

加速修建西安—安康铁路的建议

铁道部第二勘测设计院 胡惠泉

西安—安康铁路,向北经延安至包头,向南经重庆、贵阳、柳州至湛江形成我国南北铁路新干线,纵贯南北、沟通东西,处于“承东启西”的重要战略地位,对我国国民经济的发展起着特别重要的作用。

一、加快本干线建设的必要性和紧迫性

(一)本干线地理位置十分重要,在路网布局中非常合理。

从地理位置讲,兰州为全国地理的中心,就铁路发展远景看,本干线又为全国铁路的中心。从它向上经京包线,集通线与东北联系起来;向西经陇海线、兰新线与西北接通;向南经阳安线、宝成线、襄渝线、达成线、成昆线、川黔线等伸向西南和华南;向东经襄渝线、焦柳线、汉丹线等进入华中和华东,形成了以包头为头、湛江为尾、通辽为帽顶、包头至安康为身、左腿伸向西南、右腿跨进华中的四通八达的铁路网。它距宝成线、焦柳线各约300公里,改善了铁路网布局,使东北、西南、西北和东南各大经济区紧密的联系起来,使东北与西南的物资交流、各种往来,绕开运输繁忙的京沈、京广、陇海、焦柳等铁路干线和人口高度密集的沈阳、天津、北京、石家庄、郑州、武汉、长沙等大城市,分流饱和的宝成线的运量,使西北与西南有可能通过宝成线直接往来。本干线的建设不仅有利于促进范围内的陕、甘、川、鄂、湘、赣、宁、青、内蒙南、黔、滇、粤、桂、新疆、海南十五个省、区的经济腾飞,也有利于区外工农业的发展和建设战略布局的改善。

(二)是加快能源基地建设,适应北煤南运的需要。

本干线沿线两侧的山西、陕西、宁夏、内蒙古西部和河南西部煤炭资源十分丰富,探明储量5000亿吨,约占全国总储量7000亿吨的70%;煤质优良,煤层厚、开采易、投资少、效益好;是我国今后相当长时期内理想的、主要能源供应基地。

从全国经济布局看,煤炭的发展和利用已形成“西煤东运”、“北煤南运”的格局。煤炭运输属长、大、重物资运输,需要能力强大、运输条件优越的铁路。目前已有丰沙大等铁路承担山西、蒙西“西煤东运”的任务,运输能力已经饱和。陕西、宁夏、甘肃、内蒙南部等地区远景的煤炭储量约有1万亿吨,到2000年至2005年预测陕西每年有3000万吨到5000万吨煤炭需要外运,运输量既大,又没有山西、豫西靠东地理位置上的优势,更无法挤到运输能力已经饱和的铁路上去,因此开辟这条“北煤南运”的铁路新通道,势在必行,应远见近取。

现黄陵区已年产煤炭460万吨,尚未达到生产能力,渭北矿区到2000年生产4750万吨

煤炭,目前限于运能不足,不能不以运定产。本干线中的西安至安康段内有长约18公里的秦岭隧道,需要六到七年的建设周期,若1992年不开始抓紧建设,到2005年还使用不上。因此,从国家发展国民经济看,建设本干线已刻不容缓。

(三)是开发资源,沟通有无,振兴地方经济,缩小内地与沿海差距的需要。

本干线沿线地区煤炭储量占全国70%,石油、天然气、有色金属如金、银、铜、铝、锌、汞等的储量和开发,在全国都占有相当重要的位置:内蒙古的稀土氧化物储量1亿吨,占全国储量的97%;陕西绥德、米脂、横山、靖边有可能成为我国最大天然气资源所在地,运景储量大,前途乐观,现定边探明储量将达2000亿立方米,国家正在积极开发;陕西的钛居全国第一位,钼、汞居全国第二位,石棉居全国第三位,都有开采价值,秦岭柞水大西沟铁矿储量约3亿吨,湖北武汉钢铁公司急欲联系开采,计划年运出精矿石250万吨,由于缺乏铁路运输,供需双方,只好望洋(铁)兴叹。

根据华北电管局测算和调查资料,到2000年至2005年四川、湖北、湖南、江西缺煤1亿吨。本线的建成可把北煤源源不断南运,供应这些经济发达又缺煤地方,做到经济互补,使产煤基地不会端着金饭碗叫苦,缺煤省、市地区不致无米之炊,制约国民经济的发展。

东部沿海地区有地形、地理上的优势,国际往来方便,优先发展是合情合理的,对西部建设也有利。但是,应看到,东部沿海地区工农业总产值占全国的约70%,而资源储量却只占全国的10%,为了增强东部沿海地区发展工农业生产后劲,加快西部资源开发利用,缩小内地与沿海地区差距,防止内地人才不必要的外流(东去),加快本干线建设极为必要,不可忽视。

(四)是开发国土,防荒治沙,逐步改变气候,还我河山,加快西部建设的需要。

本线北段中、低产田地比重大,增产潜力深厚,而且有相当多的宜林、宜牧和宜农的荒滩、荒原、荒坡和沙地,仅山西省就有荒山、荒地9000万亩,占全省总面积的38.6%;晋、陕、蒙三角地区风沙地面积124962平方公里,占总面积的37.4%,开发潜力很大。本地区还有黄河的“唯利一套”,包括汉水,为缺水如金的北方提供了一定的水资源。历年来我国防荒治沙已经取得一定的经验和收到一定的成效,有的地方已出现“煤出人來”、

“人进沙退”的可喜形势,本线的建设,将进一步加速这一进程的实现。工业建设和造林、治沙、农业相结合,持之以恒,若干年后,山河变貌、土地富饶、工农发达,将使这些地区变成我国最大的能源基地和我国理想的农、林、牧综合发展的农业基地,将改善边、老、穷人民的生活,还将像吸铁石一样把东部的密集人口吸引一部分过来,既减轻东部人口压力,又加快了西部的建设。

(五)是扭转铁路通道少,布局不合理,运输能力小,运输紧张的需要。

本干线北段位于祖国腹地,从路网布局看,在太原至中卫东西距离600多公里范围内,缺乏一条南北铁路干线,宝成线铁路运输能力长期饱和,宝天线铁路运输能力也已经饱和,陇海线(郑宝段)虽已建成复线、电气化和自动闭塞,但郑州至洛阳段运输能力仍然紧张,这种东挤西堵、南北不通的局面,已严重制约国民经济的发展。

本干线北段沿线缺乏江、河舟楫之利,交通运输主要依靠铁路和公路,公路造价不比铁路低,但占地多、能耗大,成本高,运价贵,利润少,运输能力只及铁路的1/4至

1 / 6, 特别本干线主要是长、大、重煤炭运输, 更适合和需要铁路运输。

正在建设的宝鸡——中卫铁路和即将施工的达县——成都铁路, 也需要加快本干线建成才能充分发挥他们的作用。

(六) 是建设我国西部通向华南港口短直铁路通道, 发展外贸的需要。

随着我国改革开放政策的深入发展, 我国经济逐步走向外向型, 开放式的经济结构, 国际贸易发展很快。我国西部有丰富的矿产资源和沿干线不少的历史名胜古迹, 有利于发展外贸和旅游业。从打通我国西南新的国际铁路通道, 密切我国和东南亚各国友好往来和经济联系看, 加快本干线建设非常必要。

二、条件成熟, 只待东风

(一) 国家重视、地方积极, 人民要求

自1985年以来国家计划会议, 全国人代会议历次都有这一议题。1987年国家已批准建设; 1985年四川、湖北、陕西联合申报国家加快本线建设; 陕西省政府和人民, 表示要全力以赴, 积极配合, 在征地、拆迁等给予优惠。

(二) 本干线中的西安至安康段在铁道部重视下, 从五十年代开始勘测, 经过六十年代、七十年代的初测、初设和定测, 1983年大面积选线, 并配合不同长度秦岭隧道方案的研究, 1987年铁道部鉴定, 1989年铁道部和中国国际工程咨询公司组织地矿部等8个系统、17个单位专家审查, 认为“线路方案和地质情况基本清楚, 越岭隧道方案稳定”。到目前已完成初步设计, 等待审批, 立项建设。

(三) 神府煤田, 黄陵、渭北、华亭等煤矿都在建设或已建成, 有一定基础, 等待本铁路建成以扩大生产。

建议国家趁此东风, 组织建设这条干线, 尽早形成新的南北通道, 改善和扩大路网。

三、关于建设资金的筹集

为了加快本线建设, 提出建设资金筹集意见如下:

(一) 国家把本线列入“八五”计划、十年规划重点投资项目, 在利用引进外资时, 优先贷款。

(二) 国家实行优惠政策, 无息或低息贷款, 在国家允许的减免税中, 对占用荒山荒地免征购地费。

(三) 建议按照七中全会党中央《建议》中提出的建立煤、油、电、运专项开发基金。

(四) 按价值规律, 本干线中包头至安康段实行新运价。

(五) 本干线涉及的15个省、区本着多受益、多出力的原则, 积极在人力、物力、财力各个方面大力支持。

(六)充分利用台、港、澳同胞、侨胞的爱国热忱和中华民族意识,鼓励他们踊跃投资。

(七)发行建设债券,股票吸收国内游资。

四、对下一步工作的几点建议

(一)本干线建设关系中央、地方、煤炭、冶金、石油、化工、铁路、公路、农牧和国土开发等系统、部门,是一项复杂的系统工程,建议在中央统一规划、组织、指挥下,搞好综合规划,以利同心同德,协调发展。

(二)应尽早安排设计施工,在2000年前基本建成。

(三)建设步骤:先路后矿,以铁路带动煤炭开发,以煤炭开发的结合利用为中心,带动农、轻、重及其它多业的协调发展。

(四)编制相应的生态环境治理规划,使国土整治和开发相结合,为西部建设提供环境保证。

(五)根据经济建设必须依靠科学技术的方针,本干线建设除按地方铁路建设办法施工节约投资10%外,还应依靠科学技术,做到投资少、效益好,并在建设过程中,跟踪国际技术发展,使我们从传统技术走向高技术。