经济日报社出版　WWW.CE.CN
国内统一刊号CN11-0014 代号1-68

经济日报
ECONOMIC DAILY

2014年12月 27日 星期六
农历甲午年十一月初六
第11485号（总12058号）　今日8版

贵广、南广、兰新高铁全线开通

我国高铁版图再扩容

本报北京12月26日讯　综合本报记者报道：贵广、南广高铁12月26日正式开通运营，同日，兰新高铁全线开通运营，中国“高铁版图”迎来再次扩容。

贵广高铁跨越黔、桂、粤三省区，自贵州省贵阳市起，经广西桂林、贺州等，终抵广州，全线设贵阳北、三都县、贺州、广宁、广州南等20个车站。贵广高铁2008年开工建设，建设标准为客运专线，设计时速250公里，预留进一步提速条件。开通初期，将安排动车组列车运行线30对。贵广高铁桥隧比高达83%，贵州段内的桥隧比更超过90%，是世界上最难修建的道路之一。

南广铁路西起广西南宁，东至广州，全长574公里，全线13个站。2008年开工建设，全线开通初期，将安排动车组列车运行线23对。

兰新高铁是世界上一次性建设里程最长、我国首条在高海拔地区修建的高速铁路，全长1776公里，于2010年1月开工建设，2014年6月进入联调联试，2014年11月16日乌鲁木齐至哈密段率先开通运营。兰新高铁项目投资1435亿元，自兰州西站引出，经青海西宁，甘肃张掖、酒泉、嘉峪关，新疆哈密、鄯善、吐鲁番，引入乌鲁木齐南站，全线共设21个客运站，为双线电气化国家I级铁路客运专线，设计最高时速250公里。

贵广、南广高铁开通运营后，贵阳至广州、南宁至广州的运行时间分别缩短到4小时、3小时。兰新高铁全线开通后，12小时之内即可从兰州直达乌鲁木齐，比现有最快的特快列车还要节省6个小时以上，且未来运营时间将进一步压缩到8小时以内。

区域：
催生众多“同城圈”

随着贵广铁路开通，由珠三角始发的动车组通达贵州多个城市，云贵高原进入了高铁时代，从贵阳至广州的通行时间也由以前的22个小时缩减至4小时。高铁将为泛珠三角加强区域合作、实现协调发展提供强有力的运输支撑。

贵广铁路公司董事长、总经理张建波认为，从城市规划看，贵广铁路的建设对沿线城市的发展与走向将产生重要影响。高铁的开通运营，让沿线走进跨区域同城时代，这样的“同城圈”“大社区”遍地开花，也为沿线中小城市带来发展红利，“高铁经济”呼之欲出，泛珠三角地区“四小时经济生活圈”逐步成型。

在贵州省经济和信息化委员会主任李保芳看来，贵广高铁就是一条区域间经济文化交流的“大通道”，将开启该省新型工业化的新机遇。“贵州有宝贵的生态、能矿、劳动力等资源，珠三角地区有雄厚的资本、先进的技术、广阔的市场，贵广高铁的通车将加速二者的融合，实现优势互补。”

企业：
迎来发展新机遇

26日12点09分，兰州西至乌鲁木齐南的D2703次动车到达西宁车站，常年在乌鲁木齐做生意的四川籍旅客王全声登上了动车。放好行李落座后，王全声告诉记者，以前到新疆的普速列车时间太久，最快也要20多个小时。“高铁的开通，既舒适又方便，这会儿上车，晚上10点多就到了。”王全声说，随着此次兰新铁路全线通车运营，他认识的不少生意合作伙伴已经开始“摩拳擦掌”。

甘肃嘉峪关方特欢乐世界营销部经理李佐也铆足了劲迎接高铁带来的新机遇。他说，当初之所以把这个项目布局在嘉峪关，就是考虑到兰新高铁通车后能够带来充足的客流。“前段时间，我们对西北5省区的旅游市场进行了走访调研，受访旅行社对这个项目的前景非常看好。兰新高铁通车后，青海和新疆的游客到嘉峪关的时间大幅缩短。目前，我们的主体建设已经完工，预计到明年‘五一’小长假就能正式开门营业。”

乘客：
出行变得更便捷

高铁营运里程突破1600公里，约占全国的14%，形成南宁、桂林两个高铁十字枢纽；区内高铁公交化可达区内10地级市，区外高铁通达13个省市，群众出行条件极大改善——这是26日贵广、南广高铁开通之后广西高铁网络的概况。而仅仅一年之前，广西还是高铁零公里省份。

南宁网友“剑指苍穹傲江湖”说，“南广高铁开通之后，南宁至广州才3个多小时，这意味着家乡的交通发展迈上了新台阶。”对于那些在珠三角地区务工的广西农民工而言，春节回家路也将因南广高铁的开通而不再漫长。一直在珠三角打工的网友“Aileen”说：“终于可以选择告别12个小时的火车了！在以前，坐车当天往返广州南宁简直不敢想象，现在南广高铁开通后就可以轻易实现了。”

（综合本报记者邓海平　吴秉泽　王新伟　李琛奇　陈发明和中国经济网报道）

（更多报道见五版）

新华社北京12月26日电　（记者李寒芳）　国家主席习近平26日下午在中南海瀛台涵元殿会见了来北京述职的香港特别行政区行政长官梁振英，听取了他对香港当前形势和特别行政区政府工作情况的汇报。

习近平表示，过去一年，梁振英行政长官带领特别行政区政府勤勉工作，依法有序推进政改，努力发展经济、改善民生、维护法治，保持了香港大局稳定。中央对你和特别行政区政府的工作是充分肯定的。

习近平指出，当前香港正在依法推进2017年行政长官普选的工作。中央政府坚定不移支持特别行政区政府依照基本法和全国人大常委会有关决定的规定推进政制发展。

习近平强调，香港政制发展应该从本地实际出发，依法有序进行；应该有利于居民安居乐业，有利于社会繁荣稳定，有利于维护国家主权、安全、发展利益。希望香港各界从国家根本利益和香港整体利益出发，广泛凝聚共识，维护社会安定，推动经济发展，珍视法治环境，确保香港在“一国两制”方针和基本法规定的轨道上稳步前进。

张德江、李源潮、栗战书、杨洁篪等参加了会见。

新华社北京12月26日电　（记者李寒芳）　国家主席习近平26日下午在中南海瀛台涵元殿会见了来北京述职的澳门特别行政区行政长官崔世安，听取了他对澳门当前形势和特别行政区政府工作情况的汇报。

习近平表示，过去一年，澳门在保持经济社会平稳发展的同时，还顺利实现了特别行政区政府换届，成功举办庆祝澳门回归祖国15周年系列活动。前几天我到澳门时，亲身感受到澳门的发展变化，见证了“一国两制”实践所取得的巨大成就。中央对你和特别行政区政府的工作是充分肯定的。

习近平强调，中央对你和第四届特别行政区政府寄予厚望，澳门社会对你们也抱有期待。希望你们勇于担当、善于作为，增强主人翁意识和忧患意识，努力提高依法施政、依法治澳能力和水平，展现新一届政府开拓进取的新气象，更好推进“一国两制”在澳门的实践。

张德江、李源潮、栗战书、杨洁篪等参加了会见。

五问“南水北调”②

调水量有没有保障

本报记者　乔金亮

去年蓄水以来，丹江口水库长期喝不饱，有人担心南水北调会无水可调，也有人担心南水北调会导致汉江缺水。

目前看来，这种担心明显多余。丹江口水库的水源主要来自汉江。今年上半年，丹江口水库水位不高，原因是汉江上游降雨偏少。事实上，去年和今年汉江上游都是“平水偏少”年份，今年1月至7月，水库来水比常年均值偏少约43%。但短短两个月秋汛，水库蓄水猛增100多亿立方米，告别了“喝不饱”的局面。今年11月，丹江口水库水位创历史新高，达到160.7米。从目前情况看，丹江口水库具备调水条件，南水北调有水可调。

今后丹江口水库会再缺水吗？中国工程院院士、中国水科院水资源所名誉所长王浩说，丹江口大坝加高后，库容增加了100多亿立方米，成为一个多年调节水库，调蓄能力更大了。此外，还可以通过“引江补汉”工程来解决水少的问题。总体看，南水北调中线已经对连枯情况做了充分预案，即使在最枯年份，在优先保证汉江中下游用水的基础上，调水量也可达62亿立方米。

同时，丹江口水库是双汛期，如果秋汛较大，会扭转水位偏低的情况。丹江口水库依赖夏汛、秋汛两个汛期，秋汛一般最迟到10月。由于汉江流域暴雨多发生于7月至9月，通常会有较大来水填充库容。长江委水文水资源研究中心副主任李明新解释，去年以来汉江一直是“平水偏少”年份，但不能由此断言今后汉江缺水。李明新说，长江委研究表明，汉江径流量年际变化遵循丰枯规律，主周期是23年至26年。上世纪90年代以来，汉江流域出现连续枯水年份，现在正是汉江径流变化的枯水期，所以，不能说汉江水量减少是趋势性的。长江委监测显示，进入本世纪后，虽然汉江径流量均值仍低于多年均值，但比上世纪90年代增加了62.3亿立方米。

据统计，汉江流域地表水资源总量566亿立方米。其中，丹江口水库2010年平均入库水量为363.5亿立方米，经测算，到2030年为357.6亿立方米。而上游耗水量约23亿立方米，中下游需水量162亿立方米，剩余170多亿立方米，完全可以满足南水北调中线年均95亿立方米的调水规模。

“年均调水95亿立方米，并不意味着每年都调这么多水，而是统筹考虑水源区和受水区情况来确定，水多则多调，水少则少调。”国务院南水北调办总工程师沈凤生表示，当水源区遭遇枯水年，可以“枯水年少调”。另外，大坝加高后，丹江口水库成为多年调节型水库，可留住丰水年的部分洪水，以弥补枯水年水量，不管是对水源区还是受益区，水库调节作用更大。

（相关报道见六版、七版）

行进中国　精彩故事

王争鸣的铁路情

本报记者　齐　慧

1982年1月24日，除夕，外面鞭炮声不绝于耳，在河南商丘的一个铁路工地上，王争鸣正一个人煮着挂面。只有一个人留守的工地，显得格外的冷清。这一年王争鸣25岁，刚刚大学毕业。

“我从西南交通大学铁道运输工程专业毕业那会儿，铁路局名额有限很难进，我就选择到中国铁建第四勘察设计院去做一名一线工程师。当时老师就和我说，选择做工程设计很辛苦的，可我觉得只要是自己喜欢的工作就能坚持。”

刚刚报到，连铺盖卷儿还都没打开，王争鸣就被派到徐州和郑州去勘测京九铁路线去了。

“苦是真苦！那时勘探，背着行囊，住着帐篷，吃着冷饭，到处走，到处跑。但铁建的企业文化就是铁道兵出身，不怕苦。我总把它当作探险旅游，能从中学到很多东西。”

就这样“东奔西跑”两年后，王争鸣在1985年迎来了职业生涯的第一个机会，被选派为襄樊铁路枢纽项目的专业负责人及总体设计负责人。也就是这个被业内评为“最具创新的编组站”使王争鸣“一炮而红”。

在襄樊北编组站的设计中，王争鸣率先在国内采用多推双溜自动化驼峰、环到环发的单向编组站设计方案。编组场规模达48股道，中间设交换场，并采用国内领先的自动化控制系统。采用王争鸣的设计后编组站不仅达到设计能力，而且降低了三分之一的建设成本，投资额由11亿多元降到8亿元。

“当时，这个设计在国内的教科书上都找不到，我是参考了很多国外的相关资料，吸收消化，自己总结创新出了这种新设计。”王争鸣回忆说。

该编组站1997年建成投产，荣获铁道部优秀设计一等奖。由王争鸣提出的环到环发、多推双溜的单向编组站平面设计思想已被纳入高校教材和国家设计规范。

就这样，王争鸣一个项目接着一个项目地干了起来，获奖“无数”：1998年京九铁路阜阳至九江段工程获中国建筑工程鲁班奖；1999年，由王争鸣作为勘测设计组织者和设计负责人的京九铁路获得国家设计金奖。2004年，他以全新的思路主持开发了基于立体图形系统和大型数据库的线路数字化设计平台，获得了全国优秀设计软件金奖……

2004年是王争鸣事业发生转折的一年。那年的12月28日，他从铁四院“临危受命”到中国铁建第一勘察设计院当院长。

“当时铁一院情况非常困难。投标屡投屡败，技术骨干队伍严重外流。工程师人均年收入比铁四院差远了。”张迎丰现任铁一院副总工程师，是王争鸣的同班同学。

王争鸣上任后创造性地提出了“技术支撑经营，技术提升管理，技术节约成本”的“三技治企”理念，上任不久就拿下哈大高铁的沈阳至哈尔滨段的设计任务。

“我们以前对工程投资过于看重，总以为多为业主省钱就能竞标成功，但往往省钱满足不了运输需求，为后面的施工带来很大的麻烦。王争鸣则改变了这种思路，一切以运输需求和服务旅客为主旨，这样的设计才是好设计，竞标自然屡投屡中。”张迎丰说。

投标的同时，王争鸣带领的铁一院不断加强在高速铁路、城市轨道交通等方面的技术储备，并利用一切时机开拓海外市场。目前，铁一院在国铁、海外、轨道交通、公路等领域的项目储备显著增加，项目业绩显著提升，仅高速铁路就有3600公里在手。

2013年9月，国际咨询工程师联合会(FIDIC，菲迪克）2013届年会在西班牙巴塞罗那召开。菲迪克（FIDIC）成立于1913年，是全球工程咨询行业权威性的国际组织。王争鸣获得FIDIC百年优秀工程师奖。