



十二五铁路年投资规模或降至 5000 亿元

消息人士向记者透露,“十二五”期间,铁路每年投资规模或调降至5000 亿元左右。

2005 年以来,铁路投资逐年增长,国际金融危机爆发后,铁路建设得到政策支持,增速较快。2010 年,铁路固定资产投资达 8426.25 亿元。根据铁道部的计划,今年铁路将完成基础设施投资 6000 亿元,而前三季度铁路共完成投资规模 3954 亿元。

“如果按照《中长期铁路网规划》所规定的建设速度,铁路大概每年要保持建设投资 8000 亿元。”中国工程院院士、中铁隧道集团副总工程师王梦恕告诉记者。

《中长期铁路网规划》是截至 2020 年我国铁路建设的蓝图,于 2004 年经国务院常务会议通过。为了适应经济形势的变化,2008 年,铁道部依照国务院的部署,对《中长期铁路网规

划》做出调整。调整后,2020 年我国铁路营业里程将增加到 12 万公里以上,普通铁路的电气化率达到 60%。

据知情人士介绍,目前铁道部在按照国务院的要求对《中长期铁路网规划》进行调整,尚未有结论性的文件出台。调整与目前投融资环境有一定的关系,主要是对一些小线路进行调整,主干线将保持原计划的建设速度。
(摘自《中国新闻网》文 / 孟硕)

业内认为政策支持使铁路建设回归常态

铁道部近期将获得超过 2000 亿元的融资支持,确保其资金偿付和重点项目的推进,以及配套项目的优化完善。饱受资金困扰的铁路资金紧张情况在政府的支持下将大大缓解。

铁路融资吃紧

今年 7 月温州动车事故发生后,中国铁路建设面临调整,不少线路遭遇缓建停建。专家认为,尽管前期中国铁路融资一度出现紧张状况,但当前支持铁路建设的金融市场仍相对开放、宽松,随着相关政策的陆续出台,金融部门对中国铁路建设的支持力度还将延续。

“铁路建设作为国家重要的投资项目,不仅能够满足公众对于现代交通体系的需求,也牵涉为数众多的农民工就业、供货商发展等问题。大面积、长时间的缓建、停建不是正常的现象,亟须得到改善。”发改委综合运输研究所研究员罗仁坚指出。

政策支持铁道部债券

有迹象表明,进入 10 月份以来,铁路“融资饥渴”已有所缓和。10 月 12 日,铁道部今年第一期 200 亿元中国铁路建设债券正式公开发行。在先后出台“铁路建设债券利息收入企业所得税减半征收”、“明确铁路建设债券为政府支持债券”等政策作用下,市场对铁道部债券信心和认可度大幅上升,10 月 26 日铁道部第二期 200 亿铁路建设债券发行认购倍数达近 17 倍。

业内看好铁路建设前景

“我对中国铁路未来发展充满信心。据我了解,国务院批准的中国铁路网中长期规划并没有发生任何变化。2011 年以来尽管铁路支付能力较往年要弱,但主要受全球宏观经济等大环境影响。”中国南车董事长赵小刚表示。

不少研究人士认为,2008 年以来中国铁路建设经历了从“常态”到“高潮”再到“低谷”的过程,当前的政策支持是让其重返“常态”。从长远来看,加强铁路市场化改革,才是行业的希望
(摘自《新京报》)

总投资 1598 亿的国内最大运煤专线提上议事日程

铁路建设重点调整 高铁建设减速

中国的铁路建设最近出现了结构调整的迹象。就在大批高速铁路建设项目因资金断供而停工之际,一条大型货运专线建设被提上了议事日程。这就是从蒙西至华中地区的北煤南运大通道。

记者了解到,受此前高铁追尾事故影响,此前已经反复拔高的《铁路中长期铁路网规划》以及《“十二五”综合交通运输体系发展规划》正在进行新的调整,主要是压缩高铁建设规模 and 标准。一些原来不是重点或优先的非高铁项目,目前则受到了重视。蒙西至华中地区的北煤南运大通道就是其中之一。

据悉,该项目总投资高达 1598 亿元,已经被列入铁路“十二五”建设规划中。10 月 14 至 15 日,铁道部召集沿途 5 省份的发改委等部门负责人开展了工程预可研审查会。国家发改委牵头推进,并统筹该通道的工程方案研究、建设方案协调等工作。铁道部已经要求铁三院在征求各方基础上,在今年年底之前完成北煤南运铁路的预可行性研究报告。

这将是目前国内规模最大的运煤专线。全长约 1860 公里,将直接连通煤炭产地和消费区。起于内蒙古浩

勒报吉,经山西省运城进入河南三门峡等市,并经过湖北襄阳市、湖南省岳阳市后止于江西省吉安市。与高铁项目相反,目前运煤专线赢利率都很高。

7·23 甬温线铁路特重大事故发生后,8 月 10 日,国务院常务会议决定开展高速铁路及其在建项目安全大检查,适当降低新建高速铁路运营初期的速度,对拟建铁路项目重新组织安全评估,暂停审批新的铁路建设项目。另一方面,甬温线铁路特重大事故发生后,铁路融资出现困难,致使许多在建项目资金断供情况。从 5 月起,铁路基本建设投资连续 4 个月负增长,预计年内负增长。目前大约有一万公里的线路或者停工,或者推迟了原定的建成通车日期。

国家“十二五”铁路规划此前已几经调整。原铁道部部长刘志军任上时提出的规划是,“十二五”期末全国铁路里程将达到 12 万公里以上,快速铁路达到 5 万公里,西部地区铁路达到 5 万公里以上。

而按照新任铁道部部长盛光祖今年 4 月公布的新版规划,“十二五”期末快速铁路里程下降到 4.5 万公里左右。

青藏铁路“很差钱” 隧道施工停工半年工资欠发

日前,青藏铁路公司、中铁第一勘察设计院以及中铁 16 局等相关人员到铁道部汇报青藏铁路新关角隧道缺钱及施工情况。

工程院院士王梦恕对《经济参考报》记者说,中铁 16 局和中隧集团在新关角隧道上已经分别投入 7 亿元和 2 亿元。因为缺钱,新关角隧道半年前就停工了,职工的工资已经停发半年。

王梦恕表示,因为斜顶之间的平道没有打通,新关角隧道涌水很厉害,现在的工作就是在抽水,不抽水的话就会前功尽弃,每个月光抽水费就需要 500 万元。

记者就此事向中铁 16 局和中隧集团求证,双方均予以否认。

青藏铁路从内地通往拉萨,必经青海省境内的关角山。列车过老关角隧道需要盘山到垂直距离 600 米的高度后穿越 4.2 公里的隧道,再盘山



而下。

为缩短列车通过关角山的时间,青藏铁路西宁至格尔木二线标志性工程新关角隧道于 2007 年底开工,该隧道全长 32.6 公里,平均海拔 3600 米,建设总工期为 5 年,中铁 16 局和中隧集团参建,其建成后将使既有线路缩短 36.837 公里,缩短行车时间 2 个小时。

“当务之急是拉通隧道,隧道拉通后就不会出现涌水问题,每个月的 500 万元不用白花了。”王梦恕说。关角山地下水丰富,主要由岩溶裂隙水、构造裂隙水、层间水等组成,并且

大变形、坍塌、突涌水、淹井之类的风险较大。

资金问题正严重困扰着中铁 16 局和中隧集团。中铁 16 局某高层人士对《经济参考报》记者表示,中铁 16 局在新关角隧道已经垫付 7 亿多元,后续资金跟不上,影响项目工程进度,现在是骑虎难下。

新关角隧道面临的另一重要问题,就是预算和设计不足,人力成本和材料成本的不断上升也使得预算超标。

在中铁 16 局自垫资金 7 亿多元中,有 3 亿多元用于购买设备,而随着资金的吃紧,供应商的材料、汽油等供给也出现不足。

中隧集团总工程师洪开荣说:“我们有一个项目资金没有到位,目前连高原津贴也没有,承包单位实实在在地承受着巨大的压力。”

中铁 16 局某高层人士也表示,

新指标提出,“十二五”铁路基建投资在 2.8 万亿元,有铁路系统人士认为,这比过去提出每年 7000 亿、5 年投资 3.5 万亿的标准有所降低。
(摘自《中华工商时报》)



对新关角隧道的设计存在不足,没有预料到难度会这么大,现在是边设计边施工,去年因为设计方面的变化新增了 3000 万元的费用,今年就设计方面发生的变化所需新增的费用也已上报铁道部,但是今年这笔费用比去年会增加很多。

“中隧集团的负债率达到 80%以上,而中铁 16 局的负债率则高达 90%。”王梦恕表示,当前中隧集团和中铁 16 局资金链断裂的风险愈加突出。

9 月中旬,以工程院院士王梦恕为组长、设计大师史玉新等 8 名专家为组员的铁道部专家组以及铁道部鉴定中心、工管中心、经规院(定额所)等单位齐聚新关角隧道,就新关角隧道涌水处理技术方案召开论证会。专家论证得出的结论是,新关角隧道的施工不能停下来,资金问题需马上解决。
(摘自《经济参考报》文 / 张彬 周煌)

中国多条高铁因安全考虑推迟通车 铁路建设放缓

进入 11 月,横贯中国东、中、西部地区的沪汉蓉快速客运通道(武)汉宜(昌)高速铁路正式进入联调联试阶段,原定于这个月的通车计划被宣布推迟。无独有偶,石(家庄)武(汉)高铁、武(汉)咸(宁)和武(汉)黄(石)城际铁路等最近也纷纷传来推迟通车的消息。

汉宜铁路建成、投运计划一推再推

全长 291 公里的汉宜高速铁路,东连合(肥)武(汉)铁路,西接宜(昌)万(州)铁路,设计时速 200 公里,是横贯中国东、中、西部地区的沪汉蓉快速客运通道的一个重要组成部分,也是中国“四纵四横”客运专线中最长的“一横”最后建设的两段高速铁路之一。

汉宜铁路通车后,将大大缩短武汉到宜昌的时间,并促进沪汉蓉快速客运通道实现全线贯通,将上海至成都的时间减少 20 多个小时,进一步加速长江沿江经济融合与发展。

汉宜铁路于 2008 年 9 月动工,原计划于 2011 年底建成并投入运营。今年“7·23”甬温线特别重大铁路交通事故发生后,汉宜铁路建设方将原定于今年 11 月份通车的时间推迟。按照新的日程安排,汉宜铁路 11 月开始进行联调联试,2012 年 1 月完成试运行试验,2 月完成整体验收、安全评估,预计 3 月将正式通车运行。

石武高铁“年底通车已不可能”

中国另一条纵贯南北的(北)京广(州)深(圳)(香)港客运专线石武高铁今年也可能无法实现通车。武汉铁路部门称,与汉宜铁路相比,原计划今年年底通车的石武高铁,目前还没有明确的通车时间表。

负责石武线湖北段施工建设的中铁十一局集团公司副总经理兼石武项目经理张成告诉记者,今年“7·23”甬温线事故发生后,全国铁路部门从上到下开始进行安全质量及安全生产大检查,工程建设进度放缓。

“年底通车已不可能,想正式坐上石武客专去武汉,恐怕还要再等一年。”张成说。

临近岁末年终,一些地方铁路建设项目也纷纷被宣布推迟通车。如武(汉)咸(宁)城际、武(汉)黄(石)城际等四条城际铁路。业内人士分析,今年铁路建设步伐明显放缓,除了今年以来的信贷紧缩、融资困难等宏观经济因素影响外,由“7·23”甬温线动车事故引起的对安全质量问题的重视,是造成一些铁路延缓通车的主要原因。

(摘自《大河网》)

吉林投资 23 亿铁路项目由骗子承包厨子施工

一个总投资 23 亿元的重要铁路项目,竟被层层转包、违规分包给一家“冒牌”公司和几个“完全不懂建桥”的包工头;本应浇筑混凝土的桥墩,竟在工程监理的眼皮下,被偷工减料投入大量石块,形成巨大的安全隐患。施工队负责人称“不懂建桥”,施工人员直言“不敢坐这趟火车”。

记者调查吉林省的一项在建铁路工程时发现,工程中潜藏的管理漏洞与质量问题令人惊心。一条连施工者都直言“通车后我可不敢坐”的铁路线,究竟在哪些环节出了问题,又在滋生怎样的灰色链条?

层层分包 犯罪分子 伪造承包公司印章承接工程

曾做过厨师、开过饭店、修过路的农民工吕天博对建桥一窍不通,然而,

2010 年 7 月,吕天博却签订了一份“施工合同”,带着几十名农民工开始修建一项重要铁路工程的一座特大桥。

吕天博参与修建的铁路名为“靖宇至松江河线工程”,位于吉林省白山市的靖宇县和抚松县境内,线路全长 74.1 公里,2009 年由铁道部批准建设,项目业主单位为沈阳铁路局。2009 年 6 月,沈阳铁路局对该项目进行公开招标,中国中铁九局集团有限公司(以下简称中铁九局)中标,随后将这一工程分割为多个标段,分包给多家建设公司,而其中一家江西昌厦建设工程集团公司(以下简称江西昌厦)又将工程包给几个并无资质的农民工队伍。

吕天博向记者介绍说,江西昌厦承包的工程内容包括头道松花江二号特大桥、三号特大桥与胜利村隧道等,吕天博自己负责二号特大桥的施工,而三号桥及隧道工程的施工负责

人和他一样,都是没有路桥建设经验的农民工,签订施工合同前,没人对他们进行过资质审查。更蹊跷的是,记者在调查此事时,又得到一个匪夷所思的消息:负责承包该项目的江西昌厦突然于 2011 年 9 月发表声明,称该公司从未与中铁九局签订过靖宇至松江河新建铁路项目的合同,并称被犯罪分子伪造该公司印章承接了该项工程。为证明此事,江西昌厦一名姓黄的法律顾问还向记者出示了由南昌市公安局司法鉴定中心出具的几份公司印章鉴定文书,黄律师称,与中铁九局和施工队签订的并非江西昌厦的人员,而是一伙诈骗分子。于是,一条投资数十亿元的铁路工程,竟出现了被“骗子承包、厨子施工”的荒唐局面。

安全隐患 本应由混凝土浇灌的桥墩被填进废渣

更为严重的是,在几座特大桥的施工过程中,还普遍存在偷工减料问题,由此带来的质量与安全隐患难以预测。

据吕天博、郑伟等施工人员反映,几座特大桥在修建过程中,一些原本应全部由混凝土浇灌的桥墩基座,都被填放了大量碎石、砂石等混合物,给桥墩留下极大的安全隐患,而项目经理部却照样签字验收。

通过多方取证和现场调查,记者找到了三号特大桥 12、13 号桥墩被投放石块的多份相关证据。

在头道松花江三号特大桥施工现场,记者找到一位住在工地附近的李瑞林老人,问及向桥墩内扔石块的事时,他十分肯定:“是有这事!在这干活

的村里人都知道。”李瑞林向记者介绍说,施工人员都是从对面山上的采石场买石头,有时白天监理在不敢填,工人就连夜将

石头填入基座中。“12 号墩(基座)是 2011 年 6、7 月施工的。施工那天,挖好的墩坑边上本来有一大堆石头,第二天早晨就没了,你说石头去哪了呢?”

一个名叫大伟的施工人员在电话中承认,今年 6 月份,他曾亲自向 12 号桥墩内扔过石块:“一个姓高的雇我们干的,从山上石场买了 5000 元的石头,雇了两辆翻斗车,从下午两点开始,干了一下午和半宿,石头都用翻斗车扣到坑里去了。”

记者又从几段暗中拍摄的工地施工视频中看到,有多台铲车正将大量碎石和渣土向基座内倾倒,而施工现场开着黄色的灯,明显可看出视频拍摄时间是在夜里。

三号桥的另一名施工人员柴芳则在电话中回忆当时的情况:“5、13、8、9、11 号墩,都用翻斗车往里翻石头,哪个都得一二百方的样子,石块不够用时,连废渣都呼呼往里推。”她还说,

“13 号墩就在江心,你要往下钻(取样检测),(钻下去)不到两米就都是石头……”

记者搜集到了三号特大桥的设计图纸,按照图纸,所有桥墩基座必须全部由混凝土浇灌。那么,在混凝土中掺杂石块,会有怎样的质量问题?记者就此采访了中国铁路规划设计院桥梁设计研究所的一名赵姓研究员。他表示,这种偷工减料的行为会带来巨大隐患。“基座就好比是鞋,混凝土浇筑的桥墩是脚,鞋里如果有大量碎石子,能站得稳吗?”他介绍称,在桥墩底部投放石料会使桥墩底部出现斜坡或严重的受力不均。一旦铁路建成,长期遭受到各种力作用,就可能出现桥墩倾斜甚至断裂的后果。

对于这样的工程质量,一位叫叶明的施工人员更是直言:“他们扔石头,我说千万别这么整。将来这趟火车通了,我可不敢坐。”
(摘自《东方早报》)