



交通运输事关国计民生,是重要的基础性、先导性、服务性行业,是连接生产和消费、提升供需匹配效率的基础环节。新常态下,交通运输的结构性问题突出表现为有效供给不足。科技部、交通运输部联合多部门,统筹行业内外科技资源,针对交通运输转型升级存在的突出问题和科技难题,以“综合”为突破口,以“智慧”为手段,为完成“十三五”交通运输有效供给提供科技支撑。

交通拥堵 不能让短板阻塞道路

文·本报记者 矫阳

3月3日,2016年春运落下帷幕。来自交通运输部的消息,2016年春运期间全国旅客发送量超过29.1亿人次,比去年同期增长3.8%。

交通运输部有关负责人分析说,今年春运最显著的特点是,交通运输部通过提供联程服务、加强不同运输方式间的衔接接驳以及推进“互联网+运输服务”等工作,发挥铁路、公路、水路、民航等各种运输方式组合效率,提高综合运输整体效能,有效方便了旅客便捷出行。

3月3日下午,在列席全国政协十二届四次会议间隙,交通运输部部长杨传堂接受媒体采访时说,“十三五”期间,交通运输部将通过增加有效供给,加快优化交通运输基础设施网络布局。

为紧密结合国家三大战略对交通先行发展要求,配合“十三五”交通运输转型升级发展,科技部、交通运输部联合多部门,组织专家谋划启动国家重点研发计划“综合交通与智能交通”重点专项,主要是统筹行业内外科技资源,针对交通运输转型升级存在的突出问题和科技难题,以“综合”为突破口,以“智慧”为手段,为完成“十三五”交通运输有效供给提供科技支撑。

供给不足 提升交通运输供给的质量和效率

杨传堂说,交通运输事关国计民生,是重要的基础性、先导性、服务性行业,是连接生产和消费、提升供需匹配效率的基础环节。新常态下,交通运输的结构性问题突出表现为有效供给不足。

短板主要体现在三个方面,一是在基础设施方面,供给总量不足的问题仍然突出;二是在运输服务方面,轻量化、高附加值、一体化的货运供给不足,快捷化、个性化的客运服务供给缺口较大;三是在运输装备方面,与经济社会发展及人民群众日益增长的现实需求相比,与绿色发展的新要求相比,运输装备仍有较大改进提升空间。

信息共享 建立完全互联互通运输管理机制

“交通运输各个领域之间相对独立,各业务数据缺乏合理有效的行业信息资源整合。当前的数据地域分散、规格多样、无法发挥应有的价值。”全国政协委员、九三学社浙江省常委吴鸿在两会期间表示,应用好大数据技术,建立基于“政企协作的智慧交通新模式”,治理交通拥堵问题。

吴鸿建议,可以在政府行政主导推动下,构建一个开放共享的综合交通数据云平台。该平台将以各地行业交通信息为基本单元,同时利用互联网企业既有的资源。通过这个云平台,实现政府、企业、公众各方共赢的、可持续运转的协同管理与服务的新局面。

“我国物流业信息化水平偏低,运输企业使用信息化的比例很低,物流信息标准不统一,地区之间、行业之间、企业之间存在信息孤岛现象,全程供应链管理尚未实现。”3月4日,全国人大代表、中国移动浙江公司董事长郑杰在接受记者采访时表示。

在采访交通运输部科技司负责人时,记者了解到,当今国际上综合交通运输与智能交通技术深度融合,正在加快

较大改进提升空间。针对这些问题,必须大力推进供给侧改革,主动响应新的出行模式和生产流通方式,重点围绕“五个更加注重”,精准发力,提升交通运输供给的质量和效率。

一是更加注重补齐交通运输基础设施短板。二是更加注重提升运输服务品质。三是更加注重运输装备提档升级。四是更加注重各种运输方式协同发展。五是更加注重推进放权降费。发挥市场在资源配置中的决定性作用,更好发挥政府作用,加快放开交通运输领域竞争性环节价格,降低主要运输环节费用。

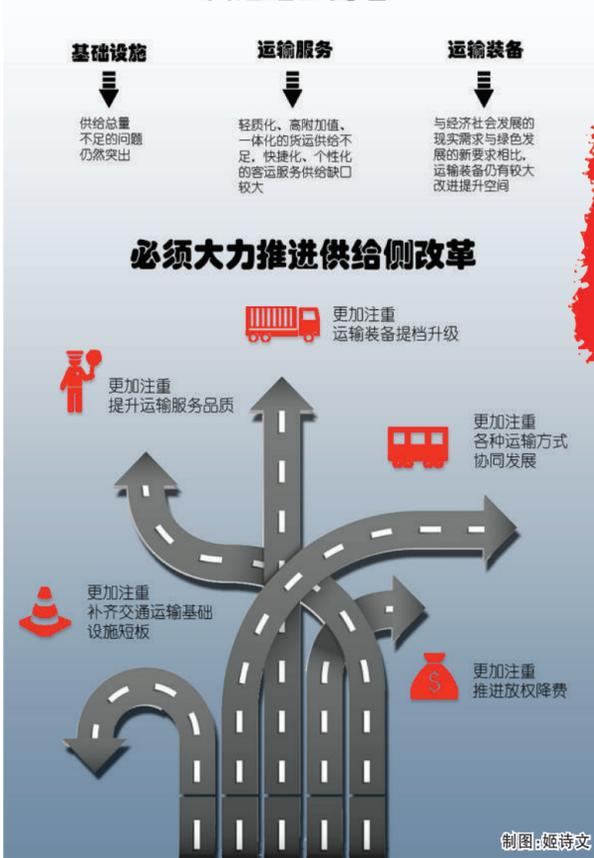
综合交通运输业的升级换代。以大数据为支撑的更加精细、准确、完善和智能的服务需求也加速了交通产业生态圈跨界融合。

然而,在采访有关专家时,记者获悉,我国交通大数据建设还远远落后,主要表现在各种交通运输方式中信息共享存在技术瓶颈,基于移动互联网的泛在信息获取、共享与融合技术系统没有形成。

目前,北京市城市规划与设计研究院用阿里云的大数据技术对货运车辆集散点分布进行研究,优化城市物流与配送相关问题,以缓解城市交通管理压力。吴鸿认为,这一模式将为城市拥堵带来本质上的改善。城市交通行业管理者将会因为企业、科研机构提供的可靠数据和精准决策方法而提升交通管理水平,从而减轻巨大的管理压力,也有助于改善日益恶化的城市环境。

交通部科技司负责人说,“十三五”国家重点研发计划“综合交通运输与智能交通”重点专项中一项任务,即《城市综合交通系统智能化协同管控》,将对城市多模式交通系统协同控制技术进行攻克。

交通短板问题



补齐短板 不断提升交通运输运行效率

杨传堂在列席两会时表示,“十三五”时期,我国要加快补齐综合交通运输短板,初步形成城市群1—2小时交通圈,中心城市1小时交通圈。

“这些基础设施,将更加注重铁路、公路、水运、民航协调衔接。”杨传堂说。杨传堂表示,首先将举全行业之力,确保2020年全面建成“外通内联、通村畅乡、班车到村、安全便捷”的贫困地区交通运输网络。

其次,“十三五”期间,交通运输部还要加大普惠运输服务,大力推进“公交优先”。具体为:北京等人口500万以上城市公共交通机动化出行分担率达到60%左右,市区人口100万以上城市中心城区公共交通站点500米全覆盖,积极推动城市公共交通线路向城市周边延伸,具备条件的建制村全部通班车。

杨传堂还说,随着“十三五”高铁建设的加快,到“十三五”末,90%以上人口就近享受动车出行服务,动车组完成客运量比重达60%,ETC应用范围不断扩展,出租汽车改革取得积极进展,民航航班正常率将达到80%以上,推进各种运输方式“零距离”换乘。补齐交通短板,科技支撑业已展开。

“十三五”国家重点研发计划“综合交通运输与智能交通”相关目标也已明确,即“完善综合运输通道和区际交通骨干网络,强化城市群之间交通联系,加快城市群交通一体化规划建设,发挥综合交通运输网对城镇化格局的支撑和引导作用。”

杨传堂表示,首先将举全行业之力,确保2020年全面建成“外通内联、通村畅乡、班车到村、安全便捷”的贫困地区交通运输网络。

其次,“十三五”期间,交通运输部还要加大普惠运输服务,大力推进“公交优先”。具体为:北京等人口500万以上城市公共交通机动化出行分担率达到60%左右,市区人口100万以上城市中心城区公共交通站点500米全覆盖,积极推动城市公共交通线路向城市周边延伸,具备条件的建制村全部通班车。

杨传堂还说,随着“十三五”高铁建设的加快,到“十三五”末,90%以上人口就近享受动车出行服务,动车组完成客运量比重达60%,ETC应用范围不断扩展,出租汽车改革取得积极进展,民航航班正常率将达到80%以上,推进各种运输方式“零距离”换乘。补齐交通短板,科技支撑业已展开。

“十三五”国家重点研发计划“综合交通运输与智能交通”相关目标也已明确,即“完善综合运输通道和区际交通骨干网络,强化城市群之间交通联系,加快城市群交通一体化规划建设,发挥综合交通运输网对城镇化格局的支撑和引导作用。”

聚焦 供给侧改革

案例秀秀

定制服务 地空联运一站到家

今年春运的一天,上午10时18分,旅客张女士从苏南硕放机场国内到达的通道出来,径直走向设在通道对面的苏南机场汽车客运站:“我需要买一张最快出发到张家港的车票。”与平时不同,售票人员向她推荐了一种新的出行方式:地空联运服务。“比普通班车贵10元,就能坐上7座的高级商务车,再过10分钟发车,直达张家港。”张女士决定享受最新的机场延伸服务。1月27日起,在苏南机场与江阴、张家港、常熟、苏州4个方向往来的旅客,都可以像张女士一样,享受机场班车以外的个性化客运服务。

“目前投放的四条线路,虽然都有大巴车,可班次较少,无法满足旅客的个性化需求。”机场集团相关负责人说,以苏州为例,原来有8个直达班车和16个便捷巴士,客流高峰时,100多位旅客等不来一趟车,客流较少时,一车只载三四位旅客。机场与无锡客运公司进行商议后,由江苏长运定制客运服务有限公司提供服务,在机场首期投入26辆7座商务车以及若干辆豪华大巴,除了增加原有线路的班次,确保30分钟左右一班车外,更将提供各种类型的机场定制快线业务,方便旅客一站式到家。

旅客出行的“第一公里”和“最后一公里”问题将得到解决。“定制服务可以在线上提前预约。”无锡客运公司相关负责人介绍称,地空联运定制服务以“巴士管家”APP线上平台为支撑,旅客可以在该平台选择“门到门”的约租车服务,只要提前1天预约,机场方面就可以进行安排;旅客如果选择“机场到车站”的快线服务后,临时决定解决“最后一公里”,则按照4元/公里的标准增加费用。该负责人表示,客运服务总体收费将低于使用一般租车公司的费用。

苏南硕放机场地空联运既是企业根据国家“互联网+便捷交通”行动战略部署,推进综合运输、满足旅客出行需求的重要举措,也是交通运输部在今年春运中开展的首批旅客联程运输服务试点工作。这是新一轮信息技术助推传统行业的一个典型案例。(矫阳)

问计 代表委员

加速推动高铁大规模走出去



许宝成 全国人大代表 中铁四局集团有限公司巡视员

我国高铁经过10多年的飞速发展,现已成为世界上运营里程最长、运行速度最快、系统技术最全、集成能力最强的国家。目前,我国高铁既有成熟系统的技术优势,又有产能过剩的内在压力,还面临着世界高铁逐渐升温的有利条件,大规模走出去已是大势所趋。但因受到各国政治、经济等利益博弈影响,目前中国高铁走出去的步伐还不够快、层次还不算高。

目前,尽管我国铁路已形成了较为完备的技术标准体系,但在国际上尚未得到充分认可,中国高铁核心技术还未

取得国际专利保护,这对全产业链协同走出去极为不利。另一方面,协调机制还不健全。目前我国还没有建立国家层面推动高铁走出去的综合协调机制,产业链各环节的市场主体各自为战,难以形成合力;同类型企业恶性竞争,损害了整体形象和经济利益。

加快推动中国高铁大规模走出去,我有四点建议:

一是加快完善标准体系。加快完善中国高铁国际化标准体系,形成完备的技术输出条件;深度参与国际高铁规划和标准的制订工作,努力争取高铁国际标准的组织领导地位。二是加强“定点”宣传力度。建议在“一带一路”沿途重点国家和其他有意大规模建设高铁的国家,宣传中国高铁的综合优势,营造当地发展高铁的舆论氛围和民意基础。三是开办高铁展览活动。建议定期展出中国高铁的设计、施工、装备、运营管理等方面的新成就,努力创造“注意力经济”。四是尽快落地示范工程。建议在“优先考虑战略利益、其次考虑经济意义”的思路指导下,由国家主导推进,尽快在海外重点区域建设一条高铁示范线,打开高铁实质性走出去的突破口,不断发挥“一生二、二生三”的示范效应。

外通内联打通运输通道



王秉清 全国人大代表 贵州省交通厅党委书记、厅长

科技日报:“十二五”以来,贵州在全国率先探索以“BOT+EPC”“BOT+EPC+政府补贴”“PPP+EPC+运营补贴”等模式加快交通建设,为推进供给侧结构性改革积累了经验,探索了路子。“十三五”期间,有哪些新举措?

王秉清:供给侧结构性改革是交通运输转型升级、提质增效的必由之路。针对贵州交通发展仍存在供给不足、结构不优、品质不高突出问题,在下一步交通改革发展过程中,贵州将

重点从两个方面发力:

一方面,把补齐交通基础设施短板作为主攻方向。尽管贵州实现了高速公路“县县通”目标,但贫困山区交通制约仍未根本改变,我们将把完善基础设施作为提高全省整体供给水平的基本支撑条件。

到2020年,基本建成以高速公路为骨架、国省干线为支撑、县乡公路为脉络、农村公路为基础的四级公路网络,全省公路总里程达20万公里以上,建成省内“六横七纵八联线”高速公路网,形成外通内联、通村畅乡、班车到村、安全便捷的农村公路运输网络,打通通往大海水运出省大通道。

另一方面,把提升运输服务品质、注重运输装备提档升级作为出发点。大力发展“智慧交通云”,着力提供交通大数据商用、民用产品和服务,提高供给质量效率、降低运输服务成本。

2016

两会

特别策划

LIANGHUITERBICEHUA

主编 赵英淑
责编 滕继濮
胡唯元
段佳
美编 代云鹤
姬诗文