

发送旅客5亿多人次 铁路暑运圆满收官

□ 柯宗

8月31日,2015年铁路暑运落下帷幕,铁路运输秩序整体平稳有序。暑运62天,全国铁路累计发送旅客50450万人次,同比增加4151万人次,增长9.0%,创铁路暑运旅客发送新纪录。

暑运期间,铁路旅客发送量持续高位运行,日均达到813.7万人次。共有39天铁路发送旅客超过800万人次,比去年增加了33天。

增开列车满足旅客出行需求

全国铁路日均开行旅客列车5637列,同比增加733列,其中动车组列车3305列,同比增加691列,运输能力安排为历年之最。铁路部门增开了跨铁路局长途旅客列车23对,同时提高部分普速列车等级,改善旅客乘车环境。8月8日,北京西站出现了单日上车旅客18.6万人的客流峰值,刷新该站暑运单日旅客发送量纪录。

动车组列车发送旅客占比加大。铁路部门发挥高铁成网优势,对高铁、客运专线实行高峰运行图。合福高铁、沪昆高铁新昆西至贵阳北段、郑焦城际等新线在6月底开通,加之去年年底开通的

贵广、南广等数十条新线首次在暑运中发挥作用,运输能力大大增加。动车组旅客发送量达到22130万人次,占铁路旅客发送总量的45.7%,同比增长29.8%。其中,京沪高铁日均发送旅客39.9万人次,京广高铁日均发送旅客46.8万人次。合福高铁暑运期间共发送旅客582.8万人次,单日最高发送旅客11.6万人次。沪昆高铁新昆西至贵阳北段开通运营后,贵阳至上海间的铁路运行时间压缩为9小时,暑运期间,共有1339.2万旅客乘坐沪昆高铁出行。连接京广、贵广、南广等多条高铁的广州南站,暑运客流量比2010年刚投入运营时增长了近9倍,日均客流量达16.6万人次。

旅游列车大量开行

暑运期间,大量游客选择乘坐火车出行,铁路部门安排开行跨铁路局长途旅游列车147列。

北京、太原、郑州、武汉、西安、上海、南昌、成都等铁路局发挥铁路安全、舒适、便捷的优势,从数十个城市组织旅游专列开往新疆,助力新疆旅游。乌鲁木齐铁路局结合疆内各地区特色旅游活

动,开行“吐鲁番葡萄节专列”“油菜花旅游专列”“伊犁旅游专列”等涵盖高铁、普通铁路的疆内旅游列车共计64列。

沈阳铁路局以长白山、阿尔山等旅游景区为重点,组织开行沈阳北至海拉尔、延吉至霍林郭勒、图们至大连、山海关至松江河的观光列车共计103列。

微信APP等营造温馨旅途

铁路部门创新完善服务内容,微信APP等措施为旅客营造温馨出行环境。

铁路部门从公众、旅客需求出发,畅通信息渠道,创新信息发布方式,通过微博、微信、网站、电台、电视台等多种方式及时准确发布列车加开、正晚点、停运、余票等信息。各铁路局纷纷探索“互联网+”服务模式,推出手机车站服务APP,旅客只要扫描二维码安装后,便可使用查询车站设施位置、购票指南、失物招领、出行推荐等功能。

太原客运段推出“太客小薇”服务卡,旅客关注“晋之星高速动车组”微信公众号后,可通过后

台留言与乘务员互动,讲述旅途中的感受,并可进行列车时刻表查询、失物查找等。昆明铁路局为旅客提供列车微信服务,旅客只要关注所乘列车的微信公共号,就可以享受到预约点餐、查询沿途各站到站时间等服务。

品牌带动暑运服务品质提升

各铁路局结合地域和文化特点,精心打造各类服务品牌,带动了暑运服务品质的提升。

南京站“158”工作室通过建立QQ群、微博、微信等渠道,实施预约服务、“私人订制”服务、上门回访服务,大力推行个性化、亲情化服务。

哈尔滨西站“冰凌花”服务品牌为旅客提供旅游行程设计、医疗救助、寻人寻物、小件寄存、母婴候车等20余种优质服务。西安站专门设计了“挂失补”提示卡,详细告知旅客如何补办丢失车票、如何申请退票退费。

针对西安站外籍旅客较多的实际,该站还打造“挂失补”提示卡中英文对照升级版,日均发放中英文“挂失补”提示卡80多张。

中老国际铁路国内先期开工段开工

科技日报讯(万乘里)8月31日,中老国际铁路通道重要组成部分玉(溪)磨(憨)铁路先期开工段开工建设。

玉磨铁路是云南省通往老挝、泰国的重要国际铁路通道的连接线,是云南省“五网”建设的重大项目,是云南省融入国家“一带一路”战略、推进与周边国家互联互通的重大建设项目。

玉磨铁路北起玉溪,南至中老边境口岸磨憨,途经玉溪、普洱、西双版纳等州市,正线全长508.53公里,设计速度目标值160公里/小时,为国铁I级电气化铁路,其中玉溪至景洪段为双线,景洪至磨憨段为单线,项目总投资516.09亿元。

目前开工的玉磨铁路先期开工段是玉磨铁路与在建昆玉铁路扩能改造工程的并行段。玉磨铁路先期开工段开工建设标志着玉磨铁路开工。

玉磨铁路建成后,将与昆玉铁路共同构成中老国际铁路通道,对进一步完善云南铁路网布局,促进中国—东盟自由贸易区建设,带动沿线民族地区经济社会发展具有重要意义。

沈阳客车厂预计年创效2000万元

科技日报讯(张爱民)沈阳客车厂按照铁路总公司提出的全资产开发、全方位经营的理念,转变经营方式,深度开发资产经营项目,取得了可喜成效。

这个厂发动干部职工提合理化建议、出金点子,经反复论证确定了15个资产经营开发议题,围绕开发议题组建了13个调研小组,走访了12个路内部门和单位、21家路外单位,与9个铁路局及3个地方铁路公司进行沟通合作,确定了资产经营开发方案,确认了11个可行性项目,今年预计创效2000多万元。

“空中课堂”架起学习e平台

科技日报讯(李各)“如何正确装配与调整减速器?”“CA6140卧式车床常见故障的排除方法有哪些?”近日,在重庆车辆段设备车间学习室,职工正在借助“空中课堂”学习平台相互提问。而在私下里,职工们把“空中课堂”奉为提素“掌上宝”。

该段针对当前职工,特别是对网络兴趣浓厚的特点,充分利用现代网络技术的优势,通过微信平台打造“空中课堂”。由于微信具有及时性、可视性、互动性的特点,深受职工追捧。他们因势利导,通过微信定时发送学习内容,语音提示学习重点,在线交流学习感受,即时分享学习心得,将“固定式”、“填鸭式”的传统教学模式向“灵活性”、“多样性”转变,打破了职工业务学习受时间、空间限制的被动局面。同时,微信支持文字、图片、音频等多种功能,进一步调动了职工学习业务的积极性。

京广S便线与既有京广线连通

科技日报讯(张杰 邹耀)9月1日凌晨2点50分,中铁四局电气化公司施工人员经过高强度近3个小时连续作战,京广改线S便线下行接触网、信号系统顺利开通。该S便线于8月21日上线已完成接驳,至此,S便线上下行与既有京广线连通,正式投入运营。

根据设计方案,新建的广佛环线要下穿京广既有线,为确保京广既有线路正常运行,需要在京广既有线从广州北站到军田区间新建一条上行线长1.2km,下行线长1.07km的临时铁路便线——S便线作为过渡,本次接驳的完成,为启动广佛环线下穿京广线U型槽工程打下了基础,解决了广佛环线施工最大的障碍,为按期完成广佛环线建设提供了保障。

为如期完成此次施工接驳任务,电气化公司专门成立了接驳领导小组,下设施工、防护、物资保障、后勤服务、宣传五个小组。在接驳前,项目部就施工方案、施工步骤、工艺衔接及人员分工,工机具准备进行了反复研究,细化分解目标,责任到人,确保了接驳施工安全正点完成。

欧洲9国决定加强铁路安全

据新华社巴黎8月29日电(记者郑斌)法国和其他8个铁路相连的欧洲国家代表29日在巴黎举行会议,决定在火车站和火车上增加对乘客身份和行李的检查,加强信息和情报共享,在国际列车上开展混合式巡逻,推广国际长途列车车票实名制。

8月21日起欧洲国际列车枪击案显示欧洲铁路安全方面存在严重漏洞和隐患。与会部长指出,为了保证乘客的安全旅行,9国呼吁允许铁路警察在火车上执法时查阅相应的数据库。会议还呼吁在申根国家入境口岸增加检查。

会议认为欧盟委员会应该迅速提出建议,增强对武器的立法,打击武器走私。声明呼吁欧洲国家交通运输企业增强与警察、宪兵的合作,增强联动,以推动欧盟内相关工作的开展。声明说,欧洲国家需要早日推动航空旅客信息共享,以迅速识别那些试图入境和过境申根区国家的危险分子。

一列从荷兰阿姆斯特丹开往法国巴黎的“大力士”国际列车21日发生枪击案,造成2人重伤、1人轻伤。25岁的嫌犯哈扎尼被乘客制服后,在法国北部的阿拉斯火车站被警方逮捕。法国情报部门说,嫌犯是在布鲁塞尔南站上车的。

消防演练提升职工防火防爆意识



为深刻吸取“8·12”天津特别重大火灾爆炸事故教训,通过车辆段认真开展安全大检查活动,组织开展消防演练,强化消防知识培训,提升干部职工防火防爆意识。图为该段职工正在现场利用灭火器实施灭火演练。 陈长摄影报道

建设百年客运专线

——中铁五局京沈客专TJ-6标施工纪实

□ 李峰 郑贵林

18天时间建成2号拌和站;32天时间完成朝阳梁场建设并成功浇筑全线首幅箱梁,刷新了京沈公司制梁的纪录;

截至2015年8月15日,京沈客专TJ-6标完成投资13.65亿元,占标段总投资的4%。

这是TJ-6标41.338公里标段传来的战况。速度快,质量高,京沈客专建设,正按百年客专标准,一路高歌。

这张优异的施工成绩单是怎么得来的?2014年6月底,中铁五局接到中标通知书,承担京沈客专TJ-6标41.338公里的施工任务。

其中,桥梁23座23.036公里,隧道3座2.449公里,路基15.72公里。其中一段路基和十家子河特大桥为京沈公司全线重点工程。

时间紧,工程难。久经沙场的中铁五局迎难而上,立即抽调精兵强将,从四面八方迅速汇集京沈工地,吹响了建设号角。截至目前,进场人员合计3598人;机械设备422台(套),满足了现场施工要求。

安全质量是永恒的主题。经理部建立健全安全质量保障体系,并细化了多项安全规则,同时开展全员安全教育培训活动,保证了工程安全质量,

实现了安全生产平稳可控。

按照京沈客专辽宁公司建设“精品工程、样板工程、廉洁工程”的要求,经理部针对项目实际,规划了12个标准化建设创优目标,并严格执行规定的考评标准,取得了好的成效。如管段标准化工地通过了京沈公司标准化工地创优验收,朝阳北站路基工程获京沈公司首件评估等。

经理部党工委积极开展“京沈客专党旗红,中

铁五局当先锋”党建主题实践活动,经理部班子带头深入现场靠前指挥,做到现场检查“密度大、标准高、工作实”。以朝阳梁场职工张成荣获2015年全国劳动模范荣誉称号为契机,经理部在朝阳梁场成立了以张成命名的“劳模创新工作室”,取得了预制箱梁自动喷淋养护系统等多项成果。

作为承担京沈客专年度计划任务最重的单位之一,中铁五局参建员工按照“安全第一、质量至

上、百年客专、争创一流”的建设理念,克服了拆迁密度大、难点问题多、敏感问题突出、施工难度大等诸多困难,工程进度不断加快。

截至2015年8月15日,京沈客专TJ-6标完成投资13.65亿元,占标段总投资的49%。2015年5月份完成投资1.42亿元,6月份完成1.43亿元,7月份完成1.31亿元,分别完成京沈公司投资计划的106%、110%、110%。

动车上的“红色之旅”

抗战小长假来临之际,西安铁路局西安客运段在西安北至延安D5090次动车和西安北至深圳北G824次高铁上举办以“铭记历史、缅怀先烈、珍爱和平、开创未来”为主题的诗歌会活动,通过组织旅客朗诵革命诗歌、合唱红色歌曲,开展抗战知识问答,组织党员重温入党誓词、邀请抗日老兵家属讲述老兵抗战故事,一起重温中华民族伟大的抗战历史,激发广大旅客的爱国热情。 文/周博伦 苗秋娟 图/张燕南



像京沪这样的热门航线,好的“时刻”一年净利润将近9亿元,但新进入者已经很难再拿到——

航线与时刻,中国的天空如何分配?

□ 柯弦

2012年以来,首都机场一直是全球第二繁忙的机场,单日高峰架次为1816架次,平均每天起降1594架次。而在欧美机场,最繁忙航段日均流量一般不超过400架次,否则立即采取空中分流等措施。

根据中国民用航空局《2014年全国民航航班运行效率报告》,“在空中和地面保障资源严重不足的情况下,中国航班起降架次由2006年的340万架次增至2014年的750万架次,增长了130%,平均增长达10.8%。”报告称,“华北、华东和中南地区的航班量几乎已达饱和。”

总之,中国的天空正变得越来越拥挤。有限的航班时刻资源与快速增长的市场需求之间产生的矛盾,也在日益突出。可以说,一个时刻决定了一条航线的含金量,而航线则则关一家航空公司的生死。

航线与时刻,中国的天空如何分配?

“珍贵”的首都机场

通常,每天早7点至晚10点之间的15个小时,是航班繁忙的时段。根据《2014年全国民航航班运行效率报告》,这一时段内,北京、上海虹桥、广州、深圳、成都和重庆的机场,平均小时起降架次都超过了民航局公布的小时容量。

在北京首都国际机场,这个数字是90架次左右。经常乘飞机的旅客都有体验,待上客、关闭舱门后,总听到机长通知,即飞机正在等待起飞命令,能在原定起飞时间半小时至1小时后起飞,基本是常态。如果在流量控制的状态下,本来间隔2分钟就能放行一架飞机,现在可能间隔5分钟、10分钟,“这意味着,真正的起飞时间可能在两小时后。”南航机长王建锋闭着眼睛也能感受到客舱里乘客的急躁情绪。

“能排上航班时刻还算好的,现在的问题是:一线城市、四大机场的航权越来越难拿到。”曾在

某航空公司专门负责跑航线时刻审批的杜向然,亲历过争抢时刻的激烈场面。

日益增长的航班需求与空域资源的紧张、机场时刻紧缺,矛盾越来越突出。

“像京沪这样的热门航线,好的‘时刻’一年净利润将近9亿元,但新进入者已经很难再拿到。”吴鹏飞一直从事航空工程咨询工作。在航空圈子里,他听到太多后来者的抱怨。

“曾经像菜市场一样”

每半年一次换季召开全国航班时刻协调会,令杜向然印象最深。“夏秋换季有7个月,冬春换季5个月。换季时几乎所有航空公司做运力的人都会去,从领导、中层干部到时刻协调员,一个公司浩浩荡荡几十甚至上百人都会来北京。”

每年全国7个地区管理局留出三四天时间集中办公,用以协调航班时刻。“以前轮流做东,最近两次是统一找家酒店,开七八间会议室,一起开会。”按照民航专家刘光才的说法,“很早以前协调会就像菜市场一样,现场乱哄哄的。现在来的人少了,秩序好多了。”

“在分配过程中,如果三四家公司同时要一个时刻,就会参考各公司的航班正常执行率不低于80%等具体指标。如果航班正常率低,航空公司可写申诉材料说明原因——军事行动导致空中管制,连续来台风等等,民航局也会酌情考虑。”刘光才补充。

三大航优先

提交航班时刻申请后,杜向然时常要登录中国民航航班时刻协调与预先飞行计划管理系统(简称SPMS,辅助用户对日常飞行计划自动化处理的信息化系统,属于中国民航流量管理的一个子系统),查看审批状态。刘光才说,“一般时刻分配给谁都有优先原则,比如主基地公司优先,国航、东航、南航三大航

优先,适度考虑扶持新开航空公司等等。”

国际上,对于航班时刻的分配,一般也遵循“历史时刻优先”的原则。如果航空公司在冬春和夏秋两个换季都申请同一时刻并获得批准,以后就有可能变成固定航班继续使用。如果一个航季使用率未达80%,则可能被收回重新分配。

目前,中国民航局对旅客吞吐量排名前10位的北京、上海等地的机场实行航班总量控制。首都、浦东、虹桥、白云机场等十大机场目前覆盖了中国三分之二以上的民航市场份额和绝大多数高收益航线。

尽管全球航空公司毛利利润近年来一直徘徊在2%左右,但动辄上亿元的航材采购注定了民航业高资本、高投入的特性。

2002年民航完成行业重组时,全行业累积收入只有1018亿元,利润7亿多,而到2014年时已升至6189.6亿元,利润总额288.9亿元。快速发展和巨大空间,与稀缺的行业资源、有待简化的审批制度形成矛盾。

能够拿到黄金航线高峰时刻,就等于取得了只赚不赔的保证书,而拥挤的机场和航路,也注定了僧多粥少的格局。

而在航线时刻资源稀缺的另一面,“时刻资源依赖物理基础,机场设施,例如跑道、滑行道。但机场容量扩张不仅要占用大量土地资源,还有噪音、大气污染等限制了机场设施的建设数量及时间进度。”杜向然认为,“依靠新机场增加大量新的时刻资源也不是长久之计。”

“最关键的是目前机场运行保障能力不够强。”在杜向然看来,“除了一线城市机场一小时保证60、40架次航班外,西安、沈阳等地往往只能保证一小时20架次航班。当机场繁忙时段达到80多架次时,机场当然会不堪重负,势必开始流量控制。”

综合交通运输体系基本形成 西藏现代化发展水平提高

新华社北京9月6日电(记者王思北 程卓)国务院新闻办公室日前发表的《民族区域自治制度在西藏的成功实践》白皮书指出,在民族区域自治制度下,西藏经济社会发展不断迈上新台阶,现代化发展水平日益提高,人民的生存权和发展权得到有效保障。

白皮书指出,西藏生产总值由1965年的3.27亿元增加到2014年的920.8亿元,增长281倍。1994年以来,西藏地区生产总值连续20年保持两位数增长,年均增速高达12.4%。1965年西藏地方财政收入仅为2239万元,2014年达到164.75亿元,年均增长高达14.46%,自我发展的能力不断增强。全区工业增加值由1965年的0.09亿元增加到2014年的66.16亿元,增长735倍,年均增长14.4%。第二产业增加值在地区生产总值中的占比由1965年的6.7%提高到2014年的36.6%。

白皮书说,以公路、铁路、航空为主的综合交通运输体系基本形成,交通更加便利。以拉萨为中心,东连四川、云南,西接新疆,北连青海、南通印度、尼泊尔,市市相通,县乡连接的公路网络基本建成。2014年底,全区公路通车里程达到7.5万公里,次高级以上路面里程达到8891公里,占12.6%。全区74个县(区)中65个通了柏油路,占88%;690个乡镇通公路,通达率99.7%;5408个行政村通公路,通达率99.2%。格尔木至拉萨、拉萨至日喀则铁路相继通车运营,拉萨至林芝铁路开工建设。组建了西藏航空公司,区内通航机场5个,8家航空公司在藏运营,开通国内外航线48条,通航城市达33个,形成以拉萨贡嘎机场为中心,昌都邦达、林芝米林、阿里昆莎和日喀则和平机场为支线的五大民用机场网络。

以光缆、卫星、网络为主的现代通讯网络体系已逐步建立健全。白皮书说,西藏全区光缆线路长度达到9.7万公里,其中长途光缆线路为3万多公里,累计实现74个县(区)、668个乡镇通光缆,乡镇光缆覆盖率为97.8%;实现5261个行政村移动信号覆盖。全区互联网用户达到217.7万户,普及率为70.7%,农牧区移动互联网覆盖率达到65%以上。