

# 京津冀交通运输结构该怎么调?

专家建议规划管理并重,促进长途大宗货物铁路运输

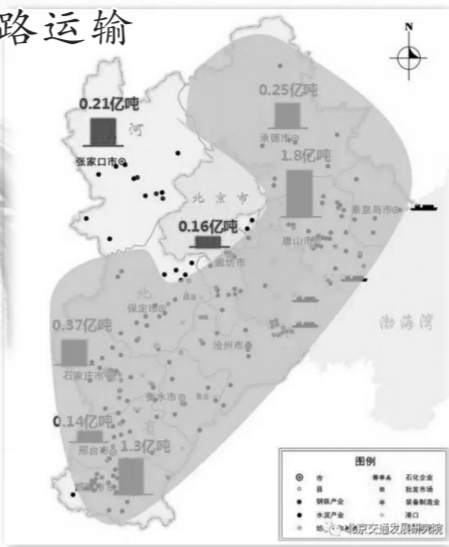
◆本报见习记者王珊

编者按

中央财经委员会第一次会议提出,要坚持源头防治,调整运输结构,减少公路运输量,增加铁路运输量。这对于公路货运量占货运总量84.5%的京津冀地区来说意义重大,也是改善区域空气质量的关键

举措之一。那么,当前京津冀地区交通运输结构存在哪些问题?当务之急需要解决什么难题?下一步交通结构调整应当如何发力?本版特刊相关报道,以飨读者。

▲图为京津冀货物需求分布图,呈半环绕反“C”型布局。



## 半环绕反“C”型布局加剧区域大气污染

曾经的河北省秦皇岛港,一列列从大秦铁路开过来的货运列车,需要缓慢经过装卸区。满载的煤炭,经过传送带后,从车皮运到堆场,最后由货车从堆场运至运煤船。当一辆辆货车排着队进入装卸区的时候,200多公里外的天津港也同样面临着港口货运和铁路设计未衔接、联运链条不畅通的问题。

“由于涉及到土地归属的问题,铁路延伸到港口,需要多方达成一致,审批也相对复杂,所以铁路货运很少有直接修建到港口的线路。”一位港口负责人告诉记者。

这“最后一公里”衔接不畅的难题折射出京津冀交通运输结构调整中的关键。

在机动车排放成为区域大气污染首

要因素之后,京津冀地区货物运输问题的关注度正与日俱增。2016年,京津冀全年铁路货运量为2.5亿吨,而公路货运量为24.3亿吨,二者相差9.7倍,并且区域内公路货运以重型柴油车为主,氮氧化物排放占区域氮氧化物排放总量的1/5。

京津冀区域呈现以北京(生产生活必需品)为中心,河北、天津(煤炭、钢铁、矿石等大宗能源类、机械制类商品)半环绕的反“C”型布局,聚集性特征显著,加剧了区域内核心城市车辆穿行导致的尾气污染。

“在此布局下,作为核心经济城市的北京被周围工业性城市环绕,成为多条放射性或环绕性货运通道的主要聚集点。再加上环京区域运输中重型柴油货

车为主的特性,区域运输结构调整势在必行。”北京交通发展研究院节能减排中心主任刘莹在接受记者采访时说。

刘莹表示,铁路运输在节能减排方面确实比公路具有优势。铁路运输的单位货运周转量能耗仅为公路货运的1/280。同样一堆货物,铁路运输的排放量是公路运输的1/13。“因此,铁路运输量增加对于改善京津冀地区大气环境质量具有重要意义。”

国家城市环境控制技术研究中心研究员彭应登也认为,京津冀交通运输结构调整能够从源头上对机动车污染排放进行遏制。此外,道路扬尘、沿途抛撒等二次污染也能得到有效消解,既治标又治本,应成为下一步重点调整的领域。

## 当务之急在于长途大宗货物运输的动能转换

不破不立。当前京津冀地区交通运输结构已经开始破局,“公转铁”成为突破点。

从2017年10月1日零时起,环渤海港口不再接收汽运集疏港煤炭。唐山市政府与中国铁路北京局集团有限公司正式签署战略合作框架协议,以加强唐山地区铁路集疏港运输。

京津两地也举措频出。天津市2018年交通运输工作会议上,天津市交通运输委党委书记、主任王福山表示,今年天津将着力构建网络化大轨道格局,加快打造“轨道上的京津冀”,形成铁路联网便提高效疏港体系。北京市副市长杨斌表示,2018年要聚焦重型柴油车治理、换、限、查并举,将低排放区由六环路内扩展到全市域。并且,从4月20日起,北京开始在全市执行超标重型柴油车闭环管理措施。

在京津冀交通运输结构调整之路上,先行者亦有之。由北京铁路局开行的京津冀货物快运列车,3年来大到钢

材,小到10公斤杂粮,共计为区域内企业和个人客户发送货物406万吨,发送零散快运货物达15863.5万件,成为沿线小微企业、普通市民价廉物美的“铁路快递”新选择。

这是铁路部门发挥既有路网优势的一个有利尝试,不仅助推京津冀区域协同发展,而且极大缓解了区域内公路运输压力。

但是,过境高排放重型柴油货车,城市与外埠货物运输交换节点连接不足,铁路与港口“最后一公里”衔接不畅仍然是京津冀交通运输结构调整无法回避的问题,而这其中,高排放长途重型柴油车过境又是污染的重中之重。

据了解,北京、石家庄、保定等城市都存在过境柴油车污染问题。数据显示,北京每天过境和进京的重型柴油车最高曾达到约7万辆,其中两万辆是进京运送生产、生活物资车辆,4万辆为过境车辆。

## 货运结构调整中应规划、管理并重,短途运输也需优化

京津冀地区交通货运结构调整涉及产业结构与布局、多种运输方式发展与衔接等多个方面,是一项复杂的系统工程。刘莹建议应从以下几方面同步发力,综合施策:

在规划层面,要实现铁路与物流节点(枢纽/园区/场站)和通道(公路/铁路)的有效匹配,促进大宗货物干线铁路运输。

除优化提升铁路货运能力外,应通过精细化管理手段严格公路运输管理,进而促进铁路运输量的提升。刘莹表示,“随着OBD等信息手段的推广和成熟,充分发挥信息化手段在环保治理中的作用也显得十分必要,可以收集大量微观监控信息数据,从而形成大数据,做更精细化的分析,为科学决策提供依据。”

对于“最后一公里”问题,彭应登认

为,行政层面上要解决这个问题并不难,《“十三五”港口集疏运系统建设方案》已经明确指出,要重点突破铁路、公路进港“最后一公里”,加快推进港口集疏运系统建设。各地政府要加强部门之间的协商合作,打破各方的利益藩篱和资源的垄断,从而实现铁路进港的畅通。

刘莹建议,应当研究出台铁路进港“最后一公里”建设设计标准,大幅度提升一定规模以上港口的铁路进港率,明确铁路进港的实现功能与供给能力,建立铁路和港口协同共建机制,指导并落实铁路进港“最后一公里”衔接。

虽然铁路货运绿色便捷,但货运行业小、散的特点决定了短途运输仍存在大量的刚性需求。例如北京公交行业有两家企业,轨道交通行业有4家企业,出租行业有230家企业,而货运行业企业多达

“当务之急是将具备‘三大关键词’(即运输半径400公里以上、大宗重载货物以及计划性较强)的货物尽可能转为铁路运输。铁路运输适用性较强,可调控性较大,会取得事半功倍的效果。”刘莹说。

铁路运输货物需求中有一条400公里分界线,即400公里以上的路程使用铁路运输,其综合性价比会高于400公里以内。并且铁路适运货物为货损率低的大宗重载货物。

这对于86%主要服务于煤炭、矿石、石油等大宗货物的京津冀地区的铁路运来说无疑具有较高适配性。刘莹说,“在港口实施禁收汽运煤政策后,铁路在煤炭运输中的作用会显著提升,取得不错的成绩。”

国研中心资源与环境政策研究所副所长李佐军也认为,在运输煤炭、水泥、砂石等大宗重载商品时应更多地采用较环保的铁路运输方式,特别是要减少柴油车的公路运输。

5.4万户,且规模以上企业比例不足1%。此外,公路货运周转的灵活性和便捷性成为其存在的必要性。

针对中短途的公路运输,彭应登认为,公路运输车辆应当严格执行排放标准,同时,交通、环保等部门持续配合开展严格的公路超载超限治理,环保达标检查等,对不同排放标准车辆给予差异化通行收费,倒逼企业对车辆进行提标改造。在运输方式上,应当完善城市物流节点的规划和建设,例如采用中转站和错峰装卸的形式,保证物流系统的有序高效、节能畅通。

“对于保障民生物资的短途过境车辆,一定要同时保证前端的车辆达标排放和后端物流中转体系的绿色有序。这是一个漫长的过程,但一定要从现在开始有所改变。”彭应登强调。

## 他山之石

### 国际带状城市群:有利于污染物扩散

与京津冀地区不同,世界各大城市群从需求空间分布来看多呈带状发展布局,核心经济城市与工业性城市呈链状区位关系。像美国从东海岸的波士顿到华盛顿的带状城市群,以及日本以东京、名古屋、大阪为核心,包括横滨、神户、京都等东海道带状城市群,都是典型的链状区位分布。

以交通干线作为城市的主脊骨格的带状城市群通透性较强。城市的各部分也接近郊区和亲近自然,有利于污染物扩散,能有效改善城市空气质量。

### 美国洛杉矶市长长港:铁路线路环绕港口设置

欧洲部分河港铁路可直接进入码头前沿,美国洛杉矶市的长港港铁路线路更是环绕港口作业区设置,真正实现了港口、铁路无缝衔接。

长港港是美国规模最大的集装箱港口之一,也是“绿色港口”的倡导者之一。为使往来的货运更加快捷,长港港还在不断改善月台及路轨工程,如投资双轨运输。

### 货运行业:采用领跑者理念

针对货运行业“小、散”的特点,国际城市普遍采用领跑者理念,引导中间层主体企业向标杆企业看齐,促进行业向绿色可持续正向循环。

美国 SMARTWAY、英国 FORS、欧洲 ECOSTAR 等都是领跑理念的成功实践。如美国环境保护局的 SmartWay 认证是一种国际权威检测机构的第三方认证,专门认证更高效和节能的汽车以及轮胎等汽车配件。通过鼓励消费者购买经过认证的商品,达到减少燃油消耗、改善空气质量、降低温室气体排放量的目的。目前,SmartWay 技术组已建立了3套技术验证准则,包括降低车辆怠速排放系统、气动设备和轮胎。

正宁大厦项目负责人邵健表示:“通过互评互查,可以及时发现平时工作中存在的不足,我们相互学习,互相借鉴,期待共同提高。”

检查结束后,沙洲街道相关负责人要求各工地随时都要保持这种高压态势,按照“五达标、一公示”的工作要求,落实施工单位的主体责任。对存在的问题要立即整改,确保不拖沓、不留死角、不走过场,以“零容忍”的态度抓好问题整改。

除了互相“挑刺”以外,建邺区沙洲街道还将以“互评互查”为契机,定下彻底改变辖区旧面貌、着力打造“扬尘管控新时代”的目标,在互评互查中找不足,在互比互学中促提升,持续实施环境综合整治改造任务,切实打赢扬尘污染防治攻坚战。

## 气象万千

### 执行最严机动车排放限值,加强路网交通承载力研究 海南着力防治机动车污染

本报记者孙秀英 通讯员蓝雄 海口报道 海南省生态环境保护厅近日联合省公安厅、省交通运输厅等8家单位,对海南省机动车污染防治等事宜开展专题研究,力求通过加强入岛车辆管控、老旧车淘汰与治理、提高在用机动车污染排放标准、机动车数据信息化与共享等措施,有效实现大气污染防治减排目标。

与会单位协商一致达成共识,成立由省生态环境保护厅、省公安厅、省交通运输厅、省质监局等部门组成的海南交通污染问题研究协作小组,在摸清底数的基础上,通力合作研究外来机动车入岛车辆管理、海南省机动车保有量、车船污染治理、执法等问题,做好数据的共享与挖掘利用,积极为海南省出台相应的机动车管理政策提供技术支撑与服务。

海南省将进一步严格机动车污染排放限值。在科学评估的基础上,执行国家标准中最严格的排放限值,并由省生态环境保护厅牵头制定在用机动车地方标准排放限值,严格控制全省在用机动车污染

物排放,及时淘汰高排放车辆。

为做好重点城市引导示范,海口、三亚将积极划定机动车排放“特别控制区”。海口、三亚先行一步,借鉴北京等地区限行的经验,2018年启动划定机动车排放特别控制区工作,明确高排放机动车限行区域,并向社会公告。通过在海口划定高排放机动车限行区域,合理控制岛外车辆通过港口进入海南。开展机动车承载力研究,将成为海南大气污染防治一大特色。针对2018年春节期间的三亚城市交通拥堵、海口车辆不能出岛造成交通瘫痪等问题,海南将科学合理评估现有或规划道路能承载的机动车数量,加强路网交通承载力研究,为进一步出台海南省机动车保有量政策措施提供技术支撑。

为畅通绿色交通,省会海口还将开展交通规划研究与规划环评,统一协调各单项运输规划与全省路网规划,以有效解决瓶颈问题,疏解道路交通拥堵,科学构建以铁路、公路、水路、轨道和航空为一体的连续贯通、布局合理、有机结合的海口综合交通运输体系。

## 陕西推进秸秆气化清洁能源利用

力争到2020年秸秆综合利用率达到85%以上

本报记者肖颖 通讯员吕兆峰 西安报道 日前,陕西省多部门联合征集储备一批秸秆气化清洁能源利用工程实施县(区、市),通过优化建设方案,规划项目布局,规模化推进秸秆气化清洁能源利用工程建设。

陕西省将在关中地区选择一批秸秆产量大、利用能力强、基础条件好的县(区、市)作为秸秆气化清洁能源利用工程实施县(区、市),以生态文明试验区、生态文明先行示范

区、循环经济示范城市(县)、绿色能源县等为重点,以乡镇居民集中居住区为中心,集中开展工程建设。

据了解,《陕西省“十三五”秸秆综合利用实施方案》明确了秸秆肥料化、饲料化、能源化、基料化、原料化利用的方向。根据这一实施方案,力争到2020年建立较完善的秸秆还田、收集、储存、运输社会化服务体系,秸秆综合利用率达到85%以上。

## 日照开展散煤清洁化治理

居民购买清洁煤炭给予每吨200元补贴

本报记者王学鹏 通讯员孙勇 强日照报道 山东省日照市日前下发《2018年散煤清洁化治理工作实施意见》(以下简称《意见》),要求落实财政补贴政策,完善清洁煤炭供应配送体系建设,开展散煤清洁化治理综合整治。

《意见》指出,要落实好《关于落实散煤清洁化治理奖补政策有关事项的通知》,对居民购买清洁煤炭给予每吨200元的补贴政策。同时,进一步完善散煤清洁化治理资金扶持政策,有条件的区要加大补贴力度,扩大补贴范围,把节能环保器具也列入补贴范围,把煤质检测费纳入财政预算。

积极探索清洁煤炭由政府引导推广向市场化过渡的商业模式。在政府统一招标采购、集中配送基础上,探索政府招标、定额补贴、群众自主选、生产及配送企业订单配送服务的新模式,为全面市场化摸索出一条质量可控、群众接受的商

业模式。

此外,进一步加强煤炭质量检测监控,落实煤炭质量抽检制度,加大在煤炭生产、加工、运输、储存各环节的检测监控力度,保证居民购买的煤炭质量符合要求。坚持民用型煤、民用散煤包装销售,做到标识清晰、源头可溯。认真排查各辖区储煤场用地合法性,依法取缔非法违规用地、违反规划建设储煤场等行为,让劣质散煤无处落地。

按照冬病夏治、常抓不懈、未雨绸缪的工作方式,加大农村散煤市场治理力度,全时段开展查处无照经营、超范围经营煤炭行为。各级煤炭管理(煤炭经营监管)、工商、质监、国土、环保、交通、公安等部门,要加大综合执法检查力度,发挥各自职能,加强对煤炭加工、储运、销售、使用等环节的管控,推动涉煤行政执法全时段、全过程覆盖。发现违法违规现象,及时由相应执法部门予以取缔、纠正和处罚。

## 图片新闻



针对城区渣土运输尘土飞扬的现象,湖北省十堰市加大渣土外运监管力度,全员上岗,从源头抓管理,确保渣土管理“六个百分百”:即工地周边100%围挡、物料堆放100%覆盖、出入车辆100%冲洗、施工现场道路100%硬化、拆迁工地100%湿法

作业、渣土车辆100%密闭运输,确保运输车辆“净、净、净”,达到密闭运输渣土的效果,有效降低渣土运输过程中造成的扬尘污染。图为十堰市目前正在使用的全自动密闭新型智能环保渣土运输车。 薛乐生供图

### 南京建邺区沙洲街道组织建筑工地互检互评“最差工地”,并切实整改

## 管控扬尘,这招挺灵!

本报记者徐小倩 褚方樵 南京报道 扬尘污染是影响江苏省南京市建邺区河西新城大气环境质量的一个重要因素。作为主城区工地最集中区域,如何在十里春风中不被扬尘遮住眼?建邺区沙洲街道对此亮出新招。

据沙洲街道环保科科长陈波介绍,沙洲街道管辖范围内现有在建工地46家,且新工地的数量还在不断攀升,监管难度随之增大。

自南京市“263”专项行动开展以来,建邺区沙洲街道

高度重视大气污染治理工作,管控工地扬尘污染能力大幅提升。

近期沙洲街道又推出扬尘管控新的做法:组织辖区内工地开展扬尘管控工作互评,由各工地负责人充当评委,对照《建筑施工工地扬尘污染治理考评表》中的管理考核条例,采取互检互评的方式,检查打分,评选出3家最差工地,对其进行通报批评,并由这3家工地负责人当场总结反思,认真汲取教训。

沙洲街道工地扬尘管理

互评观摩会还邀请了两位区人大代表和一名区政协委员参与,全程监督确保互评会议的公平、公正,要求各工地按照“细核、实核、真核”的要求,对现场情况摸清楚、核到位、揪到底,不放过任何潜在的问题。

区人大代表姜叶慧为此次互评观摩会点赞:“街道的做法很好,我们乐于参与这样的活动,代表人民监督工地扬尘管控,为居民营造良好的生活环境。”

据了解,自今年1月开展

“互检互评”活动以来,沙洲街道已选出最优秀的工地公开表彰,号召大家向其学习。

“过去评‘最优’,现在评‘最差’;不想做‘最差’,我们就都要擦亮眼睛,铆足了劲去检查。”河西新城四小项目负责人姚玉龙在观摩会现场表态。