

中国

## 大秦线铁路建设项目(1)(2)

评估报告：2002 年 10 月

实地考察：2001 年 8 月

### 1. 项目概要与日元贷款合作



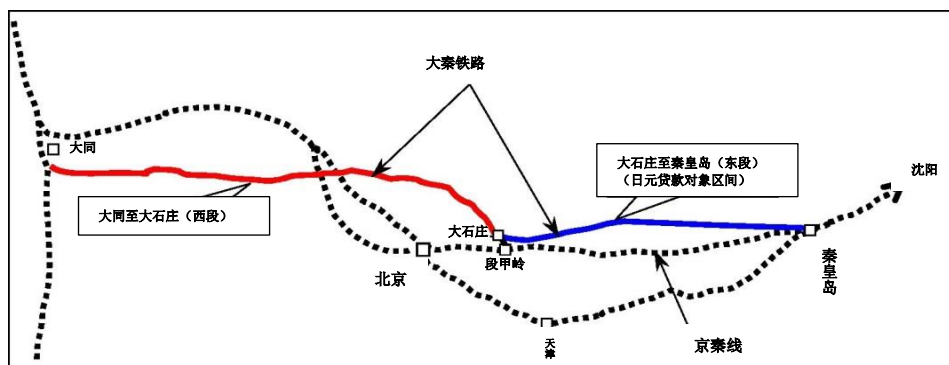
项目位置图：大同至秦皇岛



项目照片：通过大石庄车站的运煤列车

#### (1) 背景：

在中国，随着第七个五年计划（1986 年-1990 年）以及第八个五年计划（1991 年-1995 年）的实施，国民经济得到发展，能源需求也随之增加。尤其是在经济发展迅速的沿海地区，煤炭需求不断增加。二十世纪七八十年代，由于运力不足，山西省有数千万吨煤炭无法外运，因此也不能开发新的煤矿<sup>1</sup>。综合评估阶段，山西在推进晋煤外运铁路建设的同时不断开发新的煤矿。当时，利用丰沙大线（丰台-沙城-大同线）的运输能力将晋煤经由北京运至秦皇岛港。丰沙大线的年运输能力为 7,900 万吨，而 1987 年的实际运输量已达到饱和状态，即 7,900 万吨（其中煤炭 6,500 万吨），运力已无法进一步提高，于是着手建设大秦线。



大秦线西起大同东至秦皇岛港，全长 652km，以煤炭运输为目的。大秦线建设工程分二期进行，一期工程全长 410km，包括大同至大石庄（386km）和秦皇岛站至秦皇岛港（24km）两个区间，中方于 1985 年 12 月开始安排配套资金，预计 1988 年 12 月竣工。二期工程是大石庄至秦皇岛区间（242km），利用日元贷款于 1988 年动工建设，预计 1991 年竣工。

<sup>1</sup> 煤炭生产多集中在以大同为中心的山西省北部，需要将其运往需求旺盛的东部及南方省区。煤炭主要产地是山西省北部（大同、雁北、忻州）、内蒙古西部（大同以西、海勃湾地区、包头地区）、陕西省，1990 年煤炭总产量预计达到约 1.426 亿吨。

(2) 目的：

为满足不断增长的秦皇岛方向的煤炭运输需求，在大秦线（全长 652km）的二期工程，即大石庄-秦皇岛段（242km）新建一条单线电气化铁路。

(3) 项目范围：

在大秦线铁路的大石庄-秦皇岛段（242km）建设一条单线电气化铁路。项目主要内容包括新建路基、轨道、桥梁、涵渠、隧道、电力通信信号、建筑物、电车线、变电站等，日元贷款对象是项目经费中外汇部分的总金额。

(4) 借款人/实施单位：

中华人民共和国对外经济贸易部/中华人民共和国铁道部

(5) 贷款协议概要：

|         | 1 期                                            | 2 期                                            | 合计         |
|---------|------------------------------------------------|------------------------------------------------|------------|
| 日元贷款承诺额 | 121.31 亿日元                                     | 62.79 亿日元                                      | 184.10 亿日元 |
| 实际支付额   | 110.73 亿日元                                     | 48.26 亿日元                                      | 159 亿日元    |
| 签署政府换文  | 1988 年 7 月                                     | 1989 年 5 月                                     |            |
| 签订贷款协议  | 1988 年 8 月                                     | 1989 年 5 月                                     |            |
| 贷款协议条件  | 利率 2.5%<br>偿还期限 30 年<br>(其中宽限期 10 年)<br>不限定采购国 | 利率 2.5%<br>偿还期限 30 年<br>(其中宽限期 10 年)<br>不限定采购国 |            |
| 贷款支付完成  | 1993 年 8 月                                     | 1994 年 5 月                                     |            |

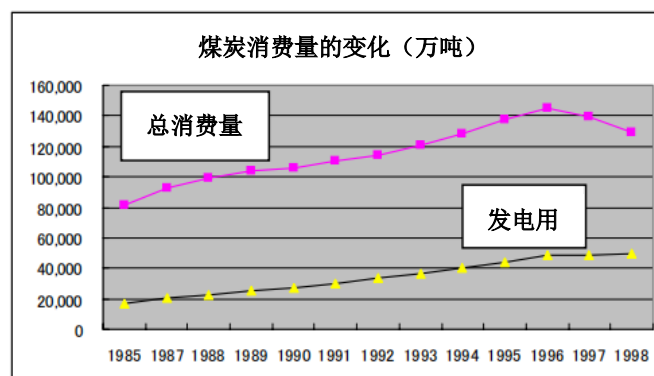
## 2. 评估结果

### (1) 计划的相关性

本项目的目的是“为满足不断增长的秦皇岛方向的煤炭运输需求，在大石庄-秦皇岛段新建一条单线电气化铁路”。本项目是中国政府在“晋煤外运”计划下实施的一项国家工程。20 世纪 80 年代和 90 年代，中国经济高速发展，煤炭需求也随之不断高涨。煤炭的主要供应地是南方省份，特别是南方沿海地区正在积极推进火力发电站以及煤炭专用码头建设。另外，煤炭出口方面，1987 年为 1,313 万吨，虽然数量不多<sup>2</sup>，但同比增长却高达 36%。从这种趋势可以判断，评估阶段本项目计划具有较高的相关性。

<sup>2</sup> 1986 年由段甲岭车站经由天津运至秦皇岛的煤炭共计 5,142 万吨。尽管对比年份有 1 年的偏差，但出口煤炭的市场占比不到 20%。

表 1：中国煤炭消费量的变化

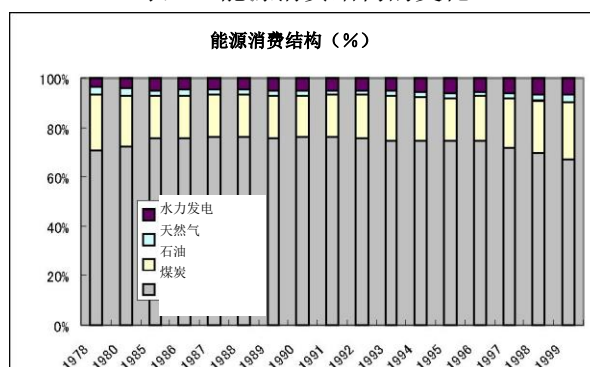


资料来源：中国统计年鉴

此后，煤炭消费量于 1996 年达到峰值后呈下降趋势，发电用煤量较此前的增长有所下降（详见后续附表 8）。形成这种局面的背景因素包括：①火力发电站的建设速度因电力需求增长放缓而放缓；②政府鼓励利用石油、天然气等煤炭以外的能源<sup>3</sup>；③受经济形势的影响，需求增长下降等。

下表是中国能源消费结构的变化。煤炭消费在能源消费总量中所占比例于 1990 年达到峰值后呈递减趋势，另一方面，石油在能源消费中的占比则有所增加。尽管如此，1999 年煤炭在能源结构中的占比仍高达 67%，这说明煤炭依然是非常重要的能源来源。中国第十个五年计划（2001 年-2005 年）制定了“进一步调整电源结构”的发展目标，提出促进火力发电站合理发展的方针，计划提高采用清洁燃烧技术，拥有高效、大容量煤电机组的火电站的比例，由此可以确认项目在评估阶段和现在都具有相关性。

表 2：能源消费结构的变化



资料来源：中国统计年鉴 2000 年

注：根据标准煤当量 SCE (Standard Coal Equivalent) 换算的数值。

本项目评估阶段的计划是新建单线电气化铁路，1996 年以后完成复线改造，提高输送能力。然而，为应对煤炭需求急剧扩大导致的煤炭运量增加，中方决定利用国内资金，在本项目实施期间的 1990 年实现复线化，于是提前实施了复线改造工程。提前实现复线化的理由为：大秦线西段（大同-大石庄）1995 年的年运输量预计从 5,500 万吨调高到 7,500-8,000 万吨，秦皇岛港的四期煤炭码头建设<sup>4</sup>以及新建的秦皇岛-沈阳铁路增加了秦皇岛方向的运输需求，另一方面，由于京秦线（北京-秦皇岛）的运输能力已达到饱和状态，不能吸收这部分增加的运输需求，必须提高大秦线东段（大石庄-秦皇岛）的运输能力。复线改造完成后，大秦线东段的年运输能力从评估阶段计划的 3,500 万吨增加到 6,500 万吨，大幅提高 80%。1995 年，包括

<sup>3</sup> 例如禁止在北京、天津、石家庄使用煤炭。

<sup>4</sup> 秦皇岛港煤炭码头装载能力方面，旧码头（装载能力 1,500 万吨）与使用第 2 批日元贷款建设的二期工程、使用自有资金建设的一期和三期工程（总装载能力 6,000 万吨）的总吞吐能力达到 7,500 万吨，可以吞吐从秦皇岛运出的 6,400 万吨（1995 年预测值）煤炭，能力方面没有问题。另外，1991 年煤码头四期工程建设项目（1993 年签署日元贷款协议，年吞吐能力 3,000 万吨）启动，四期工程竣工后，秦皇岛港整体的煤炭年吞吐量已达到 1 亿 365 万吨。

北京-秦皇岛的京秦线、北京-天津-秦皇岛线、以及大石庄-秦皇岛本线的三条铁路总运输能力达到 1.46 亿吨。

## (2) 实施效率

### ① 项目范围

如计划相关性所述，虽然单线变复线改造工程提前实施，轨道总里程随之发生变化等，项目整体范围有所调整，但是复线改造工程费用由中方预算资金负担，就日元贷款部分而言，项目范围没有变化。

### ② 工期

评估阶段设定的项目工期是 4 年，即从 1988 年 1 月到 1991 年 12 月。实际工期比计划多一年，项目最终于 1992 年 12 月完成。延迟原因是中方用自有资金同时实施了复线改造工程。追加实施如此大规模的工程却只延迟了 1 年左右，我们对中方的实施能力给予高度评价。总体而言，项目得到高效实施。

### ③ 经费

上述复线改造方面，对于适合实施一揽子工程的部分（隧道以及大中型桥梁下部工程），从项目计划时已做好复线改造的相关准备，除此之外的工程经费来自预算。国内资金部分，与计划相比出现 90% 以上的成本超支。成本超支尤其明显的部分是路基、轨道、桥梁以及包括车站在内的建筑物。成本超支的原因，除单线变复线的改造工程提前实施外，还包括轨道铺设工程、机械及物资价格上涨、土地租金上涨等<sup>5</sup>。另外，还包括工程建设期间利用的地方接驳道路因重型工程机械及车辆频繁进出造成路面损坏时的修复费用等。考虑到单线变复线的改造工程提前施工、项目建设期间的物价上涨幅度，尽管出现 90% 的成本超支，但不能认为项目效率低。

另外，日元贷款部分的实际经费减少到当初计划的 86% 左右，尤其是轨道铺设部分的日元贷款有所减少。可以说这是项目详细设计阶段进行了更加精准的估算的结果。

## (3) 成果

本项目目的是“为满足不断增长的秦皇岛方向的煤炭运输需求，在大石庄-秦皇岛之间新建一条单线电气化铁路”。下面，对本项目在满足这一增长的煤炭运输需求方面做出的贡献情况，进行具体评价。

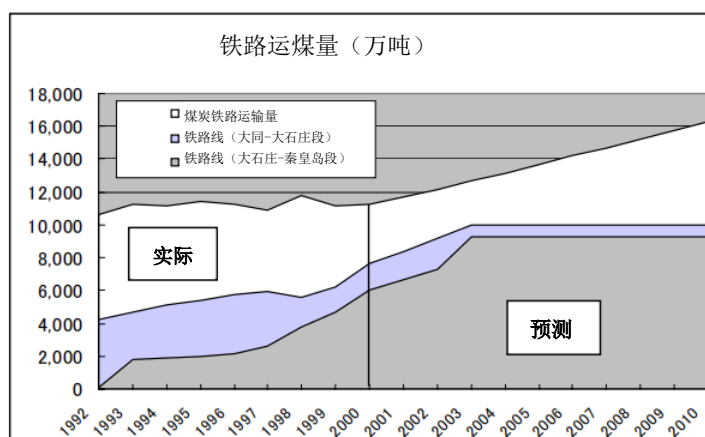
### ① 煤炭运输量

表 3 是 1992 年以后中国西北地区（山西省北部、内蒙古西部（神府东胜煤田））出产的煤炭的铁路运输量与大秦线（西段：大同-大石庄、东段：大石庄-秦皇岛）的煤炭运输量的变化。实施单位的资料显示，西北地区出产的煤炭的 50% 以上都是通过铁路运出的。预计今后随着煤炭产量的增加，铁路运输量也相应增加。大秦线在铁路运输量中的市场占比自 1992 年线路开通以来逐步增加，2000 年大同-大石庄段和大石庄-秦皇岛段在实际运输量中的占比分别是 68% 和 54%。预计 2005 年将分别达到 73% 和 68%。这一预测是根据有关计划做出的，即以以往负责煤炭运输的其他两条线路（北京-天津-秦皇岛线和京秦线）将改造为客运专用线，上述线路承担的煤炭运输任务将由大秦线完成。

表 3：大秦线运煤量

---

<sup>5</sup> 1987 年至 1994 年期间的消费者物价指数年均增幅约为 12%。

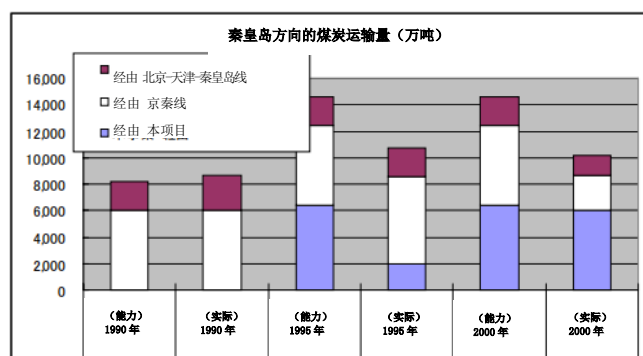


资料来源：实施单位资料

注：实际值截至 2000 年。2001 年以后是根据 2005 年、2010 年的产量预测推算的预测值。

下表 4 对 1990 年、1995 年、2000 年本项目对象路段（大秦线东段：大石庄-秦皇岛）与经由其他铁路线（北京-天津-秦皇岛线和京秦线）运至秦皇岛的煤炭运输量的设计能力与实际值进行了比较。京秦线实际运输量从 1995 年的 6,600 万吨减少到 2000 年的 2,600 万吨，北京-天津-秦皇岛线也同样从 1995 年的 2,100 万吨减少到 2000 年的 1,490 万吨。与此同时，大秦线的同期运输量则从 2,000 万吨增加到 6,052 万吨，其市场占有率约达 60%，说明煤炭运输已完成从其他线路向大秦线的转移承接。由此可判断本项目对象路段对满足煤炭运输需求的贡献度正在逐步提高。

表 4：秦皇岛方向的煤炭运输能力与实际值比较



资料来源：实施单位资料

表 5：秦皇岛方向的煤炭运输需求预测值与实际值

单位：万吨

|             | 1990 年 | 1995 年 | 2000 年 |
|-------------|--------|--------|--------|
| 预测值 (a)     | 7,950  | 10,600 | 13,300 |
| 实际值 (b)     | 8,700  | 10,700 | 10,147 |
| (b)/(a) (%) | 109.4  | 100.9  | 76.3   |

注：预测值源自评估阶段资料，实际值源自实施单位资料

表 5 对评估阶段上述三条线路秦皇岛方向的煤炭运输需求预测值与实际值进行了比较。虽然 1995 年的实际值略高于预测值，但 2000 年实际值与 1995 年基本持平，与需求预测相比，增长率停滞在 76%。铁道部对 2005 年大秦线运输量的预测是大同-大石庄段达到 1 亿吨，大石庄-秦皇岛段达到 9,300 万吨，今后，本项目将在秦皇岛方向的煤炭运输中发挥重要作用。另外，大石庄-秦皇岛段的煤炭运输能力是 6,500 万吨，运输能力与运输需求之间的差距计划通过增加班次<sup>6</sup>和牵引车厢数等具体措施加以弥补。

## ②财务内部收益率

评估阶段以煤炭运输收入、客运收入为效益计算的本项目财务内部收益率（FIRR）为 7.0%。然而根据收集到的有限资料进行重新计算时，因车辆更新、维护管理费用较高而未能计算出内部收益率。但是，即便是后评估的现阶段，煤炭作为能源来源的战略重要性依然很高，预计今后本项目将在秦皇岛方向的煤炭运输中发挥重要作用，同时综合考虑以往负责煤炭运输的其他现有线路因有余力承担旅客运输所产生的间接收益等情况，不能凭借基于有限资料计算的内部收益率就认为本项目的财务效率较低。

<sup>6</sup> 实地考察阶段的班次为日均往返 70 趟、每趟列车牵引 66 节车厢数（每节车厢煤炭载重 60 吨）。

前提

- 项目周期：30 年
- 效益：通过实施本项目所获得的煤炭运输收入
- 经费：期初投资+车辆采购及更换费用+维护管理费

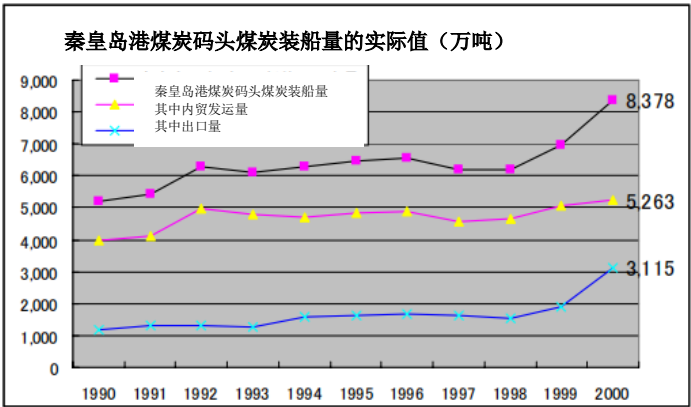
(4) 影响

在评估阶段，中国煤炭占一次能源消费量的四分之三以上，如上述表 2 所示，尽管这一比例呈逐步下降趋势，但其重要性依然不变<sup>7</sup>。煤炭资源集中在以山西省为中心的华北地区，东北、华东、中部及南方地区的煤炭离不开华北地区的煤炭供应。评估阶段资料显示，1995 年由铁路运输的 1.06 亿吨煤炭中，将有 6,400 万吨在秦皇岛港装船，用于满足沿海地区的煤炭需求和出口。根据预测，1995 年中国沿海地区的煤炭需求将达到 5,080 万吨。希望通过增加华北地区向沿海地区的煤炭供应，扩大沿海地区的生产活动，最终起到促进沿海地区经济发展的效果。

① 对沿海地区经济的影响与增加出口

下表 6 是秦皇岛港煤炭装船量及其中发运量的变化。国内供应量在本项目完成年 1992 年以后基本保持在 5,000-6,000 万吨的水平。煤炭出口量在 1991 年为 1,187 万吨，2000 年超过 3,000 万吨，呈逐渐递增趋势。由于出口量增加，2000 年秦皇岛港煤炭码头的煤炭装船量超过 8,000 万吨。

表 6：秦皇岛港煤炭码头煤炭装船量的实际值



资料来源：秦皇岛港务局提供的资料

据不完全统计，2000 年通过三条铁路线运至秦皇岛的约 1 亿吨煤炭中，有 80%在秦皇岛港煤炭码头装船，其中 50%转运到国内其他地区，30%出口<sup>8</sup>。

2000 年数据（表 7）显示，秦皇岛港面向中国国内的装船煤炭的主要运输目的地为辽宁省、山东省、江苏省、上海市、浙江省、福建省、广东省、海南省的 8 省市。同年，这 8 省市的占比总和超过 90%。

<sup>7</sup> 1999 年的能源消费中煤炭占比为 67%。  
<sup>8</sup> 2000 年的出口目的地中，韩国、中国台湾、日本等的占比较高。

表 7：面向各主要运输目的地的内贸实际发运量（2000 年） 单位：万吨

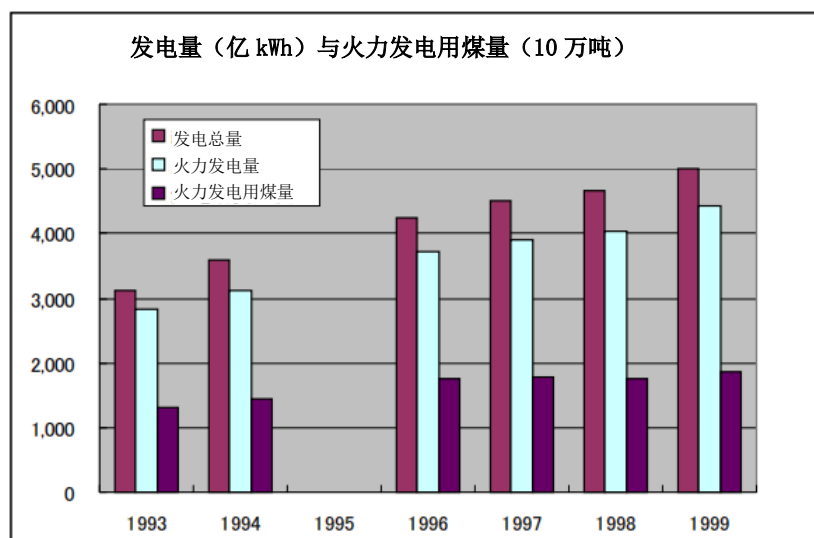
| 分类     | 辽宁  | 山东  | 江苏  | 上海   | 浙江    | 福建  | 广东    | 海南  | 其他  | 合计    |
|--------|-----|-----|-----|------|-------|-----|-------|-----|-----|-------|
| 所有煤炭码头 | 367 | 257 | 408 | 958  | 1,250 | 343 | 1,182 | 71  | 427 | 5,263 |
| 占比(%)  | 7.0 | 4.9 | 7.8 | 18.2 | 23.8  | 6.5 | 22.5  | 1.3 | 8.1 | 100.0 |

资料来源：秦皇岛港务局提供的资料

下表 8 回顾了 2000 年主要运输目的地 8 省市的总发电量、其中火力发电量、以及火力发电用煤量。这些省市火力发电的占比高达发电总量的约 90%。



表 8：8 省市发电总量、火力发电量、火力发电用煤量的变化



资料来源：中国电力年鉴

注：

1) 8 省市（辽宁省、山东省、江苏省、上海市、浙江省、福建省、广东省、海南省）数据的总和

2) 未获得 1995 年数据

另外，总发电量也快速增长，1999 年的发电量与 1993 年相比增加 0.61 倍，同期火力发电量也增加 0.56 倍。1996 年至 1999 年的 4 年期间，从上述地区的经济发展来看，除海南省和辽宁省外，其他 6 省市的年均经济增长率达 10% 以上，而为满足经济发展带来的电力需求，电力供应也随之增加。同样，火力发电的用煤量也从 1.3094 亿吨（1993 年）增加到 1.8517 亿吨（1999 年），增加了 5,400 万吨。大秦线本项目对象路段 1999 年的煤炭运输量为 4,700 万吨，尽管难以确定与供需间的直接关联，但依然可以推断本项目对上述省市的煤炭供给量增加和经济发展做出了一定贡献。

## ②环境问题

环保方面，铁道部根据具体情况采取了相应措施。例如，种植树木以减轻对植被及生态系统的影响，在学校附近的施工地点安装防止噪音的隔音墙等。污水治理方面，设置了符合国家标准污水处理设施。另外，铁道部还安装洒水设施，力争最大限度降低煤炭运输过程中的煤尘飞扬。

## (5) 可持续性与独立发展性

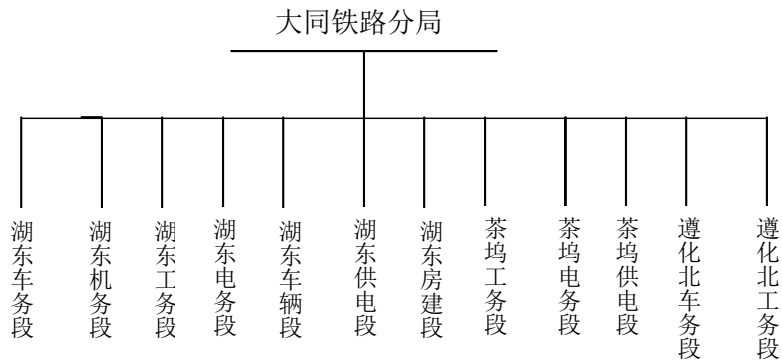
### ① 维护管理体制

包括本项目对象路段在内的大秦线的运营和维护管理（O&M）由铁道部北京铁路局大同铁路分局负责<sup>9</sup>。大同分局职工总数 11,516 人（本次考察时）（以下是组织机构图）。轨道维护管理方面，全长 650km 的大秦线分为 3 个区段，各区段约 200km，分别由各工务段具体负责。三个工务段分别为湖东工务段、茶坞工务段、遵化北工务段，人员规模均在 700-800 人左右。铁轨方面，按照使用年限有计划地进行检查，并根据需要更换。工务段职工每天都检查并确认铁轨、枕木状态等。此外，北京铁路分局还配有轨道检查专用车辆，每年两次在春季和秋季换季时，对路轨状况进行定期检查。信号及通信方面的维护管理由湖东电务段和茶坞电务段 2 个单位负责，人员规模分别为 322 人和 509 人。负责电气设备相关的维护管理的供电段分设在湖东和茶坞，人员配置分别为 314 人和 1106 人。

<sup>9</sup> 秦皇岛-秦皇岛港码头之间的作业与运营原本由北京铁路局天津分局负责，为方便管理，1998 年改为由大同分局归口。



## 大秦线组织机构图



| 部门名称 | 业务内容             |
|------|------------------|
| 车务段  | 铁路沿线车站的管理等       |
| 机务段  | 牵引机车的整备、修理、维护等   |
| 工务段  | 沿线铁轨、路基、桥梁、隧道的维护 |
| 电务段  | 通信及信号设备等的维护      |
| 车辆段  | 车辆的整备与维护         |
| 供电段  | 为电气化铁路及车站供电      |
| 房建段  | 建筑物的维护等          |

### ②维护管理相关的技术能力

铁道部认为管理大秦线的职工具有较强的技术能力。这些技术人员全部毕业于铁路学校，平均拥有十余年的工作经验，另外还开展对普通工人的技术培训。可以说技术水平、运营和维护管理体制都处于良好状态。

# 主要计划值与实际值的比较

| 项目              | 计划值                               | 实际值                       |
|-----------------|-----------------------------------|---------------------------|
| ①项目范围           | 单线电气化铁路建设                         | 提前实施复线电气化改造               |
| 1) 路基           | 2,394.78 万 m <sup>3</sup>         | 2,958.40 万 m <sup>3</sup> |
| 2) 轨道           | 301.039 km                        | 544.17 km                 |
| 3) 桥梁           | 127 处 24,614 m                    | 117 处 24,171 m            |
| 4) 涵渠           | 18,919.14 m                       | 839 处 23,313 m            |
| 5) 隧道           | 9 处 12,222 m                      | 9 处 12,256 m              |
| 6) 电气化工程        | 266 km (242+24 km)<br>75,000KVA×1 | 254.2 km<br>75,000KVA×6   |
| 7) 电力设备         |                                   |                           |
| ①配电所            | 3 处                               | 3 处                       |
| ②电缆             |                                   |                           |
| A. 高压电缆         | 37 km                             | 84.5 km                   |
| B. 低压电缆         | 210.5 km                          | 179.6 km                  |
| C. 控制电缆         | 8.5 km                            | 27.2 km                   |
| 8) 通信           | 250 km                            | 242 km                    |
| ①主缆             | 450 km                            | 421 km                    |
| ②数字交换机          | 1,200 门                           | 1,032 门                   |
| ③纵横制交换机         | 2,000 门                           | 2,000 门                   |
| ④光纤变速箱          | 5 处                               | 3 处                       |
| 9) 信号           |                                   |                           |
| ①信号电缆           | 185.7 km                          | 615 km                    |
| ②CTC (调度集中控制系统) | 20 处                              | 14 处                      |
| 10) 建筑物 (包括车站)  | 11 万 m <sup>2</sup>               | 15.95 万 m <sup>2</sup>    |
| 11) 修理厂         |                                   |                           |
| ①E/L, D/I 用     | 1 处                               | 1 处                       |
| ②F/c 用          | 1 处                               | 1 处                       |
| 12) 咨询商         | 无                                 | 无                         |
| ②工期             | 1988 年 1 月-1991 年 12 月            | 1988 年 1 月-1992 年 12 月    |
| ③经费             |                                   |                           |
| 国外资金            | 184.10 亿日元                        | 159 亿日元                   |
| 国内资金            | 412.83 亿日元                        | 781.89 亿日元                |
| (以当地货币计算的国内资金)  | (12 亿元)                           | (23.03 亿元)                |
| 合计              | 596.93 亿日元                        | 940.89 亿日元                |
| 其中日元贷款          | 184.10 亿日元                        | 159 亿日元                   |
| 汇率              | 1 元=34.4 日元<br>(1988 年)           | 1 元=33.95 日元<br>(1992 年)  |

## 关于“大秦线铁路建设项目”的第三方评估意见

中国交通运输协会理事 周晓勤

### 1. 计划的相关性

本项目评估阶段，随着中国经济快速发展，煤炭需求日益高涨。为将煤炭从原产地的山西省运出，作为国家工程，本项目在大秦线（全长 652km）建设项目的二期工程区段，即大石庄-秦皇岛段（242km）新建单线电气化铁路，以日元贷款方式提供建设工程所需全部国外资金，其相关性较高。

随着中国不断调整能源消费结构，煤炭消费在整个能源消费中所占比例呈递减趋势。然而，随着经济发展，能源需求不断扩大，中国第十个五年计划（2001 年-2005 年）也提出在引入清洁燃烧技术的同时促进火力发电合理发展的方针，无论是评估阶段还是现阶段，项目的相关性均具有连续性。

### 2. 实施效率

就项目整体而言，虽然因提前实施复线化改造工程使项目范围有所变化，但就日元贷款部分来说，项目范围没有变化。另外，由于项目范围变化，工期比计划延长一年。经费方面，得益于详细周密的设计，经费估算更加精准，日元贷款部分的实际值减少到原计划的 86%。总体而言，可以说本项目实施效率较高。

### 3. 成果与影响

#### (1) 本项目对煤炭运输需求的贡献

虽然煤炭运输的增长因调整能源消费结构等原因没有达到预期水平，但本项目确实满足了煤炭运输需求，同时发挥了替代现有客运铁路的煤炭运输的功能，而且今后也将继续发挥重要作用。

#### (2) 对沿海地区经济的影响与增加出口

本项目完成后，本项目煤炭运输目的地中国沿海地区的经济发展显著，火力发电消耗的煤炭量也有所增加。可以说本项目对这些地区煤炭供应的增加以及经济发展做出了贡献。另外，在此期间，秦皇岛港煤炭出口量增加，可以说本项目对此也有所贡献。与此同时，对山西省煤炭外运的贡献也得到认可。

#### (3) 对环境的影响

由于中国铁道部在环境方面采取了种植树木以及防止噪音、污水治理、煤尘控制等适当的应对措施，没有发现本项目对环境产生负面影响。

### 4. 项目的可持续性

包括本项目对象区段在内的大秦线的运营和维护管理（O&M）由铁道部北京铁路局大同铁路分局负责。关于本项目的可持续性，从大同分局的运营和维护管理体制及其技术水平等来看，没有发现问题。