经济日报 ECONOMIC DAILY

《新时代交通强国铁路先行规划纲要》发布——

擘画现代化铁路强国蓝图

经济日报·中国经济网记者 齐 慧

视点 中国新闻奖名专栏

《新时代交通强国铁路先行规划纲要》提出：到2035年，率先建成服务安全优质、保障坚强有力、实力国际领先的现代化铁路强国；到2050年，全面建成更高水平的现代化铁路强国，全面服务和保障社会主义现代化强国建设。

日前，中国国家铁路集团有限公司出台了《新时代交通强国铁路先行规划纲要》（以下简称《规划纲要》）。

《规划纲要》提出：到2035年，率先建成服务安全优质、保障坚强有力、实力国际领先的现代化铁路强国；到2050年，全面建成更高水平的现代化铁路强国，全面服务和保障社会主义现代化强国建设。

8月5日，一辆满载防疫物资和百货商品的中欧班列从成都国际铁路港发出，开往德国杜伊斯堡（无人机照片）。据成都国际铁路港管理委员会消息，今年1月至7月，成都开行中欧班列近1200列，同比增长58.6%。 新华社记者 刘 坤摄

更完善：打造世界一流铁路网

为实现新时代交通强国铁路先行发展目标，《规划纲要》明确了11个方面工作任务，其中第一条就是建设发达完善的现代化铁路网。

“近些年来，特别是党的十八大以来，我国建成了世界上最现代化的铁路网和最发达的高铁网。截至今年7月底，我国铁路营业里程达14.14万公里，规模居世界第二。其中，高铁里程3.6万公里，居世界第一。”国铁集团发展和改革部副主任丁亮介绍。

此次《规划纲要》提出，要在2035年实现铁路网内外互联互通、区际多路畅通、省会高效连通、地市快速通达、县域基本覆盖、枢纽衔接顺畅，网络设施智慧升级，有效供给能力充沛。全国铁路网20万公里左右，其中高铁7万公里左右。20万人口以上城市实现铁路覆盖，50万人口以上城市高铁通达。

“围绕《规划纲要》中这个战略目标，我们将以‘3张网+现代枢纽体系’为重点，打造世界一流的铁路设施网络。”丁亮介绍。

建设以高铁主通道为骨架、区域性高铁衔接延伸的高铁网，实现省会城市和50万人口以上城市高铁通达，形成相邻区域3小时高铁圈。“其中，重点是建设高铁主通道缺失段、优化提升沿江等高铁主通道，在需求支撑的区域建设高铁连接线、延伸线，发展更高时速标准高速铁路。”丁亮补充说。

在普速网建设方面，重点是强化中西部地区对外通道，提升沿长江、西部陆海新通道及煤运通道等能力，推进周边铁路互联互通，结合区域发展需要建设地区开发性铁路，实施既有线改造升级，加强多式联运“前后一公里”专用线建设。

在经济发达、人口稠密的城镇化地区统筹规划建设城际和市域（郊）铁路，优先利用高铁、既有铁路通道资源服务城际、市域客运需求，形成城市群内2小时城际交通圈，都市圈、特大及超大城市1小时市域通勤圈，打造轨道上的城市群和都市圈。此外，还要构筑一体衔接顺畅的现代综合枢纽，实现客运“零距离”换乘，货运“无缝化”衔接。

更先进：研发更智能领先的铁路装备

《规划纲要》提出，要加强新型载运工具研发应用。

对此，国铁集团机辆部副主任吴国栋表示：“虽然我国在这方面实现了国际领先，但仍要紧盯国外技术发展趋势，根据国内高铁技术发展需求，在确保高铁和旅客列车安全、万无一失的前提下，坚持需求牵引、目标导向、正向设计，规划未来动车组的研究方向。”

数据显示，截至目前，我国动车组保有量已达3600多组，其中复兴号动车组约690组，占世界高速列车总保有量的一半以上，超过其他国家的总和。

此次《规划纲要》指出，要加快复兴号系列化动车组研制，研究新一代高速动车组、智能动车组、城际及市域动车组、旅游新型列车，换代升级普速客车。研发高速货运动车组、3万吨级重载列车以及时速160公里及以上快捷货运、27吨及以上轴重重载货运、标准化集装化货运装备、新型冷链、驮背运输、跨境联运及特种货运等新型专用车辆。完善机车产品谱系，研制新一代电力、内燃、混合动力、新能源及多源制机车。

《规划纲要》还强调，要以新型基础设施赋能智慧发展。加大5G通信网络、大数据、区块链、物联网等新型基础设施建设应用，丰富应用场景，延伸产业链条，统筹推进新一代移动通信专网建设，构建泛在先进、安全高效的现代铁路信息基础设施体系，打造中国铁路多活数据中心和人工智能平台，提升数据治理能力和共享应用水平，以推动新一代信息技术与铁路深度融合赋能赋智为牵引，打造现代智慧铁路系统。

“随着北斗卫星导航技术、5G通信网络、大数据、人工智能等新技术的成熟应用，国铁集团正在依托青藏铁路组织研发新型列控系统。”国铁集团工电部通信信号处主管莫志松表示。

更贴心：全面提升旅客体验感知

发展铁路，最终是要造福群众。因此，在做好硬件之外，《规划纲要》还注重提升铁路软件水平，打造供给品质一流的运输服务。

国铁集团客运部客运营销处主管强丽霞认为，《规划纲要》提出，全国1小时、2小时、3小时高铁出行圈全面形成，对铁路部门提出了更高的要求。

“这不仅需要铁路部门在建设上下功夫，还要根据不同群体出行需求，提供多种类型车票产品，依托人工智能、物联网、云计算等技术，实现线上线下服务全面协同，全面提升旅客体验感知，让铁路出行更加顺畅便利。”强丽霞说。

此外，《规划纲要》还要求拓展服务新业态新模式新领域。深化铁路与旅游、文化等产业融合发展，创新旅游专列等定制产品。推动铁路与现代物流融合发展，发展“互联网+高效物流”，推动铁路货运向综合物流服务商转型。

更开放：构建连接中外的中欧班列

近年来，中欧班列以其安全、高效、低价的优势，逐渐成长为具有国际影响力的世界知名铁路物流品牌。尤其是新冠肺炎疫情期间，在其他运输方式受阻情况下，中欧班列对于全球携手抗疫、维护全球产业链供应链发挥了重要作用。

数据显示，中欧班列运量由2016年的年发运14.5万标准箱增加到2019年的72.5万标准箱，年均增长达71%。2018年至2019年，年开行运量均突破5000列，2020年上半年运量已突破5000列。目前，中欧班列开行范围已拓展到欧洲21个国家。

国铁集团货运部副主任董晖介绍，此次《规划纲要》就“完善国际铁路物流服务体系，将中欧班列打造成为具有国际影响力的世界知名铁路物流品牌”提出了明确任务，主要涉及构建便捷高效的国际铁路联运网络、加强统一品牌建设、提高班列发展质量效益、完善班列国际合作机制等方面，后续我们将进一步细化，明确责任分工，以系统化建设、集约化运营、市场化经营、便利化服务、国际化发展为目标，进一步提升质量效益和品牌效应，全面推动中欧班列高质量发展，同时参照中欧班列模式，统一组织陆海新通道班列开行，为“一带一路”建设提供有力保障。

同时，在此基础上，深化铁路国际交流与合作，发挥中老铁路、雅万高铁“一带一路”标志性工程项目示范引领作用，推进铁路全方位高质量“走出去”。

铁路专家热议《规划纲要》——

交通要变强 铁路需先行

本报记者 齐 慧

近日，中国国家铁路集团有限公司出台了《新时代交通强国铁路先行规划纲要》（以下简称《规划纲要》），提出了中国铁路2035年、2050年发展目标和主要任务。业内专家纷纷表示，这是着眼我国铁路发展实际作出的重大战略部署，符合我国国情，将更好地服务国家战略，满足群众对美好生活的需要，开启了交通强国、铁路先行的新篇章。

专家们表示，建设交通强国是党的十九大作出的重大战略决策。在当前新冠肺炎疫情常态化防控形势下，统筹好疫情防控和经济发展两个大局，更需要发挥交通的“先行官”作用。要建设交通强国，铁路可以先行而且需要先行。

“党的十八大以来，我国铁路发展取得了举世瞩目的巨大成就，铁路网规模和质量、技术装备水平、运输安全水平等重要指标进入世界前列，我国成为名副其实的铁路大国，具备了进一步当好先行和由大迈向强的内在条件和现实基础。”中国铁路经济规划研究院有限公司规划所副所长梁栋说。

“同时，铁路对经济发展的支撑引领作用也在进一步增强。”梁栋指出，铁路特别是高铁的快速发展，大幅缩短了时空距离，提升了运输品质，铁路沿线逐步形成了一条条新型城镇带、旅游黄金带、产业聚集带、经济繁荣带，铁路有效带动了区域经济发展和产业优化升级，有力支撑了国家重大发展战略实施。

中国铁道科学研究院集团有限公司信息所副所长贾光智对此表示赞同。贾光智认为，与世界其他铁路大国相比，我国铁路在多个方面已经走在世界前列，在四个方面具有明显优势。

一是规模优势。截至今年7月底，我国铁路营业里程达14.14万公里，规模居世界第二，其中高铁里程3.6万公里，居世界第一。二是基础设施、技术装备等硬件现代化程度高。以复兴号动车组为代表的一大批自主技术装备得到广泛运用，各类设备设施技术性能和可靠性处于世界领先或先进水平。三是技术创新应用领先。四是铁路安全保障和绿色发展水平总体先进。因此，在建设交通强国中开展铁路先行，能够更好发挥比较优势，推动交通跨越式发展。

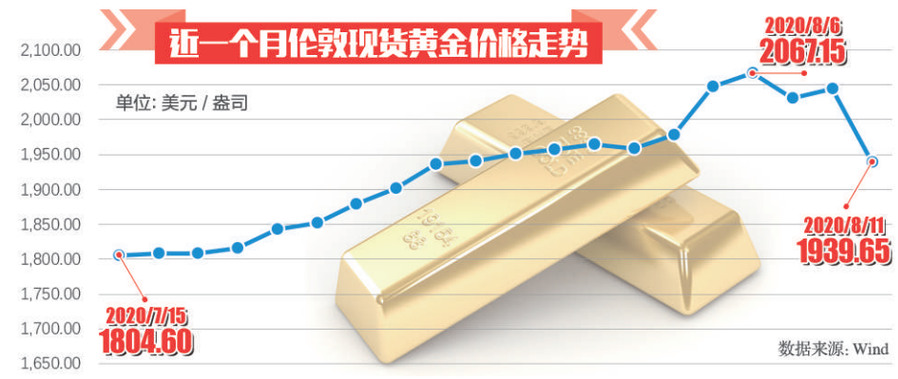
“《规划纲要》是促进铁路更好地服务国家战略的重要抓手。”国铁集团发展和改革部副主任丁亮说，铁路是国民经济大动脉、重大民生工程。比如，今年新冠肺炎疫情发生后，铁路部门一手抓疫情防控、一手抓运力保障，有力保障了煤、油、粮等重点物资和抢险救灾应急保障物资的运输。同时，铁路也是产业发展的重要领域，投资规模大、产业链长、辐射面广、带动性强，还能够显著提升沿线地区经济发展的吸引力和辐射力，使欠发达地区加快融入国家现代化进程。因此，制定《规划纲要》，提出铁路先行的目标和方向，意义不言而喻。

推进铁路建设，还可以更好满足人民日益增长的美好生活需要。丁亮表示，进入新时代，随着人民生活水平的不断提高，人民群众对美好出行客运服务和便捷高效物流服务的渴望更加强烈，对铁路发展期望的空间已经打开，不仅仅满足“有没有”的基本需求，更加关注“好不好”的服务体验。制定《规划纲要》，就是要明确铁路在服务人民美好生活需要中当好先行，提供更加完善的、高效率的全程服务体系和高品质的产品供给体系，不断增强人民群众的幸福感和获得感。

热搜

金价大幅“跳水”后市是否看涨

本报记者 温济聪



前期暴涨的黄金、白银遭到重创，现货黄金价格8月11日录得7年来最大单日跌幅。

截至当地时间8月11日收盘，COMEX（纽约商品交易所）黄金期货报1921.8美元/盎司，大跌5.78%，创2013年6月以来最大单日跌幅；COMEX白银期货报24.86美元/盎司，大跌15.04%。截至北京时间8月12日11时，国际现货黄金价格徘徊在1887美元/盎司一线。

贵金属为何突然“跳水”？专家认为，这是因为黄金白银受多重因素压制。

本轮黄金价格上涨，主要是由于美联储巨额量化宽松导致美债收益率持续下降。近日，这一因素正在发生变化。Wind数据显示，近日10年期美债收益率已由0.52%持续上升到0.59%，美债收益率回升对于具有避险属性的黄金来说产生了较大的压制作用。截至当地时间8月11日收盘，美债收益率大幅走高，令贵金属价格承压。

新冠肺炎疫苗研发取得新进展，避险情绪有所减弱。俄罗斯总统普京当地时间8月11日宣布，已注册全球首款新冠疫苗。在汇研汇语资产管理公司CEO张强看来，随着新冠肺炎疫苗研发取得新进展，市场对海外疫情防控的乐观预期有所升温，避险情绪减弱，引发黄金白银价格立刻“跳水”。

同时，黄金ETF撤资也是造成金价走低的原因之一。金价震荡之时，道富公司（State Street）旗下的全球最大黄金ETF——SPDR Gold Shares于8月7日遭遇3.82亿美元的资金流出，创3月以来最大撤资规模。

欧洲近期公布的部分经济数据表现抢眼，也是压制金价的因素之一。位于德国曼海姆的欧洲经济研究中心8月11日公布的最新经济形势预测报告显示，德国及欧元区8月份经济信心指数均好于市场预期。

此外，前期黄金白银涨幅过大，多头有获利了结的需求。8月5日，国际现货黄金价格创下2031美元/盎司的历史新高。如果从今年3月16日低点1451.1美元/盎司算起，在5个月左右时间里，金价大涨近600美元/盎司。黄金多头获利了结，打压了金价表现。

那么，面对近日黄金白银大跌，黄金白银后市如何？金价银价还能“回血”吗？

业内人士继续看好今年下半年黄金白银走势。盛宝银行大宗商品策略分析师表示，此轮金价下跌是对此前大幅上涨后的调整。考虑到美国通胀上升、实际利率为负以及美国可能实行收益率曲线控制，所以仍然看涨黄金。

中泰证券首席经济学家李迅雷则认为，“黄金还处在火山爆发的前端，还没有爆发”。世界黄金协会（WGC）中国董事总经理王立新看好下半年国内金饰市场前景。王立新预计，因新冠肺炎疫情而推迟到下半年的婚庆活动将提振金饰需求，进一步助力黄金市场复苏。

下半年，白银或将也有较好表现。业内人士表示，在金融市场上，白银拥有同黄金类似的避险属性；在产业层面，白银在工业生产中扮演着非常重要的角色，电子、光伏等工业对白银需求回暖，5G大规模商用对白银需求增加；在供需层面，全球主要的银矿位于拉美，但目前这一地区的新冠肺炎疫情没有缓解趋势，疫情拖累了白银的生产。由此看来，后半年白银或将也有较好表现。

不过，由于近期黄金白银震荡明显，张强表示，对于普通投资者而言，尽量选择没有杠杆的贵金属品种，且要有资产组合意识，分散投资风险。

京津冀最强降雨“迟到”了？天气预报不准？并非如此

本报记者 郭静原

8月11日起，北方出现大范围强降雨过程，涉及10余个省份，其中北京、天津、河北、辽宁等地降雨量达入汛以来最强；与此同时，四川盆地西部已被暴雨“锁定”，将连续一周出现大到暴雨，部分地区有大暴雨乃至特大暴雨。连日来，全国范围内强降水“此起彼伏”。为什么已经立秋北方还有这么大强度的降雨？将给防汛工作带来怎样的压力？公众出行该注意些什么？记者就这些问题采访了相关气象专家。

气象部门预计11日至13日，西北地区东部、内蒙古、华北、黄淮北部、东北地区等地将先后有中到大雨，局地暴雨或大暴雨，累计降水量60毫米至120毫米，京津冀等地局地150毫米至200毫米，并伴有短时强降雨、雷暴大风或冰雹等强对流天气。

中央气象台首席预报员张涛分析称，这次北方降水过程的主要特点就是范围大、强度强、伴有强对流天气。它是自西向东移动的一个过程性强降水，11日强降雨主要集中在西北地区，12日集中在华北地区，13日集中在东北地区。

“现在正值‘七下八上’期间，水汽条件是最好的时候，11日开始的这次强降水天气过程是每年夏天北方主汛期的一个典型情况，不算罕见。”张涛说，虽然已经立秋，但目前整个大气从温湿度表现来看，仍处于盛夏的状态，也就是传统意义上大家所说的北方主汛期。

张涛表示，此时，南海夏季风向北势力达到最强，南方来的暖湿气流强度最强、范围最大，是形成降雨的基本物质条件；影响这次强降雨天气过程的主要天气系统还是副热带高压，随着副热带高压的西伸北抬，把南方暖湿空气输送过来，然后与北方冷空气配合，冷暖空气在这些地方交汇，形成降水。

11日晚间，北京12日迎入汛以来最强降雨的消息在网络上传播开来。然而到了12日早上，暴雨迟迟未现身，引来不少市民的质疑：天气预报还准不准了？对此，气象专家解释称，一般来说，气象上所说的大雨、暴雨量级，指的是累计降雨量，即一天24小时的降雨量。24小时内降水量大于25毫米的降水称为大雨；大于或等于50毫米的降水称为暴雨。此外，由于大气系统的复杂多变和数值预报本身的不确定性，以目前的预报能力，往往只能提前预报局地强天气可能出现的范围，还不能提前预知其发生的准确位置，这也是气象学家和预报员一直努力攻克的难题。

受11日至13日强降雨影响，四川盆地西北部、甘肃南部、陕西西南部及河北北部、北京等局地发生山洪、地质灾害、中小河流洪水气象风险高。

“本轮强降雨的水汽条件、降雨强度都和此前的南方暴雨基本一致，但北方地区防汛经验相对不足，防汛压力较大。”张涛预计，未来一周，北方的雨情还将持续，15日至17日将有新一轮降水过程。他提醒，公众出行需随身携带雨具，及时关注临近预报、预警信息并警惕山洪、地质灾害、中小河流洪水及强对流天气；长江上游、海河、辽河等流域需做好防汛和城乡内涝的防御，辽宁还要防范旱涝急转可能导致的不利影响。

12日19时起，一大波降水席卷京城，两个小时后，全市平均降雨量已经达到大雨量级，房山和昌平局部地区出现暴雨。尽管暴雨姗姗来迟，但北京市气象台首席预报员赵玮表示，在经历了午后第一波分散性雷阵雨后，此轮降水的主体时间偏晚，主要在19时以后。总的来看，这场雨下得比较准时准点。

本版编辑 温宝臣 张 可 郭存举