

来,一起点击中国铁路发展“关键词”

□ 新华社记者 樊曦



回眸2017,中国铁路成绩几何?展望2018和更远的未来,中国铁路又将如何续写“火车上的故事”?2日,中国铁路总公司在京召开2018年工作会议。现在,就让我们点击铁路发展“关键词”,一起说说铁路。

速度

说起速度,大家都知道,2017年9月21日,“复兴号”以350公里的时速在京沪线

上正式开跑,树立了世界高铁商业运营的新标杆。

这样的“快”不仅体现在时速上,也体现在高铁的建设上。来自中铁总的统计显示,2013年至2017年,全国铁路完成固定资产投资3.9万亿元,新增铁路营业里程2.94万公里,其中高铁1.57万公里,是历史上铁路投资最集中、强度最大的时期。到2017年底,全国铁路营业里程达到12.7万公里,其中高铁2.5万公里,占世界高铁总量的66.3%。

中铁总总经理陆东福表示,铁路今后还要继续“速度前进”。按照规划,2018年,全国铁路固定资产投资安排7320亿元,其中国家铁路7020亿元,投产新线4000公里,其中高铁3500公里。

创新

高铁是重大高端装备的代表,其技术含量不容小觑。如何持续保持中国高铁的“世界霸主”地位,答案就是不断创新。

据了解,在时速350公里“复兴号”上线运营后,时速350公里长编组、时速250公里、时速160公里系列化中国标准动车组研制工作也在紧张进行之中。陆东福表示,近年来,高铁自主化列控系统、智能牵引供电系统、高铁地震预警系统等功能不断优化,设备监测检测、故障预警技术和应急救援能力显著提升。

“到2020年,动车组保有量达到3800标准组左右,其中‘复兴号’动车900组以上。”他表示,铁路部门还将深入开展混合动力动车组和机车、高原内燃机车、高铁综合巡检车及维修作业车等设备的研制工作;加强基础设施和移动装备检测监测技术研究,深化高铁故障预测及服役期健康管理、防灾减灾和应急救援技术攻关,提升高铁安全保障能力。

服务

出行在外,“获得感”很重要。

2017年以来,铁路部门相继推出互联网订餐、动车组选座、智能验票进站、中转换续换乘、常旅客服务、车站智能导航等便民利民措施,让乘客有了更多获得感。

以中转换续换乘服务为例,旅客通过12306网站或手机客户端购票,当遇到出发地和目的地之间的列车无票或没有直接到达的列车时,可选择“接续换乘”功能,售票系统将向旅客展示途中换乘一次的部分列车余票情况,如果旅客选择购买,可以一次完成两段行程车票的支付。

客货运业务也都更加“信息化”。目前网上办理货运业务比例超过70%,互联网售票比例达到70%,人们彻夜排队购买火车票的情景已大大减少。

陆东福表示,今后,铁路部门还将进一步拓展互联网售票系统功能,探索提供预约订票服务,推行电子客票,推动客票销售进农村乡镇;推进常旅客体系建设,增加便捷换乘车站数量,延伸售票窗口服务

功能,打造铁路客运特色服务;落实“厕所革命”要求,整治站车环境,确保站车卫生动态达标。

开放

2017年,作为“一带一路”建设标志性成果的中欧班列可谓“成绩满满”,共开行3600列,超过2011年至2016年六年开行数量的总和。

“中铁总与丝路沿线六国铁路部门签署的合作协议纳入‘一带一路’国际合作高峰论坛成果清单,主导成立了中欧班列国际铁路合作机制和国内运输协调委员会,推动中欧班列出境换轨三列并两列,降低运输成本,提高运输效率。”陆东福说。

中国铁路在加快“走出去”。印尼雅万高铁、中老铁路、巴基斯坦拉合尔橙线轻轨工程等项目扎实推进,匈塞铁路塞尔维亚境内段、中泰铁路合作项目一期工程开工建设。

陆东福表示,接下来将进一步发挥中铁总在企业层面的牵头作用,推动上述项目实施,同时做好马新高铁投标和莫喀高铁路前期合作相关工作。

未来

2017年,国家铁路完成旅客发送量30.39亿人次、同比增长9.6%,其中动车组发送17.13亿人次,同比增长18.7%,占比56.4%。2018年,国家铁路设了一个“小目标”:全年完成旅客发送量32.5亿人次、货物发送量30.2亿吨。

数字在增长,脚步不停歇。陆东福表示,未来铁路还有大量难题需要攻克,比如如何探索和把握高铁发展规律,实现高铁持续安全;如何科学把握铁路建设的时序和强度,推动铁路建设由规模速度型向质量效益型转变;如何有效控制铁路负债率,扩大直接融资,吸引社会资本参与铁路建设并分享发展成果等。

前行路上,蓝图已经绘就。陆东福表示,未来铁路人还将接续奋斗,力争到2025年,我国铁路网规模达到17.5万公里左右,其中高铁3.8万公里左右;到2035年,率先建成发达完善的现代化铁路网。



抬脚踏上水泥路 出门坐上公交车

——我国竭力破除农村交通“最后一公里”瓶颈

□ 新华社记者 向定杰 刘硕 张斌

当高速铁路、高速公路不断见证中国经济发展速度时,串联城乡的农村公路也考验着中国社会发展的深度。

过去5年,全国新改建农村公路127.5万公里,约98.3%的建制村通上了水泥路,通客车率达到了96.5%以上,这意味着群众“抬脚踏上水泥路、出门坐上公交车”的梦想正逐步成为现实。

在成绩面前,偏远极贫之地路难通、车难行的现状仍不容忽视,这是全面建成小康社会不得不补齐的短板。同时,如何建好、管好、护好、运营好这些“毛细血管”,也需要持之以恒攻坚克难。

路是农村的命脉,路通了,农村才能振兴

2017年中央经济工作会议上,“乡村振兴”和“精准脱贫”成为未来一年经济工作的重点。交通作为扶贫开发的重点领域,也是脱贫的先决条件。

“要想富,先修路。”这句说了几十年的话,在广大农村地区依然应验。在吉林省公主岭市双龙镇,78岁的兴林中心村党委书记曹发喜欢开着车在村里的水泥路上转悠。10多年来,他带领村民修了42公里路,实现了户户通。

“路是农村的命脉,路通了,农村才能振兴。”曹发回忆,10多年前,路不好村里什么产业也做不起来,只能在贫困中打转。如今,平均每7户就有一台机动车。

“农村公路越修越好,我们当地人的致富路也越走越宽。”陕西省大荔县范家镇镇长秦武杰说,以前小轮车换蹦蹦车,倒三四次才能把鱼交到商贩手里,死鱼率高,卖不上价。现在村里路修好了,一些“洋水产”也在黄河边的池塘里安了家。

贵州省是全国唯一没有平原支撑的省份,地形复杂,路一直是农村发展最突出、群众反映最强烈的问题。如今,“贵州到,汽车跳”的现象正逐渐改变。

“我们村由于地势偏远从来都是靠山吃山,你看,现在我们就靠这条路致富了。”贵州省荔波县拉岱村主任覃树友站在“果园公路”边说,路的建成解决了水果销售运输难题,外地客商可以直接开着大卡车到村里收购,减少了重复上下车和倒运的环节。

修成一条公路、带动一片产业、致富一方百姓。近5年贵州先后启动实施了“四在农家·美丽乡村”小康路行动计划、农村公路建设3年会战、农村“组组通”公路3年

大决战,累计投资883亿元,建设农村公路10.9万公里。

“以前车进不来、粮卖不出去,咋能不穷?又哪敢想致富?如今村路通到了家门口,我们不再为卖粮难、出行难犯愁了!”吉林省通榆县新兴镇东兴村的兰淑芬大娘坐在热乎乎的炕上,说出了因交通改善而受益的千万百姓的心声。

出门就有班车坐,农村版“滴滴出行”想到哪儿就到哪儿



贵州省黔东南苗族侗族自治州榕江县忠诚镇郊外的乡村公路。 新华社记者 刘续 摄

农村公路通了,但因为客运经营成本高、效益低,常常出现班车进不去、司机不愿跑的现象。同时也滋生了正规客车少、黑车到处转的安全隐患。

在贵州省黔东南苗族侗族自治州雷山县,尽管2015年底就实现了村村通油路,群众告别了肩挑背驮,但出行依旧不便。雷山县客运站站长王贵说,由于山高坡陡、村寨分散,导致客运班线分布不均,出现了“高峰人找车、平时车找人”等问题。

针对这一痛点,当地研发“通村村”智慧交通平台,提供电话咨询、汽车购票、公

交查询、班车呼叫、出租车、包车等一系列服务。“这是一款农村版的‘滴滴出行’,利用大数据,实现人车信息匹配。”负责运维的贵州智通天下信息技术有限公司总经理罗永安表示,有路是硬件,还得有软件,不然就是美中不足的事儿。

为拉近城乡之间的距离,越来越多县区开始探索城乡客运公交一体化改革。通过专项补贴等手段,让农村群众享受到和城市公交一样的公共交通惠民服务。交通运输部提出要创新农村客运运营组织模

通建设史上农村公路投资额最大、建设里程最多的一年。全区新增通客车建制村(连队)132个,通车率97.7%,达到10601个。阜康市淤泥泉子镇街西村村民周天芹说,如今,出门就有班车坐,想到哪儿就到哪儿,外出非常方便。

小康路上不让任何一个乡村因交通而掉队

道路改变命运,未来从脚下开始。日前举行的全国交通运输工作会议提出:“最后一公里”将在2020年全部打通。其中,2018年将新改建农村公路20万公里,新增通硬化路建制村5000个,新增通客车建制村5000个。尤其以西藏、四省藏区、新疆南疆四地州和四川凉山州、云南怒江州、甘肃临夏州等“三区三州”等深度贫困地区为重点。

“交通扶贫脱贫攻坚不断深化,极大改善了贫困地区路网结构,有效解决了群众‘出行难’问题,支撑了当地特色产业发

展,提高了基本公共服务水平,改变了贫困地区整体发展面貌。”交通运输部副部长戴东昌说。

不过,受制于地理条件及经济发展水平,西南地区诸省的交通普遍落后于中东部地区。贵州省社科院城市经济研究所所长胡晓登指出,根据木桶原理,如果区域内各方的“短板”不尽量补齐,各方优势和综合交通的效益也难以发挥。

“八山一水一分田”的贵州,特殊的地质地貌决定了农村公路建设的艰巨性和复杂性。贵州省公路局局长张胤说,修路不会止步,下一步将投资388亿元,修建9.7万公里通组路,2019年底将实现30户以上村民组“组组通”硬化路。

贵州省交通运输厅厅长王秉清表示,将进一步推进农村公路“组组通”建设,充分发挥农村公路建设在乡村振兴战略实施、打赢脱贫攻坚战中的作用,助力产业扶贫上台阶、黔货出山见成效、美丽乡村上档次。

“有一位老乡还未走出泥泞,交通人就不能安之若素!扶贫攻坚,就是要把有限的资源瞄准最贫困的乡村、最困难的群体、最迫切需要解决的问题,实行‘精准滴灌’。”吉林省交通运输厅党组书记、厅长王振才说,2018年,将建设贫困地区通屯硬化路3000公里,基本达成“小康路上不让任何一个地方因交通而掉队”。

绿色发展指数怎么算?从哪来?

新华网数据新闻部 出品

国家统计局网站12月26日发布《2016年生态文明建设年度评价结果公报》,首次公布了2016年度各省份绿色发展指数。年度评价结果作为督促和引导地区推进生态文明建设的“指示器”和“风向标”,对于推动实现党中央、国务院确定的生态文明建设目标和“十三五”规划纲要目标具有重要意义。

怎么算?

►绿色发展指数采用综合指数法进行测算

►绿色发展指标体系包括7个方面,共56项评价指标:



►制定计算方法的三方面考虑:



从哪来?

►所需数据来自:



►规范基础数据收集与报送工作:

