



开好“慢火车” 奔向“共富路”

国家发改委将会同有关方面加大支持力度,持续提升“慢火车”开行质量,更好满足群众出行需求,促进乡村振兴和共同富裕

2020年8月泥石流影响需要重建,目前正在加紧施工,预计今年年底前完工。

补强场站设施短板 提升舒适感满意度

位于凉山州喜德县的沙马拉达火车站,被称为“悬崖上的小站”,是成昆线上条件最艰苦的高山小站之一,51年来孤零零地矗立在悬崖上,周边群众乘车得走山间的羊肠小道。雨季来临,洪水没过便桥,人们去车站不得不绕行四五公里。

2019年,一条站前公路开始动工,两公里多的路耗资1544万元,仅路基和防护工程就耗资超过800万元。

如今,不仅站前公路建成投用,沙马拉达站线间行走通道改造也已完工。

成昆铁路沿线小站特别是乘降所,地形条件复杂,设施设备简陋,客流量较少。针对这些情况,结合当地群众出行特点,四川省因地制宜制定补强方案,包括新建旅客厕所、候车风雨棚、延长站台、补强客运设备等,部分候车室还增加了电视,大幅提升了群众的候车体验。

据了解,四川省安排省预算内投资专项用于16个“慢火车”场站设施设备扩能改造项目。截至目前,沙马拉达站线间行走通道改造、联合站站场设施扩能改造、冕宁站新建候车风雨棚、普雄站站台延长等16个扩能改造项目已全部完成,群众乘车舒适感和满意度大幅提升。

为深入贯彻落实习近平总书记重要指示精神,进一步发挥“慢火车”对巩固拓展

脱贫攻坚成果的支撑引领作用,今年6月下旬,国家发改委会同国铁集团赴四川省凉山彝族自治州对“慢火车”开行及站前公路建设情况进行了专题调研。

调研组一行奔赴地处大凉山腹地的冕宁、喜德、德昌等县,深入到山区村组和相关火车站,并乘坐5633次“慢火车”,实地考察站前公路建设、火车站场站改造、列车硬件设施和管理服务水平等情况,听取对“慢火车”运营服务的意见和建议。

调研组成员、国家发改委基础司有关负责人告诉记者,“慢火车”已经成为沿线彝族老乡生产生活必不可少的出行工具,是孩子们走出大山求学的梦想车,也是彝族老乡交流生活物资的赶集车,更是山区人民迈向美好生活的致富车。下一步,国家发改委将会同有关方面加快推动“慢火车”相关交通基础设施项目实施,注重建养结合,加强政策支持,持续提升“慢火车”开行质量。

精心打造品牌 助力乡村振兴

1970年7月,在30万筑路大军的卓绝努力下,连接川滇两省的钢铁大动脉——成昆铁路通车。在四川境内,它穿越大小凉山,将曾经闭塞的土地与外界连通。

目前,在成昆铁路线上,分段开行峨眉至普雄5619/20次、普雄至攀枝花5633/34次两对公益性“慢火车”,主要服务沿线地区彝族老乡,最低票价仅2元。乘客所携带的家禽和农副产品均为免费上车的

公益性运输。

自2017年以来,国家发改委会同国铁集团加强对“慢火车”的运行组织和服务管理,优化列车运行时刻,完善站车设施设备,推进站前公路建设,为彝族群众赶集、购物、就医、上学等出行提供便利条件。

同时,不断提升列车服务硬件水平,完善列车大件行李堆放、牲畜拴挂固定、开水锅炉和广播等服务设施,健全列车保洁整备管理流程,重视厕所和盥洗间清理,加强文明乘车宣传。

根据彝族同胞生活习惯和语言沟通实际,成都铁路局选聘了6名彝族高校毕业生到各班组,方便与彝族旅客沟通交流,进一步增强职工主动服务意识,倡导微笑、热情服务。

2020年公布的《中共中央 国务院关于新时代推进西部大开发形成新格局的指导意见》提出,注重高速铁路和普通铁路协同发展,继续开好多站点、低票价的“慢火车”。

民族要复兴,乡村必振兴。国家发改委基础司司长罗国三表示,将始终牢记习近平总书记对彝族老乡的深情牵挂,建设好、运营好、养护好交通基础设施项目,保障通站公路养护支出,防止出现失养、缺养现象,不断提升“慢火车”等公益性交通开行质量和服务水平,坚定不移地开好“慢火车”。同时,坚持“一线一策略、一车一品牌”,将公益性“慢火车”开行与当地产业发展、旅游开发等有机结合起来,持续巩固拓展脱贫攻坚成果,促进乡村振兴和共同富裕。



宣绩铁路施工忙

近日,由中铁五局承建的宣绩铁路站前二标西河特大桥进入桥梁连续梁施工阶段。宣绩铁路西河特大桥全长1512.63米,是宣绩铁路控制性工程之一。宣绩铁路位于安徽省宣城市境内,北起宣城市宣州区,南至绩溪县,线路全长111.7公里,设计时速350公里。图为宣绩铁路西河特大桥施工现场。

新华社记者 刘军喜 摄

改革时评

弘扬塞罕坝精神 共筑美丽中国

□ 辛平

林海滴翠,绿意盎然。近日,习近平总书记在河北塞罕坝机械林场考察时强调,要传承好塞罕坝精神,深刻理解和落实生态文明理念,再接再厉、二次创业,在实现第二个百年奋斗目标新征程上再建功立业。总书记的重要论述和明确要求,为建设生态文明、推动高质量发展注入了强大思想和行动力量。

塞罕坝林场建设史既是一部可歌可泣的艰苦奋斗史,也是一部催人奋进的精神锻造史。近60年来,塞罕坝林场建设者们听从党的召唤,在“黄沙遮天日,飞鸟无栖树”的荒漠沙地艰苦创业、接力奋斗,创造了荒原变林海的人间奇迹,树立了世界生态文明建设史上的生动范例。几代塞罕坝林场人以坚贞不拔的斗志和永不言败的担当,营造起百万亩人工林海,用行动铸就了牢记使命、艰苦创业、绿色发展的塞罕坝精神,成为中国共产党精神谱系的组成部分,为推动绿色发展、建设生态文明提供了重要示范和不竭力量。

从昔日的“高、远、冷”,到如今的“绿、美、香”,被誉为“华北绿宝石”的塞罕坝,每年净化水质和涵养水源达到2.74亿立方米,固碳81.4万吨,释放氧气57.06万吨。林场积极发展绿色生态产业,职工年均收入10万元,成为群众致富的“绿色银行”。塞罕坝的沧桑巨变充分说明,绿水青山就是金山银山,良好生态本身就蕴含着无穷价值。弘扬塞罕坝精神,必须全面贯彻习近平生态文明思想,践行新发展理念,把生态文明建设摆在全局工作的突出地位,协同推进人民富裕、国家强盛、中国美丽。

“保护生态环境就是保护生产力,改善生态环境就是发展生产力”。建设生态文明,关键是处理好经济发展和环境保护的关系,摒弃损害甚至破坏生态环境的发展模式,形成绿色发展方式和生活方式,实现经济发展和生态环境保护协同共进。塞罕坝林场建设的成功实践,深刻昭示坚定不移走生态优先、绿色发展之路是实现高质量发展的必然要求和必由之路。弘扬塞罕坝精神,要深入实施可持续发展战略,完善生态文明领域统筹协调机制,构建生态文明体系,推动经济社会发展全面绿色转型,努力建设人与自然和谐共生的现代化。

弘扬塞罕坝精神,就要锚定绿色发展目标,在攻坚克难中扎实推进生态文明建设。“十四五”时期,我国生态文明建设进入以降碳为重点战略方向、推动减污降碳协同增效,促进经济社会发展全面绿色转型、实现生态环境质量改善由量变到质变的关键时期。实现碳达峰、碳中和是一场广泛而深刻的经济社会系统性变革。绿色发展任重道远,艰巨使命呼唤担当。建设天蓝、地绿、水清的美丽中国,还有很多硬骨头要啃,不少难关要攻克。这就要求我们更加突出问题导向,在深入打好污染防治攻坚战上取得新进展,在全面提高资源利用效率上力求新成效,不断解决突出环境问题,持续改善环境质量,进一步厚植高质量发展的绿色底座。

建设生态文明是中华民族永续发展的千年大计,既要着眼长远,又要脚踏实地。大力弘扬塞罕坝精神,牢记绿色发展使命,拿出“咬定青山不放松”的韧劲、“不破楼兰誓不还”的拼劲和“踏平坎坷成大道”的闯劲,人人尽责,久久为功,我们就一定能在全面建设社会主义现代化国家新征程上,迈出高质量发展的坚实步伐,共同绘就美丽中国新画卷。

改革发展动态

中欧班列首开湖南自贸专列

本报讯 8月26日,随着一阵火车鸣笛声,首趟中欧班列(长沙)湖南自贸专列从广铁集团长沙国际铁路港出发,途经满洲里口岸出境,17天后将抵达白俄罗斯首都明斯克。

据悉,搭乘此趟班列的货物包含通信设备、工程机械、家用电器、食品等,共装载100个标准集装箱,货重710吨,货值438万美元。

湖南自贸试验区获批后,吸引各类市场主体集聚。其中,湖南自贸试验区长沙片区累计新设立企业达3295家,今年上半年新设企业占73%,企业国际物流通道需求旺盛。然而,受疫情影响,国际航运等价格高涨,湖南自贸专列的开通将为湖南产业链供应链稳定提供有效保障。

“按时交付商品给客户,对于企业来说非常重要。湖南自贸专列的开通,不仅解决了疫情期间货物发运难的问题,还实现了直达,减少了时间成本和仓储成本,使我们的货物周转率得到了提升。”中联重科股份有限公司相关负责人说。

(史卫燕)

地方版碳达峰路线图密集出炉

上海、北京、江苏等多个省市提出力争率先、提前实现碳达峰的要求

□ 京 灿

在“双碳”目标指引下,地方版碳达峰路线图正加速浮出水面。根据各地披露的“十四五”规划,上海、北京、江苏等多个省市提出力争率先、提前实现碳达峰的要求。地方层面的具体实施方案近期密集出炉,整体来看,优化产业、能源结构仍是“重头戏”。值得注意的是,在严控“两高”项目的同时,多地也通过建设近零碳排放示范区加大正面引导。

2020年末召开的中央经济工作会议提出,要抓紧制定2030年前碳排放达峰行动方案,支持有条件的地方率先达峰。根据近年来各地披露的“十四五”规划,已有上海、北京、江苏等多个省市提出争取率先、提前实现碳达峰的要求,部分地区甚至已经完成碳达峰目标。

北京市地方金融监督管理局局长霍学文在“2021中国货币经纪论坛”上表示,北京已经实现了碳达峰,下一步将会逐步实现碳中和。

在明确时间表的同时,各地碳达峰具体实施方案也在加速出炉,整体来看,通过优化产业、能源结构实现降碳仍是“重头戏”。

江苏省印发的《江苏省生态环境厅2021年推动碳达峰、碳中和工作计划》提出,构建“1+1+6+9+13+3”碳达峰行动体系,并表示要推动重点领域碳达峰工作,严控新上高能耗、高污染项目。上海市政府发布《上海市生态环境保护“十四五”规划》,提出要把降碳作为促进经济社会全面绿色转型的总抓手,持续推动能源、工业、交通和农业四大结构调整,广泛践行绿色低碳生活方式和消费模式,加强应对气候变化体系建设。

从各地碳达峰方案“路线图”来看,在对“两高”项目上马及运行保持严控的同时,多地还通过建设近零碳排放示范区加强正面引导。

广西壮族自治区生态环境厅印发《关于深入推动生态环保服务高质量发展的实施意见》;杭州日前通过《2021年碳达峰碳中和工作任务清单》,公布首批12个低碳试点;湖北省生态环境厅将于近期启动一批近零碳排放点示范项目。

专家指出,当前,我国多数城市碳排放还处于未达峰阶段。因此,条件好的地区先行先试是我国实现碳达峰目标与碳中和愿景的重要抓手。

由于各地在经济模式、碳排放总量、结构、行动进展和趋势上均存在差异,先行先试也需注重方式方法。业内人士建议,不同区域需要因地制宜,发挥各自资源环境优

势,研究确定各自达峰方案、达峰重点和实施路径,实现差别化和包容性低碳转型。

国盛证券首席宏观分析师熊园认为,不同地区的行动方案应因地制宜,突出地方特色。如浙江、北京、上海等经济相对发达的省市可重点关注科技创新、结构转型等;河北、江苏等工业基础好、资源丰富省份可强调工业绿色化;甘肃、宁夏等西部省份可以发挥禀赋优势,大力发展新能源;四川、福建等森林覆盖率较高的省份可重点关注生态碳汇。

在配套政策方面,中国国际经济交流中心经济研究部副部长刘向东建议,进一步完善财政、税收、价格等激励性经济政策,引导资金、技术流向绿色、低碳领域,逐步扩大市场覆盖范围,完善碳定价机制,丰富交易品种和交易方式,实施基于自然的解决方案,增加碳汇控制温室气体排放。同时,对各地在控总量、控强度、控碳排放增速等方面的分配要更加科学合理,进一步完善全国统一的用能权交易市场和碳排放权交易市场,并赋予各地方和市场主体在减碳及自主交易方面更多自主权。