

全力稳增长保畅通稳市场,加快建设交通强国

访交通运输部党组成员、总规划师徐成光

新华社北京5月4日电(记者叶昊鸣、周圆)交通物流是市场经济的经脉,也是民生保障的重要支撑。

今年以来,我国交通运输经济运行总体实现平稳开局,但受国内疫情叠加国际地缘政治冲突等因素影响,依然存在不少堵点、难点。

多重挑战下,如何推进物流保通保畅?交通基础设施建设进展如何?如何帮助企业和运输经营者渡过难关?近日,交通运输部党组成员、总规划师徐成光就社会关注热点接受新华社记者采访。

把稳增长、保畅通、稳市场主体放在更突出位置

问:今年一季度交通运输经济运行情况如何?主要存在哪些挑战?

答:今年一季度交通运输经济运行总体实现平稳开局,全社会货运量同比增长1.5%;全国港口货物吞吐量同比增长1.6%,其中集装箱吞吐量增长2.4%,加快2.3个百分点,特别是外贸航线增长较快,同比增长5.0%;交通固定资产投资同比增长9.8%,增速较去年全年加快近6个百分点。

3月份以来,新冠肺炎疫情和乌克兰危机导致风险挑战增多,我国经济发展环境的复杂性、严峻性、不确定性上升,对交通运输带来较大影响,行业部分指标出现波动,客运低位运行,货物跨区域运输不畅。

下一步,交通运输部将把稳增长、保畅通、稳市场主体放在更突出位置:

一是积极扩大交通有效投资。适度超前开展交通基础设施建设,以加快建设交通强国为总抓手,把联网、补网、强链作为建设重点,着力完善综合立体交通网主骨架,统筹推进102项国家重大工程涉及交通项目。

二是强化物流保通保畅。聚焦物流堵点卡点问题,紧盯重点区域、重点企业、重点问题和民生保障,保障物流供应链稳定畅通。

三是促进企业纾困解难。积极指导和帮助交通运输企业应享尽享、用好用足国家扶持政策,加快建设统一开放交通运输市场,不断优化营商环境。

全力做好物流保通保畅各项工作

问:近期,物流保通保畅工作备受关注,目前进展如何?还将推出哪些重要举措?

答:4月18日,按照党中央、国务院统一部署,实行“即采即走即追”闭环管理。



▲施工人员在荆荆高铁荆门特大桥进行连续梁施工作业(4月27日摄)。目前,湖北荆(门)荆(州)高铁已全面进入上部结构施工阶段。新华社发(徐云华摄)

环管理、足量发放使用全国统一通行证、建立重点产业和外贸企业白名单等十项重要举措。目前各地层层加码、“一刀切”劝返等问题明显减少,全国高速公路流量稳步上升,主要运力运量指标稳步向好,重点枢纽运行状况逐步改善。

但根据交通运输部的日常调度监测,一些地方还存在保通保畅关键政策执行不到位的情况,国省干线和农村公路违规设置的防疫检查点还没有做到“应撤尽撤”,车辆通行证和核酸检测证明在部分地区还做不到互认,对货车司机强制赋黄码、“一刀切”劝返以及重点涉疫地区城市末端微循环特别是“最后一百米”不畅等问题依然存在。

交通运输部将继续完善措施,全力做好物流保通保畅各项工作。

一是保政策落实到位。持续深入落实国务院保交通物流畅通十项重要举措,把每项任务都细化转化为现实可操作的具体政策措施,特别是确保车辆通行证应发尽发、快申快办、全国互认。

二是保大动脉畅通。坚决防止高速公路收费站、服务区关闭关停问题反弹,坚决避免未经审批将防疫检查点向国省干线和农村公路转移。

三是保微循环顺畅。备足用好应急物资中转站,推动因疫情关停的邮政快递分拨中心和网点有序恢复运营,推动快递员有序返岗,支持在社区设立无接触投递设施。

四是保重点区域运行。按照“打通长三角、改善珠三角、巩固京津冀”的阶段目标,提升重要枢纽集疏运能力,精准对接重点领域、重点行业、重点物资保供需求。

加大交通运输企业纾困解难题度

问:受疫情影响,交通运输企业经营普遍困难,中央一系列纾困解难题度效果如何?还将出台哪些政策举措?

答:党中央、国务院出台多项助企纾困政策,概括起来主要是“三减两补一支持一精准”。

“三减”是指减免公共交通服务增值税等税费、减免房租,减少失业保险、工伤保险等社保费用,这将直接有利于减少企业支出;

“两补”是指继续给予新能源公交车购置补贴、给予并提高中小微企业失业保险稳岗返还补贴,为企业提供补助资金支持;

“一支持”是指给予金融保险政策支持,设立1000亿元交通物流领域再贷款,开辟信贷审批“绿色通道”,给予贷款展期和续贷安排,开发针对性保险产品,缓解运输企业和货车司机资金紧张,避免资金链断裂;

“一精准”是指实施精准疫情防控举措,减少通行限制,优化企业和货车司机经营的外部环境。

下一步,交通运输部还将从四个方面进一步帮扶相关企业纾困解难。

一是抓好纾困政策落地。督促各

级交通运输部门全面落实国家出台的纾困政策,全力落实公共交通服务免征增值税、实施交通运输业留抵退税等政策。

二是推动帮扶举措见效。指导企业用好用足、应享尽享国家财税支持政策,持续加强行业运行和企业经营状况监测。

三是助力运输企业转型。积极发展定制客运、运游融合等业务,引导道路客运企业主动转型升级。

四是持续优化营商环境。加快建设统一开放的交通运输市场,全面实施行政许可事项清单管理,助力市场主体闯过难关、更有奔头。

构建现代化交通基础设施体系

问:一季度交通运输领域扩大有效投资成效如何?如何进一步发力?

答:一季度,我国完成交通固定资产投资6360亿元,同比增长9.8%,增速较去年四季度加快1个百分点。

按照构建现代化基础设施体系目标,交通运输部将从六个方面继续推进。

一是加快建设“6廊7轴8通道”国家综合立体交通网主骨架,加强沿海和内河港口航道规划建设,优化提升全国水运设施网络,着力推进“十四五”现代综合交通运输体系发展规划11个重大工程“项目包”落地实施。

二是加快国家高速公路待贯通路段建设和早期建成拥堵路段扩容改造,推动普通国省道低等级路段提质升级,加强综合交通枢纽和集疏运体系建设,推进城市群交通一体化,稳步推进建设“四好农村路”,不断完善农村交通运输体系。

三是推动建设川藏铁路及公路配套工程、出疆入藏大通道、西部陆海新通道(平陆)运河工程、洋山港区小洋山北侧集装箱码头、宁波舟山国家大宗商品储运基地港航设施等战略性重大项目,研究论证湘桂赣粤运河连通工程等项目。

四是推动大数据、互联网、人工智能、区块链等新技术与交通基础设施深度融合,加快推进新型基础设施建设,大力推广绿色基建。

五是推动形成高质量的项目库、政策包,协调抓好用地用海和资金等要素资源保障,推动具备条件的规划内项目能开尽开,尽快形成实物工作量。

六是研究支撑交通强国建设的新型财税金融制度,更好集中保障国家重大基础设施建设的资金需求。

新华社北京5月4日电(记者吕诺、陈芳、张泉)已持续5年的第二次青藏高原综合科学考察研究,今年开启了“巅峰使命”2022——珠峰极高海拔地区综合科学考察研究。4日,十余名科考队员向珠穆朗玛峰顶发起冲刺。

国家为何如此重视对青藏高原和珠穆朗玛峰的保护和研究?冲顶珠峰的科考队员肩负着哪些使命?相关研究将打破哪些世界纪录?……

带着这些疑问,新华社记者日前专访了第二次青藏高原综合科学考察研究队队长、中国科学院院士姚檀栋。

“守护好世界上最后一方净土”

记者:党和国家一直高度重视青藏高原气候环境变化及相关科学研究。2017年,第二次青藏科考研究启动之时,习近平总书记发来贺信,提出殷切期望。您如何看待青藏高原在科学研究中的重要地位和第二次青藏科考肩负的重大使命?

姚檀栋:正如习近平总书记在贺信中指出的,青藏高原是世界屋脊、亚洲水塔,是地球第三极,是我国重要的生态安全屏障、战略资源储备基地,是中华民族特色文化的重要保护地。开展这次科学考察研究,揭示青藏高原环境变化机理,优化生态安全屏障体系,对推动青藏高原可持续发展、推进国家生态文明建设、促进全球生态环境保护将产生十分重要的影响。

事实上,新中国对青藏高原的科学考察研究从20世纪50年代就开始了。20世纪70年代初,在我国还很困难的时候,就启动了第一次青藏高原综合科考。2003年12月,中国科学院青藏高原研究所成立,专门从事青藏高原综合科学研究。

国家第二次青藏高原综合考察研究的使命,正是按照习近平总书记要求,聚焦水、生态、人类活动,着力解决青藏高原资源环境承载力、灾害风险、绿色发展途径等方面的问题,为守护好世界上最后一方净土、建设美丽的青藏高原作出新贡献,让青藏高原各族群众生活更加幸福安康。

青藏高原综合科考,第一次主要是“摸家底”,第二次则要“看变化”。我们要努力取得重大科研突破,为青藏高原经济社会发展和生态环境保护提供决策依据。

姚檀栋:我们向仪器公司提出了特殊要求,例如耐低温、耐高压、耐高寒等,已经对仪器设备做了大量改进,尽量做到重量轻和性能好。

姚檀栋:记者:与20世纪70年代的第一次青藏高原综合科考相比,此次科考的技术设备方面是否发生了巨大变化?

姚檀栋:是的。回想几十年前的野外科考,我们学生用的是地质锤、罗盘、笔记本“三大件”,地质锤用来敲打岩石观察风化等情况,罗盘用来辨别方向,笔记本用来画素描。当时,只有老师能用照相机和气压表。

姚檀栋:第一次青藏科考基本是描述性的,主要是看看那里有什么。科学的研究要从定性到定量,第二次青藏科考还要看看那里发生了什么变化,从描述走到对过程机理的揭示,然后带着问题去证实。这是科考范式的变化。

几十年来,我们国家综合实力的提升和科技的进步,支撑了科考装备升级。国家对第二次青藏科考提供专项经费保障,今年的珠峰科考也是此次青藏高原综合科考启动以来采用仪器设备最先进的综合性科考。像无人机、无人船、探空气球和飞艇等,都已应用于考察研究。另外,我们这次还会使用直升机,这在第二次青藏科考中是头一回。

“专业科考队员有望首次登顶珠峰采样”

记者:今年科考任务目标为何锁定珠穆朗玛峰?计划针对哪些课题开展考察研究?

姚檀栋:珠峰科考实际上是第二次青藏科考的重要内容,我们已经筹划多年。珠峰是青藏高原的标志,从科学角度来讲,青藏高原气候环境变化对世界其他地区而言,可谓牵一发而动全身。

首先,青藏高原是亚洲水塔,世界上很多重要江河都从这里发源,从而造福人类。

第二,从生态角度看。从珠峰往南走,下面就是恒河平原,海拔接近零米。也就是说,直线距离仅两三公里,海拔落差就超过八千米。这里的动植物分布、生态系统变化就相当于一个微缩的地球景观,这也是珠峰最大的魅力之一。

第三,从气候角度看。青藏高原是季风和西风的巨型调节器,对全球气候变化具有重要影响。

今年,我们计划首次应用先进技术、方法和手段,围绕西风—季风协同作用、亚洲水塔变化、生态系统与生物多样性、人类活动等重大科学问题,协同考察研究珠峰地区六大圈层的垂直变化特征和相互作用机理,揭秘气候变暖背景下珠峰极高海拔区环境变化规律、温室气体浓度变化特征及生态系统碳汇功能、人类对极端环境的适应特征,实现地球系统科学研究的新突破,提出珠峰自然保护创新科学方案,服务青藏高原生态文明高地建设和第三极环境保护及绿色发展。

我们组织了5支科考分队,下设16个科考小组,共有270余名科考队员参加。这是第二次青藏科考自2017年启动以来,学科覆盖面最广、参加科考队员最多的综合性科考。

此次珠峰科考的一个重要任务,是从海拔5200米到8800米搭建8个气象站,其中4个在海拔7000米以上。8800米的气象站一旦架设成功,将成为全球海拔最高的自动气象站。

记者:多年来,围绕珠峰科考与登山一直结合紧密。我们知道,此次专门培训了一批登山运动员来实施登顶科考任务。广大公众很想了解这方面的详情。

姚檀栋:20世纪五六十年代,珠峰的登顶是一件大事。那时候叫登山科考,登顶是第一目标,科考是附属品,能做多少做多少。后来科学家们作为了独立力量在这个地区做各种科学考察,与登山平行进行。但是,对于珠峰这样一个标志性地点,科学家做的大都是五六千米高度的研究,八千米以上的样本很少,对珠峰峰顶上的研究还存在很多空白。比如,随着全球气候变暖,峰顶的冰雪会不会融化?从山脚到峰顶,生态系统发生了什么变化:二氧化碳等温室气体、大气污染物的变化是怎样的?很多问题必须要有观察才能确认,科学不能假设。

我们这次整合了一个十余人的登山团队,针对采集样本、架设和使用仪器设备等专门培训了两年时间,近期又进行了强化训练。作为专业科考队员,他们有望首次实现登顶采样,执行梯度气象站架设、顶峰浅冰芯钻取和顶峰雷达测厚等工作任务。

“采用仪器设备最先进的综合性科考”

记者:此次极高海拔科考采用的仪器设备,特别是登顶队员需要背负的仪器设备,是否为了适应珠峰气候环境和登山便携要求做了特殊设计和改造?

姚檀栋:我们向仪器公司提出了特殊要求,例如耐低温、耐高压、耐高寒等,已经对仪器设备做了大量改进,尽量做到重量轻和性能好。

姚檀栋:记者:与20世纪70年代的第一次青藏高原综合科考相比,此次科考的技术设备方面是否发生了巨大变化?

姚檀栋:是的。回想几十年前的野外科考,我们学生用的是地质锤、罗盘、笔记本“三大件”,地质锤用来敲打岩石观察风化等情况,罗盘用来辨别方向,笔记本用来画素描。当时,只有老师能用照相机和气压表。

姚檀栋:第一次青藏科考基本是描述性的,主要是看看那里有什么。科学的研究要从定性到定量,第二次青藏科考还要看看那里发生了什么变化,从描述走到对过程机理的揭示,然后带着问题去证实。这是科考范式的变化。

几十年来,我们国家综合实力的提升和科技的进步,支撑了科考装备升级。国家对第二次青藏科考提供专项经费保障,今年的珠峰科考也是此次青藏高原综合科考启动以来采用仪器设备最先进的综合性科考。像无人机、无人船、探空气球和飞艇等,都已应用于考察研究。另外,我们这次还会使用直升机,这在第二次青藏科考中是头一回。

“某些研究领域已处于国际第一方阵”

记者:围绕青藏高原的科学研究备受世界关注,我国科学家的相关科研在国际上是否处于领先地位?

姚檀栋:从20世纪50年代至今,我国在青藏高原进行了多次专项和综合科考,中科院在青藏高原建立了多个观测台站,包括西藏的珠峰站、纳木错站、藏东南站、阿里站等等,持续开展相关科学的研究。

青藏高原研究范围很广泛,包括地球物理、地质构造、生态、环境等等。我国科学家的研究,特别是近三十年在国家对重大基础研究项目的支持下,某些领域已经在国际上处于第一方阵,例如,包括冰川变化等气候变化领域,以及生态领域等。随着研究的推进,相信我们会在国际上展示更多新发现和新进展,将在相关科研领域拥有更多国际话语权。

长沙居民自建房倒塌事故救援,这些信息很关键

被困近132小时后,她获救了

5日0时许,湖南长沙居民自建房倒塌事故第10名被困者被救出,此时距离事故发生已过去近132个小时。

4日晚8时15分许,事故现场开始新一轮的全场静默,尽可能地创造无噪声干扰的生命探测环境。不久,令人激动的生命迹象信号出现了!

“已经和里面被困的人对上话了!”4日晚9时左右,现场传出了令人振奋的声音。十余名救援人员手持破拆工具,迅速赶到倒塌房屋东侧开始作业。

“无论有多大的困难,无论前面有

相互交错,受力状态不明,随时可能产生二次倒塌。如果采用大型设备进行大面积破拆作业,会对已经倒塌部分产生扰动,极易发生新的破坏,可能对狭小空间被困人员造成更大伤害。

——救援中为何要多次开展静默探测?“盲目营救会浪费时间,只有确定被困者的位置才能精准实施救援。”韩文东说,营救人员一直在利用多种生命探测仪和搜救犬不间断地搜索。尽管人员和设备高度集结,现场有时却十分安静,以求在无噪音干扰下全方位搜索探测,“目的就是发现新的生命迹象”。

梁步阁介绍,事发后的每天晚上,消防救援队伍联合蓝天救援队等多家社会力量进行全场静默探测,就

对倒塌建筑的构建物逐层剥离,同步进行生命体征探测,做到“剥离一层、探测一遍”。

4月29日12时24分,长沙市望城区金山桥街道金坪社区一居民自建房发生倒塌事故。经初步核实,房屋内被困人员23人,事发地附近另有39人失联。截至5日凌晨,已发现5名遇难者。

第10名获救女子被送上救护车后,救援现场立即开启新一轮静默探测。

(记者刘良恒、袁汝婷、谭畅)
新华社长沙5月5日电

目标掘进过程中,遇到墙体、横梁、冰箱等障碍物,破拆难度很大,必须加强支撑、稳妥推进。现场救援人员通过探测眼给被困者输送生理盐水等营养物质,每隔一段时间就和被困者通话一次,鼓励其坚定信心。经过26个小时的艰苦努力,救援人员成功将其救出。

——搜救工作目前进展如何?长沙市委副书记、市长郑建新表示,根据现场救援情况,已及时调整搜救方案,在防止次生灾害的同时,对倒塌建筑的构建物逐层剥离,同步进行生命体征探测,做到“剥离一层、探测一遍”,绝不停止救援努力。

(参与记者:苏晓洲、刘良恒、余春生、史卫燕、谭畅、丁春雨、陈振海、姚羽、陈泽国、程济安、谢樱、帅才、陈思汗)