

建设西安—南京铁路至关重要

原国务院能源办 袁耕

横越我国中部的一条陇海铁路,于本世纪初自汴洛段开始建设,迄今约 90 年的时间,它已无力承担客货运日益增长对运输的需要。随着时间的推移,我国扩大改革开放和市场经济的推行,加速国民经济发展及对能源需求的增加,客观地要求在通往西北和西南的咽喉——“关中走廊”上新开一条大能力的铁路,避免梗阻,有利发展我国综合国力的举措十分紧迫。为此,建设西安~南京铁路至关重要。

我国国民经济每年增长 8~9%,加快了发展步伐,从而使国民经济原来规划在本世纪末翻两番的目标可望提前于 1998 年完成。这是振奋人心的好事。但是,我以为在这大好形势下,能看到我们前进道路上的隐忧,并做点补遗弥缺的工作,而少受损失,则有益于国家和人民。出于这种心态,本着对于铁路工作的感情和热爱,我正在对一条涉及我国经济发展具有重要意义的铁路进行着思考。这就是西安~南京铁路大干线。

国家统计局对今年上半年我国国民经济发展状况的统计分析表明:经济发展势头强劲,制约因素趋向突出,企业效益的改善主要是生产规模扩大和产品涨价较多的冶金、建材、机械等行业所带动的,多数行业效益仍较低。特别是预算内国有企业亏损面达 30%以上,铁路运输梗阻影响了企业正常生产经营活动。铁路交通工作长期滞后经济发展,令人为之焦急和担忧。

下面就建设西安~南京铁路的必要性和紧迫性作一分析

1. 我国主要能源——煤炭运输的需要。

国家计委于 80 年代早已确定,我国煤炭工业至 2000 年发展的目标为 14 亿吨原煤。权衡煤炭探明储量、开采难易、吨煤投资结合运输通路论证等综合评价安排,落实到能源基地(山西、陕西北部、内蒙古西部、宁夏及河南西部)的规划大体上是 6.5~7 亿吨原煤。除去基地消费 2.5~2.7 亿吨外,尚有 4~4.3 亿吨需运往东部有关省市。这运量较 1985 年增大约两倍。最近邹家华副总理于煤炭部成立的大会上讲话中,又提出 2000 年原煤产量要求达 15 亿吨。这新增的 1 亿吨煤按一半由基地生产,则基地的原煤产量增加后总计达 7~7.5 亿吨,外运煤炭则需调整到 4.3~4.6 亿吨左右。

对基地铁路外运能力的预测,按北、中、南三大通路考虑,总计约 4.6 亿吨。北路:1.8 亿吨左右。即:大秦和京包约 1.7 亿吨,集通线建成后运出煤炭 1000 万吨。中路:约 8000 万吨。即石太 7000 万吨和京原 1000 万吨。南路:约 2.0 亿吨。即:邯长、焦新、焦柳、陇海及孟宝铁路合计约 1.3 亿吨,侯月线建成后运煤能力 7000 万吨左右。

上述北路 1.8 亿吨煤炭,其中含陕西北部、内蒙古西部及宁夏三省区(下称两西)煤炭 6000 万吨左右。南路侯月线 7000 万吨中含陕西关中煤炭 1000 万吨左右。

2010 年我国对煤炭需求及基地产量的预测:

2010 年可预测我国国民经济翻一番,其能源利用考虑技术进步及结构改变等因素趋于节约,弹性系数按 0.4 计,届时,全国煤炭产量将达 21 亿吨,较本世纪末新增 6 亿吨。基地如仍按全国需求量的半数规划产量,其原煤产量将达 10.5 亿吨,较 2000 年增加 3 亿吨。这 3 亿吨的产区规划及外运设想:

①河南担负 3000 万吨,这是考虑到河南煤炭生产垂深增大及地热等原因的影响而设想的。同时也顾及到在 2000 年时,该省煤炭调出调入量基本持平的情况而作此估计的。其余 2.7 亿吨,山西规划产 1.5 亿吨,“两西”规划产 1.2 亿吨。山西及“两西”煤炭外调量均按规划产量的 70% 计算,则“晋煤”及“两西”煤的外运任务分别约为 1.05 亿吨和 8500 万吨。

②基地 2010 年东西向铁路外运煤炭能力新增的情况是:

集通线单线改造后增运 500 万吨,大秦线挖潜 2000 万吨,神木至港口线的朔县~港口段建成后还可有 7000 万吨的能力,总共 9500 万吨。“两西”和晋煤外运分别利用 4000 万吨和 5500 万吨。根据这一外运通路能力的测算,晋煤外运尚需新建约 5000 万吨大能力的铁路一条。鉴于基地通路的建设问题较大,本文对于“两西”煤炭外运问题,将重点论述其通路的布局和其紧迫性。

多年来,为了减少煤炭对铁路外运的压力,在能源基地建设坑口发电站,向外输送电力已得到了实施并应继续推行。笔者在测算中,充分注意到国家计委地区司曾委托中国交通运输协会承担原国务院能源基地规划办公室提出的《关于宁、蒙、晋、陕黄河两岸能源、矿产资源和交通运输布局规划》的研究报告(1990 年 12 月)所规划的火电装机及新增工业布局对煤炭的需求进行了扣除,并包括在新增产量地区所留的 30% 消费量内。

2010 年“两西”地区煤炭外运较本世纪末增加 8500 万吨的产区分别是:神府与东胜及榆林大保当矿区 6500 万吨,彬长矿区 1000 万吨,黄陵矿区 500 万吨,宁夏灵武矿区 500 万吨。

从目前在建和将要安排开工的铁路外运煤炭能力来看,集通单线改造后运出东胜煤 500 万吨,神木~港口铁路全线建成后还可运出神府东胜煤 3500 万吨,西安~安康铁路运出煤 1500 万吨,尚有榆林大保当约 3000 万吨煤炭需由包头~西安铁路南下经待建的西安~南京线运往东部省市。

③基地外运通路结合铁路管理体制进行科学规划:

基地的原煤产量愈来愈大,外运量对国民经济的发展有直接的影响,据统计在全国的商品煤中,在基地即占调出煤的 86%。而且 90% 以上的商品煤集中于山西、内蒙古西部和陕西这“三个西”调出。但铁路管理体制在一定的范围程度上,也影响煤炭外运工作的正常进行及设备能否充分发挥其应有的作用。解放以来北京、太原两铁路局的多次分合;太原、石家庄两个分局对石太线管理行政区划及里程多次划分和变更;原太原铁路局管辖大同分局划给北京铁路局管辖;邯长铁路虽伸进煤海,至今运输清淡,而设备得不到有效地利用等,均与铁路的行政区划和管理体制有密切的关系。

我们不妨再以京包线的古店口为例,了解一下内蒙西部和宁夏煤外运的情况:1986年至1991年的5年向东运的煤炭仅增长了277万吨,平均每年只增长55万吨,致使产地每年为外运工作奔走呼号叫苦不迭。这既说明受铁路管理体制的影响,也看出了基地外运通路的不足。

基地的作用到下个世纪初调出商品煤的任务还要更大,并且由于产区向黄河以西延伸扩展后,鉴于运量大及铁路现管理体制的影响,吸取以往的经验,设想将运输通路按黄河东西基本分开运出的格局是切合实际和有益的。因此,“两西”煤沿包头~西安线南下,并且从西安~南京铁路东运或南转是十分必要的。

④能源基地与市场经济的挑战:

在市场经济的条件下,能源基地的地位和作用能否经得起挑战呢?这应从基地的确定来看待。我国能源基地是由自然、地理、经济水平和社会发展的历史等诸种条件所决定的,并非主观意志的产物。在整个基地由于铁路交通滞后,煤炭始终处于以运定产的状态。全国缺煤影响生产并非煤矿在生产上存在问题。以山西为例,煤炭外销量1985年至1992年增长了8100万吨。平均每年增长约1157万吨。年外销量占生产量率逐年递增,由64.6%增长到74.6%。到本世纪末,山西以上述增长率推算,可完成3.3亿吨左右;其他“两西”和河南外销煤合计可达1~1.3亿吨;基地总计完成外销煤炭4.3~4.6亿吨,基本上完成规划的任务。

2. 开发塔里木石油及建设新工业基地的需要。

我国石油工业在“稳产东部、发展西部”的战略方针下,几年来数万石油大军会战“塔里木”盆地,已取得了3200处油气资料,预测储量拥有100亿吨原油,天然气储量相当80亿吨石油。由于其地质构造特别适宜于石油开采,所以受到国际能源专家的瞩目。当今年2月我国石油公司划出一大块地区供外国公司进行勘探开发时,在整个国际石油工业界引起了轰动。目前,在新勘探中的吐哈、塔里木及克拉玛依等三个油田日产原油已达3万吨。

从长远方面着眼,所开发的原油将依赖管道外运,但初期还得靠铁路运出。据有关部门的负责人在国务院组织的中外记者会上说:“待兰新线复线建成后,我国西部油田的产量会有较大的增长”。随着石油业的发展,一个大型石油化工综合工业及其他相应而建的有关机械、轻工、建材等新的工业基地将会崛起。新疆和内地及沿海间的交通往来将空前地繁忙!

陇海铁路,为了适应运量要求,在宝鸡以东早已建成复线,并完成了郑宝间电化,其能力到2000年前,由于客运增长的因素影响,该线货运能力会出现负增长。“八五”期末,宝鸡以西新建铁路、增建复线和电气化改造里程,将增加3000公里。在武威至乌鲁木齐间运输能力近期可由1200万吨提高到3000万吨以上,远期还将大幅度提高。这些工程完成后,无疑会使宝鸡~徐州间的陇海路运输无法承担。因此,铁路在“关中走廊”上的梗阻已不是瓶颈问题,而是陷入无路可通的绝径。

据有关部门预测,在本世纪末前,因陇海路运输能力饱和不能东运的物资达2500万吨。

3. 缩短东部与中西部经济发展差距的需要:

在东部与中西部经济发展的差距方面,不谈国有企业产值的大小,仅以乡镇企业发展的情况,就可略知差距悬殊的程度了。

近几年来,我国乡镇企业可谓“异军突起”,已取得了举世瞩目的成就。今年乡镇企业的

总产值可望超过2万亿元。1992年的总产值是1.65万亿元,比上年增长39%;其中工业产值为1.25万亿元,增长40%,实现利税1500亿元,增长30%。从业人员首次突破1亿人,超过国有企业职工人数。

目前乡镇企业总产值占全国工农业总产值的 $\frac{1}{4}$,乡镇工业产值在全国工业总产值中所占份额已是“三分天下有其一”,按当前的速度发展下去,到本世纪末,它将成为整个国民经济的“半壁江山”。

按区域来论,沿海、东部地区发展较快,中西部地区相对滞后,差距较大。1990年乡镇企业总产值超过万亿元中,东部11个省市乡镇工业产值占全国乡镇工业总产值的64%,中部10个省占33%,西部地区仅占3%。

1993年,国务院作出加快发展中西部乡镇企业的决定,明确指出自1993年起到2000年,除了用好现有乡镇企业贷款外,再由中国人民银行每年在国家信贷计划中,单独安排50亿元贷款,支持中西部发展乡镇企业。

《决定》并鼓励城乡联合、国有企业与乡镇企业联办的企业可以实行乡镇企业的经营机制,享受当地的优惠政策。

乡镇企业的发展既要有宽松的政策为依靠,又要有方便的交通作支撑,缺一不可。内地可在“沿路开放”上把经济搞活,靠铁路形成新的城镇,带动农村,繁荣经济,脱贫致富,实现人们所讲的:“修建铁路一条线,社会繁荣一大片”。

4. 东部与中西部优势互补共同发展的需要:

东部与中西部经济发展差距较大,我们都承认是事实,大家也知道缩短差距的重要性,国家及时地为开发中西部作了令人高兴的关注和决策。但是不少人却很少理解其间的重要关系和真实的客观含意。这里最简单的道理是经济发展较快的东部在资源占有上与具有丰富资源的中西部形成鲜明的反差。东部资源总评价仅为全国的10%,以煤炭储量来说为全国总储量的14%,且因开采较早,不少矿区已面临衰竭报废的状况,应新开的矿区又以埋藏较深,受地下水和地质复杂等条件制约,致使吨煤成本高,不宜开采,处于困境。因此,国家当前除把重点放在晋煤开采的同时,又把新的希望寄托在陕西的榆林和神府及内蒙古的东胜地区。这里现已探明储量为2500亿吨,是世界上七大优质煤田之一,热值在7000大卡左右,属低灰、低硫、低磷高热量的侏罗纪煤。且含有高达38%氧化钙,在燃烧过程中又可以吸附一部分硫,从而减少了二氧化硫的排放,减轻对城市上空的污染和酸雨的形成,已受到各方的青睐,适宜外运。开发工作早在80年代中期开始。

“七五”初期,曾有人测算过每1千万吨煤运到东部,可使国民经济产值增加200亿元,考虑物价上涨因素,现在产值可能是250亿元了。东部如利用核电,经济效益会否好呢?无妨也算一下:每1万千瓦核电较火电在综合投资上约多支出11333.0万元。目前全国每年建火电规模约1000万千瓦,倘东部占此数的一半建核电,500万千瓦核电较火电约多支565亿元。核电设备需进口,500万千瓦的核电设备需要111亿美元。根据我国经济发展的现况,尚无力筹措这笔外汇。所以,在相当长的时期内,我国的能源主要还得靠煤炭来解决。

铁路不仅为东部输送大量能源,它也为内外贸及原材料输送做到货畅其流、搞活市场、减少库存、加快资金周转等提供方便。据测算,近两年来,由于铁路运力不足而使能源紧张对

生产每年造成的损失约 4000 亿元,减少利税 500 亿元。若铁路能适当加快货物输送的速度,全国流动资金按节约 10%计,一年可节省 500 亿元。

东部还可利用通往中西部新建铁路的方便条件,以其较多的资金到中西部开发其优势资源,综合利用,多种经营,形成东部与中西部优势互补、经济互利的协作关系,携手共进。

5. 加强民族团结稳定边陲的需要:

陕西省地理位置重要,自古就是进出西北和西南的门户。从宝鸡铁路网的布局看,更显出了陕西处于通往西北和西南的咽喉。包西线和西安~安康线将于本世纪末相继建成通车。宝鸡以西至乌鲁木齐间几千公里的铁路施工运营后,为聚居西部众多的少数民族地区的经济发展创造了腾飞的条件,而修建西安~南京铁路是消除陇海铁路对国民经济梗阻的最佳举措,满足了西北和西南地区日益增长的货物外运的迫切要求。

江泽民主席在贵州考察时曾指出:我们是统一的多民族国家,整个国民经济的发展,离不开东部地区,也离不开中西部地区,特别是少数民族地区的经济振兴。“这不仅是个地区问题,而且是事关民族团结的大局和边防的巩固”(见 1992 年 6 月 9 日人民日报社论《中国改革开放的新阶段》)。

西安~南京铁路大干线设计能力及经由的建议。

根据上述推论,待 2010 年时,运量约达 5500 万吨,因此西安~南京铁路应是一条东西大干线。为此,这条铁路的设计设想是:初期规模按复线设计施工,建成运营后结合运输需要,适时再进行电化。

线路走向和经由选择:按煤炭输送主要需求地(两湖和江西)的大方向设计,采取西北东南向较适当。线路通过的较大地点(控制点):自陇海路的新丰(编组站)车站出线,向东南过兰田,在商洛地区越秦岭后直趋南阳,经信阳、潢川、合肥等地后至南京接轨。线路全长约 1000 公里左右。

线路走向应考虑:

(1)东西横穿长江中下游平原上的四条大干线,避免占用横穿各有关车站以北南北铁路干线的能力,并且接近两湖和江西大量需要煤炭输入的地区,减少分流后的时间及着眼于里程的缩短,从而也考虑到运输费用的节约。

(2)经过“三山”老区(秦巴山、桐柏山及大别山),其经济和政治意义都非常重大。

七届五次人大会议通过的政府工作报告指出:“积极开发中西部地区的丰富资源,促进这些地区的经济发展。基本建设和技术改造都要抓住重点,集中投资,形成规模经济”。从国家这几年来的重大决策和安排投资项目的种种迹象看,实现政府开发中西部的规划已为期不远了。愿我国国民经济持续、稳定、健康并高速地发展,人民幸福,国家强盛!