路建设,给予了极大的关照,先后建成省内的成渝铁路,修通了进出川的宝成、川黔、成昆、襄渝等铁路干线,基本搭起了省内外铁路网骨架,往北有宝成、襄渝铁路,向南有成昆、川黔铁路,成了全国铁路网的重要组成部分。到1992年底,全省拥有中央铁路营业里程2877公里,地方铁路191.5公里,完成旅客运输量4578万人、客运周转量127亿人公里、货物发送量6505万吨、货运周转量382亿吨公里,与1990年相比,平均增长速度分别为5.7%、

8.9%、3.9%、4.3%，同“七五”期的平均增长速度相比，客运量、客运周转量分别提高9.8和9.2个百分点，货运量只提高1.0个百分点，货运周转量还下降了1.6个百分点。可见，铁路货运量的增长，与国民经济的增长相当不协调。多年来，省内几条铁路干线的能力均已达到饱和或接近饱和，进出川的铁路运输十分紧张，旅客买票难、乘车难，靠超员来维持旅客乘车的需求，货运只能满足需求的60—70%，不少物资装不上，出不去，也进不来，所以，人们将历史上的“蜀道难，难于上青天”描述，改说为“蜀道难，难于进出川”。这说明进出川的铁路运输，严重制约了四川国民经济的发展，极不适应扩大开放、发展旅游的需要，群众的意见也很大。

四川省的战略地位重要，抗日时期是我国的大后方，新中国成立以来，多年来的建设，是作为战略大后方去进行的。四川的自然条件优越，农副产品富足，历史上就称之为“天府之国”；境内矿物资源储量丰富，种类繁多，多种矿产在全国占有重要地位；旅游资源也十分富集。四川省不仅地域宽广，人口也众多，分别占到全国总量的5.8%、9.5%，人口密度高于全国平均值的62.5%，所以，四川这个大省的政治、社会稳定，科技、社会事业的发展，经济的发展、人民生活的改善，中央都十分重视和关切。随着经济的加速发展和人民旅行次数的增加，四川的客货运量还将有较大的增长。

在邓小平同志南巡重要谈话、中央政治局会议，以及党的十四大精神鼓舞下，全省各级党、政领导，思想解放，改革开放步伐加快，“八五”计划前二年的国内生产总值增长速度9.8%的实现，为“八五”后三年可持续实现较高的发展速度提供了依据，为到本世纪末，四川为实现“增进效益，提前翻番，

实现小康,增添后劲”的奋斗目标准备了条件,“九五”期间的国内生产总值发展速度将有可能保持在9%以上。

根据铁路客货运量增长与国民经济发展的关系,预计到2000年,全省铁路:客运量将达到8750—9020万人次,比1992年增长91%—97%,平均增长速度为8.4—8.8%;客运周转量达245—252亿人公里;货运量将达到9610—10250万吨,比1992年增长48—58%,平均增长速度为5.0—6.0%,货运周转量达557—594.5亿吨公里。可见国民经济的加速发展,使得已很紧张的铁路运输,面临的运输形势更为严峻。

铁路运输制约四川国民经济的发展速度,引起了中央和省领导的极大重视,国家计委组织各有关部委专门对西南华南有关省区的交通规划进行了研究,铁道部克服投资不足的困难,在加速进出四川铁路的电气化改造计划同时,作出了西南华南铁路建设的重大战略部署,四川省积极配合中央有关部门发展四川交通,在1992年,开工建设宝成铁路复线、成达铁路新线、成渝高速公路,开辟航空线24条,隆泸地方铁路建成通车,在2000年前,完成渝达段铁路、成昆铁路电气化工程,完成宝成铁路阳平关——成都段铁路复线建设,争取复建内昆铁路,建成达万铁路等工程项目。上述工程项目完成,四川北通路、南通路和省内铁路能力将得到加强,运输紧张的局面会有所缓解,但四川铁路运输东通路将会更加紧张。

二、四川东通路运输现状及其分析

就现有的铁路网,四川真正的东通路铁路还没有。但现有四川北通道的襄渝铁路,南通道的川黔铁路,与区外的焦柳、汉丹、湘黔铁路线相联,能起四川外运物资到中南、华东地区

的铁路运输东通道的作用。

襄渝铁路西起重庆市的小南海，东到湖北的襄樊市，单线，营业里程 840.4 公里，其中达县——襄樊段为电气化铁路，其限坡为 12‰。穿越大巴山的安康——达县段，因桥隧相连，改造、扩建困难，能力受到限制，现通行客车 6 对，货运输送能力 900 万吨左右。1992 年实际货流密度：上行 919 万吨、下行 899 万吨，已处于超饱和状态，与 1985 年的货流相比，年均增长速度：上行 10.9%，下行 8.1%；与 1990 年的货流相比，年均增长速度上行 12.0%、下行 9.1%。

川黔铁路北起小南海，南到贵阳南，单线，营业里程 424.5 公里，其限坡：上行 20‰、下行 22‰，限制区段在石门坎以南段，该线于 1991 年底建成电气化铁路北段（小南海——石门坎段），现开行客车 8 对，货运输送能力 1600 万吨（设计能力 2000 万吨），南段（石门坎——贵阳南段）现开行客车 7 对，货运输能力 1000 万吨（设计能力 1200 万吨）。1992 年实际货流密度：北段上行 1468 万吨，下行 739 万吨；南段上行 1010 万吨，下行 763 万吨，北段的能力尚有富余，南段的能力也已饱和。北段上行货流密度与 1985 年相比，年均增长速度 6.1%，与 1990 年相比，年均增长速度 8.4%；南段上行货流密度，与 1985 年相比年均增长速度 7.0%，与 1990 年相比，年均增长速度 12.9%。

从两条铁路的现状看到，襄渝、川黔铁路均为单线，因限坡大，虽实现了电气化，能力依然不大；因客货运量增长速度较快，扩能很快达到饱和，很不适应客货运量的增长；以交出客运量计算，客运能力不足，超员严重，仅出川客运超员率就高达 44% 以上，加上地方客运量，超员率估计在 50% 以上，造

成各站旅客上车就非常困难,车箱拥挤不堪,秩序混乱,列车服务质量无法保证,也给一些不法分子造成了作案条件,甚至有些地段,旅客感到缺乏安全感,社会影响极坏。

据进出四川铁路各交接站 1992 年的统计,与东通路有关的达县口和石门坎口,接入客、货量 591 万人、1908 万吨货,分别占到全川四个交接口接入总量的 52.6%、52.3%,其中石门坎口接入客、货量 312 万人、1008 万吨货,比重分别占 27.8%、26.6%;交出客、货量 645 万人、1543 万吨货,分别占到全省四个交接口交出总量的 53.6%、52.2%,其中石门坎口交出客、货量 357 万人、704 万吨货,比重分别占到 29.7%、23.8%。

预计 2000 年,石门坎口交出客运量 450 万人左右(约需 14 对客车),年均增长速度 3.0%;接入货运量 1500 万吨左右,年均增长速度为 5%;川黔铁路的货流密度:北段(上行)2200 万吨左右,南段(上行)1510 万吨左右。其中达县口交出客运量 350 万人左右,年均增长速度 2.5%;接入货运量 1400 万吨左右,年均增长速度 5.7%;达县——安康段铁路货流密度(下行)1630 万吨,年均增长速度 6.0%。

可见,与川黔、襄渝铁路的达县——安康段的现有能力或设计能力相比较,加上新增客车占用的能力,两条铁路运输形势紧张,能力都不能满足需求,特别是川黔铁路的能力严重不足,要适应客货运量增长的需要,开辟东通路铁路新通道势在必行,铁路新线建设的时间还必须抓紧。

三、要加快东通路的铁路新线建设

开辟东通路的铁路新线建设,主要指渝怀铁路和川汉铁

路的建设。

渝怀铁路,起自重庆,经长寿、涪陵、武隆、彭水、秀山,终到湖南的怀化。川汉铁路,起自达县,经万县、利川、恩施,终到枝城。从地理位置的布局看,这两条铁路线的位置适中,而且经由属国家级成片贫困的秦巴山区,这两条铁路的建设,有利于贫穷山区的开发,可促进沿途地方经济的发展,对贫穷地区的脱贫会起到积极作用;同时,对三峡工程的建设、库区的开发移民安置也能起到促进作用。决定东通路铁路新线建设的根本原因,是四川进出东通路客货运量的快速增长,现有襄渝、川黔铁路能力的严重不足,需要开辟新通路,提高东通路铁路运输的能力,满足客货运量增长的需要。因此,客货流的顺直对新线能否分流这一因素,就显得更加重要。

修建渝怀铁路:

据 1992 年统计,四川发送到华东、中南的物资量,通过川黔铁路,转湘黔铁路的运输量,约 400 万吨,占到四川省调出总量的 21.0%,占到石门坎口交出量的 57%。华东、中南的物资通过石门坎口调入四川的货物量约 480 万吨,占到四川全省调入量的 23.0%,占到石门坎口接入量的 47.6%。如果用这个比重去推算 2000 年四川与华东、中南地区通过石门坎口的物资交接量(渝怀线可分流量),预计接入货物量 710 万吨左右,可分流川黔铁路的客车有 6—8 对。

根据分析和预测,渝怀铁路线的建设,客、货流较顺直,分流作用明显。此外,渝怀铁路已于 1990 年完成予研工作,工程难度相对小些,修建标准可以搞得高些,能够适应客货运量的进一步增长;该线全长 640 余公里,投资估算 60 亿元左右;建成后,运输距离比经石门坎、贵阳、玉屏到怀化,可缩短 270 公

里左右。

修建川汉铁路

三峡工程的修建,万县港可成为终年的深水良港。经由万县港修建川汉铁路可以为四川开辟又一条铁水联运的新通道。但是万县——利川——恩施——枝城段,工程艰巨,可根据需要及时修建。

鉴于以上的分析,作为开辟进出四川东通路的铁路新线建设,渝怀铁路和川汉铁路的修建都有必要,从路网位置、客货流向、分流作用、工程难易以及投资规模等综合考虑,建议渝怀铁路和川汉铁路的达万段同时修建,列入“九五”计划加快实施,并根据需要与可能,尽早贯通川汉铁路全线。

建设四川东通路是经济腾飞的迫切需要

吴正刚

(铁道部第二勘测设计院 高级工程师)

一、四川的地位与现状

四川是我国的重要省份,经济地理属于中部地区,位于我国东西地区结合部,是开发西部地区的前哨阵地;四川又是我国战略大后方,通往南亚、东南亚新的南方“丝绸之路”的组成部分。因此,如何进一步促使四川的经济腾飞,把我国东部地区的发展与西部地区的开发结合起来,从而互相支持、互相促进,振兴全国经济,使四川省起到应有的作用,是当前急需解决的问题。

(一)经济特征

1. 自然资源

四川幅员辽阔,人口众多,面积占全国 5.9%,人口占全国 9.3%,自然资源十分丰富,不仅具有多种单项优势,而且组合良好,为综合开发提供了良好的条件。截至 1983 年底,全国已探明的 136 种矿产资源中,四川已找到 123 种,已探明储量 80 种,其中钒、钛、铀、钍、镓、芒硝、莹石等十余种居全国首位。全省水电理论蕴藏量达 1.5 亿千瓦,可开发容量 9166 万千瓦,居全国第一。此外,森林资源也很丰富,木材蓄积量达

15.47 亿立方米。

2. 工农业现状及发展

自从改革开放以来,四川经济得到较大发展,工业有了一定基础,今后随着四川地区的开发,进一步发挥其潜在优势,必将出现美好的前景。

四川省土地肥沃,气候温和,江河纵横、雨量充沛,农业生产条件优越,农产品如粮食、生猪、油菜籽、柑桔、原盐、饮料酒等产量在全国名列前茅。

3. 旅游资源

四川的旅游资源十分丰富,名胜古迹众多,如长江三峡、乐山大佛、九寨沟、自贡恐龙等景点驰名中外,吸引了大批游客。1992 年全省接待外国人、华侨、港、澳、台游客人数为 317119 人,旅游外汇收入达 34782 万元外汇券。

4. 主要城市经济概况

省内重庆是西南第一大城市,位于四川盆地东南部,长江与嘉陵江汇合处,交通方便,资源丰富。优越的自然地理和经济地理条件使重庆逐步发展为长江上游的经济中心,经过几十年的建设,使重庆积累了较为雄厚的经济实力和物质技术基础,在全国占有一定地位。全市独立核算工业企业固定资产净值在各国各大城市中居前几位,占四川省 1/4。自从改革开放以来,重庆市经济出现了全面增长的大好形势。规划“九五”经济增长年均将达 10% 以上。

重庆市 1978 年被列为开放城市。1980 年被定为对外贸易的内陆港口,1983 年经国务院批准在重庆进行经济体制改革试点,正式被辟为有直接对外进出口权的内陆港口,目前已和世界五大洲一百多个国家建立发展了经济贸易关系。

目前重庆自营出口额约占四川省出口额 1/3, 预计到 2000 年对外贸易进出口总额将达 110 亿美元, 年均增长 11%。

重庆是西南地区重要的商品流通市场, 其商业购销总值多年来一直在全国各大城市中居前几位。

成都是四川省省会, 位于四川盆地西部, 全省政治、文化中心、全国历史文化名城和西南地区重要的科学文化交流中心以及交通、邮电、通信枢纽, 新兴的工业城市, 是通向我国西部地区的重要门户。自从改革开放以来, 经济有了较大发展, 其经济实力在省内仅次于重庆。

(二) 各种运输方式及其特征

1. 铁路

全省(截至 1992 年底, 下同)铁路营业里程为 2684 公里, 出省的北通路有宝成、襄渝线, 南通路有成昆、川黔线, 但无直接进出省的东通路。铁路在进出省的运输中几乎承担着 90% 的运输量, 四川地区由于地形困难、铁路坡度大、曲线半径小、病害多, 设备失修严重, 铁路超负荷运行, 运能与运量的矛盾十分突出。四川人平乘车次数及货运量均低于全国水平。目前四川运输难突出在进出省。

2. 公路

全省有公路 98920 公里, 密度较高, 基本上实现了每县及大部分乡镇都通公路, 还有数条国道通过境内。但大多数公路标准低、路面差、能力小, 就是国道标准也低。省界附近过境交通量很小。公路运输机动灵活, 可实现“门到门”的运输方式, 但能耗大、运输成本高, 对环境污染是几种运输方式中最大者。所以公路主要担负短途运输, 大宗长途运输还是靠铁路。

3. 水运