

高速铁路梦将成真

鹏 子

1994年12月22日,中国第一条准高速铁路——广(州)深(圳)准高速铁路建成通车。

据悉,中国的第一条高速铁路,也是世界上最长的一条高速铁路——京沪高速铁路将列入“九五”计划。未来的京沪高速铁路将以什么面目呈现于众人面前呢?对我国非常紧张的运输来说,高速铁路会带来怎样的变化呢?

权衡利弊 明智的选择

我国铁路到1993年总长5.38万公里,虽经40多年努力建设大有起色,但铁路依然是制约经济发展的“瓶颈”。中国铁路运输全面紧张,尤以南北运输最为突出。其中,京沪线运输密度和强度被列为“世界之最”。扩大京沪线的运输能力已成当务之急。

如何解决京沪线运输难?交通专家指出,方案无非是四套:一是在原来的复线外再建两条并行线;二是新建一条客货混装线;三是新建一条普通客运专线;四是修建高速铁路专用线。经过分析测算表明,第一套方案造价低,但效果差;第二、第三套方案投资与高速铁路差不多,而高速铁路有高速、安全、运能大、占地少、节省能源、不污染环境等优点。特别值得一提的是高速铁路是高新技术的集成,能带动一大批相关产业的发展。西欧、日本高速列车运营以来发挥了巨大的作用。中国搞现代化建设更需要高速度、大运量的高速列车。

中国人把目光坚定地投向了京沪高速铁路。

1992年,中国“高速铁路发展研讨会”在北京召开。国内外猜测,中国在高速铁路上有大的举措。

果然,1993年,由国家科委、计委、经贸委与铁道部联合组成“高速铁路前期领导小组”。国务委员兼国家科委主任宋健、铁道部部长韩杼滨为该小组顾问。该小组集中中国一流的铁路技术专家、经济学家就京沪高速铁路的技术可行性、经济效益、管理模式展开全面论证。论证结果令人振奋。

1994年12月26日,“京沪高速铁路前期论证成果鉴定会”在北京召开,到会专家对高速铁路的前期论证给予高度评价。

快速安全 高质量的享受

未来的高速铁路是什么样子呢?据参加论证的中国社会科学院数量经济与技术经济研究所李京文研究员介绍:京沪高速铁路按时速每小时300公里标准修建,初期时速为250公里,以后随技术成熟将逐渐提升到

300公里。时速如按250公里算,北京到上海1400公里只用6~7小时,跑一个来回比现在13次特快单程还省3~4个小时。乘飞机要候机,如算上这一段时间,高速列车与飞机相差无几。

未来的京沪高速列车年双向客运可达1.2亿人次,年货运量为1.2亿吨。另外,其巨大的分流能力将大大缓解南北运输的紧张状况。

乘坐一次列车花多少钱呢?京沪高速铁路全程票价仅相当于现飞机票价的2/3,是13次特快列车软卧票价的82.3%,硬卧的1.5倍。考虑到各省市的实际情况,另开部分中速列车(时速150~200公里),票价相当于13次特快的硬卧价。高速列车舒适程度高,服务质量好,相信会赢得广大乘客的喜爱。

高速列车风驰电掣,乘客心里也许会打个问号,安全吗?对此,李京文介绍,高速铁路采用全立交、全封闭,行车有可靠保证,各方面技术经30多年的发展完善也相当成熟。德、法、日等国高速列车投入运营30年,还没发生过一次事故。

投入产出 良好的效益

建京沪高速铁路的核心是资金,需投资多少呢?经专家课题组论证,共需人民币700~800个亿(1992年价格)。虽投资大,但由于它经过的鲁、皖、苏、冀、京、津、沪四省市属于经济发达的东部地区。这一地区的面积只有全国总面积的6.4%,而人口、国民收入、大中型企业的数目分别占全国的26.5%、32.1%、40%,是我国经济的“黄金地带”,建成后带来的巨大效益是非常可观的。而且该地区只需载客55%就可以保本。据介绍,京沪高速铁路正式开工后,六年可以建成,投入运营后六年可还清内外借款,十年后就可收回全部投资,因此,在经济上是完全可行的。

京沪高速铁路如同一根扁担,肩挑长江三角洲和渤海经济圈。它的建成将促进这两大经济圈物质、技术、信息、文化上的交流,对我国经济的发展具有战略影响。

京沪高速铁路还可以促使生产力布局的合理化。铁路两头技术发达而中间相对薄弱,中间地带只成了物资过境的通道,制约了当地经济的发展。铁路建成后,其分流作用将缓解客货运输强度,有利于当地经济的发展。

京沪高速铁路对产业结构的调整、城市发展和城市经济带的形成以及旅游业的发展都有巨大的经济和社会效益。

京沪高速铁路的论证,得到中央的高度重视,并已决定将其列入“九五”计划,法、德、日等国为争夺中国的高速列车市场展开了激烈的竞争。

京沪高速铁路将成为世界上最长的高速铁路,其巨大的经济效益使它成为名副其实的“黄金通道”。乘坐京沪高速列车驰骋大江南北,看北国风光、赏江南美景的那一天不久就会来到。

(原载《半月谈》杂志1995年第3期)