

本报北京11月29日讯 记者王轶辰报道：国务院新闻办公室29日举办中外记者见面会，5位中国高铁一线工作者围绕“改革开放与中国高铁发展”与中外记者见面交流。

改革开放40年来，高铁的飞速发展给国家和人们的生活带来了巨大改变。中国高铁从无到有一路领先，营业里程突破2.5万公里，占世界高铁总量的三分之二，是世界上高铁运营里程最长、在建规模最大、运营场景最为丰富、商业运营速度最快的国家。

高铁的发展让中国铁路南昌局集团有限公司福州机务段高铁司机、首席技师陈承仪感受最深的就是“快”。陈承仪认为，“快”主要体现在两方面：一是发展速度快。例如福建省，原来是全国路网的末梢，出省只有一条鹰厦铁路。如今，东南沿海的大通道已经成为国家铁路网“四纵四横”骨架的重要组成部分，福建省也成为全国率先实现“市市通动车”的省份。二是运行速度快。福州到北京，原来需要50多个小时，现在经过合福高铁，只需要7个多小时。高铁给人们带来了便利，更拉近了城市之间的距离。福州到厦门只需要一个多小时的时间，而且实现了“公交化”运营，“同城化”效应更加凸显。人们的生活方式、格局都发生了巨大改变。

“改革开放40年，中国铁路改变了很多人的出行体验。”中国铁路北京局集团有限公司北京南站客运车间业务指导张润秋说，现在越来越多的旅客选择高铁出行。以京津城际为例，2008年日均发送旅客4.9万人次，2018年上半年日均发送旅客8.2万人次。同时，运输服务发生了变化。比如从纸质车票到电子车票，从普通绿皮火车到现在的“复兴号”，从售票处的排队买票到现在的互联网购票，从推着货车货到网上订餐。“可以说，中国高铁的发展让广大民众有了实实在在的获得感和幸福感。”

中国铁道科学研究院集团有限公司首席研究员赵红卫，长期从事铁道机车车辆列车网络控制系统研究和应用工作。在赵红卫看来，高铁像是一个巨大的舞台，为铁路科技工作者提供了施展个人才华的机会；也为国内铁路的产学研用各个部门提供了协同合作的可能，比如“复兴号”动车组，它是由中国铁路总公司来组织，中国铁道科学研究院来技术牵头，联合国内的企业、高校和科研院所共同来研制完成的。同时，这个舞台还拓展了全球铁路同行共同交流合作的空间，共同促进整个世界铁路技术的发展。“我国高铁具备了全套完备的技术体系，也实现了从追赶者到领跑者的关键性转变。”赵红卫说。

中国铁路济南局集团有限公司铁路线路维护技术专家工作室首席导师吕关仁表示，未来铁路部门还将积极推进大数据、云计算等信息技术与高速铁路运营管理的融合，通过采用云计算、大数据分析手段，全面提高线路维护的科学性、经济性，让高铁出行更加快捷舒适。

近年来，中国高铁发展日新月异，高铁未来的发展也尤为值得畅想。2007年，全路首次大面积开行200公里动车组，中国铁路西安局集团有限公司西安动车段动车组机械师董宏涛，成为全国铁路第一批动车组机械师。“每天晚上夜深人静的时候，动车检修库里灯火通明、一派繁忙，当大家第二天乘上高铁动车组出行的时候，动车组机械师才能安心休息。”作为一个动车检修人，董宏涛希望动车检修的未来能够实现自动化，逐步减少人力和劳动强度，使我国的动车组检修更智能化、现代化。

北出秦川有坦途

——记巴陕高速公路全线通车

本报记者 钟华林

四川巴中市南江县光雾山镇福源宾馆经营者杨龙琼接到一个好消息：巴陕高速全线正式通车了！“高速路通了，到光雾山风景区的游客肯定就会更多，生意肯定会更好！”杨龙琼对未来的发展充满了期待。

此前，此地并非无路。“米仓古道”可溯源至商周时代。几千年来，当地百姓、商队北出秦川必须翻越米仓山脉，蜀道之难，秦巴山区人民体会最深。如今，巴陕高速（G85）起于四川省巴中市巴州区，一路向北纵贯南江县，止于川陕两省交界处的米仓山，全长约117.5公里，项目概算总投资147亿元。

2009年，由四川交投集团公司投资的巴陕高速开工建设。连接川陕两省的米仓山特长隧道是巴陕高速的控制性工程，隧道进口位于陕西省汉中市南郑县小南海镇小坝附近，出口位于巴中市南江县关坝乡。隧道全长13.8公里（陕西境3公里，四川境10.8公里）。据介绍，这是目前已贯通的西南最长、国内第二长的高速公路隧道。经过长达9年的艰苦奋战，巴陕高速于11月22日实现全线正式通车。从此，大行米仓山新通道，北出秦川变坦途。

建设过程中，巴陕高速建设团队通过不断摸索，在行业已有信息技术成熟应用的基础上，将物联网传感技术、现场数据采集、实时存储、在线分析与现有的隧道施工管理模式、经验相融合，构建起一套比较完善的智能化数字化监控管理体系。建设者们还自主研发了柔性防护网系统、防眩罩板、转子护栏，基于多重防护的原理，有效保障了高速行驶的安全。

据四川省交通部门相关负责人介绍，米仓山隧道建设团队充分吸取国内特长隧道的建设经验，将米仓山特长隧道分为4段，分别布置洞身装饰，将大美秦川的景观放置其中；在洞门设计上

亦别具风格，在全线洞门设计上将川陕革命根据地的红色文化与光雾山的彩叶融入其中；米仓山隧道四川端的大熊猫设计蕴含着川川拥抱世界的开放姿态；陕西端的城墙式设计则意蕴蜀门秦关的历史情怀。

巴陕高速全线通车后，将彻底改变以往翻越米仓山交通极为不畅的历史，特别是每年冬季大雪封山使交通中断的情况将一去不复返。巴中至汉中的路程将由原来的4小时缩短为1.5小时，4小时可直抵西安。

巴中旅游资源丰富，拥有光雾山风景区、诺水河国家地质公园、米仓山国家森林公园、红四方面军总指挥部、川陕革命根据地烈士陵园等众多特色旅游景区。过去，由于交通不便，一些景区“养在深闺人未识”。近年来，随着多条国道干线穿省而过，巴中的旅游产业迅速兴起。其中仅南江一个县去年就接待游客770万人次，实现旅游收入62.8亿元，光雾山风景区今年秋季红叶正盛时，日接待游客量超过5万人次。目前，南江县正依托光雾山、诺水河、龙头山等景区，着力打造特色旅游小镇和旅游集散枢纽。巴陕高速的通车，将极大地促进当地红色旅游、户外旅游及康养旅游的蓬勃发展。

据介绍，巴陕高速的全线通车使四川新增一条北出川川大通道，形成了北上出川川陕高速、巴陕高速、达陕高速“三箭齐发”的通道格局，将进一步增强川陕两省交流合作，扩大北向开放，有效服务四川“双向拓展、全域开放”战略实施；进一步完善川东北高速公路网，降低区域物流成本，深化地区分工协作，为加快秦巴山区脱贫致富小康步伐和实现川陕革命老区振兴发展提供重要支撑，促进川东北经济区的发展，助力四川“一千多支、五区协同”区域发展新格局。

我国已成为拉美第二大贸易伙伴国

今年前9个月双边贸易额同比增长20%

本报北京11月29日讯 记者冯其予报道：商务部新闻发言人高峰在29日举行的例行新闻发布会上表示，近年来，我国与拉美和加勒比国家经贸与投资合作发展迅速，中国目前已成为拉美第二大贸易伙伴国，拉美成为仅次于亚洲的中国海外投资第二大目的地。

高峰说，拉美地区是“21世纪海上丝绸之路”的自然延伸。近年来，中国与拉美和加勒比国家的经贸合作全面发展，规模越来越大，领域也越来越广，双方在贸易、投资、工程承包等方面合作成果丰硕。

据介绍，2017年，中国与拉美和加勒比国家双边贸易额达到2578

亿美元，同比增长18.8%；今年1月份至9月份，双边贸易额同比增长20%，达到2286亿美元；2017年，中国企业在拉美地区直接投资存量达到3870亿美元，累计签订工程承包合同额1642亿美元，完成营业额1129亿美元。

高峰说，中国与拉美国家经济互补性强，双方在经贸领域开展合作大有可为。中方对中美经贸合作前景充满信心，愿与拉美国家一道，以共建“一带一路”为契机，共同推动中美经贸合作迈上新台阶。

针对世贸组织相关问题，高峰表示，为维护多边贸易体制，保障并完善争端解决机制，11月22日，欧

盟、中国等世贸组织成员向世贸组织提交了关于争端解决上诉程序改革的两份联合提案，并计划在12月12日的世贸组织理事会上就此发表联合声明。

据了解，向世贸组织提交的两份联合提案中，一份提案回应了个别成员对上诉程序提出的程序性关注，就离任上诉机构成员过渡规则等问题提出了适当的解决方案。另一份提案主要是加强上诉机构的独立性，提高上诉机构提交报告的效率和能力，以及自动启动上诉机构遴选程序等。

高峰表示，中欧会同其他世贸组织成员联合提出这两份提案，旨

在回应并解决相关成员对上诉程序的关注，维护和加强上诉机构的独立性和公正性，并推动尽快启动上诉机构成员的遴选程序。目前，联合提案获得了中国、欧盟、加拿大、印度、挪威、新西兰、瑞士、澳大利亚、韩国、冰岛、新加坡、墨西哥等40个成员的联署，包括争端解决机制主要使用方，涵盖了发达成员和发展中成员，具有一定广泛性和代表性。

高峰说，中方愿与所有世贸组织成员共同努力，积极开展讨论，尽早启动上诉机构成员遴选的程序，共同保障争端解决机制的正常运行，维护多边贸易体制的权威性和有效性。

质量“走出去”。

此次发布的《投资指南》共涵盖了38家境外经贸合作区，覆盖了东南亚、南亚、中亚、西亚、欧洲和非洲地区，涉及资源加工、制造加工、农业加工、商贸物流和科技研发等多个产业。

贸促会研究院副院长路鸣表示，此次发布的指南内容参考性较强，涵盖了合作区所在东道国的投资环境以及合作区的区位优势、建设主体、产业定位、基础设施建设状况和企业投资状况，投资合作区能够享受的税收、土地、金融、产业和人力资源等方面的优惠政策，以及合作区的投资流程、入驻方式和配套服务等。

中国贸促会研究机构调查显示——

企业对营商环境满意度提升

本报北京11月29日讯 记者朱琳从中国贸促会获悉：贸促会研究机构近期在25个省(区、市)对近4000家私营、国有和外资企业开展营商环境问卷调查，结果显示，受访企业对2018年度中国营商环境评价为4.17分(满分5分，下同)，总体较满意，高于2016年调查的3.85分。其中，评价为“满意”和“较满意”的企业占87.5%，与2016年调查相比提升了16

个百分点。

中国贸促会发展研究部副巡视员俞海燕表示，2018年以来，各级政府均将改善营商环境作为重点工作，不断深入推进“放管服”改革，进一步激发市场活力、带动创新创业热潮、促进贸易和投资便利化、推动政府职能发生深刻转变，我国营商环境建设取得较大进步，企业信心不断增强。

调查显示，93.5%的企业认为近

3年中国营商环境获得改善。从地区看，中部地区企业对营商环境的评价最高(4.31分)；从企业所有制看，外商独资企业的评价最高(4.19分)；从行业看，高新技术企业评价最高(4.22分)。

此外，记者还了解到，贸促会研究院近日发布了《中国境外经贸合作区投资指南(2018)》，为我国企业借力合作区赴海外投资提供参考，助力企业高



安徽庐江： 粳杂优质水稻获丰收

11月28日，全国水稻绿色高产高效核心试验示范区——安徽庐江县郭河镇北圩生态农场的大田里，收割机正在收割单季稻粳杂优质水稻。

庐江县郭河镇北圩生态农场单季稻试验示范区，建立5000多亩绿色水稻核心区，通过创新工厂化育秧、毯苗机插等标准化种植方式，推进水稻种植户实现技术进步，水稻平均每亩产量达850公斤以上。

王 阔 摄

庆祝改革开放40年 百城百县百企调研行

□ 经济日报·中国经济网记者 杨阳腾

比亚迪：以绿色创新推动产业报国

改革开放40年来，绿色意识逐年深入人心，各行各业积极推动绿色变革。踏准“技术创新”节奏，比亚迪积极推动自主研发和新兴产业布局，走出了一条可持续发展的新路。

“改革开放让中国发生了翻天覆地的变化，带来市场化的营商环境，也激发了各类市场主体的活力。”比亚迪股份有限公司董事长兼总裁王传福表示，市场竞争让企业有了生存压力，从而形成创新求变的强大动力。充分竞争的营商环境是改革开放带给比亚迪最好的礼物，使得比亚迪连续3年实现新能源汽车全球销量第一。

技术为王 创新为本

作为改革开放的试验田，上世纪90年代初的深圳春潮涌动，王传福在此时辞职下海来到深圳。王传福说，开放的思想、公平竞争的发展环境吸引了一批优秀人才从四面八方涌向这片创新创业的热土，自己正是其中一员。

多年来，王传福始终将技术创新视为推动企业发展的核心竞争力。他坚持“技术为王、创新为本”的发展理念，遵循自主研发、自主生产、自主品牌的发展路线，带领比亚迪在电池、电子、乘用车、商用车和轨道交通等多个领域实现了全面突破，掌握了电池、电机、电控、充电基础设施及整车研发制造等全产业链核心技术。

在电池领域，比亚迪具备100%自主研发、设计和生产能力，产品覆盖消费类3C电池、动力电池(磷酸铁锂电池和三元锂电池)、太阳能电池以及储能电池等领域，形成完整的电池产业链，是全球产能最大的磷酸铁锂电池厂商。除新能源车和轨道交通外，电池产品广泛应用于太阳能电站、储能

电站等多种新能源解决方案。

在电子领域，凭借材料、产品研发能力，自动化设备开发和应用能力，以及加工制造能力，比亚迪成为全球领先的电子产品设计制造服务商，可提供包括设计、研发、制造、物流及售后等“一站式”服务，并在移动终端结构件、金属及塑胶结构件、3D玻璃及陶瓷结构件等领域处于行业领先水平。

在汽车领域，比亚迪同样掌握电池、电机、电控等新能源车核心技术，形成乘用车和商用车两大新能源车产品系列，涵盖私家车、出租车、城市公交、道路客运、环卫车等七大常规领域和仓储、港口、机场、矿山专用车辆四大特殊领域，实现全领域覆盖。

发奋图强实现“报国梦”

“技术首先要为战略服务，其次才为产品服务。正因为有了技术，比亚迪才能真正把握大方向。”王传福称，自己首先是一个工程师，然后才是一个企业家，“技术帮助比亚迪看得更远、看得更深，形成更长远的战略布局”。

近期，比亚迪再次布局前沿技术，设立于青海省西宁市的动力电池工厂于今年6月份正式投产。该工厂采用比亚迪第六代动力电池生产线，2019年全部投产后将成为全球规模最大的动力电池工厂。工厂的生产由近百个机器人、MES信息化系统、智能物流系统等完成，在智能化、自动化、信息化方面达到全球领先水平。

“各国禁售传统燃油车的时间表已经陆续发布，新能源汽车产业将迎来大爆发。”王传福表示，过去几年，中国新能源汽车产业高速发展，销量占比由2011年的0.03%上升至2017年的2.69%，中国由此成为全球最大的新能源汽车市场。

随着比亚迪的不断发展和壮大，王传福的目标也发生了变化，从创业之初“求生存”变为今天的“梦想以产业报国”。他说：“希望比亚迪能用技术创新、产品创新，推动产业报国，努力走在全球的前面。”

数据佐证发展。截至今年9月份，比亚迪技术人员超过2万人，全球累计申请专利超过2.4万项，其中已被授权专利超过1.5万项，把电池、电机、电控等新能源车核心技术牢牢掌握在自己手里。今天，比亚迪电动车的足迹已遍布50多个国家和地区。今年1月份至9月份，新能源乘用车累计销售超过13万辆，同比增长超90%；新能源客车累计销售超5000辆，新能源重卡首次实现商业化和规模化生产。王传福的梦想已初步实现。

构筑绿色为城市造福

世界卫生组织的数据显示，在全球103个国家和地区3000多个监测空气质量的城市中，80%以上的城市污染超标。面对空气污染和城市拥堵难题，比亚迪给出了答案：由新能源车和轨道交通共同构筑绿色大交通。

把绿色作为底色，发展才更有亮色。2011年，比亚迪创新性地推出“城市公交电动化”解决方案，提出在城市公共交通领域优先采用低碳环保的电动车，减少城市尾气污染。同年，深圳将800辆比亚迪纯电动巴士投放运行，至2017年底已推广各类纯电动巴士超过1.6万辆，成为全球首个实现公交巴士电动化的城市。

如今，深圳已成为全球纯电动出租车规模最大、应用最广的城市。今年7月份，全球首批500辆纯电动智能渣土车在深圳开启规模化示范运营，继续引领全球新能源重卡向绿色交通

转变。未来几年，深圳还将把全市超过1万辆渣土车全部置换成电动车。在比亚迪企业所在的深圳市坪山区，空气清新、环境宜人。2017年，该区PM_{2.5}平均浓度从每立方米30.8微克下降至29.6微克。空气质量优良天数335天，优良率达91.8%。这既有自然资源禀赋的原因，也有推动绿色低碳发展的努力成果。

在轨道交通方面，比亚迪提供的分析报告称，面对交通拥堵，摆在许多城市面前的一道选择题：建设一个以车为中心的“车轮上的城市”，还是建一个以轨道为中心的“轨道上的城市”？比亚迪看好东京的轨道模式。东京都市圈人口数量超过3500万，是全球人口密度最大的都市之一，正是因为有了便利的轨道交通，让人们出行更便捷。相关数据显示，90%的东京人在工作日出行一般选择轨道交通，私家车主要在周末用，大家也不在同一时间点集中出行，因而有效减少了城市拥堵。

“国内大城市的拥堵不是堵在‘主动脉’，而是堵在‘微循环’。”王传福说，很多城市虽然有地铁，但地铁难以覆盖城市每个角落，城市需要不同运量、不同制式的轨道交通协同发展，需要打造大、中、小运量匹配的轨道交通网络，而这正是比亚迪开发中运量和小运量轨道交通产品的重要原因。

2016年10月份，比亚迪发布跨座式单轨“云轨”，正式宣布进军轨道交通产业。“云轨”属于中运量的轨道交通，轨道可架设在绿化带上低空运行，而且造价仅为地铁的五分之一。王传福说：“比亚迪可以利用中运量和小运量的轨道交通，在空中打造一张密密麻麻的轨道交通网络，实现500米就有一个轨道交通口。这样整个城市的交通网络可以更为有序、高效地运行。”