

# 应该重视并加快沿江铁路的建设

荣朝和\* (北方交通大学)

张文尝 (中科院—国家计委地理研究所)

**提 要** 本文分析了长江流域的经济状况,产业开发,对铁路运输的需求,探讨了发挥长江水运优势与建设沿江铁路的关系,并指出加快沿江铁路体系的建设的一些具体设想。

**主题词** 沿江铁路 建设

长江流域在全国运输网中处于十分重要的地位,但目前该地区的铁路密度仍旧过低,路网结构很不完善,造成运输能力十分紧张。除了南北方向需要增加铁路的运输能力,包括增加过江能力以外,东西方向没有形成沿江铁路干线也是重要的制约条件。目前长江下游只有铜宁铁路和京沪线宁沪段部分线路沿江而行,中游只有武大、大沙铁路由长江南岸连接武汉和九江市,上中下游不能接通,大量东西向客货流被迫绕行。

沿重要水运干线修建铁路(包括沿海铁路和沿江铁路)这一重要的铁路布局形式过去在我国是长期被忽视的。改革开放以来,沿海沿江各省已对修建沿海沿江铁路提出了明确而迫切的要求。今天,沿江铁路已经不是要不要建,而是怎样早建、快建,怎样尽快拉通,让其发挥作用的问题。但应该承认,我们还没有能够明确沿海、沿江铁路体系的真正重要意义和应处的地位,社会上对在沿海和沿江修建铁路也还存在一些错误和消极的认识。因此迫切需要在这方面加强宣传和讨论,并对沿江铁路体系的建设进行全面规划,抓住机遇加快发展步伐。

## 1 建设沿江铁路是充分发挥长江水运优势的必要条件

在我国一直有一种“不应沿长江建铁路”的主张,认为这会引起长江水运运量的下降。这种认识其实不够全面,因为实际上建设沿江铁路恰恰有助于充分利用长江的水运资源。如果仅从静态角度看,固定的运量确实只能是此长彼消地加以分配,给了铁路就不能给水运;但如果动态地看,绵密的交通线正是工业集中的经济聚集带形成的基本条件,工业和城市集中又必然引运输量成倍增加,结果是各种运输方式都能得到良好的发展,地区经济资源及运输资源也都能得到最好的利用。

我国长江航运应有的潜力一直远远没有发挥出来。目前长江航道仍处于半自然状态,沿岸港口装卸机械和专业化码头的种类和数量与需要相差较远。由于干支航道沟通性差、设施陈

\* 本文收稿日期 1995-07-11 荣朝和 北方交通大学经济学院教授 经济学博士 北京 邮编:100044

旧、多数船吨位小、技术性能差,加上体制等方面的原因,使航运的经济技术水平甚低。另外,工业布局上忽视水运资源的利用也影响了长江航运能力的发挥。据测算,长江干流输送能力武汉以上为 4.7 亿吨,武汉以下为 11.2 亿吨,但目前长江货流密度平均仅有 1 600 万吨左右,其中上游不足 1 200 万吨,中下游也仅有 1 600~1 900 万吨。目前长江航运潜力仅利用了很少一部分,“黄金水道”实际上仍处于半闲置状态,这是十分可惜的天然运输资源的巨大浪费。

天然河流是自然运输资源。发达国家为了利用航运资源,特别注重沿通航河流建设工业密集带,开发各类“工业走廊”,在水运岸线近旁建设强大的铁路和公路体系,综合性运输网恰恰促进了水运的复兴。例如德国为了在莱茵河流域建成工业密集带,斥巨资发展钢铁、电力、机械、石油加工和化学工业。河的两岸都修建了数条铁路和数条高速公路,形成了极其便利的交通条件。原西德 90%的煤炭产量、70%的铁产量和 60%的钢产量集中在该河流域,莱茵河上的货运密度也大大高于长江。美国在密西西比河沿岸共建了一万多个各类大中型工业企业。美国的人口超过 10 万以上的 150 个城市中,有 100 多个分布在密西西比河水系。借该水系开发的运输、电力系统又促使其形成了号称“钢铁走廊”、“化工走廊”的密集产业带,为美国经济的发展发挥了巨大作用。二次大战后综合性运输网的形成也是促进欧美发达国家内河水运复兴的重要原因。

各种运输方式包括铁路和水运之间,除了相互竞争,也存在相互促进的关系。例如我国已经大体形成港口群体的东北、华北、华东地区,除了岸线水文地质条件的原因,港口的密集开发恰恰处于最早形成沿海铁路的岸段,而其他尚未形成港口群体的岸段,正是沿海铁路出现大片空白的地方。又例如,长江上水运密度最大的是铜陵经南京至镇江段,而这一段恰有宁铜铁路和京沪铁路沿江平行,江岸城市和工业密集;它的上游和下游都因为没有沿江铁路,沿江地段难以吸引大运量的工业,水运密度反而显著下降(见表 1)。长江航运资源长期没能充分开发,缺少沿江铁路的支持是重要原因之一。实践证明,不能沿水运干线修建铁路的观念造成我国水运特别是长江航运长期不能获得充分发展,是十分有害的,现在已经到了必须彻底冲破时候。

表 1 长江干流区段客货流密度

项 目	上游 (川)	中游 (鄂湘赣)	下游 (皖苏沪)	全干流 合计	其中: 铜陵—镇江
干流航道长度(公里)	518	1 220	757	2 495	291
客流密度(万人)	153	243	386	268	
货流密度(万吨)	1 184	1 604	1 886	1 602	2 250

注:根据 1968 年长江轮船公司港间交流统计分析计算。

2 建设沿江铁路是加快长江产业带开发的需要

从空间结构变化看,工业化是按照点—轴—集聚带的顺序逐渐演进的:即大工业首先聚集在个别城市,然后沿交通干线和其他重要基础设施轴线发展,继而向周围地区放射扩散,经过相当长时期的开发建设,在一国内形成若干人口、各类城市、工业和经济活动密集的重要带状集聚区——产业带。世界上已有产业带共同具有的特征之一就是依附在强大的运输通道近旁,

特别是多集中在沿海地区和航行条件好的大河流域,以便利用方便廉价的水运。我国在当前和今后一段时期内重点建设的是沿海、沿长江这两条一级开发轴线,该两轴线沿线地区所蕴藏的资源、地理优势和它们的经济条件,使它们能够而且应该在国家发展总体战略中发挥巨大潜力。加快长江产业带的开发建设,使长江流域逐步形成一条横贯东西、上下游分工合理的产业密集带,成为以充足的能源、集约化农业和完善的水陆空综合运输网为基础,以冶金、化工、机械、电子、轻纺、食品、国防等工业为主体,以高技术产业为龙头的强大的产业群体。这不仅关系着长江沿岸地区的经济迅速增长,而且是实现我国宏观经济合理布局的重要战略步骤,对进入 21 世纪以后的中国经济继续保持迅速而稳定增长的势头,具有全局性的深远影响。

产业带的开发需要建立发达的基础设施支撑系统,特别是需要有强大的束状交通运输体系作为基础条件,而沿江铁路则是建成机动性强的综合运输体系不可缺少的重要步骤,必须加快建设。各种运输方式各有其不同的运输功能和优势,单纯依靠某一种运输方式不能适应现代社会经济多层次、多样化的运输需要。世界上的重要工业集聚带都是同时由水运、铁路、高速公路和航空线支持的。我国沿海产业带正处于继续开发的过程中,沿海铁路的建设实际上属于一种必要的补课;而长江产业带的开发只是刚刚拉开序幕,沿江铁路的尽快修建将会大大促进长江产业带的开发步伐。

根据表 2 数据分析,1985~1991 年间长江沿岸各省市之间的铁路货物流量增长低于这些省市与全国其他省市自治区货物流量的增长。从不同江段来看,中上游几个省分发往沿岸地区的货物增长较快,特别是四川、江西和安徽的沿江发送量大大高于向全国发送的增长水平;而下游的江苏和上海发往沿江各省的运量反而出现了大幅度的下降。发自沿江其他各省的货物,只有中游湖北、湖南和江西三省的到达量增长超过发自全国其他省分的到达量;四川、安徽明显低于来自其他省市自治区的运量,江苏和上海来自区内外的货物则是大体同比例变化。这说明中上游省分增加了对中下游提供自己的产品,对沿江经济的依赖程度较高,而下游产品则更多地是运往其他地区。

表 2 1985~1991 年长江干流沿岸各省市铁路货运交流情况分析表

省 市	总 发送量	向外省的 发送量	向沿江其他 省的发送量	总 到达量	由外省的 到达量	由沿江其他 省的到达量
四 川	20.11	43.70	59.75	20.81	38.94	10.32
湖 北	0.14	37.38	33.68	6.25	18.05	19.74
湖 南	14.05	43.08	13.47	10.01	33.39	42.86
江 西	9.36	33.95	76.57	-8.13	-8.21	7.32
安 徽	-4.81	12.89	23.31	0.07	28.81	-8.12
江 苏	1.02	0.58	-21.29	27.10	38.88	36.55
上 海	-3.10	1.55	-13.72	-3.30	-2.40	-2.16
小 计	7.71	19.01	6.62	10.81	24.27	19.40

注:根据《中国交通年鉴》资料整理。

可以认为,由于缺少沿江铁路的支持,长江干流沿岸各省市之间目前还没有形成足够的经济联系,特别是下游经济发达地区没有对中上游施以强大的经济辐射作用。建设沿江铁路一定

会促进长江沿岸地区的进一步开发,大大加强长江沿岸各省市之间的经济交流,有利于沿江产业带的形成。

### 3 加快建设强大的沿江铁路体系

沿江铁路体系的建成应该我国铁路网成熟的重要标志之一。沿江铁路不但应该建,而且在长江的中下游的江岸两侧都需要建铁路;不但应该有沿江铁路,而且在长江干流的两侧还应各建数条平行的铁路线。例如长江北方还应修建宁襄线,使其与襄渝线共同组成北部的又一条平行大动脉;在长江南方除了浙赣和湘黔线,还有必要修建重庆—怀化线,并建设湘赣、赣闽线与湘桂线一起组成南部的东西大动脉。这样,我们在东西方向上就可以形成长江航道和沿江铁路为主轴、以两侧数条平行铁路为支撑的强大运输体系。对具体沿江铁路和其他与长江平行铁路可作如下规划设想:

#### 3.1 沿江铁路

##### 3.1.1 长江三角洲地区铁路

(1)南岸浦东铁路和从浦东经张家港至镇江的铁路:浦东铁路(由金山支线经奉贤、南汇至外高桥,73.5km)对浦东的开发具有重要意义,此外还应规划修建浦东—镇江的沿江铁路(220km)。这两条铁路的建设,将对长江三角洲地区经济的进一步发展产生重要影响。

(2)建设北岸沿江铁路:由海门经南通、靖江、扬州、仪征至浦口的铁路(全长约300km),该线与南北方向的苏北铁路、京沪铁路接通,对长江三角洲江北地区的加速开发具有重要意义。

##### 3.1.2 中下游沿江铁路

(1)在长江南岸建成南京至武汉的铁路(宁汉线):由铜陵沿长江南岸修新线至九江(全长237km),接通并改造现有下游的宁铜铁路和中游的武大九铁路。该线修通后武汉与南京之间就可形成一条沿江铁路,并与京沪、皖赣、京九和京广等四条南北铁路干线贯通,对长江产业带的形成具有决定性的影响。

(2)在长江北岸加快修建合肥—九江铁路:由合肥经安庆至九江修建铁路新线,全长约280km。由于京九线麻城—九江段基本上与长江岸线平行,因此可以在长江中下游的北岸形成一条沿江铁路。在下游还应建设合肥—南京铁路,使中游的北岸沿江铁路与下游完全接通。

##### 3.1.3 中上游沿江铁路

(1)荆门—沙市铁路(荆沙线)和沙市—岳阳铁路(沙岳线):建设由焦柳线上荆门至长江北岸沙市(79km)的荆沙线;该线可再由沙市延至监利建过江大桥,并连接长江南岸的岳阳(145km)。此线有助于进一步打通长江两岸的交通运输联系,加强京广线和焦柳线之间的联络,并同基本上与长江平行的京广线武昌—岳阳段组成中游的一部分沿江铁路。

(2)川汉铁路:由汉丹线接轨,在长江北岸沿汉江南岸向西经仙桃和潜江修铁路至沙市(约240km)。该线在宜昌或枝城过长江后,经恩施、利川、涪陵至重庆,全长约940km。这是长江中游连接上游地区的一条重要通道,也是大西南通向华中的捷径,意义十分重要。

#### 3.2 其他与长江平行的铁路

(1)建设南京—襄樊—西安铁路:修建由南京经合肥、六安、信阳到襄樊、再到西安的新线,

全长约 1 250km。该线将成为西北地区通向华东的又一条重要通道,它的建设将减轻陇海线的运输压力,对我国东西方向的运输布局将产生重大影响。

(2)建设郴(州)冷(水滩)铁路和郴赣闽铁路,并对湘桂线进行改造:利用已有的郴(州)嘉(禾)线修建由郴州经永州至湘桂线上冷水滩的铁路,并使其与邵阳—冷水滩铁路连接;由郴州向东利用已有郴(州)三(都)线经桂东新建铁路至赣州,再由赣州经瑞金至福建龙岩铁路与漳龙线和鹰厦线相连接;相应对湘桂线(衡阳—柳州)进行技术改造。湘桂、郴冷、郴赣闽三线相连,就可以形成西南与东南地区之间的一条直接通道,湖南和江西可以获得直接通往厦门的出海通道,这也是在焦柳、京广、京九和鹰厦四条纵向干线之间增加的又一条重要横向连接线。

(3)衡阳—吉安铁路:由湘桂线的起点衡阳向东经醴(陵)茶(陵)线的茶陵修建铁路接通分(宜)文(竹)线的文竹,并继续向东连接京九线上的吉安,这可大大增加路网的机动性。

(4)建设长沙—石门铁路(长石线):该线经益阳、常德,全长 263km。由于焦柳线石门以下为单线,长石线的建设可接运从焦柳线北段来的山西、河南煤炭,再转京广线运往华南,可减轻京广线郑州—武汉段和武汉长江大桥的压力。该线与长江平行,经过湖南省人口稠密、农业发达的洞庭湖地区,对沿线经济发展也将起到推动作用。

(5)建设重庆—怀化铁路:该线全长 644km,是四川通向华南地区的新通道,经该线与湘黔线和焦柳线结合,长江上游与中南、华南及华东地区的运输联系可变得更为便捷,特别是有助于解决数量巨大的客运问题。

以上设想综合了许多部门的意见和我们的看法。加快建设沿江铁路和整个长江铁路体系既有必要又有很多优越条件,我们认为需要大声呼吁,引起各方面的重视。沿江铁路应尽早进行规划设计,考虑到近期投资能力和各线迫切程度的差异,建设时序还应进一步研究,但对需要非常迫切的区段,如铜陵—九江段、南京—合肥—九江段、武汉—沙市段等则必须尽快勘察设计、落实资金,尽快立项或加紧施工,大大加快它们的建设步伐;长江三角洲铁路和川汉铁路也应积极筹建,要争取在本世纪末使沿江铁路形成基本轮廓,到下个世纪初使其全线贯通。其他与长江平行的重要铁路,如宁襄线、重庆—怀化线等,也应在下个世纪初叶尽早投入使用。

## MUST ATTACH IMPORTANCE TO AND SPEED UP CONSTRUCTION OF RAILWAY ALONG YANGTZE RIVER

Rong Chaohe

Northern Jiaotong University

Zhang Wenchang

China Academy of Sciences

**Abstract** Economic situation in basin of the Yangtze River and transport capacity of railway needed by opening up industries are analysed, the relation between building railway along river and giving play to the advantage of water-transport on Yangtze River are discussed, and practical ideas which speed up construction of railway system along river are pointed out in this paper.

**Keywords** railway along river; construction