

# 新中国的交通建设和沪宁杭交通经济带

徐占春

(宜春学院政法学院,江西宜春 336000)

**摘要:**新中国成立后,政府有规划地进行了大规模的交通基础设施建设,对中国经济的恢复和发展有十分积极的作用。在沪宁杭地区,新政府的交通建设成就尤为显著,港口、铁路、公路的建设为该地区的进一步工业化和城市化奠定了基础,引导着沪宁杭交通经济带向纵深方向持续强势发展。

**关键词:** 交通建设;沪宁杭交通经济带;工业化;城市化

**中图分类号:**F291.1 **文献标识码:**A **文章编号:**1671-2404(2009)33-0085-05

交通运输可以加强区域间的联系,扩大商品市场,加速商品流通。日趋完善的交通通道是现代化工商业发展的重要特征之一。近代沪宁杭地区交通的发展,引起了城市、人口和产业的集聚,推动了该地区的早期工业化和运输化,对交通经济带的形成和发展有深远的影响。

新中国成立后,沪宁杭地区的交通建设,摆脱了西方殖民势力的影响,对该地区的经济持续强势发展起到了重要的作用,引导着沪宁杭交通经济带向纵深发展。

## 1 建国后沪宁杭地区的交通建设

近代交通运输的发展使沪宁杭地区工业生产走向专业化和市场化,由此带来了非农业人口的大量增加和产业城市规模的扩大。这样就提出了对高质量的运输的需求。

新中国成立后,对原有交通线路不断进行改造,并且新修了大量的水路运输通道,加快发展现代航空运输和管道运输,交通建设的成就十分显著。在沪宁杭地区,除了管道运输外的其他各种运输方式都取得了长足的发展。

**港口建设** 建国后,国家对上海、宁波、南通等海港进行了规模比较大的改扩建。20世纪80年代,继天津之后,上海港建设了全集装箱深水泊位。到1995年年底,上海、宁波成为具有万吨以上集装箱专泊位的中心港,其中上海已跻身世界十大港口之列,<sup>[1]</sup>(P82)宁波可停靠第三代集装箱船,并且建

成了20万吨级矿石码头和25万吨原油码头,成为中国主要的海洋原油中转港口之一。另外,舟山20万吨级原油保税中转基地已经建成。自从20世纪50年代以来,沪宁杭地区已逐渐发展形成了以上海为中心,包括宝钢、金山石化工业港和宁波、南通、张家港、舟山在内的发达的港口体系。<sup>[2]</sup>(P99-100)在内河港口方面,上海拥有20万吨以上港口38个,500万吨以上港口2个。<sup>[2]</sup>(P112)

**水运发展** 自新中国成立以来,沪宁杭地区海上运输以上海港为中心建成了向北通往大连、秦皇岛、天津、烟台、青岛、连云港和向南通往宁波、海门、温州、福州、泉州和厦门的航线以及从上海到广州和香港的跨航区航线。<sup>[2]</sup>(P100)

在内河运输方面,建国初在南京建设了两个机械化煤炭泊位,<sup>[2]</sup>(P108)增强了年中转煤炭的能力。京杭运河苏北段通过疏浚可以通过500-1000吨级的驳船队。<sup>[2]</sup>(P113)随着运输的发展,分别以上海、南昌、合肥等城市为中心形成了长江三角洲航道系统区、鄱阳湖水系航道系统区、巢湖水系航道系统区和钱塘江水系及浙东航道系统区。其中上海地区内河航道里程为2000公里,密度达到350公里/千平方公里。<sup>[2]</sup>(P111)

**铁路建设** 新中国成立以后,对受到战争破坏的铁路进行了修复,并且进行了复线建设和电气化改造。建国后,国家对津浦—沪宁—沪杭铁路线进行了修复。随着运输发展,扩能任务提上了日程,国家对该线进行了复线建设,运送能力得到了极大提高。而肖甬、宁铜、杭长等铁路发展成为沿海开放城市和海港之间,区域之间的沟通通道。1969年,跨越长江的南京大桥建成。目前,津沪线,沪杭线,浙

收稿日期:2009-04-15

作者简介:徐占春(1981-),讲师,主要从事中国近现代史和地方经济史研究。E-mail: xzchun4402@163.com

赣线分别成为了中国铁路网“六纵五横”主干通道的重要组成部分。

公路网的形成 沪宁杭地区的公路建设始于 20 世纪初,50~60 年代形成网络,70 年代后飞速发展,80 年代开始出现高速公路。其中沪宁、沪杭高速公路的通车,加强了沪宁杭综合运输通道的沟通能力。目前,北京至福州的 104 国道,北京至珠海的 105 国道,烟台至上海的 204 国道,山海关至广州的 205 国道,206 国道(烟台至汕头),312 国道(上海至伊宁),318 国道(上海至聂拉木)和 320 国道(上海至畹町)都经过该地区,大大地强化了该地区的交通优势。

民航的发展 建国后,尤其是改革开放后,沪宁杭地区民航业取得了极大的发展,现已建成了上海、南京、杭州分别到北京、广州、深圳、武汉、西安、成都、温州、青岛、烟台、重庆和珠海等城市的航线,且每年输送旅客都在 10 万人次以上。民航已经成为该地区长途客运的重要手段。

连接区内外的综合运输体系已经形成:长江航道可通大海,沪宁—沪杭—宁铜等铁路通达南北,区内的国道干线和沪宁、沪杭高速公路联结成网,京杭运河等水道为原材料和能源的运输提供了便利。不同的运输方式交汇形成了上海、南京、杭州、宁波、苏州、无锡、常州、南通、镇江、扬州、马鞍山、芜湖、铜陵、安庆等交通枢纽。这些枢纽的交通条件不断改善,对交通经济带的壮大和扩散起到了重大的作用。

## 2 工业波的扩散和工业区的形成

新中国成立后,沪宁杭地区的工业进入良性的独立发展时期,一直都是国家工业发展的重点地区,为全国建设提供了大量资金和技术人才。该地区在加强轻纺工业的改造的同时,大力发展重化工业,工业结构从以轻工业主导的模式向轻重工业协调的类型转变,各主要工业部门经历了扩散和再集聚的过程。20 世纪 70 年代后,中外关系发生了重大的转变,经济联系得到进一步加强,沪宁杭地区抓住国家战略调整的有利时机,加速产业升级的同时向四周甚至向区外扩散。随着产业的升级和扩散,苏南、浙北的乡镇企业在国家相关政策的支持下迅速发展起来,县域经济取得了飞速的发展,沪宁杭交通经济带已经成长为发达的交通经济带。

### 2.1 工业波的扩散

在旧中国,沪宁杭地区的经济发展模式始终是“一极化”,上海及其附近地区是经济活动的核心区,直接带动长江下游地区的发展,通过商品销售和产业扩散影响着整个中国的经济发展格局。

解放以后,上海工业产值和财政收入基本上都居全国首位。在产业扩散过程中,从上海输出的技术、人才和资金对长江三角地区,沿江地区和广大的内陆地区的发展起到了重大的作用。与此同时,南京、杭州、苏州、无锡、宁波等交通经济带的副中心和次重要城市,也迅速成长起来,并不断向外进行产业扩散。

随着该地区的经济活动核心的壮大,沪宁杭的工业沿着交通轴扩散及再集聚,形成了工业波,使得经济核心与新生长点之间始终在资金、技术、人才、商品销售和原材料供应方面保持着密切的联系。

#### 2.1.1 轻纺工业波

在建国以前,沪宁杭地区就形成了较为发达的轻纺工业城市群。1949 年以后,本地区轻纺工业不断改造并向更大的范围扩散。上海、苏南地区的轻纺工业先后经历了三次调整改组,建立了棉麻毛纺织工业体系,作为全国轻纺工业基地的地位得到进一步巩固。除上海、无锡、南通、常州以外,苏州、常熟、南京、江阴、太仓、海门、丹阳、崇明、南汇、嘉定、川沙等地也建立了棉纺厂。轻纺工业在交通轴集聚的同时,也不断向工业中心的郊县和苏北、安徽等地扩散。进入 20 世纪 90 年代以后,本地区轻纺工业发展规模达到极限,开始从长江三角洲地区向中西部内陆地区扩散。

#### 2.1.2 钢铁工业波

新中国成立后,本地区逐步发展形成了钢铁工业的有机体系。“一五”计划期间,本地区钢铁工业开始起步,到 20 世纪 50 年代建成了一批大中小型钢铁企业。上海成为消费地型钢铁工业基地。大跃进时期,江苏省长江沿岸的南京、无锡、苏州、常州、镇江、扬州等地也相继建立钢铁厂。安徽省富含铁矿的铜陵、繁昌、当涂、安庆、泾县也设立了中小型钢铁厂。此外,合肥、淮南、蚌埠和浙江的杭州、宁波等地也都设立了钢铁企业。改革开放以后,钢铁工业的发展向上海、马鞍山和南京等地集中。本地区内发达的水陆交通,为钢铁工业的原材料和燃料运输提供了便利,连接了本地区钢铁工业基地和长江中

上游的武汉、重庆、攀枝花等钢铁工业基地。

### 2.1.3 石化工业波

“一五”计划以来,本地区为改变轻重工业比例失调的局面,大力发展重化工业。上海和南京由于有基础,率先发展起来。20世纪60年代以来,南京已成为综合化学工业基地,并且大力发展精细化工。石化工业逐步成为了上海、江苏的主导产业和工业扩散波的重要组成部分。随着石化工业的发展,安庆、宁波利用沿江、沿海的区位优势,接受扩散,发展成了新兴的石化工业基地,沪宁杭交通轴沿线的苏州、无锡、常州、镇江扬州等地发展成为化工下游和精细化工基地。

### 2.1.4 机械工业波

建国后,上海、苏南地区的机械工业在原有基础上迅速兴起。到20世纪60年代,已发展到相当规模,在全国占有十分重要的地位。上海建立了发电、纺织印染、食品加工等行业的设备的制造厂。同时大力发展造船和汽车工业。苏南的南京、苏州、无锡、常州则建立了汽轮机厂、电瓷厂、锅炉厂、电缆厂、变压器厂和火车机车、汽车、轮船制造厂。进入20世纪80年代,沪宁苏锡常成为全国著名的机械工业基地,积极地引进先进技术,向着高新尖方向发展。机械工业成为了本地区国民经济的主导产业。

## 2.2 多极化的工业区的形成和县域经济的崛起

新中国成立以来,沪宁杭经济带进入全面工业化时期,区内各城市之间的联系得到空前加强,地域相邻的城市相互结合,协调发展,形成了上海核心区以外的工业区,成为新的经济增长极。

苏锡常等沪宁交通通道沿线的城市在解放后迅速地发展,利用地理优势,接受上海的产业、技术、人才扩散,优先发展轻纺工业,逐步形成了轻重工业比例协调的产业结构,开创了“苏南模式”。目前,苏锡常地区已发展成为国家产业开发带,云集了中外的大企业。

南京、镇江、扬州等城市均为沿江城市,相互之间交通联系便利,是全国的综合化学工业基地。三个城市的各种产业发展特征基本一致,是新兴的工业经济增长极。

马鞍山、芜湖、铜陵等三个城市坐落在皖江沿岸,从“一五”计划时期起,现代工业得到逐步发展,并且同上海、苏南地区建立起了比较密切的合作分工的关系,经济联不断加强,形成了全国著名的有色

金属冶炼基地。

宁波、绍兴、舟山三个城市有两个是全国的重要港口,区位优势显著,成为了沪宁杭地区除上海以外的重要开放门户。

杭州、嘉兴、湖州自古以来就是这北地区发达的经济区域,三者产业格局相似,一直保持密切的联系,在解放后仍然拥有一致的发展特征,现已形成沪宁杭交通经济带的另外一个发达的工业区。

几乎在工业不断地向经济带以外扩散的同时,各经济中心城市的郊县地区也接受了来自工业集中区的扩散,并且快速发展起来,成为新中国经济发展的又一支重要力量。

苏南和浙东北地区抓住历史机遇,积极接收来自经济核心区的扩散,大力兴办乡镇企业,取得了快速的发展,使得一些郊县的经济发展超过了城市中心区。以苏南为例子,20世纪50年代起,各工业中心的工业比重持续上升,到1970年左右达到了最高峰。自从进入70年代后,尤其是改革开放后,随着广大县、乡、村的乡镇企业蓬勃发展,各城市经济中心区的工业比重相对下降。到了八九十年代,各城市的郊县的工业产值开始超过了市区。在浙东地区,类似的现象也普遍存在。县域经济的崛起,标志着沪宁杭交通经济带的经济发展进入了一个新的历史时期。

由交通建设所引起的工业波的扩散,改变了沪宁杭地区的城市经济力量对比,给县级城镇的发展和繁荣带来了机会,促进了本地区进一步的城市化新发展。

## 3 沪宁杭交通经济带的城市化和经济增长

### 3.1 沪宁杭地区的城市化进程

新中国成立后,沪宁杭地区城市化有了初步的发展,但是落后于工业化。1952年,上海人口已经达到560万,南京成为人口逾百万的特大城市,杭州、无锡为大城市。到1985年,上海市人口接近700万,杭州发展成为拥有200万非农业人口的特大城市。<sup>[1](P224)</sup>这一时期,沪宁铁路沿线的苏锡常都成为了市区人口在50万以上的大城市,而宁波、湖州、嘉兴等城市的人口也都在60万以上。

改革开放以后,苏南、浙东北地区的乡镇企业和个体经济的快速发展,推动了小城市和乡镇的发展。一批新兴的城市相继涌现出来。沪宁杭交通轴沿线

有 14 个县级市,其中中等城市 5 个,小城市 9 个。沿江地区有县级市 9 个,其中中等城市 3 个,小城市 6 个。在浙江区段,有萧山 1 个中等城市 and 14 个小城市,主要分布在沪杭铁路、杭甬铁路沿线,大运河沿岸和沿海地带。<sup>[1]</sup>(P225)

目前,沪宁杭地区的城市基本上沿主要交通轴集聚成带,而且城市首位度都比较高。到 1995 年,本地区非农业人口达到了 2 186 万,<sup>[2]</sup>(P226)城市化水平相当高。

### 3.2 沪宁杭交通经济带的经济增长

沪杭交通经济带所在的江苏、浙江、安徽、上海等 3 省 1 市,一直在中国经济体系中占有重要的地位。而沪宁杭交通经济带又是 3 省 1 市的经济发展的核心区,因此沪宁杭交通经济带的经济发展就折射出了沪苏浙皖等 3 省 1 市甚至是全国经济发展的轨迹。

表 1 苏浙皖沪等 3 省 1 市的人均 GDP 的动态变化<sup>[2]</sup>(P208) (单位:百元/人)

	江苏	浙江	安徽	上海
1990	19.4	19.8	20.1	58
1995	73	80.7	61.1	187.9
1998	100.5	112.0	46.0	282.3

表 2 交通经济带及各区段的人均 GDP 的动态变化<sup>[2]</sup>(P208) (单位:百元/人)

	江苏段	浙江段	安徽段	上海	经济带
1990	33.1	26.1	20.1*	58	35.3
1995	136	10.9*	61.1*	187.9	133.7
1998	187.4	163.3	92.2	282.3	193.0

\* 数据有待考证

表 3 沪宁杭交通经济带各城市人均 GDP 动态变化<sup>[2]</sup>(P208)

(单位:百元/人)

年份 城市	1990	1995	1998
上海	58	187.9	282.3
苏州	36	157	217
无锡	38.4	177	243
常州	29.2	110	148
镇江	25.2	108	147
南京	32	110	155
马鞍山	26.6	82.5	101
芜湖	15.7	47.7	87
铜陵	22.8	66.7	95
杭州	30.9	127	186
嘉兴	25.7	98.4	135
湖州	22.4	89.9	127
绍兴	19.9	96.8	151
宁波	27.6	121	182
经济带	35.3	133.7	193

表 4 1998 年沪宁杭交通经济带的县级城市人均 GDP (单位:万元)

市区非农业人口数量	30 万以上	25-30 万	20-25 万	20 万以下
沪宁铁路与大运河沿线	江阴(2.38)	常熟(1.97) 宜兴(1.51) 溧阳(0.97)	丹阳(1.49) 东台(0.64)	张家港(2.97) 昆山(2.57) 吴江(2.26) 金坛(0.95) 太仓(2.86) 吴县(1.70) 锡山(2.72) 武进(1.59) 句容(0.90) 仪征(0.69) 海门(0.96) 靖江(0.88)
长江沿江两岸江苏段	通州(0.77)	如皋(0.45)	启东(0.87)	杨中(1.82) 泰兴(0.60) 江都(0.77) 余杭(1.28) 建德(1.07) 富阳(1.21)
沪杭铁路与大运河沿岸			萧山(1.38)	临安(1.27) 桐乡(1.26)
杭甬铁路和运河沿线				诸暨(1.16) 上虞(1.56) 乘州(0.92) 余姚(1.37) 慈溪(1.21) 奉化(0.89)
浙东北沿海				海宁(1.47) 平湖(1.17) 海盐(1.33)

从以上表 1、表 2 可以看出,沪宁杭交通经济带是苏浙皖沪等 3 省 1 市增长的重要组成部分,3 省 1 市的经济随交通经济带的发展而发展。

从经济带的各主要城市来看,沪宁杭交通经济带自 20 世纪 90 年代以后,取得了跨越性的发展。

20 世纪 80~90 年代以后,乡镇企业兴起,县乡级的中小城市的经济得到快速发展,成为经济带内新的经济生长点。

交通经济带是区域经济的子系统,是交通基础设施和经济活动相互作用的产物。沪宁杭地区在新中国建立后,交通基础设施建设取得了飞跃发展,由此带来了工业和城市的集聚,对促进本地区乃至整个长江下游地区的经济增长有重大的意义。随着本地区进入全面工业化时期,优越的交通区位,保证了本地区经济的持续强势发展,使沪宁杭交通经济带成为了国际化程度相当高,影响长江流域,甚至是大

半个中国的发达区域经济带。

#### 参考文献

- [1] 张文尝,金凤君,樊杰主编. 交通经济带[M]. 北京:科学出版社,2002.
- [2] 陈航主编. 中国交通地理[M]. 北京:科学出版社,2000.

## New China's Transportation Construction and Shanghai-Nanjing-Hangzhou Traffic Economic Belt

Xu Zhanchun

(Yichun University, Yichun Jiangxi Province336000, China)

**Abstract:** After the foundation of New China, the government conducted a large-scale transport infrastructural construction project, which played a very active role in China's economic recovery and development. In Shanghai-Nanjing-Hangzhou area, the achievements in traffic construction by the new government are particularly significant. Port, railway and highway construction in the region has laid a solid foundation for further industrialization and urbanization, bringing development of the Shanghai-Nanjing-Hangzhou Traffic Economic Belt to a new high.

**Key words:** traffic construction; Shanghai-Nanjing-Hangzhou Traffic Economic Belt; industrialization; urbanization