

规划 审批 融资 协同 京津冀交通一体化需破“四大难点”

北京市交通委13日公布京津冀协同发展交通一体化推进方案,京津冀交通一体化框架基本明朗。据了解,交通一体化还面临规划、审批、融资、协同四大难点。专家指出,三地应该打破行政壁垒,以体制机制创新推动交通一体化率先突破。

京津冀交通一体化框架明朗

在北京发布的方案中,京津冀交通一体化框架基本明朗:未来,京津冀交通将以轨道交通为核心,国家高速公路的所有“断头路”将被打通,区域路网格局由“单中心、放射状”向“多中心、网格状、全覆盖”转变;三地之间公交、地铁可以一卡通。

四层结构,打造“轨道网”——轨道交通由四层网络构成:干线铁路、城际铁路,市郊铁路,城市轨道交通。京津冀区域的交通须依靠上述四个轨道体系的合理衔接。

其中,城市轨道交通主要解决城市30公里范围内的交通出行;30至70公里要依靠市郊铁路,70至100公里交通出行需要由城际铁路承担,更远范围依托国家干线铁路。

“未来京津冀城市群有‘一核、双城、三轴、四区、11个节点’构成,1000公里的地铁网络加上1000公里的市郊铁路将构成北京轨道网络的主体部分。”北京市交通委主任周正宇说。

公路成环,打通“断头路”——交通运输部与国家发展改革委确定的涉及京津冀间的国家高速“断头路”有3条,即:京秦高速、京京高速、首都地区环线的密涿高速。2017年有望打通京津冀国家高速公路的所

有“断头路”。

三地还将建设“首都地区环线高速公路”,全长约940公里。京台高速建成后,《国家高速公路网规划》中7条首都放射线将全部实现。

一卡通,便民“智能化”——京津冀三地将在2017年实现区域公交、地铁“一卡通”互联互通。此外,目前北京与全国13个省市实现了不停车收费联网,2014年底京津冀三省ETC用户达到了245万,未来还将继续扩大。

一体化发展尚有四大难点

新华社记者采访中,京津冀交通一体化发展还有四大难点。

协调规划难。比如,密涿高速公路的线位走向经过了几次调整。密涿高速最早规划从京承高速公路密云为起点向南经平谷、三河、通州、大兴进入廊坊,连接涿州。随着国家高速公路网规划确定,又将其作为首都地区环线高速公路的部分路段,起点已不在北京密云境内。目前,三地正在交通运输部的牵头下,共同研究首都地区环线北京域外的规划线位。

投融资难。为打造“轨道上的京津冀”,由京津冀三地政府和铁路总公司共同出资,注册成立了京津冀城际铁路投资有限公司,股权比例为3:3:1:1。承担城际铁路规划、投融资等职责。

据京津冀城际铁路投资有限公司董事长郝伟亚介绍,三地之间两年内计划开工的四条城际铁路投资额约1000多亿元,其中政府投资100亿元,剩余的

约900亿元需要多渠道融资。

“这对一个新公司来讲是个挑战。”郝伟亚说,目前这四条线路计划采用“铁路+土地综合开发”模式。

这种模式统筹铁路建设与沿线土地开发,通过城际铁路建设带动沿线城镇社会经济发展,实现土地升值,再利用土地升值收益反哺城际铁路建设运营。

审批手续多。因为涉及三地,审批手续比以往更加复杂。以京唐城际铁路项目为例,项目申报报告阶段,就需要到国家及三地政府部门办理多达11项近30项前置审批手续。哪怕一件前置手续拖延,都将对整个工程形成制约。为此,国家有关部门也正在研究优化审批程序的措施,通过下放、精简、并联办理等方式提高前期手续办理效率。

协调工作多。比如,三地各个城市的卡要统一制式,需要建立一个区域清算结算中心。这个系统比较复杂,目前每座城市市民刷卡出行享受优惠不同,都局限于本区域内的财政补贴政策。今后,随着京津冀交通一体化发展,越来越多的公交甚至轨道交通线路可能跨省运营,群众刷一张卡,车费如何结算?折扣怎么打?这些都需要通盘考虑。

“在我们实际工作中类似这种问题很多,京津冀交通一体化最紧迫的不是硬件设施的一体化,而是体制机制的一体化。”相关人士表示。

打破行政壁垒 创新体制机制

三地充分认识到京津冀协同在全国改革发展大局中的战略地位。去年4月“京津冀三省市交通一体化统筹协调小组”成立以来,签署了《交通一体化合

作备忘录》,多层次召开三地联席会议。

专家认为,未来三地需要在五方面加快推进一体化进程。一是补齐交通基础设施短板,打通“断头路”;二是重视交通枢纽的协同规划;三是提升区域运输便利化水平,实现交通出行信息共享、客联、客联网售票、货物多式联运等;四是提高区域交通管理现代化水平,包括执法、管理、应急等业务协同;五是深化体制机制改革,打破行政分割和市场壁垒。

目前北京已经将一体化任务分解为9大项46小项,明确了任务“时间表”,力争在今年取得实质性突破。

利益分担机制方面,三地还将以市场为导向,以资本为纽带,建立三地在交通建设、运营、管理等方面的利益分担机制。

“公司虽然没有大股东,但三方都秉持平等合作、互利共赢的原则,尽量平衡因为三地经济发展阶段不同产生的不同利益诉求。”郝伟亚说,合作协议中明确建立了重大问题协商机制,重大问题由三地政府和铁路总公司共同研究解决。

“交通一体化的推进,将有助于首都‘大城市病’的治理,也有助于人口布局更加合理。”周正宇说,协同的关键是要打破“一亩三分地”的思维定式。

国家发改委国土开发与地区经济研究所所长肖金成指出,京津冀三地处于不同发展阶段,交通一体化有其特殊性,所面临的问题也更为复杂。

“未来,应该进一步淡化行政区域限制,建立三地之间顺畅的对话机制和决策机制,统一部署、统一实施。”北京市社会科学院副院长、北京方智智库首席专家赵弘指出。

(据新华社)

昆铁首运2.5吨小型零散货物

科技日报讯(张伟明)“小批量、多批次零散货物也能享受集装箱服务,小型集装箱如同货物的‘贴身保险柜’一样,我们运输的家用电器、日用百货、装饰材料等30多个品种的货物对号入箱,互不打扰。”云南大理腾辉物流公司负责人唐友如尝鲜铁路小型集装箱运输后高兴地说。

随着我国经济进入新常态,传统大宗物资运量需求下降,而化工品、金属电子等为主的零散货物需求猛增。为满足日益增长的零散货物快运需求,7月份以来,昆明铁路局在全国铁路首推2.5吨小型集装箱运输新产品,发挥小型集装箱便捷、高效、货损率低,以及便于公铁联运的优势,实现铁路货运服务转型升级。

该局小型集装箱运输以昆明为中心,通过滇西、滇南、滇东方向货物快运列车发送,具有快捷、安全、准时、经济等优势。首批100只小型集装箱7月份投入运用以来,市场供不应求。为扩大小型集装箱运输的辐射能力,该局还将合理布置揽货地点,在设有开通铁路的地方设立铁路揽货地点,采取固定时间取送、班轮化运输模式满足客户需求。目前,该局正加大小型集装箱的使用和购置力度,逐步形成以2.5吨、1.5吨为主型箱的小型集装箱快运新格局。

“微教学”提升职工学习兴趣

科技日报讯(陈亚)今年以来,重庆车辆段本着“缺什么、补什么、少什么、学什么”的原则,坚持职工技术培训依托科技手段,创新培训方式,切实提升了职工综合素质。

该段充分利用内网职工教育平台,开发建立在线学习、在线考试等四大功能模块,采取“实作问题现场教,理论问题上学,重点难点专人教”的培训方法。他们还利用微博、微信群等新媒体对职工进行循环式“微教学”,保证职工及时学习新《技规》《运规》等。同时,该段调集技术力量制作了实物教具,在运用车间设立了功能齐全的“练功角”,面对面、手把手现场教学,对职工进行单车检查、单车试风、轴箱簧更换等重点项目的技术指导。

草原铁路防胀轨保安全

科技日报讯(于雷)地处科尔沁草原的通辽工务段针对入伏以来持续高温、昼夜温差变化大的实际,采取科学有效措施,防止线路胀轨跑道。

这个段把低温锁定地段、顶涵顶管、平改立、道口两侧、水害复旧工程、桥头等97处区段作为防胀重点,建立检查制度,及时发现和处理安全隐患。科学安排维修作业,严格执行“二清、三不超、五不走”线路维修卡死制度,遇有高温天气取消施工封锁计划。对大中修区段、重点病害整治区段、缺道碎区段、线路状态不良处所补充石砟207车,整治冒泥处所1017处。

九景衢项目掀起大干热潮

科技日报讯(丁尤国 邹耀)进入7月份以来,中铁四局电气化公司九景衢项目掀起施工大干高潮,组织开展“大干100天,岗位做贡献”劳动竞赛活动,截至目前,电气化公司九景衢项目完成产值2757.26万元,施工进度领先于全线其它标段。

新建九(江)景(德镇)衢(州)铁路浙江段站前工程JQZJQ-2标正线全长49.999km。增建二线正线长42.458km,改建既有正线长42.595km。电气化公司负责本标段的三电迁改工程施工。

项目自进场以来,由于受各种因素影响,工程施工严重滞后,为圆满完成九景衢施工任务,确保九景衢铁路11月1日具备铺架条件的节点工期,电气化公司参建员工始终坚持“责任重于能力、意志创造奇迹”的理念,不畏艰险,克服了地质状况复杂、施工条件差等诸多困难。

民航局将构建综合机场规划新体系

科技日报讯(宗文)来自全国民航年中工作电视电话会议上的消息,民航局将强化科技支撑,确保民航持续安全,着力提升运输质量和国际竞争力,走多元化、差异化发展之路,更好地服务国家战略。

数据显示,民航行业半年利润已超过去年全年水平,创历史新高。下一步,民航局将进一步增强民航业和经济发展的融合度,积极构建新的国家综合机场规划体系,推动京津冀机场一体化运行,加快运输新机场建设;围绕“一带一路”战略,打造“空中丝绸之路”的核心节点;围绕长江经济带建设,优化城市机场群布局,区别功能定位,形成相互支撑、合作共赢、服务区域经济的城市机场群发展布局;围绕新型城镇化发展战略,支持中西部和支线机场建设,力争尽快形成区域枢纽与中小机场分工合作的发展格局。

铁路基层新党员培训贴近实际

科技日报讯(贾云涛)七一前夕,锦州车辆段党委开展“四个一”系列教育活动,对11名新党员进行培训教育,坚定理想信念,增强党性修养,加强党性修养。

这个段党委组织新党员参观段史馆,使新党员知段史、明段训,更加珍惜自己的工作岗位。组织新党员面对党旗宣誓,牢记入党誓词,用党员的标准严格要求自己。组织召开新党员座谈会,联系自己的岗位工作,谈对党的认识,谈今后工作的努力方向。对照党章,结合岗位实际,每个人撰写一篇心得体会,利用段报刊登,增强新党员的荣誉感和归属感。

我国颁发首张城际动车组市场“通行证”

CRH6A获型号许可 最高时速200公里

科技日报讯(吴新)近日,由中国中车旗下的青岛四方机车车辆股份有限公司(以下简称“南车四方股份”)研制的具有完全自主知识产权的CRH6A型城际动车组,正式获得国家铁路局颁发的“型号合格证”和“制造许可证”。这是我国城际动车组首次通过型号合格审定,取得的首张市场“通行证”。它标志着我国有了首款真正意义上可批量生产、投入运营的城际动车组,南车四方股份也成为国内唯一获城际动车组设计、制造许可的企业。

据南车四方股份技术中心副主任梁君海介绍,CRH6A型城际动车组是为满足我国新型城镇化和区域交通一体化建设需求,适应城际铁路快速发展而研制的新型快捷轨道交通工具。南车四方股份以高速动车组先进的技术平台为基础,针对城际轨道交通的运用特点,通过全面创新,构建了我国首个Cinova城际动车组技术平台。时速200公里CRH6A型城际动车组是在该

技术平台下的首个车型,也是我国首列城际动车组,于2012年下线。

CRH6A型城际动车组被称为“都市圈里的快捷使者”,兼具高速动车组快速、城轨地铁频繁起停的技术优势。CRH6A采用大轴转向架、大扭矩牵引系统、大开启侧门,具有速度高、载客量大、快起快停、快速乘降的技术特点,可有效满足城际铁路“高密度”“公交化”快速出行的需求,特别适用于相邻城市间和都市圈内的通勤客流服务,将沿线城镇连成一片。

据介绍,CRH6A型城际动车组最高能以时速200公里跨站持续运行,也可站站停运行。8辆编组的CRH6A最大载客量达1488人,约为现行同编组高速动车组载客量的2倍,运能相当于定员40人公路客车的37.2倍,速度则是公路客车的2至4倍。满载状态下,以3分钟为发车间隔,CRH6A的小时输送能力达3万人。人均百公里能耗则比现行同速度等级的动车组低了约44%。

相关链接

城际动车组又添新成员

可要求,并于近日正式颁发了行政许可。“获得型号合格证和制造许可证,相当于拿到了进入国铁市场的‘入场券’,CRH6A型城际动车组可以批量生产、正式投入运营了。”南车四方股份技术中心副主任梁君海表示。

据了解,南车四方股份公司目前在Cinova技术平台上,已研制形成了时速200公里、160公里、140公里3种速度等级,适应15公里以上、5至15公



材料显示,2004年以来,国家已批复京津冀、珠三角、长三角、长株潭、武汉、中原、山东半岛、江苏沿江、呼包鄂、浙江都市圈、皖江、关中、宁夏等多个城际铁路建设规划,2020年规划总里程达6222公里。目前已建成广珠、成灌、郑焦、郑开等800多公里城际线路。

同时,国家还规划了包括京津冀、长三角、珠三角在内的21个城市群,覆盖全国人口稠密、经济发达地区,未来城际铁路客运需求强劲。城际动车组具有的先进性、经济性、适应性和通用性等特点,满足区域城际和都市圈城际的“互联互通”,对加快我国区域交通一体化和新型城镇化建设都将产生深远的影响。

我在海外建成首个机车制造基地

科技日报讯(吴楠)近日,中国铁路装备首个海外制造基地,中国中车旗下株洲电力机车有限公司东盟制造中心建成投产,马来西亚由此成为东盟第一个拥有轨道交通装备产品新造能力的国家。同时,据该公司介绍,其出口马来西亚的世界最高速度米轨动车组日前在当地10000公里无故障运行测试中,创下176公里/小时的米轨铁路世界速度之最。

据了解,东盟制造中心具备每年新造100辆动车组的能力并兼营电力机车和轻轨车辆等全系列轨道交通装备制造能力。

这款米轨动车组不久将在首都吉隆坡到马泰边境的巴东勿刺520公里的电气化线上运营,可把该区间的运行时间由原来的22小时缩短到7小时,成为大马最快捷、方便、安全、舒适的绿色交通工具。此外,这款米轨动车组由于轴距更窄,堪比平衡木上跑百米赛,在高速运行时,要保持舒适性、平稳性,研发难度很大。据这款动车组研发专家中车株机公司周安德介绍,动车组采用世界上最先进的欧洲标准和国际铁路联盟标准,整车从设计、生产、试验全面通过了第三方公司的认证。

2013年9月,中、马两国签署了10列米轨动车组合同,在短时期内,中车株机公司完成了动车组的研制。2014年11月,首列动车组在中车株机公司成功下线。

曹俊齐和他的“铁牛”兄弟

□ 侯强 郭淑贞

他操纵着庞大的装载机在煤堆与车辆间穿梭,仅仅5分钟,就装满了一辆60吨的货车。他还有一手驾驶装载机投篮、扎汽球的绝活。他叫曹俊齐,同事们叫他曹俊“奇”。

前不久,在长治北站管内晋城北货场,河南省铁路装卸系统大赛装载机组实操比赛正在进行。实操比赛围绕障碍和模拟装车两个环节。

参赛选手曹俊齐深吸一口气,稳步走向装载机。绕过障碍的难点在于两个直角拐弯。装载机车身大,驾驶室高,要保证车身、车轮、车头不碰到杆线,曹俊齐必须驾驶装载机准确走好拐弯前后3厘米的路程。只见他沉稳地驾驶着自己叫做“铁牛”的装载机来到了拐弯处,一把扭过方向,装载机听话地原地一转,贴着杆线驶出障碍区。接下来的模拟装车环节,曹俊齐驾驶着装载机抬挡、铲料、移库、调头、倒料……装载机的翻斗像长了眼睛一样,上下翻飞,精准地将“货物”投放到了指定地点。他以绕障碍1分30秒、模拟装车4分20秒的优异成绩,夺得了装载机组实操比赛冠军。

今年48岁的曹俊齐,是长治北站晋城北装卸车间的一名装载机司机。多年的用心钻研与勤学苦练,曹俊齐练就了一手驾驶装载机投篮、扎汽球的绝活。庞大的装载机在他的驾驶下“乖听听话”。别

人装满一辆60吨的货车需要7分钟,他只要5分钟,且能做到装货均匀,没有多余的洒漏。30年来,他驾驶装载机装货超过了8万车,消灭了一切装货事故。

驾驶装载机需要有好的体能。装载机的驾驶室四面是玻璃,夏天像蒸笼,没有好的体能也难以承受;冬天像冰窖,没有过硬的本领,操作就会走样。曹俊齐从年轻时起就养成了每天锻炼的习惯。平时无论是作业还是训练,他常常在车上呆就是好几个小时,从不叫苦叫累。有时候为了尽快装好一整列车,他连续工作数小时,甚至忘记了吃饭的时间。

操纵装载机作业,需要双手协调动作。为了做到熟练操纵,刚上班的头几年,曹俊齐硬是把家里木头桌子仿造的操作台给磨亮了。

货物装载能否准确到位,瞭望是硬功。装载作业时,曹俊齐将货场周围的一些重要标志物作为自己判断距离的参照物,进一步提高装载机行驶精度。经过一段时间的苦练,他驾驶装载机铲料、投料的目测距离与实际距离误差控制在3厘米范围内。

从简单的会操作到懂修理会养护,从熟练的驾驶到提高装车效率,曹俊齐与装载机成为了知心朋友。在他担任班组长23年来,班组使用的装



曹俊齐在工作前仔细检查车辆

装载机未发生过一起设备故障和安全事故。他先后获得河南省技术能手、郑州铁路局技术能手等荣誉称号。今年五一前夕,他荣获河南省五一劳动奖章。