



胡春华强调

# 加快补齐“三保障”和饮水安全短板

新华社银川7月27日电 中共中央政治局委员、国务院扶贫开发领导小组副组长胡春华26日至27日在宁夏回族自治区固原市调研脱贫攻坚工作。他强调，要深入学习贯彻习近平总书记关于扶贫工作的重要论述，按照党中央、国务院决策部署，针对“三保障”和饮水安全存在的薄弱环节，进一步压实责任，落实攻坚举措，加快补齐短板，确保如期打赢脱贫攻坚战。

固原市是革命老区、民族地区、六盘山集中连片特困地区核心区，历史上素有“贫瘠甲天下”之称，贫困程度深、脱贫难度大。胡春华先后来到西吉县、原州区和隆德县，详细了解深度贫困村“三保障”和饮水安全情况，并实地察看对口帮扶、产业扶贫等工作进展。

胡春华指出，补齐农村贫困人口义务教育、基本医疗、住房安全“三保障”和饮水安全存在的短板是当前脱贫攻坚的重点工作。要对标对表习近平总书记重要指示要求，全面明确责任、查找差距、整改不足，扎实推进各项政策举措落地。中央有关部门要加快落实实施方案，靠前督促指导，及时发现和解决问题，逐项对账销号。贫困地区要加强资金整合，统筹做好项目和人员调配，严格执行保障标准，加快把各项措施落实到村、到户、到人，促进贫困群众稳定脱贫。

## 风帆起巴渝 山城再奋进

(上接1版)从全局谋划一域，以一域服务全局。中新战略性互联互通示范项目落户重庆，截至今年4月底，已累计签约169个合作项目，总金额263亿美元，跨境融资通道、机场商业合作、国际互联网数据专用通道等一批重点项目相继落地。

在示范项目框架下，以重庆为运营中心，连接中国西部和东南亚的“陆海新通道”也于2017年开通，广西、贵州、甘肃等西部10省区市携手共建。“中欧班列和陆海新通道沿‘一带一路’划出一道优美的弧线，向东又无缝衔接长江黄金水道，再加上空运，为重庆构建起联通全球的通道网络。”重庆市中新示范项目管理局局长韩宝昌说。

2018年，中欧班列(重庆)开行1442班，今年进一步加密至每天5班以上；今年5月，“陆海新通道”铁海联运班列累计开行量突破1000班，目的地覆盖76个国家和地区的180个港口；重庆机场开通国际航线80多条，直达全球60多个城市……

大通道、大平台促成了大开放。近几年，重庆实际利用外资持续保持在每年100亿美元左右，世界500强企业已有280多家落户重庆；今年上半年，全市进出口总额达2663.6亿元、同比增长16.48%，位居中西部前列。

## 筑牢生态屏障青山变“金山”

百川汇流、江峡相拥的重庆，担负着筑牢长江上游重要生态屏障的重任。但浓重的重化工业底色，让山城一度成为“酸雨雾都”。

党的十八大以来，尤其近两年，重庆坚定走好“生态优先、绿色发展”之路，以环境治理、生态修复为突破口，加快建设山清水秀美丽的之地。全力整治生态环境顽疾——重庆首次明确全域产业禁投清单，对主城区的污染企业全部实行环保搬迁或关闭，划定生态保护红线2.04万平方公里……

盛夏时节，走进重庆缙云山，盘踞自然保护区多年的违章建筑已被拆除，养心谷、马术场等违规项目也恢复成了绿地。山中高大的红杜鹃、香樟蔽日成荫，一个“百姓富、生态美”的缙云山正在逐步构建。

长江、嘉陵江交汇环抱，形成重庆主城区重要的生态廊道，也勾勒出山城发展的主轴。但快速扩张的城市挤占水岸，造成生态系统被割裂。为重塑山水之城，重庆聚焦江、岸、城、人，对总长约394公里的岸线进行治理和提升。首期工程今年初已全面启动，通过治污、增绿、减量、留白、整容，“两江四岸”生态和城市功能大幅优化。

2018年，重庆森林覆盖率提高到48.3%；空气质量优良天数达到316天，“山城蓝”取代了“雾都帽”。

作为大城市、大农村、大山区、大库区并存的西部直辖市，怎样蹚出一条统筹城乡发展的路子？践行“两山”论，走好“两化”路，重庆正在不断提升绿水青山“颜值”，做大金山银山“价值”。

炎炎夏日，在长江边的巫山县曲尺乡，热浪挡不住水果纷纷上市的脚步。村民们从树上摘下脆爽的脆李，很快被抢购一空。“15亩地的脆李卖了16万多元，比去年翻了一番。”村民王恩海笑声爽朗。

曾经专注开矿、搞工业园却发展缓慢的巫山县，如今通过造林还绿，培育出红叶、脆李、柑橘、中药材等诸多“生态宝贝”，旅游经济蓬勃兴起，数万农户像王恩海一样吃上了“生态饭”。2018年，巫山县摘掉了“贫困帽”。

行走在巴渝大地，绿色蝶变风生水起。沟壑纵横的武隆区关闭污染企业，将28%的辖区面积划入生态红线；如今，武隆的山更青了，景更美了，跻身国内知名的度假、康养胜地。坐拥夔门天险，素有“诗城”美誉的奉节县，关闭小煤矿，发展特色农业，开掘文化“富矿”，打响“有诗有橙有远方”的文农旅融合牌，游客爆发式增长……

两江激荡，夔巫巍巍。大城大乡，大山大水。“行千里、致广大”的重庆，扬起了新时代的风帆，3300万巴渝儿女正阔步前行，不断书写重庆高质量发展的新华章。  
新华社重庆7月27日电

# 贫困户谢清：“要想养好牛，先把自己变成牛”

本报记者张佚瑛、周文冲

一位老人、三个孩子，都靠谢清一个人养。妻子病逝后，归他养的还有10头牛。

“养牛这活儿太重，一般人干不下来，要想养好牛，得先变成牛，像牛那样任劳任怨。”44岁的谢清说。

每天早上六点半，他就起床，不吃早饭，先上山给牛打草。“吃了饭再走，天就热了。”谢清骑着三轮车，匆匆出门。

早上九点，他拉回400斤草，这是10头牛一天的基本饭量。不敢休息，他赶紧把草铡碎，赶着给牛开饭。

“喂晚了，牛饿肚子要生气，会顶人的。”谢清说。牛吃饱了，他还要给它们打扫房间——扫牛粪。

打草、喂料、打扫，忙完至少4个小时，一上午就过去了。下午也歇不了，牛还得再吃一顿，喂料、打扫，又得2个小时。晚上牛睡了，他点着灯在院子里给牛磨玉米。上床睡觉常常是后半夜。“每天躺在床上全身酸痛，有时第二天早上连闹钟都叫不醒。”谢清说。

牛天天都要吃，他天天都要喂，365天无

休。“这些家伙每天都要伺候，吃得多，草就要打那么多。”在谢清所在的重庆市彭水县鞍子镇干田村，他是养牛最多的一户。

“我本来不想养牛。”谢清家位于武陵山区，开车到县城将近2个小时。过去村里山多地少，种地没啥收成。20岁出头，他外出务工，最多时一年能赚七八万元。2013年，他和妻子回村，用多年攒下的20多万元盖了新房。“当时修起这个房子，我不敢吹自己是村里最能干的，但至少也算过得去。”谢清说。

新房刚建好，妻子查出了乳腺癌，一下子把这个家拖入绝境。2014年，“光住院化疗就花去十九万七，盖房把积蓄花完了，治病钱基本都是借的。”谢清说。

妻子继续治病要钱，娃读书也要钱，可钱从哪来？他了解到贫困户能报销大病医疗费，就向村里提出了申请。

“我年纪不大，有手有脚，当贫困户羞人，可农民就怕得大病。”经过层层审核，他被确认为建档立卡贫困户。

按照政策，妻子的绝大部分医疗费都报销了，孩子读书也得到资助。2015年开始，一家人吃上了低保，谢清的担子轻了，可他没松劲，每

天开足马力，想早一点把借的钱还清，早一天摘掉“贫困帽”。

“政府能扶我一时，不能扶我一世。等政策不能等到老，自己会做事才是真本事。”谢清说。

他起早贪黑，养鸡养蜂种烤烟，还入股石榴合作社，想尽办法增加收入。去年4月，他借钱买了6头小牛，开始养牛。“养牛比养鸡养猪风险小，但是最累，自己还年轻，不怕累。”谢清说。

他出去打草，妻子就在家磨玉米。他喂牛，妻子就扫牛圈。两人把牛喂得又肥又壮。可到了年底，妻子病情恶化，还是离他而去。

从悲痛中走出来的谢清，一人挑起了重担——82岁的母亲，三个读书娃，还有那圈牛。

有人劝他出去打工，可谢清说自己必须留下来，“我不想让娃没妈又没爹，我不想母亲身边连个养老送终的人都没有。”

谢清从小和父亲一起放牛，20多年前走出大山的那天，以为自己再也不会放牛了。谢清说：“我现在养牛，就是为了娃将来不再回来养牛，不用再吃这么多苦。”

谢清当年只念到初中毕业，这些年一路打拼，尝尽文化程度不高的苦。他告诉孩子一定要

用功读书，如果学费不够，他就再养几头牛。

有时，他还跟孩子们念叨，过去自己一边放牛一边读书，书都读到牛肚子去了，你们现在不用放牛了，可不能把书也念到牛肚子里啊。

谢清的小女儿谢韵涵就读镇中心学校小学三年级，每天上学、放学要步行3个小时，除雨雪天，一般不需爸爸接送。

她隐约懂得爸爸的不易，把浇花的活儿全揽下了。家门口有十几盆花，这么艰难的日子，他们也想把生活过得像花儿一样美。

谢清说，过年前，他卖了4头牛，净赚1万多块。其中一头牛，宰出280多斤肉，他只留下几斤给老人和孩子吃，吃时他只夹了一两筷子。

今年上半年，他又买了8头小牛，圈里现在有10头牛。这10头牛加上他这头“老黄牛”，就是一家人脱贫的希望。

一个月前，大女儿给他发来一条微信，附带一个200元的微信红包。学电子商务的她刚刚毕业，找到了工作，这两个月没向家里要生活费。

谢清说，这是他养牛儿23年来最感动的一天，“钱我没收，话我收下了”。女儿的微信只有几个字：“爸爸您辛苦了。”

## 为了高铁运行“硬币不倒”，他们“毫米”必较

高铁钢轨精调师夏夜分秒必争精调轨道，保障行车安全平稳



▲7月26日，中国铁路上海局集团有限公司徐州工务段的高铁线路工在进行“轨道精调”作业。新华社记者季春鹏摄

新华社南京7月27日电(记者陈刚)26日0时30分，经过一天风驰电掣的喧嚣，京沪高铁这条钢铁巨龙渐渐安静下来。田夫带着十几人的班组，携着各种机具材料，攀上京沪高铁的高架线路。不多时，一声声指令和突突的螺丝机马达声打破深夜的宁静。

这是距高铁徐州东站约5公里的一段曲线轨道，位于京沪高铁上行线路698到699公里处，所处的徐州东至蚌埠南区间，是中国高铁最密集繁忙的区间之一。当夜，铁路上海局集团公司徐州工务段正在进行高铁钢轨精调作业，徐州工务段高铁车间主任田夫是当班负责人。

“0.88、0.89、0.99……”在前期机器检测

基础上，走在前方的线路工胡超用道尺测量轨距，并标注下以毫米为单位的标准差值。跟随的周振民，操作螺丝机拆卸需调整的钢轨螺丝，庄成生等几人紧跟着调整轨道扣件、调换轨距挡板……

吹来的风是热的，周围的空气是闷的——刚刚进入大暑节气第4天，虽然夜间没有太阳炙烤，钢筋混凝土的高架道床上，依然像蒸笼一样让人喘不过气来。开工没几分钟，周振民等人就已经浑身湿透，满脸汗珠。

为了高铁的运行安全和旅客乘坐的平稳体验，轨道精调工作丝毫不必较。“曲线的精调要求更高，今天是再一次进行校正调整。”田夫告诉记者，他们实行“一粗二精三重点”的

轨道质量调整作业方法，使负责的高铁轨道动态质量指数达到1.6毫米以下，平均单项偏差低于0.3毫米。田夫说：“高铁运行中‘硬币不倒’的超高平稳性就来自于此。”

在高铁运行的夜间“天窗期”作业，还要分秒必争。从0时30分到4时30分，线路工人们必须完成数据标注、松紧螺丝、轨道调整、人工复核作业质量、检测仪器复核、回检作业等一系列工序。

待4时30分作业完毕，天已放亮，一行人裹着湿透的工服，带着所有设备物料，默默走下高铁线路。

这样的轨道精调工作，每夜都要推进。

## “爱吃垃圾的虫子”：吃进垃圾变财富

新华社广州7月26日电(记者丁乐)吃进去的是餐厨垃圾，产出来的是饲料和肥料，未来还可能开发出化妆品、保健品，一种名为黑水虻的昆虫逐渐受到我国环保企业的青睐。

黑水虻，学名亮斑扁角水虻，幼虫长约两厘米，作为腐生性水虻科昆虫，主要采食餐厨垃圾、动物粪便等等。在美国等地，早有农场用黑水虻来处理牛粪。

在广州安芮洁环保科技有限公司1.2万平方米的工厂内，记者看到林立着成百上千个养殖架，就像加高加宽的烤面包架，每层上面是密密麻麻的黑水虻。

每天一早，五六辆绿色垃圾车进入厂区，车上装的是近200家餐馆和食堂的剩饭剩菜、蔬果瓜皮等餐厨垃圾。

广州白云区城管局调研员赵吉林介绍，以前，餐厨垃圾要么与生活垃圾混放，最终焚烧、填埋，易造成二次污染和资源浪费，要么被用来饲喂生猪，存在食品安全和环境卫生隐患。

从2016年白云区引进黑水虻处理餐厨垃圾相关项目后，附近的餐厨垃圾就被运往这里，经过分拣、粉碎、搅拌，最终被制成浆状，通过泵管输送到养殖区，喂食黑水虻幼虫。

餐厨垃圾含水率达80%-90%，且高盐高脂，黑水虻几乎能完全采食这些有机废弃物和废水。现在，每天送到这里处理的餐厨垃圾有二三十吨，最高峰时有50多吨。

在不远处的后处理车间，堆放着不少鼓鼓的蛇皮袋包装。徐松介绍，黑水虻幼虫被喂食6到8天后，便被运往这里加工。鲜虫可直接用于水产养殖，干虫则用来制作蛋白饲料。其生长过程中产生的粪便，经发酵腐熟后还能作为生物肥料利用。

黑水虻帮助实现有机废弃物资源化利用的同时还产生一定效益。“按设计规模的100吨餐厨垃圾处理量来算，可以产出差不多15吨昆虫蛋白和10吨生物肥。”徐松说，每吨昆虫蛋白饲料能卖1万元左右。

在距离工厂100多公里外的南沙区，得益于黑水虻粪便肥料的滋养，40多亩火龙蕉等作物长势正旺。除了销往广东及周边省市，黑水虻幼虫还被加工成宠物饲料出口到国外。

除了广州、梅州、汕头等地也开始利用黑水虻处理餐厨垃圾，今年6月18日，汕头市餐厨垃圾处置项目一期50吨开始运行，未来项目总规模预计达150吨。

然而，这项技术应用并不是从一开始就一帆风顺的。最初，徐松和同事花了很多精力在前端的垃圾分类上，餐厨垃圾杂质率很高，甚至掺杂有鞋子、罐子等东西，这样的混合垃圾不能养殖黑水虻。好在不到一年时间，情况明显有所改变。

实际上，从2000年开始，我国垃圾分类工作以点到面逐步铺开。2019年起，全国地级及以上城市全面启动生活垃圾分类工作。这对于垃圾终端处理从业者来说，无疑是个好消息。

“居民垃圾分类意识提高，杂质越来越少了，我们卸下分类的包袱，节约了成本和精力，能专心终端处理业务，分拣工人也从5个减少到1个。”徐松说。

随着减量化、无害化、资源化处理垃圾的需求越来越大，各种可持续发展的新技术开始涌现。除了黑水虻，我国各地还有利用蟑螂、蚯蚓、蛆等不同生物处理垃圾的尝试。

垃圾资源化利用还有巨大提升空间，这让徐松计划深度开发黑水虻，提高产品附加值。“比如提取油脂作为抗菌剂等生物医药，还有深加工成化妆品、保健品，都有可能。”徐松说。

## 铁路新增4条线路 电子客票应用试点

据新华社北京7月27日电(记者樊曦)记者从中国国家铁路集团有限公司获悉，27日起，中国铁路进一步扩大铁路电子客票应用试点范围，在海南环岛高铁试行电子客票的基础上，陆续增加上海至南京、成都至重庆、广州至珠海(湛江西)、昆明至大理至丽江等4条高铁城际铁路开展电子客票应用试点。

中国国家铁路集团有限公司有关部门负责人表示，全国铁路路网结构复杂，高铁、普速线路交叉，存在高速与高速跨线、高速与普速共站等多种业务场景，选择上海至南京、成都至重庆、广州至珠海(湛江西)、昆明至大理至丽江等4条高铁城际铁路扩“大”试点，是因为这些线路列车开行密度高、跨线运行多、客流相对集中，既包含发达地区、旅游热点城市，又涵盖西部地区，兼顾了各种运输业务场景和旅客不同服务需求。



▲7月27日，铁路南京站购票大厅，一名旅客在自助售票机购买沪宁城际电子客票。

为进一步提高旅客出行体验，推进乘车凭证无纸化、电子化，沪宁城际铁路于7月27日起开展电子客票应用试点。

据中国铁路上海局集团有限公司介绍，7月27日起，旅客购买该条线路上20个车站间的动车组列车车票时，铁路只发售电子客票，不再出具纸质车票。通过面部识别实名认证进入候车大厅的乘客，可刷有效身份证件原件或12306客户端生成的二维码通过闸机检票进站。

沪宁城际铁路目前实行电子客票试点的20个车站为：上海、上海西、南翔北、安亭北、花桥、昆山南、阳澄湖、苏州园区、苏州、苏州新区、无锡新区、无锡、惠山、戚墅堰、常州、丹阳、镇江、宝华山、仙林、南京。

新华社记者李响摄

《学士学位授权与授予管理办法》出台

## 第二学士学位本月起不再招生

新华社北京7月27日电(记者胡浩)记者27日获悉，为规范学士学位授权授予工作，健全学士学位管理制度，提高学士学位授予质量，国务院学位委员会发布《学士学位授权与授予管理办法》。办法规定，从本月起，我国学位授予单位不再招收第二学士学位生，相关高校院所可设置辅修学士学位、双学士学位、联合学士学位。

为分类推动复合型人才培养，管理办法提出，对于全日制学生在本校自主选择读多个学位的，可以采取辅修学士学位方式；对于学校主导开展的复合型人才培养，可以采取双学士学位方式、对招生、培养、毕业等进行整体设计，由省级学位委员会审批。对于校际之间正式开展的复合型人才培养，可以采取联合学士学位方式，推进优质资源共享，报省级学位委员会审批。

国务院学位委员会办公室负责人表示，随着我国高等教育的快速发展，尤其是研究生教育的蓬勃发展，为弥补研究生教育不足而设立的第二学士学位，已基本完成了历史使命，且高校目前实行的第二学士学位，很多也是双学士学位和辅修学士学位的模式，为此，文件提出不再招收第二学士学位生。