

我省黄标车淘汰进入倒计时

为新能源汽车发展“腾地儿”



□ 本报记者 冯磊

黄标车是机动车中的污染大户。统计显示,截至2014年7月1日,我省有黄标车111万辆,约占汽车总数10%左右,在全国排第三位。今年年底前,山东各地要淘汰现有黄标车总量的40%,共444301辆。其余黄标车,2015年要全部淘汰。据统计,在如此庞大的黄标车群体中,营运性货车约占黄标车总数的60%。黄标车淘汰任务的完成与否,黄标货车的更替,成为关键因素。

运营车辆将以清洁能源车辆为主

截至6月底,山东省内LNG车辆达到13670辆,居全国第一位。其中LNG重卡上半年新增3046辆,达到11700辆,LNG公交车上半年新增524辆,达到1970辆。山东

省内运营LNG加气站数量达到近200座,另有部分移动加气车。

全省目前已在高速公路服务区建成LNG加气站9座,开工在建20座,日兰高速、京沪高速山东段LNG绿色通道均已打通。全省今年新发展清洁能源汽车将不低于10000辆。2005年前进入市场、现仍作为营运车辆使用的黄标车,至2015年底将全部清退出营运市场。目前,全省已淘汰营运黄标车33612辆,电动、油电混合、天然气等新能源车比例持续增长。

根据相关新能源汽车发展规划,今后新进入山东道路运输市场的车辆将以清洁能源车辆为主,其中新增重型货车、营运客车、公交车、出租车中清洁能源车辆比例将分别达到20%、30%、70%和100%。

加气站普及是关键

“在目前LNG加气站审批困难、站点数量稀少的情况下,车队的运输线路是否相对固定,熟悉沿途加气站站点的分布,对于LNG车的顺利使用至关重要。”中国重汽新能源货车销售人员对记者说,“如果车主没有相对固定的线路,如果是零担货物跑全国的游击车,不论车辆装的是1个

还是3个LNG罐子,都很难避免在外地加不到气的尴尬局面。”

多少距离才是LNG汽车最佳运距?货车车主投资LNG汽车还得考虑运距问题:省际运输和太长的运距,难免出现行驶中途区间的加气困难。而承担短距离运输的LNG汽车一般配载的小容量气瓶不会有太大的储气量,频繁往返加气站也容易导致空跑公里数的比例增加,而导致LNG汽车运行经济性的降低。而更重要的问题在于LNG汽车的发动机和气罐的价格昂贵,新车的初始购置成本较高,投资回报的周期较长。“正常情况下,LNG货车比柴油车要贵6万—8万元。发动机排量,运行时间长、燃油消耗量大的重卡车型,使用LNG的经济性可能得到很好的发挥,但如果是运行里程和柴油消耗量都不太大的中卡或小轻卡,鉴于LNG的投资回报周期,建议目前慎重考虑使用LNG。”一位新能源货车业内人士对记者说。

多拉快跑局面需改变

LNG自卸车与传统的柴油货车相比具有哪些优势?交运集团(青岛)的技术管理员告诉记者,LNG自卸车能够减少噪音和污染,减少尾气有害排放物85%以上,烟尘颗

粒物接近于零排放,且不含铅、苯、硫等有害物质,可有效降低PM2.5排放值。

不仅如此,运输成本也降低了许多。与传统的柴油车相比,LNG汽车燃料成本要低25%—30%。同等运输条件下,1辆LNG自卸车百公里气耗平均为40公斤,而柴油车平均油耗在48升。目前0号柴油每升6.8元左右,LNG每公斤约5.7元。柴油车百公里油耗所需费用约为330元,LNG车辆百公里气耗费用约为230元。百公里节约费用约为100元,经济效益确实非常明显。

“车辆都是按政府要求定做的,烧的是燃气,对环境污染几乎为零;货厢是按载重量多少设计的,上面还有挡板,防止洒漏,想多装也装不了。可以说是自卸车装土石方的‘样板车’。”青岛物流基础建设工程有限公司经理彭世杰介绍说,去年10月,他们十几辆LNG环保自卸车从徐州路一工地运土石方到城阳双元路。在没有超载的情况下,每辆车的毛收入是350元,但是这个价钱只能是保本、甚至是亏本。因为同一工地也有几家个体运营车队,为了多赚钱,他们一车能拉500元钱的土石方。

“以现在大货车的马力,多拉150元的土石方没问题,所以超载肯定是赚钱,但车辆的安全就没有保证了。”彭世杰说。



□ 龚安静 报道

近日,莱阳市公路局开展了“炎炎夏日送健康,‘一路有爱’促和谐”系列志愿服务活动:关注空巢老人,积极帮助敬老院打扫卫生;关爱困难学生,给困难学生送助学金、学习用品;关心困难家庭,给龙门社区老人送去牛奶等慰问品。

晏城北站改造施工完成 邯济铁路双线电气化9月全线开通

□ 刘敬渭 报道

本报济南讯 8月12日,邯济铁路晏城北站最后一组道岔顺利铺设到位。这标志着邯济铁路晏城北站改造施工圆满完成,为即将开通的邯济铁路双线电气化奠定了坚实基础。

据了解,邯济铁路位于河北省东南部与山东省西北部之间,西连邯长铁路,东接胶济铁路,并与京广、京九、京沪等干线衔接,是我国铁路网东西向主干道之一。工程包括对邯济铁路自邯郸南站至晏城北站正线全长232公里增建二线并电气化改造。其中,聊城东至晏城北站已于今年6月率先开通。晏城北站是邯济铁路改造工程的重点大站,涉及到京沪、邯济老线,编组场等改造施工。该站自2014年2月25日开始要点施工以来,经过站场改造三个阶段大小21个铁路Ⅱ级、Ⅲ级要点施工,先后完成道岔插铺和拉入18组,改造线路8公里,增加到发线2公里,完成85座桥梁累计接长400多米。

目前整个邯济铁路扩能改造工程已进入最后冲刺阶段,邯济铁路双线电气化将于9月上旬全线开通。该铁路电气化开通后,不仅提高邯济铁路的运输能力,还将对河北省东南部与我省西北部地区经济发展发挥重要推动作用。

青岛港滨州港实现两港联动

□ 记者 郝雪莹 报道

本报青岛讯 8月14日,青岛港集团与滨州市政府签署《战略合作框架协议》,与滨州港务集团有限公司签署《关于滨州港通用码头项目合资框架协议》。按照协议,双方将开展合作,共同运营两个3万吨级通用码头。双方将建立长久的、全方位的、多领域的战略合作伙伴关系,通过资源共享、互惠互利、优势互补,在港口码头、现代物流、临港产业等方面开展全面战略合作,实现共赢发展。

据了解,本次合作实现了青岛港与滨州港两港联动,对于推动滨州港发展,提升山东沿海港口综合实力具有重要意义。同时,合作对青岛港跳出黄海,布局渤海湾,对接京津冀一体化发展,加快青岛港在环渤海湾区域的占点、抢线战略布局,拓展腹地,完善物流体系等具有重要作用和意义。

八里湾船闸无水联调正式启动

□ 方雷 报道

本报东平讯 日前,从国家重点工程京杭运河续建(东平湖至济宁段)工程指挥部传来喜讯:八里湾船闸的4台控制柜完成了设备组装和电气接线。这标志着八里湾船闸的无水联调工作正式启动,向着年内试运行目标迈出了重要的一步。

据介绍,控制柜相当于船闸的“大脑”,可以接收船闸的运行信息,并传达工作人员的操作指令,是名副其实的控制中枢。八里湾船闸的4台控制柜分别安装在船闸上下闸首的两侧,采用模块化设计理念,将船闸电气动力回路、控制回路、核心控制器、电机保护设备集成在一面控制柜中,具备数据采集、电机运行监控、电气装置保护、闸阀门运行同步调节、闸区照明监控、综合自动化信息管理等功能。模块及功能可以选择性设置、组合,以满足将来船闸运营后的不同需求。控制柜成功安装后,船闸各机电设备的无水联合调试(简称无水联调)也正式启动。无水联调即船闸的各种设备在集中控制条件下,模拟船闸的实际运行状态,按队上行、下行连续过闸程序进行联动,在调试中检测信息传输、设备动作程序、动作闭锁条件、设备运行参数等的正确性、灵敏度和实时性。

无水联调成功后,将为下一步船闸的通航试运行奠定坚实的基础,为实现通航管理自动化、船舶过闸有序化、实时监控直观化,积累宝贵的操作经验和数据。

东营组织开展海上搜救与溢油应急演练

□ 记者 郝雪莹 报道

8月13日,东营市组织开展大规模海上搜救与溢油应急演练。

演习共出动船舶12艘,参演人员200余名,参演队伍数量和演习规模均居历年之首。演习模拟“油运1号”轮自工区返回东营港途中,在东营港3万吨码头附近与“港拖1号”轮碰撞,油轮左前舱爆炸起火,2名船员(假人模拟)落水,货油舱泄漏,发生溢油事故。接到险情报告后,东营市海上搜救中心立即启动应急预案,派出救助力量搜寻救助落水人员、实施消防作业,并对海上溢油进行回收。



□ 郭丰东 报道

青龙高速公路自2012年3月份开始征迁并开工建设。目前莱西段路基施工基本结束,全长38公里(含0.815公里连接线),由姜山镇入境,至深海高速河口店互通立交结束。



□ 吴萍 报道

为方便群众出行,有效缓解城区交通压力,8月18日聊城市汽车西站正式启动运营。聊城发往西南方向的莘县、冠县、阳谷等县际班车和到濮阳、郑州、新乡、安阳、邯郸等省际班车,将调整到聊城市汽车西站始发。



迷你巴士“开进”青岛老街

□ 刘珊 曹俊杰 报道

本报青岛讯 为解决青岛市民最后一公里的出行难题,青岛交运集团温馨巴士公司引进了岛城首批纯电动迷你巴士。8月13日,迷你巴士在天山小区、宁国路、金口路、福山路等道路上进行首次试跑。通过试跑发现,与大公交车相比,迷你巴士在交通支线上通行更为顺畅、灵活,有效规避了车身大、调头不便造成的交通拥堵问题,同样路段的运行时间可节约15%—25%。

据介绍,纯电动迷你巴士车身仅6米长,为普通公交车的一半左右,宽度为2.2米,适合在宽度较窄的马路上通行,因此试跑选在

了宁国路、安庆路及金口路等小街小巷。

据了解,由于天山小区周边的道路狭窄、停车占道等原因,原本仅有6米左右宽的马路,实际只有4米左右的宽度能通车。车身长为12米、宽2.5米的大公交车在通行和会车时常常遇到诸多不便。而迷你巴士在试跑时,正好显现出其特长。在行驶到宁国二路时,迎面驶来的一辆面包车可以直接顺畅通过,两辆车都不需要往路边停靠避让,大大提高了通行效率。

虽然外表看起来有点像普通的面包车,迷你巴士车内却十分宽敞。车内共设有16个座位,座位间的前后间距比一般大公交车还

要宽,高度也比普通面包车高不少,身高约1.8米左右的男性也可以在车内直立。

温馨巴士公司总经理助理史华忠说,在投入运行后,每车大约可载乘客25人左右。首批订购的30辆迷你巴士,预计在今年年底前全部投入使用。

“目前青岛市交通主要干线上的公交线路很多,但是还有一些道路由于路况原因不适宜大公交车通行,很多市民都要步行很远的距离前往公交站点出行乘车。我们希望小巧的迷你巴士走进社区、走进老街,补充完善青岛交通支线的公交线路构建。”温馨巴士公司总经理曲国庆说。

突出问题导向 顺应群众期待

临沂：打造沂蒙幸福交通品牌

目支撑交通运输事业发展……”7月29日,临沂市交通运输局局长高永胜接受采访时,先列出了一个长长的清单,并找到了解决之策。

高永胜表示,城市交通拥堵、打车难,农村公路管养难、群众出行不便等,都是临沂百姓当前反映突出的问题,也承载了群众对交通运输改革发展的新期待。临沂市交通运输局把握问题求突破,对工作中遇到的难点、焦点和关注点,实施行之有效的突破,并形成了交通运输工作的总体思路。

“1541”是采访中高永胜使用频率最高的一组数字。“1”即一个目标,加快构建规划统筹、设施配套、装备先进、管理现代、运转高效的现代交通运输体系;“5”即综合交通建设、绿色交通建设、智慧交通建设、产业交通建设、平安交通建设五个交通建设;“4”即四点支撑,就是指工作重点、工作突破点、工作创新点和闪光点

点。”高永胜说,“最后一个数字‘1’即一个品牌,打造沂蒙幸福交通品牌。就是顺应群众的新期待,切实担负起为群众建好路、管好路、用好路的职责,让群众在交通出行中感受到满足感,享受到幸福感。同时,积极主动地做好各项工作,传递党和政府的关怀和温暖,在干事中实现人生的价值,从而感受到工作的快乐和幸福。”

“我们着眼于大交通、大物流,依托‘两路两铁’(京沪、长深高速,苍石、胶新铁路)、“一空一港”(临空经济区、临港物流园),规划现代物流中长期发展蓝图,为临沂市建成国际商贸物流名城奠定基础。”高永胜说,为推动物流业转型升级,临沂积极发展新型公路物流业态,形成一大批特色鲜明的高端化、专业化物流企业。目前,荣庆物流已发展成为中国第一冷链物流供应商,大物流从事的大件运输业务位居全国前列,山东黑风快运连锁货运代理网点

覆盖全省所有县级市,医药物流、图书物流等新型特色物流,都有不同程度的发展。

城乡交通一体化也是临沂市交通运输局的工作重点之一。临沂市交通运输局在科学规划的基础上,有时有序、科学合理地确定道路修建提升计划,积极做好中心城区新西环路的前期准备工作,年内完成中心城区东环路建设、垛薛路改建、310国道和莒阿线大修、500公里县道改造提升、第二批村路公路网化示范县工程建设任务,实现中心城区与县、县与乡、乡与村、村与村之间的道路畅通,推动城乡交通深度融合。进一步完善农村物流网络,建设完成40个乡镇物流站和100个村级物流点。

“‘1541’工作思路最后的落脚点就体现在打造沂蒙幸福交通品牌这一总的要求上。沂蒙幸福交通品牌的创建不是一蹴而就的事情,是一项长期目标。”高永胜如是说。

“17市交通新闻专号”本期推出——

临沂专号



10—11版