

成昆铁路复线峨攀段客流特征与区域经济的研究

叶杭成*, 胡雨欣, 曾昕睿, 张吉佳

四川科技职业学院铁路交通运输学院 四川眉山

【摘要】成昆铁路复线是我国西南地区一条重要的铁路,是连接云南省昆明市与四川省成都市的第二条铁路通道。该线路全长 865km,设计时速为 160km/h。其中,峨眉—攀枝花南段为新建线路,该线路的建设对加强区域互联互通、促进经济发展具有重要战略价值。本研究基于新老成昆铁路的车次、运输时间、客运量及客源分布等维度,系统对比分析新老成昆铁路对西昌和攀枝花地区带来的经济效益,并给出总结。

【关键词】成昆铁路复线; 客流特征; 经济效益

【收稿日期】2025 年 5 月 14 日

【出刊日期】2025 年 6 月 18 日

【DOI】10.12208/j.sdr.20250067

Research on the passenger flow characteristics and regional economy of the Chengdu-Kunming Railway Duplicate Line Emei-Panzhihua section

Hangcheng Ye*, Yuxin Hu, Xinrui Zeng, Jijia Zhang

University for Science & Technology, Sichuan, Meishan, Sichuan

【Abstract】The Chengdu-Kunming Railway Double-Track Line is a crucial railway in Southwest China, serving as the second railway corridor connecting Kunming City in Yunnan Province and Chengdu City in Sichuan Province. With a total length of 865 km and a designed speed of 160 km/h, the newly constructed Emei - Panzhihua South section holds significant strategic value in enhancing regional connectivity and promoting economic development. This study systematically compares and analyzes the economic benefits brought by the new and old Chengdu-Kunming railways to the Xichang and Panzhihua regions, based on multiple dimensions including train frequency, transit time, passenger volume, and passenger source distribution. Conclusions are drawn accordingly.

【Keywords】Chengdu-Kunming Railway Double-Track Line; Passenger flow characteristics; Economic benefits

1 成昆铁路概况

成昆铁路简称成昆线,是我国西南地区重要干线铁路线路之一,该线路北起四川省成都市,经过眉山、峨眉、乐山、凉山州、攀枝花、元某、广通等地,南抵云南省昆明市,全长 1096 千米,线路于 1958 年开始建设,于 1970 年 7 月 1 日全线竣工并通车,因其险峻的地形,被联合国称为“二十世纪人类征服自然的三大奇迹之一”。

进入 21 世纪,随着国家提出西部大开发、“一带一路”等战略,老成昆铁路的客货流不断增大,线路已经不能满足运力。于是,在 2007 年 10 月 18 日,成昆铁路扩能改造工程正式启动,其中成都—峨眉段利用既有老成昆铁路线路,选用增建二线方案,

峨眉—昆明段则采用保留原有的老成昆铁路,分段新建成昆铁路复线的方案,成昆铁路复线项目是我国 2016 年提出的《中长期铁路网规划》“八纵八横”中京昆通道重要组成部分,“十三五”规划的重点工程,也是国家“一带一路”发展战略中连接东南亚国际贸易口岸的重要通道、国家西部大开发的重点工程建设项目。2022 年 12 月 26 日,全长 915 公里的成昆铁路复线实现全线贯通运营。成昆铁路复线的开通不仅解决了 400 万吨攀钢西昌钒钛基地项目的建设运力不足的问题,同时对攀西地区独特的旅游资源的开发起到了极大的带动性作用。

2 新老成昆铁路数据对比

2.1 开行列车数量对比

*通讯作者:叶杭成(1984-)男,浙江淳安人,汉族,硕士研究生学历,讲师,研究方向:交通运输。

自 2022 年 12 月 26 日成昆铁路复线全线贯通运营以来,除了峨眉-普雄-攀枝花南的慢车继续在老成昆铁路线上运行外,其他的客车均在成昆铁路复线运行,此外,成昆铁路复线新增加大量动车组。

根据以往数据内容,可以给出相应的客运车次统计表。从表上可以得知,在成昆铁路复线通车前,

老成昆铁路的运力非常有限,每天仅能满足少量旅客的出行需求,自成昆铁路复线通车后,运力成几何倍数增加,除了老成昆铁路保留着一对慢车外,成昆铁路复线的旅客列车和动车组数量急剧增加,能满足更多旅客前往西昌和攀枝花地区的需求。其车次变化如图 1 所示。

表 1 成昆铁路复线全线通车前客运情况

区间	普通列车数量（K、T、Z）（对/日）	普速列车数量（慢车）（对/日）	开行动车组数量（对/日）
成都-峨眉	5	0	0
峨眉-普雄	3	1	0
普雄-西昌（西）	3	1	0
西昌（西）-攀枝花（南）	3	1	0

表 2 2022 年 12 月 26 日后成昆铁路复线客运情况

区间	普通列车数量（K、T、Z）（对/日）	普速列车数量（慢车）（对/日）	动车组数量（对/日）
成都-峨眉	4	0	10.5
峨眉-西昌西	2	0	13
西昌西-攀枝花南	2	0	19

表 3 2022 年 12 月 26 日后成昆铁路客运情况

区间	普通列车数量（K、T、Z）（对/日）	普速列车数量（慢车）（对/日）	动车组数量（对/日）
成都-峨眉	4	0	10.5
峨眉-普雄	0	1	0
普雄-西昌（西）	0	1	0
西昌（西）-攀枝花（南）	0	1	0

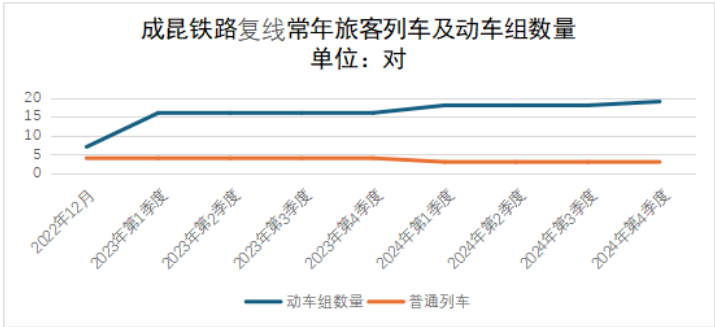


图 1 成昆铁路复线常年旅客列车及动车组数量

从图 1 可知,除了 2022 年 12 月初,成昆铁路复线的动车组及车次较少外,自 2023 年第 1 季度调图后,动车组数量得到大量的增加,常年运行数量保持在 16 对,普通旅客列车保持在 4 对,到 2024 年,动车组常年运行数量在 19 对左右,普通列车为 3 对,比 2022 年成昆铁路复线开通时减少一对,其主要原因是峨眉-青岛北的普通旅客列车行驶区间缩短为成都西-青岛北。

成昆铁路复线在运输高峰期通过增开临时列车

保障旅客出行需求,其运力调配呈现显著周期性特征。在春运期间(2023-2024 年),该线路动车组数量基本保持在 20 对左右,其中包括部分夜间开行的动车组车次,同步增开 3-5 对临时旅客列车车次。暑期运输期间(6-8 月),因在校学生往返客流与火把节(7 月下旬至 8 月上旬)叠加,动车组与普通旅客列车均实施动态扩编方案。除国庆、五一传统节日运输外,每年 12 月彝族新年期间形成特定客流小高峰。各高峰期依据客流规模动态调整运力配置,

动车组开行数量通常维持在 16 至 18 对/日区间。

成昆铁路复线实现全线贯通运营后，同步开行多趟临时旅游列车班次，具体包括：安靖-西昌西、西昌西-西安北、攀枝花-贵阳、昆明-伊宁等多趟旅游列车。

2.2 新老成昆铁路客流量对比

自成昆铁路复线全部通车后，截止至 2024 年 12 月 30 日，成昆铁路复线共运送旅客超 4000 万人次。成昆铁路复线高峰期日均客流超 6 万人次，日常上

座率保持在 98%及以上。具体如表 4 和表 5。

2023 年眉山站累计到发旅客 115.1 万人次，同比增长 867%，其中到达旅客 55.2 万人次，发送旅客 59.9 万人次。

2023 年春运期间，越西站累计发送旅客 100384 人次、到达旅客 106442 人次，而越西境内传统的普雄站和乃托站的客流则大幅降低。

西昌西站是成昆铁路复线重要车站，其历年变化图如下图 3。

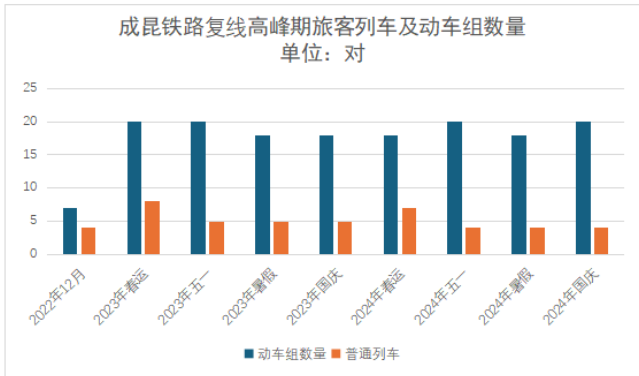


图 2 成昆铁路复线高峰期旅客列车及动车组数量

表 4 2023 年—2024 年成昆铁路复线部分车站客运人数统计表

车站	运输总人数（万人）	到达人数（万人）	发送人数（万人）
眉山	115.1	55.2	59.9
西昌西	1100	540	560
越西站	136.87	68.09	68.78
攀枝花南站	741.8	432.3	309.5

表 5 2023 年—2024 年老成昆铁路部分车站客运人数统计表

车站	运输总人数（万人）	到达人数（万人）	发送人数（万人）
乃托站	小于 1	小于 1	小于 1
普雄站	17.8	8.8	9
西昌西	5	5	5
攀枝花站	小于 1	小于 1	小于 1

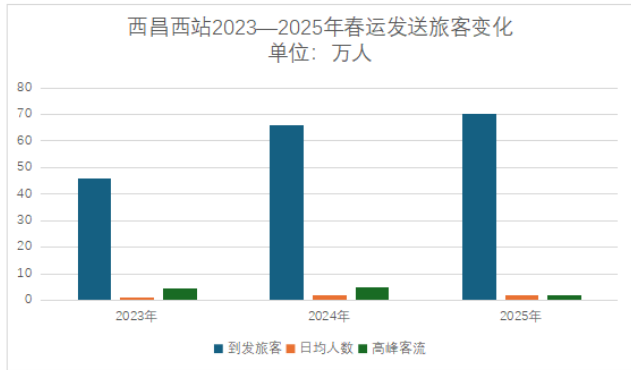


图 3 西昌西站 2023—2025 年春运发送旅客变化

2023 年西昌西站在春运期间里共计发送旅客 46 万人次,同比增长 54.3%,日均客流 1.15 万人次,高峰客流为 4.66 万人次。2024 年西昌西站在年春运期间累计发送旅客 66 万人次,春运首日发送 1.5 万人次 4; 2 月 4 日单日发送 4.8 万人次创历史新高。2025 年西昌西站在春运期间里累计发送旅客 71 万人次,日均发送旅客近 1.8 万人,较 2024 年同期增长 7.5%,较 2023 年同期增长 54.3%;攀枝花南站是成昆铁路复线在四川境内最后一站,也是成昆铁路复线重要节点车站,素有“攀西动车第一站”的美称。

2023 年春运期间,攀枝花全市(含米易东等站)共计发送旅客 95.1 万人次,到达旅客 91.3 万人次,日均客流达到 4.66 万人次。其中的 2023 年 2 月 15 日,仅攀枝花南站发送旅客 14631 人次,为 2023 年单日发送旅客最高数量。2024 年春运期间,仅攀枝花南站一个站,累计到发旅客达 49 万人次,其中到达旅客 36 万人次,增长了约 30%。特别是在 2 月 3 日和 2 月 2 日,攀枝花南站的旅客发送量分别达到了 1.565 万人次和 723 人次,创下了建站以来的历史新高。2025 年春运期间,攀枝花南站的客流量为 49 万人次,与 2024 年春运基本相同。

相比之下,老成昆铁路的客运量明显下降,公益慢火车上座率稳定,但总体客流密度低。例如普雄站是老成昆铁路线路路上最重要的站点之一,是峨眉—普雄—攀枝花南 4 趟公益性小慢车的始发和终到站,虽然目前普雄站的客流量仍保持在每天 700-800 人左右,但是其客运量与成昆铁路复线开通前比,客流量严重下降。全年客流高峰除了每周五和每周日的学生客流外,彝族新年和火把节客流也较大,一趟列车的最大客流可以达到近 2000 人,其次

每年春运期间也会出现返程及外出务工的客流高峰。

2.3 新老成昆铁路主要客流来源分析

因为成昆铁路复线的建设,客流多以短途通勤、商务洽谈、旅游者居多,更多的旅客利用成昆铁路复线,通过“快旅慢游”模式到达攀西地区进行旅游。使得西昌和攀枝花的客流量迅速增长,从而加快了攀西地区旅游业的发展,其主要的旅游项目包括攀枝花的阳光康养、西昌火把节。

攀枝花是四川最南端的城市,因为这里海拔较高,阳光充足,冬暖夏凉使得攀枝花成为冬季避寒、夏季避暑的康养胜地。自成昆铁路复线全线通车后,攀枝花的康养业吸引了大量外地游客。

攀枝花阳光康养产业从 2023 年春节开始,客流增量超以往的 20%,长期康养人群规模显著,每年来攀枝花市康养人群突破 50 万人次,其中有约 30 万人属于“候鸟老人”,占比近 60%。尤其是以米易县为代表,例如米易县攀莲镇街道贤家村,距离米易东站仅有 5.4 公里,该地依托“卖阳光”的模式,打造成了“阳光康养网红村”,康养户数突破 400 户,2023 年,接待康养旅游人员超过 80 万人次,总收入达 1.35 亿元,真正实现了“家家搞康养、户户能赚钱”。

2024 年 1—10 月,米易县共接待康养游客 787.7 万人次,同比增长 14.49%;旅游综合收入 83.4 亿元,同比增长 11.80%。米易县的太阳谷和阳光城康养旅游度假区等地是康养人群主要目的地。

西昌市是凉山州州府,其火把节为当地特色旅游项目,2023 年和 2024 年火把节核心时间段共 8 天,分别是 8 月 9 日—16 日和 7 月 28 日—8 月 4 日。根据往年数据,自成昆铁路复线通车后,火把节的旅游情况如下表:

表 5 2023 年—2024 年西昌火把节游客数量级收入数统计表(重复)

年份	接待游客数量(单位:万人)	旅游收入(亿元)	高峰期人数(万人)
2023 年	194.46	21.44	71.62
2024 年	245.43	29.83	75.7

2023 年西昌市火把节游客数量入比疫情前分别增长 342.96% , 旅游收入比疫情前增长 471.73%7。8 月 10 日和 11 日两日游客量人数较疫情前增长 151.82%,为火把节峰值。2024 年西昌火把节游客数量比 2023 年增长 26.21%,旅游收入比 2023 年增长 39.14%。2024 年,从 7 月 19 日至 8 月 19 日,整个

火把节期间西昌市共接待游客 536.43 万人次,同比增长 23.33%,旅游收入达到 60.58 亿元,同比增长 25.05%。2025 年,整个凉山州在火把节核心时间段内预计游客总量突破 1357.7 万人次,同比增长 31.95%。

成昆铁路复线通车后,西昌市旅游交通便利性

显著提升，火把节期间，西昌市推出了“天天火把节·音乐美食季”、“彝族传统选美”等多项活动，对增强游客的吸引力，拉动跨区域客流起到了关键作用。

同时，因为成昆铁路复线直接连接重庆、巴中、达州、广安、九寨沟、西宁、西双版纳等地，这些地方的游客可以通过乘坐动车组在一天内即可到达西昌和攀枝花，从而间接的带动了这些地区旅游业的发展，形成跨省旅游联动，比如：凉山州布拖县拉果乡著名的“天梯村”阿布洛哈村，该村距离西昌西站直线距离为 110 公里，是全国最后一个通公路的村子。

自成昆铁路复线通车后，阿布洛哈村围绕成昆铁路复线新建了一个现代化产业中心，包含酒店、

民宿、餐饮等项目，打造成一个集农文旅的生态旅游，可以为游客提供吃喝住行一条龙服务的村子。

相比之下，老成昆铁路保留的客流则相对单一，“慢火车”的主要作用是保障偏远地区民生需求，继续服务低收入群体，如 5633 次列车成为学生通勤、山区居民向外输出货物的重要载体。但是，老成昆铁路对维持少数民族聚居区的民生支撑具有一定作用，对医疗和教育资源向沿线乡镇渗透起到了间接性的作用。其次，因为老成昆铁路的慢火车史非空调可以开窗户的列车，所以，在节假日期间，都会吸引了大量铁路和火车爱好者前来乘坐。

2.4 新老成昆铁路对沿线城市发展的影响

自从成昆铁路复线全线建成通车后，使得该铁路沿线城市到达成都时间直接缩短一倍多。

表 6 新成昆铁路用时统计表

城市	成昆铁路复线走行时间（单位：小时）	成昆铁路走行时间（单位：小时）
眉山	0.7	1
峨眉	1	2
西昌	3	9
攀枝花	5	13
昆明	7	19

表 7 新老成昆铁路客运车站距离城市中心距离

城市	成昆铁路复线（单位：公里）	成昆铁路（单位：公里）	城市中心位置
沙湾	0.5（沙湾南站）	1（沙湾站）	郭沫若故居
峨边	4.5（峨边西站）	4.8（峨边站）	峨边宾馆
金口河	14（金口河南站）	9（金口河站）	金口河区政府
汉源	无站点	47（原乌斯河站）	汉源湖码头
甘洛	4.4（甘洛南站）	5.6（甘洛站）	月琴广场
越西	2（越西站）	19（乃托站）、36（普雄站）	越西钟鼓楼
喜德	16（喜德西站）	1.5（喜德站）	喜德县步行街
西昌	15（西昌西站）	9.3（西昌站）、15（西昌南站）	火把广场
德昌	2（德昌东站）	3（德昌站）	曹家碾公园
米易	3.5（米易东站）	3（米易站）	转马路大桥
盐边	4.5（盐边站）	4.5（桐子林站）	县中心广场
攀枝花	13（攀枝花南站）	22（攀枝花站）	炳草岗大桥

成昆铁路复线的开通，使得动车组数量极大的增加，其客运数量达到全线客货运量总数的 80%以上，从而带动了沿线核心城市群，除原有的核心城市成都市外，出现了新型覆盖半径约为 100—150 公里的“1 小时铁路经济圈”。其核心城市主要为西昌

市和攀枝花市，其中，西昌市覆盖的范围包括越西、喜德、冕宁、甘洛等县城，而攀枝花则覆盖率了元某、广通等地，而德昌、米易、盐边等县城即被西昌经济圈覆盖，同时又被攀枝花经济圈覆盖，从而使得这些县城的经济发展得到快速提升。

从表上可以看出,金口河区、越西县、甘洛县等县城,其成昆铁路复线直达缩短出行时间,特别是越西县,老成昆铁路没有经过该县城核心区域,所以在成昆复线铁路通车前,其县城的人必须去普雄站或乃托站乘坐火车,而成昆铁路复线直接在越西县城设立站点,不仅极大的解决了越西县城人铁路出行的问题,也直接促进了越西县城的经济发展。喜德、西昌等地,虽然新建的车站较原火车站相对较远,但是因为新建车站功能设施齐全、规模较大,间接的带动了新建车站周边的经济,从而形成新的商业圈。2024年9月16日攀枝花站停止办理客运业务,攀枝花的客流全部吸引到新建的攀枝花南站附近,间接的增加了攀枝花南站附近的新商业圈建设。

相比之下,老成昆铁路传统的车站普雄站和乃托站则失去了以前的地位,从而使得大量客流流失。导致这种现象的主要原因是老成昆铁路线路主要位于山区,存在既有站点多、位置偏远、线路运行慢等原因,主要的站点以普雄站、喜德站、冕宁站、西昌站为主,其直接吸引区半径在50公里左右,并且依赖公路接驳,主要服务于短途通勤及公益性慢火车沿线的乡镇居民。

3 总结

成昆铁路复线的建设与通车,加速了成都与西昌和攀枝花等地的快速联系,新线以动车组、直达列车的形式,实现快速大规模运输,客流以旅游、商务、短途通勤为主,而老线保留的公益性慢火车继续服务山区及低收入群体,与新线形成差异化覆盖。总体来说,新老线路通过“快慢互补”的方式实现客货分流,共同构建多层次交通网络。同时成昆铁路复线的建成通车在缓解老成昆铁路的运输压力,提升总体运输能力的同时,打造出一套立体交通,促进了区域协同发展,还能激活沿线经济,带动沿线

城市的快速发展。

参考文献

- [1] 杨晨,吉婉欣,邵丹,等.长三角一体化背景下上海铁路客流特征演变的启示[J].交通与港航,2024,11(06):35-40+47.
- [2] 吕静.道路人类学视角下“慢火车”与“复兴号”在凉山彝区的互惠共生[J].西昌学院学报(社会科学版),2024,36(01):45-54+61.
- [3] 王群,左佳艺,周爽,等.攀西康养产业对区域经济的影响研究[J].内蒙古科技与经济,2022,(11):58-59.
- [4] 何悦,周莲.革命英雄主义精神对成昆铁路建设的推动作用研究[J].现代商贸工业,2023,44(10):39-41.
- [5] 吴晓东,包晓麟,张尧.愚公凿山:新老成昆线的血脉接力[N].中国青年报,2023-02-03(005).
- [6] 张文俊.新成昆铁路全线通车,对凉山意味着什么?[N].凉山日报(汉),2022-12-28(007).
- [7] 王眉灵,陈碧红.一路向南新成昆铁路将带来什么?[N].四川日报,2022-12-26(006).
- [8] 李银昭,杜静,胡智,等.听,凉山人在说“新成昆”[N].四川经济日报,2022-12-26(001).
- [9] 米雪,袁雨湉,叶炜,等.“电力引擎”助力凉山铁路扩能发展[N].四川经济日报,2022-12-27(004).

版权声明: ©2025 作者与开放获取期刊研究中心(OAJRC)所有。本文章按照知识共享署名许可条款发表。

<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>



OPEN ACCESS