

回眸大秦风采,迎来跨越式发展新机遇

大同铁路分局 胡玉卿 胡智勇

[摘要] 大秦铁路是我国第一条开行重载单元列车的运煤专线。大秦线的开通运营为晋煤外运增威添翼。自1988年12月正式运营,十五年来共运煤炭9.2亿吨,完成换算周转量479945百万吨公里,取得辉煌业绩。大秦线在我国煤炭运输中占有十分重要的地位。跨越式发展的战略构想为大秦线的发展指明了方向,创造了新机遇,迎来新挑战。

[关键词] 大秦,跨越式,发展,新机遇

大秦铁路是我国第一条开行重载单元列车的运煤专线。它西起山西省大同市,东至河北省秦皇岛港,地跨山西、河北、北京、天津两省两市。全线隶属北京铁路分局大同铁路分局管辖,每年担负着大同铁路分局3/4以上的货物发送量和换算周转量,承担着北京铁路分局近2/5的煤炭发送量和全路近1/7的煤炭发送量。是山西、陕西、内蒙古西部煤炭外运的重要通道。大秦线全长653公里,年设计能力1亿吨,担负着“三西”地区1/3的煤炭外运量,担负着全国五大电网,十大钢铁公司和6000多家工矿企业生产用煤和出口煤炭的运输任务,是名副其实的“国民经济大动脉”。大秦线自1988年底一期工程开通运营,1992年全线贯通。从1988年至2003年的十五年共运送煤炭9.2亿吨,为大同铁路分局的发展取得了骄人的业绩,为国民经济的发展和铁路建设的发展做出了突出贡献,对缓解分局运输能力紧张,提高运输效率,增加运输收入等均起到了至关重要的作用。回顾大秦线的发展历程,迎来大秦线在跨越式发展新形势下的新挑战和新机遇。

一、大秦线的开通运营为晋煤外运增威添翼

大秦线建设及开通之际正是大同分局运输能力紧张之时。1988年作为大同分局晋煤外运主通道的大张线区段运输密度已达到7965万吨,比该段线路6500万吨设计通过能力高出1465万吨。大张线运输能力已经饱和,线路损耗严重,每年需要更换的重伤钢轨都在1400根以上,更换辙岔近200组,分局运输压力非常大。而与此同时由于正逢国民经济高速发展时期,受国家经济发展影响,分局运输量却仍以每年近5%的速度增长,大张线的运输能力难以承受。1988年底,大秦线的开通运营缓解了大同铁路分局货物运输的北通道,起到了分担货流,减轻大张线运输压力的作用。从此,大张线的运输密度始终保持着正常水平。

1988年正值国民经济增长的高速发展时期,能源需求急剧上升。作为晋煤外运主功手的大同铁路分局运量已难以满足全国主要电厂、钢厂等重点企业的煤炭需求。由于电厂缺煤,供电不足,造成一些企业停产,个别地方民用煤也出现不同程度的脱销,1988年底大秦线的开通运营为晋煤外运增威添翼,给全国使用晋煤发电的电厂带来生机,电厂“等米下锅”的状况得到改观,各大钢厂也起死回生,大秦线对国家的贡献是功不可没的,它对缓解全国能源紧张的作用是不可忽视的。

二、十五年来的辉煌业绩

大秦线于1988年12月25日开通一期工程后即开始了正式运营,当年完成煤炭外运量2万吨。1989年完成煤运量2007万吨,占全分局运量的比重为23.5%,此后大秦线的运量逐年增长,2002年一举突破了亿吨大关。经过十五年的发展,大秦线的运量占全分局运量的比重已提高到79.2%。2003年大秦线实际运送煤炭1.2亿吨。十五年共运送煤炭9.2亿吨,占全分局十五年总发送量的53.6%。

大秦线的换算周转量从1989年占分局总量的30.5%,到2003年占分局总量的74.4%,提高了43.9%,2003年大秦线实际完成换算周转量68245百万吨公里,为1988年大同铁路分局完成的总换算周转量的3.5倍。十五年来共完成换算周转量479945百万吨公里,占全分局十五年总换算周转量的59.7%。由于大秦线的开通运营,大同分局整体运输质量得到了普遍的提高,其中货物平均牵引总重在大秦线开通前,分局平均为2525吨,到2003年达到3351吨,提高了32.7%;货车净载重1988年分局平均为58.0吨,大秦线开通十五年来,由于先后使用了C63、C76、C80等专用及大型车,分局净载重逐年提高,2003年达到61.2吨,提高了5.5%;货车旅行速度1988年为33.7公里/小时,2003年提高到46.5公里/小时,提高了38.0%;货车周转时间1988年为2.22天,2003年在运输距离延长的情况下达到1.73天,压缩了0.49天,提高了车辆的使用效率。十几年来,大秦线从最初以晋煤外运为主,逐渐扩大了货源吸引区,现已成为山西、陕西、内蒙古西部(即“三西”地区)煤炭外运的主通道。陕西煤炭从最初的宁启线代发,逐渐发展到以神华铁路接运为主,运量逐年增加,

[参考文献]

- [1] Daniel F. Spulber, "Market Microstructure and Intermediation" [J], The Journal of Economic Perspectives, Vol. 10, Issue 3 (Summer, 1996), 135 - 152
 - [2] 刘学, 技术交易与交易费用研究[M], 北京: 华夏出版社, 2001
 - [3] 布鲁斯·金格马, 信息经济学[M], 山西: 山西经济出版社, 1999
- 合肥市重点项目基金资助项目, 项目编号: 2003 - 1003 软
安徽省软科学项目基金资助项目, 项目编号: 01035024

我国支柱产业的产业政策实施效果评价

哈尔滨工程大学经济管理学院 刘希宋 夏志勇 黑龙江省林业厅森林公安局 赵 寰

[摘要] 本文首先具体介绍了模糊层次综合评价方法的基本原理,在此基础上,确定了支柱产业的产业政策实施效果的综合评价的层次结构模型,通过模糊合成运算,将复杂的多层次评价问题转化为定量评价,从而能够更直观、更合理地反映经济效益状况,为支柱产业在全面建设小康社会的进程中进一步发展提供可靠的决策依据与指导。

[关键词] 支柱产业,产业政策,效果,评价

1 引言

党的十四大报告在科学分析我国经济发展的现状和规律的基础上,提出我国要振兴机械电子、石油化工、汽车制造和建筑业,使之成为国民经济的支柱产业。经过十多年的发展,我国的支柱产业顺应了经济发展的趋势,取得了长足的进步。但在发展过程中,仍存在许多的问题。基于此,本文对我国支柱产业的产业政策实施效果予以科学地评价,以期在全面建设小康社会的进程中对其进一步发展提供借鉴性作用。

2 模糊层次综合评价的数学模型

模糊层次综合评价法是将 Fussy Mathematics 与 AHP 法相结合的一种系统评价方法。它较好地解决了复杂系统的多指标问题,能较全面地吸收所有因素所提供的信息,便于区分各因素在总的评判中的地位 and 作用,是迄今为止较先进的评价方法。其建立步骤如下:

(1) 建立因素集、评语集。因素集 U 是由影响评判对象的各个因素所组成的集合,可表示为: $U = \{u_1, u_2, \dots, u_n\}$ 。其中,元素 $u_i, i = 1, 2, \dots, n$ 是若干影响因素。评价集 V 是由评判对象可能做出的评判结果所组成的集合,可表示为: $V = \{v_1, v_2, \dots, v_m\}$ 。其中 $v_j, j = 1, 2, \dots, m$, 是若干可能做出的评判结果。

(2) 用层次分析法确定因素集的模糊权重向量 A 。一般而言,各个因素在评判中所具有的重要程度不

2003 年已达到 1754 万吨,占了大秦运量的 14.4%。内蒙古西部煤炭外运也随着大准线的修通而日异增长。陕西、内蒙古西部煤炭外运量的增加,在带动了当地经济发展的同时也创造了大秦线的经济效益和社会效益。

三、在跨越式发展中,面临着新挑战和新机遇

我国是煤炭第一消费大国,在目前的能源结构中,以煤炭为主要能源结构的格局将会长期存在。我国的煤炭资源主要集中在西部地区,而发达的工业则集中在东部沿海,这就决定了铁路西煤东运的长期任务。随着国家经济的发展,全社会煤炭需求量将大幅度增加,铁路承担的煤炭运输任务必将越来越繁重。

大秦线在我国煤炭运输中占有十分重要的地位。山西、陕西、内蒙古西部这“三西”地区煤炭储量丰富、质量优良、开采条件好、重点煤矿集中,产量占全国煤产量的 80% 以上,而大秦线每年的煤运量占这三个地区总量的 1/3。尽管大秦线昼夜不舍的运转,2003 年超设计能力运送了 1.2 亿吨煤炭,但仍然难以满足国民经济发展对煤炭运力的需求。2004 年夏季,我国南、北方地区的气温普遍升高,直接导致居民用电的大量增加,由于一些重点电厂存煤低于合理水平,电力供应紧张,拉闸限电时有发生,使人民群众的切身利益受到一定的影响。在我国煤炭的产运销链条中,运输是“瓶颈”。在国民经济发展中,铁路具有不可替代的特殊地位和重要作用。铁道部党组审时度势,提出了实现铁路跨越式发展的战略构想,描绘了中国铁路未来发展的宏伟蓝图,吹响了我国铁路加快向现代化进军的号角。跨越式发展的战略构想也为大秦铁路的发展指明了方向,对大秦铁路既创造了一个新机遇,又是一次新挑战。

铁路跨越式发展的基本内涵是:运输能力的快速扩充和技术装备水平的快速提高。铁路跨越式发展,速度是关键。大秦铁路要想更好地承担起运煤专线的繁重任务,必须抓住铁路跨越式发展的新机遇,迎接新挑战。

随着国民经济对煤炭需求的日益增长,大秦线的运输压力也越来越大。大秦线在 2003 年超设计能力完成煤运量 1.2 亿吨的基础上,确定了 2004 年 1.5 亿吨的煤运量计划,进而提出了 2005 年要实现 2 亿吨的宏伟目标。大秦线缓解运输压力的最好办法是重建一条大秦线。但是,这需要约 300 亿元的投资,而且需要几年的时间,不符合铁路跨越式发展的要求。远水解不了近渴,大秦线只能走挖潜、提效、扩能之路,也就是内涵扩大再生产之路。大秦线扩能改造方案已经确定,为大秦线发运的各装煤点逐步改造成万吨列车装车条件,绵延 1.5 公里长的运煤列车奔驰在大秦铁道上。今年以来,大秦万吨重载列车由年初的每天 3 对扩大到 25 对,机车平均牵引重量增加了 620 吨,创中国铁路货运之最。大秦全线的扩能改造工程逐步展开,边改造边运营。根据部领导的要求,要把大秦线建成铁路跨越式发展的标志性工程,现代化煤运通道重载运输的示范性工程,既有线扩能改造的样板性工程。大秦线扩能改造后,2005 年要实现运量 2 亿吨目标,这将是我国铁路的一个创举,创造出我国铁路年运量能够达到 2 亿吨的世界最高记录。大秦铁路必将在铁路跨越式发展中迎来新机遇,迎接新挑战,再创新辉煌。

[参考文献]

[1]《铁道知识》2004 年 统计资料