

# 加速铁路建设是深化改革开放的关键

洪 钧

实事求是地总结铁路建设的实践经验,结合我国的国情正确地认识我国铁路的路情及其现代化建设的客观规律,深刻地认识现在铁路建设中存在的问题及其对国民经济发展和改革、开放的影响,是十分重要的。

## 一、铁路建设的现状特征

1. 我国铁路大动脉“先天严重不足”。新中国成立后,铁路建设取得了很大成绩。从1950—1985年,国家预算内铁路建设总投资890亿元,新建铁路干、支线126条,共27000多公里,使铁路营业里程增加到51700公里。同时期铁路共上缴国家利税1168亿元,为国家多提供积累279亿元。1986年开始大包干,三年上缴税金57.77亿元,提供自我发展基金203亿元,合计上缴国家1226亿元。

改革开放以来,“六五”期间铁路基本建设投资214亿元,“七五”期间投资315亿元,增长近50%。十年新建铁路3180公里,使营业里程从1980年的49940公里,增长到1990年的53377公里。增建复线4024公里,复线总长达12877公里,复线率达24.1%,东部沿海发达地区已达90%。电气化铁路5269公里,电化总长6923公里,电化率达13%。

“七五”期间新造机车3906台,比“六五”多造1029台;新造客车9159辆,比“六五”多2970辆;新造货车108202辆,比“六五”多35644辆。机车车辆购置费达177.48亿元。基本结束我国铁路百年来机车车辆依赖进口的历史,在牵引动力上已进入以内燃、电力牵引为主的新时期。由内电牵引完成的运输工作量,已从1980年的20%,1985年的39%,上升到1990年的71%,年生产能力达到机车299台,客车883辆,货车2433辆。

1990年我国铁路运输工作完成客运量9.5亿人,旅客周转量2616亿人公里,完成货运量14.62亿吨,货物周转量10593亿吨公里,其中煤炭运输共完成6.287亿吨,晋煤铁路外运量由“六五”期末的12638万吨,增加到1990年的17799万吨。

“七五”期间铁路客运周转量增长203亿人公里,货运量以每年3740万吨的高速增长,其中煤炭运量年递增2200余万吨。货物周转量十年间增加5000亿吨公里,换算周转量接近翻一番。这说明大批量、低值、能源、矿产、农副初级产品运输仍然要依赖铁路,其它各种运输方式很难替代铁路运输。改革开放十年,全国专业运输部门新增货物周转量6718亿吨公里,铁路占67.5%;新增旅客周转量4464亿人公里,铁路占49%。铁路运输的骨干地位,是客观存在,不以人们意志为转移。但是,铁路运输能力严重不足,主要是铁路建设跟不上,新增生产能力不

足。

2. 目前我国铁路基础设施相当落后,大动脉严重短缺。目前我国铁路营业里程仅相当于美国 1865 年水平和沙皇俄国 1900 年水平,与我国 960 万平方公里土地和 11.58 亿人口极不相称。比印度铁路还少一万公里。

尽管我国铁路基础设施短缺,技术装备低下,却完成着高密度超负荷的繁忙运输任务。经过 80 年代强化改造,我国铁路每公里负荷从 1979 年的 1460.4 万吨公里增加到 1989 年的 2520.8 万吨公里。年均增长 106 万吨公里,严重超负荷运行,超过前苏联铁路运输密度增长速度。我国铁路既有线的扩能改造,难度也将越来越大,强化改造的投入,也将随之加大,最终出路还是要多建新线。

“七五”期间已明显显示铁路投资结构的重大变化,1990 年和 1985 年比较,换算周转量增长 25.5%,运输密度增长 22.6%,而营业里程只增长 2.4%,新增运力绝大部分是靠既有线强化改造和牵引动力改革取得的。技术改造的投资由“六五”的 23%,提高到“七五”的 34.1%;而新线建设的投资由“六五”的 47.2%,下降到“七五”的 20.6%。这种高强度、超负荷、高效率是形势逼出来的,是铁路线太少的结果。

我国每台机车的日产量为美国的 2.9 倍,联邦德国的 6.5 倍,日本的 10 倍;主要干线如丰台机务段 1987 年超轴列车达 22544 列,每辆货车的年产量为美国的 4 倍,联邦德国的 15 倍,日本的 7 倍,每百万吨货物周转量拥有货车:美国有 1.05 辆,日本有 0.95 辆,而我国仅 0.46 辆。这也是铁路基础设施、运输工具拼设备、吃老本、运输第一线职工劳动高强度的表现。

3. 我国客货运输主流方向是南北方向,东部沿海繁忙干线南北方向运输更为紧张。京广、京沪两大干线,长度占全国 7%,跨越七个省会,三大直辖市,承担的货运周转量占全国 24.6%,客运周转量占全国 30.2%。增建复线起到了关键作用,津浦复线输送能力由建成前的 1900 万吨/年,交付运营后增加到 5000 万吨/年;衡广复线输送能力由年 1100 万吨,提高到年 3000 万吨。1988、89 年货物南下过江实际总运量为 14574—18100 万吨,其中煤炭 8000—9300 万吨,占 51.5—54.8%;石油 2470 万吨,占 13.7%。预测今后一定时期南下运量还将有更大增长,铁路南下通路少能力缺口越来越大,加强建设势在必行。

4. 我国铁路在中、长距离运输中都起主力作用。1988 年运距 200 公里以上的客运周转量占总周转量的 83.7%,货运周转量占 96.5%;运距 500 公里以上的客运周转量占 64.7%,货运周转量占 82.2%。铁路货运平均运程近 700 公里,旅客平均行程达 265 公里。关键在于客货运的起点和终点,不仅贯穿在全国各省市省会,而且贯穿在各经济开发区、资源基地、交通枢纽和整条铁路通道的每个客货车站。铁路的联结纽带,不是简单的甲乙两点之间,而是全方位的双座标的运输网。

## 二、铁路对经济发展的强力推动

铁路对发展经济有巨大作用。

世界历史表明,修建铁路网是发达大国现代化的必经之路。19 世纪下半叶,欧美各国铁路大发展,被马克思称为“交通运输工具的革命”,“只有 18 世纪的工业革命才能与这一革命相比”。事实证明,有了健全的铁路网,一般只需几十年经济就可以腾飞。

许多国家工业化初期,都密集投资,优先发展铁路。英国从1850—90年40年间修建了10.7万公里铁路,本土3.7万公里,其余都修在殖民地。美国从1862年7月1日林肯签署的“太平洋铁路法”起,国家以公债、补贴、贷款等鼓励修路,内战后六年就建成十万公里铁路网,到1900年建成31万公里,平均每年修建7500公里(顺地爬),其中1887年一年修建19200公里,创世界筑路史最高纪录。铁路促使美国工业和经济实力超过英、德、法,1894年成为“世界之冠”。1910年美国铁路达到40.6万公里。在此期间,政府无偿或廉价拨给铁路公司5260万公顷土地(超过法国领土面积),以各种方式资助铁路建设总投资12820亿美元。

德国是后起资本主义国家,至1895年就修筑了51000公里铁路,铁路网密度达到百平方公里拥有12.9公里,乡乡通铁路。德国的强盛也仅用30—40年。日本明治维新后,铁路投资占55%,很快建成贯通南北连接四岛的二万多公里窄轨干线铁路。第二次世界大战后,日本还将29%的投资用于交通建设,并不惜借外债投资124亿美元,建成四条共长1800公里的准轨高速客运新干线。由此可见,铁路对一个国家的发展作用是无比的。

### 三、铁路建设滞后及对策

首先铁路建设投资不足,新修铁路少。各时期铁路建设情况如下:

五年计划时期	一五	二五	三五	四五	五五	六五	七五
新线铺轨里程(公里)	4860	4933	3934	4852	2871	1496	1682
平均每年铺轨(公里)	972	986	787	970	574	299	336
铁路基建投资占全国	11.4	9.1	13.2	11	6.7	4.5	4.48
基建投资比重(%)							

1989年新线铺轨仅28公里,是历史最低点。

铁路分布不均衡未构成四通八达铁路网。

1985年我国各大区铁路网密度如下表:(单位均为公里)

	东北	华北	华东	中南	西北	西南	全国
营业里程	12044	11005	7786	8425	6942	5917	52119
每百平方公里							
拥有铁路	1.53	0.7	0.9	0.83	0.22	0.52	0.52

按地区划分,只有东北三省铁路初步成网,西藏至今没有铁路和内地邻省相连,江苏省40年没修一公里铁路,改革十年西南地区也没修铁路,江西、陕西等省至今没有贯通南北铁路。

铁路运输本应缩短空间距离,加速客货周转时间,节省流通费用,而两地之间最近距离是直线,由于我国没有纵横交错、四通八达的铁路网,1/3省会和省会之间没有直达铁路,全国2900个县60%以上不通铁路,铁路运输不得不长期迂回绕行,甚至南辕北辙,背道而行。

上海经济区,人口占全国23%,工农业总产值占30%,财政收入占全国1/7,只有两个方向铁路线联系全国,从徐州经上海到株洲,半个多世纪始终是一条“之”字路,根本不考虑应建辐射型路网,和长江三角洲铁路网,成为运输最紧张的长限制口和“卡脖子”枢纽。

南京—杭州两省会直达距离340公里,40多年均迂回上海,行程500公里,1985年经上海中转的货物即达1800多万吨,旅客280多万人,占全线运量1/3,全年多运行33.28亿换算

吨公里,直接浪费运费 6489 万元,浙江省已修建 161 公里杭长(兴)线,因长期不修宁长段,起不了分流作用,不能增加浙江省出入通道。

为了保证上海浦东和长江三角洲加速开发,建议把襄渝线按原定计划修至信阳——合肥——南京,以便上海直达重庆;修建景德镇——九江铁路,以便上海直达南昌、武汉;以及加快修建合九线,接通安庆市;健全长江三角洲大动脉已迫切提到议事日程上来了。

广东省是我国第一个对外开放省,是沿海发展战略的先进榜样,珠江三角洲经济发展迅猛,水运、公路已经成网,高速公路正在兴起,唯独铁路运输非常薄弱,全省面积 21.7 万平方公里,6000 万人口,全省只有 700 公里铁路,每百平方公里土地只有 0.38 公里铁路,低于全国平均水平 30%;每万人拥有铁路不到 150 米,只有全国的 1/3。和广东的国际地位、人口密度、经济发展水平、对外开放重要门户都极不相称,联系祖国心脏——北京和各省中心城市的唯一通道是京广线,广东和福建、江西、广西相邻省都没有直达联络线,出入广东唯一通道是衡广线和一个“瓶颈”——坪石口。从广州去厦门漳州,直线距离 600 多公里,必须先北上衡阳株洲,经浙赣线,再从鹰潭南下迂回 1780 公里。广州至南宁,两省会直线距离 500 余公里,也须北上衡阳,再南下南宁,迂回 1530 公里。广东省每年有一千万吨货物运不出,经湖南省南下的 4000 万吨物资运不出去,每年直接损失外汇 5 亿多元,虽然经过十年投资 33 亿元,对衡广线进行改造、开挖 14.3 公里大瑶山隧道和 6 公里南岭隧道,仍然没有改变广东省迂回绕行,京广全线能力限制、运输不畅的局面也没有得到根本解决。根本出路是增加新的通路既能分流,又能直达,如广州至南宁、广州至梧州、玉林、广州至杭州等均应有铁路相通。

1988 年仅广九铁路直通客车就运送旅客 227.3 万人,广州、深圳、香港、澳门四大城市至北京的直通货流将达上千万吨、客流上百万人,无论航空、海运、公路都将难以承担,只能分流一小部分,修建北京——九龙的南北大干线(经衡商、合肥、南昌、赣州)可以起到“围魏救赵”、“釜底抽薪”的分流作用,应该成为“八五”重点之重,1997 年务必建成以保证“一国两制”、香港持久繁荣的需要!

#### 四、调整煤炭通路建设

我国煤炭资源丰富,已探明储量 8000 多亿吨,可开采 700 年,能源结构世界以油为主,我国优势在于以煤为主,在能源总消费量中煤炭占 75%,成为我国较长时期不可替代的常规能源,是我国社会经济发展的主要物质动力,是工业的真正粮食。1991 年我国煤产量 10.9 亿吨,占世界总产量 1/5,人均一吨。发电量 6750 亿度,人均生活用电 31.5 度,火电约占 80%,年耗煤 3 亿多吨,供需完全可以平衡。但是长期以来,一方面产煤基地大量积压,山西省年年积压,另一方面东部沿海地区又严重缺煤,据报导,全国能源缺口年缺煤 3000 万吨,缺电 700 亿度,缺油 500 万吨。主要是能源运输问题没有解决好,尤其是煤运问题,需要认真研究。

铁路是大宗低值能源矿产廉价运输的最佳手段,它是煤矿和电厂的生命线,铁路专用线就是大批量门到门(包括短途)运输,尤其是我国煤炭资源分布极不平衡,70%集中在山西、内蒙古、陕北和宁夏北;华东、华南等地江南九省煤炭储量只占全国 1.8%,全国煤产量 10.9 亿吨,99.8%是国内消费。1990 年铁路运煤 6.3 亿吨,占全国煤产量 58.3%,占铁路货运量的 43%,其中晋煤产量 2.83 亿吨,铁路外运 1.78 亿吨,占煤产量 63.6%。表明铁道部实际上是半个能

源部,在增加能源生产的同时,应同步加强铁路建设,解决北煤南运、东南运,就牵住了物资流通的“牛鼻子”。

据1988年实绩,焦枝柳、京广、京沪三大铁路干线,北煤南运8000多万吨,仅能满足华中、华东电网43—60%,大动脉严重短缺,遗憾的是有些同志居然把能源短缺,煤炭运输紧张归罪于“重铁路、轻公路、废水运”所致,把英、美两国半个世纪拆掉十万公里铁路,能源以油为主,当作“铁路是夕阳工业”的普遍规律,从1984年起,一些舆论工具纷纷宣扬“一条高速公路可等于4条铁路”、“一条长江等于14—40条铁路”等错误观点,并认为“铁海联运”能解决煤炭运输问题,在“减轻铁路负担,”“为铁路分流”的借口下,提出铁路过时了,“公路应成为运输的主力”。国家科委在《交通运输技术政策》兰皮书中也片面地认为;为了发展“铁海联运”,煤炭运输“东西靠铁路,南北靠海运”;为了发展水运“不再沿内河修平行的铁路”。采取措施限制沿海修建铁路,限制苏北修建与运河平行的铁路,限制修建与长江平行的铁路,限制修建陕西省南北铁路,结果四川、两湖长江中下游广大地区成了修建铁路的“禁区”。其实,从合理运输布局看,应修建南北能源运输线,如将包神铁路向南延伸至延安、安康解决四川能源供应和增加一条入川北通道;修建四川腹地直达上海的对外开放铁路线,修建西安至安康铁路、塑县至石家庄铁路、京九铁路等多开南北、东西通道是十分必要的。

恩格期指出:“水力是受地方局限的,蒸汽力却是自由的。”长江流向东西,沿江缺少能源矿产资源,与我国客货主流方向不一致,决定了长江航运“二传手”的角色,而铁路每年为长航提供货源就占35%,仅煤炭一项88年就提供1500多万吨,要繁荣长江,唯有多修铁路,发展商贸特别是旅游业。

为了“铁海联运”,国家投入巨额资金修建了京秦、大秦、侯马、月山、新乡、菏泽、兖州一石臼所等现代化双线、新线铁路,扩建胶济、东陇海双线和港口,使陇海以北形成三亿多吨煤炭东运能力。但海运能力不配套造成煤炭多次倒装转运,效益并不理想。具体表现在:

1. 铁路东运严重消费运力,大秦线等单向运输,回空多,容易造成运输亏损。一条现代化双线铁路不能充分发挥作用,是很可惜的。

2. 煤炭东运迂回港口,到达华东,比铁路直达多运行150—790公里,一亿吨煤炭就多周转640亿吨公里,多支付运费25.6亿元,约相当于襄樊——南京铁路的投资。

3. 大量煤炭“铁海联运”需8—9.5天,比铁路直达只需3.5天,延长了5.5天,使在途货物增多,积压资金。

4. 1989年秦皇岛共装运煤炭4700万吨,上海港接卸煤炭3460万吨,铁路直达每吨运费(调价后)35.7元,“铁海联运”每吨49.5元,多支付运费5.48—7.45亿元,每年损失一座中型煤矿或电厂。

5. 由于反复倒装,“铁海联运”煤炭损耗大大提高。铁路低于国家规定,秦皇岛损耗2.2%,高于规定1%,全年损失煤56.4万吨,上海港损耗3%,损失62.3万吨,合计损失118.7万吨,相当于一个大型煤矿产量。到达苏州的煤损耗达10%,无锡、常州达15—20%。三市年损失都达50—60万吨。镇江谏壁电厂码头泊位成为船民捞煤的水下煤矿。

6. 长航和海运争相向长江下游华东地区运输煤炭,造成对流运输,1990年长江“三口一枝”(枝城、汉口、裕溪口、浦口)向华东运输1686.8万吨,与华东电网需求量尚有很大差距,导致“铁海联运”煤炭进江360万吨、与江煤对流合计920万吨。长此下去不合理运输将更严重。

由以上可见,铁路运输应调整煤运通路,使我国大宗煤炭运输趋于合理。煤的主要流向的北南和东南方向,修建一些由煤产地到销费地的直通铁路,可事半功倍,利国利民。

## 五、大动脉为企业服务

建国以来,我国已建成 12000 个大中型企业,一些企业具有相当水平和经济规模,完全可以覆盖全国满足全国人民需要,改革十年新建大中型企业 1000 多个,新增一大批生产能力:采煤能力 2 亿吨、发电装机 5790 万千瓦,采油能力 12990 万吨,炼钢能力 486 万吨,化肥能力 3742 万吨,都要求增加铁路运输能力。每生产一万吨煤需增加 6000 吨运量,每生产一万吨钢,需运送 4.4—6 万吨冶炼物资和成品,运送原油占产量 50%,每亿元基建投资要运输矿建材料 11.2 万吨,平均每年要增货运量 4 千万吨。国民生产总值每增长一亿元,铁路换算周转量需增 0.6 亿吨公里,到 2000 年就需增加 6400 亿吨公里,年均递增 4.5%,但“八五”期间铁路只能达到 3.8%意味着大中型企业 15%的产品运销不出去。

近年来,许多企业经济效益大幅度下降,突出问题,是交通运输受阻,特别是一些大中型企业所用大宗原材料及产品半成品等,未能及时疏运、影响了生产和销售。如何使铁路运输更好地为企业服务是迫切需要研究解决的课题。

还有一大批乡镇企业,也需要铁路加强服务。加强铁路对企业的服务是保证企业深化改革,扩大开放的需要。这里,铁路要多与企业建立联系,除了改善路网结构,加铁路的覆盖面外,还要多修一些支线和专用线,为企业利用铁路创造条件。另一方面,企业也应资助修路,或出资合资修路使企业的原材料及产品运输得到保证,新建工厂应选址于靠近铁路运输线的地方。

## 六、农业也需要铁路运输

我国是一个农业大国、广大的农村与城镇的交通联系,有效的形式之一就是铁路。城乡之间的农产品和日用商品运输及人员的交往越来越多农民也盼望有铁路。

棉花是棉纺工业的粮食,棉花生产有很大地域性,大部集中在山东、河南、河北、陕西、安徽、江苏、湖北等 200 多县,纺织厂大部集中在东部沿海,达 2088 家,全部开工需用棉 1 亿多担。棉花运输是发挥经济优势的必要条件,国家鼓励种棉,改革措施得力,棉花产量不断增长。将棉花由产地运到加工地需要有铁路。

我国一再强调“农业是基础”,农村经济改革和科技兴农,使生产上了新台阶。但 1984 年以来,大宗农产品大范围,多品种,特别是粮食,交替出现“少了大战,多了卖难”的局面。丰收年农民更紧张,不堪负担,问题出在宏观调控上。我们往往只考虑每增产 500 亿斤粮食,需配套增产 1500 万吨化肥,130 万吨柴油,100 亿度电力,多少农机具,却很少考虑粮食生产、供销、收购、储存、运输的矛盾和特点。农产品生产具有强烈的季节性、地域性、分散性,而供销遍及全国,要求经常、连续、均衡、稳定、避免丰欠波动,不但需要相当的加工,保管储藏设施,特别需要铁路运输作为调节手段。我国农业正从传统的个体、自给、自然经济、封闭的小生产向大规模商品经济过渡,必然产生大宗分散小规模的产品,集中起来向现代大城市,全国性市场和对外贸易提供的矛盾,这就是小农经济与大商品市场的矛盾,除了商业粮食部门解决农产品购销价格,

发育市场机制和网络外,没有大购大销、批购零销,长途贩运的现代化流通渠道,必然会出现卖难买难,束缚生产。

1990年我国农产品收购总额达3711亿元,比1978年增长5.65倍,农产品商品率达60%以上,占农作物播种面积70%以上的粮食,商品率已从1978年的20.3%上升到1990年的36.6%,要求铁路运输适于生产社会化。吉林省连续七年大丰收,人均占有量、粮食商品率、粮食调出量和玉米出口量连续六年全国第一,早在1984年就要求外调90亿斤(450万吨,1500列车)计划铁路运输203万吨,铁路仅发送58万吨,1986年出口玉米283万吨,运输仅落实100万吨。

四川巴中县是全国前百名粮产、收购大县,收购的粮食年年难于运出。郑州粮食批发市场,开业不到一年,进场粮食交易量仅3.5亿公斤,仅占河南同期通过铁路出省议价粮的11.7%,据他们总结,“最大难题就是铁路运输问题,8个多月里批发市场共申报车皮5975个,实际批给1510个,占申报数的25.3%,尤其是往南方的运输,难度更大,致使有一半的协议不能如期实施,限制了交易量的扩大,制约了市场的发展”。铁路运输问题,并不是批发市场和铁路本身能够解决的,虽然铁路对市场理解支持,优先照顾部分车皮,但终因运力不足,批发市场不得不忍痛限制交易量。

四川江西柑桔上万吨,十几万吨运不出,年年“烂市”,广西、海南西瓜、香蕉,新疆西瓜、云南烟叶、山东寿光县大白菜、辽宁花生米……桩桩事实说明,大动脉短缺是束缚我国农业生产力的枷锁,只有把农产品运销出去,变成钱,农民才能富起来,“火车一响,黄金万两”,这是农民盼望火车的迫切心理。

要使粮食登上新台阶,肥料运输是关键,1989年我国进口化肥2000万吨,氮、磷、钾三种化肥国内生产的都要求使用铁路运输。

水利工程实际上是水泥钢材矿建木材等物资的堆积,葛洲坝就先修鸦雀岭——宜昌36.5公里铁路,焦枝、襄渝铁路作后盾,共运输水泥钢材等物资900多万吨,占原材料总量90%以上;共使用20多万个货车皮,三峡工程共需水泥1082万吨,钢材近200万吨,木材160万立方米,煤油等能源难以估计,大大高于葛洲坝,所以先修宜昌——三斗坪44公里铁路,还需加强干线能力。

总之,为了深化改革开放,发展农业,需要考虑使铁路线。向更广大的农村延伸,使铁路更好地为农业现代化服务。