

本版撰文 本报记者 徐森 杨颖 魏小央

编者按:大包小包、长途奔波,曾经使不少外出打工者叫苦连连,感觉每次过年回家都如同打仗一般。如今,坐高铁回家成了一种新时尚,既为打工者提供了更多的选择,也对春运压力的缓解起到了一定的作用。随着高铁网络覆盖越来越广,人们的回家之路越来越顺畅。

“和谐号”380A跑出486.1公里为中国在高铁发展史上留下了惊艳的一笔,从2004年引入到如今进入输出阶段,中国的高铁发展一直极速前进。当然,这里面也存在一些问题,不能盲目乐观,如何有效化解扩大铁路运力与偿还巨额债务之间的矛盾,弥补配套轴承国产化的空白,我们还有很多工作要做。

坐着高铁回家过年

今年的春运虽然尚未开始,但是春运期间的各种飞机票、火车票、长途汽车票等已经开始发售,各地购票者冒着严寒排队购票的紧张局面也开始出现。

中国人有着浓重的家本位思想,不论身在何处都一定会在过年的时候回家看看。随着打工者的流动性越来越大,每年对春运的考验也在逐渐增大。

回家路难行 高铁伸援手

虽然铁道部每年都强调多开车次、列车提速、重视服务,但是,回家过年的路仍然不好走。

“买飞机票吧,太贵,而且行李托运麻烦。买火车票吧,行李好带,但是耗时太长,再加上卧铺比较难买,所以每年过年都十分发愁。”在外



选择坐高铁回家。

据了解,现在不仅是商务人士,不少打工者也开始选择乘坐高铁回家。去年春运,乘坐高铁回家已成为一种新时尚,既为打工者提供了更多的选择,也对春运压力的缓解起到了一定的作用。

而对于高铁带来的方便,记者也深有感触。记者经常乘坐京津城际列车往返于北京和天津,真实实地感受到了高铁带

来的种种便利。在高铁还未开通之前,记者乘坐的“和谐号”列车往返京津两地单程需要一个多小时,而现在仅仅需要半个小时,大大节省了出行的时间。在北京工作的刘先生和记者也有同样的感受。他告诉记者:“京津城际列车开通之前,平常都要住在北京,只有到周末的时候才回去和家人团聚一下。现在,基本上可以天天回家了,花费的时间和住在北京的同事是一样的,有时甚至比他们还少。”

记者从北京南站的工作人员处了解到,一列高铁的承接量大概为1000多人,运输能力很大,而且安全便捷,再加上受天气影响较小,高铁已经成为不少人热衷的出行方式之一。

让回家之路越来越顺畅

铁路运输作为一种较为安全的出行模

式,是中国各种运输方式中的主力。而在“十二五”开局之年,今年,铁路安排基本建设投资7000亿元,中国高速铁路将初步成网。日前,铁道部部长刘志军在全国铁路工作会议上也表示,今年中国高速铁路运营总里程将突破1.3万公里,初步形成覆盖面更广、效应更大的高铁网络。

从中国第一条商业营运铁路吴淞铁路,到中国自主修建的第一条铁路唐山至胥各庄铁路;从中国人自己勘测、设计、施工的第一条铁路京张铁路,到新中国成立后建成的第一条干线铁路成渝铁路,一个多世纪以来,中国的铁路之梦从蹒跚学步开始,顽强地实现着一个又一个“第一”,艰难走过了130多年的历程。然而,直到21世纪初,中国铁路还处于低水平发展阶段,客车装备整体水平以及制造工艺落后于发达国家近半个世纪。在综合交通运输中扮演老大角色的中国铁路,曾经面临人

均铁路不足一根香烟长度的尴尬局面,铁路平均运行时速仅有55公里。

可喜的是,2010年12月3日11时28分,这一切已经被改写。在京沪高铁枣庄至蚌埠间的先导段联调联试和综合试验中,中国“和谐号”380A新一代高速列车跑出了486.1公里的最高运营时速,这意味着短短的一秒钟,乘客就瞬间移动了120余米。这不仅是中国铁路史上的列车时速极值,也是世界高铁历史上的新速度高点。也是在2010年,中国高速铁路的运营里程达到8358公里,占世界高铁总里程超过30%,中国成为全世界高铁运营里程最长、在建规模最大、速度最快的国家。中国的高铁走出了令全世界惊叹、艳羡的“中国模式”。

不断延展的铁轨,是一个民族科技水平的体现,更肩负着百姓平安回家的希望。随着高铁的覆盖面越来越广,我们的回家之路将越来越顺畅。

打工的小王对记者如是说,“每年过年回家,就像打仗一样,总是忐忑不安。”小王告诉记者,自己的家乡还没有开通高铁,他很羡慕那些可以坐着高铁回家的外出打工者,如果自己的家乡可以开通高铁,他会

从2004年中国铁道部作出引进国外高速列车的重要决定,到2008年京津城际铁路的开通,短短5年的时间,中国铁路走完了国外同行近半个世纪的发展历程。而2010年12月3日,“和谐号”380A跑出的486.1公里更是让世界为之惊叹。短短几年内,中国高铁从“引进、消化、吸收”的起步阶段迈向了“输出”阶段,更是走出了令全世界惊叹、艳羡的“中国模式”。

不过,中国高铁在极速发展的同时也面临巨额债务、配套轴承需要国产化等问题,如何调和矛盾,实现产业升级,我们还有很多工作要做。

超越“不歇脚”如何

高速铁路技术的原创者是日本、德国和法国。日本的代表作是新干线,它的运营时速是300公里;法国的代表作是地中海线,它的运营时速是320公里;而德国高铁的运营时速是300公里。据了解,在这3个国家中,日本除了道岔区以外都采用的是无砟轨道,法国采用的是有砟轨道,德国新线部分也采用了无砟轨道。

据中国铁道部总工程师何华武介绍,如今,中国新建的几条高铁线运营时速均

已经达到350公里,并且全线采用无砟轨道。同时,中国的高铁和既有线跨线运行,保持了一张完整的客运铁路网,机动灵活的同时也能够取得最大的效益。可以说,中国高铁的技术比国外,比日、德、法复杂,水平也更高。

2010年,中国高铁取得了突飞猛进的发展,成为铁路行业最大的亮点之一。无论在运营里程、在建规模,还是运行速度上,都实现了跨越性的突破,中国真正进入了高铁时代。外媒称,中国正在成为铁路超级大国。中国铁路部门也在2010年底举办的第七届世界高速铁路大会上表示,中国是全世界高铁运营里程最长、在建规模最大的国家。

同时,中国高铁在“走出去”的道路上也成绩斐然。中国铁建股份有限公司副总裁、总经济师扈振衣对记者表示,中国高速铁路的发展将为世界经济起到推动作用。

高铁“跑”出去

从世界交通运输发展趋势看,铁路正越来越受到各国政府的高度重视。一些国际铁路通道如中亚通道、东北亚通道、南亚通道、泛亚通道等也提上议事日程。这些

重大工程必将对铁路工程技术提出新的、更高的要求。今后,中国高铁技术将实施“走出去”的整体战略部署,大力挺进国际市场,打造“中华”牌的铁路技术与标准。

扈振衣指出,中国高速铁路飞速发展,得到了世界各国的高度关注,在此前结束的第七届世界高速铁路大会上,中国高速铁路的发展得到了业界的认同。特别是京沪高速实验段实验速度达到了486.1公里,更是震惊了全世界。到2012年,中国的铁路运营里程将达到12万公里,高速铁路将达到1.6万公里。可以说,中国在高速铁路工程的建造技术、高速铁路的控制技术、系统调试技术,包括运营的维护技术,均居于世界的领先地位。

现在,很多国家,比如美国、巴西、伊朗、土耳其等,都在策划或者修建高速铁路。中国高速铁路的技术、材料、设备、车辆等等,就成为这些国家眼中的“香饽饽”。扈振衣指出,未来5年内,中国铁建将利用这个机遇积极“走出去”,乘势而上,取得更大的发展。据透露,今年,中国铁

路部门将继续抓好与境外铁路的合作项目,积极落实与阿联酋、巴西、美国、俄罗斯、白俄罗斯、波兰、伊朗、泰国、柬埔寨、保加利亚等国家的铁路建设合作意向。

铁道部部长刘志军表示,2011年,要加强境外在建项目管理,推进委内瑞拉纳科-阿纳科高速铁路、土耳其安卡拉-伊斯坦布尔高速铁路二期工程项目,搞好沙特麦加朝觐轻轨项目剩余工程和运营维护工作,确保工程质量和进度。加快推进老挝、缅甸、土耳其铁路项目前期工作,力争尽早开工建设。

“辛”路斩“荆棘”

然而,在不断迎来赞叹之声的同时,中国的高铁建设也面临着人们的广泛质疑。质疑的焦点主要是在高铁的大规模建设与巨额负债之间的矛盾上。

据一份由审计署国外贷援款项目审计服务中心出具的《审计报告》显示,2009年年末,铁道部负债总额已达到惊人的13033.86亿元。而民生银行的一份报告也

显示,快速增长的债务融资规模使得铁道部门在2009年支付的利息已达到400亿元以上,未来有可能超过1000亿元。如何有效化解扩大铁路运力与偿还巨额债务之间的矛盾,对铁路部门来说,将是严峻的考验。

同时,相比于中国已拥有自主知识产权高速动车组技术的现实,配套轴承的国产化应用仍是空白。据了解,在整个高速铁路总投资中,高铁配套轴承的容量并不算太大,专家估计,市场超过20亿元。但中国国内产品的空白,为外资巨头提供了广阔的市场空间。

据不完全统计,全球近80%的铁路配套轴承是由8家跨国公司生产的,分布于美国、日本和欧洲,而中国注册的轴承企业约6000家,排名前十位的轴承企业销售额合计仅占全行业近40%的份额,行业集中度较低。中国轴承工业协会秘书长王全清在接受记者采访时表示,在“十二五”期间,自主创新、攻克核心技术是国内轴承行业的关键词,以实现产业升级,替代进口。

链 接

中国高铁的发展历程

时间	内容
2004年1月	国务院常务会议讨论并原则通过历史上第一个《中长期铁路网规划》,以大气魄绘就了超过1.2万公里“四纵四横”快速客运专线网。同年,中国在广深铁路首次开行时速达160公里的国产快速旅客列车。广深铁路被誉为中国高速铁路成长、成熟的“试验田”。
2004年至2005年	中国南车、青岛四方、中国北车长客股份和唐车公司先后从加拿大庞巴迪、日本川崎重工、法国阿尔斯通和德国西门子引进技术,联合设计生产高速动车组。
2007年4月18日	全国铁路实施第六次大提速和新的列车运行图。繁忙干线提速区段达到时速200公里至250公里。这是世界铁路既有线提速最高值。同时,“和谐号”动车组从此驶入了百姓的生活中。
2008年2月26日	铁道部和科技部签署计划,共同研发运营时速380公里的新一代高速列车。
2008年8月1日	中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。
2009年12月26日	世界上里程最长、工程类型最复杂的武广高速铁路开通运营。
2010年2月6日	世界首条修建在湿陷性黄土地区,时速350公里的郑西高速铁路开通运营。
2010年5月6日	成灌快铁正式运行进入倒计时。在都江堰车站,和谐号列车进行试运行。众多都江堰市民提前体验快铁带来的全新感受。
2010年7月1日	沪宁城际高速铁路开通运营。
2010年9月28日	沪杭高速铁路从杭州到上海虹桥试运行途中,最高时速达到416.6公里,再次刷新世界铁路运营试验最高速度。
2010年12月3日	在京沪高速铁路枣庄至蚌埠间的先导段联调联试和综合试验中,由中国南车集团研制的“和谐号”380A新一代高速动车组在上午11时28分,跑出了486.1公里的最高运营时速,继9月28日沪杭高铁试运行创下时速416.6公里之后,中国高铁再次刷新世界铁路运营试验最高速。

