

抓住机遇建设铁路

繁荣新疆巩固边防

段 颢

新疆是我国幅员最大,资源相当丰富,人口相对很少,生产力布局尚未展开,经济急待开发的宝地。为了祖国的今天和明天,为了不误时代发展的步伐,千头万绪,新疆经济建设的关键,是速建新疆铁路网。

一、新疆经济建设、社会发展和巩固边疆与铁路建设的战略关系

新疆面积160多万平方公里,是全国最大的省区。有丰富的石油、煤等自然资源,有得天独厚的农副产品。兰新铁路建成前,新疆很低的生产水平已持续了许多年。1962年兰新线通车到乌鲁木齐后,乌鲁木齐市的工业总产值较未通铁路前成倍增长。而南疆喀什等地因没有铁路,经济情况依然变化不大。总结我国的经济建设经验。充分证明,在待开发的地区,没有铁路,经济布局无法展开,工矿企业难有大的拓展,经济建设不可能有大的发展。根据西南地区1950年后6000公里的铁路新线建设,平均每公里新线建设拓创:工业总产值3278万元,社会总产值5981万元。真是建设铁路一条线,搞活经济一大片。使西南地区的煤炭生产,从50年的257万吨增至13952万吨,增长53倍;钢由1.04万增至625万吨,增长600倍;电力由1.72亿千瓦时至645亿千瓦时,增长374倍;水泥增长1362倍(上述数字均为1989年与1950年未建铁路新线时的比较);社会总产值从1950年的71亿元,增长至1989年的3660亿元,增长50倍;工业总产值从1950年的14亿元,增至1989年的1981亿元,增长140倍。由此可见,没有铁路新线建设的大发展,就不可能有经济建设的大发展。因为没有任何运输方式,能比铁路更经济、大量、快速安全的满足经济建设必然带来的巨大的客货运输量。幅员广大的内陆地区尤其是这样。所以铁路是经济建设的支柱,铁路是经济发展的驱动机。因而铁路必须先行建设,才能不失时机的驱动经济建设的大发展。支撑经济发展的正常运行。四川系内地的大省,解放前没有一寸土地建有铁路,过去四川人民为建设铁路曾进行过可歌可泣的英勇斗争,故全国解决后中央决定建的第一条新线就是成渝铁路。四川现已建有沟通外省区主要铁路,才形成今天与过去无法相比的经济局面。四川经济建设发展的实践,和全国其它地区的经济发展一样,充分证明了铁路是经济发展的驱动机。

经济建设的发展,必然带动文化教育事业和科学技术的进步和发展。随着经济的繁荣、文

化教育事业的发展、科学技术的进步、人民生活水平的不断改善和提高,社会发展的步伐亦必然加快。社会发展水平亦必然日新月异。江苏的苏南沿宁沪铁路地区,解放前就是经济最为繁荣的地区,文化教育亦较发达。同省的苏北地区,则相对贫困和落后,社会发展水平相对滞后。其主要原因就是不通铁路,虽有运河纵贯苏北,然仍难以驱动社会发展的快速巨轮。江苏省现认识到原因所在,故近年努力向中央反映要求建设苏北铁路,现经国家计委批准,已由江苏省为主开始苏北铁路的建设工程,苏北经济发展的步伐,亦将为之快速驱动,苏北地区的社会发展水平,亦必将被推向崭新的阶段。与苏南地区社会发展的差距,将会随着苏北铁路建设的进展而缩小。从我国的经济、社会发展实践证明了一个事实,铁路是社会发展的推进机。

周边国家的地图向我们展示,从前苏联到印度,它们的政府都把铁路修建到我国国界,其目的是不言而喻的。任何一个国家的中央政府,为了巩固和保卫自己的版图和国界,都必需有一个现代化的交通保障设施,达到自己控制的国界所在,以强固的国防来保卫神圣不容侵犯的国土。现代化铁路交通是基本设施,是巩固边疆、保卫国家的必不可少的重要内容,特别对幅员辽阔的我国西部边界,更为重要。

新疆是一个多民族共居共建的地区。民族关系之和谐和团结,是巩固边疆、保卫国土的最重要的条件。从苏联的解体,东欧的分裂,南斯拉夫的内战,充分地反映了民族矛盾和民族对抗的深层次的问题所在。民族问题的核心,说到底是一个经济问题。为什么美国国旗上的星,星星相吸、日益增多?为什么阿拉斯加、夏威夷……不要求脱离美国而独立?经济搞不上去,各族人民的生活水平得不到改善和提高,各种社会矛盾必由然而生。铁路建设是经济发展的驱动机。周总理 1952 年 7 月前为成渝铁路通车亲笔题词:“修建铁路、巩固国防、发展经济、改善人民生活”。精辟地阐明了铁路的功能作用。四十年后重新学习周总理对修建铁路的重要题词,对新疆铁路建设有特殊的重要意义。

新疆地大物博,自然资源丰富,具备经济发展的有利条件。但首先必需建设铁路,这就为新疆经济大发展打好了基础,铺平了前进的道路。铁路的大发展,必然带来经济的大发展,因而带来人民生活的大改善、大提高。例如南疆铁路经喀什市至吉尔吉斯边境口岸,全长 1000 多公里,建成后,使维族等少数民族每户有一人招工后有了固定工资收入,这当然就改善了每户人家的经济条件。经济条件得到改善,生活水平得到提高,而且不断地能看到经济发展的希望,民族的离心倾向就会逐渐淡化消失,多民族的西部地区将和谐的团结在中华民族的大家庭中。所以铁路是巩固边疆的保障机。

铁路是新疆经济建设的驱动机、社会发展的推进机、巩固边疆的保障机。这就是铁路与经济、社会发展和巩固边疆的真正战略关系。

二、新疆铁路建设应有一个历史性大发展

过去四十年,由于人所共知的原因,自兰新线于 1962 年通车到乌鲁木齐后,新疆铁路建设即停滞不前。因而亦就不可能有大规模的经济开发和拓展。打开全国地图可清楚地看到,东部地区的粗线(铁路)远多于西部地区,从基本概念而论,东西部之间经济、社会差距发展,其基本因素就反映在全国地图的粗线布局上。笔者经认真研究后认为:缩小西东部之间的差距的关键,首先是缩小粗线布局的差距,这是缩小西东部差距的首要的一步,没有从发展战略关系上、

决策指导思想解决这个问题,缩小东西部之间的差距就仅是空话。空洞的愿望是难以结果的。新疆要缩小与现较为发达的沿海地区的经济差距,首先就应有铁路建设的历史性大发展,这是发展的必然、历史的必然。为了新疆地区经济建设的历史性大发展,规划设计建设一个完整的、四通八达的开拓性、开放性的新疆地区铁路网,已是刻不容缓的当务之急。

1、新疆地区铁路网规划设计纲要编制原则。

编制新疆地区铁路网纲要的基本原则应具备以下内容:

(一)铁路网应充分满足新疆地区资源分布的自然状况和开发,创造经济、方便的交通运输条件。满足资源的区域内的运输要求。适应向全国其它地区供应资源的运输要求。并考虑资源向周边国家出口的运输通路。

(二)、铁路网应为自治区科学地合理地规划经济布局创造有利的基础条件。特别是为大、中型经济企业布局创造良好条件。

(三)、铁路网应为自治区首府、州、市、县等的城市规划设计创造良好的交通运输条件。

(四)、铁路网应为新疆维吾尔自治区对外开放,创造良好的四通八达的国际交通运输大通道。

(五)、铁路网应为自治区内旅客运输,创造快速、安全、经济方便、全方位多功能的交通运输大动脉。

(六)、铁路网应有多通路与全国铁路网相接,使自治区的对外运输成为全天候、永不中断的交通运输大动脉。

2、新疆铁路网规划设计的基本内容。

(一)、新疆铁路网主骨架:(见附图)

以现已有兰新线和北疆线为主通道,以乌鲁木齐为新疆铁路网中心,展开全疆路网布局。形成库尔勒—库车—阿克苏—喀什—叶城—和田—民丰—且末—若羌—库尔勒之南疆环线;形成奎屯—克拉玛依—布尔津—阿勒泰—富蕴—将军庙—奇台—阜康—乌鲁木齐之北疆环线。并建设乌鲁木齐—托克逊—马兰—库尔勒主干线,以使南北环线以首府乌鲁木齐为双环之联结中心,有机地联结在一起,形成新疆铁路网的主骨架,基本满足新疆区域经济布局、工矿企业开发、城市规划发展的需要。

(二)、新疆铁路网对外开放主通道:

(1)阿拉山口至哈萨克共和国的第一进出口通道为已有,经阿克苏卡可通俄国铁路网。

(2)喀什—吐尔朵特至吉尔吉斯共和国的奥什或列宁斯克接安集延为第二进出口通道。亦是亚欧大陆桥第二通道。

(3)阿克苏—乌什县—另迭里至吉尔吉斯的伊塞克湖州为第三出入口通道。

(4)精河—博乐—伊宁—霍城霍尔果斯口岸为第四出入口通道。

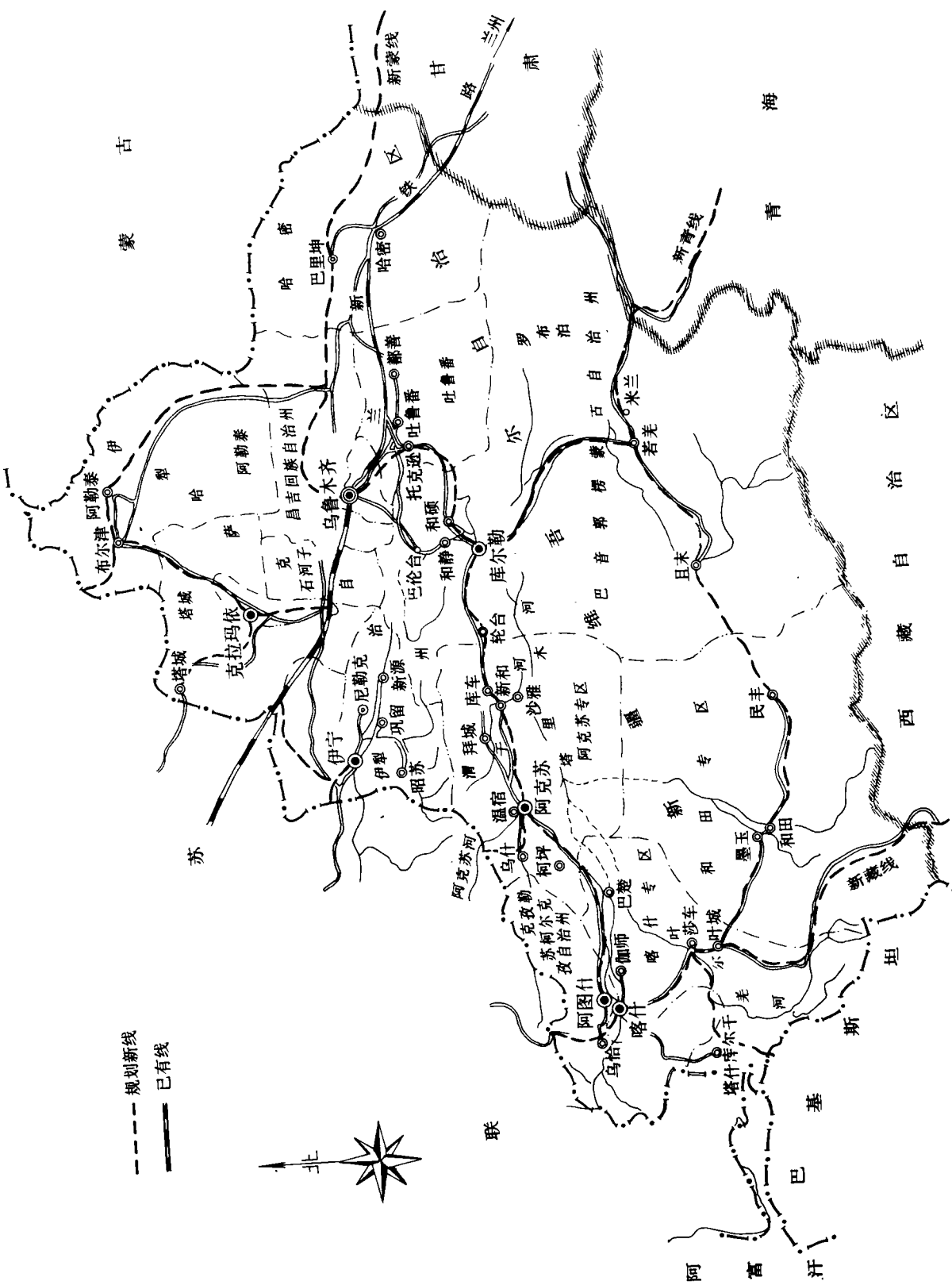
(5)布尔津—古木乃至哈萨克布兰为第五出入口通道。

(6)喀什—塔什库尔干—红其拉甫口岸为第六出入口通道。这一通道将是连接西亚和中亚的最近通道。

(三)、新疆铁路网与全国铁路网连接的主要通道:

(1)兰新线为已有与全国路网连接的第一通道,亦是亚欧陆大桥现今唯一通道。

(2)青新线格尔木至南疆库尔勒为与全国路网连接的第二通道。



(3)新疆至西藏阿里地区的新藏线为第三通道,本线将径阿里地区经沿我国西部边界到达拉萨。新藏线可自南疆环线的叶城出岔,沿新藏公路南行入藏为与全国路网连接的第三通道。

(4)新蒙线自北疆环线的奇台出岔,经巴里坤、伊吾、约飞泉、明水接包兰线的临河站。为新疆铁路网与全国路网连接的第四通道。新蒙线可以避免兰新线了墩、十三间房站附近的百里风区,保证入疆大动脉不被每年风季风沙掩埋断道之害。同时还是新疆与首都和华北连接之最短距离的通道。

建设以乌鲁木齐为中心的南、北疆环线之路网主骨架。建设对周边国家开放的六个出、入口通道。(其中喀什、吐尔朵特至吉尔吉斯为联接欧洲的亚欧大陆桥第二通道,喀什、塔什库尔干、红其拉甫口岸将可成为联接中亚和西亚的现代丝绸之路大通路。)建设与全国路网相联接的二、三、四通道。这就为新疆经济建设大发展奠定了坚实的基础,并成为驱动新疆经济大发展之主要原动力。亦必将推动新疆科学技术和文化建设的大发展,使新疆社会发展向着高度文明的现代化崭新阶段迈进。这是新疆缩小并赶上与沿海地区经济、技术、社会发展差距的最基本保证,没有历史性的铁路建设大发展,就难以实现新疆经济真正的大发展,缩小与东部地区差距亦难实现,这是我国经济建设实践历史充分证明了的事实。

新疆于 1962 年兰新线通车到乌鲁木齐后,从此拥有史以来新疆大地首次有了 847 公里铁路。这是中央最高层正确的英明决策。1973 年开工建设的吐库段是五十年代规划设计的南疆铁路之一部分,自吐鲁番站接轨至库尔勒西站,全长 495 公里多,1979 年铺通。这段铁路亦是中央最高层决策建设的。至此新疆大地拥有仅 1342 公里铁路,每百平方公里拥有的铁路微乎其微,拥有的铁路长度不及四川省一半。比邻省甘肃还少近 1000 公里。1985 年 5 月,由于新疆自治区高瞻远瞩的主动积极性,才使北疆铁路以中央和地方合资的形式恢复建设,于 1990 年 9 月建成 460 公里的北疆线与当时的苏联铁路接轨,至此新疆已有铁路 1802 公里,但与全国相比,差距明显过大,请看下列简明比较表。

主要省区铁路数量简明表

省市名称	面 积 (万平方公里)	铁路营业里程 (公里)	省市名称	面 积 (万平方公里)	铁路营业里程 (公里)
北 京	1.68	1011.4	广 西	23	1665.8
河 北	19	2977.2	四 川	56	2876.6
内 蒙	110	5081.5	云 南	38	1625.2
辽 宁	15	3562.6	山 西	15	2331.6
吉 林	18	3472.7	陕 西	19	1826.1
黑龙江	46	4997.2	甘 肃	39	2219.4
安 徽	13	1544.5	新 疆	160	1342.5
山 东	15	2042.1			

注:上表列数为 1991 年统计资料

北京市的辖区面积仅为 10000 多平方公里,但拥有铁路营业里程达 1000 多公里,而且还

将继续增加。辽宁面积不到新疆的十分之一,但铁路则比新疆多近二倍。内蒙面积只有新疆的三分之二,已拥有铁路 5000 多公里,正继续建设铁路,全长 943 公里的集通线计划于明年建成通车,1994 年内蒙拥有的铁路将超过 6000 公里。共和元勋孙中山博士的建国大纲中,早就指出“铁路是交通之母”,并提出中国应建设 10 万英里铁路的卓有远见的宏伟战略目标。有关方面计划“九五”期间建设 10000 公里新线,使全国铁路营业里程达到 70000 公里。如果能很好的总结经验教训,国家经济建设不再出现大的反复,国民经济能健康正常的稳步发展。交通运输业不再出现前十年那种错误的“综合运输”口号左右方向,则二十年后中国建设 10 万公里铁路是完全必要的和可能的。放眼全国、纵览世界,新疆铁路网远期应能达到 10000 公里的规模。届时将为辽阔的新疆,创造一个快速安全、方便经济、大量、全天候、全方位的四通八达的铁路运输网。新疆将成为我国西部最发达的崭新世界。新疆将拥有 10000 公里铁路应是铁路历史性大发展的远期战略目标。考虑到新疆历史的和现实的各种因素,充分的发挥和利用新疆得天独厚的优势,充分运用国家的开放、改革之发展政策,新疆铁路网近期战略目标应能达 5000 公里,平均每年建设 320 公里新线,二个五年计划即能达到这个目标。

三、建设南疆铁路,开辟亚欧大陆桥的最西端出口,是当务之急

南疆铁路的建设,是南疆经济、技术、社会发展的主要因素。南疆铁路系指本区域应规划建设之铁路,含南疆铁路环线,三个对外开放通道和二个联接全国路网通道。以及相应的支线和工矿企业铁路。当务之急是首先建设南疆铁路主干线库尔勒西站至喀什铁路。

1、库喀铁路应速一次建成。

本线自库尔勒西站引出后,沿天山山脉南麓、塔里木盆地北缘西行,经轮台、库车、新和、阿克楚、巴楚、阿图什至喀什市。横穿巴音郭楞蒙古自治州、阿克苏、克孜勒苏柯尔克孜自治州、喀什四个地州,是南疆的主要地区,线路长 974.447 公里。南疆四十多年来为何变化不大?根本的制约因素就是缺乏铁路交通基础设施,使经济、社会的发展步伐十分滞后。现国家正大力进行开发南疆的石油和天然气,没有铁路,大规模的开发不可能进行。故立即建设库喀铁路是当务之急,同时又为库车、拜城、温宿的丰富煤炭资源的大规模开发,创造了条件。这条铁路建成,石油天然气和煤炭的大规模开发,就为这一地区的大规模经济建设展开崭新的布局,故建设库喀铁路是启动本地区经济大发展的关键。这条铁路具备着良好的优越的建设条件如下:

(一)、全线工程简易。无隧道和特大桥,无高填深挖。线路所经 80% 以上为戈壁滩,十分有利机械化施工,构筑较易。

(二)、自治区、沿线州、地、市、县全力支持本线建设。线路占用的戈壁滩免土地购置费,占用农田以最低优惠价计算,使本线能成为全国新线建设造价最低的铁路。

鉴于本线的必要性和迫切性与有利条件,故应全线同时开工、一次建成。力争 1994 年开工建设。三年完工、通车运营。

2、开辟亚欧大陆桥的最西端出口

铁路建至喀什市后,应继续进行喀什至吐尔朵特口岸的铁路建设,这段铁路设计工作应提前进行。这段铁路仅 100 多公里,吉尔吉斯境内接至奥什站,距离亦不到 200 公里。鉴于现北疆铁路阿拉山口至哈萨克德鲁日巴站的铁路,本是亚欧大陆桥,但由于哈方采用过境车辆收取

高达25%的“过路费”，再加上我方内部管理体制存在的不合理问题，致使亚欧大陆桥桥头受阻，难以发挥应有的作用。当我们修通喀什至吐尔朵特口岸，接通吉尔吉斯铁路，使亚欧大陆桥增加第二个出入口，而且这个出入口将可接通中亚和西亚铁路，经土库曼铁路至克拉斯诺沃斯茨克经里海铁路轮渡，可达阿塞拜疆首府巴库市。土库曼铁路与伊朗马哈什德站接通后，经此口岸铁路可直通伊朗首都德黑兰。这个口岸铁路修通后，必然形成对哈萨克德鲁日巴口岸的有力竞争势态。对搞活亚欧大陆桥，开拓独联体中亚各国和伊朗、土耳其等国的贸易和旅游等均具有重大意义。

3、建设南疆铁路，充分发挥兰新复线的应有作用。

兰新将于明年全部建成双线。采用现代技术装备和现代化管理后，兰新双线年输送能力达5000万吨是正常的。现北疆铁路系单线，加上乌鲁木齐地区的铁路运量，不能充分发挥兰新双线的应有作用。尽快建成库尔勒至喀什的南疆主干线，使南疆地区的运量及时汇集输送至兰新双线，使兰新双线巨大的输送能力不致造成多余的浪费，以充分发挥其作用。故从铁路宏观全局运筹，南疆铁路实系兰新双线必不可少的配套工程，没有这一系统工程，兰新双线就难以发挥应有的充分作用。

四、新疆铁路建设的规模、时限和对策。

本节主要阐述新疆铁路建设应达到的规模、时限、和相应的对策。

1、新疆铁路建设的规模和时限。

新疆铁路建设。分近、远期二个阶段达到相应的战略目标。2000年作为近期阶段。国家“九五”计划设想，全国计划建设新线1万公里，到2000年，除台湾和港、澳外，中国大陆铁路营业里程达到7万公里。根据这一战略目标，新疆地区铁路网建设总规模，2000年铁路营业里程最少应能达到5000公里。占全国路网的百分之七。新疆面积占国土总面积的16.67%，每万平方公里仅达到0.31公里铁路，比全国平均每百平方公里0.73公里少一倍多。还达不到内蒙目前每百平方公里0.46公里铁路的水平。比四川现已有的0.51/百平方公里更低。为落实中央关于缩小东西部之间差距的正确指向，研究了各种主客观条件，考虑到客观可能和主观需要的科学平衡，2000年，新疆铁路网营业里程达到5000公里是一个必需的下限，达不到这一目标，则意味着中央关于缩小东西部之间差距的指示，将难以落实。为达到近期战略目标，2000年前应建下列新线：

- (1)、库尔勒西站——喀什市。
- (2)、喀什——吐尔朵特。
- (3)、喀什——和田。
- (4)、乌鲁木齐——托克孙——库尔勒。
- (5)、阿克苏——别迭里。
- (6)、奎屯——克拉玛依——阿勒泰。
- (7)、精河——博乐——伊宁。

远期阶段时限为2010年，战略目标为营业里程达到1万公里。在第10和11两个五年计划期，新建铁路5000公里。主要内容是：

- (1)阿勒泰——富蕴——奇台——乌鲁木齐。
- (2)和田——若羌——库尔勒。
- (3)将军庙——巴里坤——伊吾——明水临河。(新蒙铁路)
- (4)若羌——曼特里克——格尔木。(新青铁路)
- (5)叶城——甜水海——阿里地区——拉萨(新藏铁路是西部边疆铁路的重要部分)。
- (6)克拉玛依——塔城。
- (7)伊宁——霍尔果斯。

上述 7 条新线,基本建成南疆北疆环线,打通与全国路网相联接的三大新通道。新增二个铁路对外口岸,以促进对外贸易的发展。届时新疆地区铁路网主要结构布局基本形成,新疆交通运输的面貌将得到根本的改善,为经济发展创造了良好的基础设施。

2、新疆铁路建设的对策。

新疆铁路建设的核心问题是资金。解决的良策是国家应给新疆必需的特殊政策。考虑到新疆系我国西部对外开放之最重要省区,又是幅员最大的民族众多的自治区,还是我国四化建设最迫切需要的巨大的能源后续基地。地位举足轻重。中央给相应的特殊政策是必要的、事不宜迟的。根据客观可能和实际需要,当前急需给下列对策:

(一)、新疆地区开发的石油、天然气,中央和新疆共同分享。中央分成 70%,新疆分成 30%。分享比例二十年不变。新疆将 30%的石油、天然气销售年收入列入专项的《新疆铁路建设资金》专款专用建设新疆铁路网。

(二)、允许新疆和台商合资或台商独资开发新疆煤炭资源。台湾现拥有的外汇储备近千亿美元,比日德都多而居世界首位。台湾本土投资空域已濒临极限,尤其台湾煤炭资源奇缺,专靠进口美国、南非、澳洲以解燃煤之急。但运距均在万公里之上,而新疆哈密煤运至连云港 3098 公里,连云港海运台湾仅 1400 多公里,乌鲁木齐或艾维尔沟的煤运至台湾,均比台湾现购置美、澳、南非煤,运距缩短一半以上,现台电正积极想买大陆煤,运费省、经济合算很明显的。国家给相应的政策,引导台资投向新疆矿业开发,是两利之举。

(三)、允许新疆和台商、港澳、侨商合资或独资建设铁路。协议年限为 50 年。

(四)、新疆自治区尽快组织制定《新疆铁路网总体规划设计纲要》,报中央批准后分阶段组织实施。

(五)、新疆地区的铁路建设,允许因地制宜采取灵活政策,由新疆自治区负责施工招标事宜。中央则按正常程序列项,按建设计划平价调配所需机车车辆和铁路专项器材。

从国家宏观全局而言,中央投资政策四十多年来主要向东部区域倾斜,十年来尤其是这样。这是造成东西部经济、社会发展差距日益扩大的决定性因素。为平衡这种负面影响,中央理应拿出相应的巨额投资,支持新疆的经济建设,特别是新疆铁路网建设。很明显深圳和广东若没有中央的特殊政策和国家的大量投入,怎有今天这样的经济发展局面。很明显新疆要缩小与东部区域的三大差距,要建设新疆经济大发展的基础设施,没有中央相应的特殊政策和国家的大量投入,亦是不可能的。为弥补已失去的几十年宝贵的建设时间,尽管现中央已觉察并已正式指示要缩小东西部之间的差距,但要中央投入巨额资金到新疆,显然亦存在相当大的难度。因此建议国家为尽责任,对新疆铁路网建设,除国家计划列入力所能及的铁路建设资金外,

主要应给上述特殊政策,以保证新疆铁路网建设规模能按计划建成。为充分保证有限资金应有的投资效益,按计划建成的铁路,应纳入统一管理模式的运营,建成一段运营一段。无论从宏观发展战略和微观具体实施举措,新疆铁路网建设的规模和时限,及其相应的对策,实际是落实中央关于缩小东西部发展差距的务实的最基本内容,万勿再贻误时机。

五、结 论

新疆幅员辽阔,地理位置十分重要。蕴藏着丰富的石油、天然气、煤、铁、有色金属等国家急需的天然资源。特别是能源资源,是国家经济现代化命脉,现国家已把石油、天然气的开发重点西移,正在新疆集中力量全力开发。而煤炭的开发重点,近十年亦已自华东转入山西、陕北、蒙西。特别是我国焦煤资源有限,91年煤炭部所属统配矿年产量仅4404.61万吨,现已开发的矿区、焦煤资源产量皆已到位,新疆则是我国现已掌握的焦煤资源中,唯一尚未大规模开发的地区。我国的钢产量正向高峰挺进,焦煤将是十分紧缺的。因此可以预测煤炭开发重点西移新疆,已是必然趋势。由于煤矿矿区建设周期长,故新疆煤炭大规模开发起步,宜早不宜迟也。应有远见地看到,新疆重要资源的开发,对我国经济建持续稳定健康地现代化发展的重要性和紧迫性。从新疆的现实条件分析研究,新疆要缩小与东部地区差距的关键,是乘石油和煤炭开发重点西移的东风,部署新疆经济、社会发展战略规划。没有中央政策和资金的大力投入,新疆的发展和缩小差距将会是空幻的。没有大规模工业发展作基础,单靠发展第三产业是难以为继的。因此当前应大力宣导新疆煤炭资源的优势,争取中央早日战略西移和大力投入。石油和煤炭将似雪铁龙汽车后轴的两个车轮,铁路则是前轴驱动的车轮,这是推动新疆经济、社会发展的符合科学的战略关系。

新疆还拥有待开发的广阔农业发展天地,文革前这里是一块未被现代化污染的净土,为了国家的未来,为了农业环境保护和农副产品良好的自然品质,由衷地希望新疆的粮食、水果、蔬菜等禁用化肥,肥沃的原土加上自然的有机肥培植的农副产品,足能满足新疆各族人民的需要而且还有富余。这将是我国庞大人力资源宏观调控的最佳所在,是国家战略人力资源配置的宝地,理应得到科学保护和有计划地开发。

周边独联体国家正处于动荡时期,贪婪的邻居时刻窥视并图蚕食我国西部疆土,我们必需弥补失去的时间,急起奋进,大搞新疆经济建设。中央现已决策全方位对外开放,缩小东西部发展差距。特别是现中央正纠正前十年由于错误的综合运输说法的影响,造成铁路建设严重停滞,大大地干扰并制约国民经济正常发展的大问题,大力抓铁路建设。更为重要的是新疆自治区主要领导,对建设铁路的必要性迫切性,十分明确、十分积极。际此国内条件和国际环境,均十分有利于新疆铁路网建设的大好时机,应紧紧的抓住机遇,力争实现新疆铁路营业里程近期达到5000公里,远期达到10000公里的战略目标。当前的关键是中央只要及时的赋予新疆五项对策,新疆铁路网建设将能顺利付诸实施。一个开拓型、开放型、经济蓬勃发展,各族人民安居乐业,同心协力巩固的崭新的新疆,必将随新疆铁路网的建成,而屹立于祖国的西部边疆,时乎时乎不再来,愿决策部门共识之。全国人民厚望焉。

文 后 附 笔

今年五月二十四日,新疆自治区主持常务工作的王副主席,百忙中约见笔者,听取笔者关于新疆铁路网建设建议的汇报,并欣然接受笔者的建议,明确阐明自治区对建设南疆铁路十分积极的态势。铁主席并已于区人代会宣布南疆铁路将于 97 年建成。陪同听汇报的自治区计委苏永光主任说:“我们不靠修铁路发财,而是靠修好铁路后发展经济来发财”。(这与近年内地有些省区专靠修铁路吃铁路发财形成鲜明对照)。五月十一日区计委韩学琪副主任向笔者亦表明了鲜明的积极的赞同。喀什和阿克苏的书记和专员,亦明确表明,铁路占用的戈壁滩一律无偿提供,不要国家一分钱,占用农田时亦以优惠价。这使笔者感受殊深。高瞻远瞩,很有水平的领导人是新疆铁路网的根本保证。新疆与广东相比具有三大优越条件,笔者坚信只要国家迅即赋予新疆相应的特殊政策,新疆的发展将出现崭新的飞越,不但能缩小与东部的差距,而且还能与东部比翼双飞,为此笔者将认真研究的专文急急赶写提拱会议研讨之。