

# 李克強：推進建設知識型技能型創新型勞動者大軍

香港文匯報訊 據中新社報道，部署推進職業技能提升行動電視電話會議昨日在北京召開。

中共中央政治局常委、國務院總理李克強作出重要批示。批示指出：開展大規模職業技能培訓，是提升勞動者就業創業能力、緩解結構性就業矛盾、促進擴大就業的重要舉措，是經濟邁向高質量發展的重要支撐。要堅持以習近平新時代中國特色社會主義思想為指導，認真貫徹黨中央、國務院決策部署，圍繞落實好就業優先政策、促進

比較充分的就業，用好1,000億元（人民幣）失業保險基金和其他培訓資金，扎實高效實施職業技能提升行動。適應經濟轉型升級需要和市場需求，完善培訓內容，提高培訓質量，為企業在崗職工、困難企業轉崗職工、就業重點群體和貧困勞動力等提供更有針對性的技能培訓服務，加大高危行業從業人員安全技能培訓力度。進一步深化職業技能培訓領域「放管服」改革，尊重規律，充分調動企業、職業院校和社會培訓機構等參與培訓的積極性，強化培訓資金監管，提高使用效率，努力推進建設知識型、技能型、創新型

勞動者大軍，為促進經濟持續健康發展和就業穩定作出新貢獻。

## 胡春華：首先加強在職培訓

中共中央政治局委員、國務院就業工作領導小組組長胡春華出席會議並講話。他強調，開展大規模職業技能培訓，根本目的是要提高勞動者的職業技能、職業素質和就業創業能力。分析今年的就業形勢，首先要着眼於把職工穩定在崗位上，加強在崗培訓，防止把待崗轉崗職工推向社會。要把無技能和技能不足

群體作為培訓重點，切實加大幫扶力度。要努力調動各類培訓機構的積極性和主動性，形成踴躍參與的良好局面。要堅持以市場為導向，以滿足勞動者就業需求、企業用人需求為目標，針對不同就業群體精心設計培訓內容。要切實做好培訓組織工作，完善培訓資源市場配置、勞動者按需選擇、政府激勵引導和監管服務的工作機制，加快建立社會化、市場化的職業技能培訓評價體系。

# 時速600公里國產磁浮樣車下線

## 車體輕強度高 實現靜態懸浮 工程樣車明年完成



■昨日，參觀人員在時速600公里高速磁浮試驗樣車上參觀。 新華社

香港文匯報訊（記者 丁春麗、通訊員 鄧旺強 濟南報道）昨日，時速600公里高速磁浮試驗樣車在山東青島下線，這標誌着中國在高速磁浮技術領域實現重大突破。按照項目計劃，時速600公里高速磁浮工程樣車將在明年下線。

「目前試驗樣車實現了靜態懸浮，狀態良好。」中車四方股份公司副總工程師丁三三告訴香港文匯報記者，試驗樣車作為高速磁浮項目研發的重要環節，是高速磁浮的「實車級」試驗驗證平台。通過試驗樣車，可對高速磁浮關鍵技術及核心系統部件進行驗證和優化。試驗樣車的下線，為後續工程化樣車的研製打下了技術基礎。

### 成功突破關鍵核心技術

據了解，今次的試驗樣車解決了超高速工況下車體輕量化、強度、剛度、噪音等系列難題，開發出輕質高強度的新一代車體。在牽引系統方面，全新自主研发世界首套基於有源中點嵌位（ANPC）技術的24MVA大功率牽引變流系統，以及高速多分區牽引控制系統。運控通信方面，創新系統架構，研發適合於長大幹線、多分區追蹤運行的高速全自動控制系統，並研發基於LTE架構、融合低時延技術的新型通信系統。目前牽引系統和運控通信系統均已完成試驗樣機研製。

時速600公里高速磁浮項目是國家重點研發計劃「先進軌道交通」重點專項，其目的是攻克高速磁浮核心技術，全面自主掌握高速磁浮設計、製造、調試和試驗評估方法，研製具有自主知識產權的時速600公里高速磁浮工程化系統，形成中國高速磁浮產業化能力。

該項目於2016年7月啟動，由中國中車組織，中車四方股份公司具體實施，聚集內地高鐵、磁浮領域

優勢資源，聯合30餘家企業、高校、科研院所組成「聯合艦隊」共同攻關。丁三三是高速磁浮課題負責人，據其介紹，經過近三年的技術攻關，課題團隊成功突破高速磁浮系列關鍵核心技術，車輛、牽引、運控通信等核心子系統研發取得重要階段性成果。

### 構建技術體系標準體系

高速磁浮作為國際尖端技術，也是當前世界軌道交通技術的一大「制高點」。多個發達國家都進行了長期持續研發，並建有高速磁浮試驗線等研發驗證平台。目前，日本擁有42.8公里的山梨磁懸浮試驗線，並在試驗線上實現了603公里/小時的最高試驗速度。建設高速試驗示範線是高速磁浮系統試驗驗證和設計優化的必要平台，是推進工程化和產業化的重要載體，對形成高速磁浮全系統全速度級的試驗驗證能力，構建完整的技術體系和標準體系，實現中國軌道交通技術的持續領跑具有重要而深遠的意義。

記者了解到，圍繞高速磁浮項目，中車四方股份公司目前正在建設高速磁浮實驗中心、高速磁浮試製中心，預計今年下半年投入使用。同時，5輛編組時速600公里高速磁浮工程化樣車的研製目前也在順利推進中。按照項目計劃，時速600公里高速磁浮工程樣車將在2020年下線；2021年在調試線上開展系統綜合試驗，完成集成驗證，形成高速磁浮工程化能力。



■時速600公里高速磁浮試驗樣車在山東青島下線，這標誌着中國在高速磁浮技術領域實現重大突破。按照項目計劃，時速600公里高速磁浮工程樣車將在明年下線。 新華社

## 「抱軌」運行無脫軌風險



作為一種新興高速交通模式，高速磁浮具有速度高、安全可靠、噪音低、震動小、載客量大、耐候準點、維護量少等優點。

高速磁浮採用「抱軌」的方式運行，列車沒有脫軌風險。牽引供電系統採用分段供電，同一供電區間只能有一列車行駛，基本無追尾風險。與輪軌列車相比，磁浮列車沒有傳統的「車輪」，行駛時與軌道不發生接觸，具備全壽命周期成本優勢。

### 填補高鐵航空空白

目前，中國高鐵最高運營速度為350公里/小時，飛機巡航速度為800公里至900公里/小時，時速600公里的高速磁浮可以填補高鐵和航空運輸之間的速度空白。

「以北京至上海為例，加上旅途準備時間，乘飛機需要約4.5小時，高鐵需要約5.5小時，而高速磁浮僅需3.5小時左右。」中車四方股份公司副總工程師丁三三介紹說，按實際旅行時間計算，在1,500公里運程範圍內，高速磁浮是最快的交通方式。高速磁浮用於長途運輸，可在大型樞紐城市之間或城市群與城市群之間形成高速「走廊」。

同時，高速磁浮擁有「快起快停」的技術優勢，能發揮出速度優勢，也適用於中短途客運。可用於大城市市域通勤或連接城市群內的相鄰城市，促進城市群「一體化」、「同城化」發展。

■香港文匯報記者 丁春麗

## 中國磁浮列車研發大事記

|       |                                   |
|-------|-----------------------------------|
| 1989年 | 國防科技大學研製成中國第一台小型磁懸浮原理樣車。          |
| 1995年 | 中國第一台載人磁懸浮列車在國防科技大學研製成功。          |
| 2001年 | 上海磁浮交通引入德國常導磁浮技術，籌建中國首條高速磁浮線。     |
| 2001年 | 中國首輛磁懸浮客車在長春客車廠下線。                |
| 2003年 | 中國第一輛磁懸浮列車（買自德國）在上海磁浮線運行。         |
| 2012年 | 中國第一代中低速磁浮商用列車在中車株機下線。            |
| 2015年 | 中國第一條完全自主研发的商業運營的長沙磁浮線建成。         |
| 2016年 | 長沙磁浮線通車。                          |
| 2017年 | 北京首條磁懸浮列車線通車。                     |
| 2018年 | 中國首列2.0版商用磁浮列車，中車株機時速160公里磁浮列車下線。 |
| 2019年 | 時速600公里高速磁浮試驗樣車在青島下線。             |

■整理：香港文匯報記者 丁春麗

## 央視快評

## 牢記黨的初心和使命

香港文匯報訊 5月20日至22日，中共中央總書記、國家主席、中央軍委主席習近平在江西考察。在中央紅軍長征集結出發地於都，總書記瞻仰中央紅軍長征出發紀念碑，察看中央紅軍長征出發地舊址，參觀中央紅軍長征出發紀念館。總書記深情地說道：「我們不能忘記黨的初心和使命，不能忘記革命理想和革命宗旨，不能忘記革命先輩、革命先烈，不能忘記革命老區的父老鄉親。」

昨日中央廣播電台發表「央視快評」指出，85年前，中央紅軍正是從這裡出發，開創了長征這一人類歷史

上的偉大壯舉。85年後的今天，在革命的源頭回望那段震撼人心的苦難與輝煌，習近平總書記以這四個「不能忘記」緬懷中央蘇區浴血奮戰的崢嶸歲月，致敬開創光輝事業的先輩先烈，勉勵我們不忘初心牢記使命，在新時代弘揚長征精神，接續奮鬥砥礪前行，走好新的長征路。

快評認為，任何偉大事業的勝利，歸根結底是理想的勝利、信念的勝利。正如習近平總書記所強調：「革命理想高於天。理想之火一經點燃，就永遠不會熄滅。」在實現「兩個一百年」奮鬥目標、實現中華民族

偉大復興中國夢的新長征中，我們要牢記初心和使命，堅定理想信念、磨礪革命意志，用理想之光照亮奮鬥之路，以信仰之力開創美好未來。

快評最後強調，以百姓心為心，方能成就偉業。開創新的偉大遠征，我們必須永遠牢記人民群眾是力量源泉。我們黨要始終做到聽人民呼聲，與人民同行，為人民執政，尤其不能忘記老區人民，要千方百計讓老百姓都能過上好日子，從而凝聚起全體人民智慧和力量，激發出全社會創造活力和發展動力，在新的長征路上再書輝煌。

## 中國11航企向波音提出索賠

香港文匯報訊 據中新社報道，繼中國東航、國航、南航和廈航向波音公司提出索賠後，山東航空、深圳航空、昆明航空、海南航空、福州航空、祥鵬航空、奧凱航空7家航空公司昨日已陸續確認，就波音737MAX停飛以及前期訂購的737MAX延遲交付造成的損失提出了賠償要求。

截至記者發稿時，涉事波音737MAX停飛的12家中國航空公司，除九元航空外，已有11家向波音提出索賠。

印尼獅航和埃塞俄比亞航空公司的波音737MAX飛機先後於2018年和2019年接連發生墜機空難。今年3月11日，中國民用航空局宣佈，為確保中國民航飛行安全，中國運輸航空公司暫停波音737MAX飛機的商業運行。

據統計，中國共有96架波音737MAX受此影響停飛，大約佔其飛機的4%。其中，國航15架、南航24架、東航14架、海航11架、廈航10架、深航5架、山航7架、祥鵬航空3架、奧凱航空2架、福州航空2架、昆明航空2架、九元航空1架。

有業內分析人士認為，上述航空公司的損失包括原有航線停飛造成的直接營業損失以及為彌補航線缺口調用其他飛機導致的成本等，每家航企索賠金額或達千萬美元及以上。

對於恢復波音737MAX運行的時間，中國民航局此前給出了先決條件：查明飛機設計的適航符合性和確保有關安全措施得到貫徹落實，並與事故調查結論密切關聯，以事故調查官方結論為依據，充分評估飛機有關設計和改進等。