

西安-南京铁路在全国路网中的地位和作用

许金生*

提 要 本文结合当前改革和国民经济发展的需要,论述西安铁路修建的重大意义,它在路网中的地位、作用等。该铁路东接沪宁线,西接陇海线欧亚大陆桥,贯通津浦、华东二通道、京广、焦柳线和在建的京九线五条南北干线,大通道,成为继陇海、浙赣、侯月-兖石线后我国又一条东西大干线,解决了铁路运输长期迂回的问题,缓解了主要干线运能紧张的局面,形成华东、中南铁路网新格局,对合理调整运输布局 and 产业结构,加快社会主义市场经济发展具有十分重要的意义。

主题词 西安铁路 地位 作用

1 建设南京-西安铁路是路网建设的需要

孙中山先生在总结西欧各国发展经验时卓越地指出,欧洲富强之本,在于“人能尽其才,地能尽其利,物能尽其用,货能畅其流。此四事者,富强之大经,治国之大本也。”所以,铁路纵横,四通八达,被各现代化国家视为命脉。孙中山先生当时曾提出全国建设十万英里铁路网的宏伟目标。新中国成立40多年来,铁路建设取得了伟大成绩,修建了三万二千多公里新线,双线建设和电气化铁路迅速发展。但在我国辽阔的土地上,除了东北地区路网交错外,其他地区只是搭起了路网骨架,特别是西北内地只有陇海、兰新铁路一条大动脉,严重束缚着国民经济的发展。目前,偌大的国家只有五万三千多公里铁路,实在太少了,所以铁路负荷过重,成为经济发展的瓶颈。只有堵塞的铁路线,没有堵塞的铁路网。铁路成网,某线如有堵塞,只有稍作调整,迂回疏通,决不会延误运输。疏通客货流,主要在于全国铁路早日成网,路网密度越大,则分流作用越大。因此迅速建设铁路路网是十分重要的。

宁西铁路建设的经路选择,不能单纯从节省铁路建设投资上考虑,而应从国民经济和社会发展、从路网建设的战略和合理布局、从长远的经济效益和社会效益上考虑。宁西铁路东接南京枢纽津浦线上的永宁编组站(待建),向西经安徽合肥市、六安市,再向西经河南省信阳市、南阳市,从豫西进入陕西省,经商州市向西北与西安枢纽陇海线上的新丰镇编组站接轨,全长

* 本文收稿日期 1995—01—30 许金生 高级经济师 上海铁路局南京铁路分局 邮码:210037

1 028km,建成后的宁西铁路向东经沪宁铁路连接上海,向西经陇海线连接欧亚大陆桥,从上海、南京经由合肥、南阳到西安,形成继陇海、浙赣两条东西大干线间又一条大通道,将在华东、中南形成新的路网格局,重新调整客货流经路。径路里程比较如表 1。

表 1 西宁铁路径路里程比较(km)

起 讫 点	经 由	里 程	里 程 差
南京—西安	徐州、郑州,	1 181.0	—153.0
	合肥、信阳、南阳、商州,	1 028.0	—151.0
	合肥、阜阳、漯河、宝丰、南阳	1 179.0	
南京—武汉	徐州、郑州、信阳,	1 246.0	—715.0
	合肥、潢川、麻城,	531.0	—690.0
	芜湖、贵溪、南昌、九江,	1 221.0	
南京—重庆	徐州、郑州、宝鸡、成都,	2 565.0	—954.0
	合肥、南阳、襄樊、达县,	1 611.0	—475.0
	徐州、洛阳、襄樊、达县,	2 086.0	
南京—成都	徐州、洛阳、襄樊、阳平关,	2 515.0	—675.0
	合肥、南阳、安康、阳平关,	1 840.0	—225.0
	徐州、郑州、西安、宝鸡,	2 065.0	
南京—株洲	芜湖、贵溪、向塘,	1 149.0	—204.0
	合肥、麻城、武汉,	945.0	
南京—包头	大同、北京、天津、徐州,	1 971.0	—62.0
	合肥、南阳、西安、神木,	1 909.0	
西安—武汉	郑州、信阳,	1 013.0	—199.0
	南阳、信阳,	814.0	—42.0
	南阳、襄樊,	856.0	

从径路里程比较表可以看出,宁西铁路建成后,长江三角洲经济发达区同中南、西北、西南内地的运距均比既有铁路径路缩短了,合理了。宁西铁路建成后,一是改善了华东、中南地区铁路网的布局,处于更合理化;二是避免了多年以来的折角绕道运输,节省大量运输费用,同时缓解了京沪、京广和陇海线的运能紧张状态;三是与其他贯通南北的四条大干线不不仅可以分流,而且可以承担干线的迂回任务;四是增加了欧亚大陆桥的运输,承担了部分分流任务,开辟了北煤南运的大通道。可见,宁西铁路在全国路网建设中的地位和作用是十分重要的,是符合我国铁路建设“近筹缓解适应,远谋适度超前”战略思想的。

2 建设南京-西安铁路是“三西”煤炭外运的需要

华东、中南地区铁路存在的主要问题是北煤南运和沿海港口后方疏港运输能力的不足。宁西铁路的建设,正是解决这两个主要问题的最好途径。80年代初,铁道部在“晋煤外运铁路建设计划”中,为尽快改变晋煤外运的紧张局面,大幅度提高晋煤外运能力,修建了大秦、侯月等线,运能的增加,进一步加速了晋煤基地的开发。随着国民经济的发展,山西、陕西和内蒙西部(简称“三西”)在不到110万km²的土地上,探出的煤炭储量超过5000亿t,为全国的70%,仅陕北神府-内蒙东胜(简称神东)煤田储量就达2917亿t,陕西彬长、黄陵煤田储量也有80亿t,并蕴藏着丰富的天然气资源,可说是我国乃至世界上最大的能源基地,被誉为“中国的科威特”。由于受交通运输条件的限制,神东煤田刚刚开始开发,速度比较缓慢。据统计,我国1992年煤炭产量为11亿t,“三西”的产量为4.96亿t,占全国42.6%(其中山西省煤产量为2.97亿t),神东基地生产的煤炭有近70%需要铁路外运(山西省1992年生产原煤2.97亿t,铁路外运量完成2.06亿t)。区内铁路数量不多,但负担的货运量很重,比全国平均高出60%以上。随着煤炭工业的发展,煤炭基地建设重点逐步转移,煤炭生产将越来越集中在“三西”地区的西部,再加上新煤田的开发和基地内建设,原来铁路运能不足的局面就更加紧张。因此,在煤炭基地开发的同时,必须加快铁路建设。

根据“九五”规划,国民经济发展以平均每年8~9%的速度递增,到2000年全国煤炭产量将达到15亿t,平均每年增长5000万t,“三西”基地煤产量也将达到8亿t,铁路外运将突破4.5亿t。作为我国最大的优质动力煤基地——神(府)东(胜)煤田,矿区建设正按规划实施,1992年产量已达1000万t,1995年将达到3000万t,到2000年生产能力达到6000万t。届时虽有大秦、京包、侯月线外运,最大运能也不足3.5亿t,尚缺口1亿t,需建设新线才能完成外运任务。而根据近远期规划看,我国所需煤炭的地区以华东、华南为最多,其缺口很大。到2000年,北煤南运,几条南北干线负担晋煤外运达1.3亿t,新建的“京九”线将增加到3500万t,主要干线货运量负荷沉重,运能仍不能缓解。因此,修建宁西铁路,同时改造西(安)-延(安)既有线,接通包(头)-神(木)线,这样自包头经由神东煤田南下到延安,西安往东经南阳、信阳、合肥到南京、上海,开辟了一条“三西”煤炭外运的新通道。神东煤田的煤炭可以组织煤龙南下经宁西铁路通往焦柳、京广、京九、华东二通道、京沪向华南、华东地区的直达运输。因此,宁西铁路的建设不仅解决北煤南运、扩大“三西”煤炭外运能力,而且改善了陕西省铁路路网的布局,推动神府到西安铁路沿线煤炭工业基地的开发建设,减少中间环节,提高社会效益。

3 建设宁西铁路是发展社会主义市场经济的需要

交通运输是发展商品经济、培育市场、搞活流通的重要物资基础,要发展市场经济,就要发展社会主义大生产。要发展社会主义大生产,就必须有大市场、大流通、大交通,所以市场经济的形成和发展有赖于交通运输的发展。随着改革开放的深化,国内、国际市场的发展对交通运输的需求也将越来越大,国外货物资源进口,沿海港口的集散运量将越来越大,国内外向型经济发展使货物资源的出口量大幅度增加,均要经铁路到港口外运。因此铁路建设必须考虑市场经济发展的需要,努力开拓国内国际市场,利用国内外资源,推动我国社会主义市场经济的发

展。

南京-西安铁路,东接长江三角洲,是我国工农业生产最发达、科学技术最先进的地区,特别是上海浦东开发后,成为我国华东、中南,乃至西南、西北地区经济高速发展的龙头。长江三角洲经济要向内地辐射,一方面靠长江这条黄金水道,另一方面必须靠铁路运输。建设宁西铁路这条路网性质的东西大干线正是我国市场经济迅速发展所需要的。

一是宁西铁路的建设促进了市场的发展。该线东接南京,经沪宁线连接上海,向西穿过江淮平原,跨越大别山、桐柏山区,从豫西进入陕西到西安,经由江苏、安徽、河南、陕西四省七市十六县。华东地区是我国经济最活跃、加工型经济最集中的地区,又是我国主要外贸通商口岸集中的地区。上海是我国最大的商业中心,中南、西北地区矿产资源丰富,采掘、化工、有色金属冶炼、电力工业蓬勃发展,使得西安市成为西北地区的经济文化商贸中心。宁西线的建设,不仅促进了西北地区矿产资源的开发,增加了外运能力,而且加强了上海港后方的集散疏运能力,改变了华北同中南、西北地区货物资源交流的径路,对开拓内地市场经济、扩大内地的对外开放均起到积极作用。新线建设后,沿线经济随之而发展,带来了明显的社会效益。

二是宁西铁路的建设促进了华东地区和中南、西北地区的科技文化交流及旅游事业的发展,这也是我国市场经济发展的一个重要部分。宁西铁路沿线在南京、合肥、西安等地云集着我国重要的科技研究中心和众多的高等院校,云集着大批的科技人才。沿线名胜古迹丰富,古都南京和西安为宁西铁路的起讫点,沿途有佛教圣地嵩山少林寺等名胜,可以吸引大量的中外游客,促进旅游事业的发展。特别是南京、西安到武汉地区有一条捷径,可以吸引大部分公路、水运的客货运量,不仅节省了运输费用和旅客、货物的在途时间,而且缓解了京沪、京广和陇海线的运输压力。所以,宁西铁路的建设,对铁路运输转变观念,面向市场经济,投入各运输方式的竞争之中,促进铁路运输发展均有重大意义。

4 南京-西安铁路建设投资的筹措问题

铁路建设滞后,运输能力不足,根本的原因是资金不足。过去我国建设铁路主要靠国家投资,特别是路网干线建设历来是国家独家建设。在我国生产力还很落后,市场经济需要迅速发展的情况下,这种单靠国家投资建设是难以掀起高潮的。国家财政困难,资金不足,不会对铁路有足够的倾斜政策,因此造成铁路发展严重落后于国民经济的发展。根据国家“八五”计划的安排,要完成计划内的铁路建设项目,投资缺口就达 600 亿元,“九五”规划的建设项目就更多了。国家干线建设总规模 15 410km,新建铁路 6 473km,高速铁路 1 728km,电气化 4 207km,需要的投资估计达 1 697.0 亿元。要实现铁路高速发展的目标,筹措资金是重要的前提,没有资金,寸步难行。宁西铁路全长 1 028km,从它在路网建设中的地位和作用上,从北煤南运和“三西”基地煤炭外运的意义上,从促进华东和中南、西北地区经济发展、科技文化交流方面看,都应考虑一次性建成双线电气化、运输能力为 7 000 万吨/年的线路。加上相关项目,神木北-延安北铁路的建设,同时改造包神线和西延线,以及修建华东二通道上的芜湖长江大桥,扩大北煤南运能力,估计总投资为 350 亿元左右。这样巨额的资金仅靠国家单一投资难以解决,因此,在宁西铁路建设上应广开渠道筹措资金。

(1)可以借鉴“三茂”模式集资建设。“三茂”铁路在广东一省之内,线路全长 322km,由广

东省牵头调动地方、国铁和三茂铁路公司三方面的积极性,形成“自筹资金、自行建设、自主经营、自还本息、自我发展”的“五自一体”经营体制,投资相对较少。宁西铁路虽然经由四省,全长1 028km,投资大,也可以地方政府为主体,发挥中央、地方和企业多方面的积极性,多层次、多渠道集资建设。一是由地方政府为主体,发行债券、贷款;二是国家吸引外资,铁道部和能源部参与投资;三是国家采取特殊运输政策,新线新运价等,用于还本还息和自我发展。

(2)利用外资,吸引外商直接投资,可以引进外国的先进技术和成套设备,对提高我国铁路技术装备水平,加速铁路建设步伐有着积极作用。

(3)实行股份制,开拓路网干线建设和经营新局面。随着我国市场经济的发展,出现了不少股份制企业,这些企业在效益提高的基础上,不断求得自我发展。铁路企业也正在转变观念,面向市场经济,摆脱困境,也在搞股份制试点。宁西铁路的建设可以实现新路新体制,按线组建股份有限公司,由沿线各省和铁路局、分局及地方企业参与共同出资建设。

综上所述,宁西铁路在全国路网建设中所处的地位及其对比煤南运、“三西”基地煤炭外运,对市场经济的发展都具有重要作用。我相信,只要真正发挥中央、地方政府和沿线企业的积极性,宁西铁路建设的大会战将指日可待。

SITUATION AND FUNCTIONS OF XI'AN-NANJING RAILWAY IN CHINESE RAILWAY NETWORK

Xu Jinsheng

Nanjing Sub-administration, Shanghai Railway Administration, Nanjing 210037

Abstract Combining with the requirements of the present national reform and economy developments, this paper gives the discussions on the important meanings of constructing the Nanjing-Xi'an Railway Line and its situation and functions in the Chinese railway network. This railway line will be a new east-to-west main trunkline. The problems on circuitous traffic for a long time may be solved, and the intense circumstances of the traffic capacity of the main trunklines may be released. This line bring forth a new structure in the railway networks of the East China and the Middle-South China. The construction of this new railway line has very important meanings on properly regulating the economy distributions and the enterprise structures and on speeding up the development of socialist market economy.

Keywords Nanjing-Xi an Railway; situation; function