



12月30日,乘客在首发列车新车前拍照留念。

# 请给我一张从三亚到三亚的车票

## ——世界首条环岛高铁全线贯通

### 1.9万公里高铁改变我们的生活

海南环岛高铁西段30日正式开通运营,与2010年12月开通运营的海南环岛高铁东段实现连通,全球首条环岛高铁全线贯通,中国高铁里程由此突破1.9万公里。1.9万公里高铁,将给我们的生活带来哪些改变?

#### ●中国那么大,高铁带你到处去看看

1.9万公里高铁,比其他国家高铁里程总和还多不少,位居世界第一,意味着人们坐上高铁,几乎可以游遍全国。

就在12月26日,中国铁路版图“日行千里”,一天之内,成渝客运专线、兰渝铁路重庆至广元段、金华至温州铁路、赣州至龙岩铁路同时开通,西南、华南和华东地区的铁路网进一步完善。

人们感叹,这几年高铁发展实在太快。2008年,我国第一条真正意义的高铁——时速350公里的京津城际

铁路开通运营。此后“一发而不可收”,七八年功夫,从平原到水乡,从沙漠到海岛,高铁如条条银色丝带,串起座城市。

“10年前我第一次来海南,那时还是绿皮车,时速才40公里。现在,看到我们亲手建成的西环高铁开通,实现了环岛沿线12县市20城的‘同城牵手’,真像做梦一样。”中国铁建十四局集团海南西环高铁项目经理田文凯无不感慨。

这些年,作为建设者的田文凯切身感受到高铁的发展速度,2013年9

#### ●异地就业择偶,有了高铁那都不叫事儿

高铁已经不仅仅是一种交通出行工具,它已经或正在改变人们的居住、旅游、养老、择业甚至择偶的观念。“高铁开通,光‘异地恋’就解决了多少!”网友如此感叹。

高铁开通后,运行时间大幅压缩。田文凯举例说,贵阳到广州由20小时缩短至4小时。一趟长编组列车可以运送1000多人,最小间隔3分钟就可以开出一趟列车。时间的缩短导致了地理位置的“缩短”,相邻城市间“同城效应”进一步凸显。

#### ●促转型降成本,高铁也是蛮拼的

上面说的都是个人的小事,再说国家的大事。

“高铁的快速发展,还意味着加速产业转型升级,降低社会物流成本,优化产业结构调整。”黄欣说。

他举例说,高铁每亿元的投资,平均消耗0.333万吨钢材、2万吨水泥、3.11万吨沙土、5.16万立方米石头以及0.085亿元设备,人工方面则消耗22.86万工时。按照铁路投资与相关产业1:10比例计算,其对相关产业拉动效益在10亿元以上。

不仅如此,高铁拉动冶金、机械、

建筑、精密仪器等上下游产业的快速发展。

“我国新一代高速动车组零部件生产设计核心层企业近100家、紧密层企业500余家,覆盖20多个省市,形成了一个庞大的高新技术研发制造产业链。以CRH380动车组为例,零部件数量达4万多个,涉及大量上下游产业,一批关键设备制造企业迅速成长。”同济大学教授孙章说。

高铁还促进我国基础设施施工水平实现了飞跃。对于海南环岛高铁来说,砂层、软土、高温、台风都是巨大的

月,刚刚完工贵广高铁的他马不停蹄来到海南。两年多后,海南西环高铁又在手中诞生。

根据中国铁路总公司的统计,截至去年,高铁列车已经累计发送旅客31.6亿人次,占铁路旅客发送量的比重由4.8%增长到约38.5%。到明年1月10日实行新的列车运行图后,全国铁路开行旅客列车总数达到3142对,其中动车组列车1980.5对,占比超过六成。

业生就业的选择。京沪高铁开通运营3年,德州市就引进硕士博士2000余人,专家级领军人物300余人,充实了宝贵的“智力资本”。

“1.9万公里高铁,意味着以高速铁路为主骨架,包括城际快速铁路、城际铁路及既有提速线路等构成的快速铁路网基本建成,总规模达4万公里以上,基本覆盖50万人口以上的城市。”中国铁路总公司运输局营运部副主任黄欣说。

考验。为了确保高铁安全平稳运行,中铁十四局集团在西环线下基础工程和轨道铺设中,运用先进的新型旋挖钻机护壁液,对高铁基础进行了特殊加固,防止线路沉降,成功抵抗住“海燕”等多次强台风的考验。

“随着高速铁路在综合交通运输体系中的作用持续增强,全社会人流、物流周转明显加快,成本有效降低,为改善企业经营效益、提高经济发展质量发挥了重要作用。”黄欣说。

(本版稿件据新华社)

### 新闻延伸

## “东方之星”号客轮翻沉事件调查报告公布

国务院日前批复了“东方之星”号客轮翻沉事件调查报告。经国务院调查组调查认定,“东方之星”号客轮翻沉事件是一起由突发罕见的强对流天气——飑线伴有下击暴流——带来的强风暴雨袭击导致的特别重大灾难性事件。

2015年6月1日21时32分,重庆东方轮船公司所属“东方之星”号客轮由南京开往重庆,当航行至湖北省荆州市监利县长江大洲水道时翻沉,造成442人死亡。

事件发生后,党中央、国务院高度重视。经国务院批准,成立了由安全监管总局等有关方面组成的国务院“东方之星”号客轮翻沉事件调查组。

事件调查组紧紧围绕“风、船、人”三个关键要素,调整完善调查工作方案,深入开展勘查取证和谈话询问,运用科学手段分析论证,先后调阅了船舶、企业和有关单位的大量原始资料,收集汇总各类证据资料1607份、711万字;对生还旅客、船长、船员及同水域相邻船舶有关人员和目击者进行逐一调查取证,形成50余万字的询问笔录;组织专家对船舶进行了细致全面勘查,并委托专门机构对物证进行解读鉴定;调取船舶自动识别系统(AIS)、全球定位系统(GPS)数据制作船舶轨迹图,先后多次进行风洞风载模型试验、水池倒航操纵模型试验、航海模拟器仿真模拟试验,还原了事发时气象、船舶行驶和船员操作过程;委托第三方机构对船舶建造和历次改建以及事发前实载状态的稳性进行了认真复核核算;对事发风灾区附近360平方千米范围内的14个重点区域进行了多轮实地勘查和空中航拍,调取气象卫星、天气雷达、地面气象站等观测资料进行综合分析,先后7次组织北京大学、南京大学、灾害天气国家重点实验室、中国科学院大气物理研究所和中国气象局等上百名国内外专家一起进行专题研究,在综合分析气象卫星、新一代多普勒雷达和地面气象自动站分钟级观测数据,以及现场调查情况、目击者笔录等多种资料的基础上,科学判定了事发时的天气状况。事件调查组先后召开各类会议200余次,对调查情况进行反复研究论证,在此基础上形成了调查报告。

调查组认定,“东方之星”号客轮翻沉是由突发罕见的强对流天气——飑线伴有下击暴流带来的强风暴雨袭击导致的一起特别重大灾难性事件。“东方之星”轮航行至长江中游大洲水道时突遇飑线天气系统,该系统伴有下击暴流、短时强降雨等局地性、突发性强对流天气。受下击暴流袭击,风雨强度陡增,瞬时极大风力达12-13级,1小时降雨量达94.4毫米。船长虽采取了稳船抗风措施,但在强风暴雨作用下,船舶持续后退,船舶处于失控状态,船舶向右下风偏转,风舷角和风压倾侧力矩逐步增大,船舶最大风压倾侧力矩达到该客轮极限抗风能力的2倍以上,船舶倾斜进水并在一分多钟内倾覆。

调查组还查明,船长及当班大副对极端恶劣天气及其风险认知不足,在紧急状态下应对不力。

调查组在对事件从严、延伸调查中,也查出重庆东方轮船公司、重庆市有关管理部门及地方党委政府、交通运输部长江航务管理局和长江海事局及下属海事机构在日常管理和监督检查中存在问题。调查组依据有关法律法规和规定,建议对船长张顺文给予吊销船长适任证书、解除劳动合同处分,由司法机关对其是否涉嫌犯罪进一步调查;鉴于当班大副刘先禄在事件中死亡,建议免于处理。

调查组还建议对检查出的在日常管理和监督检查中存在问题负有责任的43名有关人员给予党纪、政纪处分,包括企业7人,行业管理部门、地方党委政府及有关部门36人,其中,副省级干部1人,厅局级干部8人,县处级干部14人。责成重庆市政府按照有关规定对重庆东方轮船公司进行停业整顿。