

京九铁路给江西发展带来的 机遇、挑战以及对策

刘小丽

(经济管理系)

摘要 江西经济落后有多方面的原因,但关键因素是交通滞后,江西要发展就必须大力发展交通。京九铁路的建成无疑改善了江西的交通,为经济发展创造了有利条件,但也使江西面临新的挑战:如资源的开发、产业结构的调整与改善等;并提出了面临挑战的根本解决对策。

关键词 京九铁路;江西经济;机遇;挑战;对策
分类号 F127

1 江西经济落后的根源之一是老区交通过于落后

根据江西省政府的奋斗目标:“到本世纪末,把我省逐步建设成经济繁荣、文化发达、科学进步、生活小康的新江西”。为实现这一目标,在很大程度上取决于我们如何把人口占60%以上、面积占78%以上而经济又不发达、人民生活仍较贫困的老区经济搞上去?老区经济落后的原因固然很多,但其中重要的一条是老区交通运输过于落后,严重阻碍了当地经济的发展,造成的后果是联系不便、信息滞缓、丰富的资源得不到合理开发利用等。仅以赣州地区为例,整个地区没有一条铁路,河流虽多,因属山区性质:流水急、险滩多、水位变化大、水土流失、泥沙淤积严重,船舶载重吨位越来越小,通航日期日益缩短,使多数航道失去了运输价值,货主纷纷弃水走陆,给本来就不发达的公路运输造成了压力,主要运输别无选择地落到了公路运输上。而公路运输的现状是不仅运输线路少、分布不平衡,靠近市区的地方公路多,山区公路少,而且技术标准低,路况差,二级以上的公路约占4%,等外路高达42%,汽车不仅缺轻少重,而且性能也不先进,油耗高、效率低。这种交通落后状况,严重制约了老区经济的发展,由此产生了极不利的影响。

1.1 不适应经济发展的需要

近年来,虽然国家与地方投资修建了昌赣国道,自北向南穿越赣南,但该公路多系三级

收稿日期:1995-03-08.

刘小丽,女,1963年生,讲师.

下限,多急弯陡坡、线型差;每逢雨季路面积水、塌方阻塞,因而吸引范围有限,与区外联系不便,物资运输困难而且运输成本增高,制约了工农业生产的有效发展和商品流通,致使老区的产品在省内外、国内外市场上竞争能力差,有些农副产品因运输限制,浪费严重。

1.2 优越的地理位置和丰富的资源优势均得不到充分体现

赣南老区南接广东、东临福建,距深圳、厦门、汕头、珠海等特区不远,从地理位置看,有利于沟通本区与沿海地区的经济联系,是我省东南经济开发的门户。然而,如此优越的地理位置却由于交通运输的落后,没有发挥其应有的作用。众所周知,我省是“资源大省”,而资源优势主要在老区。在赣江上游有丰富的矿石资源、粮食、木材、水泥、矿物性建筑材料、糖、亚热带水果等;中、下游则有煤炭、冶金、钢铁、机械、纺织、化工等。目前,由于交通落后,使其丰富的资源得不到开发和利用,不能转化成经济优势。从局部看,许多相关企业不得不“以运定产”、“以运定销”,大大限制了企业经济的发展和地区市场的繁荣。从全局看,老区经济发展所受到的制约也严重影响了全省经济发展速度和规模,交通运输的落后已成为全社会繁荣的“绊脚石”。

因此,党中央和有关的各级政府针对上述情况,抓紧时机,作出修建穿越赣南的京九铁路动工的决策,是无比正确的。

2 京九铁路的建成将促进老区经济的发展

京九铁路是我国又一条贯穿南北的大动脉,它北起北京、南接九龙,纵穿江西全境。勿宁质疑,它对我省社会主义建设,尤其是对老区经济发展具有十分重大的意义。

2.1 为本省经济发展奠定了基础

京九铁路的建成,不仅结束了江西南北无铁路穿越的历史,而且也初步改善了铁路运输长期分布偏的局面。它和浙赣线一起形成南北靠京九、东西靠浙赣,公路、水运、航空并存的交通运输网络,为日后形成纵横交错、水陆并举、充满活力的综合运输网络,为未来江西经济的高速腾飞奠定了基础。

2.2 利于治理东部交通运输,路网意义显著

修建京九铁路,填补了赣南、粤东和闽西的路网空白,使通路灵活,路网意义显著。一是本线建成可分流京广线北段运量、减轻武汉长江大桥运输压力,为广东开辟往东北、华北、华东的第二通道,增强运输工具的机动灵活性;二是减少省际尤其是相邻省间交流绕道运输、节省运力,缓和运能与运量的矛盾;三是成为治理东部交通运输的战略措施。

2.3 利于沟通本区与沿海特区的经济联系

这条横贯老区南北的交通要道一旦建成,仅江西境内就通过十余个县市,能有效地改变老区交通运输薄弱的现状,加强该区与沿海各特区的经济联系和技术协作,促进对外开放和区域内的共同繁荣,为互相取长补短、取经送宝、引进人才、资金和技术,提供了有利条件。

2.4 利于缓解本区的运力和运量的矛盾

铁路、公路、水运等几种运输方式有着各自的技术经济特征和合理使用范围。京九铁路的开通使用,和现有的公路、水运一起形成一定的网络,便利了该区物资运输及人际交往,使运力与运量之间的矛盾得到缓和,改变或缓解了企业“以运定产”、“以运定销”的矛盾,使

丰富的资源得到开发利用。

但是,京九铁路的开通使用,也给我们带来了新的问题,使我们面临许多压力。

3 京九铁路的开通使用给我们提出了新的挑战

铁路运输业,既是物质生产部门,又是公用基础产业,它不仅是发展经济的基本条件,促进工农业、文化教育事业的发展,而且它本身要消耗大量物质资源和劳动资源,所以可以视它为启动产业,带动经济繁荣、增加劳动就业。同理,京九铁路的开通使用,不仅可以使沉睡的土地无形中增值,无价的土石变得值钱,无出路的劳动力将在新的经济环境中找到用武之地等,而且更重要的是京九铁路的开通使用后,随着人际交往的增多,必将更新人们的观念、解放人们的思想,激发出人们更大的干劲和创造力来。因此,现在的问题,即我们所面临的挑战是:

(1) 如何发展教育、提高劳动者素质,为京九线开通后沿线经济的繁荣作好智力准备。为此,当前应认真研究制定劳动力培养计划,实行灵活多样的办学方式,加速各类人员的培训教育等。

(2) 如何调整老区的产业结构和产业布局,使产品充满竞争活力。京九铁路的开通使用,必将带来源源不断的信息资源。如何根据所掌握的市场信息,及时地调整生产航向,为老区经济发展作出科学合理的决策,使老区产业结构早日实现全方位、多功能、多层次,满足社会发展需求的现代结构,使产业布局更趋合理、生产的产品具有高技术、高质量、充满竞争能力、满足国内外市场需求呢?

(3) 如何开发旅游资源并进行配套建设。我省地处长江中下游,素有“吴头楚尾”、“粤户闽庭”、“物华天宝”、“人杰地灵”之称誉,不仅有秀丽优美的自然风光,而且有丰富独特的人文景观,旅游资源十分丰富。发展旅游业,交通必先行。一些到赣南旅游的港、澳、台同胞,海外侨胞和其他外国游客,由于京九开通带来了交通便利,同时也带来了新的问题:即旅游中的游、吃、住、娱等配套建设能否跟上成为发展旅游业的关键所在。

(4) 如何改善投资环境、实现内外开放呢?京九铁路的开通,将有利于吸引境外人士、吸引大量资金和技术,开发江西老区的资源。我省境内京九沿线地区,气候温和、雨量充沛、日照充足、土地肥沃、矿产丰富,为开办经济实体、扩大就业机会创造了条件,可带动第三产业的迅速发展。为实现这一良好愿望,就必须改善投资环境,加快京九沿线地区的电力、邮电通讯、金融保险、商业与饮食服务行业等基础设施的建设步伐,为加速我省经济赶上全国先进水平、面向世界发展而努力。

上述诸多压力使我们有了一个较清醒的认识:京九铁路的开通仅是万里长征的第一步,后面还有许多挑战和难题在等着我们。

4 面临挑战,首先要解决的问题之一是继续完善并发展交通

“要想富、先修路”,这已经为历史所证实。老区经济要发展,各行各业要腾飞,上述问题要解决,首要的条件是必须大力发展和完善交通。

京九铁路的开通,虽然改变了赣南无铁路穿越的历史,和现有的公路、水运、航空一起形成了一定的综合运输网络,具有了一定的运输条件和运输力量,但总体说来,交通运输仍没有彻底摆脱数量少、分布不合理、装备水平低、技术较落后、运输效率不高的局面。京九铁路的开通虽在一定程度上缓解了交通运输紧张状况,但离经济高速发展的需求仍相差甚远;同时,随着京九铁路的开通,沿线经济的大力起步和发展,必将又产生更大的运输需求,这就要求我们要有一个战略发展的眼光,不仅要考虑现在,而且也要考虑不远的将来,制定出一个关于交通运输发展的战略目标或规划,以彻底摆脱长期以来交通运输滞后于生产发展的局面,使交通运输真正走上一个良性循环发展的轨道,经得起时间考验,符合经济需求。为此,笔者认为我省交通运输发展近、远期目标应该是:

(1) 铁路近期应以提高列车牵引重量和行车密度、增加旅客编组为目的;在车辆方面,向大型化、专业化、集装化发展;在牵引动力上,用内燃机车取代蒸汽机车(目前南昌分局机车运用中蒸汽机尚占近五成)。远期以全面实现复线、用电气化牵引取代内燃机车为目的,并加快江西境内铁路干支相接、支专相连的配套建设。

(2) 公路近期以提高现有主要公路干线的技术等级为重点,大力发展沥青路面;实现市、县、乡之间全面通车的四通八达的公路网络;在车辆类型上,发展大吨位货车,推广拖挂、半拖挂运输。远期应变主要干线为全封闭的高速公路,其他线路等级提高,并大量发展集装箱、散装、冷藏等专用车种;在运输组织上,分类分级使用车道,彻底摒弃混合交通。

(3) 水运近期以整治航道,提高航道等级使通航里程增多为重点;在港口吞吐方面,以兴建码头,提高装卸机械设备水平为重点。远期应将航运工程与水利工程相结合,以性能先进的专用船只代替落后的木质或水泥船,建设分门别类的专用码头为目的,继续整治航道,提高船舶载重能力,发挥已有的水运资源优势。

(4) 民航近期加快南昌新机场建设,加速改造九江和赣州机场,推动樟树、泰和机场军民兼营。远期从场地建设上,上述机场朝起降大型飞机的机场发展,实现萍乡、上饶等机场的建设,力争早日形成空中网络;从指挥系统上,采用现代化的通讯导航设备;从维修技术上,推广先进的维修方法和手段等等。

与上述目标相配套,笔者认为,在近期内我省交通运输还应加强以下三个方面的研究:

(1) 从管理体制上,我省交通运输和全国交通运输一样,长期以来实行的是多家管理体制,各运输方式缺乏协调,往往各自为战,其弊端是只顾部门和眼前利益,运输的综合性难以体现。因此,应及时改革现有的管理体制,建立统一的行业管理部门。只有这样,才能使人们摒弃传统的部门之见,从大局出发,以有利于我省综合运输的健康发展。为此,笔者呼吁我省乃至我国均应尽快组建成立运输委员会,并赋予其必要的权力,重点研究发展交通运输的宏观战略问题,并担起协调、管理、规划、发展各运输方式的职责。

(2) 在综合运输发展政策上,要有以下变革:调整投资结构,合理确定各运输方式投资比重,使我们有限的资金投入能获得最大的社会效益和运输经济效益;改革投资体制,建立投资导向机制。面对交通发展需要大规模投入的现实,单靠国家或某一部门是难以办到的,其根本出路在于调动各方建路的积极性,多宣传并鼓励地方、企业、个人参与交通投资;同时也应积极合理利用外资建路(但必须有相应的配套法规),保护各元投资主体的利益;向国内外发行交通运输建设债券,筹集资金以弥补运输建设资金不足。

因此,除上述改革外,还务必加强其他相关政策的研究,如财政、税收与相应的行政与法律配套政策等,尤其是运价政策的研究。

(3) 理顺各运输方式运价关系。长期以来,交通运价体系存在的突出问题是:运价水平偏低,严重影响和制约了运输业的自我改造、自我发展;各运输方式之间比价不合理,不仅不利于运输业内部的发展,而且也不利于各运输方式作用的发展,运价改革已成为当务之急。

5 结束语

总之,我省经济的发展、人员往来、资源的开发利用、产品的输出入都离不开交通运输。京九铁路的建成,为我省交通注入了生机,增加了活力,但不等于说江西交通运输可以高枕无忧了,事实上交通运输中还有许多不如人意的地方,各运输方式还需大力发展、大力改革和相互协调,离今后江西经济调整发展还有一定距离,还需各方努力。

参 考 文 献

- 1 《江西省情汇要》编辑委员会编. 江西省情汇要. 南昌:江西人民出版社,1985
- 2 江西省交通要计划统计处. 江西省交通统计年鉴. 1994
- 3 上海铁路局计划统计处. 上海铁路局统计汇编. 1994

(上接第 88 页)

参 考 文 献

- 1 蔡重直. 中国通货膨胀形成的研究. 北京:中国人民大学出版社,1992
- 2 王加春. 中国投资经济. 北京:科学普及出版社,1990
- 3 厉以宁. 秦宛顺现代西方经济学概论. 北京:北京大学出版社,1985
- 4 萨缪尔森著. 高鸿业译. 经济学. 北京:商务印书馆,1981
- 5 吉川洋. 日本经济高速增长的经验与中国经济增长. 管理世界,1994,(4)

(上接第 99 页)

参 考 文 献

- 1 熊彼特. 经济发展理论. 美国:哈佛大学出版社,1957:50~51
- 2 陈宝森. 国外管理. 1994,(9):8~9
- 3 袁功民. 党政论坛. 1994,(6):41~42
- 4 刘凡清. 管理现代化. 1993,(5):45~46