

一线调研

高原飞驰复兴号 沿着天路看变迁

拉林铁路通车一年来，累计运送旅客超一百一十万人次

本报记者 袁泉 徐取尧



核心阅读

拉林铁路开通运营至今，“动车出行”已成为当地许多居民的日常出行方式。随着城市间出行时间缩短，藏东南腹地和内地间的人员往来和经贸交流更加密切，产业发展不断提速，越来越多人在家门口实现就业。

飞驰在雪域高原的复兴号动车组，正实实在在地改变着当地居民的出行、生产和生活，载着老乡们奔向日新月异的未来。

清晨7时许，海拔3700米的拉萨火车站逐渐喧嚣起来——拖着行李箱、戴着大墨镜的游客，穿着藏袍、拎着大包小包的当地居民，三五成群，等待着广播通知。

“乘坐C881次列车的乘客请前往检票口……”广播声响起，松散的人潮开始缓缓流动。复兴号动车组列车和普通列车并列停靠在站台，阳光从站台东头洒进来，满目生机。一年来，这样的场景每天都在拉萨出现，“坐上动车去远方”已成为常见的出行方式。

然而，就在一年前，这一切仍是梦想。此前，西藏的东南部地市山南、林芝等一直没有被铁路网覆盖。2021年6月25日，拉林铁路开通运营，藏东南地区结束了不通火车的历史，复兴号首次行驶在高原大地。

拉萨，出发——

出行方式开始改变

在绿色的复兴号动车组列车前，不少游客掏出手机拍照。“这是我第一次在高原乘坐动车，拍几张照片，发个朋友圈纪念一下。”一名来自西安的游客说。

“铁路开通以来，无论是游客还是本地居民，都爱在这里拍照留念。”列车长谭珍走了上来，笑着向记者介绍。

对谭珍来说，最新鲜的是速度。此前，西藏境内只开行普速列车，这意味着相对公路来说，铁路的竞争力相当有限。随着拉林铁路通车，铁路的便利性进一步凸显，通行时间大大缩短。虽然设计时速是160公里，但相比此前的普速列车已经提升了很多。

对乘客来说，最新鲜的则是景色和体验。乘客依次走上列车，把行李放上行李架，车厢里很快热闹起来。“这趟车有个特点，你猜我们的什么票卖得最好？”谭珍边走边问。

“二等座？”记者根据经验判断。

“是商务座和一等座！”谭珍给出了答案，“我们的商务座和一等座常常是一票难求。沿途景观壮美，大家都想在更舒适的位置欣赏美景。”

以前，从拉萨到林芝，开车走高速公路要4个多小时。复兴号通车后，时间缩短到3个多小时。“总时间只少了1个小时，价值真有那么大吗？”有人对此颇有疑惑。

变化不能只算时间账。铁路选择了与高速公路不同的路线——线路并非最短，但力争覆盖更多沿线区县。现如今，从拉萨到林芝，一侧

为高速公路联通，另一侧通过铁路串联，沿线的各个区县都被纳入快速交通网络。

在拉林铁路工作的一年时间里，谭珍印象最深刻的乘客是一个藏族孩子。那一次，一个皮肤黝黑、背着大包的小男孩吸引了她的注意。

谭珍回忆，孩子叫扎西，是和家人坐火车去拉萨上小学，并去找以往半年才能回家一次的姐姐团聚。他的家乡在山南市加查县，是此前未曾通高速公路的县，铁路不到两个小时的路程，开车要四五个小时。

谭珍说：“这条线跑多了，对它的认识也在不断提升——这不仅是一个建设领域的巨大成就，更为许多人带来了真切的变化。”

据介绍，拉林铁路覆盖地区面积达22.63万平方公里，直接受益人口为131万。开通运行一年来，累计运送旅客113.7万人次，正实实在在地改变着人们的出行、生产和生活。

山南，飞驰——

产业发展不断提速

登车，把手里大包小包的东西放在行李架上，乘客桑珠累得直喘粗气：“这些都是样品，带来展销的。”

桑珠是土生土长的加查县人，和家人从事制作藏碗等手工艺品已30多年，如今经营着一家制作民族工艺品的企业。“民族工艺品主要面向游客和专业爱好者，大家往往喜欢看到实物再下单。各类展会、门面店铺依然是我们现在



主要的销售渠道。”桑珠说。

对桑珠来说，跑一趟山南或者拉萨市区销售自己的产品虽然是家常便饭，但时间和经济成本都是挑战。“现在，一张火车票节省了时间和精力，做生意方便多了！”桑珠说。

列车跑出新速度，沿线产业也迎来新机遇。国铁集团运输部负责人介绍，拉林铁路缩短了沿线城市间的出行时间，密切了藏东南腹地和内地间的人员往来和经贸交流，拉萨、林芝等城市的“3小时经济圈”初步形成，为富民兴藏注入了强劲动力。

“拉林铁路开通后，我们县的旅游产业发展得更好了！”湖北援藏干部高大权，如今是加查县委副书记，前不久，他前往拉萨参加旅游部门举办的山南市旅游推荐会。

“说真的，去之前其实期待不高。”没想到，今年的推介会格外成功。一番打听，高大权才明白，很多人在周末选择出行目的地时，会优先选择火车覆盖的区域，距离拉萨约2小时火车车程的加查，因此成了很多人的新选择。

去年以来，加查县的酒店床位快速增长，从此前的300多张，增长到500张左右。加查县还在火车站开设了接驳车，通向县城和一些热门乡镇，帮助游客出行无缝衔接。

除了丰富的旅游资源，加查县还盛产核桃。为了优化核桃加工产业链，当地引入长江大学的研究团队，为核桃产业提供优良品种选育、嫁接等科技服务，并成功开发核桃肽、核桃蛋白等精深加工产品。

设计包装，让加查核桃成为游客的伴手礼；联系客户，通过火车把加查核桃卖到更远的地方；精深加工，不断提高加查核桃的附加值……

列车飞驰，穿过河谷、山林和无数的坝子。沿线潜藏着许多有待开发的资源，沿着铁路而来的人们，也为当地产业加速发展带来了新的活力。

朗县，联通——

生活交通更加便利

朗县位于拉萨和林芝的中点。过去，当地群众去这两地，都需要奔波很久。直到铁路穿过朗县县城，曾经的不便被列车远远甩走。

老人需要搀扶，孩子需要照顾，朗县县委办的工作人员付林英正拉扯着一家老小登上列车。尽管有些手忙脚乱，但能去林芝市区看望丈夫，一家团聚，想想就很开心。

朗县到林芝市区，虽说只有200多公里，但沿途全是崎岖山路，自驾需要4个小时，坐大巴则要五六个小时。付林英的丈夫前几年被调往林芝市区工作，由于交通不那么便利，一家人聚少离多。

铁路通车一年来，付林英感受到了前所未有的便利。工作不忙的时候，周五晚上可以前往林芝，一个半小时就能到达。丈夫在林芝车站等待，接上老小回家，一家人可以共度温馨的周末。

拉林铁路开通后，最高日发送旅客4300余人次，许多像付林英一样的家庭有了更多团聚的机会。除了快捷、舒适，准时、稳定也是铁路的优势。曾任朗县发改委主任的尼玛次仁在车上翻开一本书，安心地读着，不再焦虑抵达时间。

因为需要跑各种项目的审批手续，从朗县往返林芝和拉萨是尼玛次仁工作的日常。沿途都是山路，开汽车除了危险，时间上也有不确定性。一次，他乘车前往林芝参与项目评审，但是到米林县时遇到山洪，道路被冲断。他不得不停留在当地，错过了项目的评审时间。

“重新组织评审，那就得重复投入时间、精力和资金。”尼玛次仁感慨。

正因如此，尼玛次仁一般需要为路途留出充足的时间，提前一到两天是常事。如今，他再也没有这样的顾虑。第二天在林芝市区有公务，自己下午依然可以在单位正常办公，晚上按时到火车站即可。

应对不确定性意味着额外的成本。无论是探亲还是差旅，人们都期待着更准时、更稳定的交通方式，铁路因此成了更好的选择。

林芝，抵达——

在家门口实现就业

欣赏着窗外美景，不知不觉间，林芝站到了。这里是众多游客旅途的终点，但对林芝市巴宜区布久乡朵当村村民平措来说，林芝站是他和老乡追求幸福生活的起点。

一列列车缓缓驶入林芝站，和客运的绿色复兴号列车不同，这是一班满载物资的货运列车。

又到了平措的忙碌时刻。“开工了！”平措招呼着伙计，4辆叉车迅速到位，开始卸货作业，要装卸的是饮料和面粉等生活物资。

一年来，包括6100多吨食品、3800多吨电器等在内的商品运达林芝站。曾经，这些货物都要经公路运输——费用比现在的火车运输贵好几倍，更别提一些很难利用公路进行大规模运输的特殊建筑材料。

依托铁路发展货运，不仅降低了运输成本，还让一些人找到了努力的方向。将货物装上叉车后，装卸工尼玛调转头，再把货物整齐地码放在一侧的卡车上，操作行云流水，相当熟练。平措竖起了大拇指：“看到旁边的吊钩没有？尼玛正准备考证。要是考过了，工资又能长不少！”

去年夏天最忙的时候，货场里总共有六七十名装卸工人，朵当村里有劳动能力的人大多在这里工作。“此前大家外出打工，辛辛苦苦，心里还要惦记着家人。如今在货场工作，干完活就能回家吃饭。”平措说。

眼下，铁路部门就近招收了400多名群众从事保洁、安检等工作。依靠拉林铁路，越来越多的人在家门口实现了就业。

拉林铁路通车之日，当地居民的朋友圈里传播着一则短视频：复兴号驶过，一群在地里坐着的群众向铁路挥手致敬，一个孩子兴奋地摇摆起来。那时，人们对这趟列车还很陌生。

拉林铁路通车一周年之际，记者在车上遇到一个叫卓玛的孩子。她来自那曲市安多县申格卡岗村——这是她人生中第一次乘坐动车组列车。向窗外眺望，卓玛不知道在想些什么。火车在桥梁和隧道中穿行，山川河流、楼房道路也不断在她的眸子里闪过。

卓玛终会习惯复兴号飞驰雪域高原，如同她会习惯家乡的日新月异一般。

图①：卓玛望向列车窗外。
图②：工人准备在林芝站卸货。
图③：复兴号行驶在山南市境内。
以上图片均为本报记者徐取尧摄

感言

要处理好发展和减排、转型和稳定、整体和局部、短期和中长期的关系，实现绿色金融与转型金融两大领域相互补充、良性互动，助力绿色低碳发展

我国力争2030年前实现碳达峰，2060年前实现碳中和，是以习近平总书记为核心的党中央经过深思熟虑作出的重大战略决策。绿色低碳发展是经济社会全面转型的复杂工程和长期任务，因此必须立足我国以煤为主的基本国情。

在此过程中，金融既要支持经济高质量发展，又不能简单过快退出传统能源领域，需要通过更高标准、更高效产能技术的支持，引导对传统落后产能的“减量替代”，逐步实现能源结构转型。其中的关键和难点，是处理好发展和减排、转型和稳定、整体和局部、短期和中长期的关系。在金融实践中，则主要表现为绿色金融与转型金融两大领域相互补充、良性互动。

绿色金融重点支持清洁能源等零碳或低碳的经济活动，转型金融则聚焦于为支持适应重大环境改善和应对气候变化目标、推动高排放高污染领域绿色低碳转型的项目和活动提供的金融服务。相比绿色金融，转型金融可应用于碳密集和高环境影响的行业、企业、项目和相关经济活动，包括碳排放权交易、碳汇市场建设等，服务对象具有更大的灵活性、更好的适应性，可以更有力度地支持我国大规模能源结构、产业结构转型的投融资需求。

支持能源结构有序调整，是当前转型金融的重点任务。要树立系统思维，坚持先立后破，立足国情和技术实际，在设计相关金融政策、产品或服务时，统筹兼顾降低煤电占比与鼓励水电、风电、光伏等清洁能源发展。在金融领域重点做好以下两方面工作：

复制推广绿色金融的可行经验和成熟做法，建立健全转型金融标准、碳核算体系、环境信息披露等基础性制度安排，尽快编制转型金融相关标准。打造碳账户和碳账本，构建完善的碳核算体系。逐步开展金融机构碳核算，提高环境信息披露的有效性和覆盖面。高度重视低碳转型中的经济金融风险及应对，完善绿色金融与转型金融的评价管理制度，常规开展气候风险压力测试，充分体现政策连续性。

明确金融支持低碳转型的策略与工具。充分发挥结构性货币政策工具功能，增强激励引导、杠杆撬动作用。突出政策性、开发性金融在发展绿色金融中的先导作用，同时鼓励商业银行等金融机构结合我国产业转型实际进行金融创新。完善促进低碳转型的金融市场工具，支持可持续发展挂钩债券发展，综合利用信贷、债券、股权投资、信托等多样化工具为转型活动提供金融支持。

（作者为中国人民银行研究局局长，本报记者吴秋余采访整理）

转型金融助力绿色低碳发展

王信

6月物流业景气指数回升2.8个百分点 市场供需两端业务活动趋于活跃

本报北京7月4日电（记者杜海涛）中国物流与采购联合会7月4日发布数据显示：6月份中国物流业景气指数为52.1%，较上月回升2.8个百分点；中国仓储指数为53.9%，较上月回升3.7个百分点。

6月份，物流业景气指数回升，显示出随着稳增长政策持续发力和国内疫情防控形势好转，市场供需两端业务活动趋于活跃。预计后期随着需求释放，生产加快，物流行业整体水平将恢复至较活跃水平。

微观活力提升，企业运营指标改善。6月份，物流助企纾困政策逐步落地，企业运营指标呈现改善态势，物流服务价格小幅提升，资金周转加快，业务利润指数和设备利用率指数环比提高。

行业发展预期趋好，新订单和投资保持回升。在宏观面整体向好的基础上，企业微观活力增强，盈利好转，物流企业后市保持乐观预期，投资水平连续两个月回升。6月份，新订单指数为53.3%，环比回升4.5个百分点。从预期来看，6月份业务活动预期指数为54.9%，环比回升1.2个百分点；从投资趋势来看，固定资产投资完成额指数连续两个月回升，达到50%以上。

广西着力加大招商引资力度 截至6月底，重点产业链新签项目超1300个

本报南宁7月4日电（记者庞革平）广西近期积极举办2022年二季度招商引资重点项目签约活动，重点签约洽谈成熟、符合当地产业发展政策、具有引领带动作用的重大产业类投资合作项目。14个市及多个县（市、区）、开发区组织签约重点项目282个，项目总投资1610亿元。

广西各地紧抓重点产业链招商，在引进龙头企业、补链企业和优质项目上下功夫。据统计，截至6月底，自治区打造的15条重点产业链新签项目超1300个，总投资约占全区总量的90%，主要涉及现代农业、轻工纺织、机械装备制造、生物医药等产业；全区新引进“三类500强”、专精特新等强优企业46家，新签强优企业投资项目超200个，总投资约占全区总量的44%。