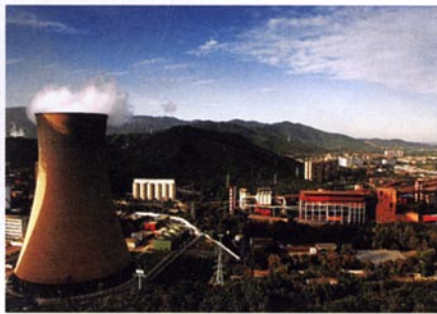


石景山南站及石景山站 发展对策分析

周 勃：北京交通大学交通运输学院，硕士研究生，北京，100044

董宝田：北京交通大学交通运输学院，教授，博士生导师，北京，100044

房霄虹：北京交通大学交通运输学院，博士研究生，北京，100044



摘 要：由于首钢的搬迁，长期服务于首钢专用铁路的北京铁路局石景山南站和石景山站面临着转型和发展选择。结合石景山南站的基本情况，通过四种方案的分析和比较，认为将石景山南站改造成为丰台西站的到发场或编组场较为可行；石景山站在站段合并调整后已并入石景山车务段，其业务发展方向也只能是利用货物线办理一定量的货运业务。重新对两站进行规划有利于更好地实现未来的发展。

关键词：石景山南站；石景山站；首钢；搬迁；发展方向

1 概述

石景山南站与石景山站主要是服务于首都钢铁公司（以下简称首钢）的车站，但由于北京城市建设及2008年奥运会的需要，首钢将迁往唐山市。为此，石景山南站与石景山站的未来发展问题十分重要。石景山南站位于首钢东南大门，是京原线的起点，站内还有丰沙上下行正线，各西道口站与丰台站相连，上行方向还与丰台西站一场、五场相连。另外，站内还有京广线联络线，是通往北京方向的101客车专用线的必经之路。石景山站为石景山南站的站管站，位于首钢小西门，属门大线，上行连接西黄村站，下行连接三家店站。

首钢作为国内最大的钢铁生产企业之一，产销渠道主要依赖于铁

路,场内约有180 km的铁路线,翻车机6台,从原料输入到成品输出,都必须经由铁路办理。石景山南站与石景山站承担了首钢的生产原料,如矿石、煤、焦炭等货物的到达和解体作业,然后由首钢机车经专用铁路牵引入厂内进行卸车作业;首钢的产成品装车完毕后,由首钢机车经专用铁路送至石景山南站,由石景山南站办理货运业务,并进行编组和出发作业。首钢卸大于装,产生的大量空车则分别送至石景山南站与石景山站,两站负责将其编组成列排空。由于石景山南站与石景山站同服务于首钢一家企业,因此,石景山站的各项业务指标均统一于石景山南站。一般情况下,石景山南站日均装车数在200辆以上,日均卸车数超过1000辆,运用车较大时日卸车甚至接近2000辆,日排空车数都在1000辆以上。

随着北京2008年奥运会的临近,北京市政府通过与首钢协商,首钢已于唐山曹妃甸地区筹建新厂,运输方式改为海运为主。预计于奥运会之前,首钢在北京地区的主要生产部门都将迁移出北京,原厂区计划改建为高科技园区,原有铁路线路将作为试验之用。首钢搬迁后,必须重新对石景山南站与石景山站进行定位,重新规划其发展方向。

2 石景山南站未来的发展

目前,首钢北京厂区已经开始减产,部分生产设备已经停运,预计将于2008年产量减少一半,至2010年全面停产。石景山南站也与三家店车务段和燕山车务段合并,成立了石景山车务段。在首钢逐步搬迁的过程中,石景山南站除了办理必要的行车作业外,非行车工种人员将逐步面临



重新安置问题。结合石景山南站的基本情况,如何减轻首钢搬迁对北京铁路地区总体收入的影响,站内设备如何有效利用,富余人员如何安置,有以下四种方案进行选择。

方案一:石景山南站共有3条正线(Ⅱ道为京原正线,Ⅲ道为丰沙下行正线,Ⅳ道为丰沙上行正线),9条到发线(外1、外2、1道及5—10道)和15条编组线(11—25道,其中20道上行方向有轨道衡)。东西两条牵出线,可以满足解体、编组需要,再加上两台调机的配置,完全有改造成到发场或编组场的基础条件,而且不需要很大投资。石景山南站又正好与丰台西站一场、五场相连,区间运行仅需10 min左右,可以作为一场或五场的延伸,作为丰台西站的到发场或编组场使用。此方案在基础设施上改造力度小,节省投资;有效利用站内的线路,调车机等设备;原有的调车组、调车区长、站调等运转工作人员可以保留;同时增强丰台西站的编解能力和到发能力,加速车流周转,提高枢纽的工作效率。效率的提高必然

带来总体运量的增加,存在的问题是需要对原有货运人员进行重新安置。

方案二:101客运专用线是为北京列车段储存客车车体的库房,主要作用是储备备用车体,进行车体整备等。每年春、暑运,五一、十一黄金周等时段,北京铁路局加开的临时旅客列车,都是在101专用线编组成列的,以承担临客运行任务,任务完成后再把车体运回101专用线整备保存。石景山南站正位于101专用线的出口处,是到达101专用线的必经之路。首钢搬迁后,石景山南站的到发线、编组线会出现很大的空闲,将这些线路利用起来存放客车车体,既可以增加101专用线的存车容量,减轻101专用线的压力,也可以避免石景山南站的线路闲置。此方案在基础建设方面投资小,转型速度快,可以很快投入运行,使线路得以有效利用,但人员和设备方面变动过大,需要调整过多,经济效益不明显。故此方案的可行性一般,可作为一种备用方案。

方案三:作为大型货运站的石景山南站,主要货运量来自首钢。首钢搬迁后,寻求新的稳定的货源是实现车站继续作为大型货运站最大的难题。由于首钢原址将建立高科技园区,因而很难保证原有模式的货源。另外,石景山南站地理位置比较偏僻,通往站内的道路不很畅通,站内没有大型的货场和仓库,车站的基础条件并不适合接受和经营零担或集装箱货物。要继续保持大型货运站的规模,需要更大的投资来修建货场、仓库等设备和修筑道路。总体来讲,此方案可行性较小。

方案四:石景山南站位于丰沙正线,又是京原线的起点,还拥有京广

联络线，又隔丰西与京山、京九线相连，在线路连接上有一定的发展成为客运站的优势，另外，石景山南站还连通 101 客运专用线，也为改造成为客运站提供了一定方便条件。如果将石景山南站改建为客运站，则可以缓解北京站，北京西站一直存在的客流压力，有助于分流北京铁路地区的客运压力。但是，石景山南站的客运设施简陋，股道间也没有修建站台的空余空间，且地理位置偏僻，如果转型为客运站，需要的投资相当大。另外，北京南站改造工程现已启动，因此，在石景山南站建立客运站是不合时宜的。综合考虑，此方案投资大，收效慢，且与现阶段北京铁路的发展大方向不符，故此方案的可行性非常小。

以上四个方案基本上概括了石景山南站在首钢搬迁后可选择的发展方向。经过比较、分析，方案一最适合石景山南站目前的情况，即改造成为丰台西站的到发场或编组场。因此，在首钢搬迁的过程中，铁路部门应仔

细规划石景山南站未来发展的方向。

3 石景山站的未来发展

石景山站原是石景山南站的站管站，与石景山南站同服务于首钢，业务方面，由于首钢 1, 2, 3 号翻车机距西门较近，故此三架翻车机卸空的列车都由首钢机车送至石景山站，石景山站配置一台调车机，编组成列空车排往丰沙线。同时，也挑选一定量的符合条件的空车送至门大线的大台站装车。站内有一条货物线，配有龙门吊，可用于装车，带来一定货运业务。

随着站段合并成立石景山车务段以后，石景山南站与石景山站现同归车务段管理，除卸车等主要业务指标统一于石景山南站外，石景山站已在其他方面相对独立。首钢搬迁后，将不再有空车排往石景山站，石景山站在业务指标上将和石景山南站脱离，同时，编组空车排空和为门大线调空车的业务也将无法继续。此时的石景

山站只能作为门大线上一简单的货运中间站，惟一的发展方向也只能是利用货物线办理一定量的货运业务（仍主要以钢铁制品为主），其形式将与同属门大线的西黄村、五路等站类似。石景山站也必然会因为首钢的搬迁导致工作人员数量的精减，富余人员需要进行重新安置。

4 结束语

北京奥运会已经进入倒计时，首钢在唐山曹妃甸地区的新厂区也已在建设之中，首钢撤离北京指日可待。作为多年以来一直服务于首钢专用铁路的石景山南站和其下属的石景山站面临着转型。石景山站未来的出路相对已经固定，而石景山南站的最佳选择就是与丰台西站合并，在加强丰台西站作为北京枢纽编组站的能力的同时，更好地实现自身的未来发展。

责任编辑 杨倩

收稿日期 2006-10-09

广告索引 Advertiser Index



河南辉煌科技股份有限公司	封面	周口市沙英工程机械有限公司	后插 3
通用电气运输系统（中国）有限公司	封二	北京德彼克创新科技有限公司	后插 4
黑龙江瑞兴科技股份有限公司	封三	成都桑莱特科技股份有限公司	后插 5
现代（江苏）工程机械有限公司	封底	成都龙泉航天铁路器材有限公司	后插 6
西门子（中国）有限公司	前插 1	中利科技集团有限公司	后插 7
霍尼韦尔（中国）有限公司	前插 2	广州源博科技有限公司	后插 8
大全集团有限公司	前插 3	浙江欣兴工具有限公司	后插 9
基康仪器（北京）有限公司	前插 4	深圳市海洋王投资发展有限公司	后插 10、11
温州市正辉灯具有限公司	前插 5	史丹利五金工具（上海）有限公司	后插 12
威图电子机械技术（上海）有限公司	前插 6	黄石市邦柯科技有限公司	后插 13
普茨迈斯特机械（上海）有限公司	后插 1	飞翼集团有限公司	后插 14
山东鑫国基础工程有限公司	后插 2		