

8月1日,我国第一条具有完全自主知识产权、世界一流水平的高速铁路——京津城际铁路通车运营。这条高速铁路全长120公里,列车最高运行时速350公里,北京至天津间30分钟到达。京津城际铁路把北京和天津两大城市连为一体,为广大旅客提供了安全、快捷、舒适、经济的运输服务。它的通车运营不仅对搞好北京奥运会的运输服务具有重要意义,对促进以北京、天津为中心的环渤海地区经济社会又好又快发展具有重要作用,而且为京沪高速铁路等客运专线建设提供了示范和极为宝贵的经验。可以说,京津城际铁路通车运营是近年来继青藏铁路之后,我国铁路建设史上的又一座里程碑。

第一,京津城际铁路通车运营是党中央、国务院对铁路发展高度重视的结果。党的十六大以来,以胡锦涛同志为总书记的党中央和国务院从落实科学发展观、实现国民经济又好又快发展的战略全局出发,作出了加快发展铁路的重要决策。胡锦涛总书记明确指出,铁路作为国家重要基础设施、国民经济的大动脉和大众化交通工具,在我国经济社会发展中具有重要作用。要求铁路系统广大干部职工认清使命,抓住铁路建设的黄金机遇期,再接再厉,开拓进取,为加快我国铁路发展步伐,全面建设小康社会,加快推进社会主义现代化作出新的更大贡献。总书记的重要指示既为我们指明了工作方向,也为我们加快发展铁路提供了强大动力。

2004年1月,温家宝总理主持召开的国务院第三十四次常务会议批准了《中长期铁路网规划》,这是我国铁路历史上第一个中长期发展规划,确定到2020年我国铁路营业里程达到10万公里,其中时速200公里及以上的客运专线达到1.2万公里以上,京津城际铁路被列入其中。2007年10月,国务院第195次常务会议批准了《综合交通网中长期发展规划》,把到2020年我国铁路营业里程增加到12万公里以上。党中央、国务院绘就了我国铁路发展的宏伟蓝图。正是按照这一蓝图,一大批铁路建设项目相继开工,京津城际铁路项目得以顺利实施。

建设像京津城际铁路这样的高速铁路不仅要有高标准的线路基础设施,还必须要高质量的高速列车。自2004年以来,党中央、国务院领导多次主持研究铁路机车车辆装备有关问题,确定了“引进先进技术、联合设计生产、打造中国品牌”的重大方针,为我国铁路通过引进消化吸收再创新,加速技术装备现代化奠定了基础。按照这一方针,几年来,我们以铁道部为主导,把全国铁路市场集中起来,形成一个拳头,低成本引进了先进的动车组和大功率机车技术,掌握了关键技术,建立了自己的技术平台,实现了先进动车组和大功率机车在国内企业的设计制造,在京津城际铁路上奔驰的时速350公里的动车组列车就是具有完全自主知识产权、由中国企业制造的产品。

由此可见,是科学发展、和谐发展的宏观形势,为加快铁路发展创造了极为有利的政策环境,是党中央、国务院关于加快发展铁路的战略决策,使我国铁路走上了又好又快发展的轨道,京津城际铁路通车运营就是其中一个标志性成果。

第二,京津城际铁路通车运营是改革开放30年来我国综合国力显著增强的缩影。与普通铁路相比,高速铁路建设需要较多的资金。如果没有改革开放以来国家综合实力的大幅度提升,没有雄厚的物质基础,大规模建设高速铁路,包括京津城际铁路是不可想象的。

高速铁路是高新技术的系统集成,高速铁路的建设和运营反映了一个国家的科技实力。随着改革开放的深入,我国铁路部门对世界高速铁路技术进行了全面深入的跟踪研究,组织国内科研院所、高校和各方面专家对高速铁路重大技术问题进行全面攻关,掌握了我国高速铁路路基、桥梁、无砟轨道、测量控制、环境保护、减震降噪等关键技术,尤其是通过2007年4月实施的时速200—250公里的既有线提速,在高速铁路固定设备、动车组列车、调度指挥等众多领域进行了成功实践。短短几年,我国高速铁路的工程建设技术、机车车辆装备设计制造技术、列车运行控制技术等方面取得了历史性突破。在此基础上,经过不断创新,系统掌握了时速350公里高速铁路成套技术,建立了具有完全自主知识产权的中国高速铁路技术平台,从而为3年时间实现京津城际铁路通车运营提供了强有力的技术支撑。更令人欣喜的是,经过30年改革开放,我国冶金、机械、装备制造、电子、信息等相关产业技术水平大幅度提升,为我国高速铁路发展奠定了可靠的技术基础。就拿动车组生产制造来说,动车组每节车厢有4万多个零部件,产业链很长,85%在国内制造,跨及众多行业和140多家企业,如果没有这么多行业和技术进步,京津城际铁路通车运营是不可能的。

第三,京津城际铁路通车运营得益于京津两市各级党委政府和广大人民群众的大力支持。党的十六大以来,各省市自治区党委政府对铁路的比较优势和在区域发展中重要作用认识更加深刻,加快铁路发展的热情空前高涨,建设京津城际铁路是北京市、天津市和铁道部共同提出的,京津两市党政主要领导把京津城际铁路作为推动两市经济社会持续快速发展的重大工程来抓,市领导多次听取铁路部门的汇报,亲临建设工地视察,召开专题会议协调解决工程建设中遇到的困难和问题。在线路总体设计、车站选址等方面,北京、天津两市有关部门主动听取铁路部门和设计单位的建议,共同优化选线和站址方案。

京津城际铁路工程占用土地0.67万亩,由于线路处于经济发达地区,人口稠密,管网密布,征地拆迁和管线迁改难度非常大。为加强对征地拆迁工作的领导,确保工程建设的需要,地方政府专门成立了相关工作指挥部,负责这项工作,使建设工期得到了可靠保证。沿线群众对工程建设带来的生产、生活不便也给予了充分的理解。

为了把北京南站和天津站建成现代化的交通枢纽,京津两

我国铁路建设史上又一座里程碑

京津城际铁路通车运营

刘志军

市与铁路部门对实现铁路、地铁、城市铁路、公交车、出租车等各种交通方式的一体化,统筹协调,共同设计,共同施工,尤其是实施了车站周边道路等市政配套设施建设,绿化美化了环境。

第四,京津城际铁路通车运营是铁路投融资体制改革的成功尝试。党的十六大以来,铁路部门加快投融资体制改革,2005年7月,铁道部出台了《关于鼓励支持和引导非公有制经济参与铁路建设经营的实施意见》,确定了政府主导、多元化投资,市场化运作的投融资体制改革总体思路,全面开放了铁路建设、客货运输、运输装备制造、多元经营等四大领域;2006年6月,进一步推出《“十一五”铁路投融资体制改革推进方案》,明确提出大力吸引地方政府和境内外各类社会资金直接投资铁路建设,积极引进战略投资者,大幅度提高项目直接融资比重。2003—2007年,铁道部与31个省市区签订了加快铁路建设的战略协议,新组建合资铁路公司40余个。地方政府不仅承担征地拆迁的主体责任,而且对铁路建设的权益性投资达到4000多亿元,改变了铁路建设仅靠中央政府投资的局面。京津城际铁路建设就是在这种形势下实施的。

京津城际铁路有限责任公司作为项目建设单位,由北京铁路局、北京市基础设施投资有限责任公司、天津市基础设施建设投资集团有限公司、中海石油基地集团有限责任公司分别作为铁道部、北京市、天津市和中国海洋石油总公司的出资者代表共同出资设立,自主经营、自负盈亏、自我还贷、自我发展,对京津城际铁路工程的筹资、建设、经营、管理及债务偿还等全过程负责。因此,京津城际铁路的通车运营,也是铁路投融资改革取得的重大成果。

第五,京津城际铁路通车运营是我国铁路自主创新能力大幅度提升的重要标志。按照党中央关于建设创新型国家的战略部署,铁路部门把原始创新、集成创新、引进消化吸收再创新紧密结合起来,充分发挥铁道部的主导作用、企业的主体作用、科研院所的骨干和基础作用,走出了一条符合我国国情和路情的铁路自主创新之路。短短几年时间,机车车辆装备现代化取得重大进展,既有线提速技术跻身世界先进行列,高原铁路技术创造世界一流水平,重载运输技术达到世界先进水平,通信信号技术和信息化跨上新台阶,安全技术装备水平大幅提升,铁路技术创新硕果累累,京津城际铁路就是铁路技术创新成果的集中反映。

这一铁路全线铺设了具有世界铁路先进水平的无砟轨道,与传统有砟轨道相比,这种轨道具有结构稳定、免维修、使用寿命长等特点;全线铺设了无缝钢轨,运用了先进的长钢轨焊接工艺,保证了线路的高平顺性,优化了钢轨与列车车轮的匹配,提高了旅客乘坐的舒适度;采用了GSM—R铁路数字移动通信系统,实现了移动话音通信和无线数据传输;应用CTC运输调度指挥系统,对京津城际铁路全线运行的列车进行集中调度、控制,取消了传统铁路在沿线各个车站设置的行车指挥人员;以中国铁路无绝缘轨道电路、CTCS—2列车运行控制系统为基础,同时集成国外高速铁路先进成熟技术,形成了CTCS—3D高速铁路列车运行控制系统,能够满足本线列车最高时速350公里、最小追踪间隔3分钟的运行控制要求;全线架设满足时速350公里的牵引供电装置,并实现了远程监控;全线站车采用了数字化旅客服务系统;使用拥有完全自主知识产权、具有世界先进水平的国产CRH2型和CRH3型“和谐号”动车组,能够实现时速350公里安全平稳运行,等等。正是这一系列先进技术的应用,使得京津城际铁路成为我国第一条具有完全自主知识产权、世界一流水平的高速铁路,也标志着我国高速铁路技术进入世界先进行列。

第六,京津城际铁路通车运营展示了铁路节约环保的明显优势。在各种交通方式中,铁路运输具有运量大、能耗低、占地省、有利环保等比较优势,是符合可持续发展要求的交通方式。京津城际铁路充分展示了铁路在节能环保方面的优势。

从节约土地看,京津城际铁路大量采用“以桥代路”,桥梁长度占到线路总长的87%,不仅大大提高了线路基础稳固程度,有效减少了铁路对沿线城镇的切割,更重要的是节省了大量土地。据测算,与路基相比,采用桥梁每公里可节省土地44亩,仅“以桥代路”一项,京津城际铁路就节约土地4590余亩。

从节约能源看,北京南站、天津站均设计了超大面积的玻璃穹顶,在各层地面还做了透光处理,充分利用自然光照明。北京南站采用了热电冷三联供和污水源热泵技术,可以实现能源的梯级利用,该系统产生的年发电量,能满足站房49%的用电负荷。北京南站还采用了太阳能光伏发电技术,充分利用了太阳能。“和谐号”CRH2和CRH3型动车组采用流线型车体和轻量化技术,重量比一般铁路客车轻30%以上,降低能耗效果明显。大致测算,CRH3型“和谐号”动车组列车每小时人均耗电仅15千瓦,北京到天津人均耗电7.5度,是陆路运输方式中最节省能源的。

从环境友好看,京津城际铁路建设同步实施了桥下植被绿化、边坡绿色防护等措施,既有效防止了水土流失,又绿化美化了沿线环境。对全线的桥梁、站房、雨棚、站区等建筑,首次进行了“景观设计”,力求与既有建筑和谐相融。安装了声屏障,有效降低了噪音污染。动车组列车采用电力牵引,没有任何废气排放。列车全部安装真空式集便装置,实现了污物、污水集中收集和垃圾零排放。

本世纪前20年是我国经济社会发展的重要战略机遇期,也是铁路发展的黄金机遇期。京津城际铁路的通车运营,只是中国高速铁路发展的一个开端。目前,我国已经开工建设的客运专线和高速铁路有7000余公里,即将开工建设的有近4000公里,这些客运专线和高速铁路将在未来3—5年内建成投入使用。届时,我国铁路快速客运网将初步形成,人民群众将获得更加安全、经济、快捷、舒适的旅行服务,与其他铁路项目相配套,发达完善的铁路网将展现在人们面前,铁路“一票难求”、“一车难求”的状况将从根本上得到解决,我们将为此而作出不懈的努力。

(作者系铁道部部长)

板房建设的“成都速度”

(上接第一版)

人必自助,而后人助之。外省市援建内容主要是板房建设,而场地平整及水、电、路、通讯等公共配套建设则由受援地完成。5月24日,成都市在都江堰召开了抗震救灾对口支援工作现场会,安排受灾较轻的新都、青羊区等15个区(市)县对口支援都江堰、彭州、崇州3市26个受灾严重的乡镇。

一场重建家园的战斗在成都市全面打响。

挑重担,战胜5只“拦路虎”

为了确保需要过渡安置的受灾群众在8月1日前全部入住,18万余套过渡安置房的建设就成了抗震救灾任务的重中之重。然而,摆在面前的却有5只“拦路虎”——时间短、协调配合难度大、运输险、环境差、气候恶劣。

按照计划,成都市过渡安置房建设总占地达到14000多亩,约10平方公里,需要平整场地近9平方公里,面积比都江堰老城区还大2平方公里。除完成活动板房的设计、生产、运输、安装、验收、移交和入住工作之外,还要同步完成场地选址、平整、水、电、路、通讯、消防、防雷等室外大配套工作。

而所有工程必须在7月25日前完成,只有60天。这是成都市城建史上前所未遇的“急难险重”的任务。在这种情况下,除了增加人力、加班加点赶工外,没有其他办法。据了解,援建队伍中,最长的工作时间达到了每天17个小时。

同时,此次过渡安置房建设参建单位多,交叉作业多,协调配合难度大。有10个援建兄弟省、市的近3.5万人和来自成都市15个对口支援区(市)县、5个国有投资公司和4个专业建设单位的6万余人奋战在“大决战”的广阔战场上。同时,先后有建设、民政、规划、国土、交通等100多个部门和单位参战,衔接工作千头万绪,统筹协调难度极大。

为了解决好每一个环节的工作,成都市和各區(市)县都及时成立了协调小组,同时,还在机关和下属事业单位中选派了10多名联络员驻扎在各个受灾较重的区(市)县,每天收集情况,遇到不好解决的问题,需要的设备等等,就及时向上汇报,尽最大可能为援建提供便利。

在有限的时间内,要将大量的机械设备、建设物资按时运送到施工现场,对运输保障也是极大的考验。从都江堰到

虹口仅26公里,但由于路窄弯多,还时常发生塌方、泥石流,运送材料的汽车需要两个半小时才能到达。过渡安置房市民考察团代表谭小凯就亲身体验了运输的艰辛。他说:“运输车一般都设正、副两位司机,正司机负责驾驶,副司机负责察看前方是否有石块松动或滑落,任何一个小石头都有可能是一颗子弹。”在运输的货车中,最长的有18.5米,不可能开进山区,运输队伍就用转运的方式,大车转小货车,小货车转摩托车、三轮车。即便这样,还是有许多地方不能到达,运送人员就用人背、用马驮,什么办法能到,就用什么办法。

此次安置房建设很多都是在山区、废弃地上,增大了场地平整和基础施工的难度。成都市高新区负责的小鱼洞安置点耕地有限,为了保证群众能收获即将出产的经济作物川芎,他们最终搬走一座水泥厂,清运大量建筑渣土来解决场地问题。山区的安置点施工面积比较小、环境复杂、点位分散,工程机械设备没有起作用,受灾地区的水、电、路和通讯管网都在地震中遭受重创,导致施工效率较低。同时,施工单位不仅需要克服山地施工的困难,还要提防频发的余震的侵袭,常常有数吨、数十吨的巨石从施工人员身边滚落。很多时候施工人员是冒着生命危险在加紧施工。

气候也是影响工程进度的一大难点。在建设期间,成都气温一直居高不下,地面温度有时达42℃,此时板房上的彩钢温度就超过50℃,导致施工人员的体能消耗很大,直接影响施工进度。7月中下旬,雨季来临,大雨、暴雨频发。为了抢一点点时间,一些建设单位提前10天把天气预报资料拿到了手,就是为了根据天气安排工序,人停机不停,24小时赶工期。遇到大雨,施工人员就进行室内作业,搭电线、埋水管;遇到小雨,他们就冒雨抓紧时间施工。

经过60天的艰苦奋战,截至7月31日,成都市已全面完成受灾群众过渡安置。全市共建成集中安置点1543个,过渡安置房198576套,其中外省、市对口援建185352套,全市自建和社会捐建13224套;受灾群众自建过渡安置房113538户,以投亲靠友等方式实现过渡安置14390户。公共服务和生活设施配套建设同步推进,建成板房中小学284所,诊疗所123个,粮食与食品零售店100个。

中国元素 国酒茅台

热烈祝贺中国体育健儿摘金夺银,捷报频传!

