

壮丽70年·奋斗新时代

壮丽70年·奋斗新时代 新中国峥嵘岁月

人畅其行 货畅其流

——共和国交通运输业发展成就巡礼

□新华社记者 齐中熙 魏玉坤 樊曦

交通基础设施加速成网,运输服务能力连上新台阶,人们出行更加便利……新中国成立以来,特别是改革开放以来,我国在经济社会发展中坚持交通运输先行理念,交通运输领域发生了历史性变化,人畅其行、货畅其流,为国民经济发展发挥了先行官作用。

交通面貌焕然一新

9月5日,京雄城际铁路(北京段)开始转入运行试验阶段。这意味着京雄城际铁路(北京段)距离正式开通进入倒计时阶段。

负责京雄城际铁路电气化施工的中国铁建电气化局技术人员介绍,京雄城际铁路(北京段)全长约34公里,设置北京大兴、大兴机场两座车站。届时旅客从北京西站到大兴机场站最快用时仅20余分钟。

新中国成立以来,特别是改革开放以来的70年,是交通基础设施不断密集成网、综合运输保障能力大幅提升的70年;是交通运输业不断深化改革、向交通强国目标坚实迈进的70年。

新中国成立初期,交通运输面貌十分落后。全国铁路总里程仅2.2万公里。公路里程仅8.1万公里,没有一条高速公路。民航航线里程1.1万公里,只有12条航线。

从新中国成立到改革开放前的近30年,交通运输作为国民经济的先导性领域,在政策和资金支持下,基础设施建设力度逐步加大,取得阶段性成效。

改革开放后,交通运输步入发展快车道。交通运输发展实现由“总体缓解”向“基本适应”的阶段性转变,为国民经济持续快速发展提供了强有力支撑,我国也由“交通大国”逐步向“交通强国”迈进。

——铁路路网纵横延伸。到2018年年末,全国铁路营业总里程达到13.2万公里,较1949年增长5倍。

——公路路网四通八达。到2018年年末,全国公路总里程达到485万公里,是1949年的60倍;农村公路里程达到404万公里,通硬化路乡镇和建制村分别达到99.6%和



9月5日,京雄城际铁路(北京段)试运行后,乘务人员在北京西站合影留念。(新华社记者 才扬 摄)

99.5%;高速公路总里程14.3万公里,年均增长25.8%。

——民航面貌焕然一新。到2018年年末,定期航班航线总数达4945条,是1950年的412.1倍;定期航班通航机场数量由1949年的36个增至2018年的233个,初步形成以国际枢纽机场为中心,区域枢纽机场为骨干,其他干、支线机场相互配合的格局。

科技助推跨越式发展

日前,广州地铁18号线珠江江地现场,“铁兵39号”盾构机巨大的刀盘开始缓缓启动,向前掘进。这台盾构机将在珠江水下呈S型推进1600余米,这种长距离小半径水下穿越施工在国内隧道施工中尚属首次。

据中国铁建十四局项目负责人陈阵介绍,在穿越珠江主航道时,由于无法进行地面沉降监测,需要严密控制掘进参数,做好同步注浆加固,确保施工安全。这种施工难度在世界上也属罕见。

新中国成立70年来,随着我国科技水平大幅飞跃、施工工艺迅速提高,以前修路架桥中靠“人海战术”“人拉肩扛”的景象不复存在,记忆中时速只有三四十公里的绿皮车渐渐远去,中国路、中国车中的科技含量越来越高,

助推中国交通跨越式发展。

走进中国中车四方股份公司生产车间,一列列崭新的“复兴号”高速动车组如同巨龙般整齐排列,蓄势待发。这里聚集着中国高铁的多个第一:

我国首列时速200公里至250公里高速动车组、首列时速300公里高速动车组、首列设计时速380公里高速动车组、首列“复兴号”动车组……

中国中车集团有限公司董事长刘化龙介绍,经过多年的探索实践,中国高铁发展速度快、建设规模大、运输能力强,整体技术进入世界先进水平,部分领域世界领先。目前,中国是世界上高铁运营里程最长、在建规模最大、运营动车组最多、商业运营速度最高的国家。

更安全可靠——中国高铁形成了基础设施、移动装备、综合检测、防灾减灾、应急救援为一体的安全风险管理体系,确保了高速列车的安全运行。

更绿色环保——“复兴号”动车组以时速350公里运行时,人均百公里能耗仅为3.64度电,相当于小轿车的六分之一,具有运量大、能耗低、排放少、污染小的优势。

更强运力——中国高铁采用高密度、公交化的开行方式,极大方便了旅客出行。2008年以来,中国高铁累计运送旅客已超过100亿人次。

服务国民经济

8月31日,2019年暑运正式结束。今年暑运送旅客再创新高,全国铁路累计发送旅客7.35亿人次,同比增长10.4%。其中动车组列车共发送旅客4.6亿人次,同比增长16.9%,占全国铁路旅客发送量的62.5%。

“晴天一身土,雨天一身泥”,春运期间火车票一票难求……这些都曾经是中国交通运输业状况的真实写照。交通运输业发展的滞后,成为百姓出行的障碍,国民经济发展的瓶颈。

如今,在京沪高铁上,时速350公里的“复兴号”飞速掠过。从北京出发,乘高铁半日内可到达全国54个城市。京津、沪宁、杭甬、广珠、长吉、昌九、沪杭等高铁沿线,早上坐30分钟高铁异地上班,下午再坐高铁下班回家买菜做饭成为现实。

四通八达的交通运输网络和多元化交通工具,极大满足了居民出行和货物运输需求,带动旅客和货物运输量大幅增长。

2018年,全国主要运输方式完成客运量179亿人次,旅客周转量34218亿人次,是1949年的128.5倍和220.8倍,年均分别增长7.3%和8.1%。完成货运量515亿吨,货物周转量204686亿吨公里,是1949年的275.3倍和793.8倍,年均分别增长8.5%和10.2%。

运输服务转型升级,居民出行和物流流转更加高效。

在政策积极推动下,涌现出上海虹桥综合客运枢纽、广州南站综合客运枢纽等一批综合客运枢纽,实现高铁、城市客运、轨道交通、民航等交通方式无缝对接,旅客换乘更加便捷。

随着互联网发展,铁路客运互联网售票等信息化服务全面普及,滴滴打车等互联网出行方式方兴未艾,居民出行方式更加多样。多式联运、无船承运、无车承运等货运组织形式快速发展,货物运输及时性和延展性大幅提高,逐步形成便捷、高效的货物运输服务体系。

(新华社北京9月8日电)

抗美援朝 保家卫国

1950年6月,朝鲜内战爆发,美国政府纠集“联合国军”进行武装干涉,并派遣海军第七舰队侵入中国台湾海峡。此后,侵略美军越过三八线,直逼鸭绿江,并出动飞机轰炸中国东北边境,直接威胁到新中国的国家安全。虽然当时中国正面临着巩固政权、恢复经济的紧急任务,但应朝鲜民主主义人民共和国的请求,中共中央多次召开会议,经过反复权衡,在10月上旬作出了抗美援朝、保家卫国的历史性决策。

1950年10月,中国人民志愿军奉命开赴朝鲜战场,与朝鲜人民并肩作战,到1951年6月,历时7个多月,先后同以美国为首的“联合国军”进行5次大的战役,共歼敌23万余人,把战线稳定在三八线附近地区。在这场战争中,中国人民志愿军中涌现了无数英雄人物:罗盛教、黄继光、杨根思、邱少云……为了朝鲜人民,为了履行国际主义义务,许许多多的英雄包括毛

泽东主席的长子毛岸英,长眠在了朝鲜的土地上。

在中国人民志愿军入朝作战的同时,国内掀起轰轰烈烈的抗美援朝运动。全国各阶层人民踊跃参军参战,捐献飞机大炮,慰问志愿军,订立爱国公约,开展增产节约运动,有力地支援了前方作战。

1951年7月,朝鲜战争进入“边打边谈”阶段。经过两年的相持,交战双方于1953年7月签署停战协定,抗美援朝战争取得伟大胜利。

中国人民志愿军出国作战,是保卫和平、反抗侵略的正义之举。这场战争的胜利,打破了美帝国主义的不可战胜的神话,创造了以弱胜强的范例,极大提高了中国共产党在全国人民心目中的威信,提高了中国人民的民族自信心和民族自豪感,中国的国际地位空前提高,为我国的经济建设和社会发展赢得了一个相对稳定的和平环境。

(新华社北京9月5日电)

“一定要把淮河修好”

1950年10月14日,政务院发布《关于治理淮河的决议》,制定了上中下游按不同情况实施蓄泄兼筹的方针。新中国水利建设事业的第一个大工程拉开了帷幕。

1950年七月到八月,淮河流域发生了特大洪涝灾害。河南、安徽两省共有1300多万人受灾,4000余万亩土地被淹。当年7月20日,毛泽东批示:“除目前防救灾外,须考虑根治办法,现在开始准备,秋即组织大规模导淮工程,期以一年完成导淮,免去明年水患。”

在全国人民的支援下,治理淮河第一期工程于1950年11月底开工。数十万民工和工程技术人员奋战在治淮工程的工地上。1951年5月,中央治淮视察团把印有毛泽东亲笔题词“一定要把淮河修好”的四面锦旗,分送到了治淮委员会和三个治淮指挥部,极大地鼓舞了治淮大军的士气。到1951年7月下旬,第一期工

程全部完工。这期工程共完成了蓄洪、复堤、疏浚、沟洫等土方工程约1.95亿立方米(其中沟洫工程土方约1亿立方米),石漫滩山谷水库一座,板桥、白沙两处山谷水库的一部分,润河集蓄洪分闸一座,其他大小涵闸62处,谷坊155座。

治淮一期工程的竣工,保证了1951年淮河流域的丰收。满怀喜悦的农民,纷纷给毛泽东写信报告丰收情形。

1951年冬,淮河两岸人民又投入了治淮二期工程的战斗。1952年7月,治淮二期工程结束;1953年治淮工程又开始了紧张的筹备。经过8个年头的不懈治理,到1957年冬,国家共投入资金12.4亿元,治理大小河沟175条,修建水库9座,库容量316亿立方米,还修建堤防4600多公里,极大地提高了防洪泄洪能力。

(新华社北京9月6日电)

共和国反腐第一案

1952年2月10日,河北省人民法院组织的公审大贪污犯刘青山、张子善大会在保定举行,宣布对刘青山、张子善判处死刑,立即执行,并没收该二犯全部财产。

刘青山、张子善案件是1951年11月全国开始“三反”运动后揭露出来的第一案。中共中央主席毛泽东直接督促案件的处理。刘青山、张子善分别是1931年、1933年入党的老党员,曾在天津地区任党和政府的主要领导职务。革命战争年代,他们曾被捕入狱,面对严刑逼供,坚贞不屈;和平时期,他们却居功自傲,贪图享乐,不顾党纪国法,贪污克扣国家救灾粮、河工费、飞机场建筑费、地方粮、干部家属救济粮、治河民工工资、银行贷款等国家财产达1716272万元(旧币)。他们还同私商勾结,用公款倒卖大批钢铁,中饱私囊,使国

家蒙受很大的经济损失。

1951年12月,中共河北省委作出决议,开除刘青山、张子善的党籍。华北局将处理意见上报中央,提议“将刘青山、张子善二贪污犯处以死刑(或缓期二年执行)”。中共中央书记处召开扩大会议,经过慎重考虑,并征求党外人士意见,由河北省人民法院宣判,经最高人民法院核准,对刘青山、张子善判处死刑,立即执行。

公审大会前,有人提出是否可以向毛主席说说,不要枪毙,给他们一个改过的机会。意见反映到毛泽东那里,毛泽东说:“正因为他们的地位高、功劳大、影响大,所以才要下决心处决他们。只有处决他们,才可能挽救20个、200个、2000个、20000个犯有各种不同程度错误的干部。”

(新华社北京9月7日电)

蜀道之难大改观

1952年7月1日,西南军区司令员贺龙在成都火车站成渝铁路通车典礼上将红绸彩带用力一剪,标志着“蜀道难”的历史从此改变了。

“蜀道之难,难于上青天。”我国从清末即开始在四川筹建铁路,民国时期也曾几次筹划,但延宕至新中国成立,川渝大地还是没有一寸铁轨。

1950年,成都、重庆刚刚解放不久,中央即决定修筑成渝铁路。同年6月,3万多解放军官兵带着未尽的硝烟,投入了筑路的战斗。随后,铁路沿线的农民也纷纷加入筑路大军。成渝铁路动工之初,最大的困难是没有枕木。为了解决这个困难,几十个发动了献卖木料的运动。成渝铁路所需要的钢轨和配件,国营某钢铁厂制造出来了。道钉、道岔和某些机器,重庆400多家私营钢铁厂承担起来了。十万劳动大军所需要的

工具,重庆相关工厂的职工包做了。过去铁路路上用的从美国买来的火药,西南的工厂自己能够制造了。完全用本国的器材修筑铁路,在我国铁路建设史上还是第一次。

成渝铁路的修建带动了当地工农业的发展。许多停工半停工的工厂恢复了生产,失业工人找到了工作,贫苦农民通过献卖木料、参加筑路增加了收入。这使沿线人民更加热爱自己的铁路,筑路民工更加尽心地为铁路服务。民工提出口号:“保证火车不在我做的路基上出事!”沿线农民组织起护路队,许多妇女深夜还在线路上守护巡逻。成渝铁路建成通车,形成了新的交通系统,密切了城乡之间的联系,促进了工商业的繁荣,为西南的工业化建设铺平了道路。

(新华社北京9月8日电)

河南:秋收期间花生剥壳禁止露天作业

新华社郑州9月8日电(记者 宋晓东)随着秋收临近,近日,河南省农业农村厅、财政厅等部门联合发文,推进花生机收扬尘治理,明确要求今年秋收期间花生剥壳加工必须在室内进行,禁止露天作业。

据了解,近年河南省持续加大力度推进花生机收扬尘治理,通过对固定式花生摘果机、剥壳作业和移动式花生捡拾摘

果作业采取管控措施,使花生收获期扬尘污染得到改善。同时,支持新型低扬尘花生作业收获机械研发、推广和大规模应用,使花生机收作业扬尘得到长期有效控制。

今年,为进一步推进治理花生收获扬尘,河南省要求秋收期间,花生剥壳加工必须在室内进行,禁止露天作业;在固定场所从事经营性服务的花生摘果作业,

要采取在花生摘果机排尘口设置密闭板房(或砖混结构厂房)等防尘降尘措施。同时,在30个花生种植大县采取以奖代补的形式,鼓励生产企业对农户已购置的移动式花生收获机械进行降尘改进。此外,为加快低扬尘花生收获机械研发和推广,河南省还对通过农机产品推广鉴定且扬尘控制符合环保要求的新型花生捡拾收获机具购置给予累加补贴。

拍卖公告

受委托,我公司定于2019年9月17日10时,在安阳市文昌大道金月亮假日酒店会议室公开拍卖:桑塔纳、帕萨特、柯斯达、大切诺基、东风日产等车辆。详情请电话咨询。有意竞买者,请于2019年9月16日17时前,携带有效证件及银行出具的保证金缴款凭证(保证金2万元,以实际到账为准。收款单位:河南中信拍卖有限公司,开户行:中国银行安阳分行;账号:248165079682),到我公司办理竞买手续。不成交者,保证金在3个工作日内全额无息退回。预展地点:标的物现场 联系电话:0372-2959777 13598114016 13523728318 联系地址:安阳市文昌大道金月亮假日酒店3楼本公司 河南中信拍卖有限公司 2019年9月9日