

为何越来越多的城市“限”进去?

2014年12月29日下午深圳市突然宣布开始实施汽车限购措施,有效期暂定5年。至此,继北京、上海、广州、贵阳、石家庄、天津和杭州之后,深圳成为全国第8个汽车限购的城市。

为什么越来越多的城市加入汽车限购大军?已经进行汽车限购的城市交通拥堵现象是否有所缓解?接下来,“限字令”还将怎样蔓延?

专家表示,短期来看实施限购限行可以起到立竿见影的效果。但从长远看,根本方法还在于转变城市发展思路,以市场化手段进行深层次治理。

地方政府为何青睐“限字令”?

尽管有人质疑一些地方政府限购限行政策的合法性,但是一个不容否认的事实是:这些城市均已车多、交通拥堵严重,以限购限行治堵无疑“起效快”。

公安部交管局统计数据称,截至2013年底,全国有29个城市的汽车保有量超过百万辆,北京、天津、成都、深圳、上海、广州、苏州、杭州等8个城市超过200万辆。交通拥堵越来越成为中国很多城市的通病。

对于此次突然推出“限购令”的原因,深圳市政府的解释是:深圳机动车增速迅猛,截至2014年12月20日,深圳市机动车保有量超过314万辆,近5年年均增长率约16%。按照现有态势,到2016年底机动车保有量将超过400万辆。据测算,届时中心城区晚高峰拥堵时长将从2014年的55分钟拉长至92分钟。因此,采取增量调控措施遏制小汽车增长,是现阶段深圳治理交通拥堵的当务之急。

根据《上海市综合交通2013年度报告》预测,即使延续目前的机动车总量控制政策,到2015年上海

牌照的私人小汽车保有量将达200万辆,比2010年的100万辆增加100%;道路交通量将较目前增加20%以上,交通供求矛盾将更为突出。

在天津,2006年至2012年,全市机动车保有量由120万辆增加到236万辆。根据2011年第四次综合交通调查显示,天津市中心城区主干道高峰时段平均车速为19.5公里/小时,比2000年下降了18%,低于20公里/小时的国际拥堵警戒线,天津市主要交通节点已发生了较为严重的交通拥堵,如不采取限制措施,高峰时段将出现恶性拥堵。

与拥堵一样令人忧心的是不断爆表的PM2.5。截至2014年2月底,杭州市机动车保有量达到259.8万辆。据杭州环保部门测算,杭州市机动车尾气排放对大气PM2.5的贡献率高达39.5%。

一位业内人士分析,对于城市管理部门来说,在城市规划滞后、路网建设跟不上需要的情况下,实施限购限行可以起到立竿见影的效果,限购限行或将成为越来越多城市的“常态”。

真的一“限”就灵?

来自政府部门的数据显示,部分城市在实施限购限行政策一段时间后,取得了一定效果。但一些“双限”城市市民出行感受和有关报告则显示,治理交通拥堵并非一“限”就灵。

杭州相关部门11月底发布统计数据称,自今年3月底推行小客车限购限行以来,杭州拥堵情况明显好转。同时杭州也将进一步完善限购政策,平衡车辆增长需求与道路拥堵的矛盾。

杭州市综合交通研究中心的数据显示,和实施

“双限”前相比,全市道路拥堵里程,早高峰从74.14公里减少至68.47公里;晚高峰从72.86公里减少至55.37公里。同时,早晚高峰持续时间均明显缩短。

对于这些数据变化,一些杭州市民感受并不明显。杭州市民刘德敏说,限购刚开始的时候感觉挺明显,七八公里的路早高峰可以节约将近10分钟,但最近感觉原先的拥堵路况又回来了。“同一时间出门,堵在路上的速度感觉又回到限购前了。”

而在天津,记者采访发现,城市实行限购限行后,拥堵的交通环境也得到一定改善。天津交管部门统计数字显示,自今年3月1日启动机动车限行措施以来,天津中心城区小客车交通流量下降20%,公共交通和地铁客运量提升了8%,外环线内早高峰、午高峰和晚高峰交通拥堵情况分别下降83%、65%和74%。

市民刘先生表示,限购限行以前天津堵车的情况已经非常严重,大街上到处都是京牌和河北牌照的汽车,实行限购限行以及限制外地车进津以后,拥堵情况有了明显好转。

然而,“限字令”并非全盘通吃。尽管早就实施了限购限行政策,高德公司发布的《2014年第三季度中国主要城市交通分析报告》显示,三季度北京拥堵排名仍然全国第一,全天拥堵延时指数1.74,高峰期拥堵延时指数达到2.12,意味着北京采用私家车出行的上班族需花费在非拥堵状态下2.12倍的时间才能到达目的地,拥堵时间成本全国最高。

治堵良方何处寻?

有专家表示,不管限购限行措施如何升级,都不是治堵的根本办法,只是一种权宜之计,为从根

本上解决拥堵问题赢得时间。从长远看,只有加强交通建设和城市规划管理才是解决交通拥堵的治本之道。

浙江省社科院调研中心主任杨建华说,“限字令”并非万能药。雾霾、堵车、噪音等由汽车过多引发的“城市病”并非中国独有,根本方法还在于转变城市发展思路,出台市场化手段等深层次的治理。

也有专家表示,公共交通体系不健全是导致“城市病”的一个重要原因。城市发展不应该只注重城区范围的扩张,还应着力加强市内公共交通网络的建设,提升公共交通服务能力。

南开大学国家环境保护城市环境颗粒物污染防治重点实验室主任冯银厂表示,限购限行只是减慢机动车数量增长的速度,本质上讲只是推迟交通体系崩溃的时间点。

“北京的城市道路是世界上最多的,北京的汽车也不是世界上最多的,但为什么北京是世界最堵的?问题绝不在于道路建设和机动车数量。”冯银厂说,道路拥堵只是表象,背后是城市规划和社会资源分布的综合性问题。

上海市委研究室经处处长张国华认为,现在我们城市的情况是医住分离、职住分离、学住分离,导致小汽车的使用需求很难控制。因此要促进城市教育资源、医疗资源和产业、居住、配套的均衡化,这才是治本之策。

此外,也有专家建议应该通过市场化手段治理拥堵。应当充分利用机动车使用各环节的价格杠杆调节供求关系,减少非市场化手段的干预。

(据新华社)

上海大众汽车第1200万辆轿车下线



科技日报讯(王月菊)2014年12月27日,伴随着一辆摩登棕的Lamando凌渡缓缓驶下生产线,上海大众汽车迎来了第1200万辆轿车的下线,再度刷新产量纪录,成为国内第一家产量突破1200万辆的轿车生产企业。

从1100万辆到1200万辆,这一次上海大众汽车只用了短短6个月的时间。如今,每天有超过4800辆轿车驶出上海大众汽车在安亭、南京、仪征、宁波、乌鲁木齐的工厂,交付到全国消费者的手中。优异的产销成绩离不开30年来上海大众汽车在技术研发、产品质量、营销服务、人力资源等各个领域的不断坚持,企业也由此形成了完善的体系竞争力。技术创新已成为上海大众不断提供优质产品的重要保障。截至目前,其研发中心在研发设施上累计投资已超过30亿元人民币,建立了国内领先的全套针对整车自主开发的硬件设施。其中,2003年建成的上海安亭试车场是国内第一个达到国际标准的轿车试车场地,其试验结果等效于世界著名的德国汽车集团埃拉埃拉试验场。2014年10月,上海大众汽车于新疆的试车场也于正式签约,未来将为企业的技术研发工作提供强有力的硬件保障。

近年来,上海大众汽车的研发资金投入始终保持两位数的增长,2011年至2013年间,企业累计投入研发资金超过104亿元人民币。伴随着研发工作的不断提速,上海大众汽车的产品谱系也不断丰富,新桑塔纳、新朗逸、朗逸、朗逸观、昕锐、全新昕锐、野帝等多款车型陆续上市,全面覆盖A0、A、B级轿车与SUV、MPV细分市场。

此外,完善的质保体系也让上海大众汽车得到越来越多消费者的认可。目前,上海大众汽车建立了1400多家营销网点,形成了国内布点最多、覆盖最广、体系最完善的营销服务网络。

据最新数据显示,截至2014年11月,上海大众汽车全年累计销售160万辆,同比增长14.2%。

专家:智能互联技术成汽车新生态突破口

近日,在2015网易经济学家年会上,与会专家指出,当前智能互联技术正深刻地影响着汽车产业,带来了新的汽车生态。汽车产业应尽快适应这一趋势,进行相应的创新,才能保持持续增长。

在大会关于汽车新生态的讨论中,吉利控股集团董事长李书福表示,目前国内汽车工业已进入全新的发展阶段,“80后”成为市场主力军,消费者主动拥抱国际潮流,他们比以往的消费者更加追

求科技品质及个性表达。因此对于汽车厂商来说,设计需要追求动感、精致、个性,要把安全健康及先进的互联技术组合起来,以满足用户更高的消费需求。

前江淮汽车董事长左延安表示,一方面汽车产业已出现了结构性产能过剩,不会再有多年的两位数增幅的情况。另一方面,汽车从研发、制造到物流及营销全产业链,都在受到智能互联技术的深刻影响。今

后汽车产业的创新模式,在相当程度上将体现为基于智能互联的系统创新和多项技术的融合。车企应围绕节能、环保、安全三大主题,通过与信息技术的深度融合,加速提升汽车制造产业的智能化、电气化和自动化。

左延安同时表示,在这个过程中,车企应注重通过互联网的互联互通的功能,充分整合客户资源,使这些资源充分地参与汽车的市场研究和产

品策划,从而让车企对市场需求的认识更加精准和快捷。

网易经济学家年会是国内外顶尖经济学家搭建的交流平台,迄今已是第六届,5年来已吸引了包括7名诺贝尔经济学奖得主在内的200余位国内外知名学者参加。本届年会的主题为“重建改革生态”,吸引了海内外90多位著名经济学家、企业家与会。

(据新华社)

世界“重载之王”装入自主设计制动系统 轨道交通“三大件”实现完全中国创造

□ 张勇

中国轨道交通在最核心的部件——有着列车“守护神”之称的机车制动系统上又取得巨大突破。2014年12月27日,装载中国北车自主化JZ-8型机车制动系统、编号为1151的世界“重载之王”——HXD2型电力机车在包头西机务段圆满完成了10万公里的运营考核,将进入小批量的正式装车运营。自此,中国在轨道交通装备行业最核心的牵引系统、制动系统和网络控制系统“三大件”上均实现“中国创造”。

机车运营方包头西机务段评价说,在10万公里

运营考核期间,来自中国北车的自主化制动系统表现出比西方巨头们更卓越的性能。

中国北车在牵引系统、网络控制系统、制动系统上的全面突破,不仅彻底实现了轨道交通“三大件”的百分百“中国创造”,也为中国北车在核心技术上领跑世界创造了条件。牵引系统和网络控制系统是衡量轨道交通装备制造企业是否具备核心创造能力的标志,名副其实的德国西门子、法国阿尔斯通、加拿大庞巴迪等国际巨头在这两大系统上均实现自主创造。

然而,他们在制动系统上均建树不大。制动系统是核心中的核心,国际上先进的制动系统主要出自德国克诺尔和法国法维莱。目前中国高铁和大功率机车上装载的制动系统也大多依赖于这两家。

在轨道交通的“三大件”中,牵引系统决定列车能否高性能地运动起来,制动系统决定列车能否安全平稳地停下来,网络控制系统则指挥着列车的一举一动。制动系统是列车运营的安全“守护神”。高速动车组和功率机车制动系统是世界交通运输工具的巅峰之作,其技

术难度远甚于飞机、轮船和汽车等交通工具的制动系统。中国北车研制的JZ-8型机车制动系统采用微机控制技术,由机车制动控制系统和基础制动装置组成。相对于传统的自动空气制动和电空制动方式,JZ-8型机车制动系统具备了具有大脑和神经功能的制动控制柜、司机控制器和显示屏,安全保障钢铁巨龙的运行。这一新型的制动系统具备国际领先水平,是工业化和信息化深度融合,弥漫着互联网思维的列车“智能守护神”,比传统的制动系统有着脱胎换骨般的飞跃,因此技

术水平极为艰深,仅为少数国际巨头所掌握。

中国北车JZ-8型机车制动系统由中国北车四方所公司研制,是原铁道部重大项目(机车制动系统技术和应用研究)的重要组成部分,是原铁道部和铁路总公司大力推动的核心技术攻关项目。呼和浩特铁路局包头西机务段对这一系统的运营考核创造了绝佳的条件。HXD21151型电力机车运营考核期间主要在包兰线和京包线间承担货运牵引职能,这两条线路有着严酷的自然环境——有着长达187公里、坡度达千分之十的长大坡道,有着零下21℃到零上36℃之间的气温变幻,有着少见的风沙和冰天雪地天气。然而,制动系统在如此恶劣的环境中运行,各项性能指标依然表现卓越。这有效锤炼了JZ-8型机车制动系统的环境适应能力。未来,日益成熟的JZ-8型机车制动系统还有望移植到高速动车组上。

实现轨道交通牵引、制动和网络控制系统“三大件”的完全“中国创造”,是推动中国轨道交通装备业从“中国制造”向“中国创造”转变的奠基之作,也是中国高铁走向世界的基础技术储备。

贵广高铁设计新

四线并行长度和难度位居全国前列

□ 刘新红

曾经山水相望,而今山水相连。2014年12月26日,铁四院设计的我国西南地区第一条时速250公里高铁——贵广客专通车运营,打通云贵高原和珠三角地区,成为继南昆铁路后西南地区又一条出海通道。

“从西南内陆到华南沿海,需要这么一个快速通道和全新的经济动脉。”铁四院贵广高铁设计总体负责人李其龙说。“它大大缩短了黔桂粤三省的时空距离,带动了沿线旅游等相关产业发展,为三省间的经贸往来、区域合作打开新的格局。”

贵州广东一直山水相望,却路途曲折。以前从贵阳到广州有两条通道,一条经过湖南,全程1560公里,需要20多个小时,另一条经过广西,全程1440多公里,也要走20多个小时。贵广高铁通车后,贵阳广州4个小时即能通达。

“跨越重山重水,贵广高铁实现了科技、人文、社会的高度融合。”铁四院副总工程师许国平介绍,“我们采取了先进的设计方法,确保施工运营安全。”

铁四院设计范围贺州至广州段全长259公里,沿线地质复杂,经过大的断裂带,此外河网密布,既有铁路及公共道路交叉多,给设计选线增加了很大难度。

“初测时我在地形复杂的贺州担任技术队长,”李其龙回忆说,“每天勘测,中巴车、老乡的船、农用拖拉机等各种交通工具才能到工点,一天要走20多公里。有时下过雨,山边的土路很滑,下面就是几十米的深渊,坐在拖拉机上很有些担心,万一翻

下去命就没了。”

经过前期勘察,铁四院拿出了贵广高铁贺广段的设计方案。这份图纸上,最大的设计亮点就是四线并行长度长、车站规模大、特殊桥型多,真正实现了全线跨区间无缝线路。

四线并行长度和难度在全国位居前列。贵广、南广铁路从肇庆开始并行,直至广州南,四线并行地段长达80公里。且四线之间存在多次小夹角交叉跨

越,通俗点讲就是几条线路“绕成了麻花”,同时又要尽量考虑节约用地,减少拆迁。四线并行段制约因素多,设计难度大、技术要求高,在全国一次建成的四线并行铁路中,长度和难度均位居前列。

大跨度、特殊结构桥梁多。贵广铁路进入广州地区后,跨越珠江等多个重要支流及多处高等级道路,铁四院使用了斜拉桥、系杆拱桥、钢桁拱桥等多种特殊桥型结构,设计跨度大、难度大、造型优美。其中跨

朔州工务段强化冬季人身安全

科技日报讯(富立彬)朔州工务段在春运期间,针对管内客车站道和重载通道设备、作业特点,采取有效的防范措施,强化冬季人身安全风险控制。

该段要求所有巡检、探伤、干部徒步检查设专职防护员,机关科室干部和探伤作业上线前必须与驻站防护员取得联系,并在车站登记。倡议全段防护员把工友的生命当做己任,以高度的责任意识,认真履行岗位职责。同时,组织专人通过添乘、现场跟班、临时抽查等方式加大对现场防护情况的检查频次。

沈阳车辆段强化“双节”党风廉政教育

科技日报讯(毕昆)“元旦”“春节”前夕,沈阳车辆段党委向各级干部发出廉政短信、微信,利用漫画、动画、微电影等形式,开展节前党风廉政教育。

这个段党委明确提出,禁止用公款购买、印制贺年卡、年历等各类节日纪念品,禁止向段领导或干部赠送过年礼品、卡物等。段党委书记对全段277名干部和6个关键岗位人员开展一次专题廉政教育,强调纪律要求,明确红线规定。利用段信息平台,精心编制廉政短信、微信等20余条,节日前夕发送给各级干部。

沈铁基层减少车辆故障确保运输

科技日报讯(杨光)冬运以来,苏家屯车辆段针对冬季货车故障频发的实际,采取多种有效措施,大力减少车辆故障,保证铁路运输安全。

这个段针对冬季货车进入解冻库高温烘烤易造成制动故障影响运输的实际,在12个运用车间开展制动故障检修和车辆脱轨救援演练活动,提高职工快速反应能力。为减少车辆临时故障,这个段还在沈阳西、苏家屯、鞍山、大连等货车集散地,组建了8个故障检修组,专门处理因车门、地板和侧墙破损影响装车的常见故障。

荆门桥工段依托科技设备打造平安道口

科技日报讯(王华)武汉荆门桥工段针对道口过行人、车辆多,安全卡控难度大的实际,加大科技投入,提升道口安全保障能力。

为确保道口安全,该段在瞭望条件不良的道口安装视频摄像头、红外探测报警器;对运输繁忙道口安装视频报警系统,配发对讲机,及时发现隐患、排除险情;在道口房内安装视频远程监控设备,实时监控道口人员作业行为,杜绝违章违纪。此外,该段还引用先进技术,解决了道口铺面损坏汽车通行不畅的难题。

太铁疾控所为旅客平安出行提供卫生保障

科技日报讯(赵芳)随着春运的临近,太原铁路局疾病预防控制中心采取多项措施,为旅客出行提供卫生服务保障。

该局疾病预防控制中心围绕冬季卫生防病工作重点,根据全国传染病疫情情况,编写登革热、埃博拉出血热、H7N9等传染病卫生知识共计25000份,发放至旅客及一线职工手中。加大旅客车站餐饮供应的食品安全监测力度,并对列车上水采样38件,对16个生产厂家生产的24种产品进行抽检,保证了列车食品和饮用水的安全。

朔州车务段官方微博链接地情深

科技日报讯(刘继德 孙东洋)朔州车务段党委充分利用段官方微博平台开展了“铁路故事知多少、小小故事大智慧”活动,为铁粉们了解铁路、爱护铁路、宣传铁路搭建了高效的互动交流平台,有效地提升了朔州车务段官方微博的影响力。

该微博活动既普及了铁路知识,又增加了段官方微博访问量,更为重要的是众多铁粉增强了对中国铁路的认同感。截至2014年11月20日朔州车务段官方微博拥有粉丝11235人,开展主题活动731个。



百岁老人赞高铁

2014年12月25日,在大原南开往运城北D5305次列车上,列车长吴琼对一位老年旅客的特殊照顾,引起了同车旅客的关注。

只见她不时地端茶倒水,嘘寒问暖,还为老人送来了保暖毯,搀扶着老人去卫生间……一打听,这才知道,这位老人与吴琼非同寻常,已有百岁高龄,是吴琼确定的本趟重点照顾旅客。

这位百岁老人今年已有101岁。在60多岁的孙子和孙媳妇的陪同下去运城走亲戚。临行前,老人却坚决不坐已准备好的汽车,执意要坐动车,看看高铁。家人拗不过,这才买了临近中午气温较高,还不耽误吃午饭的D5305次动车组列车的车票。没想到,一上车就得到列车长吴琼的热情服务。

“亲人也不过如此了,让人看着很暖心。”一位王姓旅客当即拿起手机将吴琼车长照顾老人的场景拍了下来。

列车到达运城北站时,由吴琼提前联系的车站工作人员早已推着轮椅等候在了站台上。临近分手,这位百岁老人执意要和列车长吴琼合个影,并喃喃称赞:高铁真好,列车长真美。

文/田强 白波 图片由旅客手机拍摄提供