

焦点时评

年年喊『冻』年年难动，民生发展后腿拖不得

新华社记者于也童、武江民

连续几天，我国多个省区市遭遇寒潮天气。面对气温骤然下降，一些小区供暖温度不达标、投诉难处理、设施维修不及时等供暖“老问题”再次显现。

有的地方年年喊“冻”，却年年难动。不能让这些“老问题”一冬又一冬地拖民生发展后腿。

记者调研了解到，这些问题背后，有的是老旧小区硬件欠账，有的是个别地方长期存在服务短板，有的是供暖企业运维缺位。冬季取暖是关系千家万户的大事，解决供暖“老问题”，不能“头痛医头、脚痛医脚”，必须要拿出硬措施、新办法。

破解供暖“老问题”，要创新管理方式加强监管力度。相关主管部门不能简单把供暖这项公共服务推给市场，而是要依法依规加强对供暖企业的监督检查，对群众反映强烈的企事业单位重点关注，对服务质量不达标的企业予以处罚。同时要健全淘汰机制，对那些连年不达标、信用等级差的企业，该清退就清退，不能总让老百姓“花钱挨冻”。

破解供暖“老问题”，要抓紧关键环节实现统筹兼顾。老旧供暖设施的跑冒滴漏既导致供暖效果不佳，又浪费大量资源。各地在推进城市更新、老旧小区改造的过程中，要统筹安排好供暖等基础民生服务设施的更新换代，做到“外在美”的同时实现“内里好”。

近年来，有的地区已采用数字化、智能化等新手段新办法改善供暖情况。各地要加快供暖全链条数字化改造升级，建立从供热站到管网，再到终端的智能检测系统，既能实现基于室外天气、建筑保温性能、用户习惯等数据的精准供暖，又能提前发现管网泄漏、设备效率下降等问题，让供暖保障更高效。

“十五五”规划建议明确提出，加强普惠性、基础性、兜底性民生建设，解决好人民群众急难愁盼问题。冬季供暖是直接关系群众切身利益的大事，家里的温度量得出民生的温度。供暖效果如何，关键还得看是不是把老百姓的冷暖真正放在心上。政府、企业、社区一起使劲，把责任压实、把服务做细、把技术用活，才能让屋子热起来，让大伙的心暖起来。

（新华社沈阳11月17日电）

社会广角

西延高铁开始试运行

全线开通运营进入倒计时

新华社西安11月17日电（记者张斌）记者从中国铁路西安局集团有限公司获悉，11月17日上午，55302次试验动车组沿着新建西安至延安高速铁路驶向延安站，这标志着西延高铁正式从联调联试阶段全面转入运行试验阶段，全线开通运营进入倒计时。

据了解，西延高铁试运行将严格按照实际运营标准，开展列车运行图参数测试、故障模拟、应急救援演练、

按图行车试验等项目测试，模拟线路正式运营状态，全面验证运输组织、列车接发、开行密度、旅服设备状态及各系统匹配性，为线路正式开通运营提供科学依据。

西安至延安高速铁路是陕北革命老区的首条高铁，线路全长299.8公里，设计时速350公里。西延高铁开通后，西安至延安的铁路运行时间将从目前的约2.5小时缩短至1小时左右。

山东东营：

河海交汇的湿地之城



九曲黄河奔涌5000余公里，在渤海之滨奔流入海。黄河携带泥沙淤积而成的黄河三角洲，是共和国最年轻的土地，孕育出山东东营这座生机盎然的城市。

作为黄河与渤海相拥的“生态明珠”，东营坐拥4567平方公里湿地，湿地率达41.6%，是全球首批“国际湿地城市”。2024年，黄河口候鸟栖息地入选《世界遗产名录》，让这座河海之城的生态价值享誉全球。

图为山东黄河三角洲国家级自然保护区内，越冬的白鹤在飞翔（11月13日摄）。

新华社记者朱峰 摄

货通世界联山海 万里奔驰续华章

——中欧班列为世界经济发展注入新活力观察

新华社记者 冯冰 陈钢 张斌

图为中欧班列从义乌西站驶出（2024年11月18日摄）。 新华社记者 邢广利 摄

亚欧大陆腹地，“钢铁驼队”疾驰不息；万里丝路之上，中欧班列续写新的传奇。

自2011年首列开行以来，这道流动的“钢铁动脉”从单一线路到织网链接，从基础联通到高效畅通，用十余年光阴发展为横跨东西的物流通道与经济走廊。

2023年9月15日，国家主席习近平向首届中欧班列国际合作论坛致贺信指出，中欧班列开行以来，保持安全稳定畅通运行，开创了亚欧国际运输新格局，搭建了沿线经贸合作新平台，有力保障了国际产业链供应链稳定，为世界经济发展注入新动力。

如今，累计开行突破11万列的中欧班列，正在共建“一带一路”征程上书写互利共赢的时代华章，成为世界经济发展中生机勃发的引擎。

通道建设：从“连线成片”到“织网链接”

清晨，西安国际港站的汽笛声响起，一列满载电子产品与日用百货的中欧班列（西安）启程西行，驶向欧洲。

年开行量从46列到超5000列，累计开行量占全国中欧班列开行总量的约四分之一，不断增长的中欧班列（西安）不仅是亚欧大陆上繁忙的贸易使者，更是中国对外开放新格局的生动缩影。

2011年3月19日，首列中欧班列“渝新欧”从重庆团结村站发出，开启亚欧铁路运输新纪元。这座曾经默默无闻的小站，如今已成为辐射亚欧的“大道枢纽”，由此开出的中欧班列，开行量、货运量、重箱率等核心指标持续攀升。

线路从无到有，运力不断升级。中欧班列已架起中国与欧洲互通有无、互利共赢的“新丝路”。

地处内陆的重庆，曾因物流制约发展。货物出口要么“漂洋过海”耗时数天，要么空运承担高昂成本。“中欧班列将重庆与哈萨克斯坦、俄罗斯等国紧密相连，运输时间大大缩短，成本降至空运的五分之一。”渝新欧（重庆）供应链管理有限公司总经理刘太平说。

中欧班列已实现从单一通道向多元网络跃升。西安浐灞国际港西安陆港多式联运公司副总经理肖立志说，中欧班列从最初的一条铁路线，发展到如今东、中、西三条主干道并举，跨里海、

跨黑海等南向新路径不断拓展，并且与西部陆海新通道、长江黄金水道、沿海港口无缝衔接，运行网络从“连线成片”进阶为“织网链接”，“这种立体化通道格局，显著增强了国际物流链韧性”。

走进西安浐灞国际港，中欧班列运营平台的电子屏幕上，18条干线运行情况一目了然。从这里出发的班列可达德国汉堡、匈牙利布达佩斯等欧洲主要枢纽。“我们可根据客户需求智能推荐最优路线。”西安自贸港建设运营有限公司副总经理张奇韬说。

截至目前，中欧班列累计开行突破11万列，通达欧洲26个国家229个城市、亚洲11个国家超100个城市。“点多、多线、多向”的通道布局，已形成强大的网络协同效应。

从重庆团结村到全国14个集结中心，中欧班列用十余年完成了深刻的通道变革。绵延的铁路，如同闪亮的丝线，在亚欧大陆上编织出合作共赢的金色网络。

模式创新：从“基础联通”到“高效畅通”

在新疆阿拉山口和霍尔果斯口岸，返程班列换装平均2小时即可完成，日均进出境中欧（中亚）班列稳定在27列以上；在陕西的哈萨克斯坦西安码头，口岸换装时效从以往的三四天压缩至3小时，关键单据信息通过云端实现跨国即时共享，集装箱“即到即办”……

效率跃升的背后，是系统化、智能化的物流变革。

近年来，随着中欧班列货运量与货值持续增长，沿线国家不断加大基础设施建设投入，全面提升运输效能。

自2023年首届中国—中亚峰会举办以来，中国与哈萨克斯坦创新合作模式，相继在对方境内投运现代化物流场站，打破“过路经济”的困局，开启共赢发展的新纪元。

自去年2月哈萨克斯坦西安码头投运以来，中哈两国铁路和海关部门实现在线协同办理业务，大幅压缩了班列在口岸的停留时间，使该码头成为哈萨克斯坦在中国的商贸物流集散中心。

今年6月，位于哈萨克斯坦阿拉木图的中国·西安哈萨克斯坦码头落成投用。“中欧班列传统‘接力棒式’的运输模式升级为‘枢纽对枢纽’的全面合作，‘重箱去

重箱回’的循环模式成为现实。”西安国际港集团有限公司总经理袁小军说。

不断深化技术标准、数据内容和监管规则上的深度对接，积极构建高效、透明的物流网络共同体……中欧班列沿线国家的合作愈发深入。

据国铁集团货运部副主任董晖介绍，以往中欧班列途经各国时，存在运行时间不确定、无效停留多等问题。全程时刻表班列开行后，各国铁路部门共享信息，确保口岸高效换装，实现“客车化”精准运营。这一创新模式赢得市场认可，吸引了大量高附加值货源。

乌鲁木齐国际陆港区与临空经济区管委会陆港服务局负责人钟荷花说，乌鲁木齐国际陆港区先后发运4条全程时刻表班列，通达哈萨克斯坦阿拉木图、乌兹别克斯坦塔什干、意大利萨莱诺等城市。

目前，全程时刻表中欧班列每周稳定开行17列，全程运行时间较普通班列平均压缩30%以上，平均每柜货值较普通中欧班列提升41%，持续赋能沿线国家多领域合作。

此外，国铁集团所属中铁集装箱公司还在哈萨克斯坦、德国等国家设立境外子公司，与当地深化合作，共同开拓双向货源。更令人欣喜的是，目前中欧班列去、回程基本均衡，综合重箱率基本稳定在100%，展现出强大的市场活力与可持续发展能力。

“十五五”规划建议就高质量共建“一带一路”提出，“深化基础设施‘硬联通’，规则标准‘软联通’，同共建国家人民‘心联通’，完善立体互联互通网络布局”“提升中欧（亚）班列发展水平”。

西安浐灞国际港相关负责人说，未来将持续发挥好中欧班列综合带动作用，强化西安集结中心“枢纽对枢纽”开放功能，推进港贸产城融合发展，构建“物流+贸易+金融+产业”的中欧班列发展新高地。

11月10日，中国（陕西）—跨国公司产业合作大会在西安举行，180余家跨国公司齐聚灞河之畔。大会展厅外，一张印有中欧班列路线图的展板吸引企业代表驻足。

匈牙利汽车零部件制造商协会监事豪伊纳尔考·若尔特看着展板说：“以前从新闻中看到过中欧班列的消息，今后希望我们的产品也能通过这种方式拓展更加宽广的市场，实现共赢！”

同心携手向未来。中欧班列正以不息动能激活亚欧物流脉动，为全球发展注入澎湃力量，不断开创开放合作新局面。

（新华社西安11月17日电）

设部了解到，1至10月份，我国新房和二手房网签交易总量同比保持增长的城市有深圳、武汉、厦门、沈阳、南昌、南宁、贵阳、昆明等；二手房交易网签面积同比增长超10%的城市有上海、深圳、重庆、南京、太原、沈阳、厦门、南昌、武汉、长沙、成都、贵阳、昆明、常州、东莞等。

如何看待二手房交易成为市场主体？浦湛说，当前我国城镇化正从快速增长期转向稳定发展期，城市从大规模增量扩张式发展向内涵式发展转变；相应地，房地产市场也从过去以新房交易为主，逐渐转向以二手房交易为主。

广东省住房政策研究中心首席研究员李宇嘉表示，在存量房时代，关注房子的居住属性尤其重要，以年轻人、新市民、外来人群为主的刚需及改善性刚需占主导，二手房具有区位较好、配套相对完善、即买即住等优势，逐渐成为交易的主导。

在土地供给方面，各地严控增量，不断优化土地供给，实现精准供地。例如，深圳统筹城市更新与新增住宅用地供应，更大力度出让优质居住用地；西安在五大城市更新片区实施配套先行，提升区域吸引力；杭州提高核心区供地占比，外围高库存区域暂停供地。

据了解，目前，为精准支持刚性和改善性住房需求，全国已有超过60个城市出台购房补贴或“以旧换新”类政策；一些城市优化了住房信贷政策；北京、

上海、深圳、杭州、青岛等城市调整了住房公积金政策等。

国家统计局近日发布的数据显示，房地产市场虽有所波动，但政策成效仍在继续显现。1至10月份，全国新建商品房销售面积和销售额同比降幅分别比去年同期收窄9个和11.3个百分点，全国商品房待售面积今年以来连续8个月减少，房地产去库存稳步推进。

在土地供给方面，各地严控增量，不断优化土地供给，实现精准供地。例如，深圳统筹城市更新与新增住宅用地供应，更大力度出让优质居住用地；西安在五大城市更新片区实施配套先行，提升区域吸引力；杭州提高核心区供地占比，外围高库存区域暂停供地。

据了解，目前，为精准支持刚性和改善性住房需求，全国已有超过60个城市出台购房补贴或“以旧换新”类政策；一些城市优化了住房信贷政策；北京、

上海、深圳、