

交通运输部将加快推进一卡通互联互通进程

手持一卡通走遍全中国

□ 本报记者 矫阳

日前,交通运输部发布了《城市公共交通IC卡技术规范(试行)》(以下简称“技术规范”),全面启动公共交通一卡通互联互通技术规范验证工作。这是交通运输部切实履行国务院赋予的“指导城市客运管理,拟定

相关政策、制度和标准并监督实施”职责,为人民群众提供更高质量公共交通出行服务的又一重要举措。交通运输部运输司副司长王水平专门对《城市公共交通IC卡技术规范(试行)》进行了解读。

——已有254个地市级以上城市发行3.5亿张——

公共交通一卡通在我国起步于1999年,近年来取得了较快发展。目前全国已有254个地市级以上城市发行了公共交通一卡通,总数超过3.5亿张,使用范围覆盖了公交、地铁、出租汽车等多种交通运输方式,应用功能扩展到小额消费支付领域。但各地公共交通一卡通在发展过程中,也暴露出标准不一、各城市间不能联通、无法实现大规模联网应用等突出问题,严重制约了公共交通一卡通行业的健康发展。

优先发展公共交通的指导意见,明确提出“十二五”期间,进一步完善城市公共交通移动支付体系建设,全面推广普及城市公共交通“一卡通”,加快其在城市不同交通方式中的应用。加快完善标准体系,逐步实现跨域公共交通“一卡通”的互联互通。”

根据这一指导意见,2013年3月20日,交通运输部印发了《关于做好<城市公共交通IC卡技术规范(试行)>验证工作的通知》,发布了公共交通一卡通互联互通技术规范,启动了试点验证工作。

——2020年全国基本实现跨市域一卡通互联互通——

公共交通一卡通互联互通工作的重点是解决群众持卡跨地域跨交通方式使用问题。按照计划,互联互通工作争取到2016年,初步完成大中型城市公共交通一卡通的跨市域、跨交通方式使用;2020年,在全国范围内基本实现跨市域的公共交通一卡通互联互通。

为实现这一目标,交通运输部切实履行管理职责,顺应群众出行需求,结合行业发展现状,提出了“统筹兼顾、兼容并蓄、逐步替换、平稳过渡”的发展思

路,与各级交通运输主管部门共同努力,通过以点带面、先区域后全国、先验证后推广的方式,先在全国选取京津冀、长三角、珠三角、东三省等部分区域开展联网工作,逐渐过渡到全国联网。同时,积极考虑在更多交通方式和行业中的应用,满足群众多样性需求,为一卡通行业创造更大的发展和服务空间。在实施过程中,将切实保护公共交通一卡通企业利益,不增加群众负担。

——形成一个国家标准并建设国家级清分结算平台——

在前期深入调研和统一行业认识的基础上,交通运输部组织编制了《技术规范》,包含了卡片、读写终端、技术接口、安全管理等方面内容。

为确保技术规范的安全、可靠、适用,交通运输部在江苏、广东、吉林3省及37个公交都市创建城市,组织对技术规范进行全面验证,修改完善后向全国推广,最终形成国家标准。同时,组织中国交通通信信息中

心牵头建设国家级公共交通一卡通清分结算平台,着手运用市场机制,实现一卡通支付业务的跨地域清分结算。

近期,交通运输部将结合行业发展需要,组织编制行业发展指导意见,为行业未来发展指明方向。对行业和群众关心的公共交通一卡通服务价格、服务质量、风险控制等方面问题也将相继出台有关管理政策。



——实现跨地域使用和多种运输方式间互联互通——

一是在构建综合交通运输体系的前提下,重点实现公共交通一卡通的跨地域使用,同时更加注重多种运输方式间的互联互通,包括城市交通、城际轨道、道路长途客运、水上客等。二是结合国内外最先进的技术,充分兼容现有各地正在使用的技术标准,保障未来的升级改造

平稳完成。三是根据不同区域的特点,在满足人民群众对互联互通的需求基础上,充分尊重当地特色,提供各个层次的个性化服务。四是通过管理政策与行业自律,形成准入和退出机制,严格规范各种乱收费和垄断谋利现象,推进公开透明,促进行业科学、健康有序发展。

——四方面措施推进互联互通工作顺利进行——

一是强化组织领导。公共交通“一卡通”互联互通工作由交通运输部统一领导,各相关省份交通运输主管部门及道路运输管理机构负责本行政区域内相关工作的组织实施。各地将根据当地实际情况,统筹协调,扎实推进实施。

二是抓紧政策制定。交通运输部将充分听取行业意见,结合试点验证工作,制定出台行业发展指导意见,明确相关政策,做好包括业务发展模式和运行机制

等多方面的顶层设计。

三是完善运营管理机制,研究制定清分结算、服务价格、风险管控、绩效评价等制度规则,规范发展秩序,营造良好环境。

四是遵循市场决定资源配置和发挥政府社会管理作用的原则,结合行业发展实际,组织行业和市场力量,并支持地方一卡通系统进行技术升级。

厦深高铁日均运客3.4万人

深圳北从高铁版图中的末梢站一举变为枢纽站

□ 通讯员 袁钢

厦深铁路开通运营110天以来,打通了珠三角连接粤东乃至海峡西岸、长三角经济圈的快速铁路通道,大大加快了粤东与珠三角的人员往来。目前,珠三角至粤东2小时经济生活圈、珠三角至海西地区3小时经济生活圈效应已初步显现。

深圳居民的感受尤为明显。厦深铁路去年12月开通后,向东与福厦、温福、甬台温、杭甬、沪杭、沪杭等多条高铁、快速铁路线路相连,深圳北从高铁版图中的末梢站一举变为枢纽站,通达城市大幅增加,高铁、快速铁路在深圳初步成网,深圳市民乘坐高铁出行的便利程度成倍提升。今年清明小长假4天时间,深圳北站共计发送23.1万人(其中厦深线方向旅客9.4万人),单日最高发送6万人,日均5.8万人,比2013年清明小长假日均发送2.5万人翻了一倍多。经常往返于厦门、深圳两地的陈先生对此深有体会,“以前,从深圳到厦门乘汽车全程需要8至10小时,票价220多元,买机票则需740元左右,现在乘高铁从深圳到厦门只需要3个小时,票价才150.5元。”陈先生感慨地说,“厦深铁路开通后,往返两地比过去方便多了!”

广州、东莞等地旅客往来华东地区也更加快捷。厦深线开通后,旅客在广州南、东莞虎门抵达深圳北站无需出站,即可在广深港高铁和厦深铁路之间便捷换乘,在出站通道中按照“中转换乘”的揭示指引,仅需20

分钟左右即可完成换乘。通过便捷换乘,旅客从广州、东莞搭乘高铁前往厦门、福州、杭州、上海等华东地区,较乘坐普通铁路可以压缩4至6个小时。

沿线旅游业受益匪浅。厦深铁路沿线旅游资源丰富,厦门的鼓浪屿、汕头的南澳岛、汕尾的红海湾、惠州的巽寮湾和深圳的华侨城都是颇具吸引力的旅游目的地。厦深铁路通车后,以前的粤闽跨省4至5日长线游变成了周末1至2日短线游,大大带动了沿线旅游热。预计“五一”小长假期间,厦深铁路将迎来旅游客流和

探亲客流出行热潮,广东段小长假期间日均客流预计将突破5万人,最高日将突破5.5万人。增开的9对动车组将有效提升小长假厦深铁路的运输能力。

自开通运营以来,厦深铁路倍受往来珠三角和粤东地区旅客欢迎,广州南与潮汕之间的往返车票几乎天天提前售罄;深圳北与潮汕、华东之间的往返车票也40分钟抢手,周末和节假日基本无余票。据统计,自2013年12月28日开通运营以来,截止4月16日,厦深铁路广东段共发送旅客374.9万人,日均3.4万多人,趟均客流1436人。

■相关链接

厦深铁路第三次提升运力

在厦深铁路开通运营满110天之际,广铁集团宣布,从4月26日起,厦深铁路每天计划增开9对动车组,其中广州南至潮汕2对,深圳北至潮汕7对,全线开行动车从开通之初的26对上升到37对。

广铁集团副总工程师、新闻发言人黄欣介绍,厦深铁路开通后,市场反响热烈,开通110天两次提升运力。凭借安全、快捷、正点率高的运输优势,去年底开通以来,厦深铁路客流一路呈现快速攀升之势。为此,铁路部门在短短3个月时间内两次提升运力。在“五

一”小长假前夕,厦深铁路日常开行动车组将大幅提升至37对,其中广州南至潮汕4对,深圳北至福州南9对、厦门北5对、潮汕8对、杭州东1对、南京(南)2对、上海虹桥3对、温州南1对、龙岩2对、南昌西1对、饶平1对。

“增开9对动车组后,厦深铁路沿线特别是粤东地区的动车开行密度明显加大,粤东与珠三角之间的联系将更为便捷、更为紧密,对于打造珠三角至粤东地区2小时经济生活圈、促进广东各区域协调发展,将起到促进作用。”黄欣表示。

南广铁路广西段开通运营

南宁至梧州运行时间由5个多小时缩短到2个多小时

科技日报讯(记者 矫阳)记者从铁路部门获悉,2014年4月18日,南广铁路广西段开通运营,南宁至梧州的运行时间将由5个多小时缩短到2小时28分。

南广铁路是国家《中长期铁路网规划》的重要组成部分,也是我国中西部铁路建设的重点工程。南广铁路西起广西南宁站,经广西黎塘、贵港、梧州,广东云浮、肇庆、佛山,东至广州南站,共设车站23个,为国家I级双线电气化铁路,设计最高运营时速200公里,全长577.1公里,其中广西境内349.8公里,广东境内227.3公里。

南广铁路黎塘至梧州段于2008年12月开工建设,2013年9月15日全线铺通,2014年3月18日起进行运行试验。南广铁路广西段开通初期,将安排开行“D”字头动车组列车3对。

南广铁路广西段的开通,为南广铁路全线开通运营创造了条件。南广铁路全线通车后,将进一步完善中西部铁路网结构,把广西西南地区尤其是人口密集没有铁路的藤县、桂平、平南、苍梧等地接入快速铁路网,大大缩短了广西与广东的时空距离,对方便沿线百姓出行,推动广西及泛珠三角地区合作开发,促进区域协调发展具有重要意义。

中国北车在印度建立合资公司

满足亚洲第二大铁路大国铁路电机刚性需求

科技日报讯(贝文)近日,中国北车永济电机公司与印度先锋公司合资建厂框架协议签字仪式在印度新德里举行,双方本着互惠互利、共同发展的原则在合资协议书上签了字。中国北车的铁路电机将在拥有6.4万公里铁路的印度实现本土化生产,满足其铁路电机的刚性需求。

合资框架协议规定,双方将共同投资在印度建立合资公司,主要从事铁路电机制造、修理等业务。协议就合资公司名称、地点、性质、合资范围、股权结构等方面进行了明确。

先锋公司是一家有着轨道交通领域良好业绩的国际综合贸易公司,与印度铁道部长期保持着密切的业务合作关系。自2007年以来,永济电机公司已通过该公司向印度铁道部提供了300多台铁路牵引电机,公司产品优良的运行业绩得到了印度铁道部和先锋公司的认可。面对印度铁道部交通移动装备国产化的要求,先锋和永济电机公司都有着强烈的愿望在印度合资建厂,实现本土化生产。

世界第二大人口大国印度拥有仅次于中国的亚洲第二大铁路网,对铁路电机有着持续的刚性需求。作为金砖五国之一,印度经济快速发展,也不断加大对包括铁路在内的国家基础设施升级改造,市场需求巨大。合资公司将充分利用永济电机公司的先进传动系统技术优势和先锋公司的优良市场资源,迅速扩大市场,为先锋公司及永济电机公司提供新的经济增长点。



郑徐客专施工进度加快

受关注的郑徐客专建设已经进入后期阶段。郑徐客专又名郑州至徐州高速铁路,是国家中长期铁路网规划中“四纵四横”之一的徐州至兰州铁路客专专线的重要组成部分。

在中铁五局四公司郑徐客专项目管段,呈现出一片火热的施工场面。其管段总长8509.174单延米。工程地处郑东新区,拆迁或改移难度大。连续梁10联,跨河6联,跨公路3联,跨正线铁路1联,连续梁最大跨度为(70+125+70)米,该种跨度连续梁正线、东南疏解线、南东疏解线各一联,均跨连霍高速公路,是控制性重点工程,施工时间只有13个月。截至目前,项目部已经完成孔桩89根,承台1个。

2012年12月26日,郑徐高铁全线正式开工建设,将在2015年3月份进入试运行阶段。郑徐高铁西起郑州东站,东至徐州东站,线路全长361.937公里。

赵从坤 刘雪云摄影报道

热火朝天的交班会

□ 曹红 邹耀

“你看人家刘家元,这次拿了劳动竞赛第一名,经理部一次就奖励了1200元,真是让人羡慕啊!”“蔡茂湖工作干得的确不错,‘明星党员’实至名归!”“别瞅着眼热,有本事你也去竞争去啊!”通信作业区徐斌和李刚调侃地说道……

这是发生在中铁四局电气化公司连(云港)盐(城)铁路项目交班会现场的一幕。在4月份的生产交班会上,项目书记孔维峰公布了经理部3月份劳动竞赛考评和奖励结果,引发了大家的热议。

自2月底以来,电气化公司承建的连(云港)盐(城)铁路Ⅲ标三电迁改工程全面进入了实施阶段。面对5个土建项目分部同时推进,47.1km线路施工全面铺开的生产形势,作为给土施工扫清障碍、提供施工通道的三电迁改工程,也成为了名符其实的“先锋队”。面对工期紧、任务重、施工协调难等困难,项目部精心组织,自3月份以来,经理部先后组织开展了以“我是党员我先行,连盐线上争先锋”的主题党建活动和以“争当先锋,建功连盐”为主题的劳动竞赛活动。

通过以党员“带思想、共同进步;带作风、共塑形象;带安全、共保平安;带技能、共强素质”为内容的“一带四”活动,以及以“比安全,看谁管理好;比进度,看谁完成快;比产值,看谁完成多;比管理,看谁成效大”等为主线的“四比”活动,充分发挥党员、团员的模范带头作用和劳动竞赛的激励作用。

截止到3月底,项目部共完成380V、220V等地方低压电力线路迁改7处;广电、移动、联通、电信等通信线路迁改9处21条公里,单月完成工作量是过去3个月的总和。

沈阳供电段建高铁综合视频监控系统

科技日报讯(杨威 张祎)为防止或减少自然灾害对高速铁路列车运行安全的影响,沈阳供电段率先采用高速铁路综合视频监控系统,确保哈大高铁运行安全。

高速铁路综合视频监控系统是通过设置在GSM-R基站、中继站、牵引变电所、AT所、分区所或其他防灾机房内的监控单元,在行车调度、工务处、电务处及工务、通信、电务、供电段设置监测终端,对高速铁路沿线风、雨、雪、地震、鸟害及上跨铁路的道路桥梁结冰、异物侵限进行实时监测,从而为调度指挥及维护管理提供准确信息。高速铁路综合视频监控系统的应用,使监控终端人员通过计算机就能在第一时间发现故障点,确保了信息提报的准确性和及时性,大大提高了故障处理的效率。

襄阳机务段营造你追我赶学习氛围

科技日报讯(解国文)近日,襄阳机务段南线运用车间开展了二季度《铁路技术管理规程》知识竞赛活动,通过由业务熟练的导师司机带领青年职工的这种以“老带青”的比赛形式,提升青年的工作能力。

据该副段长郑泽雄介绍,襄阳机务段每年都会举行这样的活动,目的是在青工之中营造你追我赶的良好学习氛围,激发全体青年职工的团队精神,同时也希望青工们通过这样的平台展示自身才华,提升自我价值。

阜新工务段加强外部施工安全防范

科技日报讯(张志军)阜新工务段针对管内各线施工遍地开花的实际,开展施工安全专项整治活动,加强外部施工安全防范,加大检查监管力度,确保铁路运输安全。

这个段积极与地方政府和施工单位沟通,全面排查施工项目,从源头上治理和打击非法施工、违章施工、无审批施工等问题。每天对管内各线施工情况进行全面检查,对发现的违规施工、临时架线、过管等野蛮施工坚决打击和制止。对不按施工合同施工,防护措施不到位,施工手续不完备的责令其立即停止施工,并下发停工整改通知书。

吉林电务段大力推行设备分级包修制

科技日报讯(王敬秋 戴刚)今年以来,吉林电务段推行设备分级包修制,设备按等级分类包修到人,职工收入与包修设备等级对应,确保多劳多得,充分调动了职工工作积极性,提高了设备维护质量。

这个段按照设备分级包修制度,将车载LKJ、机车信号、无线机车车载“三大件”的30多种具体设备按级分成五类,根据设备级别和作业量包修到职工,职工收入对应包修设备级别被确定为五档,每档设有固定系数,设备质量维护达标的前提下,每月按照系数清算奖金,职工收入比过去明显提高。

长春车辆段加强培训提高干部综合素质

科技日报讯(于涛)为适应新技术、新设备、新知识的需要,长春车辆段采取课堂授课与现场实践教学、集中封闭式学习与现场开放式培训相结合,加强干部学习培训,大力提高干部综合素质。

这个段聘请专家讲授铁路客车真空集便器知识、快速车在运行中七不碰、成本管理与控制、公文写作等知识,提高干部专业知识和综合知识。对新接收大学生毕业生、高职称,强化入路教育、段史教育、职业道德教育。坚持干部包保班组和“领养”客制制度,让干部在现场中学习,在实践中学习,提高干部发现问题解决问题的能力。

吉林供电段注重培养助大学生成才

科技日报讯(伏成刚)吉林供电段加强大学生的早期培养,注重生产岗位实践锻炼,提高大学生实践能力,促进大学生早成才、快成才。

这个段按照专业对口、学以致用、面向生产实际的原则,制定大学生见习培训计划,采取理论学习与现场观摩、课堂授课与研讨交流相结合,让大学生掌握岗位技能知识。为每个大学生量身定做继续锻炼培养计划,安排到相关车间、班组进行挂职锻炼,每个阶段安排一名指导老师师、帮、带、教,同时进行跟踪写实。