



宽轨铁路引入兰州 搭建向西开放战略大舞台

■ 本报记者 梁志强 张兆华

近年来,新亚欧大陆桥中国段的西端阿拉山口口岸的过货量增长迅速,不断刷新纪录。去年8月,国务院在《关于同意设立兰州新区的批复》中明确指出,推动兰州市建设成为向西开放的重要战略平台,在带动甘肃及周边地区发展、深入推进西部大开发、促进中国向西开放中发挥更大作用。将阿拉山口宽轨铁路引入兰州,接通兰州至中亚国家的直通铁路大通道,是兰州打造国家向西开放战略平台的有效途径和迫切需要。但是,由于中国与哈萨克斯坦等中亚国家以及俄罗斯的铁路轨距不同,所有进出口货物必须在口岸换装、换轮。而对方接重空车、过境站场的匹配及人工换装能力严重不足,换装作业时间长,货物损毁严重;中方换装站又处在阿拉山口风口区,经常停工避风,既不安全,还影响工作进度。

宽轨入兰是经济战略需要

目前,中国向西开放,主要依托新亚欧大陆桥。亚欧大陆桥现有两条,第一亚欧大陆桥以俄罗斯东部的符拉迪沃斯托克为起点,经西伯利亚铁路通向莫斯科,然后通向欧洲各国,最后到达荷兰鹿特丹港,全长13000公里左右;第二亚欧大陆桥,又称新亚欧大陆桥,东起中国连云港和日照等港口,向西经陇海铁路线上的连云港、郑州、西安等城市,以及兰新铁路线上的兰州、乌鲁木齐等城市,由北疆铁路到达新疆阿拉山口出关进入哈萨克斯坦,再经俄罗斯、白俄罗斯、波兰、德国,最后到达荷兰鹿特丹港,横贯亚欧两大洲中部地带,辐射30多个国家和地区,全程10800公里左右。新亚欧大陆桥于1990年9月贯通,1992年12月正式投入国际集装箱运输业务。相比第一亚欧大陆桥,新亚欧大陆桥避开了高寒地区,东部港口无冰封冻期,运输条件明显改善,且运距缩短2000公里,节约运费30%,比海运节省60%的运费。由于新亚欧大陆桥所经路线很大一部分是经原“丝绸之路”,所以又称“现代丝绸之路”,是目前亚欧大陆东西最为便捷的通道。

随着口岸过货量的逐年加大,运能与运量的矛盾日益突出。每年值高峰期,向西出口的货物因受换轮、换装影响常被迫停装、限装,口岸大量积压待换装的重车,造成新疆及内地向西出口货物无法及时运出,很多中亚客户面对这种状况只好调转方向,赴欧洲市场采购,这种局面自2005年起至今未能得到有效解决。虽然目前受美国次贷危机影响,哈萨克斯坦等国房地产建筑业和个人消费市场开始降温,对中国建材、水泥、家具、电子产品等的需求下降,口岸过货量明显减少,但向西出口换装难和运力不足的问题依然非常明显。

将阿拉山口宽轨铁路引入兰州,是保障国家经济安

全的战略需要。目前,中国经波斯湾霍尔木兹海峡、马六甲海峡等全球敏感地带输入的石油,已分别占进口石油总量的60%和80%以上。国内石油运输对中东和海上通道的严重依赖,已给中国能源安全带来非常大的潜在风险。学术界有人做过假设,一旦太平洋上发生冲突,中国东南海上能源通道被切断,中国就会面临无法预料的困境。将阿拉山口宽轨铁路引入兰州,将会彻底解决中国进出口商品在阿拉山口换轮、换装带来的难题,大幅度提高进出口货物通关速度,构建起国家能源资源陆上安全大通道。与此同时,还可以更好地开发利用好新疆、西藏、青海、甘肃、宁夏等西部地区丰富的自然资源,搭建起中国商品向西销售的平台,扩大中国对中亚、西亚、南亚,乃至欧洲的商品、资本、技术出口,缓解向东贸易的压力,大大增强中国对世界经济的把控和博弈能力。

将阿拉山口宽轨铁路引入兰州,是中国构建全方位开放新格局的必然选择。扩大向西开放,是新时期党中央、国务院积极应对国际政治经济格局深刻变化做出的重大战略部署,是实施全方位对外开放的重大战略举措。随着经济全球化步伐的加快,中国的外贸依存度大幅增加。实现贸易货物运输便利化和运输方式多元化,首先必须有安全、畅通和高效的国际运输通道。合理利用运输通道,降低贸易成本,实现贸易便利化,保证贸易和国家重要战略物资以及能源、原材料进口运输安全,已经成为各国实现可持续发展所面临的一项紧迫任务。特别是随着中国珠三角、长三角和环渤海三大经济圈的快速崛起,大量百货、建材、轻纺、家电等商品迫切需要通过新亚欧大陆桥向西出口。将阿拉山口宽轨铁路引入兰州,可以使兰州东联珠三角、长三角、环渤海三大经济圈,西通大西洋、里海、黑海,中国出口商品可以从兰州直接运往中亚、西亚、中东和欧洲各国,自西进口商品也可以运至兰州再分流,减少换装环节,大大节约运输时间、降低运输成本,对于中国构建东部沿海开放和西部陆上开放并进的全方位对外开放新格局,具有重大的现实意义,宽轨入兰也是实现甘肃转型跨越发展的迫切要求。

对外开放的程度,决定经济发展的速度和质量。对外开放程度低,是目前甘肃经济发展滞后的重要原因之一。经济学上常把投资、消费、出口喻为拉动经济增长的“三驾马车”。甘肃深居内陆,既不靠海,也不具备沿边省区的优势,对外开放局面难以打开,获取国际资源、技术困难,导致经济发展缓慢。将阿拉山口宽轨铁路引入兰州,就能够畅通甘肃与中亚、西亚乃至欧洲国家的交往渠道,大幅度提升甘肃对外开放水平,促进甘肃经济社会转型跨越发展。

兰州自古以来便是东西合作交流和欧亚商贾往来的重要通道,是“丝绸之路”的必经之地。历史上,中国借助“丝绸之路”这一平台,实现了对

世界的开放,出现了汉唐经济发达、国力强盛的盛世。建国以来,伴随着陇海、兰新、兰青、包兰等铁路的建成通车,兰州逐步成为西北与内地、西南地区以及西北地区内部的客货集散地。凭借地处中国陆地版图几何中心和“座中六联、关通八方”的区位优势,现已成为全国重要的综合交通枢纽和物流中心。随着兰州铁路枢纽工程的通车运行,加上在建及规划建设的兰渝、兰新第二双线、宝兰客专、银川至兰州复线、兰州至合作、兰州至张掖等铁路的建成通车,今后将有12个方向的铁路在此交汇。同时,还有多条国家高速公路过境,这些交通基础设施为国内各地货物汇集提供了便利条件。将阿拉山口宽轨铁路引入兰州,依托直通的铁路大通道,兰州将成为中国通向中亚、西亚乃至欧洲“新丝绸之路”的战略出发点,有利于充分发挥兰州综合交通枢纽优势和兰州新区国家级新区的政策优势,使铁路口岸由边疆向内地大大延伸,兰州将成为西部“陆港”,从开放的末梢地带,一跃成为开放的前沿阵地,从而更好地利用国际国内两个市场、两种资源,加快建成西陇海兰新经济带重要支点、西北地区重要的经济增长极,在全省乃至西北地区充分发挥率先、带动、辐射、示范的中心作用。同时,引入宽轨铁路后,来自中亚、欧洲的豪华国际旅游列车可直接开进兰州,加速兰州、甘肃乃至西部地区旅游业的发展,使兰州成为国际化城市。

宽轨入兰是各方共识

据美国兰德公司《中国寻求能源安全》研究报告的一个说法:中国石油安全与否仍依赖于马六甲海峡。这就是人们常说的“马六甲困局”。破解这一困局,必须开辟陆上通道,由单纯依赖海上开放向海陆并举转变。

去年5月在俄罗斯南部海滨城市索契举行的第七届宽轨铁路国际论坛上,中欧运输走廊建设成为论坛讨论的一个重要议题。与会者认为,由于中国与欧洲国家间的货物运输量不断上升,完善中欧间铁路运输基础设施对促进亚欧大陆经济发展具有重要意义。

俄罗斯铁路公司总裁亚库宁说,俄罗斯不只是商品出口国,也是过境运输的桥梁。当前欧洲和中国的年贸易额已经超过5000亿美元,国际社会对发展过境运输的兴趣显著上升。在世界经济形势不稳定的条件下,各国都在寻找加强本国竞争力的途径。对欧洲来说,建设这样的运输走廊是应对当今经济挑战的手段之一。

欧盟委员会副主席希姆·卡拉斯表示,由于海运耗时较长,提高铁路运输竞争力大有可为,欧盟希望推动运输线路多元化。目前,中国企业已开始通过

经哈萨

克斯坦和俄罗斯的铁路向欧洲运输商品。

哈萨克斯坦国家铁路公司总裁马明说,如果从中国重庆出发,集装箱列车沿“新丝绸之路”到德国杜伊斯堡只需要16天。相比之下,海运需要45天。这样,从中国通往欧洲的货运时间几乎缩短了三分之二。因此,宽轨入兰将有望成为中国恢复“丝绸之路”、打通向西渠道的重要节点。

兰州新区是继上海浦东新区、天津滨海新区、重庆两江新区、浙江舟山群岛新区之后国务院批复设立的又一国家级新区。该区位于兰州北部秦王川盆地,地处兰州、西宁、银川三个省会城市共生带的中间位置,座中四联,承东启西,连接南北,距兰州市区38.5公里,距西宁198公里,距银川420公里,是甘肃与国内、国际交流的重要窗口和门户。兰州新区规划面积806平方公里,中心发展区占246平方公里。甘肃在历史上就是中国的战略纵深区域,是中原连接西域的交通要道,又是多民族聚集区,自汉王朝以来甘肃就作为长安的屏障而备受关注,曾有“失金城者长安危也”之说。中国经济布局所考虑的是如何培养西北经济的全新体系,在国家战略纵深区形成新的经济增长点,使西部经济快速赶上东部发达地区,以求得国家经济格局的均衡与平衡,建立全新的国家战略安全空间。从这个角度讲,兰州在国家战略中的位置十分重要。2013年,兰州新区的开发建设迎来新机遇。石化、装备制造、高新技术、现代农业示范区等相继开发建设,向西拓展的号角已吹响,交通运输的作用越来越显得举足轻重。

修建兰州至阿拉山口宽轨铁路,既能保证兰州新区开发建设的需要,又能满足沿线金川公司、酒钢公司等资源型企业大量进口矿产资源的需求。同时,沿线地势平坦,占用耕地少,征地拆迁量小,建设成本相对较低。中亚、西亚各国当前正处于恢复性建设时期,同中国经济的互补性强,为扩大经贸合作提供了广阔空间。中亚国家市场对中国西部的农产品、建材、化工等产品和东南沿海及中部地区的轻工产品有强烈的需求,目前中国已经成为哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦等中亚国家最重要的贸易伙伴之一。近年来,亚太地区特别是日本、韩国的货物专列通过新亚欧大陆桥运转至中亚、西亚和欧洲的商品不断增加。随着兰州新区上升为国家级新区,甘肃等西北地区与中亚、西亚和欧洲的外贸进出口量将大幅度增加。可以预见,不久的将来,兰州将成为中国向西开放的前沿阵地和进出口商品集散地。因此,宽轨铁路的运力需求有充分的保证。

近年来,中国北车、南车集团等已为哈萨克斯坦、土库曼斯坦、白俄罗斯和蒙古等宽轨铁路国家制造出口了一大批宽轨机车和客货车,中国宽轨装备制造技术已经非常成熟。因而,在宽轨铁路及其配套设施方面不存在技术上的障碍。

中国与中亚国家交流合作日益密切。近年来,随着上海合作组织影响力的不断扩大,中国与中亚各国及俄罗斯的政治、经济交往越来越密切,特别是与哈萨克斯坦、乌兹别克斯坦、吉尔吉斯斯坦、塔吉克斯坦和土库曼斯坦等中亚国家互联互通建设取得重大进展。同时,中国已分别同哈萨克斯坦、乌兹别克斯坦签署货币互换协议,正积极探讨在双边贸易中使用本币结算。因此,修建宽轨铁路既有利于进一步扩大向西开放,也具备良好的机遇和条件。

宽轨铁路可与准轨铁路互补。准轨铁路虽为世界上大多数国家所采用,但新亚欧大陆桥沿线的哈萨克斯坦、俄罗斯、白俄罗斯、波兰等国家仍然普遍采用宽轨铁路。为实现新亚欧大陆桥全线无换装、无阻碍运输,哈萨克斯坦曾于2004年提出了一个“准轨化方案”,并在世界上引起巨大的反响,也得到中国的热情支持。但因种种原因,准轨铁路修建计划搁置至今。即便今后哈方重启修建准轨铁路计划,其宽轨铁路仍会继续运营。而将阿拉山口宽轨铁路引入兰州,中国则拥有了直通中亚和东欧国家准轨、宽轨两条铁路大通道,从根本上解决因铁路轨距不同而造成的“卡脖子”问题,大幅度提升向西开放的运输能力。

2010年5月2日,国务院办公厅发布了《关于进一步支持甘肃经济社会发展的若干意见》(简称《意见》),充分肯定了甘肃在全国重要的战略地位。《意见》中提到,甘肃是中国西北地区重要的生态屏障和战略通道,在全国发展稳定大局中具有重要的地位。甘肃位于西北地区的中心地带,是黄河、长江的重要水源涵养区,是民族交汇融合地区,是中原联系新疆、青海、宁夏、内蒙古的桥梁和纽带,对保障国家生态安全、促进西北地区民族团结、繁荣发展和边疆稳固,具有不可取代的作用。

在目前国家大力发展西部经济、优化国家安全战略的背景下,兰州要起到非常重要的作用。大西北开发从长远看,铁路的最终目标是:客车速度500千米-600千米/时,重载货车300千米-400千米/小时,但现有的标轨铁路达不到这一目标,其根本原因是标轨铁路的轨距窄。宽轨铁路本身技术含量不是很高,但非常实用,且意义重大,可成倍提高运输能力,整个交通运输体系,包括公路、民航、水运等渠道,都将全面畅通。可以说,其建设的意义和作用十分巨大,且影响深远。

