

“日内瓦”铁路专线开启 “蓝色”日照欲摘取“末梢之瓜”

特约记者 张春燕 李书忠 日照报道

今天,在距离韩国仁川港不远的黄海对岸,同样是地处中国蜂腰处的日照,正在迎来一场重大转机——“日内瓦”(山东日照—河南内黄—山西瓦塘)铁路专线,铁路港口定址在日照。

化蛹成蝶:“日内瓦”铁路股权之争被沦为“好事多磨”

众所周知,目前承载晋北、蒙西煤炭外运市场中占据85%以上市场份额的大秦铁路,是中国西煤东运的主要通道(北通道)之一,年运输量达到3亿吨。除此以外,到目前为止,还没有第二条运煤专线敢与大秦铁路运煤专线一较高低,大秦铁路运煤专线始终占据龙头老大的地位。

山西是煤炭大省,据有关资料显示:山西煤炭储量占国内资源总储量的90%,山西的煤炭产量约占中国的四分之一,年产量达8亿吨以上。山西因属资源开采型经济,煤炭资源在当地不能转化增值的情况下,注定会形成大体量的输出外运。然而,山西外运能力当前只有3亿吨左右,供应华北、华东和中26省市。此外,数千万吨钢铁、水泥等大宗原材料和农副产品,都在抢占有限的运输资源。由于中南部通道运力紧张,作为国家大型煤炭基地的晋中和晋东不少煤炭被迫绕行北通道,经渤海湾下水。如果打通陆路,改从黄海入水南下,比绕道渤海湾可缩短海、陆运距1500公里。

早在2006年8月,山西省发改委向山西省政府提交了建设中南部出海通道的报告,指出晋煤外运必须未雨绸缪,只有在在中南部超前规划和建设一条包括铁路、港口在内的出海通道,才能确保“十二五”山西煤炭外运的需求。

于是,一条西起山西兴县瓦塘镇,横跨山西、河南、山东,直达日照港口的“日内瓦”铁路运煤专线呼之欲出。据报道,该专线初步设计标准为国铁一级、双线电气化,全长1167公里,设计时速为120公里。设计货运能力每年2亿吨,客车每日15对。项目总投资998亿元,资本金499亿元,其中铁道部出资349.3亿元,山西出资80.9亿元,河南出资24.7亿元,山东出资44.1亿元。建设工期为四年半,预计在2014年正式建成通车。建成后将成为国家新增“西煤东输”的能源动脉,将成为我国煤运通道的重要组成部分。

实际上,在项目筹划之初,作为主导方的山西就提出绝对控股,并得到了河南、山东的支持。但是,由于铁道部提出控股的想法,从而打乱了三省的设想。山西想控股,铁道部也想控股。如果铁道部要求占股35%,根据我国相关法律法规,铁道部将拥有否决权。这样,三省就失去了话语权,如同现在的大秦线一样。

据悉,山西电煤坑口价每吨价格分别为540元、530元、630元、450元。经大秦铁路运到秦皇岛就成了800多元,其中很大一部分花在了中间环节。因大秦线属于铁路部门,山西省没有话语权。所以,多少年来,山西从高层到基层无时无刻的都在梦想,什么

时候自己能掌握一条运煤铁路,将煤炭直接运到出海口。修建“日内瓦”铁路,不但让山西煤一站式到港口,更具战略意义的是,通过这条铁路运出的焦炭,可以出口到钢铁产业蓬勃发展的巴西,并从巴西购买铁矿石,发展“钟摆式运输”,增加彼此依赖的程度,降低价格风险,同时摆脱对澳大利亚铁矿石的依赖,争得话语权。

为使“日内瓦”铁路早日铺轨,2007年7月16日,在晋煤外运通道规划研讨会上,铁道部统一了三省对该铁路通道建设的认识,该线被铁道部纳入国家铁路中长期规划。铁道部、晋鲁豫三省,进行了三年的股权掌控“拉锯战”之后,虽然晋鲁豫三省联手“玩太极”,想绕开铁道部跑单帮,但是,最终没有玩过“铁老大”。如今,这条被称为第二条大秦线的铁路,由铁道部按最初设定的一部三省的参股比例共同参与投资建设。

暗中发力:日照欲摘取“日内瓦”专线“末梢之瓜”

俗语道,山西、山东不见面,隔着直隶一条线。山西、山东之间虽然隔着河北省,但是,为了一个共同目标——建设“日内瓦”铁路专线,两省高层已经多次秘密互访,早已结下了“晋鲁之好”。

2009年1月4日,山东、山西两省在北京签订了《能源交通战略合作框架协议》,按照“优势互补、互利双赢、长期合作、共同发展”的原则,进一步增强和拓宽双方在能源领域的战略合作,鼓励区域煤电产销合作,推进“晋电入鲁”,努力实现资源优势与市场优势的互补。同时,山东省委省政府表态,将积极协调落实好晋中南出海铁路通道建设涉及的规划、环评、征地等问题,全力为工程建设创造良好的外部环境。后经过晋鲁两省高层及相关的技术人员多次实地考察论证,经铁道部批准,决定把通道出海口设在日照港。此举不仅将巩固和提升日照港在国家港口煤炭运输格局中的地位,同时,可发挥日照亚欧大陆桥头堡作用,对保障我国能源需求、能源安全,推动晋鲁豫3省区域经济合作和协调发展,都具有重要意义。

2009年7月8日,日照市委书记杨军在会见到日照考察铁路建设的山西中南部铁路通道公司筹备组总经理刘树旺,中国银行山西省分行行长魏国斌一行时说,山东、山西签订了《能源交通战略合作框架协议》,把煤炭出海口放在日照,既使山东、河南、山西三省更加心心相连、重市相通,又扩大了能源流量,为日照发展带来了重大的历史机遇。晋煤外运大通道的建设,可以充分发挥日照港作为亿吨综合大港的服务功能;使港口与中西部“钟摆式”运输千里一线牵;更将成为日照与沿线城市人脉相通的“黄金通道”。

2013年1月26日,在济南参加山东省十二届人大一次会议的日照市委书记杨军,就“日内瓦”铁路专线港口建设问题,接受了记者的采访。他说:“日照要打造综合交通运输体系,把港口作为发展蓝色经济的核心战略资源,全面实施新一轮港口总体规划。”杨军军板着脸,如数家珍地说,“山西中南部铁路通道的建设,不仅将为日照打开一条能源输送的大通道,而且将极大地扩展日照港的腹地,打通一条连接中西部地区的物流通道,日照作为新亚欧大陆桥头堡的地位更加凸显,项目建成后,日照港将成为目前全国唯一拥有两条千公里以上铁路直通腹地的沿海大港。”

“去年日照港货物吞吐量突破2.84亿吨,成为全国沿海港口中最年轻的亿吨大港。期间,日照港集团

高起点规划,先后建成10万吨级原油码头、矿石码头二期、木片码头续建、30万吨级原油码头、集装箱码头等重点工程,泊位总数从19个增加到46个,吞吐量年均增长26.1%,在全国沿海港口中排名由第10位上升到第7位,铁矿石进口量和镍矿、木片、大豆吞吐量居全国沿海港口第一位,煤炭进口量居北方港口第一位,日照港国际一流大港的框架初现端倪。”日照港集团董事长兼日照港董事长杜传志日前告诉记者,“在‘十二五’期间,立足于解决港口发展中高负债情况下的低成本融资、集团化运营下的资源配置、高成长港口的人才问题等三大课题,构筑“大宗干散货、原油、集装箱运输和现代物流”四大重点体系,力争2014年港口吞吐能力和吞吐量突破3亿吨,实现由大港向强港的转变。”

事实上,日照港明年吞吐能力能突破3亿吨的规模,并不是吹牛皮或者是空穴来风,这主要得力于,一个是山西中南部铁路通道,也是煤炭输出大通道直达日照,目前已经开工建设,预计2014年开通,这将带给日照一直萎靡的煤炭下排名由第10位的转机;第二个是日照钢铁精品基地落户日照,紧邻公司的岚山区,将有利巩固公司铁矿石大港地位;第三个是日照—东明、日照—仪征两条输油管线分别向南、向西,拓展了公司市场范围;第四,日照市下游木浆项目扩建将带来木片业务的大幅增长。

为适应船舶大型化、专业化趋势,日照港将加快大型深水泊位建设,优先建设矿石、原油、集装箱等专业泊位,大力发展集装箱、油品等高附加值货物运输。一方面将以矿石、煤炭运输为主的大宗干散货运输优势。二是打造以原油运输为主的油品运输新优势。三是加快发展集装箱运输,尽快实现集装箱运输的规模化。四是大力发展港口现代物流。

颜色发力:担纲新亚欧大陆桥头堡的主导地位

打造蓝色经济区、建设海洋特色新兴城市,产业发展是基础、是重点、是关键。日照将以鲁南临港产业区开发建设为载体,统筹海域、海岸带、内陆腹地开发建设,把海洋产业与临港产业、涉海产业作为一个系统工程来推进,依据现有的资源条件和产业基础,加快发展临港先进制造业、高新技术产业、现代海洋服务业、现代海洋渔业等蓝色新兴产业,形成日照经济跨越发展的新格局,担纲新亚欧大陆桥头堡的主导地位。

日照不仅是山东的南增长极,前期,国务院批复的《山东半岛蓝色经济区发展规划》赋予了它更高的发展定位。这个地处山东半岛南翼的城市,是新亚欧大陆桥东方桥头堡和鲁南经济带最直接的出海口,是黄河流域最便捷的出海通道,是衔接京津冀与长三角的地区,有着广阔的发展腹地。

“日照作为新亚欧大陆桥头堡,首先是作为港口带动沿桥地区;其次,它将促进港口物流的发展和临港产业的向西延伸。”日照市市长李同道在接受记者采访时表示,“日照市将进一步扩大港口服务的范围,特别是建设无水港,把港口向内陆腹地地区延伸,功能向沿桥地区20多个城市进一步延伸。通过吸引沿桥地区到日照来发展,打造一个港口贸易物流聚集区,使他们可以共享日照蓝色经济区的资源。”

为了成为带动区域增长的极点,这个年轻的港口城市正在建设与其桥头堡地位相匹配的交通设施。“十二五”期间,日照将投资176亿元用于港口建设,争取到2014年港口吞吐量达到3亿吨,远期通过能力达到6亿吨,打造我国著名的大宗散货进出口中转基地、华东地区重要的杂货进出口中转基地、亚欧大陆桥东端区域性集装箱转运中心和区域性国际航运物流中心。当前,山西中南部至日照港铁路通道已开工建设,青岛—日照—连云港铁路今年年底开工。拟规划建设日照—济南、日照—潍坊城际铁路、日照—临沂—郑州客运专线正加快推进。以市区为中心150公里半径内就有3处机场,均有高速公路相连,日照机场计划“十二五”期间建成通航。

但日照如何与秦皇岛港、连云港、天津港、上海港、青岛港等争夺新亚欧大陆桥头堡的地位?“这是一个桥头堡的概念,几个城市相互之间既有分工又有合作。”李同道告诉记者,“日照在蓝色经济方面提出三个集约,蓝色产业集约布局、海洋城市集约建设、海洋生态集约保护。按照这个思路,建设美丽日照,既有别于紧邻港口城市的发展特点,又能发挥具有日照特色的新亚欧大陆桥头堡的地位作用。”

既有经济发展的“金山银山”,又有自然环境的“碧海蓝天”,这是经济日照、生态日照的“美丽中国”梦。对于为了这个梦想而奋斗的日照人而言,这里有一份深深的自豪,更有一种由衷的使命。新的起点,肩负沉甸甸的责任,带着众多的期待,日照将在新的一年为经济建设、蓝色建设、生态建设拓展出明亮的新景,蓝色日照、经济日照、生态日照的“美丽日照”梦,如东方旭日,正冉冉升起……

