

(大秦铁路吧)大秦铁路上还有客运列车吗?

内容导航:

一、002554股票大秦铁路上还有客运列车吗?二、300155股票手抄报:祖国建设新成就三、长信银利基金净值明天蓝筹行情会不会更好?大秦铁路(601006)个股呢?四、金嗓子12月16日买的大秦铁路 请高人指点

一、002554股票大秦铁路上还有客运列车吗?

大秦铁路目前没有客运列车在运行。大秦铁路目前是纯货运线路,每天开行1万吨和2万吨两种重载组合列车。

大秦铁路曾经开通过客运。后来为了保证煤炭运输,客运列车全部取消,包括路用通勤车。

大秦铁路自山西省大同市至河北省秦皇岛市,纵贯山西、河北、北京、天津,全长653千米,是中国西煤东运的主要通道之一。大秦铁路是中国新建的第一条双线电气化重载运煤专线,1992年底全线通车,2002年运量达到一亿吨设计能力。为最大限度发挥大秦铁路作用,有效缓解煤炭运输紧张状况,自2004年起,铁道部对大秦铁路实施持续扩能技术改造,大量开行一万吨和两万吨重载组合列车,全线运量逐年大幅度提高,2008年运量突破3.4亿吨,成为世界上年运量最大的铁路线。2010年12月26日,大秦铁路提前完成年运量4亿吨的目标。

二、300155股票手抄报:祖国建设新成就

青藏铁路创造中国乃至世界多项铁路史纪录

号称“世界屋脊”的青藏铁路今日全线开通试运营,并创造中国乃至世界多项铁路史上的纪录。

青藏铁路从西宁至拉萨全长一千九百五十六公里,是世界上海拔最高、线路最长、气候条件最恶劣的高原铁路。

在这世界高原最具挑战性的工程项目上,中国铁路建设者破解并攻克多年冻土、高寒缺氧和生态脆弱“三大难题”的严峻挑战。

青藏铁路格尔木至拉萨段自二00一年六月二十九日开工以来,铁道部根据由北向南,逐步推进,分段建设,分段铺轨的总体部署,二00一年在格尔木至望昆段展开施

工，在南山口建成世界最大的高原铁路铺架基地，冻土工程试验段开始建设，首战告捷；

二00二年展开唐古拉山以北冻土工程和西藏段部分重点工程施工，铺轨到达望昆站，取得了重点突破；

二00三年展开唐古拉山越岭地段“无人区”和唐古拉山以南工程施工，唐古拉山以北桥隧路基工程完成，全面攻坚年喜获全胜；

二00四年全线路基桥涵隧道基本完成，并在海拔四千七百多米的安多建成世界上海拔最高的铺架基地，结束西藏没有铁路的历史，整体推进年再传捷报；

二00五年站前工程全部完成，铺轨架梁全线贯通，全线决战年胜券在握，为建设世界一流高原铁路奠定了坚实基础。

二00六年三月一日，青藏铁路货物列车工程运营试验时速目标达到每小时一百公里。五月一日旅客列车(不载客)工程运营试验时速目标达到每小时一百公里，部分地段达到每小时一百二十公里。七月一日全线开通试运营时速线路要求冻土地段每小时一百公里，非冻土地段全部达到一百二十公里。

青藏铁路总投资逾三百三十亿元人民币；全线路共完成路基土石方七千八百五十三万立方米，桥梁六百七十五座、近十六万延长米；涵洞二千零五十座、三万七千六百六十二横延米；隧道七座、九千零七十四延长米。

与此同时，青藏铁路在冻土攻关、卫生保障、环境保护、质量保证等方面也卓有成效，屡创佳绩。

青藏铁路七月一日投入试运行，届时可望成为沿线基本实现“无人化”管理的世界一流高原铁路。

三峡工程造福百姓

在世界能源日益紧缺、江河开发与保护备受重视的今天，三峡大坝横空出世，再次显现出决策者的高瞻远瞩。5月20日，三峡大坝全线浇筑到185米设计高程，主体工程提前9个月完工，这一跨越世纪、创造多项世界第一的伟大工程，开始显现其在防洪、发电、航运等方面的综合效益。

防洪：抑洪驱兽，安澜兴邦

洪水，一直是长江中下游人民的“心腹大患”。富饶的粮棉油基地、密布的村庄城镇、密集的工矿企业以及近8000万人口，长期被长江水患所困扰。特别是荆江险段，随着泥沙的不断淤积，一到汛期就成了水位高出两岸地面6米~10米的“悬河”。

兴建“截断巫山云雨”的三峡工程，首要出发点就是为了根治长江水患，推进中下游地区的可持续发展。当三峡水库蓄水至175米时，防洪库容高达221.5亿立方米，防洪效益及其连带的环境效益十分显著：

——如遇“千年一遇”或类似1870年特大洪水，经三峡水库调蓄，配合运用荆江分洪工程和其他分蓄洪区，可使荆江南北两岸、洞庭湖区和江汉平原避免发生毁灭性灾害。

——可使荆江河段防洪标准从“十年一遇”提高到“百年一遇”，即遇到不大于“百年一遇”洪水时，经三峡水库调蓄后，可不启用荆江分洪区和其他分蓄洪区。

——提高对城陵矶以上洪水的控制能力，配合丹江口水库和武汉附近分蓄洪区的运用，可避免武汉市汛期水位失去控制，对武汉市防洪起到保障作用。

——减轻了洪水对洞庭湖区的威胁。三峡工程能减少汛期分流入洞庭湖的洪水和泥沙，有效减轻洪水威胁，还可延缓洞庭湖泥沙淤积速度，延长洞庭湖寿命。

——增加了长江中下游防洪的可靠性和灵活性。如若遇特大洪水需要运用分蓄洪区时，因有三峡水库拦蓄洪水，即可为分蓄洪区人员转移、避免人员伤亡赢得时间。

一份调查资料显示，按1992年价格水平计算，三峡工程防洪多年平均直接经济效益为每年22亿~25.2亿元。除直接经济效益外，还可避免因大堤溃决而造成的人口伤亡、铁路干线中断、灾区生态恶化、疾病流行以及灾民安置、家园重建等其他连带损失。

依据今年汛期三峡水库的调度方案，仅2006年，三峡水库就可在需要时提供至少72.9亿立方米的防洪库容。尽管这一防洪库容只是三峡工程建成后总防洪库容的1/3左右，但已超过了荆江分蓄洪区调蓄洪水的力量。

发电：电出高峡平湖，光照半壁河山

华东、华中地区经济发达，但能源长期紧缺，电力一直依靠“北煤南运”来维持。动力资源严重不足，成为制约经济发展的“瓶颈”。

我国是世界上水能资源最丰富的国家之一，可开发量为3.78亿千瓦，年发电量可达1.92万亿度。然而，在近十几年，我国水电所占比重却每况愈下，水电占发电总装机比重已降到14%，远远低于22%的世界平均水平。水电作为节能环保的生态型工业，其与火电的不均衡发展现象，显示了我国自然资源保护和利用的不合理。

三峡工程总装机容量为1820万千瓦，年发电量为847亿度。这就相当于建设一座年产5000万吨原煤的特大型煤矿或年产2500万吨的特大型油田，相当于10座装机容量为200万千瓦的大型火力发电厂以及相应的运煤或运油的铁路。无论从装机总容量来看，还是从多年平均年发电量来看，在一定时期内，三峡水电站都将是世界上第一大水电站。

面向华中、华东和广东地区，三峡水电站的供电距离都在400公里~1000公里的经济输电范围以内。三峡水电站全部投入发电后，可以把华中、华东、华南电网联成跨区的大电力系统，可取得地区之间的错峰效益、水电站群的补偿调节效益和水电厂容量交换效益。仅华中、华东两大电网联网，就可取得300万~400万千瓦的错峰效益。同时，还具备了北联华北、西北，西联西南，组成全国联合电力系统的条件。

三峡水电站的环境效益更是难以估量。与燃煤发电相比，每年可少排放大量二氧化碳、1万吨一氧化碳、37万吨氮氧化物、数百万吨二氧化硫和大量灰尘、废渣，将减轻环境污染和因有害气体的排放而引起的酸雨等危害。

航运：渠化下川江，天堑变通途

长江素有“黄金水道”之称，历来就是沟通我国东南沿海和西南腹地的交通大动脉，已形成一个较为完整的内河航运体系。但在修建三峡大坝以前，宜昌至重庆航道仍然处于航行条件极为复杂的天然状态，水流湍急，险滩密布，仅可通行1500吨级船队。

据统计，在上述长约660公里的航道上，共有滩险139处。此外，沿线还有27处不能夜航或只能单向夜航的河段。尤其是下川江河段，航道年单向通过能力仅1000万吨，抵不上一条江南运河的货运量，大大制约了“黄金水道”运能的发挥。随着西部大开发战略的实施，西南地区对外物流交流猛增，原来川江的航运条件，已远远不能满足要求。

地处葛洲坝上游的三峡工程，与葛洲坝工程联合运行，将渠化下川江，全面改变川江航运条件，航运效益十分显著：

——工程建成后，水库回水到重庆，形成深水航道，平均水深为70米，最大水深达

170米，水库平均宽度约1100米，比建库前航道宽度拓展约1倍。一年中有半年以上时间可使库区航道成为深水航道，保证了万吨级船队从武汉直达重庆的通行，使这一航道年单向通过能力由1000万吨提高到1亿吨。

——大幅度降低运输成本，充分发挥水运优势。三峡工程建成后，由于长江上中游航道和水域条件的改善，将促进船型、船队向标准化、大型化方向发展，每马力拖载量提高近10倍，船舶运输耗油量降低70%，综合运输成本降低35%~37%。

——有利于库区港口、航道建设和航标管理。天然情况下，重庆至宜昌间航道在一年内洪、枯水位最大变幅达60米以上，给港口、航道建设和航标管理带来很大困难。三峡工程蓄水后，年内水位变幅在30米以内，水深增加、水域扩大，可撤销所有绞滩站，滩险的整治、疏浚、维护费用大大减少。

——大大促进长江上游支流航运事业的发展。三峡工程可与重庆以上长江干流的小南海工程、乌江的大溪口工程、嘉陵江井口工程等相衔接，使长江干流及几大支流的航运事业进一步发展。据介绍，三峡工程蓄水后，库区内仅大宁河、香溪等中小支流的通航里程就将增加约550公里。

深圳特区建设 时空印记

1982年

“时间就是金钱，效率就是生命”

1979年1月31日，招商局正式进驻蛇口，独立开发和经营蛇口工业区。当年8月，蛇口工业区开始建设首个码头。

1982年，为了激励工人，袁庚想在蛇口码头贴一个振奋人心的口号，当时他想的原文是：“时间就是金钱，效率就是生命，安全就是法律，顾客就是皇帝。”考虑再三，把后面两句删掉了。即使这样，这句口号当时还是引起了很多争议，因为它触动了计划经济平均主义思想。有人讽刺袁庚说他“要钱又要命”。

1984年，小平第一次来深圳视察，就参观了蛇口码头。袁庚向小平汇报情况时说：“我们有个口号，叫‘时间就是金钱，效率就是生命’。”小平说：“对！”一语双关地给与肯定。从此关于这句口号的正义才总算告一段落。

1984年

深圳速度

1981年，刚建立一年的深圳特区就想建一座可以和香媲美的摩天大楼。在设计图上，这是一座53层(顶层是旋转餐厅，即后来著名的“邓公厅”)，高达150米的摩天大楼。53层是什么概念？1981年，全国最高的建筑是南京的金陵饭店，高37层。

为了赶工期，承建方中建三局决定采用“滑模方案”，当时在如此高的建筑上全部采用滑模法在国内还没有先例。中建三局的“滑模”试验接二连三地失败了。1983年9月，工程甲方——深圳物业公司下了最后通牒。幸好当时中建三局已经找到了失败的原因，不久便试验成功。之后的施工越来越顺利，创造了“三天一层楼”的建筑奇迹。1984年4月30日，国贸大厦正式落成。

“深圳速度”不仅是指建筑速度，更是指深圳创业时期的超高速发展。从上世纪80年到90年代小平南巡前后是深圳的创业时期，这一时期本市生产总值以年均35%左右的速度增长，经过9年突破100亿，再经过5年突破500亿。

1995年

二次创业

1992年以后，随着改革开放全面开花，深圳的优势越来越不明显。“特区不特”的说法应运而生。1992年12月24日，《光明日报》头版刊登了《全国在发展，深圳怎么办？》的长文。

1994年，一场关于特殊政策的论战爆发了。学者胡鞍钢撰写文章指出，平竞争是现代市场经济制度的基本原则之一，中央政府不能带头破例对某些地区实行优惠政策或提供垄断，他主张取消各种减免税和优惠政策。深圳立即反击，双方你来我往，这场论战持续了一年半。

1995年召开的深圳市第二次党代会向全市人民发出了“二次创业”的号召。深圳提出进行产业调整的基本方针，即以高新技术产业为先导，先进工业为基础，第三产业为支柱的发展方针。

2005年

效益深圳

三、长信银利基金净值明天蓝筹行情会不会更好？大秦铁路（601006）个股呢？

如果大盘冲关（突破2400点），明天蓝筹就会有行情。大秦铁路（601006）一直

蓄势，下跌概率很小，向上空间很大。再说了，年分红率超过4%，朋友放心持有吧！

四、金嗓子12月16日买的大秦铁路 请高人指点

这个股票吧，不死不活的那种，从公司来分析，应该大涨，可就是不涨，方正你也年底买的，可以等待一下，赚比分红，这只股票的每年分红还是不错的。