

新建合浦至河唇铁路建设必要性分析

马 赫

中铁工程设计咨询集团有限公司郑州设计院 河南郑州 450000

摘要: 本文首先简述区域路网构成以及本线在路网中起到的作用, 然后分析本线运量水平, 最后从落实国家战略、完善路网布局、促进区域交流、带动沿线经济发展、构建多样化运输服务、保护环境等方面论述了建设合浦至河唇铁路是非常必要的。

关键词: 新建铁路; 合河铁路; 必要性

一、区域路网构成

依据《中长期铁路网规划》、《西部陆海新通道总体规划》、《广西北部湾及周边地区城际铁路建设规划》、《广东省综合交通运输发展“十四五”规划》、《广西壮族自治区铁路建设“十四五”规划》等资料, 分析研究年度区域内路网构成如下表1。

二、本线功能定位

本线西接钦北铁路, 东连黎湛铁路, 与河茂铁路共

同构成连接钦北、玉铁、黎湛、益湛、广茂等铁路的东西向南部沿海通道, 填补了粤西与桂东南沿海区域铁路网空白区, 是客货共线的区域路网干线铁路。

三、本线客货运量需求分析

根据吸引范围内地区经济发展水平、产业布局以及综合发展规划等资料, 结合本线在铁路网中的功能定位, 客运以“四阶段”法为核心、货运采用产销平衡法、用户调查法、指标法等多种预测方法, 综合预测本线区段

表1 区域相关路网表

年度	高速铁路	城际及快速铁路	普速铁路
既有	衡柳、怀邵衡、云桂、南广、贵广、柳南、深湛线(江湛段)、厦深、梅汕、广深港、京广、沪昆等高速铁路	柳南、邕北等城际	南防、钦北、益湛、黔桂、湘桂、焦柳、黎湛、河茂、广茂、黎钦、马玉、湛海、广深港线、京广、沪昆、南昆等普速铁路
在建	贵南、广湛等高铁, 南深高铁南宁至岑溪段	南崇城际	柳广铁路柳梧段、合浦至铁山港铁路
近期	贵南、广湛、合湛、深湛线(深江段)、广汕、龙梅龙、汕汕、漳汕、南广联络线、南玉深、玉湛、深汕、广清永、邵阳至永州等	南崇、贵玉、玉梧、贺梧、兴永郴赣等	黄百、柳贺韶、河池至百色、岑溪至罗定、云桂沿边铁路、靖西至龙邦、防城港至东兴、等建成, 广茂铁路电化、湘桂铁路衡阳至柳州段电化、益湛永州至玉林段电化、南昆线昆明至百色段增建二线、黔桂增建二线、南宁至钦州至防城港增建二线、湘桂铁路南宁至凭祥扩能改造等完成
远期	根据运输需求, 区域路网进一步完善		

货流密度、旅客列车对数见下表2^[4]。

表2 研究年度本线区段货流密度与客车对数预测表

区段	货流密度(万吨)				客车对数(对/日)	
	近期		远期		近期	远期
	下行	上行	下行	上行		
合浦-山口	519	1010	746	1480	4	6
山口-河唇	238	674	409	1045		

四、本线建设必要性分析

1. 是贯彻落实党的“十九大”精神、“一带一路”新一轮西部大开发等国家战略, 带动沿线国民经济发展,

实现与全国共同富裕的需要。

改革开放30多年来, 我国在取得经济发展、社会全面进步和人民收入普遍提高的同时, 发展中也存在着不平衡、不协调与不可持续的问题, 东西部、城乡区域发展差距依然较大。党的“十九大”明确提出“中国特色社会主义进入了新时代”, “形成全面开放新格局”“实施区域协调发展战略”等战略; 《中共中央、国务院关于新时代推进西部大开发形成新格局的指导意见》提出要提高基础设施通达度、通畅性和均等化水平, 推动绿色集约发展, 注重高速铁路和普通铁路协同发展, 继续开好

多站点、低票价的“慢火车”。

本线西起广西省北海市、东至广东省湛江市,途经广西省龙港新区、广东省廉江市经济开发区等重要经济据点,但因交通发展缓慢,这些经济据点和城镇发展依然落后,人民生活水平与毗邻的珠三角等发达地区相比差距较大。本线可为沿线企业、产业集聚区以及待开发的廉江港区、遂溪港区提供便利的铁路运输条件,且作为合湛高铁的低票价“慢火车”,共同构成串联粤港澳大湾区、北部湾、海南自贸区的客运通道,并与广茂铁路、南防铁路以及规划建设的云桂沿边铁路等共同构成沿海沿边运输货运通道,是统合“沿海全面开放新格局”和“区域协调发展战略”的关键工程,可有效推进沿线地区承接珠三角地区产业转移进程,有利于带动沿线国民经济发展,引导沿线地区的城镇化发展,实现与全国共同富裕。

2.是加强广西对接粤港澳大湾区铁路基础设施建设,构建省间便捷通道,打造粤桂琼联动发展重要货运纽带的需要。

近年来,广西对接粤港澳大湾区铁路基础设施建设取得长足进展,铁、公、水、空“四位一体”综合运输通道不断完善。但从路网空间结构看,广西与大湾区的铁路通道分布相对不均衡,既有货运通道规模较小,广西东北部与广东大部分地区以及广西西南部与广东西部地区均缺乏东西向贯通铁路,布局均衡性有待提升。项目建成后,合浦至河唇两点铁路运距较现状绕行黎湛-湘桂-黎钦线铁路运输方案运距节省约348公里,可有效的降低粤西地区、海南自贸区与滇桂西南地区之间的运输成本,使得沿线地区与珠三角、海南自贸区的通道更为便捷,形成粤桂琼联动发展的南部大能力陆路货运通道。

3.是完善国家综合立体交通网广昆走廊多层次运输布局,提升通道能力的需要。

2021年2月中共中央、国务院印发《国家综合立体交通网规划纲要》,文中提出要加快建设高效率国家综合立体交通网主骨架,加快构建6条主轴、7条走廊、8条通道。并明确指出深圳至湛江、南宁、文山至昆明为广昆走廊的支线。

本线所属通道是国家立体综合交通网“7廊”之广昆走廊的重要组成,连通粤港澳大湾区、西部陆海新通道、北部湾城市群。现状通道内在本区段缺乏直接铁路运输线路,水运、公路受气候影响大,导致运输不稳定,已逐渐成为综合交通发展短板。本线作为国家立体交通

网中广昆走廊支线(深圳经湛江、南宁、文山至昆明)的重点工程、关键段落,其建设能够完善广昆走廊综合交通立体走廊多层次布局,提升通道运输能力,支撑现代化高质量综合立体交通网络建设。

4.是优化粤桂铁路网格局,打造横向沿海陆路通道,增强区域路网机动灵活性,构建多样化运输服务的需要。

长期以来,茂名、湛江等粤西地区与滇桂西南部等地区的客货物交流需北上绕行黎湛-湘桂铁路运输,路网机动性和灵活性均较差、运输成本较高。本线西接钦州-北海铁路、东连河唇-茂名铁路,与河茂铁路共同构成连接钦北、玉铁、黎湛、益湛、广茂等铁路的东西向沿海货运通道、低票价的“慢火车”的客运通道,将有效解决粤西、滇桂西南地区既有东西向铁路运输径路绕行的问题,扩大铁路网的覆盖面,完善区域铁路网布局,增强区域路网的机动性,提升路网运输服务水平,对促进沿线交通运输提供多样化选择有重要作用和意义。

5.是节约资源、保护环境、发展“绿色经济”、推进“双碳”目标达成、实现生态可持续发展的需要。

2019年沿线区域人口密度达到439人/km²,是全国平均水平的3倍,土地资源稀缺、环境承载能力较差。习总书记在十九大报告中全面阐述了加快生态文明体制改革、推进绿色发展、建设美丽中国的战略部署,并在第75届联合国大会上正式提出2030年前实现碳达峰、2060年前实现碳中和的“双碳”目标。绿色经济发展模式已成为未来社会经济发展的趋势,交通运输业是能源消耗大户,发展“低碳交通、绿色交通”是必然选择。在各种运输方式中,铁路运输环境污染、能耗及占地面积等方面均具优势。根据欧共体关于交通噪声污染报告等资料显示,在等量运输下,铁路产生的噪声只相当于公路的50%~75%;其二氧化碳排放量是公路运输的一半,是短途航空的四分之一;铁路与公路和航空的能耗比为1:9.3:18.6;^[5]占地面积仅为公路的八分之一,可有效节约土地资源。

因此,本线的建设可有效节省土地、节约能源、并减少环境污染,符合我国生态文明体制改革、推进绿色发展、建设美丽中国的战略,是助力2030年前实现碳达峰、2060年前实现碳中和的中华民族永续发展目标的绿色运输之路。

五、结论

新建合浦至河唇铁路是贯彻落实党的“十九大”精神、“一带一路”下新一轮西部大开发等国家战略,带

动沿线国民经济发展, 实现与全国共同富裕的需要; 是加强广西对接粤港澳大湾区铁路基础设施建设, 构建省间便捷通道, 打造粤桂琼联动发展重要货运纽带的需要; 是完善国家综合立体交通网广昆走廊多层次运输布局, 提升通道能力的需要; 是优化粤桂货运铁路网格局, 打造横向沿海货运陆路通道, 增强区域路网机动灵活性, 构建多样化运输服务的需要; 是节约资源、保护环境、发展“绿色经济”、推进“双碳”目标达成, 实现生态可持续发展的需要。因此, 新建合浦至河唇铁路是十分必要的。

参考文献:

- [1] 中铁工程设计咨询集团有限公司. 新建合浦至河唇铁路预可行性研究[Z].
- [2] 中铁四院集团南宁勘察设计院有限公司. 新建合浦至铁山港铁路预可行性研究[Z].
- [3] 发改基础〔2016〕1536号. 中长期铁路网规划[Z].
- [4] 中国中铁二院工程集团有限责任公司. 铁路工程设计技术手册铁路运量[M]. 北京: 中国铁道出版社, 2010.
- [5] 汤友富. 国内外铁路能源消耗现状比较与分析[J]. 北京: 铁道运输与经济, 2018(40): 93-99.