

哈铁全面提升建设运营理念——

告别的不仅是“绿皮车”

本报记者 马维维



1月30日20时28分,从百年老站黑龙江香坊站始发的K7221次旅客列车缓缓驶入终点站牡丹江站,结束了它作为燃煤绿皮车的最后一趟任务。

我国最北省份黑龙江开行的长途旅客列车正全面告别冬天烧煤取暖、夏天风扇纳凉的时代,更新换代为空调列车。

“以后不用烧煤、烧水,都是空调和电茶炉,工作量少了,旅客出行和我们的工作环境更干净了。”牡丹江客运段石家庄车队K7221次列车长李敬辉说。

升级换代

上世纪50年代末,哈尔滨铁路配属了我国研制生产的第一代21型客车,这也是新中国第一代燃煤列车。上世纪90年代中期,随着25G型客车成为新一代主力车型,黑龙江也开始进入空调车时代。但价格便宜、站站停靠,运行在林区、垦区与牧区的燃煤列车仍是当地群众出行的生命线,许多绿皮车沿用了下来。

中国铁路哈尔滨局集团有限公司(以下简称“哈铁”)曾是全国绿皮车保有量最多的铁路局。今年一季度,哈铁共开行旅客列车252对,普通旅客列车占总量的一半以上,其中,仍有近十分之一普通列车为非空调车体。这些老旧的绿皮车冬季要靠烧煤取暖、夏季燃煤供水。特别是到了冬天,由于黑龙江供暖期长,绿皮车耗煤量剧增,大大影响周边环境。

“平均一趟乘务就要燃烧煤炭1.6吨,一年得180吨以上。”牡丹江客运段伊春至乌伊岭6273次列车车员李强说。

自2021年年底起,哈铁启动非空调普通列车升级换代工程。今年1月20日,由牡丹江站驶向东方红站的6223次列车首次升级为空调车体,拉开了黑龙江铁路绿皮车全面升级换代序幕。目前,除个别停运和运行里程较短车次外,既有开行的30对非空调普通列车已全部升级为空调车体,全面实现普通列车设备的升级换代。

此外,哈铁还加大电气化铁路改造,包括百年历史的滨洲线、滨绥线在内,目前,8400多公里铁路线中,电气化铁路达3200多公里,成为货物运输的主要干线。

“改造后的机车牵引方式将由内燃机车牵引变为电力机车牵引,将有效提高列车运行速度,增大运输能力,降低运输成



图① 车站在对煤炭喷淋抑尘剂。

图② 绿皮车时代,乘务人员需要烧煤供水。

图③ 改换空调车体后的普通列车。

(受访单位供图)

本报记者 马维维 摄影 原 勇(中经视觉)

本,减少有害气体排放。”负责中欧班列国内运输任务的齐齐哈尔机务段黄继光司机长韩晓磊说,这对于加快满洲里口岸和黑龙江西部地区与中国内陆中心城市经贸交流,促进沿线地区环境保护都具有十分重要的意义。

环保施工

除了告别“绿皮车”,哈铁还通过加强铁路建设中的环保措施,使用清洁能源减少碳排放、采用全面抑尘喷淋减少粉尘产生等措施,全力守护龙江的绿水青山。

3月1日,黑龙江佳木斯至鹤岗快速铁路各标段陆续恢复施工,进入铺换长轨施工阶段,预计今年夏季全线将具备联调联试条件,为开通运营奠定坚实基础。

将混有机油的工业用水统一汇入油水分离池,多层过滤达标后再进行排放;由于桩基钻孔后带出的钻渣含碱量高,为防止钻渣在汽车运输过程中跑冒滴漏污染环境,便使用水泥和粉煤灰固结后再运至集中废弃点……在佳鹤铁路改造施工现场,项目负责人说,类似的环保理念和措施贯穿整个高铁施工过程。

近几年,黑龙江省铁路建设按下加速键。2021年底佳佳高铁开通,与黑龙江省内的京哈、哈齐、哈牡高铁构建起黑龙江省3小时经济圈,为龙江全面振兴铺就快车道。哈铁坚定不移地走生态优先、绿色低碳的高质量发展道路,加强铁路建设中的环保措施,推进电气化铁路升级,使用清洁能源减少碳排放,采用全面抑尘喷淋减少粉尘产生等措施,全力守护中国北疆的绿水青山。

由于在铁路建设过程中,对声环境、振动环境、生态环境、大气环境、水环境、电磁

环境等都影响较大,铁路建设部门采取了一系列行之有效的保护措施:在居民区附近安装声屏障、隔声窗等装备,减少工程噪音;建设抽油池、沉淀池等,加强油水分离,避免油污污染;将施工临时用地、制梁场和混凝土拌合站,全部建筑在建设用地上,避免占用农田。同时,还对土地表层30厘米的表土进行剥离,按国土部门要求在指定地点集中存放,有力保护了优质黑土地资源。

以我国最高高铁佳佳高铁的七星峰隧道为例,建设过程中,铁路部门修建了6座三级沉淀池,应用油水分离技术,采取气浮、投药等除油降解措施,实现了废水的油水分层,分离后的废弃物专门回收,确保工程建设污水排放达到国家一级标准。同时,施工过程中,严格对噪音、粉尘进行管控,营造了绿色无污染的施工环境。

“鸡西西站施工地点距离村庄近,只有不到100米,四周都是农田,因此施工过程中我们重点加大生态环境保护力度,加大对噪音控制、施工车辆产生的废油、废水等有效处理,严格控制大气粉尘含量,对于施工废水采用过滤、沉淀处理等方法,确保达标后方可排放。”中铁二十二局牡佳客专站房二标二工区副经理张明说。

无尘处理

2月7日15时20分,黑龙江省月牙湖

站抑尘站内,55辆满载煤炭的货运列车徐徐前行,随着上方的喷淋臂喷洒出大片水雾,车内的煤炭被浸湿,这是车站在对煤炭喷淋抑尘剂,抑制煤炭粉尘产生。

运输煤炭所用的敞车,煤炭都是裸露在空气中,在运输过程中,受风力的影响会产生较大粉尘,尤其途经农田、村镇和市区时,会对周边环境带来很大影响,月牙湖站作业员唐殿魁向记者介绍,“我们调制出的抑尘剂具有不易挥发、附着力强的特点,喷洒后相当于给煤炭包裹一层‘防尘衣’,减少粉尘产生”。

黑龙江省内七台河站、加格达奇站、月牙湖站、鸡西站等服务范围均为煤炭产区,煤炭通过铁路源源不断运往省内各地,年运输量达9300余万吨。考虑到煤炭运输过程中所产生的粉尘会对空气造成污染,各煤炭运输站都设置抑尘站,配比抑尘剂,通过煤炭抑尘喷淋装置对裸露的煤炭进行喷淋,从而达到抑尘效果。

今年春运期间,由于煤炭市场需求旺盛,运煤车辆随之增多,煤炭装车站纷纷加大喷淋作业力度。七台河站两个固定摆臂式抑尘站和一个抑尘车作业点,加大对抑尘设备的检查频次和养护力度,严格抑尘剂溶液配比度,实现了煤炭列车抑尘剂喷淋全覆盖。哈铁管内煤炭运量较大的伊敏矿抑尘站年喷洒抑尘剂达百吨以上,让运行在呼伦贝尔草原和大小兴安岭林区的煤炭列车得到无尘化处理,守护一片晴空。

生态谈

“一年一度春风劲,又到一年植树时。”大地春回,万物复苏,正是植树造林的好时节。

没有秀美山川,哪有宜居家园。植树造林是中华民族的传统美德。植树既是履行法定义务,也是建设美丽中国、推进生态文明建设、改善民生福祉的具体行动。近年来,我国大力开展义务植树造林运动,深入实施大规模国土绿化行动,森林面积和森林蓄积量连续30年保持“双增长”,为维护全球生态安全作出了重要贡献。

但一些地方也出现了不顾实际、盲目追求高森林覆盖率的现象。比如,违反科学规律,将不适宜种植树木的土地改为林地,甚至毁草造林、毁田造林,进而产生新的生态问题。又如,盲目引进外来品种,森林面积上去了,生物多样性却遭受严重威胁。再如,重造林、轻管护,重利用、轻保护,资源保护和森林经营跟不上,形成了大量低质低效林,浪费了造林资金。还有一些地方,片面把高森林覆盖率作为衡量生态优劣的重要指标,在森林覆盖率已经超过60%甚至70%的条件下,还每年下达植树造林指标,结果只能挤占其他用地;全国第三次国土调查显示,10年间,我国耕地净流向林地1.12亿亩,多达6200多万亩坡度2度以下的平地被用来种树。

山水林田湖草沙冰是生命共同体。在有限的国土空间里,生态文明建设应以系统思维考量,以整体观念推进,不能厚此薄彼,更不能顾此失彼。提高了森林覆盖率,但影响了粮食安全的做法,实不可取。

当然,我国石漠化、水土流失和土地沙化现象仍很严重,森林覆盖率总体还不高,森林质量也有不小提升空间。尤其是在努力实现碳达峰碳中和目标的大背景下,必须毫不松懈地推进植树造林。但也不能蛮干,要坚持“十个手指弹钢琴”,把植树造林放在生态文明建设的大局中,放在提高经济社会发展绿色水平的全局来谋划、推进,遵循生态建设规律,推动生态系统良性发展,打造高水平的美丽中国。

一要力戒形式主义、官僚主义,要从地方实际出发,统筹考虑生态建设,科学确定森林覆盖率指标。既要应林尽林,也要宜林则林,更要宜乔则乔、宜灌则灌,杜绝不顾实际打造“生态城”“森林县”“环保村”等所谓宣传名片。

二要重视生物多样性的恢复和保护,科学选定品种,杜绝引进不符合当地生态系统的新树种、洋树种,防止造成生态灾难。“树木是三分栽,七分管”,既要种下去,更要管理好,实现森林资源量质齐升。

三要把植树造林和增加群众收入、改善人民生活有机结合起来。打通“绿水青山”转换成“金山银山”的通道。通过调整林木结构、发展林下经济、开展森林康养等措施,让农民稳定增收。

四要把植树造林和生态系统治理结合起来。既要稳步推进国土绿化,也要打好污染防治攻坚战,推动经济社会发展全面绿色转型,实现高质量发展。

一年之计,莫如植谷;十年之计,莫如树木。植树造林功在当代,利在千秋。完整准确全面贯彻新发展理念,尊重自然规律、顺应发展态势,久久为功,才能护好秀美山川。

吴秉泽

河北承德 固废再利用显实效

本报记者 宋美倩

“我们采用冶金矿山固体废物生产透水砖,坚固防滑,耐磨耐腐,是建设海绵城市的理想产品。”承德德厦建材有限公司管理者代表宗文会说。

在承德,像德厦建材一样通过深度开发让固体废物起死回生、变废为宝的企业不在少数。承德市工业和信息化局党组书记杨玉兴说,经过10多年的发展,承德固体废物综合利用已成为一大产业。截至去年底,全市尾矿制备新型建材项目130余个,砂石骨料生产企业46家,带动就业6000余人,年消纳利用各种固体废物7000多万吨,全市尾矿综合处置率达95%以上,产品热销国内,一些中高端产品还走出国门。

“承德固废处理能够形成产业,完全是被日趋严峻的资源环境形势,越来越强烈的环境改善诉求倒逼出来的。”杨玉兴开门见山。承德是全国262个资源型城市之一,也是我国北方最大的钒钛磁铁矿资源基地,多年的矿业发展产生了大量冶金矿山废弃物。截至目前,累计存积量达30亿吨左右,占到全国的十七分之一、河北省的四分之一。如此庞大的尾矿储存,不仅严重影响了当地生态环境,而且还给人民群众的生命财产带来极大隐患。

承德在京津冀协同发展中被确定为首

都水源涵养区和生态环境支撑区,承德市委、市政府决定,按照“规划先行、科学有序、稳中求进、进中求效”的原则,全面推进以尾矿开发利用为重点的固废综合利用,将固废利用作为经济发展、干部任免、环境改善的重要考核指标,全市集中力量打造了4个产业园区,扶助30家龙头企业发展壮大。

宗文会说:“承德德厦建材有限公司就是政府强力扶持成长起来的固废消纳企业,企业刚成立那会儿,政府不仅组织了专题招商会,主管领导还亲自带队帮助企业推销产品。”通过20年发展,该企业目前已经成为年消纳固废10万吨至12万吨的深加工企业,总产值近亿元,总利润过千万元。

进入承德新通源新型环保材料有限公司的生产车间,记者被火热的生产场所所吸引,生产线进的是冶金矿山固体废物,出的则是微晶石板材。“这种高端建材每平方米能卖到300多元,原料就是尾矿砂。”公司董事长张瑞军说,这种高端板是公司的专利产品,抗压强度、抗折强度、光泽度、耐酸碱等性能指标均超过天然石材,可以按照客户需要生产各种花色和规格,深受国内外高端客户青睐。

进军新型环保材料领域之前,张瑞军

是一位拥有9个采矿权证的“矿老板”。他深知光靠“吃资源饭”的企业难以实现可持续发展,但转型进行尾矿产品深加工后产品一直停留在低水平。终于,他在一次展会上接触到了河北睿索固废工程技术研究院的专家,通过深度合作研发出高端产品。

专就固废综合利用进行新产品及新装备深度研发的河北睿索固废工程技术研究院,在新通源公司设立了尾矿综合利用技术开发中试基地,研制出了尾矿渣“一分三”综合利用方案——精细颗粒做微晶石等高端产品;中等颗粒做泡沫陶瓷等中端产品;粗颗粒做透水砖等低端产品,实现了尾矿渣“吃干榨净”式生态处理。

科技创新撬动了固废高效利用,通过河北睿索固废工程技术研究院牵线搭桥,承德市与40余家科研院所成立了“京津冀尾矿综合利用技术创新联盟”产学研交流合作平台。丰宁满族自治县的河北恒创建筑材料股份有限公司也是科技创新的受益者,这家企业采用中国地质科学院的科研成果,利用尾矿生产微晶发泡板材。该公司总经理池宗鹏说,原来建筑内墙体需要垒砌,如今采用发泡板材,只需根据墙体尺寸进行合理切割,到工地拼装起来即可,施工效率极高。

目前,承德尾矿制备新型建材产品已涵盖墙体材料、路面材料、装饰材料、保温材料、砂石骨料等10大系列70多种产品。承德投产及在建垃圾发电企业5家,固体废物协同处置水泥窑5座,不仅能够全部消化整个城乡的生活垃圾,而且还能消化33万吨有害固废。

承德环能热电有限责任公司总经理冯敬远说,目前承德市区及承德县的生活垃圾、餐厨垃圾全部进环能热电厂进行无害化处理,通过对这些垃圾综合利用,每年可产热电10006.6千瓦时,蒸汽14.21万吨,节约标煤4.9万吨。

坚持不懈发力,承德固废资源化利用产业已产生规模化效益,规上生产企业超过50家,生产总值突破300亿元。不仅被确定为全国工业固废综合利用示范基地建设试点,还通过国家工信部选拔,顺利进入了全国12个工业资源综合利用示范基地名单。

本版编辑 陈莹莹 李静美 编 王子莹