

解放軍高級將領密集調整 首位「60後」大軍區級將領履新

【本報記者馬浩亮北京三十日電】解放軍高層調動歲末再掀高潮，涉及30多位大軍區級的高級將領集中調整。從近期各大軍事媒體集中披露的情況來看，調整範圍涵蓋各大總部、大軍區、海軍、空軍、二炮等軍兵種以及武警部隊，其中並誕生了「60後」的大軍區級高級將領。

三大軍兵種會師總參

本輪調整中，二炮參謀長魏鳳和中將升任解放軍副總參謀長。近年來，解放軍高度重視多軍兵種協同作戰，2004年海軍、空軍、二炮司令員首次共同進入中央軍委領導層。而此次魏鳳和亦與副總參謀長馬曉天空軍上將、孫建國海軍中將一起，首次實現海、空、二炮三大軍兵種將領在總參謀部的大會師。

中國核試驗基地司令員劉國治少將，升任總裝備部副部長。出生於1960年的劉國治從而也成為解放軍第一位躋身大軍區級高級將領的「60後」。劉國治是中科院院士、高功率微波專家、清華大學博士，長期從事核技術研究。同時，軍事科學院政委劉源上將，調任總後勤部政委。總後勤部副政委孫思敬中將升任軍事科學院政委。蘭州軍區副政委劉曉榕中將，接任總後勤部副政委。南京軍區政治部主任褚益民中將升任瀋陽軍區政委，廣州軍區聯勤部長王曉軍少將升任瀋陽軍區副司令員。蘭州軍區政治部主任張國棟中將，轉任軍區副政委。武警森林部隊政委王長河少將升任武警總部副政委。第38集團軍政委吳剛少將，升任南京軍區副政委。第27集團軍軍長秦衛江少將升任南京軍區副司令員。

海軍方面，海軍參謀長蘇士亮中將轉任海軍副司令員，東海艦隊司令員杜景臣少將接任海軍參謀長。海軍裝備部長蔣偉烈少將升任廣州軍區副司令員兼南海艦隊司令員。第二炮兵方面，總參謀部技術偵察部部長吳國華少將，升任二炮副司令員。二炮55基地司令員陸福恩少將，升任二炮參謀長。

空軍方面，南京軍區副司令員兼軍區空軍司令員江建增中將調任北京軍區副司令員兼軍區空軍司令員，遺缺由空軍副參謀長乙曉光少將接任。空軍副參



▲近期解放軍高層調動涉及30多位大軍區級的高級將領 資料圖片

謀長張建平少將升任濟南軍區副司令員兼軍區空軍司令員。

名門之後再獲任要職

履新的這批將領不少是名門之後。如總後勤部政委劉源上將，是前國家主席劉少奇幼子；南京軍區副司令員秦衛江少將，是前國防部長秦基偉上將之子；總後勤部副政委劉曉榕中將，是開國中將劉培善之子，可謂虎父無犬子。

與此同時，原總後勤部政委孫大發上將、原瀋陽軍區政委黃獻中上將等一批高級將領，屆齡退役。

日媒指中國訂南海登島計劃

【本報訊】日本媒體報道，中國針對與東南亞國家有領土爭議的南海島嶼，已擬訂登陸作戰計劃及進行演習，想透過軍力展示在談判時施壓。日本《朝日新聞》引述廣州軍區有關人士指出，登陸島嶼計劃在去年初擬訂，隨後開始在南海進行大規模軍事演習。

報道指出，中國把南海領土主權定位為核心利益，確保國家權益的行動日趨頻仍，勢必將升高東南亞國家和美國的不安。

登陸計劃主要利用空軍和海軍突襲別國的軍用港口和艦隊，在1小時內瓦解對方的戰鬥力，然後使用登陸艦登陸島嶼，同時會以北海和南海艦隊的主力部隊，阻止美國航空母艦介入。

報道又指出，中國目前實施南海島嶼登陸計劃的可能性低，但擬訂登陸計劃是有意展示壓倒性戰力，以期在外交談判處於有利地位。

報道引述中國政府有關人士指出，在南海和中沙兩群島目前中國實際控制的有8島，越南佔有28島，菲律賓則有7島，中國並未處於優勢，但透過向爭議國展現隨時可以奪取島嶼的能力，在談判時施壓。

投資17億 選址丹東國門灣

新鴨綠江大橋今開建



▽作業船正進行新鴨綠江大橋先期施工勘探 郝曉鳴攝



▲新鴨綠江公路大橋與丹東母城區連接 資料圖片

中朝兩國31日將在遼寧丹東市浪頭鎮舉行新鴨綠江大橋奠基儀式。這座大橋在朝鮮半島局勢較為敏感的時期開建，引來外界不同猜測。新橋位於浪頭鎮國門灣，橋長6公里，寬33米，為雙向車道，投資額達17億元人民幣。【本報記者郝曉鳴瀋陽三十日電】

鴨綠江大橋已70高齡

【本報記者郝曉鳴瀋陽三十日電】鴨綠江大橋又名中朝友誼橋，是中國丹東與朝鮮新義州陸路運輸口岸唯一通道和兩國貿易的「橋頭堡」，也是為數不多的朝鮮與外界相連的通道之一。朝鮮領導人金正日乘坐專列火車訪問中國時，多是經過這座大橋進入中國。

中朝之間在鴨綠江下游曾有3座邊界大橋，其中2座公路大橋在抗美援朝中被美軍炸毀，無法使用，現只用作觀光遺址，被稱為鴨綠江斷橋和河口斷橋。僅存鴨綠江大橋仍可通行。

建新橋計劃曾被擱置

據資料記載，鴨綠江大橋為兩聯6孔橋，1937年開建，1943年交付使用，由日本工程師主持修建。啓用初期，橋面鋪上木板，1977年改鋪水泥板。隨着中朝貿易往來日趨頻繁，往來車輛不斷增加，大橋路面受損，承重能力受限。2003年，瀋陽鐵路局投資200萬元，歷時3個月對大橋路面進行全面大修，把橋面的承重能力由原來的10噸提升至20噸。目前中方負責維護的橋面長568.3米。

2002年，朝鮮政府同意在丹東市和新義州之間修建一條橫跨鴨綠江的公路大橋，丹東市對修建新大橋非常積極，初步選址原丹東冶煉廠附近。2003年，有消息指中國和朝鮮已達成共同意向，當時的新橋建設規劃是在丹東至莊河高速公路、現今鴨綠江大橋下方8公里處，新大橋設計為斜拉式雙向四車道，計劃建橋總投資為3.5億元人民幣，加上周邊服務區等配套設施，預計投資

22億元人民幣。2004年2月，記者獲悉新鴨綠江大橋協議已被擱置。

溫家寶訪朝敲定建橋

此次修建新大橋的計劃是在國務院總理溫家寶於2009年10月訪問朝鮮，慶祝中朝建交60周年暨中朝友好年活動中，雙方就經貿、教育、旅遊等方面合作簽署的文件內容之一。2010年2月25日，外交部部長助理吳海龍和朝鮮外務省副相朴吉淵在丹東市代表兩國共同簽署《中朝關於共同建設、管理和維護鴨綠江界河公路大橋的協定》。

鴨綠江全長795公里，丹東段長263公里。中朝隔江相望，雙方貿易70%以上都是通過丹東輸送的，中國絕大多數的物資供給都是經過鴨綠江大橋運到朝鮮。目前，丹東共擁有港口口岸、鐵路口岸、公路口岸、輸油管道口岸和臨時包機口岸（丹東至韓國首爾）等共10個一類和二類口岸。



▲遊客在丹東鴨綠江斷橋樓處遊覽 新華社

都會增強，而這些都將使中朝關係更加密切。

此外，新鴨綠江大橋為更多的中國遊客到朝鮮觀光旅遊打開通道。此前，中方組織赴朝旅遊的人數是有限制的，要按照朝方指定的數額辦理赴朝旅遊手續的。有關方面預測，新大橋建成後，近期通行能力為旅客日通行2000人次，貨車日通行2500輛次；遠期通行能力增至5萬人次和2萬輛次。

新大橋所處的國門灣是丹東近年新規劃並重點發展的區域。作為丹東市未來的行政文化中心，規劃有行政中心、生態會展、商業休閒、金融中心區、領事區、遊藝碼頭區和免稅區等。規劃中的免稅區為中朝邊境以免稅商品為主的商業購物旅遊中心和水路交通樞紐，未來還將建遊輪碼頭，成為丹東乃至整個東北最東端對外交流的水上窗口，並與火車站前大道直接相通；領事區是為各級工作人員服務的生活區。

中朝貿易趨多元化

遼寧社科院邊疆研究所所長呂超曾表示，修建新中朝大橋的長遠意義在於，大橋將與「東邊道」鐵路相連接，而後者又與俄羅斯的西伯利亞鐵路相連接。大橋的修建將為中、朝、韓、日、俄乃至歐洲，搭建一個最方便快捷的鐵路網絡，對地區間貿易往來特別是中朝邊境往來起到極大推動作用，對丹東市經濟發展意義重大。

目前，中朝之間經貿關係雖較為頻繁，但結構簡單，多以資源型產品和日用品為主，即中方向朝方提供援助或中方從朝方進口資源類產品，朝鮮則從中國進口日用品等。新大橋建成後，相信雙方之間的經貿往來及其他很多方面的交流

民間盼大橋早建成

從事外貿代理業務的公司表示，現有的鴨綠江大橋已不能滿足中朝貿易發展的需要，公司要把客戶委託代理的產品出口到朝鮮或是從朝鮮進口中國，常常出現等貨、等車、等通行的狀況。新大橋建成後，可以雙向在規定時間內自由通車，貨物通關更便捷，會提高工作效率。

據了解，丹東一直是國內最大的對朝貿易商品集散地和對朝貿易物流中心，隨着新橋的啓動建設，丹東對朝貿易龍頭地位將會凸顯。當地從事邊境貿易的人多認為，對朝貿易額會有增加，對朝貿易的環境更加優越，外貿企業的生意肯定也會越來越紅火。

長吉城際鐵路開通 對接東北亞大通道

【本報訊】據新華社長春三十日消息：吉林省長春市至吉林市城際鐵路30日開通運行。長吉城際鐵路西起長春站，東至吉林站，全長111公里。鐵路開通後，吉林與長春的車程將由180分鐘縮短至29分鐘，旅客不但可以更加寬泛地選擇出行時間，更催生了「半小時」生活圈。

長吉城際鐵路的開通只是東北高速鐵路網建設的一個縮影。隨着哈爾濱至大連、吉林至琿春等高速鐵路的相繼投入建設，旅客在享受出行快捷便利的同時，一條國際大通道也初具雛形。

吉林省發改委副主任常曉春說，從吉林市開始到延邊朝鮮族自治州琿春市的高速鐵路正在緊張建設中，其設計時速也是每小時250公里。通車後與長吉城際鐵路的貫通運營將使長春到琿春的距離由原來的8個多小時縮短為2個半小時，長吉圖開發開放先導區內將由快速鐵路實現東西貫通。

由於長吉圖地區地處東北亞經濟圈的腹心地帶，這條國際大通道的開通將使琿春市作為長吉圖開發開放先導區的「窗口」，把東北和內蒙古東部區域與朝鮮、俄羅斯等相連，進一步促進東北區域的對外交流。

北京五條地鐵同日開通



▲北京五條地鐵新線30日開通 王域西攝

【本報實習記者王域西北京三十日電】投資609億元的北京地鐵5條新線今日同時開通，線路包括房山線、大興線、昌平線一期、亦莊線和15號線。北京軌道交通總里程因此再增108公里，達到336公里。今後5年，北京將投資5000億元建設地鐵。到2020年，北京軌道交通運營里程或突破1000公里。

北京交通委副主任李曉松表示，大力發展城市軌道交通是北京市解決交通擁堵，提高城市功能的一個重要措施。

新線各具特色 國產化程度高

據介紹，房山線所用列車是內地第一個時速100公里、國產化率達95%以上的B型車。大興線設35座車站，連接4號線、行經中關村、頤和園、西單等繁華地區。昌平線一期針對線路潮汐客流明顯特點，大多車站配置雙向檢票機，提高了檢票效率。亦莊線是首條運用國產信號系統的地鐵線路，未來，在亦莊火車站啓用後還可換乘京津城際高鐵。地鐵15號線首開段則是建設最快的線路，途經新國展、空港區、順義新城等多個重要功能區，有效解決了周邊區域交通出行問題。

北京交通委相關負責人預計新線開通後，每日將迎來50.2萬人次。其中，大興線預計將迎來17萬人次，昌平8.7萬人次，15號線首期9.9萬人次，亦莊9.7萬人次，房山4.9萬人次。