

西部开发与青海综合交通体系构建研究

李玲琴¹, 马海州^{1 2}

(1. 青海师范大学 青海 西宁 810008;)

2. 中国科学院青海盐湖研究所, 青海 西宁 810008;)

摘要: 通过对青海交通建设与周边经济的联系和青海经济发展的关系分析,提出了青海综合交通体系的构建

关键词: 西部开发;青海交通构建

中图分类号: U11

文献标识码: A

文章编号: 1008-858X(2001) 01-0071-02

加快基础设施建设,是实施西部大开发的基础,当前基础设施薄弱是制约西部地区发展的主要因素,特别是交通滞后,严重阻碍着西部经济的进一步发展,所以交通建设是基础设施建设的中中之重。青海是全国乃至西部经济落后的省份,交通落后是主要原因之一,交通建设处在青海各项建设的首要地位。

1 交通建设与区域经济

1.1 交通与周边经济

由于经济落后,再加上自然环境的限制,青海长期处于较封闭的状态。为了把青海纳入西部的开发行列,必须加强对外联系。青海处于通往西藏,联结甘、新、川的主要地位,目前与这些省区都有公路相通,但铁路只有一条通往甘肃兰州,对外通道少。由于地形阻挡,青海本身与周边地区的自然通道就少,今后要打通与西藏、新疆、四川、甘肃相联的铁路通道,将青海经济纳入西部区域经济发

1.2 交通与大陆桥

青海不沿海,不沿边,但具有临近陆桥的区位优势,建设与陆桥相联的通道,使青海客货上桥,也可

使桥上客货下桥,这些通道的建设(如柳格、西张铁路)既能带动青海经济的发展,也可缓解陆桥运输的压力,同时改善我国西部路网布局。

1.3 交通与全球经济

随着经济全球化的发展,西部经济发展必将纳入全球经济之中,加快青海交通建设,将有利于西部与周边南亚、中亚、蒙古及俄罗斯等国的经济往来,青藏铁路格尔木——拉萨段近期将建设,国家已规划建设青新(格尔木——库尔勒)、柳格铁路,在西部开发中,青海特别是柴达木盆地的格尔木,具有特殊的地缘区位优势,将成为西部乃至亚洲铁路的中枢地带。青海资源丰富,特别是柴达木、盐湖、油气、多种金属等资源不仅是国家的短线产品,而且具有世界意义,柴达木开发处于我国西部开发的中枢地位,青藏高原独特的生态环境,影响着全球环境变化,用全球视野定位区域经济,站在全球的高度看待青海交通建设与经济发展。

2 交通建设与青海经济

2.1 交通发展水平及结构

交通是青海经济发展的瓶颈,长期制约着经济的发展,加快交通建设是加快基础建设的首要任务。

收稿日期: 2001-07-12

作者简介: 李玲琴(1963-),女,副教授,主要从事区域经济地理

研究及相关教学工作。

青海地域辽阔,交通线路少,铁路线路密度为 15.2 km/万 km²(全国平均 56.9 km/万 km²),公路线路密度为 239.2 km/万 km²(全国平均 1205.2 km/万 km²),远低于全国平均水平,交通落后于经济建设需要。青海主要的运输方式为公路和铁路,绝大多数地区不通铁路,运输靠公路,铁路通车里程只占铁路、公路通车总里程的 6%。公路运输占有重要地位,全社会主要货运量、客运量及客运周转量均由公路完成,铁路只在长途货运中发挥重要作用。运输结构不合理,由于铁路线路少,铁路无法发挥骨干作用,公路交通落后。

2.2 综合运输网层次与骨架

全省交通以公路、铁路为主,配合以航空、管道,地区交通网以公路为主,公路是地区间联系的主要方式,主要东西向干线有:兰青——青藏铁路(省内及省区间唯一铁路通道)、甘青——青藏公路(连接甘青、通往西藏的交通干线)、青新公路(横贯柴达木盆地通往塔里木盆地的干线)。主要南北向干线有:宁张公路(青海东部与河西走廊联系干线)、柳格公路(柴达木盆地与河西走廊、新疆的通道)、青康公路(青南通往西藏的要道)、宁果公路、临平公路、五河公路。

2.3 综合交通网特征

交通网分布不平衡,东多西少,农区多,牧区少。东部地区线路多,密度大,其次为柴达木盆地,南部高寒地区和北部山地牧区,交通极为落后。东部地区以铁路、公路为主,辅以航空的交通网;柴达木盆地以公路、铁路为主,辅以管道、航空的交通网;青南及北部山地牧区,公路为主体的交通网,运输形式单一。

3 综合交通体系构建

3.1 扩大建设对外运输的大通道(包括新建、扩建铁路干线和机场,建设高等级公路)

国家将于近期建设青藏铁路(格尔木——拉萨),它的建设将加速西藏、青海经济发展,改善我国铁路网的布局。建设尽快建设青新铁路(格尔木——库尔勒),加速柴达木盆地、塔里木盆地的资源开发,分流亚欧大陆桥运输压力。尽早建设西成铁路(西宁

——成都),打通西北与西南的通道,满足西北与西南货物联系的需要。建设西张(西宁——张掖)、柳格(格尔木——柳园)铁路,依托大陆桥发展沿线经济,同时分流大陆桥货物。扩大曹家堡机场运输能力,提高航班密度,开辟新航线。增强公路通道的通行能力,主要运输区段建设高等级公路。

3.2 逐步建设覆盖整个农区和牧区的基本交通体系,提高区域可达性

根据自然区域特征及社会发展条件,基层交通体系以公路为主体,公路运输在运输体系中占有主要地位,省内绝大多数地区公路是唯一的运输方式,加快基层公路建设是发展地方经济的根本出路。

3.3 主要城市对外通道建设

西宁、格尔木两个城市具有优越的区位优势,经济基础较好,发展水平较高。西宁是全省政治、文化、经济、交通的中心,投资环境不断改善。格尔木是柴达木盆地经济、交通中心,有条件建成西部中心城市。应建设西宁——成都、西宁——张掖铁路,西宁——兰州、西宁——张掖、西宁——湟中、西宁——李家峡、西宁——青海湖等高等级公路,西宁为青海东部地区放射状铁路、公路、航空中心。建设格尔木——拉萨、格尔木——库尔勒、格尔木——柳园铁路和提高公路等级,格尔木为西部交通十字路口。建设城市对外通道,发挥其区位优势,经济中心、交通枢纽的作用。

3.4 综合交通网络建设

建立铁路、公路、航空、管道组成的完整的、干支相连、互相配合、联系各地的四通八达的交通运输大系统。青海主要交通方式为铁路和公路,特别应强调公路和铁路的配合,发挥和协调点、线、网系统的能力,提高综合运输网综合效益。

参考文献:

- [1] 中国科学技术协会学会工作部.中国西部地区交通运输发展战略研究[M].北京:测绘出版社,1994.
- [2] 陈航,等.中国交通运输地理[M].北京:科学出版社,1993.
- [3] 青海省统计局.青海国民经济统计年鉴[M].青海:青海出版社,1998.

4.5 进一步开发库区旅游业、渔业资源

龙羊峡水库是目前全国最大的人工湖泊,毗邻著名的青海湖风景区,若能充分发掘这里的旅游资源,兴建完善的基础服务设施,建立青海湖——龙羊峡风景线路,不仅可以改善原青海湖旅游线路的单调性,同时,由库区旅游业的兴起来带动第三产业的发展,一方面丰富了库区土地利用的方式,另一方面也能分流部分库区人口从事服务行业,减轻土地压力。

龙羊峡水库水面面积广达 379.96km²,可用于水产养殖面积 66.66km²,适于冷水性鱼类的生存,渔业生产潜力巨大。目前,人工网箱养殖红鲢鱼已成功,若能扩大养殖范围,网箱、网栏与大面积放养相结合,有望成为青海省的一大水产基地,是本区经济外向化的重要手段之一。

4.6 把有关环境和发展问题的政策、决策落实到实践中,抓住机遇,多方筹资,增加对土地开发的投入

目前,西部大开发战略已从生态环境治理方面拉开序幕,黄河上游地区是生态环境治理的重点,1999年的青海省 9届 2次人代会上,也明确提出了

(上接第 72页)

塔拉滩治理的生态系统工程,可以说龙羊峡库区的生态环境治理遇上了千载难逢的好机会,现在的关键是能否将这些有关的政策、决策科学地落实到实践中。库区的生态环境治理、土地资源的合理利用不仅仅是区内的事务,还应该是省内乃至其下游地区共同的事务,因此,其土地合理利用开发的筹资渠道应该是很广的。

5 结语

在龙羊峡库区现有的生态环境条件下,实现区内土地资源的持续利用是一项十分迫切而艰巨的工作,政府部门和公众个人的积极参与是实现这一目标的必要条件。龙羊峡库区生态环境的改善与经济的持续发展必将为青海经济的持续发展乃至西北经济的发展贡献自己的力量。

参考文献:

- [1] 董光荣,高尚玉,金炯,等.青海共和盆地土地沙漠化与防治途径[M].北京:科学出版社,1993.
- [2] 赵训经,那文俊.青海省塔拉滩草原利用方向探讨[J].自然资源学报,1996,(3): 272-279.
- [3] 青海资源环境发展研讨会论文集[C].北京:气象出版社,1996.

(下转第 3页)

Study on Western Development and Composite Traffic System Construction in Qinghai

LI Ling-qing¹ MA Hai-zhou²

(1. Qinghai Normal University, Xining 810008, China;

2. Qinghai Institute of Salt Lakes Chinese Academy of Sciences. Xining 810008, China;)

Abstract This paper makes an analysis of traffic construction in Qinghai and its relations with peripheral economy as well as the effects on Qinghai economic development, and give some advice on construction of Qinghai's composite traffic system.

Key words Western development; Construction of Qinghai traffic