

■新时速

收“拥堵费”引热议 网民观点各有态度

□ 本报综合报道

近日,北京市政协召开雾霾治理问题提案办理协商会。北京环保局、交通委等相关部门表示会上表示,已初步制定交通拥堵收费政策和技术方案,今年或将启动“真格”。目前正在组织进一步深入研究和论证,并力争在2017年底将机动车保有量控制在600万辆以内。一石激起千层浪,据新华网、中国交通新闻网等媒体报道,收“拥堵费”引起热议,网民观点各有态度。

大城市拥堵,各种“药方”效果不佳?

交通拥堵已经成为北京等大城市的老大难问题,据高德地图发布的数据显示,北京高峰拥堵时段平均车速为每小时22.6公里,继续保持“首堵”的地位。

为了缓解交通拥堵,北京市一直通过摇号和控制机动车增长量来缓解拥堵,又实施每周一天限行甚至在特殊时期推行单双号限行、提高城区停车成本、加强对外埠车辆进京限制。尝试了多种药方,北京城市交通拥堵状况依然严峻。

不仅是北京,上海、广州、西安等国内不少大城市也饱受拥堵之苦,部分城市在多年前就已开始研究征收拥堵费政策。

拥堵费怎么收?专家:每天20—50元

专家表示,对于征收交通拥堵费的标准,应该参考国际惯例,按通过区域范围和通行次数两种方式征收拥堵费,保证透明公平。

中国综合交通研究中心执行主任毛保华说,伦敦从2003年2月份开始收,每天收5英镑,后来涨到8英镑,现在到10英镑,就是按照区域的拥堵收费的一个例子。新加坡也在一个区域里面,按照通行次数来收费。

国际上有一个通行指标,人均交通成本占人均支配收入的比重不超过8%。毛保华表示,“根据我的理解,因为根据收入的水平,像北京目前的市民收入水平,我觉得拥堵费应该收每天20到50元。”

网络讨论并非一边倒,各有各的道理?

关于征收“拥堵费”,中交报舆情监测室分析显示,网民意见呈多元化趋势,其中质疑和反对的网民较多,但支持和其他观点也占相当比例。



科技日报讯(郭俊俊)6月4日,由中铁电气化局承建的武汉光谷现代有轨电车T1、T2示范线供电系统、运营调度指挥系统、智能交通系统等站后工程全面开工,该项目计划年底投入运营。

武汉光谷有轨电车按照“交通引领城市发展”的新理念,采用新的投资建设模式,由武汉光谷交通建

海淘车推进平行进口车战略布局

科技日报讯(记者何晓亮)国内首家平行进口车电商平台“海淘车”,近日宣布携手贵州福泉、广东韶关、四川巴中、新疆克拉玛依、浙江台州、四川彭州政府及当地合作企业签约缔结电商联盟。

自从2014年汽车品牌专营制度取消以后,平行进口车蹿升为热门话题,并在近两年持续升温。2016年,我国汽车进口量出现十年来的首次下滑。但与正常进口车乃至整个进口车市场形成鲜明对比的是,平行进口车在一系列利好政策带动下,实现逆势增长。数据显示,今年一季度汽车平行进口2.6万辆,同比增长27%,占进口汽车市场份额的11.9%,较2015年继续增长。

对此,海淘车着力打造电商联盟,推动自身全球的战略布局。据介绍,海淘车电商联盟是由政府牵头打造的汽车产业园区和大型商业圈,利用海淘车国际贸易和互联网汽车电商线上优势,结合当地资源雄厚的企业,联手共同打造集汽车销售、汽车金融保险、汽车后市场、物流等全套汽车产业价值链的商业合作模式。

面对平行进口车这块“奶酪”的车源瓶颈,海淘车实施电商联盟开展国际贸易业务,在欧洲、中东、美洲建立海外仓基地,打通海外汽车工厂直接下单采购体系,对车源和价格进行快捷有效的响应和服务,实现针对电商联盟国际贸易体系的海外信息和国内信息的对接与分享,提高对车源的把控性和自主性。目前海淘车已与青岛港、天津港、阿拉山口、成都国际铁路港达成战略合作,并成功在美国、加拿大、墨西哥、迪拜和德国建立自己的海外仓,同时与下游和全国100余家二类以上维修资质汽车修理厂达成的加盟合作。

首批汽车绿色轮胎等级认证结果发布

科技日报讯(记者王月菊)6月2日,我国汽车绿色轮胎等级认证第一批4款轮胎产品在天津中国汽车研究中心发布。

该项目全部按照《汽车绿色轮胎等级评价规程》,并参照欧盟法规最新限值要求,对抽样轮胎进行滚动阻力测试、耐温等级测试、湿抓地性能测试和滚动噪声测试评价,结果在认证标识中以等级(A、B、C、D、E)方式体现。本次通过认证的轮胎产品共4款,分别来自中策橡胶集团有限公司、万力轮胎股份有限公司、山东玲珑轮胎股份有限公司。据介绍,未来统一的中国绿色产品合格评定体系建立后,汽车绿色轮胎等级认证也将纳入国家统一体系实施。

—质疑—

巨鹏:万一收钱了还是一样堵,那这个钱是退还是加价接着收呢?

LivingDR:懒政,庸政。

王小一大魔王:不交除非每次交通管制都给我误时补贴我就交。

在云边34:不公平!难道以后只能有钱人开车,穷人都挤公交了?

—支持—

@顾扯淡:收钱没问题啊,把钱收了去治理拥堵,能查到明细,大家都会乐意交的。

@王志安:有事的时候付拥堵费开私家车,没事的时候,可以选择地铁公交出行,这有利于促进城市公共交通优先发展。北京的公交车道太少了。城市路权的分配,原本就不该过分倾斜给机动车主,而是公交车。

—中立—

@木易孑要去青海湖:收取拥堵费作为治理交通拥堵顽疾的手段,在国际并不鲜见。但如何收的合理、收的有效,收的让民众心服口服,着实考验政府的执政水平。科学调研、技术升级、配套机制、规范措施,一个都不能少。如果费用收了,拥堵还依旧,不仅会引起民众的强烈不满,对政府的公信力也是极大的损害。

@龙母行走表情包:公权力应该有所为有所不为,有限权力有限责任。起码“拥堵费”不应该这么着急收。路网维护好建设好,交通规则制定好,大力发展公共交通。剩下的,谁爱开车上路谁开,堵不堵车都是自由意志的选择。等大家都堵得不要不要的了,自然会主动要求收拥堵费。

支招

网络大V“五岳散人”认为,拥堵费是为了解决拥堵,并且是为了鼓励公交出行,就不能只是收钱,还应该对公交出行的市民进行奖励,这个奖励等于是不用私家车出行的市民放弃自己的一部分路权而来,所以应该由使用者来出。

为此,他还专门提出了一个建议。例如,要收拥堵费就一步收到位,每天进出一次拥堵收取范围收取100元。除必要的公务用车外,其他任何车辆一视同仁收取此款项。如果家中有病人或者残疾人必须用车,贴特殊车辆标志并在小区公示。拥堵费全额补贴给持有北京市交通卡的市民等。



■延伸阅读

新加坡,最早吃螃蟹

新加坡是世界上最早征收交通拥堵费的国家。早在1975年,新加坡就开始在市中心6平方公里的控制区域征收“交通拥堵费”,除公交车辆外,进入收费区的车辆都要缴费。

新加坡征收拥堵费一直面临争议,但也确实改善了交通,高峰路段车辆减少了25000辆,平均车速提升近20%。而且这些年来,新加坡政府也一直在加大路网建设力度。

伦敦:英国市长找美国总统要欠费 伦敦为缓解市中心拥堵现象,自2003年起开始征收拥堵费,划定区域约为20平方公里。

根据规定,周一到周五早7点到晚6点半之间,驾车进入这一地区的司机每天必须缴纳10英镑(约合100元人民币)拥堵费。

虽然伦敦的拥堵费价格在过去10年中翻了一番,但效果却在不断减弱。而且行政费用花掉了拥

堵费收入的一大部分,用于改善公共交通系统的费用却被削减。

伦敦的交通拥堵费对外国驻伦敦大使馆的车辆照收不误,绝大多数大使馆按规定缴纳交通拥堵费,但德国、日本、俄罗斯和美国等大使馆拒绝缴纳。2011年5月29日,伦敦市长鲍里斯·约翰逊亲自向美国总统奥巴马追索交通拥堵费,因为奥巴马总统在伦敦访问期间,乘车通过了交通拥堵收费区而没有交费。

斯德哥尔摩,最成功

2005年,瑞典首都斯德哥尔摩效仿伦敦和新加坡,在改善公共交通的同时,决定实行对进入市中心的驾驶员收取拥堵费。在2006年初的统计显示,斯德哥尔摩市内及周边的交通量减少了20%。

目前,斯德哥尔摩被认为是拥堵费效果最成功的城市,因为其在收费的同时大力加强公共交通建设,并形成绿色出行概念,可谓以拥堵费为辅,以改善为本。

武汉光谷有轨电车示范线站后工程全面开工

设备有限公司联合武汉市政建设集团有限公司、中铁电气化局,采用“建设+运营+开发”的投融资模式进行投资建设,项目总投资70多亿元。光谷规划9条有轨电车线路,总里程168公里,目前正在建的T1、T2线全长35公里。

据中铁电气化局武汉T1、T2总承包管理部负责人介绍,建设方和建设方为了建成现代有轨电车,运用了大量的新技术。一是供电系统设备采用大集成的建设模式,中铁电气化局将供电设备、整流变压器、整流变压器、高低压开关柜、箱式变电所等关键

设备进行工厂化预装调试检测,在现场整体安装,确保了设备功能的可靠性,其中变压器等关键设备都由中铁电气化局自主研发生产。二是由武汉光谷交通建设有限公司、中铁电气化局和北京科锐博通电力电子有限公司联合研制的快速充电装置、移动充电技术与超大容量型超级电容相互配合,可实现“全线无触网、无须站充”,提高了有轨电车的运行效率。

三是线路运营组织灵活,通过共线两端端的三通道岔,两条线路可形成6个交路运营,是国内首个多交路运营的有轨电车线网。

为确保工程有序推进,中铁电气化局从南京宁天城际项目抽调有着丰富经验的管理技术团队组成武汉T1、T2总承包管理部,并所属西安电化公司、二公司调集精干的施工队伍。从项目一开

始管理施工团队快速进场,充分准备,制定施组,按照大集成理念,优化设备性能,提前安排工厂生产安装,并与站前工程积极沟通联系,协调设备和管线预留,严格做好接口管理,为后续施工创造良好的条件。在前期土建工程的建设中,中铁电气化局施工过程措施有力,安全质量卡控到位,工程进度顺利。目前,流芳车辆基地基础施工完成70%,逐步向主体结构工序转换,基地内2个变电所夹层全部封顶。九峰停车场混合变电所封顶,已进入上部结构施工阶段。

该项目建成后,将全面提升武汉东湖高新区公共交通系统的服务水平,引导交通出行结构向公共交通转移,缩短东湖高新区与主城区的时空距离,实现武汉市向东发展的主轴战略。

一汽第一名职工

□ 吴庆时

1973年陈祖涛才被二汽和汽车局找回。一到北京就参加了一机部为二汽召开的“扩大初步设计”会议。形势变了,为收拾几年来受文革影响造成的烂摊子,对二汽设计做了必要的修改和补充。

湖北省委张体学对二汽建设十分关心,曾召集二汽领导班子到武汉开会。会上,他对饶斌点名说,“饶斌搞汽车工业,毛主席也知道的嘛”;对陈祖涛说,“你父亲混蛋,犯过错误,那不是你的问题,你要大胆工作嘛”。这是军管撤出后,对老领导班子的很大鼓励。“混蛋”这个词确是原话,在当时环境下,大家都理解张体学的善意,也没人计较。我当时在武汉参加湖北省计划会议,也去旁听了这次会。

纠偏要比新建困难得多。这时二汽已经有了以夏治涛、钱云洲为正副处长的工厂设计处,陈祖涛带领他们和各专业厂结合在一起,首先把必须的工艺设备、交通设施和厂房面积补回来,以保证生产。恢复计量系统,以确保产品质量。

对已建成的“打金”怎么办?有人还有顾虑,甚至把问题推到李先念面前。陈祖涛当面直言“推倒重来”。得到李先念同志首肯,陈祖涛就更有底气了。接着,他和负责土建工作的二汽党委副书记王进仁一起,又把十堰市区21座农业水库加固,同时疏通渠道,提高厂区防洪能力。从距十

堰20多公里的黄龙垭建设高压管道,以保证生产和生活供水。经过全厂职工几年努力,二汽建设终于走上正轨。

经他们反复研究,确诊陈祖涛患的是髓髓鞘和急性小脑炎,后得到德国专家确认,这是文革专案组对他毒打造成的老病复发,险些送命。

自力更生建设比一汽更大的汽车厂,还不能照抄照搬,在国家被封锁的情况下,大部分较先进设备买不到现成的,只能依靠众多设备制造厂不断创新。1969年有过所谓“一号动员令”,强调战备紧迫,大批新设备来不及反复试用改进,就“带病进山”了。

在汽车试生产中发现1000多台机床有问题,二汽副总师刘仁需联系设备厂派人来改进,做了大量工作。此外,还曾报请一机部几次组织设备攻关活动,邀请机床厂派专家到现场解决,林宗棠就为800吨压力机攻关到过二汽现场。

1978年陈祖涛请示李先念,批准一笔外汇后,又进口12000吨锻压机、格里森螺旋伞齿轮机床、曲轴、连杆等精密设备。自己设计的两吨半越野车也是先天不足,投产后发现不少缺陷。二汽副总师王汝混同时兼产品设计处长,为此开展多项试验改进,组织以李荣辉、朱柏山为首的试车队,到吐鲁番、海拉尔、海南岛等地,找各

种气候条件、高山平原等不同地面道路试车。陈祖涛的儿子陈奇木也参加,从1973年下半年起,日夜兼程跑了五万多公里,积累大量数据,发现104项问题。

于是全场动员,一边改进,一边试车,再改进,再试车,各种问题基本得到解决。但发动机过热,有些技术指标达不到原设计要求。问题反映到刚复出的邓小平那里,邓回答“可以找外国公司咨询”。经二汽第二任总工程师孟少农联系,和英国里卡图公司签订咨询协议,并列出了64项产品攻关题目。在里卡图公司实验改进的同时,二汽也做同样的实验改进,出成果后相互对比总结经验,大大提高二汽研发水平。

再后来,二汽越野车经过对越自卫反击战战场考验,其越野性能和可靠性受到军队赞扬,于是市场销路大开,后续五吨载重车也受到市场欢迎。接着陈祖涛派张鹏和我到襄樊选址,以后又专门组织班子,为二汽设计建设亚洲最大汽车道路试验场。

土建施工质量也不可避免地受到“左”的干扰,屋面、屋架、地面、墙体、排水、护坡、围墙等都出现不少问题。经二汽党委副书记王进仁、张树梅和副总师马志诚多方努力,历经数年才得以解决。

(连载8)

中国铁路启用中欧班列统一品牌

科技日报讯(柯宗)来自中国铁路总公司消息,近日,中国铁路正式启用中欧班列统一品牌,统一品牌中欧班列当日分别从重庆、成都、郑州、武汉、长沙、苏州、东莞、义乌等八地始发。今后,我国开往欧洲的所有中欧班列将全部采用这一品牌。

中欧班列品牌标识以奔弛的列车和飘扬的丝绸为造型,融合中国铁路路徽、中国铁路英文缩写、快运班列英文字母等元素,以中国红、力量黑为主色调,凸显出中国铁路稳重、诚信、包容、负责和实力的品牌形象。

铁路总公司运输局相关负责人介绍,统一中欧班列品牌建设,班列命名、品牌标识、品牌使用和品牌宣传,有利于集合各地力量,增强市场竞争力,将中欧班列打造成为具有国际竞争力和信誉度的国际知名物流品牌,对于推进铁路供给侧结构性改革,努力提供更多有效供给,更好地服务于“一带一路”建设,具有十分重要的意义。

中欧班列是指按照固定车次、线路、班期和全程运行时刻开行,往来于中国与欧洲以及“一带一路”沿线各国的集装箱国际铁路联运班列。中欧班列具有安全快捷、绿色环保、受自然环境影响小等综合优势,已成为国际物流中陆路运输的骨干方式,为服务我国对外经贸发展,贯通中欧陆路贸易通道,实现中欧间的道路联通、物流畅通,推进国家“一带一路”建设提供了运力保障。截至目前,全国已累计开行中欧班列1700列以上。

中欧班列是指按照固定车次、线路、班期和全程运行时刻开行,往来于中国与欧洲以及“一带一路”沿线各国的集装箱国际铁路联运班列。中欧班列具有安全快捷、绿色环保、受自然环境影响小等综合优势,已成为国际物流中陆路运输的骨干方式,为服务我国对外经贸发展,贯通中欧陆路贸易通道,实现中欧间的道路联通、物流畅通,推进国家“一带一路”建设提供了运力保障。截至目前,全国已累计开行中欧班列1700列以上。

■红绿灯

谁的“智能”制造?

□ 何晓亮

互联网“肆虐横行”的日子里,谈论实体经济的衰落与危机,俨然成了一种“时尚”。一位传统汽车人离开岗位,投奔互联网怀抱,让许多人感叹唏嘘:老行业是不是要完了?

显然不会是这样,实际的情况,甚至完全相反。不论是德国的“工业4.0”,美国的“制造业回归”,还是我国的“中国制造2025”,无不在表明一个事实:明智的当政者,从来都不会,也不敢低估实体经济地位与意义。

不能否认互联网之于人类的价值。二次世界大战后,人类社会开启了第三次技术革命。进入21世纪,互联网接过了第三次技术革命的引领位置,开始深刻改变人类社会的生产与生活方式。“互联网+”步步深入商业、媒体、金融、交通、通讯、文化等众多领域,在创造全新商业模式、不断提高效率产出的同时,创造了人类新的生活方式。

作为一种技术,互联网第一次从根本上满足了人类自诞生以来最本能的需求之一:对信息的及时掌握与沟通。这也是它搅动天翻地覆的最大魔力。面对这趋势不可挡的力量,实体经济的代表——制造业表现出来的所谓“颓势”,成了世界各国关注的焦点。不光是我们,全世界的人都在思索这个问题:制造业的未来在哪里?

“工业互联网”、“工业4.0”,西方发达国家给出了相同的回应。而这种态势下,面临产业结构调整与升级“双重挑战”的中国该走何种道路,变得不那么难以回答:德、美、日等工业强国都做出了选择——“智能制造”,我们有什么理由拒绝呢?

所谓智能制造,一般意义上是指在制造过程中,机器能够进行分析、推理、判断、构思和决策等智能活动,去扩大、延伸和部分取代人类的脑力劳动。对于经济处于转型期的中国而言,智能制造是实现制造业升级的内在要求,是重塑制造业新优势的迫切需要,更是拓宽产业施政空间的重要抓手,可谓“中国制造2025”行动纲领的核心诉求。简言之,互联网渗透到传统制造业,这个潮流不可逆,不可逆。

然而在这一过程中,有一点人们必须搞清楚,那就是智能制造,到底是谁的? 技术是人类社会进步的根本动力,无可置疑。从18世纪60年代起,以蒸汽机为代表的大机器生产在英国取代手工业,第一次工业革命兴起;1870年以后,第二次工业革命兴起,人类进入电气时代。但是,蒸汽、电流本身并不能带来任何改变。前者需要借助纺织机及其生产的布匹、机车及其拓展的物流,后者必须通过灯泡、电机、电池、电话等等才具备变革的力量。换句话说,只有通过搭载、应用于产品,科技才能够改变生活。不要混淆主次,乱了主次——真正推动“技术革命”的,并非技术本身,而是产品。

互联网同样如此,它就是一种“连接”技术。如果没有实现连接,其本身就像电话线一样,并不具备任何价值。只有连接了机器与机器,连接了人与人,连接了万物,互联网才能完成自己的华丽变身。

因而我们要尊重技术的意义,但不能唯工具而轻结果,忘记了实体经济和那些不变的商业规律。互联网技术带来的智能制造,其最终目的,依然是制造,制造真正满足消费者需求的优质产品。如果不以这个为目的,互联网技术就跟茶杯冒出的蒸汽、雨天划过的闪电一样,美丽而毫无意义。