

新思路 新战略 新跨越

——“铁路跨越式发展”读本

主 编 王勇平
副主编 焦传斌

知识出版社

新思维 新理念 新实践

在珠海特区实践邓小平理论

邓小平同志在珠海特区
视察时的讲话
——邓小平同志在珠海特区
视察时的讲话



新思路 新战略 新跨越

——“铁路跨越式发展”读本

主 编 王勇平

副主编 焦传斌



贵阳学院图书馆



GYXY699334

知识出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

新思路 新战略 新跨越 —— “铁路跨越式发展” 读本 /

王勇平主编. —北京: 知识出版社, 2003

ISBN 7-5015-3964-2

I. 新... II. 王... III. 铁路运输—经济发展—中
国—学习参考资料 IV. F532.3

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2003) 第 096238 号

责任编辑: 王玉玲

责任校对: 李 静

知识出版社出版发行

(北京市阜成门北大街 17 号 邮政编码: 100037 电话: 010-68315609)

<http://www.ecph.com.cn>

北京新华印刷厂印刷

开本: 850×1168 毫米 1/32 印张: 6.5 字数: 160 千字

2003 年 10 月第 1 版 2003 年 10 月第 1 次印刷

印数 1—30000

定价: 15.00 元

序

1825年英国修建的第一条铁路开始运营,铁路作为陆路交通运输工具的优势便日益为人们所认识。铁路运输的发达,不仅对一个国家的经济和社会发展具有巨大的推动作用,同时还是一个国家经济发展水平的标志。

中国铁路起步晚,发展道路艰难。20世纪初,当美国人经过持续60余年的大规模筑路高潮,形成了长达40.9万公里的世界最大铁路网时,由中国人主持修建的第一条铁路京张铁路才刚刚正式通车。为改变中国铁路的落后面貌,中国的仁人志士曾怀着“实业救国”的良好愿望,为中国精心绘制过一幅雄伟的铁路建设蓝图,渴望能在中国修筑10万英里铁路,“使中国全境,四通八达”^①。但是,这一美好的想法在旧中国显然是无法实现的。从1876年英商怡和洋行在上海建成第一条营业性铁路算起,到1949年新中国成立,旧中国73年的时间里在大陆修建的铁路仅2.2万公里,而其中能够维持通车的仅有1.1万公里。

新中国为铁路事业的发展开辟了新的道路,中国共产党十一届三中全会以来实行的改革开放政策,为铁路事业的发展注入了新的活力。从新中国成立至今的50多年中,我国铁路事业迅速发展,取得了显著成绩。到2002年末,我国铁路营业里程已达7万多公里,其中电气化铁路近2万公里。特别是自1997年以来连续进行了四次大面积提速后,我国铁路无论是数量还是装备水平都上了一个新台阶,路网规模进一步扩大,路网结构得到优化,主要运输通道能力有了较大提高,为国民经济的持续快速健康发展作

出了积极贡献。然而,就目前我国铁路的现状来说,还远不能适应国民经济发展和人民群众日益增长的出行需要,离现代化还有相当长的距离。从根本上改变我国铁路发展的滞后状况,尽快实现现代化,仍是我们不懈奋斗的目标。

2003年的春天,在深入学习贯彻“三个代表”重要思想和党的十六大精神,学习贯彻第十届全国人大一次会议精神的基础上,铁道部党组为适应全面建设小康社会的要求,提出了铁路跨越式发展的思路。它的基本内涵是,集中人力、物力、财力,加快铁路建设,在较短时间内解决运输能力不适应的问题,早日使铁路运输能力适应国民经济和社会发展的需要;充分利用国际国内先进的技术资源,加快技术创新,在较短时间内使我国铁路主要技术装备达到或接近发达国家水平;以上述两个重点为主线,推动其他方面工作的加快发展,早日实现中国铁路的现代化。总体目标是,以邓小平理论和“三个代表”重要思想为指导,紧紧抓住发展这个第一要务,解放思想,实事求是,与时俱进,以提高运输能力和提升技术装备水平为主线,全面推进技术创新和体制创新,到2020年基本实现中国铁路现代化,运输能力适应国民经济发展的要求,主要技术装备达到发达国家水平,服务质量基本满足旅客货主需求,建立适应社会主义市场经济的管理体制和经营机制,建设一支高素质职工队伍,职工物质文化生活全面达到小康水平。

铁路跨越式发展的思路,是部党组全面贯彻落实“三个代表”重要思想,适应全面建设小康社会的要求,从根本上解决铁路运输能力与国民经济不适应的矛盾而作出的一项重要战略决策。它以贯彻落实“三个代表”重要思想和党的“十六”大精神、为全面建设小康社会提供可靠运力保证为出发点和落脚点,以坚持发展这个第一要务为核心,体现了发展先进生产力、发展先进文化和广大人民根本利益的要求。它紧紧抓住了新世纪、新阶段铁路发展的重要战略机遇期,从根本上解决铁路运输能力与国民经济发展

不适应的矛盾入手,立足于充分运用人类共同创造的文明成果,着眼于早日实现中国铁路现代化的伟大目标,体现了解放思想,实事求是,与时俱进的思想路线,体现了辩证唯物主义和历史唯物主义思想方法,体现了系统科学的观点。它包含解决新世纪、新阶段铁路改革、发展、稳定等重大问题的一系列可行方案,体现了发展铁路运输生产力与改革铁路管理体制的统一,深化改革、加快发展与确保稳定的统一,物质文明建设与精神文明建设的统一。它既是一个具有远见卓识的全新的发展思路,又是一个求真务实的行动纲领。它的实施必将对推进我国铁路的现代化进程产生积极而深远的影响。

人是生产力中最为活跃、最为积极的要素。落实部党组提出的铁路跨越式发展思路,实现中国铁路的跨越式发展,归根到底要依靠全路干部职工的共同努力。因此,运用各种形式大力宣传铁路跨越式发展的思路,帮助广大干部职工深刻领会部党组的战略部署,认清形势,明确任务,转变观念,加强学习,树立与铁路跨越式发展相适应的新思维、新观念,坚定实现铁路跨越式发展的信心,提高服务铁路跨越式发展的本领,增强投身铁路跨越式发展的使命感、责任感和光荣感,为实现铁路跨越式发展提供有力的思想保证、智力支持和精神动力,是当前铁路思想政治工作的一项重要任务。各级党组织、思想政治工作部门应当以高度的政治意识、大局意识、责任意识,创造性地开展工作,在切实做好铁路跨越式发展的思想政治工作中充分发挥作用。

铁道部政治部宣传部和中国铁路职工思想政治工作研究会组织编写的《新思路 新战略 新跨越——“铁路跨越式发展”读本》,就是在这方面做的一项有益工作。它通过对铁路跨越式发展思路提出的历史背景、理论依据、实践依据、基本内涵、战略重点和对于实现这一思路应正确处理的各种矛盾的解析,全面准确、重点突出、深入浅出地宣传了部党组关于铁路跨越式发展的思路。它

的出版,必将对于帮助干部职工正确理解和把握部党组的这一战略思路产生积极作用。希望大家认真读一读这本书。希望各级党委利用这个读本组织好对于干部职工的学习培训,引导大家在深入学习贯彻“三个代表”重要思想和“十六”大精神中,联系铁路实际,从理论与实践的结合上真正认识新世纪、新阶段我国铁路面临的发展机遇和实现铁路跨越式发展的重大意义、弄清铁路跨越式发展的理论、实践依据和科学内涵、明白铁路跨越式发展的主线、重点目标和重点任务,解放思想,实事求是,转变观念,与时俱进,把全路干部职工的思想统一到部党组的正确决策上来,把全路的智慧和力量凝聚到实现铁路跨越式发展的伟大创业中来。

实现中国铁路的现代化,是一项伟大事业,是一个多世纪以来中国铁路工人阶级的夙愿,是时代赋予我们这一代铁路职工的光荣使命。“合抱之木,生于毫末;九层之台,起于垒土;千里之行,始于足下。”只要我们在铁路跨越式发展思路的引领下把全路每一个干部职工的积极性、主动性、创造性都充分调动起来,只要全路每一个干部职工都在各自的岗位上贡献出自己的一份聪明才智,铁路跨越式发展的目标就一定能够达到,中国铁路现代化的理想就一定能够实现。

愿《新思路 新战略 新跨越——“铁路跨越式发展”读本》成为干部职工认识铁路跨越式发展的有益朋友。

刘志军

2003年9月2日

注释:

①孙中山:《建国方略·实业计划》。

落实“三个代表”要求 抓住新的历史机遇 努力实现中国铁路跨越式发展

——在铁路跨越式发展研讨会上的讲话(摘要)

刘志军

一、为什么提出实现我国铁路跨越式发展

江泽民同志在庆祝建党 80 周年的讲话中,把“努力实现我国生产力发展的跨越”确定为“我们党代表中国先进生产力发展要求必须履行的重要职责”,使我们从贯彻“三个代表”重要思想的高度,加深了对实现跨越式发展重要意义的理解。最近,国务院领导在听取铁路工作汇报时,充分肯定了我们提出的跨越式发展思路,强调指出,铁路在我国具有不可替代的特殊地位和重要作用。不加快铁路发展,没有一个发达的完善的铁路网,要实现现代化是难以想象的。从根本上说,实现我国铁路跨越式发展,是铁路贯彻党的十六大精神、实践“三个代表”重要思想、适应全面建设小康社会要求的必然选择。

第一,只有跨越式发展,才能加快解决我国铁路面临的主要矛盾。

对铁路现状的分析和对面临主要矛盾的把握,是确立跨越式发展战略最基本的依据。应该说,这些年铁路在改革开放的推动下不断加快发展,取得了显著成绩。铁路建设速度加快,路网规模扩大,运输能力有较大增强。四次大提速取得成功,服务质量明显提升。运输收入大幅度增长,运输经营实现扭亏为盈。科技创新迈出新的步伐,技术装备水平有新的提高。安全基础建设成效显

著,运输安全总体上保持了基本稳定。铁路改革不断深化,企业经营机制发生了深刻变化。党的建设、思想政治工作和精神文明建设进一步加强,促进了铁路改革、发展和稳定。广大干部职工团结拼搏,艰苦奋斗,为国民经济持续快速健康发展作出了积极贡献。

但是,我们必须清醒地看到铁路发展上的差距和问题。目前铁路主要干线、部分地区运输能力仍然十分紧张,不能满足旅客货主的基本运输需求。这些年铁路发展和过去比是快的,但与国民经济发展速度和其他一些行业发展速度比,是慢的;与发达国家铁路比,我们在路网密度、技术装备、信息化建设、经营管理等方面存在较大差距。信息化建设我们起步并不太晚,但从运营管理、电子商务、智能化运输、现代物流等方面看,差距也是很大的。

总体上看,铁路这些年取得的成绩是很大的,但铁路运输生产力不适应全社会日益增长的运输需求,这个主要矛盾并没有从根本上解决。铁路运输能力不足,技术装备水平不高,建设资金短缺,冗员数量较大,差距是客观存在的。存在落后的“位差”,是跨越式发展的初始条件,是我们提出跨越式发展战略的基本依据。中央领导一再告诫我们,要增强忧患意识,要勇于开拓创新,要有发展的新思路,寓意非常深刻。发展是第一要务。在一个相对落后的状态下发展,更要有超常规的发展思路。当今世界正处在一个日新月异、突飞猛进的急剧变革时代,你在发展,别人也在发展,时不我待。与时俱进,核心在创新。如果还用习惯思维想问题,还按照习惯套路办事情,重复别人走过的老路甚至弯路,那不仅无法摆脱落后,还会进一步拉大差距。对此,我们作为领导干部一定要有清醒的认识。

第二,只有跨越式发展,才能为全面建设小康社会提供可靠的运力支持。

党的十六大确立了本世纪头 20 年全面建设小康社会的宏伟目标,必将加速推动我国工业化、城镇化和市场化进程,从而带动

全社会运量需求的增长和质量需求的提升。铁路必须在运输能力上有一个快速的扩充,在技术装备上有一个快速的提升,在运输服务质量上有一个全新的飞跃,才能支撑住这样一个惠及十几亿人口的、更高水平的小康社会发展需求。

从客运看,我国现有 13 亿人口,国土面积大,地区经济发展不平衡,对高消费旅行的运价承受能力有限,大量的中长途旅客运输主要依靠铁路。到 2020 年,我国城镇人口比例将达到 60% 左右,将有 4 亿多农业人口转移到城镇,居民用于旅行消费的支出也将明显上升,全社会客运需求增长的潜力非常大。适应未来的客运需求,我们不仅要大幅度地增加客运能力,而且在旅行的便捷性、舒适度等质量标准上必须有一个大的提高。

从货运看,由于我国资源分布和工业布局不均衡,长距离、大运量、大宗货物运输主要依靠铁路,在相当长时期内这是无法替代的。要达到 2020 年国内生产总值比 2000 年翻两番,人均 GDP3000 美元以上,基本实现工业化的目标,GDP 年均增长将在 7% 以上,势必带来货运需求的持续增长。铁路货运目前大体只能满足 60% 的能力需求,运输质量也不适应,迫切需要通过跨越式发展。

从地区经济发展趋势看,未来我国东部地区有条件发展得更快、更好,将会率先实现现代化。特别是以上海为中心的长江三角洲地区,以广州为中心的珠江三角洲地区和以京津为中心的环渤海地区,GDP 总量已占到全国的 30%。交通运输是区域经济发展的基础,也是区域经济实力体现。如果铁路不加快实现现代化,就会成为经济发展的制约因素。中部地区是沟通东西部经济联系的桥梁,也是我国物流集散的中枢地带。随着东部地区一些工业向中部转移,未来中部地区的工业比重将大幅度上升,对铁路运输提出新的需求。西部地区是我国经济开发的战略重点、国家基础设施建设的重中之重。加快西部地区铁路建设,为西部地区发展提供大能力、低成本的运输支持,这是铁路为国民经济发展当好先

行的重要体现,是我们义不容辞的政治责任。铁路是国家的重要基础设施,国民经济的大动脉和大众化交通工具,铁路发展事关全局。这一基本性质决定了必须把铁路摆在先行的位置上,才能为全面建设小康社会提供强大可靠的运力支持。基础设施建设需要适当超前发展。铁路建设从开始规划到形成运输能力,所需周期长、花费大,对社会经济影响深远,考虑铁路发展更需要有战略眼光,有大局观念,有长远打算。实现铁路跨越式发展,最根本的目的就是要适应国民经济和社会发展需求。只有确立铁路跨越式发展的思维和战略,才能更好地承担起当好先行的历史使命,适应全面建设小康社会的要求。

第三,只有跨越式发展,铁路才能适应走新型工业化道路的要求。

党的十六大提出的新型工业化道路,就是一条跨越式发展的道路,集中体现了社会先进生产力的发展要求。

铁路实现跨越式发展,必然要走新型工业化道路。与计算机、通信、生物等高新技术产业相比,铁路是传统产业,更需要通过不断加强技术创新,来获取新的发展动力,保持发展的活力。信息技术的广泛渗透和关联带动作用,可以使铁路在较高的起点上,以全新的方式,用更短的时间,完成传统产业的技术升级。我们必须紧紧抓住这个机遇,推动铁路生产力发展跃升到一个新的层次,加快实现铁路现代化。与其他运输方式相比,铁路的能耗、占地及废气排放等,按单位运量计算,都是最低的,是“环保型”的运输方式。发达国家过去曾经在交通运输发展政策上过分偏重公路,带来了高能耗、高污染、高事故“三大公害”。我国是发展中国家,资源短缺,石油、耕地等人均占有量大大低于世界平均水平。随着经济的快速发展,在能源耗费、土地利用、生态环境等方面的问题日益突出,绝对不能再走发达国家走过的弯路,必须在现代综合交通运输体系的构建过程中,把铁路摆在优先发展的位置,以交通运输自身

的可持续发展促进社会经济的可持续发展。

第四,实现铁路跨越式发展,具备一定的基础和条件。

一是有条件直接利用世界最新科技成果。中国加入世贸组织,对外开放进入新阶段,为铁路引进吸收先进技术提供了新的契机。我们完全可以把引进、消化、吸收国际先进技术与自主创新结合起来,在较高起点上实现技术与产品的跨越。

二是有条件广泛借鉴国外铁路改革发展中的经验教训。近些年,通过扩大对外交流合作,走出去、引进来,我们对国外铁路改革发展中的经验教训有了比较丰富的认识和比较深入的研究,对世界铁路发展的大趋势有了比较全面的把握,这使得我们可以少走一些弯路,少花一些代价,充分利用后发优势,寻找到一条加快发展的捷径。

三是有加快发展的基础条件。党中央、国务院高度重视铁路发展。特别是近年来,持续实施积极的财政政策,加大对铁路基础设施建设的投入,为加快铁路发展创造了有利的政策环境;国民经济保持持续快速健康发展,运输需求不断增长,为铁路发展提供了广阔的市场前景;铁路经过多年持续建设发展,各方面条件有了很大改善,为进一步加快发展奠定了一定的基础。未来随着国力的不断增强,加快铁路发展的外部条件也将更加成熟。

本世纪头 20 年,对我国来说,是必须紧紧抓住并且可以大有作为的重要战略机遇期,也是铁路发展的一个重要战略机遇期。全路干部职工一定要以时不我待的紧迫感抓住这个机遇,以责无旁贷的使命感珍惜这个机遇,以科学求实的态度用好这个机遇,形成推动铁路跨越式发展的强大合力,在全面建设小康社会的伟大事业中,共同肩负起历史赋予我们的庄严使命。

二、实现我国铁路跨越式发展的内涵和目标

(一)跨越式发展的主要含义

跨越式发展也称超常规发展或跳跃式发展。从理论上讲,跨

跨越式发展主要含义：

1. 以较短的时间、较少的环节和较少的代价,实现与发达国家原来走过的发展历程相同的目标。也就是在每个发展阶段都是快速前进,最终赶上发达国家水平。

2. 在发展过程中,跳过发达国家曾经经历过而我们不必再重复的一些过程。也就是充分运用人类共同创造的文明成果,形成后发优势,最终赶上发达国家水平。

(二) 铁路跨越式发展的基本内涵

铁路跨越式发展,主要是指:

1. 运输能力的快速扩充。集中人力物力财力,加快铁路建设,在较短时间内解决铁路运输能力不适应的问题,早日使铁路运输能力适应国民经济和社会发展需要。

2. 技术装备水平的快速提高。充分利用国际国内先进的技术资源,加快技术创新,在较短时间内,使我国铁路主要技术装备达到或接近发达国家水平。

以上两个重点为主线,推动其他各方面工作的加快发展,早日实现中国铁路的现代化。

根据上述思考,我国铁路实现跨越式发展的总体目标是:以邓小平理论和“三个代表”重要思想为指导,紧紧扭住发展这个第一要务,解放思想,实事求是,与时俱进,以提高运输能力和提升技术装备水平为主线,全面推进技术创新和体制创新,到2020年基本实现中国铁路现代化,运输能力适应国民经济发展的要求,主要技术装备达到发达国家水平,服务质量基本满足旅客货主需求,建立适应社会主义市场经济的管理体制和经营机制,建设一支高素质职工队伍,职工物质文化生活全面达到小康水平。

(三) 实现我国铁路跨越式发展的六个重点目标

1. 在运输能力上:到2020年,铁路网规模有一个较大发展,路网结构更加合理,建成京沪高速铁路,主要繁忙干线实现客货分

线,主要通道能力紧张状况从根本上得到改变,形成覆盖全国的快速客运网络和大能力货运网络,运输能力适应国民经济和社会发展需要。

2.在技术装备上:以客运高速、快速和货运快捷、重载为重点,使我国铁路机车车辆技术达到国际先进水平。适应我国铁路运输的特点,使我国铁路线桥隧涵、通信信号技术达到国际先进水平。广泛应用信息技术,实现铁路信息化。

3.在管理体制上:按照党中央、国务院关于铁路改革的要求,实现主辅分离,建立现代企业制度,推进政企分开,建立适应社会主义市场经济要求的铁路管理体制和经营机制。

4.在运输服务上:全面改善服务设施,创造良好的服务环境,实现服务创新,为旅客货主提供最大方便和优质服务,基本满足人民群众对铁路运输服务的需求。

5.在运输经营上:稳步提高铁路运量,实现市场份额最大化,更好地发挥铁路在现代综合交通体系中的骨干作用。以坚持铁路公益性特征为前提,不断提高企业经济效益,在目前政企不分的体制下,努力实现运输经营零亏损。

6.在职工生活上:随着劳动生产率和经济效益的提高,不断增加职工收入,改善职工生产、生活环境,满足职工多样化的物质文化需求,全面提高职工生活水平和质量。

三、实现我国铁路跨越式发展的重点

(一)建设发达的铁路网

为适应我国全面建设小康社会和加快实现现代化的需要,我们应该以“扩大路网规模,完善路网结构,提高路网质量”为主攻方向,确定路网建设的新思路。扩大路网规模,就是加快新线建设,增加路网总量。完善路网结构,就是地区结构合理,路网建设适应我国东部、中部和西部地区经济和社会发展的需要,东部铁路率先实现现代化,并逐步提升中西部铁路现代化水平;干支结构合理,

主要干线发展四线或多线,建成大能力通道,支线与主要干线合理布局;点线能力配套,线路能力与枢纽和车站能力同步考虑,实现综合运输能力的最大化。提高路网质量,就是大力采用新技术,发展客运高速、快速和货运重载铁路,提高我国铁路的整体技术水平。

1. 建设快速客运网。通过新线建设和既有线改造,构建覆盖我国主要城市的快速客运网络,包括主要干线客运专线、客货混跑提速线路和城际客运铁路。

一是逐步建设主要干线客运专线。解决主要干线运输能力紧张问题的根本措施,是发展四线或多线,实现客货分线,使其真正成为大能力通道。这不仅可以促进沿线地区的经济和社会发展,而且对于整个路网的畅通具有重大意义。

二是建设连接东、中、西部及沟通东南沿海主要城市的客运通道,将经济发达的东部地区、经济发展较快的中原地区与西南、西北地区紧密连接起来,为旅客提供快捷的运输服务。在东南沿海主要城市间建设客运通道。

三是进一步推进既有线列车提速。1997年以来,我国铁路连续进行了四次大面积提速,基本形成了“四纵两横”的提速网络。下一步,我们要继续以主要干线为重点,推进列车提速,力争使我国铁路既有线列车速度达到发达国家水平,进一步提高提速干线客车运行速度。2003~2007年,京沪、京广、京哈、京九、陇海、浙赣、胶济等有条件的干线,提速客车最高运行时速达到200公里,并逐步向其他干线扩展。扩大提速范围。今后五年,全路要组织实施两次大面积提速,2004年以京沈快速客运通道建成和京沪、京广、京九、陆桥通道改造为主要内容,结合株六复线的投产,实施第五次大面积提速。2005年以陇海线郑徐段电化,兰新线全线贯通复线,沪杭线电化,浙赣线电化,渝怀线、遂渝线建成投产,达成线改造,武九线建成复线,胶济线电化等为主要内容,实施第六次

大面积提速。经过这两次大面积提速,使全国铁路快速线路总里程达到2万公里左右。为了使提速线路的货车速度与客车速度相匹配,实施货车提速,由目前时速不足80公里提高到120公里。

四是建设城际客运铁路。我国现有的城市布局,已经形成了若干大城市带。比较典型的有,以北京、天津为中心的环渤海地区,以上海为中心的长江三角洲地区,以广州为中心的珠江三角洲地区。这些地区城市集中,经济发达,人口稠密。要先把这三大地区的城际客运铁路搞上去。

五是发展城市铁路。与地方政府配合,在大的中心城市,发展城市轨道运输,开行小编组、大密度、快速度的城市列车。

2. 建设大能力货运通道。从我国资源分布和工业布局的实际出发,结合客运专线和其他铁路建设,扩大主要干线货运能力,形成大能力通道,适应未来货物运输需要。

一是扩大主要通道货运能力。在几大干线逐步建设客运专线的同时,对既有铁路进行必要改造,通过贯通复线、电气化改造等措施,使其成为高质量、大能力的以货为主的通道。

二是建设发达的煤运系统。我国能源结构以煤炭为主。随着经济发展,全社会煤炭需求量将大幅度增加,铁路承担着繁重的煤炭运输任务。从我们掌握的情况看,大同地区、神府地区、太原地区、晋东南地区、陕北地区、平顶山地区、兖州地区、两淮地区、贵州地区、黑龙江东部地区等煤炭储量丰富,质量优良,开采条件好,重点煤矿集中。上述十个地区未来都可能成为年产亿吨左右的煤炭基地。对此,我们要未雨绸缪,在铁路建设上充分考虑煤运通道问题,以十大煤炭基地为中心,通过建设客运专线和既有线扩能改造,形成大能力煤运通道,满足煤炭外运需要。2007年,十大煤炭基地煤炭外运能力将达到15亿吨左右,2020年将达到20亿吨左右。如果构建这样一个大能力的煤炭运输网络,既可以为我国煤炭规模化开采创造条件,又可以在相当长时期内基本满足我国煤