

我国高铁里程突破2万公里,同城效应逐步显现——

乘高铁来场“说走就走的旅行”

本报记者 齐慧

9月10日,郑州至徐州高速铁路开通运营,至此中国高速铁路运营里程已超过2万公里。

在党中央、国务院的高度重视和大力推动下,我国高速铁路实现快速发展,建成了日益完善的高速铁路运营网络,科技创新实现重大突破,运输服务品质不断提升。今年以来,中国铁路总公司着力提高铁路基础设施供给质量,做好在建项目施工组织,我国高速铁路建设进一步加快。

目前,中国已成为世界上高速铁路建设运营规模最大、技术最全面、管理经验丰富的国家。高铁不仅成为人民群众日常出行的首选,也是我国“走出去”的一张亮丽名片。

“四纵四横”基本形成

从2002年底秦皇岛至沈阳高铁通车,到2013年天津至秦皇岛高铁投入运营,中国高铁运营里程突破1万公里,历时11年;而从1万公里到2万公里,仅用了3年时间,高速铁路运营里程就实现翻番。

比运营里程增加更为重要的是高铁网络的形成。随着京沪、京广、哈大、兰新等一批高铁重点项目建成通车,《中长期铁路网规划》中的高速铁路“四纵四横”主骨架已基本形成,长三角、珠三角、环渤海等城市群高铁已连片成网,东部、中部、西部和东北四大板块实现高铁互联互通,我国现代化的高速铁路网初具规模。

目前,中国高速铁路与其他铁路共同构成的快速客运网已达4万公里以上。高速铁路覆盖范围扩大、成网运营,极大缩短了各区域间和城乡之间的时空距离,显著改善了人民群众出行环境,在长三角、珠三角、环渤海等城市群,相邻城市间“同城效应”逐步显现,形成1至3小时高铁生活圈。以北京、上海、广州为中心,向周边区域5小时的旅行圈已经形成。特别是在西部交通欠发达地区,高铁的开通运营大大缩短了与东部、中部地区的时空距离。

技术创新不断突破

在国家创新驱动发展战略的指导下,中国铁路总公司组织国内相关科研、设计、制造、建设及高校等单位加大科研攻关力度,不断提高我国高速铁路自主创新水平和核心竞争力。经过多年科研论证、工程建设、装备研制和运营管理实践,在高速铁路工程建造、高速动车组、列车控制、牵引供电、运营管理、安全保障等领域取得一系列自主创新成果,积累了应对复杂多样地质条件和气候环境以及长距离、高密度、不同速度等级共线跨线运行的高铁建设与运营技术。

我国高速铁路研制了多种型号无砟轨道,建成了一批具有世界领先水平典型线路及复杂艰险隧道,已经建成万米以上隧道100余座;拥有世界上最全面的桥梁设计建造技术,现代化的施工机具,修建了一批跨越

大河大江的大跨度桥梁;系统掌握了高速动车组核心技术,成功研制中国标准动车组;研发了CTCS-2、CTCS-3级列控系统,牵引供电系统;构建了以总公司为全路指挥中心、以铁路局为地区调度中心、以车站为执行中心的调度指挥体系;建立了基础设施、移动装备、综合检测、防灾减灾、应急救援为一体的安全风险管理体系,实现对地震、风、雨、雪、异物侵限等灾害实时预警和监控。

经过多年的创新发展,我国已全面掌握了高速铁路核心技术,构建了完整的高速铁路技术标准体系,我国高铁总体技术水平迈入世界先进行列,部分技术处于世界领先水平。尤为值得一提的是,随着高铁的持续建设,这种技术突破仍在继续。

高铁“红利”逐渐释放

我国高速铁路投入运行以来,旅

客发送量实现大幅增长,客运市场份额不断提升。2015年高铁发送旅客完成9.61亿人次,旅客周转量完成3863亿人次,分别较2011年增长237%和265%,今年7月11日,中国高速动车组累计安全发送旅客突破50亿人次。

此外,高铁还释放了既有铁路的货运能力,促进了人员、物资、信息等生产要素的顺畅、高效流动,形成了沿线城市的“同城效应”。随着网络的不断完善,高铁“红利”也逐渐释放,大大改善了高铁沿线地区投资环境,加快了城镇化进程,创造了更多的就业机会,拉动了沿线城市旅游、餐饮、商贸等第三产业迅猛发展。同时,修建高速铁路,对钢铁、水泥、建材、冶金、机械、建筑等相关行业产生强劲带动作用。

中国高速铁路具有技术先进、安全可靠、兼容性强和性价比高等特点,在国际市场竞争中具有相对的比

较优势。在此基础上,中国铁路总公司按照国家“一带一路”建设的部署,本着互利共赢的原则,充分发挥企业层面牵头作用,加强国际铁路交流合作,加快推动铁路“走出去”重点项目,取得了一系列成果。

目前,中国铁路“走出去”项目遍及亚洲、欧洲、美洲和非洲。印尼雅万高铁项目建设进展顺利,各项工作正在有序推进;中老铁路先行开工段万象站及相关工程已于2015年12月开工,现场施工组织有序推进,前期设计工作基本完成,具备全线开工条件;匈塞铁路塞尔维亚段已于2015年12月举行了启动仪式,匈牙利段开发、建设和融资合作协议也已签订。此外,中国铁路总公司还牵头国内相关企业,重点跟踪或推进了马新高铁、英国高铁、美国加州高铁、两洋铁路、坦赞铁路、摩洛哥铁路等境外铁路项目,均取得积极进展。

现场

陕沪一日回 旅客乐陶陶



9月10日, G362次高铁列车载着千余名旅客从西安北站开往上海虹桥。在列车上,乘务员正在与旅客进行互动。王曙天摄

本报西安9月10日电 记者雷婷报道:9月10日8时45分,G362次高铁列车载着千余名旅客从西安北站出发开往上海虹桥方向。当日,郑徐高铁开通运营,陕西西安实现了与上海、南京、青岛、沈阳、杭州等17个大中城市高铁直连。

“西安到上海这段高铁总算开通了,我们全家都期盼了好久,我可以随时回上海看80岁的老姐姐了。”今年69岁的殷唯青老人高兴地对记者说,她15岁离开上海到新疆插队,姐姐留在了上海,1984年她随丈夫到西安定居。50多年来,回家探亲都走陇海线,从最初的30多个小时到后

来的17个多小时,每一次回家路都觉得长。这次开通的陕沪高铁不到6小时就能到上海,拉近了她与上海家人的距离。

从西安去上海高铁和飞机哪个划算,哪个更方便?家住上海奉贤区的闫卓君认为,从西安到上海选择高铁更划算,“票价只比普通列车贵了200多元,比起两个城市市中心到机场的舟车劳顿,高铁在舒适性以及时间上更划算”。

根据最新的铁路运行图,西安铁路局管内开行动车组总数首次破百,达到104对,较调图前新增加36.5对;管内新增17个高铁开行方向,新

增开往上海、天津、南京、杭州、沈阳、济南、合肥、福州8个直辖市、省会城市,以及青岛、大连等多个大中城市的高铁线路,覆盖我国东北、华东、东南等地区。

为了让旅客充分感受高铁带来的实惠和方便,西安北站还联合西安市旅游局共同推出“乘乘高铁,惠游西安”活动。9月10日上午,该活动在西安北站候车大厅正式启动。

据了解,凡是持有外地到西安高铁车票的旅客均可在“大唐芙蓉园”“大明宫国家遗址公园”等12个著名景点享受最低2.5折的门票优惠活动。

一汽一大众累计销量超1250万辆

本报讯 记者李己平报道:9月8日,一汽一大众汽车有限公司成立25周年“感恩之夜”活动在长春举行。该公司董事、总经理张丕杰表示,一汽一大众成立25年来,从年产不足1万辆,到现在累计销量超过1250万辆,让千万个家庭实现了汽车梦想。

张丕杰说,一汽一大众立志成为中国最优秀的汽车合资企业,是员工眼中最具吸引力的公司,公司25年来的发展离不开社会各方的支持与信赖。从“车坛常青树”捷达到“驾驶者之车”宝来,再到“两厢车代名词”高尔夫,公司每一款产品都得到了中国消费者的青睐。

(上接第一版) 海澜集团前身是江阴市新桥镇第三毛纺厂,在发展过程中,他们及时转型,看准时机把周边分散化的制造资源整合起来,成功地把生产制造这一环节外包出去,自己则专注设计、经营品牌,实现了从传统制造向现代服务业的转型。

抢占产业制高点

在铝材市场一片“去产能”的呼声中,无锡新吴区银邦金属复合材料有限公司却在短短数年时间从一家乡镇企业成长为国内规模最大的铝焊用合金复合板、带、箔企业。公司董事长沈健生说,银邦的“秘诀”只有一个——不断创新。2001年,银邦根据市场需求不断创新,进入了家铝材料细分市场,研发出适用于汽车水箱的铝合金复合板带箔,始终站在市场前沿,实现了稳步增长。

翻开无锡今年科技创新名单,“全球首座”“国内首个”“国际领先”等词频繁出现。前不久,国家超级计算(无锡)中心自主研发的“神威·太湖之光”夺得了世界超级计算机的桂冠;全球首座第四代核电站蒸汽发生器关键部件换装组件首批发运仪式在宜兴举行……

新兴产业代表着产业发展的方向,是产业转型升级的生力军。近年来,无锡突出先导性和支柱性,在高端环节和核心技术上全力

攻关突破,推动具有比较优势的新兴产业加快发展。近5年来,无锡新兴产业总产值年均增长15.1%,2015年突破万亿元。

绿色转型动能持久

今年春节,投资额4.5亿元的电影《西游记之三打白骨精》在全球50多个国家和地区同步上映,这部电影的立项、拍摄、制作都是在无锡数字电影产业园区“华莱坞”完成的。无锡数字电影产业园总经理施娟告诉记者,从“拍电影”到“做电影”已成为电影工业的趋势。

这座数字电影产业园是无锡绿色转型的缩影。据了解,产业园的前身是无锡最大的轧钢厂——雪浪轧钢厂。2007年太湖水危机后,雪浪轧钢厂整体搬迁,只留下一片老旧厂房。如何盘活6平方公里的湖滨黄金地带,实现“腾笼换鸟”,无锡市在统揽全局的基础上,整合区内三国城、水浒城、唐城等影视基地,依托区内国家级动漫基地,江南大学、同方软件和盛大网络等院企资源,打造全国一流的国家级数字电影产业园。未来3至5年,园区还将引进影视及其衍生企业500家,实现影视及其相关产业年产值300亿元。

在新一轮经济发展中,在智能化、服务化、绿色化、高端化的路上,生态名城、科技名城、文化名城的特征与优质工商基因一起融入无锡这座城市的血脉。



9月8日,市民在大兴区采育镇采摘有机葡萄。近日,位于北京市大兴区的葡萄、鸭梨、西瓜等有机水果采摘园硕果累累,每天吸引大批市民和游客参加自助采摘,体验农作种植、品尝农家餐饮等。

新华社记者 李欣援

政府购买 市场运作 财政出资

甘肃秦安:大病保险为“两保一孤”兜底

本报记者 李琛奇 陈发明

户和五保户、农村孤儿等特困群体患重大疾病无钱支付治病所需的食宿、住院押金和基本医疗保险个人自付费用的问题,创新金融助推精准扶贫模式,探索采取政府购买、市场运作方式,通过财政出资、提出赔偿标准,向商业保险公司为特困群众购买大病保险和意外伤害保险,创新推出了“两保一孤”意外伤害及重大疾病保险,为农村特困群体提供了兜底式医疗保障。

《经济日报》记者了解到,秦安县的“两保一孤”大病保险将贫困人口中农村一、二类低保户以及五保户家庭成员、农村孤儿全部纳入投保对象,年度保费150元,由县财政为“两保一孤”对象代缴100元,中国人寿优惠50元。“两保一孤”人员在县级以上医院被确诊患有30种突发性重大疾病之一,即由保险公司一次性给付2万元理赔金,用于住院押金、诊断、治疗、外出就医的交通住宿等费用。

在探索这种做法前,秦安县仔细算过账。据统计,2014年秦安县38种常见病、多发病、重大疾病患者中,

赴县外就医的有3636人,人均治疗费用1.66万元,经过新农合报销、大病保险理赔或民政医疗救助后,人均自付费用为6220元。而同年秦安县贫困人口人均收入仅2450元。同时,秦安县政府在调研后发现,尽管现行的保障种类能够基本满足农村居民看病难的问题,但实际运作中存在盲点,即现行的各类保险保障都是事后补偿,无法解决入院治疗“最后一公里”的问题。特别是“两保一孤”人群,一旦发生意外或患重大疾病,前期住宿、餐饮甚至住院押金等支出会严重打破他们生活原有的平衡,这些人可能会因无力及时诊疗而延误病情。

为此,秦安县创新政府购买公共服务模式,由县财政为全县3.4万名“两保一孤”人员支付保费340余万元,保险公司一年承保额10.89亿元,发挥“四两拨千斤”的撬动作用,分担特困群体“返贫风险”。同时,创新保险理赔支付方式,由事后理赔变提前支付,投保人只要被确诊为30种突发性重大疾病之一,在住院看病之前,即可从保险公司获得2万元理赔

金,解决无钱住院看病的问题。这种提前理赔的做法,打通了特困群体在患重病后难以享受基本医疗保障的“最后一公里”问题。截至今年7月底,秦安县“两保一孤”重大疾病保险理赔115例,理赔金额212.63万元。

此外,秦安县在这项新政实施过程中,构建了盈亏平衡风险共担机制,为“两保一孤”特困群体提供救济服务的同时,将商业保险公司“两保一孤”大病保险赔付资金结余部分退还财政,超出部分则由县财政相应补助商业保险公司,防止商业保险公司巨亏和暴利,让商业保险机构保本微利发展。



2015年11月,妻子的一次突发脑梗塞让71岁的何旺喜老汉束手无策。“我除了领取低保补贴家用外,没有其他经济来源。”何旺喜是甘肃省秦安县兴国镇贤门村的二类低保户,为了给妻子治病,他向村委会求助。村委会在了解何旺喜的情况后,向中国人寿秦安支公司报案,该公司在调查核实情况后,一次性提前赔付何旺喜2万元理赔金。