



新高考之下，志愿应该怎么填？

工行请来专家为客户答疑解惑

本报通讯员 陈墨 文/图

新高考下的志愿应该怎么填报？高中毕业后，可以申请去哪些国家和地区的高校留学……6月11日下午，工行温岭支行营业部的10楼会议室里，台上专家侃侃而谈，台下观众听得津津有味。

2017年高考刚刚结束，高中毕业生们即将迎来人生中的重大选择——填报志愿。为了给毕业生及家长指点迷津，工行温岭支行邀请了省级高中升学规划专家团，从不同角度为大家答疑解惑，并介绍了全球升学途径。

今年高考志愿怎么填报？听专家——道来

今年是浙江高考改革后的第一次新高考，与往年相比有很多不同。在填报志愿上，变化也十分明显：每个考生最多可以填报80个志愿（不含提前批）。如何填报志愿能提高让自己被心仪的高校录取的几率？应该选普通高校的优势专业，还是报考211高校的冷门专业……浙江电视台教育科技频道《招考热线》制片人、国家级职业规划师孙悦向在座的毕业生及家长一一分享了他的心得。

“举个例子，一位考生高考分为630分，填报志愿时，把南开大学历史系填报在第80个志愿。另一位考生考了580分，填报志愿时，把南开大学历史系放在第一个。那么，谁会被南开大学优先录取？”刚一开场，孙悦就抛出了这么一个话题。现场的家长和毕业生们七嘴八舌地议论了起来。

“新高考十分注重对高分考生的保护，理论上来说，在这种情况下，630分的这位考生会被优先录取。”几分钟后，孙悦揭晓了答案。



个概念，比如：什么是平行志愿？三条线（省控最低投档线、学校最低控制线、专业最低投档线）是如何诞生的？什么叫退档？什么叫“遵循志愿”投档？

介绍了国内高校的志愿填报技巧之后，浙江省对外服务公司的留学专家汤樱音向到会的家长们介绍了留学

的相关知识和政策，给有一定经济基础的毕业生们提供了更多的选择。

澳洲、新西兰、加拿大是目前比较热门的留学目的地；想到美国留学，最好提前两三年准备；日本的介护项目留学成本较低，毕业后的就业途径比较多……听了专家的介绍，很多家长认真地做了笔记，还用手机拍

下了专家讲解的内容。

工银加拿大留学通，出国留学伴你行

“我家孩子英语成绩很不错，性格开朗，比较独立。我想送他去加拿大留学，开开眼界。”一位到会的家长表示，“出国留学的钱我们已经提前准备起来了，相关资料也递交上去了。但是，我们需要提前给孩子在国内办一张信用卡吗？国内办的卡，到了国外还能用吗？”

为了满足出国留学旺季的金融需求，工商银行推出了工银加拿大留学通业务，专为前往加拿大留学的中国学生提供包括开户、汇款、借记卡等一条龙金融服务。

近期，加拿大驻华大使馆签证处宣布，允许符合要求的加拿大留学申请人在其留学签证申请中通过申请指定银行出具的GIC证明，以取代过去多数资金文件。只要客户在指定银行开立GIC账户并存入相应金额的保证金，即可获得GIC担保投资证明。

中国工商银行（加拿大）有限公司（以下简称工银加拿大）是加拿大驻华大使馆签证申请中心指定的中资留学生担保GIC业务办理机构。

工银加拿大GIC账户可为留学生配备借记卡、个人网银、学生账户，留学生到了加拿大之后，只要激活账户就可直接使用。

如果留学生被拒签，手续费除外，保证金将全额退还。

此外，工行还可以提供留学金融一条龙服务。在办理过程中，工行可以提供代理签证、出国资信证明、外地携带证等相关业务，为留学生家庭提供方便。

在工行办理留学相关业务的客户，还可以获得工行免费赠送的学生家长相同目的地旅游签证，免除一切服务费。

银联携手40多家商业银行推出云闪付二维码支付服务

本报讯（记者黄慧慧）现在，移动支付已经成了生活中不可或缺的一部分。出门去超市买东西，带一个手机就可以付钱；打的时没有带零钱，扫一扫微信二维码，只要一两秒钟，司机就收到了车费……你是不是已经习惯了微信、支付宝带来的快捷支付？现在，通过中国银联的云闪付二维码也可以进行扫码支付了。

数据显示，去年，中国成为全球最大的移动支付市场，总交易额达38.6万亿元人民币，同比增长了200%。而这其中，超过90%的份额都属于支付宝和微信。

如今，这种两分天下的格局有可能会被打破，来势汹汹的银联志在让支付市场重新洗牌，或将形成“三国杀”的局面。

近日，中国银联携手40多家银行宣布，正式推出银联云闪付二维码支付服务，持卡人可以通过银行APP可实现银联云闪付扫码支付。此次推出的包括主扫消费、被扫消费和人到人付款等多种模式，后续还将推出ATM二维码取现以及增值服务等。

使用时，消费者在布放有云闪付二维码受理标识的商户，打开任意一家已开通云闪付二维码服务的商业银行APP，首次绑卡后，通过“向商户付款”功能生成“付款码”，收银员使用扫码枪读取后完成支付，或通过“扫一扫”功能扫描商户收款码后即可支付。

首批支持云闪付二维码的银行已超过40家，包括工行、农行、中行、建行、交行、招行、邮储银行、兴业银行等多家银行APP均支持银联云闪付扫码支付。另有近60家商业银行正在加紧测试并即将开通，年内其他主要银行将基本实现开通。

把关爱送到家



“真没想到，人保公司也有家访。”当叶佳丽的丈夫看到人保财险温岭支公司党支部书记一行来家访，激动地说。6月8日，该支公司党支部书记带队进行员工家访活动，受到了受访家庭的欢迎。

此次家访活动的重点是向员工家人介绍公司的相关政策，了解、关心员工的成长。经过一个多小时拉家常式的谈话，拉近了员工家人与公司之间的距离，叶佳丽及家人共同对今后的规划等进行了交流。家人表示，会继续支持叶佳丽的工作。

此次家访活动，在公司、员工、家庭之间建立起沟通的渠道。今后，该支公司党支部将把家访作为加强和改进员工思想政治教育工作的长期、定期任务，将教育帮扶日常化。

本报通讯员 陈慧琴摄

加息又扩容，6月国债10日开抢

本报讯（记者黄慧慧）近日，财政部在官网发布公告，2017年第三期储蓄国债（电子式）和第四期储蓄国债（电子式）于6月10日至6月19日发行。市民可通过指定银行的网上银行、网点柜台等渠道购买。值得一提的是，此次国债发行利率自去年5月以来首度上调，其中3年期国债年化收益从3.8%调到3.85%，5年期国债年化收益从4.17%调整到4.22%。

从今年4月开始，不论是凭证式国债，还是电子式国债，最大发行总额均有上调。此次也不例外，两期国债最大发行总额从去年同期的400亿

元增加到460亿元。

公告显示，两期国债均为固定利率、固定期限品种。其中，第三期期限3年，票面年利率3.85%，最大发行额230亿元；第二期期限5年，票面年利率4.22%，最大发行额230亿元。两期国债发行期均为2017年6月10日至6月19日，2017年6月10日起息，每年6月10日支付利息，分别于2020年6月10日和2022年6月10日偿还本金并支付最后一期利息。

国债收益上调，对市民而言，最直观的就是收益增多。以今年4月发行的电子式国债为

例，市民分别购买10万元3年期、5年期国债，彼时对应的年化收益为3.8%、4.17%，每年可获利息为3800元、4170元，累计到期收益为11400元、20850元。

而如果同样以10万元本金购买本次发行的两期国债，每年分别获得的利息为3850元、4220元，累计到期收益为11550元、21100元。也就是说，利率上调后，3年期、5年期国债4月购买和6月购买二者收益分别相差150元、250元。

此次发行的为电子式国债，不同于凭证式国债只能通过柜台购买，电

子式国债既可以在柜台购买，也可以通过网银购买。但要确认网银是否已开通“证券交易功能”。若还未开通网银“证券交易功能”，需要带上身份证和储蓄卡到银行柜台开通此项功能。

此次发行的两期国债由38家2015-2017年储蓄国债承销团成员通过其网点柜台代销。对温岭人来说，可以在工商银行、农业银行、中国银行、建设银行、交通银行、中信银行、华夏银行、浦发银行、兴业银行、招商银行、平安银行、邮储银行等金融机构的网银和柜台购买这两期储蓄国债。

科普之窗

前沿科技 / 科学常识 / 科技人物 / 科学大事记

我国地铁家族迎来首位“山地型选手”

近日，中国地铁家族传来喜讯：中车四方股份有限公司为重庆地铁5号线研发的As型列车运抵山城开始调试，这标志着我国首款山地A型地铁列车正式诞生。

山地“达人”：爬坡性能增五成

As型地铁列车适用于山地环境，具有爬坡能力强、转弯半径小、载容量大等特点，运行时速可达100公里，6编组列车最大载客量为2322人。新车型的诞生将为山地、丘陵地形的城市轨道交通基础建设和运营降低成本，提高列车安全性和运行效率。

中车四方股份有限公司相关负责人介绍，As型列车是介于A型、B型地铁之间的新车型，融合了两种车型的优点，并拥有独特的技术优势。新车型车体最大宽度3米，最高运行时速为100公里，6辆编组的最大载客量为2322人。列车还预留了8辆编组功能，通过增加车厢提高运力，最大载客量可达2716人。

被称作“山城”的重庆，山脉此起彼伏，地铁建设和运营难度大，距离地面最深的地铁站，位于近70米深的地下，是目前全国地铁线中距地面最深的车站。我国原有的地铁车型，其爬坡能力和载容量难以满足重庆新建地铁项目的需求。

中车四方股份有限公司中标重庆市地铁5号线项目后，通过2年时间的研发创新，开发出全新的As型地铁列车，与标准A型、B型地铁相比，爬坡性能提升50%。

自带“高能”：第一时间自救援

As型列车突破了地铁救援的传统模式，在其他车辆救援的基础上，增加了“自救援”功能，大幅缩短线路救援时间，迅速恢复正常运行，提高了运营效率。

蒋欣介绍，自救援是相对于其他车辆前来救援而说的，也就是说，车辆发生某些故障后，车辆上的工作人员通过自诊断发现故障

点，并通过车辆自身的设置进行控制系统和动力系统的重新设置，利用状态良好的车辆提供动力和操作信号，这样整辆车依旧可以正常运行，避免了“远水解不了近渴”，实现了“自救援”。

6编组的As型列车作为一个整体控制网络，分为前后2个“小编组”，各由一节车头和两节车厢组成，发生故障的“小编组”会被切断运行动力，但保留照明、空调、影像等功能，不影响乘客舒适度；另一个“小编组”则独立形成新的小网络，控制“小编组”为全车提供运行动力，“出故障的小编组会被另一个编组推或拉着走，避免了因故障停车影响地铁运营和乘客出行。”蒋欣说，As型列车首创的“自救援”模式，为今后其他地铁列车的设计、生产带来了新思路，有望推广到更多城市轨道交通中。

跨线混跑：别家的“跑道”也ok

As型列车在地铁领域首次实现了互联互通，不同厂家的地铁列车进行一致化的设计，可以跨线路运行。蒋欣解释说，由于国内地铁生产厂家采用的信号系统不同，不同列车运行时信号无法兼容，导致不同厂家的控制系统、信号系统无法“对话”交流，无法跨线混跑。

在此之前，较大规模的城市中，往往存在多条线路，车辆提供商分属不同公司，信号系统不一样，车辆之间无法解析对方信号，对指令、线路运行信息等完全无法进行有效沟通，一条线路上只能跑某个厂家的地铁车辆。

为了解决这个问题，重庆地铁运营方与中车四方确定了新的开发方向，中车四方通过协调不同信号系统服务机构，增强信号系统的相互兼容性，实现互联互通，在全国首次实现了地铁车辆的跨线路运营。As型列车在重庆地铁5号线投入使用后，通过列车信号系统的兼容升级实现信息无缝对接，列车也可在5号线之外的线路上正常运行，提高地铁的综合调度能力。