



运用创新科技

辽宁构建绿色低碳交通体系

本报讯 记者张允强日前从辽宁省交通厅获悉:辽宁省运用创新科技在道路运输、公路建设、高速公路和港航管理等4大领域实现节能减排。

目前,辽宁省道路运输已从源头上限制高油耗车辆进入运输市场,全省新能源和清洁能源车辆超过4万台;公路建设实现“绿色拌合”,显著降低了能耗和有害气体排放量,预计节约标准煤2947吨,减少二氧化碳排放7956.9吨;高速公路在照明、供暖、供水、供电和交通智能控制等方面取得显著成效,照明技术年节电4610万千瓦时;大连港、营口港、盘锦港、丹东港对港内现有集装箱门式起重机进行“油改电”改造,购入电力驱动新型场桥,有效降低了废气和二氧化碳排放。

服务中小企业

上海电子商务“双推”工程显成效

本报讯 记者沈则瑾报道:今年上海市经济信息化委将从信息化发展专项资金中安排1000万资金用于电子商务“双推”工程,12家平台企业作为本年度电子商务“双推”工程服务平台授牌。

上海近3年来积极推动电子商务与产业深度融合,上海市经信委经过3年“双推”工程的实践探索,已总结形成了一套扶持电子商务新经济、新模式、新业态与中小企业融合发展的办法。

此次被授牌的12家平台企业前期通过了上海市经信委专项资金申报网组织申报,又经过专家评审和网上公示,涉及供应链管理、交易服务、循环利用、网络营销、现代农业、文化创意、汽车服务市场、专业资讯、第四方物流、云计算信息技术服务、电子支付等多个服务领域。

据介绍,上海电子商务“双推”工程自2010年试点实施以来,已累计遴选“双推”平台企业35家,每年都有不少创新型电子商务服务平台企业参与“双推”平台申报,3年来上海已有超过1.1万家中小企业获得“双推”补贴从中受益,“双推”平台服务企业全国中小企业客户累计超过10万家。

推进交通智能化

天津计划3年建成“公交都市”

本报讯 记者武自然日前从天津市交通港口局获悉:天津将进一步完善场站设施,优化公交线网,提升运力规模,推进城市交通低碳化、智能化和城乡公交一体化,到2016年基本建成“公交都市”。

天津市将开展公交线网扩容、场站布局、低碳绿色等项目工程,实现城乡公交全覆盖。到2016年,新开公交线路127条,开通4条大容量快速公交线,新增公交车4000台,总量突破10000台。发展大型客流集散换乘枢纽,到2016年,公共汽车首末站达到164个,实现500米全覆盖,300米覆盖率不低于85%。同时,加大节能环保车辆更新力度,到2016年,运营车辆全部达到国Ⅲ以上排放标准,国Ⅳ排放标准车辆占50%以上。推广应用物联网、云计算等信息技术,推广电子站牌、移动支付和统一结算平台。到2016年,公交车载终端安装率达到100%。

实施“油改电”工程

宁波打造升级版节能港口

本报讯 记者郁进东、通讯员张强 周律报道:宁波港是我国大型和特大型深水泊位数量最多的港口,近年来,宁波供电公司通过业务指导、技术支持,推动宁波港实现了从高耗到低耗、从节能到发电的双跨越。

宁波供电公司帮助宁波港对其所属变电站陆续实施升级改造,并针对港口用电管理特点,提供业务指导和技术支持,组织港口电气专业人员开展用电安全培训。2008年以来,宁波港累计投入近4亿元完成了191台龙门吊“油改电”改造项目,年均节约耗成本2.4亿元,节约标煤38000吨,减少排放二氧化碳94715吨、二氧化硫2850吨,在国内港口“油改电”中规模最大、覆盖面最广,被列为浙江省交通行业节能减排示范项目。

宁波港还引进国际先进变频技术,利用吊机货物下放重力能量回馈进行发电。据测算,首批升级改造吊机的年发电量约100万千瓦时,占梅山码头年用电量的8.46%,宁波港成为国内首个大面积使用吊机发电的港口。



6月24日,贵州省余庆县小腮镇村民熊飞父子俩,正在收获成熟的“麒麟”西瓜。今年,小腮镇立足良好的生态优势,引导村民调整农业产业结构发展,通过土地流转集中种植大棚“麒麟”瓜80多亩,预计可收入100多万元。

本报记者 吴秉泽 通讯员 徐启俊摄影报道

本版编辑 喻剑

日前获批的《国家公路网规划》对西部地区国道、高速公路等路网适度超前规划——

路网建设疏通西部“动脉”

本报记者 冯其予

- ◇ 总规模为26.5万公里的普通国道规划中,扩展的重点在西部地区和欠发达地区
- ◇ 1.8万公里“远期展望线”,主要分布在西部地区
- ◇ 我国已对11个集中连片特困地区作了专项的交通扶贫规划

成总规模约40万公里的国家公路网。这其中,对西部地区和欠发达地区进行了政策倾斜和系统安排。

去年我国已对11个集中连片特困地区作了专项的交通扶贫规划,集中连片特困地区的公路建设作为将来我国交通建设的主战场。交通运输部2012年发布的《集中连片特困地区交通建设扶贫规划纲要(2011—2020年)》指出,到2020年

基本建成集中连片特困地区国家高速公路,具备条件的县城通二级及以上公路,具备条件的乡镇和建制村通沥青(水泥)路、通班车。黄民表示,《国家公路网规划》对这些地区也有特别的考虑。

交通运输部总规划师戴东昌表示,在投资政策上,我国也提高了对集中连片特困地区的投资力度,现在中央掌握的车购税,相当大比例用于欠发达地区。根据交通运输部

部的有关规划,今后全面实现交通扶贫开发目标,将从4方面来安排重点建设任务——

一是加快农村公路建设。交通扶贫工作把农村公路作为加快交通基础设施建设的重中之重,进一步提高了补助标准;二是强化国省干线改造。一方面是重点加强国家高速公路和国务院区域规划中确定的部分重要高速公路项目的建设,另一方面,将普通省道改造作为重要任务,重点支持二级以下公路升级改造,着力提高国省干线中二级及以上公路比例;三是加强客运站场建设。重点支持县城老旧客运站改造,推进乡镇等级客运站及建制村招呼站建设;四是注重完善安保设施。进一步实施危桥改造工程,加大地质灾害整治力度。

“十二五”期间四川高速公路通车总里程将达6350公里

出川大通道带动连片扶贫

本报讯 记者刘畅报道:盛夏时节,绿满枝头,瓜果丰收。“从成都到理县现在近了。周末准备开车去理县吃车厘子,挂在树上的果子现摘现吃,既便宜又新鲜。”家住四川省成都市的王女士说,经由成灌高速至都汶高速到达理县,只有2小时车程,很适合小长假自驾出行。端午节时,在理县桃坪羌寨老杨家客栈,客房早已被预订一空。客栈老板老杨十分高兴:“自从都汶高速通车后,来的客人明显增多了,生意好得很!”

去年末通车的都汶高速全长82公里,立项之初,这条高速就被定义为成都平原与阿坝州之间的“财富快速通道”。“都汶高速建成后,从都江堰到映秀仅需20分钟,比过去走213国道的时间缩短40分钟。从成都到九寨沟的行程也大大缩短,无论对沿线旅游业还是工矿业发展都将带来巨大推动作用。”四川省交通厅相关负责人表示。

近年来,四川加快推动交通运输网络建设,提出集中连片特困地区要建设“外通内联、通村畅乡、班车到村、安全便捷”的交通运输网络。

四川集中连片特困地区交通状况的改

善十分明显。“十一五”末,秦巴山区、乌蒙山区、四川藏区3个连片特困地区,公路通车里程已经达到14.36万公里。其中,高速公路627.7公里。

“十二五”期间,四川将新增进出川高速公路11条,通车总里程达到6350公里,形成18条进出川高速公路大通道,基本实现高速公路网络化。其中,达万、广甘、巴南、成德南等高速公路已建成通车,南大梁高速正抓紧建设。

对藏区高速公路建设的规划则包括绵阳至九寨沟、川主寺至郎木寺、汶川至川主寺、马尔康至久治(川青界)等。

2012年4月28日,被誉为“云端上的高速公路”的四川雅安至西昌高速公路建成通车后,四川南北进出川高速公路通道被打通,这对加快实施集中连片扶贫开发,加速雅攀民族地区经济社会发展具有重要意义。

被纳入大小凉山彝区综合扶贫开发规划的马边彝族自治县将受益于仁沐新高速,峨边彝族自治县将受益于连接峨边、金口河的乐汉高速。眼下,这两个项目前期工作正在加速推进,有望年内开工建设。



畅通东西

冯其予

地处青海湟水谷地的乐都县高庙镇柳湾村,是个享有“远古彩陶故乡”美誉的大村。不过,在2009年通村水泥路改造前,这里不仅路况差汽车进不来,连村民日常生活都受到严重影响。2009年,青海省交通部门投入183万元补助资金对村里道路进行改造。道路通了,也打通了村里与外界联系的脉络,如今村于道两边70多家商铺鳞次栉比,村里仅大翻作物年收入就达200多万元。

柳湾村的故事,在我国中西部地区并不少见。公路交通对经济社会发展不但有服务和支撑作用,而且有主动引领和先导作用。经济学家们也十分看重交通运输条件的改善对经济社会发展带来的推动力。

我国西部地区和欠发达地区可供开发的资源十分丰富,但经济发展相对滞后,不少地区的脱贫受制于交通瓶颈。从现实意义看,我国中西部地区目前正在迎来东部地区产业转移的机遇,交通基础设施的建设,让西部内陆与东部沿

海“血脉畅通”,将在承接转移中起到至关重要的作用。从这个意义上讲,规划西部和欠发达地区的交通基础设施建设,就是规划未来。

正是基于此,我国在公路交通的规划与建设过程中,始终坚持区域统筹,将西部地区和欠发达地区的公路交通发展放在一个非常重要的位置,不断加大支持力度。在过去的十年中,交通发展有力地支撑了西部大开发进程,可以预见,在新一轮西部大开发中,随着交通专项规划的陆续实施,交通还将持续发挥对经济的带动作用。

《国家公路网规划》规划的1.8万公里“远期展望线”,主要分布在西部地区。虽然从目前来看,西部大部分地区的经济发展水平、人口密度所产生的交通需求,还不需由一条高速公路来支撑。但是从促进区域经济协调发展的角度考虑,需要高速公路的联通和带动。畅通“东西”的高速路,带来的是发展新希望,这一举措,同样是着眼未来、着眼长远的考虑。



工人在架设三江至柳州高速路的跨山铺路钢架。时下,广西三江至柳州的高速公路建设正在紧张进行,这条高速公路是广西“四纵六横三支线”高速公路网的重要组成部分。建成后三江至柳州仅需2小时车程,比原来缩短一半。新华社记者 张爱林摄

建成1条高速公路 在建3条高等级公路

南疆三地州“驶”上高速路

本报讯 记者乔文汇报:6月南疆草木芬芳。驱车行驶在喀什高速公路泽普至叶城间,果园不时飘来杏子香。去年2月通车的喀什至叶城高速公路不仅是喀什地区首条高速公路,也是南疆三地州的首条高速公路。昆仑山下,这条路宛如一条玉带,串起一座座城镇,连接一块块绿洲。

“这条路跑起来相当爽快!”在泽普县从事运输业的托乎提·阿不都热西提兴奋地说:“以前不行,跑不起来,不太敢接蔬菜、水果的活。另外路况不好,汽车容易出故障,耽误几天,果子就坏掉了。”

伽师的甜瓜、叶城的石榴、莎车的巴旦木……喀什地区的各类果品远近闻名,然而长期以来,受运输瓶颈制约,广大农民却一直守着“金蛋蛋”受穷。如今,沿着高速路,喀什地区的特色产品开始大量走出南疆,走向全国。

去年喀什高速公路通车后4个多月,便迎来了林果成熟季。因特产巴旦木闻名的莎车县,由于物畅其流,去年全县巴旦木种植达80多万亩,产量超过2万吨,比前两年翻了一番。预计到“十二五”末,莎

车县巴旦木亩均创收可达万元以上。

“高速公路缓解了农民卖难的问题,带来了人流,外地客商明显增多。”经营巴旦木批发生意的艾山江·吾守尔说,在喀什高速公路上,经常可以看到浙江、山东、陕西、甘肃和内蒙古等地的车辆。高速公路改变了以往特产外销少而散的状况,有利于规模化运输和销售。特色农副产品走出去了,农民的“钱袋子”鼓了。

自首条高速公路通车以来,南疆三地州高速公路建设步入了快车道。眼下,喀什至阿克苏、喀什至麦盖提、喀什至伊尔克什坦口岸等高速公路、高等级公路正在加紧建设,这3条公路连接新疆各县市与对外开放口岸,建成后,帕米尔高原将告别没有高速公路的历史,南疆“玉带”将通向祖国西部边陲。

自治区交通运输厅党委书记王新华表示,南疆三地州是全国14个集中连片特困地区之一,交通运输工作要突出体现“为民、惠民、富民”原则。据了解,新疆计划将南疆高速公路再向东延伸,推动规划第3条出疆大通道——和田至依吞布拉克镇高速公路,促进南疆三地州经济发展,带动农牧民增收。



发挥“黄金水带”资源优势

黑龙江激活矿泉水产业促经济转型

本报讯 记者倪伟岭、通讯员崔柏报道:黑龙江省将规划整体打造“黑龙江水”,将水产业作为推动全省经济转型发展的重要抓手,激活开发黑龙江沉睡亿万年纯天然、无污染的“黄金水带”,将资源优势变成经济优势。

黑龙江地域辽阔,独特的地质构造使得矿泉水资源蕴藏十分丰富,“五大连池”、“火山源”和“世罕泉”等品牌名水受到消费者青睐。由中国标准化协会制定并即将实施的《中国饮用天然无气苏打水行业标准》,正是以黑龙江克东县苏打水为标准设定的。

独特的地质构造和环境孕育了黑龙江丰富的矿泉水资源。经过国内地质专家勘测,黑龙江可谓好水遍地。此外,黑龙江多数地区远离发达的工业城市,这成为他们的后发优势。记者在黑龙江省国土资源厅了解到,黑龙江省目前已通过省级鉴定的矿泉水源地达290处,在纳入国标的9种对健康有益的矿泉水成分中,黑龙江已发现8种。记者翻开黑龙江省矿泉水分布图,五大连池、偏硅酸、重碳酸矿泉水,双鸭山钼、锶、硅质复合型矿泉水,齐齐哈尔、鸡西、黑河的硅医疗矿泉水,大兴安岭锶型矿泉

水,伊春地区氡医疗矿泉水等等,密密麻麻的分布点位恰好形成一条黄金水带,汨汨流淌。

黑龙江省九零四水文地质工程地质勘察院院长祁福利介绍,从资源的稀缺性、丰富性、不可复制性上来讲,黑龙江的好水应该是与粮、油、木并列的第四大“原字号”资源。但黑龙江省的水产业开发除五大连池和克东县初具规模外,多数地区仍处于“沉睡”状态,未来做好水文章大有可为。

2007年7月,黑龙江省人大就对五大

连池世界地质公园的保护进行立法,对矿泉水资源进行了依法保护,并对药泉山重碳酸矿泉水分布区环境质量展开治理。2012年,黑龙江省人大审议通过了《哈尔滨市磨盘山水库饮用水水源保护条例》,磨盘山水源地保护,拉开了黑龙江省通过立法保护水源地的序幕。

目前,黑龙江省水资源的开发和利用还存在着缺少全盘规划、没有成型的营销方案、缺少大笔推广资金等等,诸如此类的现实困难以及如何永续利用水资源等问题仍亟待解决。