

亚洲南部铁路网与中国铁路

江 宏*

(中国铁路工程总公司)

提要 中越恢复铁路通车,促使东南亚诸国迫切要求与中国直接沟通铁路运输。新亚欧大陆桥向西延伸,促进中国与中亚、西亚诸国的交往与合作。本文对沟通中国与亚洲南部许多国家的铁路运输作了分析与探讨,并建议列为国家近期铁路建设发展的重点。

主题词 亚洲南部铁路网 中国铁路网规划

1996年 3月马来西亚总理马哈蒂尔向我国提出建设贯穿东南亚铁路问题,东南亚诸国相继响应。1996年盛夏,马哈蒂尔访华,又提出建设泛亚铁路网的问题。不仅涉及东南亚诸国,而且与南亚次大陆诸国,及至中亚、西亚诸国密切相关。

亚洲地域辽阔、国家众多、人口密集、资源丰富,经济处在迅速发展之中。21世纪将是“太平洋世纪”,特别是太平洋西岸将成为世界政治、经济角逐和文体、旅游交往的中心。我国面临太平洋西岸中枢,肩负亚洲大陆广阔背景,我国铁路将是亚洲大陆交通运输的重要枢纽,也是世界铁路交通运输的重要组成部分。

1 亚洲铁路形成三大体系

铁路作为亚洲大陆的重要交通工具,已经历一百余年的建设历史,可以认为已形成北、中、南三大铁路体系。

(1)亚洲北部

原欧亚大陆桥(第一欧亚大陆桥)东起海参崴港,经西伯利亚铁道,穿过俄罗斯北部,经莫斯科等地转到东欧各国和西欧各国。

西伯利亚铁道于20世纪三十年代通车后,就承担日本和欧洲间的部分货物运输,形成亚洲北部大陆铁路桥的雏形。1949年中华人民共和国成立以来,我国铁路除经满洲里可接通到西伯利亚铁道外,又建成北京—二连一线,可经乌兰巴托通往西伯利亚铁道,经上述二线转运欧洲的货物日益增多。

* 本文收稿日期 1997-01-25 江宏 高级工程师 中国铁路工程总公司学会办 北京 邮码 100844

满洲里吸引区包括我国内蒙东部,黑龙江省、吉林省、辽宁省等广阔地域。包括蒙古人民共和国、朝鲜、韩国以及日本,形成亚洲北部的铁路运输体系。

(2) 亚洲中部

我国处于亚洲中部,自九十年代新亚欧大陆桥(第二欧亚大陆桥)通车以来,铁路东起连云港,横穿中国,经陇海、兰新各线,由阿拉山口进入中亚地区,经哈萨克斯坦、俄罗斯、乌克兰等国,最终与黑海、地中海、波罗的海以及大西洋沿岸各港相连

1996年 5月连接中亚和波斯湾的伊土铁路全线贯通。西亚、中亚 12个国家的领导人参加剪彩。我国铁道部韩杼滨部长也出席了会议,并签署了《铁路合作》文件。该铁路首起伊朗的马什哈德,通至土库曼斯坦的捷参,全长 295 km。自土库曼斯坦经乌兹别克斯坦,进入哈萨克斯坦,即可与新亚欧大陆桥铁路联通

自伊朗向西,可通过土耳其铁路,向欧洲伸延。自伊朗向东,又与巴基斯坦接壤,如伊朗、巴基斯坦之间有铁路贯通,则此铁路向东,可与南亚诸国以及东南亚诸国铁路连通起来

(3) 亚洲南部

联合国曾建议有关国家修通亚欧之间的第三条大陆桥,(第三亚欧大陆桥),主要干线东起印度的加尔各答港,经巴基斯坦、伊朗、土耳其,越波斯普鲁斯海峡进入欧洲铁路网,成为连接印度洋到大西洋的纽带。并由加尔各答向东经多哈扎里—卑谬—仰光—曼谷—吉隆坡等地,延伸到新加坡,将东南亚诸国与南亚次大陆以及中亚、西亚一些国家的铁路连系起来。

2 亚洲南部的铁路网

南亚次大陆经济区域包括印度、巴基斯坦、孟加拉国、尼泊尔、锡金、不丹、克什米尔地区,以及斯里兰卡、马尔代夫等国。人口近 11亿,占世界人口的 1/5强,是世界人口密度最大地区之一。

印度铁路营业里程已达 6万余 km,居世界第三位,其中 1 676轨距的铁路有 3万多 km,占 55%,1 000米轨铁路有 2万余 km。巴基斯坦铁路大都为 1 676轨距的铁路,约有 8 000 km

东南亚诸国包括泰国、缅甸、老挝、柬埔寨、越南、马来西亚、新加坡以及海外的印度尼西亚、菲律宾等国。铁路大部采用 1 000米轨铁路。其中:泰国约 4 000 km,缅甸约 3 000 km,越南近 3 000 km,马来西亚为 1 067轨距,铁路近 2 000 km,柬埔寨有米轨铁路约 600 km

自巴基斯坦以西,伊朗铁路采用 1 435标准轨距,有 4 000多 km。土耳其铁路亦采用 1 435标准轨距,有 8 000多 km

可见,亚洲南部一线上的铁路网,轨距比较复杂,有 1 676、1 435、1 067、1 000等各种不同轨距

3 中国铁路与亚洲南部铁路网联系尚处在恢复与起步阶段

1996年 2月中越已恢复通车,其中包括南宁—同登的准轨—米轨混合铁路和昆明—河内的米轨铁路线。我国除台湾省有米轨铁路外,在大陆上仅有上述米轨铁路与越南连通。除与越南恢复国际联运处,与东南亚诸国以及南亚次大陆各国尚不通铁路。

西部由于 1996年 5月伊(朗)土(土库曼)铁路全线贯通,可以通过新亚欧大陆桥,经哈萨

克斯坦、乌兹别克斯坦、土库曼斯坦与伊朗铁路连接起来。

在这两处之间的广阔地区,目前尚无铁路与中国铁路连通。中国铁路与亚洲南部铁路网的联系途经以可分述如下。

3.1 与东南亚诸国的联系

(1)东路——与越南有南宁—河内和昆明—河内两条铁路线已恢复联运。

(2)中部——自昆明向南,在滇南经普洱向西双版纳可修建铁路,经景洪、勐腊等地,沿缅甸、泰国、老挝三国交界地区向南建设铁路,可与泰国的铁路在清迈接轨通车,可抵达泰国首都曼谷。

由曼谷向东南,有铁路可通至柬埔寨首府金边。向南可经泰国、马来西亚铁路通至马来西亚首府吉隆坡。铁路终端可抵达马来西亚半岛最南端,最终到达新加坡。

(3)西路——我国正在修建昆明通往大理铁路,是通向云南西部的干线铁路。

由大理向西南可修建铁路至腾冲、潞西等地区。越过中、缅边境,可在密支那、腊戍等地区与缅甸铁路接通,通往缅甸的曼德勒、仰光等地区。

3.2 与南亚次大陆的联系

我国新疆西南边境与西藏南部边境与南亚次大陆的克什米尔地区,印度、尼泊尔、锡金、不丹等国接壤。

(1)西路——我国正在修建库尔勒—喀什铁路。如自喀什向南修建铁路,即可通过红其拉甫山口,进入克什米尔地区,从而与巴基斯坦铁路接轨,通至伊斯兰堡、拉瓦尔品第等地。再向南即可通达到印度首府新德里。

(2)中路——我国青藏铁路已修通到格尔木,续建格尔木—拉萨铁路势在必行。如自拉萨向南续建铁路,即可通过亚东等地,与尼泊尔、锡金、不丹等国联系起来,并向南与印度铁路联通,可直达印度加尔各答港。

(3)东路——目前我国修建滇藏铁路的呼声甚高。修通此线,无疑是形成我国南疆的重要铁路干线。从滇藏线上的波密向南修建铁路,即可抵达印度东端的萨地亚而与印度铁路联系起来,成为通往印度的又一重要通道。

3.3 与中亚、西亚诸国的联系

(1)北路——通过新亚欧大陆桥,经哈萨克斯坦、乌兹别克斯坦、土库曼斯坦与伊朗、土耳其铁路联系起来。

(2)南路——通过新建我国西南部南疆铁路干线,经印度、巴基斯坦铁路,与伊朗、土耳其铁路联系起来。

4 再论制定我国《十万公里基础铁路网规划》,并建议将沟通与亚洲南部的铁路建设列为重点

本刊 1996 年第三期登载了江宏《建议由国家审定颁布“十万公里基础铁路网规划”一文,

笔者认为我国建设一个适合当前发展需要的基础铁路网是非常必要的,其重点应包括下列三个方面。

(1)倾斜西部铁路建设政策,尽速建成南疆、进藏等铁路干线

(2)在全国,加强各省、市、自治区首府之间以及重要港口、城市之间的直接联系,包括建设高速铁路,沟通南北、东西各条铁路干线,形成全国铁路网的基础格局

(3)沟通与亚洲南部各国的铁路建设,特别是与东南亚诸国以及南亚次大陆诸国的铁路联运,形成亚洲南部的基础铁路网。

RAILWAY NETWORK IN SOUTH OF ASIA AND RAILWAYS IN CHINA

Jiang Hong

China Railway Engineering General Corporation

Abstract Because of the restoration of railway traffic between China and Viet Nam, countries in the Southeast Asia are promoted urgently to make claims for realizing railway transportations with China directly. As the new Asia-Europe continental railway bridge has been extended towards west, the communications and the coordinations between China and the countries in Central Asia and West Asia are also promoted. There are many countries in the south of Asia, the communication of railway transport between these countries with China are analyzed and discussed, and are suggested to be considered as the essentials for constructing railways at the earlier-stage.

Keywords railway network in south of Asia; planning of railway network in China

巡视台

南 疆 铁 路

南疆是我国重要的少数民族聚集区之一,战略地位十分重要,资源十分丰富。南疆铁路东起兰新铁路吐鲁番站,西至南疆重镇喀什市,全长 1450.4 km,其中吐鲁番至库尔勒西 475.4 km已于 1984年建成并交付运营。遗留区段为库尔勒西至喀什 975 km,沿天山南麓塔里木盆地北缘西行,经轮台、库车、阿克苏、阿图什至喀什市。这条铁路的建设,对开发南疆资源,加强民族团结,扩大对外开放,促进边疆繁荣稳定,都有十分重要的战略意义和深远的历史意义。

1996年 9月 6日 10时 30分,库尔勒至喀什段正式举行开工典礼,计划用三年半时间完成该段铁路建设