

从蓝图到现实,京津冀交通一体化基本成型

■中国城市报记者 王楠

2014年2月26日,习近平总书记在北京主持召开座谈会,专题听取京津冀协同发展工作汇报时,就高瞻远瞩地指出,要着力构建现代化交通网络系统,把交通一体化作为先行领域。

8年来,北京交通行业积极落实京津冀协同发展战略,牢牢抓住疏解北京非首都功能这个“牛鼻子”,把握交通基础设施发展、服务水平提升和协同发展机制完善的关键机遇,着力打造与世界级城市群相适应的综合交通网络,推进京津冀交通一体化发展从蓝图到现实,实现京津冀交通领域率先突破,京津冀核心区1小时交通圈、相邻城市间1.5小时交通圈基本形成。

加强基础建设 促进资源流通

随着2019年9月底北京大兴国际机场的正式投运和首都国际机场航线网络结构与综合交通体系的持续完善,北京地区“双枢纽”格局初步形成,年旅客吞吐量超过1亿人次。

在“轨道上的京津冀”建设方面,京张高铁、京沈客专(京哈高铁京承段)、京雄城际铁路建成通车,城际铁路联络线一期、京港台高铁、京唐城际、京滨城际铁路建设全面提速,以北京、天津为核心枢纽,贯通连接河北各地市的全国性铁路网已基本形成;京张高铁配套清河火车站、北京朝阳站、丰台站改造等铁路枢纽工程完工,交通枢纽正在建设和完善;北京城市副中心站建设加速,有力支撑“轨道上的京津冀”多层次铁路网络衔接、融合。

此外,高速公路路网结构得到明显优化。京昆高速、京台高速、京礼高速、京开高速拓宽、京秦高速、首都地区环线通州大兴段、大兴机场高速、大兴机场北线高速等建成通车,北

京市域内国家高速公路网实现“断头路”全部清零。北京市高速公路里程从2014年的982公里增至1176.5公里,增幅达到19.8%,以北京为核心的京津冀“单中心、放射状”路网结构得到有效优化。

一条条高速公路的通车,显著完善京津冀道路路网结构,改善居民出行条件,带动相关旅游、产业发展以及区域经济增长。

在京杭大运河京津冀段,自2021年6月大运河廊坊段与北京段同步旅游通航后,北京市第一次出现航道、航运,大运河成为推动京津冀协同发展的重要桥梁纽带,京津冀交通互联互通内涵进一步丰富。

京津冀区域交通基础设施的建设有效推动了三地间人流、物流、信息流等要素加速流通和周转,提升了社会资源的配置效率,促进了区域产业结构调整优化。据统计,8年间,京津冀GDP总量增加了44.9%,北京市第三产业占比由78%提升到了82%。同时,基础设施建设的加快极大支撑了北京非首都功能的疏解,城市副中心配套设施逐步完善,行政办公区第二批搬迁稳步推进,超1.6万家企业入驻运河商务区。

提升运输能力 便利群众出行

随着京津冀三地经济不断发展,人员往来越来越紧密,对出行的需求不断增加。8年来,北京市不断提升区域运输组织和服务质量,探索多种运输方式服务三地人员出行。

针对环京地区通勤人员进出京交通不便、出行时间长等难题,今年7月,北京市率先开通河北廊坊北三县(三河市、大厂回族自治县以及香河县)至国贸的定制快巴,并持续对北三县进京快巴线路进行动态优化,燕郊至国贸通勤时间由2小时缩短至1小时以内。

北京38条公交线路实现跨省常态化运营,服务河北省廊坊市、保定市、张家口市、承德市等17个县市及地区,日均客运量约27万人次,有力支撑了环京地区居民日常和通勤出行。京津冀三省市联合制定《京津冀省际毗邻地区主要通道客运班线公交化改造实施方案》,合力完成平谷至遵化、宝坻、蓟州等6条客运班线的公交化改造,沿途40余个村庄、8万余人受益,对扩大省级道路客运服务覆盖、推动城乡客运一体化发展起到极大的促进作用。

值得注意的是,在加速推进京津冀交通一体化建设过程中,“一卡通”发挥了突出作用。资料显示,2015年起,京津冀三省市联合发行“交通联合”互通卡,在京津冀区域内可享受同城优惠政策。到2017年底已基本实现京津冀区域主要城市、各种公共交通方式“一卡全覆盖”。三省市不断扩大互联互通城市数量,推广交通一卡通移动支付便民应用,居民出行更加便捷。推进城市交通一卡通全国互联互通,实现与全国357个城市公共交通乘车刷卡互通,一卡走遍京津冀乃至全国的出行

模式基本形成。

创新体制机制 加快协同发展

在改革创新不断健全和完善协同发展机制的支持下,京津冀区域正加速实现“规划同图、建设同步、运输一体、管理协同”,有效保障交通一体化的高质量发展。

从2015年开始,北京市交通委员会与天津市的交通主管部门联合成立了京津冀三省市区交通一体化统筹协调小组,下设专项推进组,专门负责协调推进跨区域规划、建设、运输、法规、信息化等有关具体工作。三地交通主管部门每年还定期召开区域交通一体化统筹协调小组联席会议,对接研究重点项目推进情况,不断完善对接协调机制,有效解决项目推进中遇到的困难和问题。

相关负责人介绍,2021年京津冀三省市区交通一体化统筹协调小组第6次联席会议上新增了京津冀市区(县)对接协同工作机制,就推进跨省道路运输便利化和信息共享等达成了新共识;在去年的第7次联席会议上新增“推进区域交通一体化联合工作专班”机制,有针对

性地对区域重点基础设施推进过程中遇到的问题开展集中调度、协调,充分发挥属地政府职能。2021年底开通的厂通路正是利用这种工作专班机制,快速完成了前期工作,实现了开工。

下一步如何干?据悉,“十四五”时期,北京交通行业将按照北京城市总体规划要求,以“四纵四横一环”的综合运输大通道为基本骨架,加快推进区域交通网络化布局、一体化服务、智慧化管理、绿色化发展、法制化保障、市场化经营。

各类举措中,主要包含“持续完善综合交通网络化布局、加快打造世界级综合交通枢纽、持续提升运输服务一体化水平、推动交通绿色智能安全发展、推动体制机制改革创新”等要素。

预计到“十四五”末期,京津冀“四纵四横一环”的综合运输大通道基本建成,多节点、网络状、全覆盖的综合交通网络形成,城际铁路主骨架基本建成,公路路网基本完善,重点区域交通便捷可达,港口群、机场群运营服务和管理达到国际先进水平,枢纽功能优化提升,运输服务一体便捷,协同发展机制健全完备,安全、便捷、高效、绿色、经济的区域综合交通运输体系基本建立。

“毛泽东号”机车组 学习党的二十大精神

中国铁路北京局集团公司丰台机务段党委组织党的二十大精神代表王振强、“毛泽东号”机车组全体人员、先进党员和职工代表在全国爱国主义教育基地——“毛泽东号”机车展览室召开学习贯彻党的二十大精神暨庆祝“毛泽东号”机车命名76周年座谈会。

中国城市报记者 全亚军 通讯员 孙立君摄影报道



国铁集团今年前三季度:实现营业总收入7823亿元

■中国城市报记者 王楠

近日,中国国家铁路集团有限公司(以下简称国铁集团)披露的2022年三季度财务决算引发关注。该份财务决算显示,前三季度,国铁集团实现营业总收入7823亿元,净利润亏损947亿元。

具体分解看,在运输经营方面,国铁集团深入开展货运攻坚战大会战,单日装车数量屡创历史新高,前三季度,国家铁路累计发送货物29.21亿吨,同比增长6.3%;其中发送电煤

11亿吨,同比增长17%。中欧班列累计开行1.2万列,发送货物118万标箱,同比分别增长7%、8%;西部陆海新通道海铁联运集装箱累计发送货物55.5万标箱,同比增长22%。

在铁路建设方面,国铁集团充分发挥铁路基础建设有效投资对稳住经济大盘的拉动作用,稳步推进川藏铁路等重点工程建设,前三季度全国铁路固定资产投资累计完成4750亿元,其中在老少边及脱贫地区完成投资2381.3亿元;投产新线2381公里,其中高铁

1198公里。推动纳入规划、条件成熟的项目应开工、尽开工、早开工,京雄商高铁雄安新区至商丘段、南昌至九江高铁等5个项目已开工建设,年内还将推动成都至重庆中线高铁、天津至潍坊高铁等20个项目陆续开工,年内新开工项目累计建设新线总里程达5387公里,投资总规模达11981亿元。

在铁路客运方面,国家铁路发送旅客13.3亿人次,同比下降33.3%。国铁集团财务部负责人指出,今年多点散发疫情给铁路客运和多元经营带

来了超预期影响,前三季度,国铁集团客运收入同比减少633亿元、下降26.4%。为了克服疫情影响,国铁集团灵活制定旅客列车开行方案,全国铁路旅客周转量占全社会客运周转量份额同比提高3.1个百分点,市场份额逐步提升。

面对严峻复杂的经营形势,国铁集团发挥铁路基础建设有效投资拉动作用,保障产业链供应链稳定畅通,优质高效服务各类市场主体和民生需求;牢固树立“紧日子”思想,严格落实全面预算管理,千方百计增收节

支创效,营业收入连续两个季度实现环比增长,三季度当季净利润亏损环比收窄200亿元。

国铁集团财务部负责人表示,三季度末,国铁集团负债率为66.69%,较去年底增长0.36个百分点,主要原因是前三季度铁路固定资产投资保持高位运行,负债总额有所增加。铁路负债主要是铁路基础建设有效投资负债,与维持简单再生产的经营性负债有着本质不同,其对应的是优质资产。铁路客货运输、多元经营现金流稳定,具有良好的偿债能力,债务风险稳定可控。