

概 述

四川位于中国西南腹地,幅员辽阔,沃野千里,人口众多,物产丰富,号称“天府之国”。唯山高水险,交通极其不便。唐朝大诗人李白之“蜀道之难于上青天”,就是真实的写照。

四川是全国经济开发较早的地区之一。四川交通的历史,源远流长。

一

四川与西北和中原地区的交通,早在夏朝即已开始。据《尚书·禹贡》记载,蜀国向夏王朝运送的“银镂、熊黑、狐狸、织皮”等贡物,其路线为:“浮于潜,逾于沔,入于渭,乱于河”。也就是通过嘉陵江(潜水)运至陕西略阳县境,陆转汉水(沔水)下行,至汉中西南

转入褒水,上行至留坝县境登陆,经斜水进渭水,东入黄河,达中原夏都。至战国时期,巴蜀先民采取绝壁凿孔,开辟石梯,突破巴山秦岭险阻,修成通往关中和西北的陈仓、褒斜等栈道,成为川陕交通的主要通道。即所谓“栈道千里,通于蜀汉”。随后,秦、汉、唐等王朝建都关中,为加强都城与西南地区的联系,都对栈道进行过维修与改善,通过能力不断增加。栈道对加速巴蜀与中原文化的交流、民族的融合、经济的发展都起了重要作用。

四川与长江中下游地区的联系,古时为避三峡险阻,多绕道夷水(今鄂西南之清江)进出。战国时,秦伐楚,为用兵之需,长江遂逐步发展为进出川的重要通道。长江横贯四川腹心地带,

东可以出海,是四川和西南地区的水运总干,无论在政治、经济和军事上都处于极重要的战略地位,为历代王朝所重视。它对沟通四川与外省以及海外的经济、文化交流,推动四川经济的发展、社会的进步,作出了巨大贡献。

四川与云南、贵州地区的联系,有石门、清溪两条古道。石门道为秦朝所修,称“五尺道”,汉武帝时唐蒙发巴蜀兵数万扩建后,改称石门道。它起自宜宾,由筠连入云南,经昭通穿过贵州的威宁达昆明。清溪道起自成都,经雅安、西昌至攀枝花入云南大姚,过大理、保山、腾冲等地可达南亚、西亚诸国。此路开辟较早,自战国时起,四川的丝绸、蜀布、邛杖等,即通过此道运销身毒(印度)、大夏(阿富汗)、安息(波斯)、大秦(罗马)等国,换回黄金和珍稀异物,被称作南方的“丝绸之路”。它较之北方“丝绸之路”早 500 年左右,不仅是四川与云贵之间的重要通道,也是一条国际交通线。除陆路外,还有金沙江、赤水河、綦江、乌江与云贵相通。为解决川盐入黔,及滇铜、黔铅的过境转运出川,在清朝曾对上述河流进行过较大的整治。

成都、重庆自古为四川的政治、经济中心,四川的交通也就形成以成渝两地为中心向四周辐射,贯通内外各地的格局。

古驿站(亦称站赤)具有邮传和交通两种功能,元明两代最盛。在元代四

川有驿站 132 处,其中陆站 48 处,水站 84 处。明代发展为 153 处,其中陆站 83 处,水站 70 处。水陆互相衔接,外通京城与邻近各省,内联各州府县,形成交通传递网络。紧急时,驿传速度昼夜可达 500 里(华里),“朝令夕至,声闻必达”,速度惊人。到清代光绪年间,其邮传功能逐步由国家邮政取代,但其交通功能仍继续保持和发展,原有水陆驿站,改换名称,主要转为客货运输服务。

四川古代的交通,在政局比较稳定时,发展较为迅速。而社会动荡,战乱不息时,就时起时落。总的看来,交通是曲折向前发展的。通航条件逐步在改善,道路质量逐步在提高,运输工具在改进,运输效率在加快,前进始终是主流。然而,几千年来始终未脱离人拉手推木船和人背肩挑、车运马驮的传统古老的运输方式。

二

清道光二十年(公元 1840 年)鸦片战争后,随着西方帝国主义的入侵和中国“洋务运动”的兴起,近代机械化交通工具渐次在四川出现。

清光绪二十四年(公元 1898 年)英国“利川”轮船入侵川江得逞,随之帝国主义列强之兵舰纷纷闯入四川。为抵制列强对川江航权的侵夺,四川掀起兴办轮船业的热潮。自清光绪三

十四年四川第一家官商合办的轮船企业——川江轮船有限公司在重庆创建开始,到民国14年(1925年)的17年中,全川轮船公司发展到了14个。但是,当此之际,四川发生了军阀混战,使民族商轮受到摧残,而英、美、日等国商轮则凭借其“坚船利炮”和在中国所取得的特权,排挤打击华轮,垄断川江“黄金水道”。在此形势下,卢作孚先生毅然创建民生轮船公司,他顺应反帝潮流,联合川江各轮船公司与外轮竞争,取得重大胜利。到民国25年,川江民营商轮发展至50余艘、2万余吨,其运力和运量均超过了外轮。

四川公路和汽车的出现,较轮船为晚。四川第一条公路成都至灌县55公里,于民国3年动工,经过12年修建,至民国15年正式通车。成灌长途汽车公司也于同年诞生。此为四川陆上交通工具由人畜力向机械化发展的开端。由于汽车运输机动灵活,迅速方便,且利润丰厚,一经出现即受到人们的重视。四川各派军阀为巩固和扩大自己的势力,在各自防区内纷纷掀起筑路和兴办汽车运输的热潮。从民国15年至民国22年的7年间,共修筑公路43条,2755公里。虽然是分割修筑,所修公路标准不一,质量不高,互不衔接,但却为后来四川公路的建设奠定了初步基础。民国23年蒋介石为了堵击和围剿工农红军,令四川大规模修筑公路,两年间修建与贵州、湖

南、湖北、陕西等省相联系的干线公路1300多公里。随着公路的增多,官办、商办、官商合办和官督商办等各种形式的汽车运输公司应运而生。到民国25年底,全省营运路线已达41条,2749公里,公商客运汽车有1100余辆。

四川修建铁路酝酿较早。清光绪二十九年,四川总督锡良奏准由四川自行集资修建成都经重庆达汉口的川汉铁路,遂在成都设立了“川汉铁路公司”。此后,清政府以“铁路国有”为名,侵吞筑路股金,将川汉铁路筑路权出卖给帝国主义列强,激起四川人民的义愤。清宣统三年(公元1911年)四川掀起了著名的争路权、反卖国的“保路运动”。民国初年,虽曾多次提出修建铁路,但由于军阀混战,国弱民贫,仅对拟议中的铁路干线进行过勘测,并没有动工。

四川出现飞机是民国4年袁世凯的代理总参谋长陈宦乘飞机到成都,次年曹锟乘飞机到重庆。民国18年,21军军长刘湘派人向法国购买飞机2架运抵重庆,并在重庆广阳坝修建简易飞机场,但未用于民用。民国20年,中国航空公司在重庆设办事处。同年10月20日,上海至重庆试航成功,每周飞两班。自此,四川始有民用定期航班。民国22年5月,重庆至成都试航成功,6月4日正式通航,沪蓉航线随之贯通。继后,中航公司又于民国24

年4月8日开辟了重庆—贵阳航线、5月4日开辟了重庆—昆明航线。欧亚航空公司于同年8月5日开辟了西安—成都航线。同时,中航公司在重庆珊瑚坝修建了机场。四川省按国民政府军事委员会的要求又在成都、南充、内江、永川、合川、万县等地修建了简易机场。

民国26年,抗日战争爆发后,国民政府迁都重庆,四川成为抗战的后方基地。为适应军需民用对运输的需要,国民政府把四川交通摆在战略的地位,强化交通管理,加速公路、航道和航空的建设。

民国27年宜昌沦陷,长江干线被切断,省际交通运输主要靠汽车承担。国民政府相继新建了川滇东路、川滇西路、川陕南路及川康、康青等省际干线公路1925公里,同时对省内已成公路和桥梁进行了大力改善。随着国民政府机关和大批工厂、学校迁入四川,全国各地军车、公车、商车也向四川汇集,运力骤增,多时达5000余辆,较战前增加4倍多。为集中使用,服务于军事,国民政府军事委员会对汽车实行战时管制。以重庆为中心建立交通网络,开辟川黔桂、川滇、川湘、川陕、川兰等运输路线,并与缅甸、越南、苏联等国际通道相衔接,安排大批汽车抢运军队、弹械、粮秣和美国、苏联援华物资,并担负国际通商贸易。在省内开辟了11条短途客运路线,安排300多

辆客车担负运输。为弥补汽车运力的不足,还广泛组织人力和畜力交通工具参加抢运。

自民国27年起,国民政府调集扬子江水利委员会、华北水利委员会、导淮委员会、江汉工程局等水利机构,对长江、嘉陵江、乌江、岷江、金沙江和綦江、濞溪河等航道进行了大规模的整治。对重庆、万县、涪陵、宜宾等港口进行了建设,增添了设施,改善了航运条件。同时大力建造轮船和木船,突击抢运聚集于宜昌的内迁人员和物资,以及出川的军队、弹药、武器、粮秣等。并以重庆为起点,开辟了川湘、川陕水陆联运。轮船数量较战前增加1倍多,客运航线扩展到28条,客运量较战前增加3倍多。全省木船运力发展到30多万吨,参加抢运的船工约达10万人。

航空运输以重庆为中心,积极开辟新航线。到民国27年10月,航线由战前的8条增至17条,并扩建了成都凤凰山机场和双流双桂寺机场。

抗战时期,成渝铁路也曾动工修建,但因财力物力困难,未能铺上轨道。

抗日战争胜利后,国民政府迁回南京,内迁的工厂、学校随之出川,政治、经济中心转移,四川在战时所处的特殊地位结束。同时,蒋介石挑起全面内战,物价上涨,通货膨胀,四川的交通事业随之衰落。除民用航空开辟了几条国际航线,有一定发展外,公路新

建基本停止,已成公路因缺乏资金维护,路况不断下降;航道整治机构全部撤销,由于河道失修失养,通航条件日趋恶化;随着复员运输的结束,水陆客货运输量急剧减少,运输呈现一派萧条景象。企业亏损倒闭,交通职工生活陷入困境,群众的反抗和斗争此起彼伏。

四川的近代交通运输业,是在半封建、半殖民地社会且政局极不稳定的年代产生的,先天不足,后天失调,发展缓慢。在四川解放前夕,国民党军队撤退时,又遭到严重破坏。到1949年底,全省公路虽有8472公里,但实际能晴雨通车的仅一半,有60%的县不通汽车,大部分地区仍靠人力和畜力运输。全省汽车只有4917辆,且大多是拼凑起来的“万国牌”车,性能落后,运效极低。全省轮船只有150多艘,3万多吨,且船舶破旧,性能差,吃水深,小河进不去,主要在长江行驶,万里中小河流全靠人力木船运输。四川的铁路建设经过40年的折腾,除民国18年天府煤矿自建小铁路16.8公里、民国32年綦江为大渡口钢铁厂运料修建的准轨铁路67公里外,拟议中的铁路干线,未铺上一根钢轨。设施陈旧的民用航空业,也主要是为达官贵人服务。解放前整个四川的交通是落后的。

三

1950年四川刚解放不久,在国家面临医治战争创伤,经济十分困难的情况下,党中央就毅然决定修建成渝铁路。1952年7月1日,横贯四川腹心地带的成渝铁路全线通车。这是新中国成立后全国第一个大型基建项目,是由中国自行设计,自行施工,完全采用国产材料建成的。旧中国将近半个世纪办不到的事情,新中国仅两年时间就办到了,实现了全川人民40年的夙愿。在此同时,由解放军和民工组成的筑路大军,于1950年4月动工修建通向“世界屋脊”的川藏公路。1954年12月25日川藏公路全线贯通。川藏公路的建成,不仅把西藏同内地紧密连接起来,而且为甘孜地区的经济发展,创造了极为有利的条件,被少数民族称之为“幸福之路”。民航事业也于1950年着手恢复,民航局驻渝办事处于同年1月在重庆成立。8月1日开辟了由天津经北京、汉口到重庆的航线,接着又开辟了重庆到成都、昆明、贵阳的航线。

四川新政权建立以后,对地方交通非常重视,很快组建了各级交通管理机构。四川四个行署和原西康省均成立了交通厅(行署和西康省撤销后为四川省交通厅),各市、地、县均成立了交通局(科)。各级交通管理部门立

即组织人力、物力抢修被毁的公路、桥梁和航道,修复停驶的车船,整顿私营及个体运输业,在全省范围内迅速恢复了正常的运输秩序,保证了国民经济恢复时期客货运输任务的顺利完成。尤其在抢运支援华东、上海等地的川粮外调,进军西藏的物资供应,抗美援朝的军需运输,以及支援成渝铁路修建的器材、车皮、车头等大件运输中,完成得非常出色,获得各方面的赞誉。

第一个五年计划经济建设期间,为改变四川交通的闭塞状况,国家始终把交通建设摆在重要位置。为了打开川西北的铁路通道,宝成铁路于1952年7月2日破土动工,经过4年奋斗,于1956年7月全线接轨,1958年元月2日正式通车。这是四川与全国沟通的第一条铁路。宝成铁路纵贯川、陕、甘三省,穿越剑门和秦岭山区,地势险峻,地质复杂,工程艰巨,能在这么短的时间建成,为铁路建设史上的创举。为了打开南面的通道,国家对四川与贵州、云南、湖北等省间铁路的修建计划作了安排,从1956年起,先后修筑了川黔、内昆两条干线。川黔铁路1956年4月开工,1961年因压缩基建停工。内昆铁路1956年开工,1959年铺轨到安边,后因国民经济调整而下马。

国家对民用航空事业的发展也很重视。1952年底,民航整编后成立民航

重庆管理处(1956年迁成都,改为成都管理处),统辖包括四川在内的西南地区的民航业务和建设。1953年5月5日,重庆—西安—太原—北京航线开航,以后又开辟或恢复了重庆—宜昌—武汉—南京—上海、重庆—贵阳—昆明、重庆—昆明—南宁—广州等航线。成都至拉萨航线于1956年5月29日试航成功。

公路为“一五”期间地方交通建设的重点。除对原有的公路加强养护,保证晴雨通车,提高通过能力外,重点修建边远山区和通往少数民族地区的公路,解决这些地区交通闭塞问题。到1957年,全省县乡公路达到5142公里,比解放初期增加2936公里。全省汽车发展到8182辆(包括社会车辆),设汽车营业站145处,平均每99公里有一个运输站,大大方便了人民的交通。特别是遵照毛泽东同志“为了帮助各民族,不怕困难,努力筑路”的指示,建成宜西、成阿公路,使内地与阿坝、凉山、甘孜等少数民族地区更紧密地联系起来。

“一五”航道建设的重点,是对长江重庆至宜昌航段进行整治。通过整治,提高了航道水深,增添了助航导航设施,初步实现了夜航,适应了每年100多万吨川粮外调和大批工业品进川运输的需要。同时为改善川东南山区人民的生活,航运工人战胜凶滩恶水,征服了乌江“天险”,使涪陵与武

隆、彭水等县通行于轮船。此期间还改善和开辟了许多中小河流,活跃了城乡物资交流。

1953年至1957年,四川交通部门根据国家过渡时期总路线的要求,引导私营轮船、汽车业全部实行了公私合营,后又纳入国营;组织个体木船和人畜力运输业,全部加入运输合作社,在全省交通系统初步建立起了社会主义的经济基础。

在国民经济三年恢复时期和第一个五年计划建设时期,由于指导思想正确,工作谨慎,作风踏实,群众积极性高,四川的交通运输事业发展较为顺利,无论铁路、公路和水运、民航计划都完成得很好。

1958年至1965年,四川的交通运输事业经历了“大跃进”和“调整”两个阶段,起伏很大。

“大跃进”伊始,运量猛增,对交通形成很大压力。为当好“交通先行官”,保证“钢铁元帅”升帐,在“左”的路线指导下,交通系统出现了高指标,瞎指挥,浮夸风。违反客观实际,搞“汽车车吨月产万吨公里”,“木船船吨月产千吨公里”,火车、轮船超负荷运转。1958年至1960年公路和水运运量年平均递增达80.9%,火车客货运周转量年平均递增达35%。但由于只顾完成任务,车船失修失养,苦拖硬跑,技术状况普遍下降。汽车货车完好率降为61%,客车下降为51.89%,木船下降

为60%。同时事故增多,汽车、轮船、木船所发生的事故次数、损失金额和死亡人数,普遍增加1~2倍。铁路行车事故由1957年的784件,增至1960年的2009件,客车运行正点率则由86.4%,下降到60.1%,均系建国以来最严重的三年。

在民间运输业所有制问题上,由于受人民公社化“左”的影响,刚建立不久的运输合作社,就一哄而起,全部升级为国营公司,经济上搞平调,刮“共产风”,分配上搞平均主义,吃大锅饭,从而挫伤了群众的积极性,导致企业普遍亏损。

“大跃进”一方面给车船运输工具和交通设备造成严重损失,另一方面在大办钢铁的促进下,贯彻“地、群、普”^①的方针,交通建设也取得许多成就。三年共修公路17937公里,治河4276公里,速度之快超过任何历史时期。虽然当时所修公路的质量不够好,但后来经过改造提高,都成为县乡的主要公路,对开发山区经济,改善人民生活起了重要作用。川黔、内昆铁路修筑取得一定进展。民航方面,扩建了双流机场,可起降伊尔18大型飞机。

从1961年起,国民经济转入调整时期。根据国家“调整、巩固、充实、提高”的方针,四川交通部门认真总结三年“大跃进”的教训,纠正工作中“左”

^① 依靠地方、依靠群众、普及为主。

的错误。缩短基建战线,精简人员,改正不切实际的高指标;调整了公路运输和公路养护管理体制,加强了对车船和飞机的维护保养,以恢复运力;将不该升级的木船和人畜力运输业,全部由国营转化为集体经营,退回平调款项,取消分配上的平均主义。经过调整,到1965年木船和人畜力集体运输企业基本扭转亏损。国营交通企业,1965年各项生产指标均恢复到1957年的水平。铁路运输量1965年比1962年增长63.6%。汽车运量、成本、完好率、上缴利润等,均创历史最好水平。长航轮船进出川物资运量,1965年比1957年增长74.4%,客运量恢复到1957年水平。全省公路里程达到39068公里,比1957年增长1.6倍多。为了加强三线建设,川黔铁路于1964年9月全线复工,1965年10月建成通车;成昆铁路也于1964年8月开工。素称“空中禁区”的成都—拉萨航线,于1965年3月2日正式通航,有了定期航班。

正当四川交通运输业蓬勃发展之际,1966年“文化大革命”开始了。十年“动乱”给四川的交通事业带来了灾难。尤其1967年7月至1969年8月,武斗不断升级,各级领导干部被揪斗,靠边站,打乱了各级生产指挥系统,许多公路和航线中断,铁路堵塞,工厂停产,一些车船被用去搞武斗,使交通运输陷入瘫痪和半瘫痪状态。运输量

大幅度下降,以1968年最为严重。全省公路和水运货运量比“文革”前的1965年下降25.3%,客运量下降10.4%,不少企业出现严重亏损。铁路运营里程1968年虽比1957年增加561公里,但完成的货运量无增加,而行车事故却成倍上升。民航客货运量亦出现下降。

为搞好三线建设,在中央的督促下,加快了成昆、襄渝铁路的修建。成昆铁路全长1083公里,桥隧总延长452公里,占线路总长的41.7%,工程浩大。1964年8月开工,预定1968年7月1日修通,但由于“文革”的干扰,延误工期二年,在周恩来总理的直接过问下,才于1970年7月1日在西昌礼州接轨通车,1971年元旦正式交付运营。起自湖北襄樊,终至四川重庆的襄渝铁路,经过一年的准备,也于1969年起陆续开工。由铁道兵施工,队伍最多时连同民工有82.5万人。1973年10月全线接轨,经过收尾配套,至1978年5月31日交付运营。

民航自1971年“9.13”事件后,发展较好。民航局先后调给成都管理局伊尔18型飞机5架,安24型飞机6架。到1976年底,成都管理局共有飞机30架,尤其伊尔18型飞机投入航线后,由于速度、载量均优于其他飞机,成为西南地区空中运输的主力。旅客发运量从1970年的33699人,增加到108785人,发运收入从443.97万

元,增加到 877.56 万元。同时扩建和修建了重庆白市驿机场和西昌青山机场。扩建后的白市驿机场可起降伊尔 18 型以下飞机;新修建的青山机场可起降伊尔 62 和波音 707 大型飞机,该机场虽然当时未发挥其效能,但为后来的卫星发射提供了便利的交通条件。

公路和内河系统的广大干部、技术人员和工人,排除干扰,坚持抓生产,坚持搞运输,取得显著成绩。全省调遣数千辆汽车,胜利完成了修建成昆、襄渝铁路和建设攀枝花钢铁基地的器材、人员和生活物资的运输任务,以及甘孜、松潘、平武、雷波地震救灾物资的运输任务;调遣最好的轮船,按时完成了四川、泸州、赤水、云南天然气化工厂和重庆维尼纶厂从日本、美国、荷兰引进的成套大件设备的运输任务,实现了周恩来总理提出的“完整无损,万无一失”的指示。为适应公路运输的需要,1964 年新组建了省公路工程局,下设六个工程处,基建队伍达 46 000 人,10 年共修公路 24 841 公里,使全省除德荣县外都通了汽车。尤其为攀枝花和达县等三线建设地区修建了不少公路,还铺了一些沥青路,改造了不少危桥,提高了公路质量。在航运上全省基本实现了木船运输机动化,重庆港实现了装卸机械化和半机械化。嘉陵江全线通了轮船。

四

1978 年 12 月中国共产党十一届三中全会后,随着改革开放方针的贯彻,省委、省政府把交通作为振兴四川经济的重点来抓,使交通事业开创了新局面,进入了高速发展的新时代。

公路和内河运输打破了独家经营、地区分割的界限,全民、集体、个体一起上,“有路大家走车,有河大家行船”。由于实行鼓励多家经营,互相竞争的政策,促进了多层次、多渠道、多种运输方式的发展,个体车船发展很快。公路运输站点和客运路线迅速向农村和山区延伸,多年来运输的紧张状态,特别是山区乘车难、运货难的问题逐步得到解决,客货运量逐年大幅度增长。长江出川物资运输、旅游运输迅猛发展。出川物资 1985 年比 1979 年增长 15 倍。长航局专门建造 4 艘大型豪华旅游船,为外宾和归国华侨游览三峡服务。在公路建设上,改变了长期以来单纯依靠国家投资修路的局面,在坚持“民工建勤,民办公助”方针的基础上,开辟了“以工代赈”,“谁修路,谁受益”等多渠道筹集资金办法。并提出了“要致富,先修路”、“公路通,百业兴”的口号,调动了各方面的积极性,加快了公路建设。特别是修建老区、边区和少数民族地区公路,帮助边远山区人民发展经济,脱贫致富,和加

宽改造旧路,修建大型桥梁,新建高等级公路解决大中城市进出口运输阻塞问题,成就显著。同时,改革了省级交通管理体制,实行了政企分开,下放企业。省属汽车运输企业和国、省道公路下放给市、地、州管理,发挥了地方办交通的积极性。省交通厅由过去主要抓直属企业,转向抓全省交通运输行业,强化行业管理,实行宏观调控,发挥了政府职能部门的作用。政企分开后,扩大了企业的自主权,普遍推行多种形式的承包责任制,增强了企业的活力,经济效益显著提高。

铁路自70年代后期,国家建设的重点转移。四川虽然没有再上新线,但通过对已成铁路进行改造、挖潜等措施,运输能力大幅度提高。宝成线实现电气化后,机车牵引能力从原来上行1500吨提高到2000吨,下行从1600吨提高到2400吨,年运输量由原来的750万吨提高到1725万吨,增加1.3倍;成渝线电气化后,机车牵引上下行能力从原来2000吨提高到2600吨,年运输量由原来610万吨提高到1300万吨,增加1.12倍,使铁路运量大于运能的矛盾有所缓解。

民航事业也发生了可喜变化,自1983年购进美制波音707型飞机起,四川民航开始进入了以现代化的大型客机为主体的时期,原有的螺旋桨式苏制和国产中小型飞机,逐步被先进的大型客机所取代。飞机更新后,1985

年3月30日开辟了成都—香港旅游包机,8月4日开辟了成都—上海—乌鲁木齐,11月7日开辟了成都—广州—哈尔滨等航线。加之1979年以来,民航管理体制进行改革,实行财务包干,跨区航线联合经营等措施,调动了广大职工的积极性,客运量和运输收入都成倍增长,旅客与机票紧张的矛盾有所缓解。

五

36年来,四川交通事业尽管走过一些弯路,但建设的成就是辉煌的,是历史上任何时期都无法比拟的。

铁路运输到1985年已建成成渝、宝成、成昆、川黔、襄渝和内昆等5条半国家干线和9条支线及联络线,全省通车里程达2896公里,成为四川交通运输的骨干。全省有53个县、市通了火车,有324个车站可办理全国各地的直达运输。与邻省陕西、甘肃、贵州、湖北、云南等的省会和北京、上海、南京、合肥、太原、广州、乌鲁木齐、郑州、石家庄等城市都有快车可通。到1985年,全省电气化铁路已达1002公里,占铁路里程的34.6%,由蒸汽改用内燃、电力牵引动力的运量,已占铁路总运量的68.4%。1985年全省已拥有配属机车463台,配属客车1039台,日均运用货车10058辆。客货运量逐年大幅度增长,1985年完成客运量

4 991 万人次,106.26 亿人公里,较 1953 年分别增长 20.5 倍和 68.36 倍。1985 年完成货运量 5 183 万吨,264.76 亿吨公里,较 1953 年增长 20.5 倍和 68.3 倍。铁路运输的发展有力地推动了四川国民经济的发展,带动了沿线城乡经济的繁荣。

公路运输到 1985 年全省公路已达到 91 099 公里,比 1950 年增长 9.6 倍,全省 100% 的县和 92.7% 的乡都通了汽车,绝大部分渡口已改渡为桥,实现了公路桥梁永久化,高等级公路开始修建。到 1985 年全省已拥有汽车 194 647 辆,其中货车 141 705 辆,客车 44 159 辆,比 1950 年车辆总数增长 39 倍,其中货车增长 38.6 倍,客车增长 32 倍。此外,全省还发展其他机动车 279 299 辆,机动运输正在逐步代替人力运输。汽车完成的货运量 1985 年已达到 5 592.4 万吨,32.73 亿吨公里,较 1950 年分别增长 269 倍和 61 倍;完成的客运量,1985 年已达到 45.92 亿人次,137.06 亿人公里,较 1950 年分别增长 2 196 倍和 381 倍。

内河航运因综合利用不好,1985 年全省通航里程由 1950 年的 11 258 降为 7 998 公里。通航里程虽有减少,但通航设施增加,航道等级提高。1950 年全省能行驶轮船的里程仅 1 198 公里,1985 年达到 4 724 公里,增长近 3 倍。全省有 94 个县、市和 1 400 余乡镇通航,占县、市总数 46%。特别是重庆

以下的长江航道,经过不断整治,经常保持三级以上标准,1500 吨级船队可全年通行,中洪水期 2500~3000 吨级船队可由重庆直达上海,是四川直接出海的水运通道。1985 年全省拥有轮船 1 567 艘,312 116 吨,97 660 座,311 266 千瓦,较 1952 年船舶数量增长 9.5 倍,吨位增长 8.3 倍,客座增长 6.3 倍,功率增长 2.6 倍,基本实现了水上运输机动化。1985 年完成货运量 2 082 万吨,67.3 亿吨公里,较 1952 年分别增长 3.3 倍和 8 倍。1985 年完成客运量 4 767.3 万人次,193 405.4 万人公里,较 1952 年分别增长 11.7 倍和 4.1 倍。

民用航空事业已初具规模。到 1985 年已开辟省内外航线 35 条,建成了成都、重庆、西昌三个重点机场,能起降大型飞机。1985 年四川拥有大、中、小型运输机 25 架,全年完成旅客 438 760 人次,邮货 13 132 吨,发运收入 6 513.55 万元,较 1956 年分别增长 39.19 倍、9.08 倍和 19.46 倍。成渝两市机场同全国一半以上省、市、自治区首府有定期班机往来,特别是通往沿海开放城市和香港包机航线的开辟,对发展四川开放型经济起着积极的作用。

交通工业到 80 年代已能建造内燃机火车头、货车车皮和各种用途的客货轮船、拖轮、高档旅游船、气垫船、采金船及生产大、中型豪华客车、轻型

越野汽车、多功能工程机械以及汽车的各种配件。同时,造就了一支技术力量雄厚、能打硬仗的科技队伍,能独立承担各种等级铁路、公路,各种等级航道,各种类型桥梁和船闸、港口的设计建造任务。

四川交通运输事业至 80 年代已初步建成以成都、重庆为中心的四通八达的交通网。有 5 条运输大动脉(铁路 4 条及长江 1 条)与全国相通,有 39 条公路干线和 7 条大河与省内外城镇

相连,并通过众多的县乡公路和专用公路延伸到山乡僻壤。昔日“蜀道之难难于上青天”的四川,如今已能通过火车、轮船、汽车和飞机等交通工具与全国各地乃至世界联系起来。四川交通已发生了翻天覆地的变化。

四川交通事业虽然取得巨大成就,但与国民经济的发展要求,仍不相适应。交通仍然是制约四川国民经济发展的关键性环节。