

四川省地方志工作简报

资政参阅专刊 第 71 期

四川省地方志工作办公室

2024 年 5 月 22 日

编者按：1964 年 5 月 15 日至 6 月 17 日，中央工作会议召开，作出了影响深远的三线建设重大战略决策。这是以毛泽东同志为核心的党的第一代中央领导集体针对日趋紧张的国际形势，为改变我国工业布局的不合理状况，建立战略大后方体系，抵御帝国主义的战争威胁，结合新中国的具体国情而作出的重大战略决策，由此拉开了一场以备战为主要目的、以国防工业为中心的大规模经济建设。四川凭借战略大后方的独特优势，成为三线建设的中心。四川三线建设取得重大成就，三线建设对四川意义重大。在三线建设战略决策 60 周年之际，四川省地方志工作办公室组织撰写了系列文章。今日刊载的《四川三线建设的成效及深远影响》，总结梳理四川三线建设取得的重大成就和
三线建设对四川的深远影响，供参阅。

四川三线建设的成效及深远影响

四川省地方志工作办公室

三线建设从 1964 年中央工作会议作出决策，到 2006 年调整

改造基本完成，前后共约 42 年，分为大规模建设和调整改造两个阶段。大规模建设阶段从 1964 年到 1980 年，投入资金 2052 亿元，建设了几千个项目。调整改造阶段从 20 世纪 80 年代延续至 21 世纪。三线建设是新中国历史上空前的重大事件。在三线建设战略决策形成过程中，借鉴苏联卫国战争和国民政府抗战的历史经验教训，四川凭借战略大后方的独特优势，受到党中央和毛泽东主席的重视，成为三线建设的重中之重乃至中心，取得了重大历史成就，为四川省现代经济社会的发展奠定了基础与潜力，在很大程度上改变了四川落后局面，促进了四川跨越式发展，也助推了四川交通体系、现代工业体系与人才培养体系的发展完善。

一、四川成为三线建设中心

四川被选中为三线建设的中心，主要缘于当时四川独特的地理、资源和经济条件。四川深处中国内陆腹地，有山险可凭，而且矿产资源和能源资源丰富，素称“天府之国”，条件优越，有 7000 多万人口，劳动力资源丰富，战时又可有充分的兵源补充。抗战时期就有一定基础的兵器工业。经过新中国十多年建设，交通条件因成渝、宝成铁路的建成通车，已有较大改善。工业方面，“一五”“二五”期间，国家已在四川安排了一些大型骨干项目的建设。更重要的是，四川西南部还有蕴藏量丰富的攀枝花钒钛磁铁矿，并且水、煤资源具备，有较好的开发条件和建设前景。从社会经济发展状况看，经过 1962 年以来国民经济调整，四川经济得到迅速恢复和发展。到 1964 年底，全省工农业生产、商业以及文教、

科技事业，有的已恢复和超过“大跃进”前 1957 年的水平，初步具备了进行大规模建设的条件。因此，在这场轰轰烈烈备战备荒为人民的三线建设热潮中，独特的地理、资源和经济条件，为四川成为三线建设中心提供了天然优势。

二、四川三线建设的成效

经过三线建设，四川建成 300 多个以国防科技为主的企业单位和科研院所，形成了独立完整、门类齐全的交通能源、基础工业及国防工业体系，胜利实现了党中央提出的在我国西部纵深地区建设一个比较完整的战略腹地的目标。

（一）四川成为国家重要的国防工业和科研基地

四川是三线建设期间全国国防科技工业投资最多的省份。经过 10 多年的三线建设，至 1985 年，国家在四川共建成国防科技工业企业、研究院所及其配套单位 150 多个。从行业产业看，以重庆为中心的常规兵器工业基地体系在全国占重要地位；航空工业拥有的固定资产原值和职工人数占全国同行业的 10% 以上；航天事业在四川建成新的卫星发射中心；建成适应航天、航空事业和国民经济发展的中国空气动力研究与发展中心；军用船舶工业从无到有，在四川形成具有一定规模的军用船舶工业生产基地；核工业领域，中国工程物理研究院、中国核动力研究设计院、核工业西南物理研究院先后成立，使四川的核能研究、生产、应用在全国处于领先地位。从技术装备看，三线建设时期，四川国防科技工业拥有了前所未有、在全国处于领先地位的许多高新技术，

拥有科研和生产用的核反应堆，全国仅有的飞机发动机高空模拟试验台，可进行多种空气动力试验的风洞设备，大型核聚变装置“中国环流一号”和国内唯一的高通量工程试验堆等先进、尖端的设备装置。从科研力量看，到 1985 年，全民所有制科技人员总数达 54 万多人，其中工程技术人员 22.1 万多人。在全部科技人员中，工作在国防科技工业和事业单位的各类科技人员近 7 万人，其中工程技术人员 3.2 万多人，占 45.7%，比全省民用机械工业拥有的工程技术人员高出 1 倍多。经过三线建设，四川的国防科技工业，已形成一个行业和门类较齐全、技术装备较好、科技力量较强，多层次、多形式同生产结合较紧密的科研体系，成为我国战略后方基地的主要组成部分。特别是核工业和航天工业的建立，使“超级大国”垄断核武器、制造“核威胁”成为空话，极大地提高了中国在国际舞台上的地位。

（二）四川成为重要的新兴工业基地

在四川工业建设进程中，三线建设时期是国家投资最多的时期，四川作为新兴工业基地的物质技术基础主要在这一时期形成。1966 年至 1980 年，四川建成投产基本建设大中型项目 213 个，是三线地区最多的省份。在各工业部门中，国防科技、冶金、电子、化学、机械、建材等发展最快，生产能力有很大增长，不少主要工业产品产量在全国同行业中所占比重显著上升，大大提高了四川在全国经济中的地位。三线建设在四川建起军工、冶金、机械、电力、原煤、电子、建材、天然气、化工、医药、核工业、

航空、航天、发射基地、铁路等行业和产业，全国 38 个重要的工业部门四川样样都有，全国的主要工业行业约有 160 个，四川有其 95%，基本上形成了一个具有一定水平、门类比较齐全的现代工业体系。三线建设大大改善了四川经济产业结构，工业产值在工农业总产值中所占的比重，由 1964 年的 46%，到 1978 年提高到 64.5%，形成以工业为主的格局。通过三线建设，四川形成以重庆为中心的常规兵器工业基地，以攀枝花为中心的钢铁工业基地，以自贡、泸州为中心的川南盐化工和天然气化工基地，以成都、德阳、绵阳、广元为中心的电子、重型机械、发电设备制造工业基地，成为全国著名的三大电站成套设备生产基地之一、四大电子工业基地之一、五大钢铁基地之一；机械工业，形成了重型矿山和工程机械制造、机床工具制造、汽车、仪器仪表、农业机械等较完整的体系。

（三）四川众多新兴工业城镇崛起

四川三线项目布局，在严格按中央“靠山、分散、隐蔽”选址方针基础上，紧密结合四川特殊的地理、气候、交通、经济等因素，大多依托原有城市和新建城市、城镇，主要沿宝成、成昆、成渝、川黔、襄渝等铁路干线和长江、嘉陵江、渠江等河流两岸展开布点。在 1965 年至 1978 年的 14 年间，除重庆、成都、攀枝花、自贡 4 个当时的省直辖市布有许多大中型骨干企业，形成具有一定规模、各具特点、各有侧重的工业基地外，还在 12 个专区和阿坝藏族羌族自治州、凉山彝族自治州、70 个县、106 个点上布局了包括民用工业和国防军工在内的三线建设企业。这种“大分

散”“小集中”的项目布局，在促进四川省成都市、重庆市两大中心城市快速发展的同时，也为其他城市及城镇的发展奠定了较为坚实的工业基础，并推动了这些城镇的发展，进而促进了四川城市体系的成型。到1980年底时，四川省辖11个地区、4个省辖市、3个自治州，177个县、9个县级市、2个自治县。1983年后，四川增设泸州、德阳、内江、乐山、绵阳、广元、遂宁、南充、广安、达州、宜宾、眉山、资阳、雅安14个地级市，实行市领导县的管理体制。同期，全省60余个城镇也获得较大规模的改造，城镇规模迅速扩大。到1986年末，四川省建制镇达687个，其中人口5万以上的镇30余个，另有未设镇的工业点60余个，城镇平均密度高于全国，成都平原成为全国5大城镇集聚群之一。由此足见，三线建设对作为四川省城市发展基础的工业城镇完成了一次再造。

（四）四川交通等基础设施迅速发展

三线建设时期，国家不仅对成渝、宝成、川黔三路进行了改造（其中宝成线于1967年至1975年进行电气化改造，是我国第一条电气化铁路），又新投资建设了两条重要省际铁路干线——成昆线与襄渝线，其中成昆线是我国第一条全线一次采用内燃机车牵引的一级干线。到1976年6月襄渝铁路全线运营后，四川铁路骨架初步形成。全省有成渝、宝成、川黔、成昆、襄渝、内宜6条干线和三万、广旺、资威、德天、广岳、宜珙、成汶、渡口、万白9条支线，营运里程共2879.4公里（不包括地方铁路彭白线39公里）；另有工矿企业专用线241条，1389公里，初步形成了

以成都、重庆为主要枢纽的铁路网骨架。同时，四川这一时期的公路建设也达到了高潮。据概算，三线建设前，全省公路通车里程 9000 多公里，三线建设后，总里程达 8 万多公里，约占全国公路总里程的 9%，列全国第一。此外，长江、嘉陵江、乌江、金沙江等主要航道得到整治，四川内河航运里程达 8800 多公里，对促进沿江地区经济发展起到重要作用。同期，为配合三线建设，四川的邮电通信事业也得到较快发展。

（五）四川“老、少、边、穷”地区经济社会面貌改变

四川是一个多民族省份。由于历史原因，长期以来甘孜、阿坝、凉山等少数民族地区经济发展缓慢。川陕交界处盆周山区的广元、达州地区，历史上曾是革命根据地，由于交通不便，经济文化落后面貌长期得不到改变。三线建设开始后，一批工厂企业选址在山区建设，特别是成昆、襄渝两条铁路干线，有相当长一段路线经过四川的凉山彝族自治州和川北等“老、少、边、穷”地区。铁路干线的通车和以铁路为主轴线的地方交通干线的建设，促使这些地区经济迅速发展。如凉山彝族自治州在三线建设前，仅有一条公路干线通向四川内地，从自治州首府西昌到成都坐汽车需要 3 天时间。州内大多数县份都有相当一部分区乡不通公路，运输全靠人背马驮。1970 年 7 月 1 日，西南交通大动脉成昆铁路建成通车，其中在凉山彝族自治州境内的线路跨越 6 个县（市），途经 45 个车站，长达 367 公里，为成昆线全长的三分之一。铁路通车还带动了地方交通发展，到 1980 年，凉山彝族自治州公路通

车里程达 6978 公里，比 1961 年增加了 2 倍多，全区通公路的区和乡分别达到 89.8%和 67%。交通状况的改善，使凉山地区发展经济文化的条件有了根本改变，对于促进各民族团结和共同繁荣，对于社会稳定和协调发展，都具有十分重大的意义。

三、三线建设对四川的深远影响

四川是三线建设的重中之重，通过三线建设，四川在传统农业生产基础上，形成了强大的科研、生产能力，成为能源大省、工业大省，尤其突出的是军工科研生产能力，这为后来的建设与发展、为建设新时代战略腹地奠定了雄厚的基础与优势。三线建设对四川省的影响是根本性、长远性的。

（一）为四川现代化建设奠定强大经济基础与潜力

三线建设使四川的工业能力、生产力布局、生产部类和职工队伍都发生了根本变化。三线建设在四川建成的一大批骨干企业，既能生产品种繁多的轻重工业产品，又能生产一些尖端技术产品，填补了省内、国内工业的一些空白，从而使四川工业在全国具有举足轻重的地位，这对于四川经济和社会发展起着极为重要的作用，特别是国防科技工业的实力居全国之首，有着雄厚的科技优势和人才优势，这都为四川日后的发展打下了坚实基础。20 世纪 80 年代开始的三线调整改造，则将三线企业进一步提升为布局合理、军民融合、推动现代化建设的重要力量，使四川国防工业多年形成的技术潜力得到很好的释放，给予四川经济发展以直接的带动力、推动力，并使之走向外向型发展道路，实现了适应市场

经济的凤凰涅槃，成为引领四川经济社会发展的强劲力量。

（二）为四川建设发展提供大量科技和人才支撑

从1965年到1980年的16年中，四川先后新建、迁建数百个重点项目；与此同时，内迁、新建和进一步充实的科研机构近80个。国家从各地选派了大量人才支援三线建设，以保障项目的实施。这些人才向四川三线建设项目集聚，不仅实现了先进技术和优秀人才向四川的聚集配置，还在攻克一道道技术难题和不断开拓创新中，为四川锻炼成长起一大批科技人才和管理人才，成为四川发展建设的骨干力量。三线建设调整改造阶段，国家通过三线企业技术由军用向军民两用或民用转化，提高了四川整个经济发展中的科技含量。到1986年，四川全省科研及开发机构达890个，全省有各类专门人才1325767人，其中国家部委局属272736人。正是因为通过三线建设聚集了大量科技人才，才能为改革开放和社会主义现代化建设提供人才支撑，四川也才能成为科技大省、科技强省。

（三）为四川经济社会发展提供有利交通条件

三线建设时期新建成通车的成昆铁路、襄渝铁路，三线建设前期建成通车的川黔铁路和贵昆（滇黔）铁路，及湘黔、焦柳铁路的建成通车，不仅使川、黔、滇三省铁路连成一体，而且形成了川、黔、滇、鄂、湘五省的铁路运输网。加上三线建设前已建成通车的成渝、宝成和黔桂铁路，使整个西南地区与华中地区之间有了湘黔、襄渝两条钢铁通道，与西北和华南地区也有宝成和黔贵两条钢铁通道。这样就从根本上改变了中国历史上比较闭塞

的西南地区内部及对外交通运输的落后状况，从而为这一广大地区的矿产资源开发和加强工业、国防建设创造了前提条件，为促进四川乃至西南地区的政治、经济、文化、国防建设，加强民族团结以及改善人民生活等发挥了重要作用。

（四）为促进四川区域协调发展积聚重要力量

三线建设不仅是国防工业和经济建设布局的一次重大战略调整，而且也是城市布局、结构与功能的一次重构。在三线建设中发展起来的新兴工业城市或中小城镇因其为地方经济发展提供市场或吸纳本地劳动力，进一步发展成为地方经济的生长点，并带动和辐射周边区域的经济社会发展。此外，三线企业经过调整改造逐渐产生的巨大的经济效益和社会效益，也加速了城市化进程，使这些新兴城市成为西部经济增长的要素聚集点和辐射源。三线建设对于重庆、成都两大综合性工业城市的形成具有决定性作用，重庆、成都两市工业的经济实力和技术优势，对西南以至中国西部的开发，都有重要影响和积极作用。三线建设不仅有了攀枝花这座城市，而且使之发展成中国西部重要的钢铁、钒钛、能源基地和新兴工业城市，成为三线建设的重要成就，也使攀西地区迅速发展成为四川经济的重要增长极。同样，大规模的三线建设及调整改造，对德阳、绵阳、自贡、泸州、内江、广元、乐山、宜宾、雅安、南充等地的产业形成和经济基础的建立起到了重大作用，这些地区由于注入现代化工业要素而发展为都市和交通枢纽，进而成为辐射带动周边乃至范围更广地区经济社会发展的重要力量。

（五）为四川构建新型工农城乡关系提供宝贵经验

三线建设将大量沿海地区的工业、工厂和工人迁至内地，把城市工业文明和城市人口“嵌入”农村地区，形成了计划经济时期城市与农村、市民与农民之间的一次正面的交流和碰撞。按中共中央、国务院制定的关于“工农并举”的发展战略和“正确处理工农关系”的方针，各企业、单位在做好自身建设的同时，还适当从物质生活、社会福利、技术支持、防灾救灾等方面支援地方建设。这些支援举措在提升农业生产力的同时，一定程度上也完善了当地的基础设施，改善了当地农民的生产生活条件，还在丰富人民群众的精神文化生活和提升知识文化水平方面起到了助力作用。地方则主要从人力、生产和生活资料、接纳安置三线职工家属等方面支援三线企业。这就加强了城乡的沟通联系，构成我国 20 世纪后半期城乡关系史和移民史的重要组成部分，对当地农村和农民的经济、生活、观念、环境等造成深刻影响。随着众多新兴城镇的兴起发展，城乡市场开通，发展社会主义商品经济，出现了城乡之间相互促进、相互结合的新局面，城市组织工农业生产的能力日益增强，多功能的辐射作用不断扩大，面貌日新月异。这都是对构建新型工农城乡关系的有益尝试，为四川构建新型工农城乡关系提供了宝贵经验。

（六）为四川实施改革开放和西部大开发战略打下坚实基础

四川不仅农村经济体制改革走在全国前列，城市经济体制改革同样也走在全国前列，很重要的一个原因是三线建设时期采取的一些特殊保障体制、措施、办法可以借鉴。三线建设时期四川作为全国新兴工业基地地位的确立，四通八达的水陆空交通运

输网的建成，“老、少、边、穷”地区经济社会面貌的改变，则为四川对外开放奠定了基础和潜力。三线建设与西部大开发都是在我国经济布局不合理、东西差距逐渐拉大的前提下，党中央审时度势作出的重大战略决策，最终目标都是要使国家强盛，实现全体人民共同富裕。在新中国的经济发展历程中，二者尽管各有侧重，却一脉相承。三线建设可谓西部大开发的先行，为西部大开发打下了坚实的物质基础。1999年6月正式开始实施的西部大开发战略，承接、发展了三线建设战略，是在社会主义市场经济条件下，改善区域经济布局，推进西部现代化的又一重大举措。对四川而言，三线建设集中优化四川生产力布局，一批新兴工业城市拔地而起，显著改善四川与东部的差距，奠定了四川开展西部大开发的基石。西部大开发在四川取得的巨大成绩，也是因为有三线建设奠定的物质基础、实践经验和创新精神。

报：省委书记，省政府省长，省政协主席，省委常委，省人大常委会党组书记，省人大常委会副主任，省政府副省长，省政协副主席。

中国地方志工作办公室。

送：各市（州）党委、市（州）人民政府，省直各部门，中央驻川机构。

发：各市（州）地方志办公室（党史地方志研究室，地方志编纂中心），巴蜀方志文化研究中心。

四川省地方志工作办公室综合处

2024年5月22日印发

（共印76份）