

四川交通七十年：从『蜀道难』到『蜀道畅』

四川经济日报记者 梁鹏



雅康高速公路泸定大渡河大桥

70年前的四川,李白诗中“蜀道之难,难于上青天”的千古嗟叹仍是巴蜀大地的真实写照。70年后的四川,在一代代蜀中儿女的努力之下,以高速铁路、干线铁路、高速公路、现代机场、长江航运为骨架的现代综合交通运输体系基本形成,“蜀道难”的千年嗟叹已变为“蜀道畅”的通江达海。一条条道路,不断拉近四川与世界的距离,也不断推动“四向拓展、全域开放”立体全面开放新态势加速形成,奋力推动治蜀兴川再上新台阶。

跨越“蜀道难”变为“蜀道通”

解放之初的四川,千疮百孔,百废待兴。彼时,全省公路总里程只有8500公里左右,技术等级低,并且破烂不堪,一半以上的公路开不了车,60%的县不通汽车,没有一寸火车钢轨,双桂寺机场,也就是双流国际机场的前身,仅能供15吨以下小型飞机起降。治蜀兴川,交通先行。凭借着“地崩山摧壮士死,然后天梯石栈相钩连”的奋斗精神,四川开启了“蜀道难”向“蜀道通”的征途。新中国成立后,四川及时医治战争创伤,抢通道路、修复桥梁,新建了一批国防路、一批经济干线路、一批支援“三线”建设路,修通了一批支农的“断头路”“盲肠路”。1952年新中国第一条自主修建的铁路成渝铁路建成通车,圆了四川人40多年的铁路梦;1954年,第一条进藏公路,被誉为“公路建设史上的奇迹”的川藏公路全程通车;1958年第一条北上进出川铁路宝成铁路建成通车,秦岭天堑变通途,“尔来四万八千岁,不与秦塞通人烟”的嗟叹成为历史。改革开放后,四川抢抓国家有利政策机遇,推动交通建设进入了快车道。1988年,全省实现县县通公路;1995年,成渝高速公路建成通车,实现了高速公路零的突破。铁路建设加快推进,截至2010年底,全省铁路运营里程达到3549公里,居西南第一。机场建设进入加速期,先后新建了九寨黄龙机场、攀枝花保安营机场、康定机

场,民用运输机场数量达到两位数;1987年,双流机场开通了第一条国际航线——成都至加德满都航线,实现了国际航线“零”的突破,2011年成都跃居全国航空第四城。运输保障能力也得到大幅提升,“5·12”汶川特大地震抗震救灾创造了新中国成立以来道路应急运输保障跨省调集车辆规模最大、运送人员物资最多的历史记录。党的十八大以来,四川交通持续发力,进入加快建设现代综合交通运输体系的新阶段,交通投资连续九年超千亿元,投资完成总规模居全国首位,实现了基础设施由“补欠账”到“促发展”,服务水平由“保基本”到“上档次”的重大转变。期间,成都天府国际机场、成渝高铁、成自宜高铁、雅康高速公路、汶马高速公路等一大批重大项目先后开工建设,并建成了雅康高速公路泸定大渡河大桥、巴陕高速公路米仓山隧道、国道317线雀儿山隧道、稻城亚丁机场等众多超级工程。70年间,“蜀道难”已变为“蜀道通”,“蜀道难,难于上青天”的千年嗟叹已成历史。如今,全省铁路运营里程从零增加到5095公里。其中,高速铁路运营里程约1140公里,我省基本融入国家“八纵八横”高铁主通道,并实现了互联网订票、在线选座、刷证进站、列车网络订餐等便捷服务。公路里程由8000多公里增加到33.2万公

里,提高了38倍,居全国第一;高速公路由无到有,由少到多、由线成网,直接连通所有市(州),覆盖内地所有县,建成出川通道19个,毗邻7个省份中除青海、西藏外均已实现高速公路大通道相连;国省干线公路越修越长、越修越宽、越修越好,内地每个县都有两个以上的二级及以上的出口公路,三州每个县都有两个以上的三级及以上的出口公路;农村公路覆盖范围扩大,基本实现“乡乡通油路、村村通硬化路”,由大部分的县不通汽车到城市公交覆盖所有市(州)和93%的县级城市,88.8%的建制村通客车、94.7%的建制村有物流网络点,绝大部分群众实现“出门有路、抬脚上车”。高等级航道、港口集装箱吞吐能力由零分别达到1532公里和233万标箱,仅规模以上港口就达到6个、1000吨级泊位达到47个,其中泸州港已经建成公、水、铁联运的枢纽港,宜宾港已形成了50万标箱的年吞吐能力。民航机场从小到大、从弱到强,成都双流机场成为中西部地区首个拥有双跑道和双航站楼的大型国际枢纽机场,国际航线网络覆盖全球五大洲,2018年旅客吞吐量突破5000万人次大关,成为我国第四个迈上5000万人次台阶的机场,稳居中西部第一。公路、铁路、水运、航空等多种运输方式交织密布,综合交通运输体系正在加速形成,四川已成为名副其实的交通大省。



成灌互通



成安渝高速公路



雀儿山隧道(泽基志玛 摄)

展望“蜀道通”迈向“蜀道畅”

一条条道路,将四川与世界的距离不断拉近,为四川经济社会的持续发展提供了坚实基础。目前,在川落户的世界500强企业达347户,居中西部第一。2018年,四川实现外贸进出口总额5947.9亿元,比上年增长29.2%,跃居中西部首位。与此同时,在川设领事馆的国家数居内地第3位,国际友城和友好合作关系增至284对;中国(四川)自由贸易试验区获批设立以来,累计新增企业5.3万家、注册资本7600亿元,外商投资企业占全省49%;134家省级及以上开发区纳入中国开发区审核公告目录,成都空港、成都铁路港、泸州港、宜宾港4个保税物流中心正式运营,泸州港、宜宾港获批国家临时开放口岸。“雄关漫道真如铁,而今迈步从头越”。目前,四川正着力推进“蜀道通”迈向“蜀道畅”。据了解,按照省委“一干多支、五区协同”

“四向拓展、全域开放”战略部署,四川正在深入实施“综合交通三年行动计划”,强力推进以立体交通为重点的开放大通道建设,统筹铁路公路水路航空发展,立足实际“突出南向、提升东向、深化西向、扩大北向”,加快构建“四向八廊”为主骨架的现代综合立体交通运输体系,着力推动民用航空强枢纽、铁路发展提速度、公路网络上档次、内河航运扩能力。近日,国家发展改革委印发了《西部陆海新通道总体规划》(以下简称《规划》)。《规划》的出台,给四川交通的发展注入了一剂“强心剂”。《规划》明确提出提高干线运输能力,打造重庆、成都至北部湾出海口大能力铁路运输通道,完善公路运输网络,包括改造升级成渝铁路成都至隆昌段、隆黄铁路隆昌至叙永段,升级G93公路重庆至遂宁段等。届时,四川将有最快捷、最经济出海货运通道,也将改变四川南向铁路通道等级低、“卡脖子”路段多的现状。

西部陆海新通道西承中欧国际铁路大通道,东连长江黄金水道,可实现“一带一路”和长江经济带在四川的有机衔接。新通道建设将直接拉动沿线的泸州、宜宾,乃至临近的自贡、内江等城市冷链、仓储、金融等产业发展,成为四川经济新的增长点。新的出海口有利于四川在更高层次、更大范围、更广领域开展国际产能合作,促成四川相关产业发展和产能输出。从“蜀道难”的嗟叹到“蜀道畅”的成就,再到“蜀道达”的通江达海,四川交通的沧桑巨变是新中国成立70年来治蜀兴川成就的一个生动缩影。根据规划,未来四川还将抓住“一带一路”建设、新一轮西部大开发、长江经济带发展、泛珠三角区域合作的重大机遇,奋力推动治蜀兴川再上新台阶。交通作为经济发展的“引领者”,将为全省经济社会发展注入强大动力。

国道227线九道拐段(赵雪枝 摄)
(图片除署名外均由四川省交通运输厅提供)