

收费公路亏损上升,该咋看?

——有关人士谈2014年全国收费公路统计公报

交通运输部6月30日发布了2014年全国收费公路统计公报:2014年,全国收费公路通行费收入3916亿元,支出5487.1亿元,收支缺口达1571.1亿元,相比2013年度亏损661亿元大幅增长。

收费公路怎么会有这么多亏空?照这样下去,我国公路建设和债务是否面临巨大风险?未来的收费公路政策会作哪些调整?

亏损1571亿元,钱去哪儿了?

“还本付息是支出的大头,占收费公路总支出的76.7%。”交通运输部公路局副局长王太开门见山。2014年,全国收费公路支出中还本付息支出就有4207.7亿元,偿还本金和利息各占一半左右。此外,养护经费469.2亿元,运营管理534亿元,税费249.5亿元,其他费用26.7亿元。

还本付息费用为何如此高?王太解释说,目前收费公路建设主要靠银行贷款等债务性资金,占了七成左右。

到去年底,全国收费公路累计建设投资总额61449亿元,其中债务性资金投入42652亿元,近70%。这些债务性资金投入中,银行贷款40080.6亿元,占94%。债务余额仍有38451.4亿元。

交通运输部公路科学研究院公路交通发展研究中心主任虞明远指出,现在公路的建设成本逐年上升,增加了债务规模。他举例说,按去年的平均造

价,一条四车道高速公路每公里平均7700万元,而在2000年只有约3200万元,有些西部山区桥隧比较高的路段造价更高。据统计,2014年度,全国收费公路共减免车辆通行费473.7亿元。其中,重大节假日小型客车免费通行减免175.8亿元。成本居高不下,运营管理支出也逐年扩大,今年比去年还增加77亿元。

王太解释说,管理支出包括的科目多,如信息工程、设备维护、人工工资保险、车辆维修燃油、水电取暖、事故救援等。收费公路是一个劳动密集型行业,收费人员需要三班倒,增加了开支。

王太表示,今后将把公布收支情况制度化,进一步加大收费公路收支透明度,严格管理,并欢迎社会监督。

债务余额逾3.8万亿元 偿债能力不断增强

收费公路的债务规模和收支缺口不断扩大,会不会引发债务风险?公路建设养护的资金如何保障?

王太表示,我国收费公路目前的债务风险仍处于总体可控状态。

“当前3.8万多亿的债务余额与最初的4.2万多亿债务相比,已经少了4200多亿元,说明收费公路整体上债务在有效偿还。另外,去年通行费收到的3916亿,扣除成本税费后,剩下的2636.6亿足够偿

还当年2101.1亿元的利息。”他说。他还表示,从长远看,当前大规模的建设高峰过去后,我国收费公路的建设规模会降下来,每年增加的债务也会随之降低,而通行费会随着交通量的增长而增加,收费公路的偿债能力会不断增强。

“即使如此,这样不断大幅举债建设也不可能长久维持。总体看,现在收费公路的建设费用过度依赖收费,造成债务规模过重。而财政用于公路建设和养护的奖金来源就是部分车购税和燃油税,总量很少。”交通部规划研究院战略与政策研究所所长徐丽指出。

今年政府工作报告指出,要“增加公共产品有效投资”,政府不唱“独角戏”,要更大激发民间投资活力,引导社会资本投向更多领域。

为提高收费公路建管养效率,促进公路可持续发展,财政部、交通运输部5月份发布了《关于在收费公路领域推广运用政府和社会资本合作模式的实施意见》,决定在收费公路领域鼓励推广政府和社会资本合作(PPP)模式。在中国道路运输协会副会长王丽梅看来,收费公路引入PPP模式将有助于缓解资金缺口,有助于高速公路网建设尽快完善,也会促进收费公路提供更好的服务。

推进收费公路改革 二级公路将逐步免费

“面对债务规模不断增加,资金缺口不断扩大的

严峻形势,现有收费公路政策确实有很多不适应之处。收费公路政策亟须进行调整完善。”交通部新闻发言人徐成光说。

他说,今年将进一步深化收费公路改革,加快调整和完善收费公路政策,加快《收费公路管理条例》修订进程,未来的公路体系中,收费公路将基本为高速公路,约占公路总里程的3%。

从交通运输部年初出台的《关于全面深化交通运输改革的意见》中,也可以看出今后收费公路改革的方向。首先,坚持用路者付费原则。普通公路负责提供均等化的普遍服务,由公共财政“埋单”,高速公路提供高效率服务,由使用者付费。其次,鼓励社会资本投资原则,推广政府与社会资本合作模式,通过规范的特许经营制度、合理定价和财政补贴,保障投资者合理的长期稳定投资回报,从而鼓励和吸引社会资本投资经营性公路。同时,加强政府监管,将收费公路信息公开制度化、规范化,切实保障收费公路资金的合理使用以及收费公路良好的路况和服务水平。

“收费公路与百姓息息相关,现在二级公路逐步免费是一种好的趋势。目前高速公路仍占收费公路总里程的64%左右,对非高速公路,政府可以通过终止、回购经营权等方式停止收费,提高免费路网的舒适度和标准,让百姓享受更好的服务。”王丽梅说。(据新华社)

青岛火车站暑运正式启动

科技日报讯(梁虹)2015年暑期运输期限自7月1日起至8月31日止,为期62天。青岛火车站(含青岛北站)预计发送旅客288万人,其中直通旅客147万人,管内旅客141万人,日均发送旅客4.6万人,同比增长15%。

今年暑运与7.1调图交织,为满足旅客出行需求,增开列车3.5对。车站增开朝发夕至青岛北至北京间Z8次直达特快列车。青岛至合肥G244/1、G242/3次延长至厦门北,延长区段经由福厦高铁、杭深线运行。暑运期间,青岛铁路部门加开青岛北至济南东间D9462、D9461次动车组列车。青岛北开K956/7次,自列车始发站起改为白城终到,运行区段改为青岛北至白城。

届时,青岛站(含青岛北站)日到发旅客列车将达到创纪录的124趟,运输能力同期增加2.8%。

铁路基层加强接触网供电设备防雷

科技日报讯(姜晓鹏 伏成刚)吉林供电段把防雷作为影响供电安全的关键点,对接触网和变电所防雷设施进行专项检查整治,确保供电线路畅通无阻。

这个段组织专业技术人员及车间骨干深入现场,对管内100多只避雷器、70多处接地装置、30多处避雷针进行逐一检查。严格落实雨前、雨中、雨后设备巡视“三检”制度,变电所值班员对所辖设备进行雨前、雨后专项巡视,对变电所的防雷装置和避雷线进行全面检测,最大限度降低雷电对变电所设备干扰和影响。

杭州地铁4号线开通试运营

科技日报讯(徐莹)6月28日上午6点28分,由中铁四局电气化上海分公司承建的杭州地铁4号线机电工程3标段末站新塘站(原艮山西路站)正式开通试运营,意味着4号线首通段全线运营,实现了与已运营的地铁1、2号线之间的换乘,杭州地铁正式迈入“地铁成网”时代。

杭州地铁4号线首通段工程,起于江干区的彭埠站,终于上城区的江东站,线路全长约9.65km,全为地下线,设车站10座。电气化公司上海分公司承建的工程设备安装及装修施工3标,包含彭埠站、火车东站、官河站、艮山西路4站4区间的低压配电照明系统、通风空调系统、给排水与消防系统、设备区装修、公共区装修等工程施工。



中国中车交付首批出口肯尼亚机车

6月30日,中国中车旗下的大连机车车辆有限公司举行首批出口肯尼亚机车交车仪式。该批机车共13台,以东风4D型机车为原型设计,同时兼顾当地的运用环境进行了设计和优化,最高运行时速100公里,机车将服务于蒙内铁路施工建设。

由中交集团总承包,中国路桥工程有限责任公司承建的蒙内铁路,是肯尼亚独立百年来建设的首条铁路,连接东非第一大港口蒙巴萨和首都内罗毕,采用中国国铁一级标准,全长480公里,预留电气化空间。去年5月11日,国务院总理李克强同肯尼亚总统以及东非其他五国总统和外长共同见证了蒙内铁路相关协议的签署。

蒙内铁路是我国助力东非铁路项目建设的良好开端,大连机车公司本着优势互补、互利共赢、共同发展的合作理念,全方位为蒙内铁路项目建设提供技术、产品、服务等支持,在非洲土地上彰显“机车摇篮”的雄风。作为互为最强有力的合作伙伴,大连机车公司与中交集团携手共同打造铁路建设和铁路装备产品的中国品牌。

图/文 邢毅

为京沪高铁保驾护航的维管人

——写在京沪高铁开通4周年之际

□ 钟泽华 何振杰

6月30日,是京沪高铁值得纪念的时刻。2011年的那一刻,她的华丽诞生,国人振奋,世人瞩目。

4年的安全运营,时间弹指一挥;亿万旅客运输,成绩稍纵即逝。上万次的运行,几千里的长轨,充满了责任,记载着辉煌,也续写着成千上万高铁人不屈的奋斗精神。

有这么一群人,他们并不引人注目。他们的舞台,只是架设在高铁上空的接触网;他们的观众,只有寂静的夜色和漫天的星光。无论是春夏秋冬,还是风霜雨雪,只有月光星辰、萤火虫,才会见证他们的身影。他们是蕴藏在夜空中的美丽风景,是行走在夜色下的侠客卫士,更是京沪高铁安全正点运营不可或缺的“守护神”、专业维管的“引领者”、业臻于勤的“奋斗人”。正是他们用极端负责的工作作风、数以计日的辛苦付出、不断创新的科技保障,为京沪高铁持续提供了数以万兆的“供电能量”,也为京沪高铁的安全正点运营奠定了坚实的基础。

他们,就是中铁电气化局京沪高铁维管公司的维管人。

京沪高铁的“守护神”

高铁安全,维管先行。自2012年4月12日成立的那一刻起,这一理念就已深深扎根于中铁电气化局京沪高铁维管公司全体员工的心中。

安全重于泰山,事故重在预防。京沪高铁维管公司紧紧牢记这一原则,以安全为己任,视安全为生命,始终坚持“安全第一、预防为主、综合治理”的方针,不断加大安全管理力度,紧盯安全责任落实和考核,通过完善安全生产管理制度,加强现场安全生产盯控,强化安全风险控制管理,注重安全文化教育、开展季节性隐患排查等一系列措施,安全优质地完成了各项生产任务;通过加强各层领导干部跟班检查、添乘检查、发放红黄白牌等措施,有效促进了公司安全管理水平的不断提高;通过对一线作业人员发现安全隐患实施奖励激励措施,对发现安全隐患的个人给予经济奖励,有效激发了干部职工查隐患、保安全的积极性和主动性;通过开展“安全生产月”、“打非治违”安全大检查、安全青年安全岗、群众安全监督员等活动,有效加强了全员参与安全生产的责任意识;通过在济南段试运行网络化安全隐患管理系统,加快安全网络信息化建设,创新安全管理手段和方法,有效提升了安全保障能力。

安全重在管理,管理务必规范。京沪高铁维管公司认真把握这一思路,在安全标准化建设方面始终坚持高标准、严要求,采取以点带面、样板引路的方式,在落实管理标准化、作业标准化、设备标准化的基础上,



夜间天窗点检修作业

黄鑫森摄

重点推进标准化样板工区的达标验收工作,辖区内四个段的四个样板工区在全路标准化检查评定中均达到了91%以上的成绩,标志着公司的安全标准化建设迈上了一个新台阶;同时,积极参与全路供电系统安全标准示范段的创建活动,所属蚌埠维管段顺利通过了全路供电系统安全标准示范段验收,受到了铁路总公司运输局供电部有关领导的一致肯定和好评。

4年时间的维管,京沪高铁的供电设备故障越来越少,供电故障平均检修时间控制在40分钟以内,京沪高铁维管公司的“守护神”作用得到了充分体现,为京沪高铁的安全正点运营做出了积极贡献。

专业维管的“引领者”

专业维管,取则行远。这是京沪高铁维管公司成立后的准确定位,也是公司不懈努力的方向。

斗转星移,时空变幻。京沪高铁作为当今世界上一次性建设速度目标值最高、建设里程最长、投资规模最大的中国铁路现代化的标志性工程,他的开通运营改变了人们的出行方式,缩短了时空之间的距离。自开通以来,累计已输送旅客3亿多人次,平均每日开行高铁100多对,京沪高铁的运营架次已位居国内第一。作为担负着京沪高铁1318正线公里接触网、电力变电维护管理工作的京沪高铁维管公司,深感受

任重大、使命光荣。

为此,京沪高铁维管公司以打造“行业领先、国内一流”的高铁维管专业化公司为目标,以科技为支撑,以专业化为导向,始终牢记“今天的缺陷就是明天的故障”这一缺陷管理理念,始终坚持“设备是有生命的,你不亏待它,它就会善待你”这一寿命管理理念,始终落实“准确判断故障,降低故障延时”这一故障管理理念,在专业化维管的实践中,不断创新高铁维管方式,及时总结高铁供电规律,闯出了一条高铁供电管理之路。

4年来,京沪高铁维管公司全面推进设备管理精细化,不断提高作业装备水平,加强生产组织,完善作业标准,优化工艺流程,创新检修模式,逐渐总结出了防风、防洪、防雪、防污闪、防冰、防腐蚀、防异物、防危树、防鸟害等具有“特效”的“九防”经验,并从整个供电系统的高度来考虑高铁维管工作,运用“寿命管理”、“缺陷管理”、“故障管理”等维管方法,充分体现了专业维管的优越。

通过集中修、全面检查、状态监测的检修方式,每年完成接触网设备全面检修1195.69条公里,标准化示范线集中修1316.281条公里,完成率达到100%;通过在变电、电力专业广泛开展变配电设备检修和预防性试验,顺利完成了24座牵引变电所、49个AT所、26

个分区所的变电检修试验和24座变电所、49座低压所、512座箱式变电站的电力检修试验任务;结合设备运行状态和季节性特点,大力推进以“九防”为主要内容的供电防灾体系建设,较好地控制了季节性故障的发生;完成了隔离开关整治、变电所计量改造等9项设备专项整治;完成了防雷工程、天津南站地铁站连接通廊营业线施工配合等16项外委工程项目;特别是在检修手段、巡检设备创新、工器具研发以及高铁设备寿命研究等方面取得了一系列成果。

4年来,京沪高铁维管公司科技创新稳步实施。防鸟害装置得到了持续改进;济南供电系统监测信息中心建设完成并投入运行,对安全防范起到了明显作用;智能移动“双巡检”系统、接触网电动巡检车等一批新的创新成果在实际工作中得到了认可并广泛运用;“2C、4C”系统逐步推广,“6C”系统的先进作用得到了充分发挥;参与的“高铁接触网预测和健康管理研究(PHM)”被列入铁路总公司2014年重大科研项目;接触网零部件寿命研究取得了初步成果;故障管理误差控制达到300米以内,大幅缩短了接触网的故障查找时间;公司“雨竹”QC小组和天津维管段“和谐号”QC小组均荣获北京市的“优秀质量管理小组”称号;天津维管段变配电检修工区荣获“北京市质量信得过班组”称号。

4年间,京沪高铁供电设备经历了春夏秋冬的洗礼,经历了南北气候差异的大考验,经历了春运、小长假等大客流、大编组、高峰期的冲击,经历了特大暴雨、强台风等恶劣天气的淬炼……实现了四年安全供电,取得了连续239天无弓网责任故障的高铁安全运营纪录。

所有优异成绩的取得,京沪高铁维管公司功在其中、功不可没,专业维管的“引领者”称号当之无愧。

业臻于勤的“奋斗人”

“先做品牌、后做市场”。这是京沪高铁维管公司确定的发展思路,也是公司培养和锻炼人才队伍的一贯宗旨。

众人拾柴火焰高。京沪高铁维管公司始终坚持以人为本、品德之上的原则,紧紧围绕敬业诚信、奋进兴企的目标,将人才培养和人才队伍素质提升作为一项重点工作来抓,将爱岗敬业、开拓创新作为人才培养和素质提升的重中之重。

4年来,京沪高铁维管公司通过加强培训教育,完善激励机制,举办各类培训班,系统培训公司各专业、各岗位人员,组织工区工长和业务骨干等一批高技能人才分批到北京交大进行脱产深造,实现了员工高校化的“理论培训”;通过成立变配电培训中

心,加强了练兵场建设,充分发挥变配电培训中心和练兵场作用,实现了员工实训化的“技能培训”;通过多次组织各专业技术比武、技能竞赛,并积极参与铁路总公司、集团公司组织的技术比武和技能竞赛,实现了员工竞赛的“全覆盖”。严格落实雨前、雨中、雨后设备巡视“三检”制度,变电所值班员对所辖设备进行雨前、雨后专项巡视,对变电所的防雷装置和避雷线进行全面检测,最大限度降低雷电对变电所设备干扰和影响。

4年来,京沪高铁维管公司广大员工在高铁维管战线上执着坚守、锐意进取、奋勇拼搏、甘于奉献,创造了一流的业绩,树立了良好形象,逐步形成了共同的价值追求和理想信念。通过实施“筑基、塑体、育魂”三步走的党建工作思路,形成了全体员工共同认可、自觉遵守,并带有京沪高铁维管特色的企业文化,为公司的创新发展提供了可靠保障。2015年,公司充分发挥“庆臣”精神的榜样作用,通过深入开展“学习庆臣精神,确保三保三保”主题教育活动,通过举办事迹宣讲会、演讲比赛、座谈会等方式,积极引导广大员工自觉践行“平凡而坚守的敬业精神,简单而专注的专业精神,守诺而笃行的诚信精神,勤奋而忘我的奉献精神”,涌现了一大批先进典型人物,为公司的后续发展增添了不竭动力。

正是有这样一群“业臻于勤,勤以至专”的“奋斗人”,他们以专业的技术和专注的精神默默奉献在高铁维管前沿,才换得了京沪高铁的安全正点运营。

成绩已成过去,高铁还将前行。京沪维管人于晚霞中走来,在晨光中离去,他们的背影在继续。

守护,引领,奋斗。

我们相信,京沪高铁维管公司一定会牢记使命、再接再厉,勇于创新、不断奋进,用扎实有效的安全成绩再续京沪高铁保驾护航的新篇章、新辉煌!



一流的专业监测设备4C视频监控新篇 邵艳摄