

京九铁路 沿线地区开发与香港发展

主编：叶舜赞 叶嘉安

科学出版社

28.28
173

京 九 铁 路

沿线地区开发与香港发展

主 编 叶舜赞 叶嘉安
副主编 张文尝 麦齐光

科 学 出 版 社

1997

· 00455

内 容 简 介

举世瞩目的京九铁路现已全线贯通,这条南北大动脉对我国经济建设和沿线地区经济开发将产生重大影响。本文集是内地和香港的铁路运输专家、城市与区域规划研究专家对京九铁路作用和意义的研究报告集,内容包括京九铁路建设的由来,它的作用和意义,沿线各地市开发途径、开发热点,以及它对香港未来繁荣与稳定的影响等。

本文集可供京九铁路沿线各级领导,区域规划部门的科技人员,以及对京九产业带感兴趣的中外投资者阅读参考。

图书在版编目(CIP)数据

京九铁路沿线地区开发与香港发展/叶舜赞,叶嘉安主编. —北京:科学出版社,1997.10

ISBN 7-03-006110-1

I. 京… II. ①叶… ②叶… III. ①地区开发-研究-中国,京九沿线②地区经济-经济发展-远景-研究-中国-香港 IV. F127

中国版本图书馆CIP数据核字(97)第11987号

科学出版社出版

北京东黄城根北街16号
邮政编码:100717

中国科学院印刷厂印刷

新华书店北京发行所发行 各地新华书店经售

1997年10月第一版 开本:787×1092 1/16

1997年10月第一次印刷 印张:5 1/2

印数:1—1 000 字数:119 000

定价:12.00元

前 言

从北京直到香港九龙的京九铁路是一条长达2 500多公里的铁路大干线(包括联络线),奋战五载,一次建成。这是我国 120 多年铁路建设史上的伟大创举。这事件本身就足以鼓舞亿万炎黄子孙的了,何况这条铁路对于缓解我国东部地区久已超载、日趋加重的南北铁路运输负荷将可发挥鼎力之助,这又无疑是个令人宽慰的喜讯。京九铁路两端贯通首都北京和香港九龙,它的提前建成对于加强两地之间的直达运输,以及扩大香港与内地的交通联系将发挥非常及时的作用。因此,京九铁路建设引起海内外人士的广泛关注,特别是祖国大陆和香港的同胞无不热切地希望了解这条铁路的建设和作用。

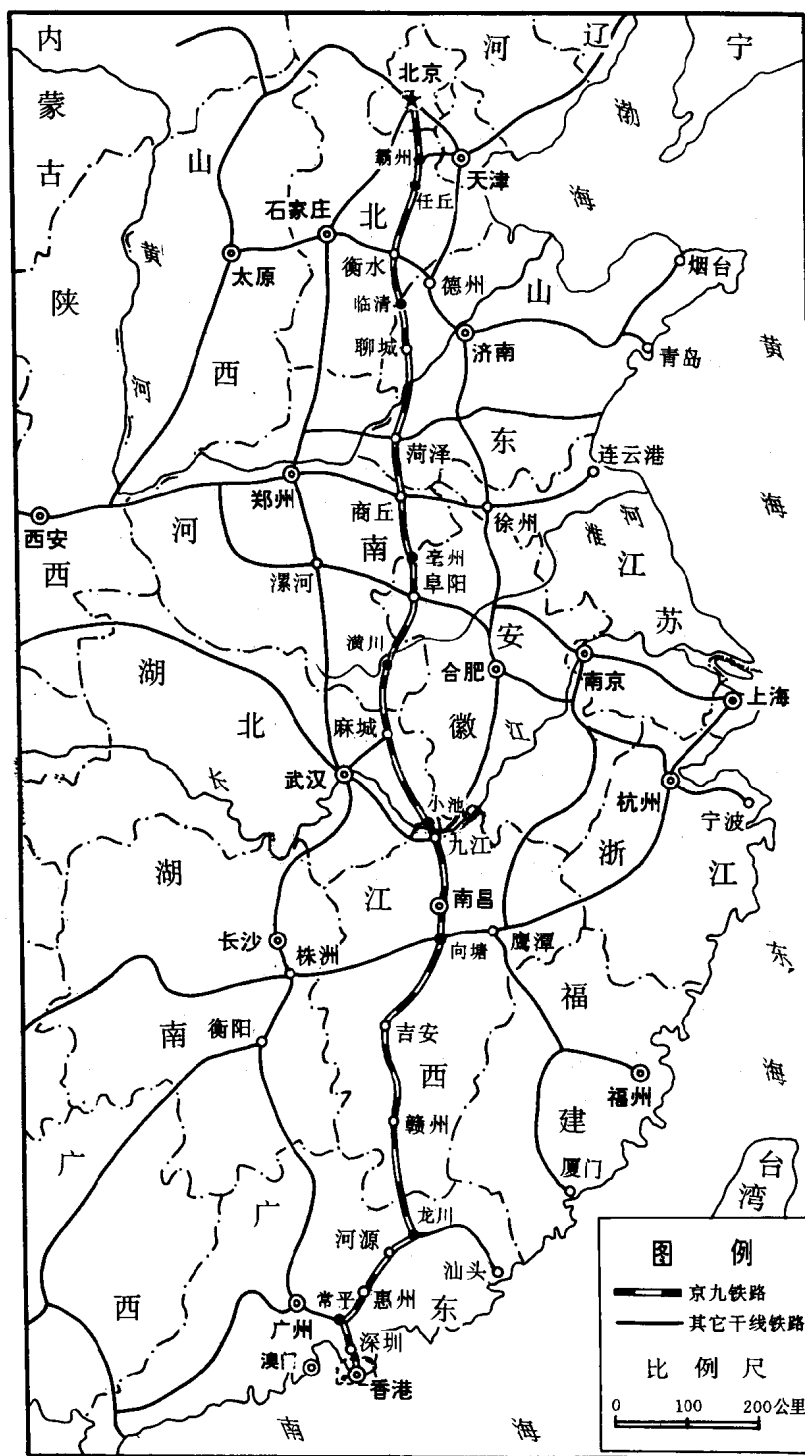
1995 年 5 月 26 日,香港大学城市规划及环境管理研究中心和大学毕业同学会在九广铁路公司的资助下,邀请铁道部有关的铁路建设和运输专家,以及中国科学院从事区域开发研究的学者,共同在该校举行了“京九九铁路沿线发展研讨会”。会后,我们继续得到九广铁路公司的资助和科学出版社的支持,出版这部文集。

文集以研讨会上发表的报告为基础,增添了几篇当时因重任在肩(如京九铁路建设指挥部办公室副主任张健基先生)或因其他原因未能出席会议的合作者的文章,以尽可能全面地介绍京九铁路建设的由来,它的作用和意义,工程之浩大与艰巨,各地物产之丰富,风光之旖旎,沿线地区的开发途径及开发热点的形成,以及它对香港的繁荣与稳定的影响等等,以飨读者。

文集只是反映我们的初步研究成果,有些概念和观点尚不臻成熟,至诚欢迎关心祖国建设的广大读者参与研讨,批评指正。

编者谨识

1995 年 12 月



京九铁路图

建設京九鐵路為沿綫

資源開發作貢獻

孫永福
一九九五年十二月

目 录

前言

京九铁路图

京九铁路是一项造福人民的宏伟工程	张健基(1)
京九铁路建设的重大意义	叶舜赞 张文尝(7)
京九铁路建设的背景	钟 兰(10)
京九铁路在中国交通网中的作用	张文尝(16)
京九铁路沿线的区域经济现状和发展条件评价	叶舜赞(20)
京九经济带的发展前景	倪祖彬(25)
京九铁路沿线地区产业发展前景	金凤君(28)
论京九铁路沿线地带工业发展与结构调整	武 伟 方创琳 董锁成(33)
京九铁路粤赣沿线地区的工业发展前景及对香港的影响	洪昌仕(42)
京九铁路沿线地区投资环境改善与区域发展	钱志鸿(51)
京九铁路沿线的城市发展前景	田文祝(60)
京九铁路对香港的影响	叶嘉安(68)
探讨京九铁路开通后与港深基础设施的关系	程 翔 麦齐光 李泽敏(72)
香港和内地的经贸关系与京九铁路	梁华山(76)

京九铁路是一项造福人民的宏伟工程

张健基

(铁道部京九铁路建设办公室)

建设京九铁路,是党中央、国务院从国民经济的全局出发,贯彻“抓住机遇,加快发展”的战略方针,所作出的一个重大决策。这条铁路大干线对缓解南北运输紧张状况,完善全国路网布局,加快沿海和东部地区的对外开放和经济发展;对沿线革命老区的脱贫致富和社会进步;对维护港澳地区的稳定和繁荣,促进祖国和平统一大业,都具有重要的战略意义。

下面,我就这条铁路建设从提出到决策,情动九州拼搏三年,快速优质建设成功的经验,作简要介绍。

1. 重大决策,圆了几代人建设京九铁路梦

京九铁路的走向,自古以来就是我国南北跨地区的交通大干道。早在元朝《析津辍辑佚》一书中,就记载了由元大都经菏泽,过商丘,跨九江,越南昌,到广州至九龙的南下驿道。这条驿道与京九线走向大体一致。

孙中山先生在《建国方略》(1918年)中指出:在九江建设长江大桥,使它成为“中国南北铁路之一中心”。

1958年,根据毛泽东主席的指示,新中国首任铁道部部长滕代远提出了一个具有战略意义的宏伟构想,即:从北京到江西九江修建一条位于京广、京沪铁路之间的第三条南北大通道,即被称之为“小京九”的铁路干线。据此,于1960年8月由铁道部第三、第四设计院分段编制了《北京至九江铁路设计意见书》。因当时财力不足而未获批准。

60年代中期,周恩来总理在中南海召见铁道部部长吕正操,又提出要在京广、京沪之间修一条南北铁路干线,从此展开了京九铁路设计的前期工作。经多次论证后,国务院于1973年批准九江长江大桥率先施工。

1975年2月,根据交通部(当时铁道部与交通部合并为交通部)下达的铁路勘测设计计划,又编制了《北京至九江方案研究报告》,并于1975年至1976年按Ⅰ级铁路进行了初测及初步设计。1978年对北京至九江铁路又按时速160公里的标准进行了全线的部分设计。

1983年,国家计划委员会对北京至九江铁路衡水至阜阳段的设计任务书予以批复。随后进行了商阜段、衡商段的勘测设计及建设。商阜段(单线)于1992年10月通过国家验收,正式运营。

1984年,中英关于香港问题的《联合声明》签署后,六届全国政协常委、原铁道部副部

长邓存伦等老干部及社会知名人士提出“将北京至九江铁路延长至香港九龙,并力争在1997年7月香港回归祖国时全线贯通”的意见。

根据国家计划委员会有关司局的意见,1990年4月,由国家计划委员会经济研究所主持在京召开了集资修建北京至九龙铁路座谈会,与会者提出发挥中央和地方两个积极性,通过多方集资,集中时间,集中人力、财力、物力,争取在1997年香港回归祖国之前,贯通京九线。

进入90年代,我国在改革开放的大路上迈开了新的步伐。特别是邓小平同志南巡讲话和党的十四大召开之后,我国的改革开放和经济建设进入了一个新的发展阶段。然而,作为国民经济发展的基础产业——铁路的发展却严重滞后,成为制约国民经济发展的“瓶颈”。京九沿线一些经济亟待发展的省市也企盼早日建成这条大动脉。

1990年9月,铁道部在北京召开了“北京至九龙铁路建设方案专家论证会”,对修建京九铁路的必要性及线路方案进行了论证,一致认为修建京九铁路实为必要,线路走向合理,方案可行。随即于10月18日铁道部向国家计划委员会报送了《关于北京至九龙铁路项目建议书的报告》。

1991年9月6日,国务院在济南召开了由国家八个部委和京九铁路沿线九省市主要负责同志参加的“听取京九铁路建设汇报会”。国务院副总理邹家华对组织建设京九铁路明确提出,要认真执行“统筹规划,条块结合,分层负责,联合建设”的方针。

根据济南会议精神,铁道部又向国家计划委员会报送了《北京至九龙铁路建设总体方案的报告》。这个报告经国家计划委员会论证同意后,向国务院呈报了《关于审批京九铁路总体规划方案(代项目建议书)的请示》。1992年3月17日,国务院批准了这个报告,并把京九铁路建设提到了重要议事日程;1992年7月16日,朱镕基副总理在全国铁路领导干部会议上指出:“今后国民经济能不能上台阶,就得看铁路运输了。南北铁路运输特别紧张,大量物资过不去,京九铁路建设是关键,应该集中力量打歼灭战”。

1993年2月20日,以邹家华为组长的国务院京九铁路建设领导小组在京成立。1993年3月,李鹏总理在八届人大第一次会议上郑重宣布,京九铁路被列为国家“八五”重点建设项目。

京九铁路建设,牵动着党和国家领导人的心。江泽民、李鹏、乔石、李瑞环、胡锦涛等领导同志亲赴工地视察,慰问职工。朱镕基、邹家华、吴邦国等同志多次听取京九铁路建设情况汇报,协调解决京九建设重大问题。

京九铁路建设,也牵动着沿线亿万群众的心。几千里的工地上,到处都有当年战争时期人民支援前线那样催人泪下的场面。

京九铁路,这一几代人的夙愿,这一伟大的构想,经过漫长而又曲折的决策过程,终于在神州大地上开始变成伟大的现实。

2. 拼搏奋战,铁路与地方合力建设京九线

铁道部把京九铁路建设列为头号重点工程。全线分为北京—衡水(含天津至霸州联络线)、衡水—商丘、商丘—阜阳、阜阳—九江(含麻城—武汉联络线)、九江—向塘西、向塘西—吉安、吉安—赣州—赣粤省界、赣粤省界—龙川、龙川—常平、常平—深圳(经平湖引入

深圳)等10个工程路段和引入北京、天津及改扩建阜阳、向塘西、平湖三个枢纽工程。

主要工程数量:路基土石方2.5亿立方米,桥梁183公里,涵渠8900座,隧道56.1公里,全线下部工程按一次双线建成。正线铺轨3427.5公里,房屋269万平方米,车站180座,高压电线路3923公里,干线光缆2273公里,电气集中176个站。用地112.66平方公里。

京九铁路的建设特点:

一是工程艰巨。京九铁路由北到南跨越海河、黄河、淮河、长江、珠江五大水系,穿过大别山、九连山等山脉,地质复杂,难点重点工程多。如:卫运河特大桥、孙口黄河特大桥、九江长江大桥、吉安赣江特大桥、泰和赣江特大桥、贡水特大桥、淮滨淮河特大桥、阜阳颍河特大桥、黄沙尾特大桥,五指山隧道、歧岭隧道、孟良山隧道、雷公山隧道、燕山隧道、矮岭头隧道,还有大段落的软土路基、阜阳枢纽和向塘枢纽等工程,都是在地质复杂、工期卡死、工艺难、标准高的情况下进行施工的。

二是工期紧迫。全线要求1995年底铺通,1996年边配套边分流。从全面施工到全线铺通,三年完成,一年配套建设,周期之短,为中国铁路建设之最。

三是集资建设。京九铁路建设打破了以往独家修路的传统模式,沿线各省市政府和广大群众表现很大的积极性,大力支持铁路建设,并承担省市境内铁路建设部分资金。这是我国采用集资建路方式修建的一条最长的铁路干线。

四是项目管理复杂。全线分10个路段建设,各段建设前期工作进展不一;工程类别既有新线,又有旧线改造、扩建工程;参建单位既有铁道部的专业队伍,又有地方的建筑企业,建设高峰施工总人数达22万人;建设单位有9个,管理模式也不相同,加之全线征地拆迁量大,涉及面广,这就给项目管理和工程施工的组织指挥带来许多问题。

对于京九铁路这项举世瞩目的宏伟工程,建设难度之大、工期之短、任务之重,是中国铁路建设史上前所未有的。铁道部长韩杼滨号召铁路建设者:“下定决心,组织会战,三年拿下京九线!”铁道部一声令下,十多万铁路建设大军迅速从全国各地向京九铁路会战工地集结。各参建单位精心组织,全力以赴展开会战。建设单位加强组织协调,狠抓项目管理;设计部门采取有效措施,调动一切积极因素,加快设计;施工单位争分夺秒,攻艰克险,顽强奋战;机关各部门加强协调服务,全力搞好资金、物资供应和路料运输等保障工作。在会战中,各参建单位充分发挥思想政治工作优势,深入持久地开展以“五比”为主要内容的社会主义劳动竞赛,为会战注入了强大的精神动力。国务院有关部委给予了大力支持,沿线九省市大开绿灯,其情、其景,真可谓一条铁路情动九州!

九省市及各级地方政府都成立了“京九铁路建设领导小组”和“支铁办”,几十位地方政府领导到京九工地现场办公,当场拍板解决征地拆迁、地材供应等方面的问题。

十多万铁路建设大军在各方的大力支持下,发扬艰苦奋斗的优良传统,以战无不胜的英雄气概,顽强拼搏,攻坚克难,敢打恶仗硬仗;以舍小家为国家,人人心系会战,个个争做贡献的无私奉献精神和优异成绩,实现了决战决胜的豪迈誓言,促进了各项工程按质按期建成。终于在1995年11月16日提前实现了“决战三年,铺通全线”的奋斗目标。在此基础上乘胜前进,决心再打一个漂亮的收尾配套歼灭战。确保1996年4月1日全线临管,6月完成站前初验,“9.1”配套建成。为早日交付一条现代化的铁路,促进国民经济和地方经

济的发展,做出新贡献。

3. 快速优质,为铁路建设积累了宝贵经验

京九铁路建设的经验,经初步总结,主要如下:

(1) 集中力量打歼灭战,是加快京九铁路建设的关键之举。

面对工程浩大、工期紧迫的形势,我们采取集中优势人力、物力、财力打歼灭战的办法。在任务安排上,把全线分为北、中、南三大段。在时间要求上,按三年铺通的目标,分三步进行:1993年为初战年,加快设计,全面开展施工;1994年为攻坚年,强攻重点桥隧和软土路基;1995年为决战年,突击铺轨架桥,确保全线铺通。在施工组织上,以“一堤、两站、四隧、七桥”为重点,精心编制施工组织设计,紧张有序地展开施工。

为了落实上述部署,铁道部成立了京九铁路建设办公室,负责统一指挥,对全线的设计、施工、监理归口管理。各参建单位组织强有力的指挥机构,坚持“谁误事谁负责”的原则,真抓实干,靠前指挥。沿线各省市也成立了京九铁路建设的专门机构,负责归口本省范围内工程建设需要地方政府办理的事项。从铁路到地方都为会战提供了组织保证。在勘测设计上,两个设计院投入全力,边勘测边设计,争分夺秒快出图、出好图;在施工力量上,调集了16个工程局、5个铁路局的施工队伍共13万精兵强将及数万民工,迅速投入会战;在施工装备上,加大投入,调配精良的机械设备;在资金上,银行系统大力支持,铁道部集中全路大中型项目年度投资的40%投入京九线;在物资供应上,内贸、冶金、建材等部门在指标、生产、供货上,都优先保证京九铁路建设的需要;铁道部成立了路料运输小组,优先安排,快速运送,形成方方面面保京九的局面。

在集中优势力量的基础上,三年大战役打得有声有色。第一年初战告捷,完成线下工程40%;第二年攻坚获胜,完成线下工程主体工程91%,14项控制工程全部攻克,正线铺轨1953单线公里;第三年决战决胜,铺轨架桥快速挺进,提前实现全线铺通目标。

(2) 坚持速度、质量、效益相统一,是加快京九铁路建设的中心环节。

铁道部领导建设从一开始就高度重视速度、质量、效益三者的关系,要求不仅要创一流的速度,而且要创一流的质量、一流的效益,真正成为“八五”期间快速、优质、高效建设铁路的典型。

在三年会战中,我们始终坚持“百年大计,质量第一”和“勤俭建路”的方针,注意防止和克服重数量、重速度、轻质量、轻效益的现象,做到速度、质量、效益三者有机统一。为保证质量,坚持高起点高标准建好京九线,实行设计、施工、监理、建设单位四位一体,联合创优。一抓质量保证体系,各设计、施工单位普遍建立健全了质量内控保证体系。二抓推行建设监理制,对重点难点工程的关键工序、重点部位实施旁站监理,对一般工程实行重点抽查和巡回检查制,不达标不签证。三抓工程创优活动,各单位、各施工点都有切实可行的创优规划,树立样板,典型引路。层层开展岗位技术培训活动,提高职工技术素质。实行内部优质优价、奖优罚劣,鼓励争先创优。四抓整治完善,定期开展全路质量大检查,对检查出的问题及时进行整改,努力消除质量隐患。在投资控制上,首先严把勘测设计关,反复进行方案比选、优化设计,提高质量,降低造价。根据运量逐步增长的情况,采取部分运营设施分步配套的措施,把有限的资金用在刀刃上。认真实行投资包干责任制,强化约束机制,

严格合同管理,严格控制建设规模、建设内容,严格控制大型临时工程和附属工程设施,严格设计变更,严格验工计价。坚持以成本管理为龙头,经济核算为基础,以增产节约为保障,大力压缩非生产性开支,使建设资金得到比较有力的控制。

(3) 深化基建改革,是加快京九铁路建设的有效措施。

迈出了多渠道筹集资金的步子。根据国务院提出的“统筹规划,条块结合,分层负责,联合建设”的方针,京九铁路建设采取了以中央投资为主,地方筹资和外资贷款为辅,中央与地方联合建设的方式。除了国家对铁路实行重点倾斜政策和征收铁路建设基金外,有关省市承担了境内铁路建设的部分投资,按年度拨付资金。同时还积极利用亚洲开发银行贷款 2 亿美元和日本海外协力基金 236 亿日元,弥补了建设资金的缺口。在有些客站和货场建设中,由铁道部与地方政府共同筹资组织建设,发挥了中央和地方两个积极性,保证了京九铁路建设的资金来源。

引进市场竞争机制,层层实行经济承包责任制。

京九铁路建设大体分为三个层次承包,即根据投资主体和工程类别不同,确定建设单位,分别按照概算包干,组织建设;建设单位对施工单位实行招标(议标)承包责任制,择优选定施工单位,签订承包合同。阜阳至九江段和吉安至赣粤省界段,分别由中国铁路工程总公司和中国铁道建筑总公司向建设单位实行工程总承包,充分发挥两大总公司的集团优势,负责包干建成;征地拆迁由地方政府统一办理,按综合单价实行费用包干。

推行项目法管理。各施工单位实行项目经理负责制,独立自主进行生产,加强现场施工管理,严格成本核算,保证工程任务和各项经济技术指标落到实处。这些改革实践,有效地促进了京九铁路建设的进展。

(4) 依靠科技进步,是加快京九铁路建设的重要因素。

京九铁路建设中,坚持重点工程要依靠科技进步,科技要为重点工程服务,充分发挥科技的先导作用,不仅加速了重点、难点工程的突破,促进了全线工程的进展,而且提高了质量,保证了安全,体现了 90 年代新水平。

京九铁路建设广泛采用新技术、新结构、新工艺。在勘测设计中,采用了航测、遥感、静力触探和电子计算机辅助设计等新技术,加快了进度,提高了水平。在隧道工程中,推广并发展新奥法施工和地表预加固处理、深孔双液注浆及长管棚超前支护等新技术,攻克了断层和软围岩等施工难关。在桥梁工程中,采用超低高度预应力钢筋混凝土梁,斜拉式预应力钢筋混凝土连续桁架梁,以及钢梁大跨、整体节点、特殊新钢种等新结构、新材料、新工艺,建成一批有代表性的桥梁,如黄河大桥、长江大桥、卫运河大桥等。对长江两岸的软土路基采用了插塑板、粉喷桩、土工布等综合技术,使路基沉陷量控制在设计允许值之内,确保了路基稳定。在通信工程中,引进 90 年代光同步数字传输系统,将为发展语音、图像、数据等综合业务通信网打下基础。在信号方面,新研制了 18 信息集中移频自动闭塞设备,通用式主体机车信号装置和列车超速防护系统,并引进了微机联锁、调度集中和驼峰车辆溜放计算机过程控制系统。

(5) 搞好铁道部门与地方共建,是加快京九铁路建设的必要条件。

重点工程建设需要良好的社会环境,离不开人民群众的支持。路地共建具有强烈的时代特点,是调动路地两个积极性的有效形式。各参建单位和县乡政府从国家利益出发,开

展了内容丰富、形式多样的共建活动。在修好铁路、振兴经济的共同目标下,本着互利互惠的原则,处理好铁路建设中路地之间的关系。明确提出了共建文明村镇、文明乡区、文明工点等目标。地方政府和人民群众象当年支援前线一样,把京九铁路建设当作自己的事情,坚持特事特办、急事急办。在征地拆迁、地材供应、供水用电、生活保障等方面,提供了优惠和便利条件。施工单位尽力为当地人民群众办好事、干实事,帮助地方修路、造桥、复垦、办厂(场)和兴办希望工程,妥善处理农田水利设施、文物和环境保护等问题。有的地方在实际工作中注意做好“三个结合”和开展“四联”活动。“三个结合”是:地方政府做好群众的思想教育和铁路给予适当经济补偿相结合;地方支援铁路建设和铁路帮助乡镇经济开发相结合;地方群防群治与铁路专项治理相结合。“四联”活动是:思想工作联做、文化生活联建、社会治安联防、公益事业联办。路地共建,互送温暖,形成了良好的建设环境,对加快京九铁路建设起到了重要作用。

(6) 弘扬“拼搏奉献、创优争先”精神,是加快京九铁路建设的制胜法宝。

在建设过程中,各参建单位充分发挥思想政治工作优势,各级党组织紧密结合工程建设,广泛深入开展京九铁路建设重要意义、目标、任务的宣传教育,激发广大职工的紧迫感、责任感、危机感和主人翁意识。有声势、有份量的新闻报道和文艺创作产生了巨大的社会反响,弘扬了时代主旋律,增强了建设者的凝聚力。普遍开展了“建功立业”、“劳动竞赛”、“英模表彰”和争当“青年突击手”、“模范共产党员”等活动,极大地鼓舞了建设者的劳动热情和高昂的斗志,铸造了具有强烈时代气息的“京九精神”。“京九精神”就是:艰苦奋斗的创业精神,甘愿奉献的牺牲精神,攻坚克难的拼搏精神,争创一流的进取精神,尊重科学的求实精神。其核心是:拼搏奉献、创优争先。这种精神是搞好新时期铁路建设的宝贵财富。

一条新的纵贯祖国南北的交通大动脉,已展现在神州大地上。它的建成,必将为沿线经济增长带的形成,促进地方经济和国民经济的发展,实现“两个根本转变”,发挥其特有的巨大作用。

京九铁路建设的重大意义

叶舜赞 张文尝

(中国科学院 地理研究所)
(国家计划委员会)

京九铁路是我国铁路建设史上新建规模最大、投资最多(总投资 320 多亿元)、一次建成线路最长的铁路大干线。这项伟大工程的建设意义,主要有以下几点。

1. 加强南北运输,改善铁路网布局

我国东半部地区的南北运输是全国区际大宗货物和旅客交流最大的运输方向,这是由国家的资源和人口分布格局、地区产业分工与布局态势决定的,历来就有北煤南运和南粮北运的货物主流。现在还有钢铁、石油、木材和粮食(近年北方农业稳定发展,南方流动人口和迁居人口增加,粮田减少,故粮食运输也形成由北向南为主的形势)和大量人口流动。我国实行改革开放政策以来,京广和京沪两大铁路干线上的客流密度是全国平均铁路客运密度的 4~5 倍。每逢年节和寒暑假,两大干线的运输就要告急。

根据京九铁路设计^[1],北京至南昌向塘西站(北段和中段)为双线,南段预留双线(桥梁、隧道等地下工程),先按单线铺轨,从而将在很大程度上加强我国南北运输。其中各路段的年运输能力分别为:

北段(北京—阜阳):7 000 万吨。从此接上“华东铁路网中的南北第二通道”:阜阳—合肥—芜湖(长江大桥在建)—宣州—杭州,从而使京沪铁路的限制区段符离集—蚌埠(112 公里)和南京长江大桥摆脱困境,保证华东地区能源供应畅通,使该地区因能源供应不足而闲置的 1/3 的工业生产能力和充分开动起来。据铁道部门测算,从山西煤产地多运 1 000 万吨煤到华东,当地可增加 200 亿元工业产值。而京九铁路可使华北至华东一年多运 3 000 多万吨货物,经济效益巨大。

中段(阜阳—九江—向塘):5 000 万吨。

南段:向塘—赣州—龙州:3 000 万吨(扩建成复线后也将达到 5 000 万吨)。

龙川—常平:1 500 万吨。

常平—深圳:3 600 万吨。

京九铁路将在很大程度上改善我国铁路网布局。它北接京山、京通、京原、京包、京秦、丰沙等铁路;南接广深铁路和广梅汕铁路;它是我国东部地区介于京广和京沪两大南北铁路之间的第三条大干线,与上述两大干线的间距大致为 150~200 公里,其中黄河以北相距在 120 公里以内,赣湘之间最宽约 300 公里。该铁路长江以北地区增辟了北煤南运的通道,在浙赣铁路以南的广大区域建成了纵向干线,填补了路网空白,对江西南部 and 粤东北地区意义尤其重大。

京九铁路除了天津—霸州和麻城—武汉两条联络线分别连接京沪和京广铁路以外,还有石德、新允、陇海、漯阜、青阜、阜淮、合九、武九和浙赣等东西向铁路及其它规划建设的东西干线共十余条,互相连接。这样贯通南北、四通八达的铁路网络增强了路网的机动性和运输灵活性,对于加强我国北部、中部内陆地区和东南沿海地区的经济交流与合作,有很大意义^[2]。

京九铁路通车后,上海和南京等长江三角洲地区到九龙的铁路距离可缩短 257 公里。北京和天津通过京九铁路到九龙可分别减少 137 公里和 348 公里的路程。

2. 加强祖国首都与香港特别行政区的政治、经济和文化联系,维护香港的稳定和繁荣,促进国家和平统一^[3]

香港虽然曾被英国割据,但与祖国大陆骨肉相连,不可分割。150 多年来,我国和国际社会经历多次风云变幻,香港同胞始终未与祖国大陆分离,两地人民无论是在政治上、经济上和文化上都休戚相关。尤其是从 70 年代末我国实行改革开放以来,香港与内地的经济关系更加密切。

内地是香港最大的贸易伙伴和最大的投资场所。至今香港有 80% 以上的加工工业向内地转移,以便使其产业结构向高层次发展,更好参与国际竞争。内地约 60% 的外资来自香港或通过香港输入。而香港的稳定和繁荣也依赖内地的物资供应和大量投资。假如香港对内地扩散的制造业受到重大打击,这将影响到它 1/5 的总体贸易额。自从 1992 年我国进一步掀起改革开放热潮以来,内地对港投资更加增多,在对港投资中独占鳌头。据新华社香港分社资料,截止 1994 年 7 月,内地对港的投资额为 250 亿美元,约占香港外来直接投资额的 50%。

香港与内地之间人流往返频繁,平均每日有 10 万人之多。近年来内地赴港旅客增长不断加快,按 1994 年 1~11 月的统计,比 1993 年同期增长了 9.5%,而其他国家和地区的旅客只增长了 2.4%。内地旅客数量(估计 1994 年共 170 万人次)已超过其他国家和地区旅客数,居第一位。京九铁路是北京与香港之间的直达运输大干线,是实现香港与内地之间日益增长的客、货交流,加强它与首都及大陆南北腹地广泛联系的必要条件,以此保证香港的稳定和繁荣^[4-5]。

3. 扩大港澳和珠江三角洲与内地的经济联系,加快粤东北、江西和安徽等地对外开放和经济发展^[6]

我国实行改革开放以来,南方沿海,特别是珠江三角洲发展最快,主要因为该地区便于接受港澳的经济辐射。香港对内地投资,最早在深圳开始,随着开放扩大深入,又由深圳、珠海、汕头、厦门等 4 个经济特区城市逐步向其他沿海开放城市扩展。投资热点由珠江三角洲开始,逐步北移到上海、北京、天津、大连等沿海地区。但目前紧连珠江三角洲的粤东北山区和与广东接壤的江西省以及安徽省却因交通不便还没有得到应有的辐射。京九铁路建成投入运营,将使港澳和发达起来的珠江三角洲扩大直接腹地范围,从而扩大和加快我国南方广大地区的对外开放和经济发展。

4. 促进沿线地区的经济发展,改善我国经济建设区域布局,加快贫困地区脱贫致富

京九铁路建成后,将使粤东北,赣中、南,鄂东,豫东南等原来完全没有铁路的地区接上国家铁路运输网。

京九铁路通过的地区大部分是省际边远地区(长江以北)和贫困山区(大别山、井冈山和赣南、粤北山区),原来交通不便,地方闭塞,经济落后,是京沪与京广两条交通干线之间的经济低谷地带。其中大别山区和井冈山至今仍在全国 16 个最贫困地区之列,两区的面积都有数万平方公里,人口各约 2 000 万,其中贫困户人口比重占 40% 左右。京九沿线除京津附近地区、珠江三角洲地区和南昌-九江地区经济指标较高或稍高以外,其他绝大部分地区的经济指标都很低,按 1993 年人均国民生产总值计,大多在 1 000~2 000 元左右,人均工业生产总值 1 000~3 000 元,人均农业总产值 700~1 000 元。按人均国民生产总值计,京九沿线地带只相当于京沪沿线地带的 27.5%,京广沿线地带的 35.6%;按人均工业产值计,京九沿线地带只相当于京沪沿线地带的 22%,京广沿线地带的 41%^[7]。

京九铁路的建成为沿线地区经济开发创造了基本交通条件。沿海地区将以强大的运输能力为依托,以当地丰富的资源为基础,联络京、津、港、澳和珠江三角洲及京沪和京广沿线的其他经济中心,实现优势互补,加快发展,从而形成一个新兴产业地带。

参 考 文 献

- [1] 铁道部京九铁路建设办公室,京九铁路简介,1994 年 6 月。
- [2] 陈航、张文尝、金凤君等,中国交通运输地理,科学出版社,1993 年。
- [3] 高佩琼,内地与香港间的经济合作问题,当代港澳,1994,(1):28~29。
- [4] 山雨,协调与发展两地陆路交通运输刻不容缓,今日港澳,1994,(11)。
- [5] 中山大学,香港基础设施与环境研究,1994 年。
- [6] Leung, C. K., Personal Contacts, Subcontracting Linkages, and Development in the Hong Kong-Zhujiang Delta Region, *Annals of the American Geographers*, 1993, 83(2):272~302.
- [7] Zhang Wengchang, Spatial Differentiation on Passenger Traffic and Its Determinants in China, *Journal of Chinese Geography*, 1990, 1(1):41~49.

京九铁路建设的背景

钟 兰

(铁道部经济规划研究院)

一、京九铁路建设背景的回顾

早在1916年,孙中山先生任铁路督办时,在《建国大纲》中提出中国要建10万英里(约16万公里)的铁路,并指出在九江建设长江大桥,使它成为“中国南北铁路之一中心”。这是目前能查阅到的有关京九铁路的最早文献记载。

新中国成立后,编制过1958~1972年15年铁路网发展规划,当时中国第一任铁道部长滕代远提出要修15万公里的铁路,其中有北京至九江的铁路大干线,在我国东部开辟继京广、京沪之后的第三条南北大通道。

1960年8月,铁道部第三、第四勘测设计院编制了《北京至九江铁路设计任务书》,这是有关京九铁路最早的设计文件。然而,由于种种原因,这个设计任务书未能得到批准。

在60年代中期,国务院总理周恩来同志对铁路发展规划作了明确指示:“看来京广、京沪铁路之间,还得修一条南北干线,要修直的,标准要高一点”。周总理的指示与铁道部的想法不谋而合,也正是在那个时候,京九铁路的前期准备工作,第一次进入实施阶段。

1978年,在百废待兴、百事待举中,北京至九江铁路又被列入《发展国民经济十年规划纲要》中。铁道部在向国家计划委员会呈送的《关于京九铁路设计任务书的报告》中提出:京九铁路有两个关键的工程,一个是长江大桥,一个是黄河大桥,线路的建设工期都要受这两个控制工程的限制;铁道部决定,先上马长江大桥,而且设想于“七五”末期建成,并明确提出中国铁路建设规模至少要达到10万公里,否则无法适应起码的运输需求。

1992年,铁道部经济规划研究院在“铁路网发展规模及布局研究”中,根据我国国情,预测2050年内路网的规模大体在14万公里左右,而且把京九铁路的建设作为重中之重列入“八五”铁路建设项目。

总之,国家有关部门虽然是在不同时期、不同形势下多次研究的铁路网总体发展规模,但总体框架都比较接近,在大的总体框架下,根据运输需求缓急程度安排铁路网布局。京九铁路最早是在60年代就已开始酝酿,70年代开始分段作前期工作,80年代部分地段安排建设,作为路网布局和南北通路的大干线——京九(龙)铁路,是在我国《国民经济和社会发展十年规划和第八个五年计划纲要》中才被正式列入“八五”规划的。