

新经济增长带

——京九铁路沿线地区经济发展思路

主编

郑新立

副主编

戴桂英

辛仁周

中国计划出版社

国家科委 1995 年度软科学研究课题

新 经 济 增 长 带

——京九铁路沿线地区经济发展思路

主 编 郑新立

副主编 戴桂英 辛仁周

中国计划出版社

图书在版编目(CIP)数据

新经济增长带:京九铁路沿线地区经济发展思路/郑新
立主编. -北京:中国计划出版社,1997

ISBN 7-80058-583-2

I. 新… I. 郑… III. 地区经济-经济建设-研究-中国
-京九铁路沿线 N. F127

中国版本图书馆 CIP 数据核字(97)第 19580 号

新经济增长带

—— 京九铁路沿线地区经济发展思路

郑新立 主编

☆

中国计划出版社出版

(地址:北京市西城区月坛北大街 2 号 3 号楼)

(邮政编码:100837 电话:68030048)

新华书店北京发行所发行

海丰印刷厂印刷

850×1168 毫米 1/32 16 印张 413 千字

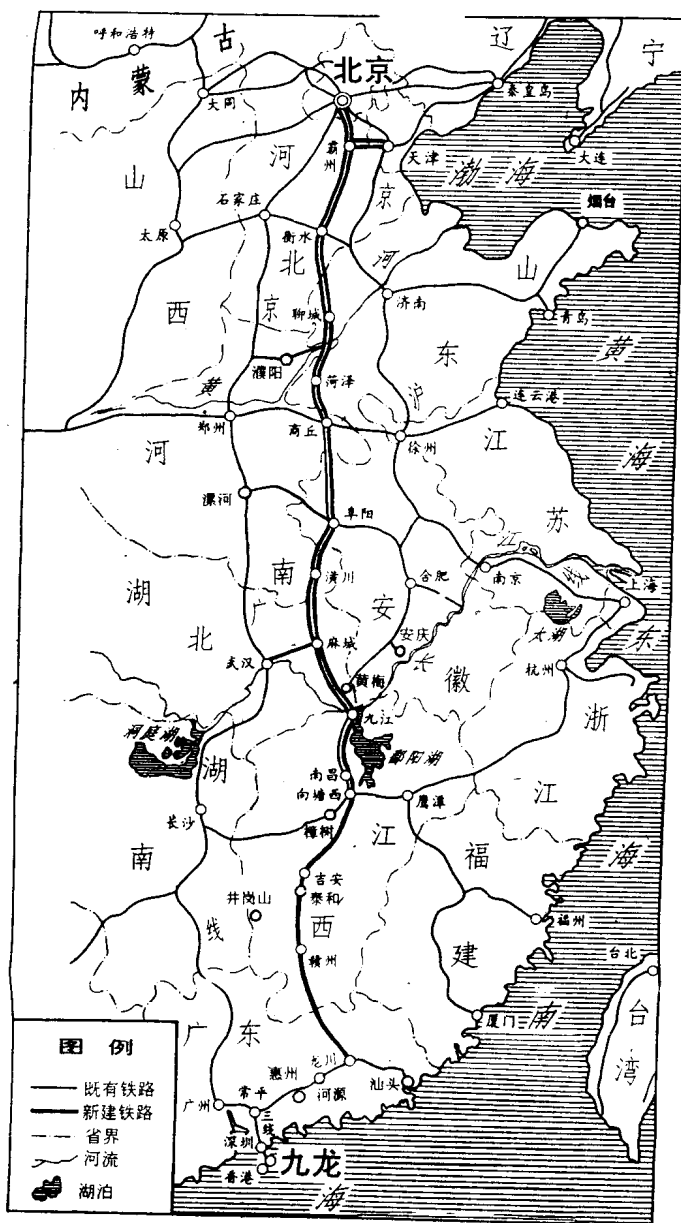
1997 年 11 月第一版 1997 年 11 月第一次印刷

印数 1-1100 册

☆

ISBN 7-80058-583-2/F·355

定价:26.00 元



本书编辑人员名单

主 编 郑新立

副主编 戴桂英 辛仁周

编 委 郑新立 戴桂英 辛仁周
赵世洪 施子海 张笑冰

参加研究单位

国家计划委员会政策研究室

河北省计划委员会

河北省衡水地区计划委员会

山东省计划委员会

山东省聊城地区计划委员会

山东省菏泽地区计划委员会

河南省商丘地区计划委员会

安徽省阜阳市计划委员会

河南省信阳地区计划委员会

湖北省计划委员会

湖北省黄冈市计划委员会

江西省计划委员会

江西省吉安地区计划委员会

江西省赣州地区计划委员会

广东省计划委员会

广东省河源市计划委员会

序 言

京九铁路是“八五”期间国家铁路建设的重中之重,是我国铁路建设史上规模最大、投资最多、一次建成里程最长的铁路干线。京九铁路的建成通车,关系我国经济社会发展的全局,极大地改善了沿线地区的交通条件和投资环境,对促进沿线地区经济发展和 社会进步,保持香港稳定繁荣,都具有十分重要的意义。

京九沿线地区 2 亿多人口,工农业总产值占全国的 15% 左右。由于种种原因,沿线地区经济社会发展水平较低,产业结构低度化问题突出,改革开放程度不高,经济增长方式粗放。改革开放以来,特别是京九铁路兴建以来,沿线地区结合本地实际,对如何充分利用这一重大机遇,加快经济发展,进行了较深入的研究,制定出加快本地区经济发展的规划和政策措施。几年来的实践证明,这些发展规划和政策措施,对促进沿线地区经济社会快速发展起到了积极作用。但是沿线地区经济发展也存在着相互协调不够、联合与协作不力、不合理重复建设等问题。为了进一步深化沿线地区经济发展的研究,相互交流研究成果,促进生产力合理布局,避免不合理重复建设,贯彻落实《国民经济和社会发 展“九五”计划和 2010 年远景目标纲要》,1995 年初,国家计委政策研究室成立了《京九铁路沿线地区经济发展问题研究》课题组。沿线许多省、地(市)也专门成立了课题组。该课题被列入国家科委 1995 年度软科学研究计划。

1995 年 7 月,由国家计委政策研究室组织,在北京召开了“京九铁路沿线经济发展研究”研讨会,国家计委其他有关司局、国家科委、国务院发展研究中心,以及京九铁路沿线的省、地(市)等单位的 40 多位代表出席了会议,交流了各自的研究成果,确定整个课题的研究重点和主要任务。经过各参加单位的共同努力,在各有

关方面的大力支持下,课题研究不断深化,领域逐步拓宽,研究成果得到了社会有关方面的肯定。特别是沿线省、地(市)计委将课题研究和制定本地“九五”和2010年经济社会发展纲要结合起来,许多研究成果被当地政府采纳和吸收。课题组多次邀请各方面的权威人士就京九铁路沿线地区经济发展问题进行座谈和研讨,到沿线地区调查研究和实地考察,同沿线有关部门的同志进行座谈。在广泛吸收沿线地区研究成果和社会上有益见解的基础上,国家计委政策研究室课题组结合自己的调查研究,形成了课题总报告。为了系统地总结、交流和反映京九铁路沿线地区经济发展研究成果,扩大沿线地区在国内外的影响和知名度,推动和吸引更多的有识之士投身于这项研究和沿线地区建设,为有关部门决策提供参考,我们把课题总报告和沿线地区的研究报告与规划思路,以及沿线地区社会经济概况等资料编辑成册,以飨读者。

本书内容丰富,资料翔实,对了解京九铁路沿线地区经济发展现状和变化趋势具有重要的指导作用。沿线各地区的研究报告立足于当地实际,深入分析了本地区经济发展的有利条件和制约因素,着重论述了本地区“九五”期间和到2010年经济社会发展的规划和对策措施。总报告总揽全局,提出了沿线地区经济发展面临的环境、主要任务、发展原则、产业重点和对策建议。参加撰稿的专家、学者和沿线地区计委课题组的同志,对国家有关方针政策和沿线地区经济发展都有颇深的研究,各个研究报告和规划思路都是在经过认真调查研究和充分论证的基础上形成的,书中所提出的观点和思路代表了课题组的意向,不乏真知灼见,富有启发性和指导意义。书中还汇集了京九铁路沿线地区部分重点建设项目,是中外投资者到京九铁路沿线地区进行投资和合作的重要参考。由于我们水平有限,时间仓促,书中可能会出现一些不准确的说法和见解,敬请读者批评指正。

编 者

1997年7月

目 录

序言

第一篇 综合研究报告

京九铁路沿线地区经济发展问题研究	(1)
------------------------	-----

第二篇 地区研究报告和规划思路

沿京九铁路培育河北省新经济增长带研究	(49)
衡水地区京九铁路沿线开发思路	(95)
借助京九铁路,振兴鲁西南经济规划思路	(110)
借京九铁路,振兴聊城经济	(138)
京九铁路经济带菏泽地区发展规划思路	(154)
抓住京九机遇,加快商丘经济发展	(186)
依托京九,加快阜阳开发开放	(214)
抓住京九机遇,加快信阳发展	(245)
鄂东区域经济发展规划思路	(279)
黄冈地区发展铁路经济的基本思路	(319)
江西省京九铁路沿线区域发展总体规划思路	(328)
吉安地区京九铁路沿线生产力布局调整思路	(344)
京九铁路赣南沿线生产力布局总体构想	(368)
广东省京九铁路和广梅汕铁路沿线经济布局 研究	(378)
依托京九兴河源,阔步迈向新纪元	(397)

第三篇 京九铁路沿线地区经济发展概况

河北省	(413)
山东聊城地区	(415)
山东菏泽地区	(417)
河南商丘地区	(419)
安徽阜阳市	(421)
河南信阳地区	(423)
湖北黄陂县	(425)
湖北新洲县	(427)
湖北黄冈市	(429)
湖北鄂州市	(431)
湖北黄石市	(433)
湖北阳新县	(435)
江西九江市	(437)
江西南昌市	(439)
江西宜春地区	(441)
江西吉安地区	(443)
江西赣州地区	(445)
广东河源市	(447)
广东惠州市	(449)
广东东莞市	(451)
广东深圳市	(453)

第四篇 规划中的重点建设项目

廊坊市通汇化学工业总公司双氧水装置建设项目	(455)
固安发电厂建设项目	(456)
文安县塑料工业总公司大型塑料模具项目	(457)
文安县塑料工业总公司汽车塑料零部件项目	(458)

聊城硫酸厂金属锌项目	(459)
山东景阳岗橡胶总厂改性 PVC 新材料项目	(460)
山东阳谷电缆集团公司 3 万吨光亮铜杆连铸连轧 生产线项目	(461)
郓城亨运曲轴制造有限公司多缸曲轴扩建项目	(462)
东明县政府漂白田菁浆项目	(463)
菏泽市桑盾集团公司黄牛高档轻革产品项目	(464)
河南医药化工厂氨苄青霉素钠粉针剂项目	(466)
河南省酶制剂厂活性干酵母项目	(467)
商丘发电厂 2×12.5 万千瓦机组项目	(468)
商丘市淀粉糖厂无水柠檬酸生产线	(469)
安徽省飞龙皮革集团公司黄牛皮制革项目	(470)
安徽国祯能源股份有限公司国祯阜阳热电厂Ⅱ期 扩建项目	(471)
信阳羚羊山制药厂银杏叶系列产品项目	(472)
淮滨三和实业(集团)公司扩建项目	(473)
潢川县亚美畜业集团总公司扩建年产 40 万吨颗粒 饲料生产线	(474)
光山化纤总公司年产 1000 吨复合超细纤维及 700 万米复合纤维印染布项目	(475)
武汉军山长江公路大桥项目	(476)
黄石市橡胶厂溶聚丁苯橡胶项目	(477)
鄂州市汽车三滤纸项目	(478)
南昌高新技术产业开发区的鼓励投资领域和优惠 政策	(479)
南昌市梅岭国家森林公园建设项目	(482)
南昌昌北民用机场服务设施新建项目	(483)
南昌市麦园垃圾卫生处理场项目	(484)
九江化纤厂 3 万吨粘胶短纤扩建项目	(485)

九江市湖口钟山玻璃厂扩建项目	(486)
九江市果树研究所果业开发项目	(487)
宜春地区扩建苧麻织物印染生产线项目	(488)
宜春地区扩建 1 万吨粉末油脂生产线项目	(489)
吉安地区井冈山纸浆造纸厂涂布牛皮箱板纸生产线 项目	(490)
吉安遂川江北支梯级电站桐木壑水利水电枢纽工程 项目	(491)
江西电线电缆总厂“光纤光缆”项目	(492)
赣粤高速公路吉安段工程项目	(493)
江西省赣兴水泥厂项目	(494)
江西赣州中密度纤维板厂项目	(495)
江西华强制药厂建设项目	(496)
广东省河源大顶铁矿项目	(497)
龙川县至河源市一级汽车专用公路项目	(498)
广东省河源市粤东水泥厂项目	(499)

第一篇 综合研究报告

京九铁路沿线地区经济发展问题研究

国家计划委员会政策研究室课题组

前 言

京九铁路北起北京,经衡水、聊城、菏泽、商丘、阜阳、信阳、麻城、九江、南昌、吉安、赣州、龙川、河源、深圳至香港,正线全长2346公里。另有天津至霸州联络线77公里,麻城至武汉联络线91公里。京九铁路与京通、京包、京秦、石德、新兖、陇海、浙赣铁路相接或交叉,是京沪、京广两大南北干线之间跨越京、津、冀、鲁、豫、皖、鄂、赣、粤九省市的又一条南北大干线。京九铁路是国家“八五”期间铁路建设的重中之重,是我国铁路建设史上规模最大、投资最多、一次建成里程最长的铁路干线。

修建京九铁路是中华民族的一个“世纪梦”。孙中山先生在《建国方略》中就曾设想:九江建大桥,“使之成为南北铁路之一中心”。新中国诞生后,早在1958年就提出建设“小京九”铁路(北京至九江)方案。60年代已酝酿京九铁路建设问题,70年代开始做前期工作。1978年,铁道部上报了《关于北京九江铁路设计任务书的报告》,1983年,国家计委报请国务院批准了其中的衡水至阜阳段设计任务书,京九铁路即开始分段建设。80年代末期,为了加快京九铁路沿线地区经济开发,铁道部等有关部门根据政治、经济形势的发展变化,提出将京九铁路远期规划的范围延伸至深圳,与广九铁路相连至香港的九龙。1991年4月,京九铁路被正式列为我国《国民经济和社会发展十年规划和第八个五年计划纲要》中的建设项

目。但是按当时的安排,京九铁路要到1997年我国政府对香港恢复行使主权时才能全线铺通。1992年秋,党中央、国务院从发展国民经济的全局出发,决定尽快打破铁路运输对国民经济的“瓶颈”制约。在充分考虑了综合国力等条件之后,果断地作出了“集中兵力打歼灭战,3年铺通京九铁路”的战略决策。在国务院京九铁路建设领导小组的精心组织、正确领导下,在近20万筑路大军和沿线各级政府与人民群众的大力支持下,3年间,经过初战阶段、攻坚阶段、决胜阶段,京九铁路终于在“八五”计划即将圆满完成之际胜利铺通,在“九五”的开局之年全线通车。京九铁路的贯通圆了中华民族的“世纪梦”。

京九铁路两厢经济辐射面积达150万平方公里,人口2亿多,工农业总产值占全国的15%左右。京九铁路沿线大都是省际边界地区、革命老区和贫困地区,加快沿线地区经济发展,对实现我国“九五”计划和2010年远景目标具有极为重要的意义。为加快沿线地区经济发展,国家不仅花巨资兴建京九铁路,而且还在沿线地区摆布了许多重点建设项目。京九沿线地区充分利用京九铁路建设和铺通带来的重大机遇,科学规划,合理布局,制定了许多有效的政策措施,加快经济发展。研究和探讨京九铁路沿线地区经济发展,对探索出一条开放开发政策从沿海向内地延伸的经验,增进全国东中西三大地带的交流与合作,促进南北之间的对话与协作,呼应长江、黄河的开发开放,促进长江地区和“欧亚大陆桥”的发展,都具有重要的理论和现实意义。鉴于京九铁路的两端是京津、香港和深圳等经济发达地区,这方面的研究报告和研究成果较多,本报告的研究重点是除两端以外的地区。

一、京九铁路沿线地区区位、资源状况及经济发展现状

(一) 区位状况

京九铁路北接京山铁路,与东北亚市场紧密相连;经霸州-天津联络线,通塘沽港,与环渤海经济圈融为一体;沿途与石德、新

石、陇海、汉昆、浙赣铁路相交,沟通华东、中南、西南各省;京九南段和广梅汕铁路相交,与广东、福建、广西等沿海地区相连。尤其通过商丘桥上枢纽,与欧亚大陆桥相接,东联太平洋口岸连云港,西达陕西、甘肃、新疆直通荷兰的鹿特丹港(大西洋口岸),与亚洲、西欧和中东三大经济圈沟通,形成全开放型的交通格局。

京九铁路自北往南穿越海河平原、黄淮平原、大别山地、鄱阳湖平原、赣中丘陵、粤北山地和珠江三角洲等区域。由北京至河南潢川,属华北平原,面积 17.53 万平方公里,海拔高度 10—50 米,地势平坦,地面坡降 $1/6000—1/7500$,地表水径流不畅,旱、涝、盐、碱、沙等多种灾害频繁交替发生。河南潢川以南,分属长江中、下游平原和江南丘陵山区,面积 22.50 万平方公里,山地、丘陵、平原、盆地相间排列。主要山地有大别山、幕阜山、罗霄山、大庾岭、九连山等。丘陵地区海拔高度 200—500 米,山地一般海拔高度 600—800 米,部分达 1000—1300 米,最高峰南风面,海拔高度 2120 米。名山有庐山、井冈山。

京九铁路沿线地区位于我国东部与中部之间,分属环渤海地区、中部五省地区、长江三角洲及沿江地区等五大经济区域,南连港澳、珠江三角洲经济发达地区,北接京津两大直辖市,东达沿海开放发达地区,西通中部能源富集区,是经济发展由东向西推进的接力站,是京津和珠江三角洲地区经济技术转移的承接点,也是外商投资由南向北推进、由东向西转移的必经之地,起着承东接西、引南联北的作用,区位优势极为明显。铁路沿线长江以南地区属于亚热带气候,从江北的黄冈地区和河南南端的信阳地区以北基本上就是黄淮海平原,再往北是华北平原。

河北衡水市位于环渤海和省会开放开发区的结合部,南傍邯邢钢铁、煤炭生产基地,北靠京津两大都市,西接京广线和石家庄机场,东距京沪线和建设中的黄骅港、滨州港分别只有 60 公里、200 公里和 220 公里。既是沿海开放发达区的腹地,又是内陆对外开放的前沿。纵贯全境的京九铁路在衡水市与石德线交汇,衡水不

仅是京九线京南第一大站,而且将成为全国重要的铁路枢纽之一。山东聊城地区位于京九产业带与胶济产业延伸带的交汇处,是连接东部经济发达地区与西部能源基地的纽带;中心城市聊城市是山东省经济发展一级轴线的五个重点城市之一,是京九线上12个大站之一。山东菏泽地区地处苏鲁豫皖四省交界处,是重要的交通枢纽,京九、新石两条重要铁路在本区腹地穿过。河南商丘地区位于京九铁路和第二亚欧大陆桥的交汇之地,北靠山东、南接安徽,西与开封为邻,东隔安徽与徐州相望,处于豫鲁苏皖四省结合部,素有“豫东门户”之称。

安徽阜阳地处我国南北气候分界线秦岭淮河一线的交叉点上,现有漯阜、濉阜、淮阜、商阜四条铁路线,京九贯通后,阜阳铁路将构成“米”字型布局,五路交汇,八线引入,每百平方公里占有铁路是全国平均水平的6倍,阜阳编组站建成后,将成为京九线最大的也是全国六大网络性大型铁路枢纽之一。湖北黄冈地区地处长江中游,我国经济发展布局的三条主轴线——长江、京广铁路和京九铁路在该区交汇,铁路有京九、京广两条大动脉,武麻、武沙两条铁路联络线与长江黄金水道相连,构成两纵三横的格局。京九铁路江西段北接长江黄金水道和鄱阳湖,南连粤闽经济特区,是京九铁路与国家确定的沿长江重点开发区域的交汇处,在全国梯度推进的战略布局中处于承接东西、沟通南北的地位,区位优势显著,该区吸引外资,发展外向型经济具有明显的优势。广东河源地区是沿海和广阔山区腹地的结合部,也是东江水道的中枢,向北越九连山到江西,向东联接汕头、福建,向南靠广州、惠州、深圳、香港、澳门,京九线至龙川与广梅汕铁路交汇,在东莞常平与广深、广九线汇合共线,直达深圳、九龙,是几条铁路大动脉交汇贯通的联结点。

(二)自然资源状况

1. 水资源

京九铁路穿越黄河、长江、淮河等大江大河,水资源得天独厚。

流经区内的河流有海河(流量 717 立方米/秒,下同)、黄河(1820 立方米/秒)、淮河(1110 立方米/秒)、长江(31060 立方米/秒)和珠江(11070 立方米/秒)及其支流。黄、淮、海三大河流流量小(共计 3647 立方米/秒),含沙量高(如黄河平均水流含沙量 33.6 公斤/立方米,最高含沙达 535 公斤/立方米),流经地域坡降小,径流不畅,泥沙淤积,逐步发育成“地上河”(黄河河床每年淤高 0.03—0.1 米),水旱灾情严重,综合治理任务艰巨。长江、珠江河流流量大,含沙量低,无结冰期,水资源丰富。主要湖泊有鄱阳湖、白洋淀、衡水湖、东平湖、微山湖、龙感湖等。其中鄱阳湖是我国第一大淡水湖,水位标高 21.0 米,面积 3583 平方公里,水深 16 米。

特定的地形地貌、地质、气候条件,决定了区内水资源时空分布不均。以大别山为界,大体上可把京九铁路沿线地区分为北部华北平原区和南部丘陵山区。北部华北平原区地形平坦,年降雨量 500—800 毫米,地表水资源可利用量约为 151 亿立方米/年。而地下水资源丰富,黄淮海平原广泛分布第四系孔隙潜水和承压水。大气降水、地下水侧向径流、河渠渗漏及灌溉回归水是地下水主要补给来源,其中深层承压水主要接受侧向补给。南部丘陵山区的地表水资源丰富,地表径流量超过 2000 亿立方米/年。地下水分布普遍,长江沿岸平原、鄱阳湖平原,山间河谷冲积层和岩溶排泄带地下水丰富,大面积基岩山区赋存有裂隙水,适宜分散开发利用。赣南、粤东北红层盆地底部灰质砾岩和钙质砂岩是缺水山区的地下水富集带,具有供水前景。地下水可开采资源为 48.72 亿立方米/年。

河南商丘地区属淮河流域,主要水系有南四湖水系、洪泽湖水系、涡河水系,中大型河流有涡河、惠济河、包河、浍河、沱河等。安徽阜阳地区有淮河、颍河、涡河等 10 多条河流,并与长江相连。河南信阳东部地区分属长江和淮河流域,常年平均径流深为 241 毫米。浅层地下水储存条件较好,地下水资源丰富,还有丰富的过境水,沿线各县都有一座或多座大型水库。区内水质良好,多为一、二