

世界首条万吨重载铁路建成通车

晋煤出海路程缩短1500公里

山东新增一条
晋煤外运出海通道

2014年12月30日,瓦日铁路(原山西中南部铁路通道)正式建成通车。瓦日铁路全长1260公里,其中山东境内414公里,是世界上第一条万吨重载铁路大通道,同时也是山东省首条晋煤外运出海运输通道,建成后年货运能力达2亿吨。该线路由中国铁路总公司和山西、河南、山东三省政府以及中银集团、大唐煤业、中国华电三家大型国有企业共同出资修建。

瓦日铁路位于晋中南、豫北和鲁中南地区,为横穿晋豫鲁三省的一条东西向干线铁路,先后穿越吕梁山、太岳山、太行山及沂蒙山,西起山西省吕梁地区兴县的瓦塘镇,横跨山西、河南和山东三省13个地市、48个县区,东至山东省日照市,线路正线长度1216公里,全线投资概算总额1058亿元。其中山东段从梁山将军渡特大桥入境,经济宁、泰安、莱芜、淄博、临沂、日照六个地市,正线全长415.8公里,总投资269亿元。截至2014年11月底,山东段开工累计完成投资231.4亿元,目前所有工程已通过验收,已具备开通条件。

2009年12月,国家发改委批复项目的可行性研究报告。2010年6月,项目初步设计获得批复,2010年9月开工建设。据了解,由于该铁路跨越吕梁山、太岳山、太行山、沂蒙山,华北平原、黄河,全线地面最高程与最低点落差1500多米,施工过程不是架桥就是挖隧道。记者从相关部门获悉,该线桥梁425座,隧道158座,桥梁和隧道占全线总长度的46.8%。

瓦日铁路通道是国家规划的大能力运煤通道,是国家八横四纵铁路网中的一条重要的运输干线,是一条新的“西煤东运”能源运输大动脉。对确保国家能源运输安全,促进晋、豫、鲁三省经济发展,落实国家中部山区和沿海发展战略,加强沿海省份与内陆省份联系,加快我省能源结构调整,提高铁路沿线地区人民生活水平和加快沿线地区经济发展具有十分重要的意义。

晋中南地区煤炭出海
缩短1500公里

山西省是我国煤炭产量大省,素有“煤海”之称。据统计,60多年来,山西累计产煤130亿吨,外调近100亿吨,供应全国28个省份,总产量和外销量分别约占全国的四分之一和80%。2012年,山西省煤炭产量首次突破9亿吨,达到9.13亿吨。2013年山西省煤炭产量更是达到9.6亿吨,其中外运量达到6.2亿吨,创历史新高。

由于山西省被太行山阻隔,晋煤外运曾是一大难题。到目前,山西省煤炭外运已形成北、中、南三个大通道。其中北线以及中线,都是通过河北境内到达渤海湾出海口,而南线一直以来都没有铁路运输通道直达日照港。据了解,北线基本上可以满足运煤需求,但中线和南线两线受空车不足、去向限制等原因,运力一直制约着当地煤炭外运。

吕梁市是山西中南部的重点产煤地区,由于运输条件限制,吕梁煤炭外运不得不走山西北通道挤到渤海湾下水出港,大大增加了运费成本。中南铁路建成后,便打通一条山西中南部的晋煤外运大能力运输通道,通过中南铁路直达日照港,将会比绕道渤海湾缩短海陆运距离1500公里,将大幅度节约当地煤炭外运的成本。

中国煤炭经济研究会秘书长赵家廉曾在接受记者采访时



山西中南部铁路进入日照石臼港区线路已完成建设。

2014年12月30日,瓦日铁路(原山西中南部铁路通道)正式建成通车,该线路设计货运能力2亿吨/年,相当于大秦铁路(设计货运能力4亿吨/年)一半运力。通过该线将山西中部煤炭运往东部沿海港口,对比一直以来的北向通道,将缩短海陆运距离约1500公里。

新建成的瓦日铁路不仅是晋煤外运的一条新通道,同时也是山东省内第一条煤炭运输铁路通道,对加快我省能源结构调整,提高铁路沿线人民生活水平和加快沿线地区经济发展具有十分重要的意义。

文/本报记者 沈振片
片/本报记者 戴伟

表示,山西省经过资源整合,煤炭生产能力得到强化,瓦日的建成不仅可以舒缓新增产能与运输需求的矛盾,也将缓解山西省公路运输拥堵现象。山西省经过资源整合,煤炭生产能力得到强化,中南铁路的建成不仅可以舒缓新增产能与运输需求的矛盾,也将缓解山西省公路运输拥堵现象。

“一减一增”瓦日铁路
助推莱芜发展

瓦日铁路通道的建成通车,不仅对确保国家能源供应和我国国民经济发展具有重要作用,也能够密切山西、河南、山东三省区域经济协作,加快沿线社会经济发展。

莱芜市是一座地处鲁中地区的重化工城市,是山东钢铁生产和深加工的重要基地,钢铁年产能达1800万吨,发电装机容量200万千瓦以上,一直以来莱芜煤炭使用都以公路运输为主。“对于莱芜而言,该铁路通道的建成将对莱芜经济发展带来巨大促进作用。”莱芜市发改委铁路办副主任郭永桂说。

瓦日铁路莱芜段总长58公里,总投资约40亿元,设置有莱芜北站和郭家沟综合货站两个站。据测算,铁路的建成将使晋

煤入莱的距离缩短400公里。郭永桂给记者算了一笔账,铁路建成通车后,煤炭运输成本每吨降低88元,按照莱芜目前每年3500万吨的晋煤需求量计算,每年可为当地企业节约运费30.8亿元。

“该铁路的建成将降低能源输入与产品输出的成本,可为当地企业节约大量运输成本,提供更大的利润空间,也将助推钢铁能源企业的转型。”郭永桂表示,未来莱芜将依托瓦日铁路以山东煤炭物流配送基地为龙头,打造山东煤炭交易配送物流中心,以山钢物流中心为龙头,整合钢铁经营交易大户,打造山东钢铁交易配送物流中心。

瓦日铁路是以煤炭运输为主,兼顾客运的铁路线,未来客运正式通车后,还将进一步拉动莱芜旅游业发展。据了解,该瓦日铁路设计客车对数15对/日,年旅客发送能力为80万人次,将为莱芜带来新增旅客60万人次,可年新增旅游收入近2亿元。

瓦日铁路将助推
日照港更进一步

2013年全年,日照港全年实现吞吐量达3.1亿吨,排全国第9、世界第12位。截至2014年11月份,日照港吞吐量达到3.08亿吨,12月达到3.3亿吨。

日照港共有两个港区,设计年吞吐量为7.5亿吨,然而因原有进港铁路线为“六五”期间设计建设,货运能力仅为3000万吨/年,早已不能满足日照港的发展要求。目前,日照港每年进口矿石1.3亿吨,但出口晋煤仅有1000万吨,运输空载率一直较高,这直接制约着日照港的进一步发展。

“改建后万吨煤炭列车可直接开进石臼港区,加上北侧既有的新菏兖日铁路,日照港将成为全国唯一一个拥有两条千公里以上干线铁路直通港区的沿海大港。”面对石臼港内新改造的铁路线,日照港副董事长、副总经理孔宪雷表示,这将大幅度拉升日照港的吞吐量。

据孔宪雷介绍,为了使港区内的原有铁路线符合新建铁路线的运行能力要求,日照港对石臼港区原有线路进行了扩建,配套建设万吨列车专用线,以及新的煤炭装卸泊位。

瓦日铁路带给日照港不仅是吞吐量的直接拉升,据了解,日照港将依托两条铁路运输线的整体合力,进一步加强与铁路沿线城市在能源、冶金企业的合作。“我们将发挥矿、路、港、电协同效应,拉长物流产业链,实现大宗散货物运输‘门到门’服务。”孔宪雷说。



山西中南部铁路跨莱城区一段。