

能源基地概况

NENG YUAN JI DI GAI KUANG



国务院能源基地规划办公室

PDG

能源基地概况

国务院能源基地规划办公室

一九八七年八月

前 言

为了搞好能源基地的规划工作，我们就能源基地五省区的自然条件、矿产资源、社会经济发展沿革、现状，主要企业发展目标以及交通运输、科技教育、人民生活等方面的各种资料加以收集整理，汇编成一本《能源基地概况》，供有关部门、有关省区的领导和从事规划、计划工作的同志，以及能源、交通、冶金、机械、化工等部门从事研究工作的专家参考。

由于编辑时间仓促，资料的收集不全不齐；在文字表达上，编排结构上，难免有缺点错误，敬请同志们批评指正，

《能源基地概况》中引用的资料和数字，有些是从未公布的，请勿引用。

这本资料，是在能源基地有关省区、有关部门、重点企业以及几十位同志热情、大力的帮助下编辑出版的，特此鸣谢。

目 录

第 I 部分：综合

一、国土资源情况.....	(I —1)
基地范围.....	(I —1)
地形、地貌.....	(I —8)
气候.....	(I —10)
河流.....	(I —10)
民族、人口.....	(I —11)
矿产资源.....	(I —11)
土地资源利用情况.....	(I —13)
水资源.....	(I —14)
二、社会经济发展基本概况.....	(I —15)
经济结构的变化.....	(I —15)
工农业生产发展速度.....	(I —15)
工业已有相当基础.....	(I —16)
工业经济效益情况.....	(I —17)
交通运输仍是制约因素.....	(I —18)
人民生活情况.....	(I —19)
三、发展设想和展望.....	(I —19)

第 II 部分：煤炭

一、基地煤炭工业概况和规划设想.....	(II —1)
二、统配煤矿部分.....	(II —25)
大同矿务局.....	(II —25)

阳泉矿务局.....	(II—36)
西山矿务局.....	(II—44)
汾西矿务局.....	(II—52)
潞安矿务局.....	(II—59)
轩岗矿务局.....	(II—65)
晋城矿务局.....	(II—70)
霍县矿务局.....	(II—75)
东山煤矿.....	(II—82)
荫营煤矿.....	(II—85)
固庄煤矿.....	(II—87)
小峪煤矿.....	(II—88)
南庄煤矿.....	(II—90)
西峪煤矿.....	(II—92)
太原煤炭气化公司.....	(II—93)
平朔露天矿.....	(II—95)
包头矿务局.....	(II—102)
乌达矿务局.....	(II—108)
海勃湾矿务局.....	(II—112)
准格尔矿区.....	(II—118)
东胜矿区.....	(II—137)
胜利矿区.....	(II—150)
锡林郭勒盟煤炭资源.....	(II—152)
焦作矿务局.....	(II—156)
平顶山矿务局.....	(II—161)
鹤壁矿务局.....	(II—168)

义马矿务局·····	(II—172)
新密矿务局·····	(II—179)
铜川矿务局·····	(II—183)
蒲白矿务局·····	(II—191)
澄合矿务局·····	(II—195)
韩城矿务局·····	(II—198)
崔家沟煤矿·····	(II—202)
黄陵矿区(含车村煤矿)·····	(II—203)
彬长矿区·····	(II—206)
神府矿区·····	(II—208)
石咀山矿务局·····	(II—220)
石炭井矿务局·····	(II—224)
灵武矿区·····	(II—230)
三、地方煤矿部分 ·····	(II—234)
山西省·····	(II—237)
内蒙古自治区(西部)·····	(II—243)
河南省·····	(II—246)
陕西省·····	(II—249)
宁夏回族自治区·····	(II—253)
四、乡镇煤矿部分 ·····	(II—256)
山西省·····	(II—261)
内蒙古自治区(西部)·····	(II—265)
河南省·····	(II—267)
陕西省·····	(II—271)
宁夏回族自治区·····	(II—274)

第Ⅲ部分：电力

一、基地电力工业概况·····	(Ⅲ—1)
二、重点企业概况·····	(Ⅲ—6)
大同第一热电厂·····	(Ⅲ—6)
神头电厂·····	(Ⅲ—8)
太原第一热电厂·····	(Ⅲ—10)
太原第二热电厂·····	(Ⅲ—12)
霍县电厂·····	(Ⅲ—14)
娘子关电厂·····	(Ⅲ—16)
天桥水电站·····	(Ⅲ—18)
包头第一热电厂·····	(Ⅲ—19)
包头第二热电厂·····	(Ⅲ—20)
呼和浩特电厂·····	(Ⅲ—22)
乌拉山电厂·····	(Ⅲ—23)
焦作电厂·····	(Ⅲ—25)
丹河电厂·····	(Ⅲ—27)
新乡电厂·····	(Ⅲ—28)
郑州热电厂·····	(Ⅲ—30)
安阳电厂·····	(Ⅲ—31)
洛阳热电厂·····	(Ⅲ—32)
姚孟电厂·····	(Ⅲ—34)
三门峡水电站·····	(Ⅲ—36)
秦岭电厂·····	(Ⅲ—37)
渭河电厂·····	(Ⅲ—39)
韩城电厂·····	(Ⅲ—40)

宝鸡电厂·····	(Ⅲ—42)
石咀山电厂·····	(Ⅲ—44)
青铜峡水电站·····	(Ⅲ—46)

第Ⅳ部分：铁路

丰沙大铁路·····	(Ⅳ—1)
京秦铁路·····	(Ⅳ—3)
京山铁路·····	(Ⅳ—10)
大包铁路·····	(Ⅳ—15)
包兰铁路·····	(Ⅳ—17)
集二铁路·····	(Ⅳ—19)
京原铁路·····	(Ⅳ—21)
石太铁路·····	(Ⅳ—24)
南北同蒲铁路·····	(Ⅳ—28)
石德铁路·····	(Ⅳ—33)
邯长铁路·····	(Ⅳ—34)
焦枝铁路·····	(Ⅳ—35)
陇海铁路·····	(Ⅳ—39)
京广铁路·····	(Ⅳ—45)
新焦铁路·····	(Ⅳ—52)
太焦铁路·····	(Ⅳ—52)
新荷铁路·····	(Ⅳ—53)
兖荷铁路·····	(Ⅳ—54)
兖石铁路·····	(Ⅳ—55)
宝成铁路·····	(Ⅳ—56)
孟宝铁路·····	(Ⅳ—58)

侯西铁路·····	(IV—58)
太古岚铁路·····	(IV—60)

第V部分：公路

一、山西省公路运输·····	(V—1)
二、内蒙古自治区公路运输·····	(V—6)
三、河南省公路运输·····	(V—13)
四、陕西省公路运输·····	(V—21)
五、宁夏回族自治区公路运输·····	(V—25)

第VI部分：港口

秦皇岛港·····	(VI—1)
青岛港·····	(VI—8)
石臼港·····	(VI—15)
连云港·····	(VI—16)
上海港·····	(VI—20)
南京港·····	(VI—26)
芜湖港·····	(VI—32)
武汉港·····	(VI—37)
枝城港·····	(VI—45)

第VII部分：钢铁

一、基地钢铁工业概况·····	(VII—1)
二、重点企业概况·····	(VII—10)
太原钢铁公司·····	(VII—10)
临汾钢铁公司·····	(VII—13)
长治钢铁厂·····	(VII—15)
包头钢铁公司·····	(VII—16)

呼和浩特钢铁厂.....	(VII—17)
舞阳钢铁公司.....	(VII—18)
安阳钢铁公司.....	(VII—19)
陕西钢厂.....	(VII—20)
略阳钢铁厂.....	(VII—21)
陕西精密合金厂.....	(VII—22)
石咀山钢铁厂.....	(VII—23)

第Ⅷ部分：有色

一、基地有色金属工业概况.....	(VIII—1)
二、重点企业概况.....	(VIII—19)
中条山有色金属公司.....	(VIII—19)
介休炭块厂.....	(VIII—23)
河津山西铝厂.....	(VIII—24)
包头铝厂.....	(VIII—24)
郑州铝厂.....	(VIII—26)
洛阳铜加工厂.....	(VIII—28)
洛阳单晶硅厂.....	(VIII—29)
河南中州铝厂.....	(VIII—32)
金堆城钼业公司.....	(VIII—32)
宝鸡有色金属加工厂.....	(VIII—34)
华山半导体材料厂.....	(VIII—37)
渭南陕西铝厂.....	(VIII—38)
青铜峡铝厂.....	(VIII—38)
宁夏有色金属冶炼厂.....	(VIII—39)

第IX部分：化工

一、基地化学工业概况	(IX-1)
二、重点企业概况	(IX-9)
太原化学工业公司	(IX-9)
山西化肥厂	(IX-11)
山西省化工厂	(IX-13)
山西运城盐化局	(IX-14)
山西洪洞焦化厂	(IX-16)
原平化肥厂	(IX-17)
炭窑口硫铁矿	(IX-18)
乌拉山化肥厂	(IX-19)
洛阳炼油厂	(IX-20)
开封化肥厂	(IX-21)
平顶山化肥厂	(IX-22)
安阳化肥厂	(IX-23)
河南省宜阳化肥厂	(IX-24)
宝鸡氮肥厂	(IX-25)
兴平化肥厂	(IX-26)
陕西化肥厂	(IX-27)
西安化工厂	(XI-28)
宁夏化工厂	(IX-30)
银川化肥厂	(IX-31)
银川橡胶厂	(IX-32)

第X部分 水资源

一、基地水资源概况	(X-1)
-----------	---------

二、分地区水资源概况

晋南地区·····	(X—13)
晋东南地区·····	(X—22)
晋中地区·····	(X—27)
晋北地区·····	(X—33)
内蒙古自治区中西部地区·····	(X—46)
河南豫西地区·····	(X—56)
陕西关中地区·····	(X—61)
陕北地区·····	(X—68)
宁夏回族自治区·····	(X—73)

第IV部分 铁 路

丰 沙 大 铁 路

丰沙大铁路是京包铁路的东段，全长355公里，其中丰台至沙城105公里，沙城至大同为250公里，是晋煤外运的主要铁路干线之一。

一、修建简史

京包铁路的前身是京张（家口）、京绥铁路，以丰台为起点，始建于1905年，1909年修通至张家口，至1920年通到呼和浩特，1923年通至包头，全长813公里，由我国杰出工程师詹天佑主持修建，也是我国第一条自办的铁路（呼和浩特至包头段向日本贷款建筑）。

解放后，由于国民经济蓬勃发展，沿线煤、铁等工矿企业日益发达，大同煤矿生产有很大发展，包头钢铁公司在第二个五年计划期内投入生产，集二、包兰、兰新等干线相继修通，铁道部根据运输发展要求，决定将京包铁路按西直门至沙城；沙城至郭磊庄；郭磊庄至大同；大同至包头分期进行修建复线，并对现有线进行技术改造。对沿线车站到发线有效长延长到850公尺，并预留1,050公尺。但这条线由昌平至康庄段限制坡度上行为千分之十八点六，下行为千分之三十三点三，严重地制约了运力的提高，因此决定沿永定河另行修建丰沙线。

丰沙线起自北京枢纽丰台编组站，经三家店、雁翅、幽州、官厅至沙城与京包线联线接轨。日本帝国主义侵占期间，为了掠夺大同的煤，提高京张铁路运输能力，曾于1940年分段修建丰沙线，其中三家店至斜河涧、官厅至沙城两段长24.4公里的路基土石方和桥隧工程已大部完成，清水涧至珠窝、安家滩至官厅两段共长32.5公里的路基土石方也部分开工，于1944年停工。解放后，我国国民经济有了蓬勃发展，大同和下花园的煤，宣化铁矿产量都不断增长，包头工业基地的发展及沟通中、蒙、苏三国的集二线的筹建，通过京包线的运量大量增长，为此丰沙线在1952年9月正式开工，1955年6月全线通车，同年11月北京铁路局接管正式运营。

丰沙线按初期运量200万吨以上的干线铁路标准设计，限制坡度上行为千分之三，下行为千分之三十三，最小曲线半径600公尺，车站到发线有效长度650公尺，桥梁载重钢梁为中——22级，钢筋混凝土梁及墩台建筑为中——26级，通过能力为24对列车。

丰沙线建成通车后，北京沙城间百分之九十的运量均由该线负担。随着运输的发展，沙

城至大同段站场股道进行延长,部分区间已建成复线,丰沙线仍然成为京包铁路的控制区段,铁道部决定对这条线进行技术改造。将斜河涧、雁翅、珠窝、沿河城、幽州、旧庄窝、官厅、邢家堡等八站的股道有效长延长到850公尺,新建安家庄会让站,幽州站下行方向增设给水设备等。1958年5月技术改造开始施工,1959年4月陆续完成。

经过技术改造后,解放型蒸汽机车牵引定数上行由原来的2,400吨提高到2,800吨,下行双机由1,500吨提高到1,900吨,通过能力达到31对,运输能力较改建前提高16.7%。1959年改用和平型蒸汽机车,牵引定数及运输能力较使用解放型机车又提高14.3%。

考虑到运量的继续增长,决定丰沙线三家店至沙城间修建第二线,即丰沙复线。第二线长84.08公里,三家庄至雁翅间基本上与现有线并行,雁翅至珠窝间因坡度较大,改经下马岭、傅家台绕行,珠窝至官厅间两线隔河相对,官城至沙城间两线大致平行。线路按Ⅰ级铁路标准设计,限制坡度为千分之四,下行方向双机坡度为千分之九,最小曲线半径为600公尺,到发线初期按850公尺施工,预留有效长度1,250公尺,桥梁载重为中——22级,拱桥为中——26级。

丰沙二线1959年9月正式全面开工,1960年8月缩短基本建设战线改为重点施工,1962年二季度除1号隧道、7号大桥、12号特大桥继续施工外,其余全部缓建,进行停工维护,1970年又集中施工力量全面施工,1971年建成,1972年又对长隧道加铺整体道床,年底正式投入运营使用。

二、现状与发展

现在京包复线已全部建成,丰沙大铁路已实现电气化牵引,全部自动闭塞,通过能力有了很大提高。1984年实际丰台、沙城至张家口南段174公里,采用韶山1电力机车牵引,上行牵引定数3,500吨,下行牵引定数2,500吨,客车运行15对,货车图定70对,运输能力为5,670万吨,货流密度为5,610万吨,其中煤4,640万吨,能力利用率达到98.9%。张家口南至大同段181公里,采用韶山1电力机车上行牵引定数3,500吨,下行牵引定数2,500吨,客车运行10对,货车图定65对,输送能力为5,530万吨,能力利用率已达饱和。

三、“七五”客货运量预测

“七五”期间,预计丰台至张家口南段174公里,牵引定数将增至4,000吨,客车达到17对,货车93对,输送能力达到7,400万吨以上,货流密度预计为6,650万吨,其中煤5,200万吨,能力利用率达到89.9%。张家口南至大同西段181公里,牵引定数亦增至4,000吨,旅客列车达到12对,货物列车达到98对,输送能力达到7,400万吨以上,货源密度预计为6,800万吨,其中煤5,500万吨,能力利用率达到91.9%。

京 秦 铁 路

一、修建简史

京秦线是在原通坨铁路基础上增建第二线同时电化修建的。目前，二线土建工程已完成并铺轨通车，其中双桥——狼窝铺为通坨铁路修建的第二线，长约147公里；狼窝铺——秦皇岛新建复线127公里；秦皇岛地区南大寺至龙家营新建复线18公里。全长约282公里。

解放后，京山铁路的运量与日俱增，1974年一些主要区段运量达到或接近4000万吨/年，能力接近饱和，运输愈来愈紧张，鉴于本线货运量大部为运往关内外的直通运量，为解决运量和运能的矛盾，有关部门提出在对京山线进行技术改造的同时，修建分流京山线运量的通县——坨子头铁路分流线的设想，即西起双桥迳直向东走京津唐秦三角形的弦边，在京山线坨子头车站接轨，正线建筑长度205.7公里。由铁道部第三设计院设计，铁道兵施工，1972年12月开工，1975年8月建成通车，工期为二年八个月，总投资1.83亿元，平均每公里造价88.9万元。

通坨铁路的主要技术标准为：

序号	名 称	标 准	备 注
1	线 路 等 级	I 级 干 线	
2	正 线 数 目	单 线	
3	限 制 坡 度	4‰（个别重车下坡>4‰）	
4	牵 引 种 类 机 车 类 型	货机蒸汽前进型 客机内燃东方红	
5	牵 引 定 数	货列3500吨 客列700吨	
6	最小曲线半径	一般800°个别困难500°	
7	到发线有效长	850°	
8	机 车 复 路	见京山交路图	
9	闭 塞 方 式	半 自 动	
10	设 计 能 力	1700万吨	

通坨分流线建成后，由北京出关至东北各线，货运可缩短运距70公里，客运缩短运距110

公里，按近期分流运量计，每年可节约运营费1,000余万元。但由于两端编组站（特别是双桥编组站）和区间线路能力不相适应，线与线间标准不一致，故通车多年未能充分发挥分流京山线货流作用，几年来主要承担首钢矿石的运输任务以及少量客运任务。

七十年代中期后，京山铁路由于大量晋煤的出关、出海任务，运量激增。1979年京山线客车26对，货运量达4,920吨（塘沽——天津间），而且运量预测1990年下行最大货流密度将达8,000万吨，京山线无法承担这么巨大的运量负荷，因而提出修建运煤专线京秦铁路的要求。

1979年铁道部下达铁计字（79）1976号《关于编报北京丰润秦皇岛线设计方案的通知》文件，由铁道部第三设计院承担并于1980年提出京秦线方案研究报告，铁道部根据方案研究报告下达部（80）铁计字587号《关于京秦铁路计划任务书的报告》由三院进行初测和初步设计，并于1980年底提交京秦线初步设计文件，鉴定后分期分段提出京秦线施工设计文件。同时由铁道部第三工程局、第一工程局于1982年3月分段先后施工（设计任务共由四个单位承担，除电化由电气化工程局；滦河大桥、青龙河大桥由大桥工程局；秦皇岛站场由北京局承担外，其它由铁三院负责）。工程进行了廿二个月，于1983年12月20日提前一年在河北省抚宁县接轨通车。电化工程正抓紧施工，现正抓紧站前、站后的配套工程以及相关项目的同步建设，1985年已经试运转大秦线的6000吨直达重载列车的运行，取得初步效益。

二、线路现状

1. 线路起点及主要区段

京秦铁路西起北京双桥站端3+270m处，途经通县、三河、蓟县、玉田、丰润、唐山新市区、滦县、迁安、卢龙、抚宁，东至秦皇岛龙家营，为我国第一条一次双线电化重载运煤铁路。全长282公里，（双桥——北京11.8km）丰润为机务本段。

本线近期设计年度为1990年，设计任务书要求的设计运量为：

区 段	上 下 行	上 行 (万吨)	下 行 (万吨)
双 桥——狼窝铺		4000	4060
狼窝铺——秦皇岛		3500	4000
秦皇岛——山海关		4200	4500

货流以通过运量为主（双桥及其以远与秦皇岛及其以远的货物交流），上行主要是东北及冀东地区供给沿线、北京及以远的木材、钢铁、矿石、建筑材料、石油等，通过运量占总运量的70%以上；下行主要是北京及其以远供冀东、东北及秦港下水的煤炭、钢铁，及其它物资等。通过运量占90%以上，其中煤占总运量的70%以上，下行方向为本线重车方向，设计近期（1990年）总运量超过5000万吨，以通县——蓟县南货流密度最大，是以运煤为主的

干线。

2. 线路主要技术标准

序号	名称	标准	备注
1	线路等级	I 级 干 线	
2	正线数目	双 线	一 次 复 线
3	限制坡度	4‰	
4	最小曲线半径	一般800 ^m ，困难500 ^m	按通坨线标准
5	机车类型	客机内燃东方红、货机韶山 3 型	电气化年底工程可结束
6	牵引定数	货列3500吨，客列 700 吨	
7	到复线有效长	近期850 ^m ，远期预留1050 ^m	
8	闭塞方式	自闭追踪间隔8'	
9	线路允许速度	双——丰 100km/h 丰——秦 80km/h	

3. 需要能力及设计能力对照表（1990年）

区 段	能 力	需 要 能 力				设计能力	
		对数（对/日）		运量(万吨/年)		通 过	输 送
		折 算	其 中 客 货	上 行	下 行	能 力 (对/日)	能 力 (万吨/年)
北 京 狼窝铺		108	12 61	4000	4060	168.5	8120
狼窝铺 秦皇岛		93.5	7 60	3300	3960	168.5	9000

1984年实际完成客货运指标及1990、2000年预计客货运指标：

194年实际客货运量

$\frac{2942}{2179}$ (煤)	$\frac{1612}{1351}$ (8)	$\frac{1532}{1296}$ (8)	$\frac{1412}{1216}$
北京	双桥	段甲岭	丰润 秦皇岛
$\frac{1730}{30}$	$\frac{888}{9}$	$\frac{947}{2}$	

图 4-5