

停机坪上 特种兵



起飞前牵引车会根据地面指挥人员的指令将飞机推到滑行线指定位置。

早上10点,站在常州国际机场的机坪上,每一分钟似乎都挺难熬,直射而来的阳光和地面蒸腾的热浪,让人的心境略有些焦躁。

出游旺季,忙到凌晨三四点是常有的事

48岁的王拥军这时已经在这样的户外连续工作了数个小时。他是机场车辆管理部内场车管理室主任,主要负责每一架飞机起降前后,特种车辆的调配、驾驶等任务,“任何一架飞机的起降,至少需要八九辆特种车为其保障,如:先把飞机引入停机位的引导车、紧跟着客梯车(或廊桥)、加油车、行李装卸车、排污车、清水车、加餐车、摆渡车、最后用上牵引车,如碰到飞机电源、气源不足,还需要提供电源车、气源车等等。”

“机坪内的特种车辆,保障着每一个航班的正常运行,必不可少。”

暑期,是出游的旺季,航班加密自然也意味着工作量要加大,“内场管理室现有13人,担负着各个航班的保障工作以及24小时勤务任务。每天必须保证有7



污水车会对降落的每一架飞机进行污水抽排清理。

汗水直往下淌,湿透了衬衫,浸透了毛巾。刘北生不敢抬头,阳光刺得他睁不开眼。现在时间是7月31日下午3时,天气晴,气温38度。

“杨师傅,往右一点……”轰隆的机械声,火辣辣的太阳,140度的高温沥青,刘北生感觉喉咙快要起火了。他喝了口水,抬头望去,60多台摊铺机、压路机等机械轰鸣不断,160名工人忙个不停。虽然应对连续高温天气,采取了抓“两头”、避“中间”的措施,工人早上6时至11时,下午3时至7时施工,但持续高温仍然酷热难耐,可一想到工程必须在9月底竣工,他又拿起了铁锹。

“老刘,既要注重质量,也要注意安全呀!”刘正东走了过来。作为工程总监,他同样感到压力很大。前阵子,金坛遭遇持续强降雨,整个监理处水深达1.2米,所有道路、桥梁工程经受住了洪水考验,可工程却延误了20多天。好在洪水过后,区交通部门及时调整计划并进行工程优化。

位保障人员轮换上班,基本上只有上班时间,没下班时间。”王拥军说,如果遇上飞机晚点,忙到凌晨三四点是常有的事。

大伏天开特种车,不仅要忍得了暴晒,还要受得住“味道”

上午10:10,一个重庆的航班即将到港,接到通知的王拥军赶紧安排引导车提前到达引导位置等待飞机进行引导。

航班密集时,偶尔会遇上登机廊桥不够或飞机机型不能停靠廊桥的情况,此时飞机必须停到远机位。“这种时候,客梯车、清水车、加餐车、摆渡车就要开工了。”王拥军介绍,“一般情况下,从上一批旅客下机,到下一批旅客登机,飞机的准备时间会有近1个小时。”此时,驾驶客梯车的

保障人员也只能在炙热的阳光下坚守着。王拥军打趣说,在机坪上干了16年,早已经“练”得一身皮糙肉厚。

当然,也经常碰到有排污需求的飞机,“多的时候,一天要为10来架飞机排污。”将污水管和飞机的排污口衔接,把污物抽排到污水车内,再运送到外面专业的污物处理点。“这种天,为飞机排污,那味道,你懂的。”

这些年,王拥军考取了机场内所有特种车的“驾照”



王拥军是常州机场停机坪上特种车辆的“老司机”,他拥有8张特种车辆驾驶证。

10:45,一驾计划前往三亚的飞机准备离港,王拥军坐上了一辆矮矮的“装甲车”出发了。“这就是飞机牵引车。”车队里的小伙子介绍说,飞机没有倒挡,无法在地面自行倒退,所以需要借助牵引车将飞机“推”到滑行线上,“没了牵引车,飞机就像没了倒挡的汽车!”据说,这也是所有特种车中,最难驾驶的车型,像这样的牵引机,即便是新人考到了专用“驾照”,也必须在老师傅的带领下,推上几百个架次的飞机,才敢让他们正式放单。

“除了普通驾照之外,在机坪内场开特种车,必须取得该相应的特种车辆的‘驾照’。”常州机场现有的特种车辆,王拥军都考取了相应的“驾照”。“车队里有谁临时有事,我就可以随时顶上了。”

马静文 夏晨希 摄

道路畅通、方便百姓出行具有重要作用,对整个“常金交通一体化”,服务和推进“两个加快”具有重要意义。”虞海涛说,他们有信心和决心,抢时间抓进度,重质量保安全,按照既定目标,倒排时间并“挂图作战”,奋战60天,确保9月底全面完成主体工程,并做好后续绿化带、路灯、安保设施等附属设施,为金坛“南大门”增姿添彩。

蒋建君 徐益华



高温下的

坚守

进入7月下旬,常武地区持续高温,就连空气都像被加热了一样,面对三伏天的滚滚热浪,但在户外作业的特殊群体依然坚守岗位。

7月27日7:30,武进汽车站修理厂。“铛…铛…铛…!碰!!”一阵阵榔头敲击声从耳边飘过,原来是张朋组正在拆修变速箱。

虽然是早晨,但敞开式的车间却非常闷热。张师傅正在敲变速箱的分离轴承、拨叉和飞轮壳。淡蓝色的工作服已经湿透,贴在身上可以绞出水来。一颗颗汗珠正顺着脸颊缓缓流下,他集中注意力仔细地拆下缓速器盘和缓速器线圈。近日,工作量明显比往日多了起来。

在总站修理点,王晓均组的师傅们同样在残酷的环境下进行着高温作业。中午,王晓均组正在抢修一辆从沭阳返回的大客车,此时手机显示温度高达49℃。王晓均擦着汗说:“每天要修理60辆左右的大客车,最高峰的时候要修理80辆。”7月25日下午1:00,修理点接到客运二公司电话,自编号为469车踩油门没有反应,只显示急速不能正常行驶,这车已经驶入泰兴高速公路服务站等待抢修。修理工李海峰与常市政接到抢修任务立刻赶到抢修地点。此时,服务站停车场气温高达49℃。他们没有休息,立刻打开电脑进行诊断,发现该车油门信号丢失,原来是油门踏板内部断裂损坏,当车辆恢复正常行驶时,李海峰和常市政早浑身上下被汗水湿透了。

在常州汽车站二楼停车场,毒辣的太阳炙烤着大地,一股股热浪再加上百余辆客车散发出来的热量,让人难以忍受,“烤”验着装卸工们的意志。

货运公司陆建猛师傅此时正在两辆车空调散热集中的位置装货,并与驾驶员做着交接手续。天太热,汗水不断。他说,工作服今天都不知道湿了几次。陆师傅随身带了个杯子,出了汗要补水,不然人会中暑的。可他拿起杯子刚要喝水时,泰兴车过来了,他赶紧拿着单子,推着十几件发往泰兴的货物就往客车方向跑去。他说:“这些都是生鲜食品,我出汗没有关系,那些货可不能耽搁,时间长了会变质”。陆师傅已在装卸岗位工作了近十年,老实勤恳,尽管天热,工作却一点不马虎。

在常运物流,同样身为装卸工的王玉伟师傅,一米七零的个头,有着敦实的身板和沉稳的个性,话不多。当日早上7:30,他按时到达公司,整理了一下工作服,抬头看看工作板上今天的工作量,20余吨货物8个门店。王玉伟深知对待每一件货物都要用心用费,轻拿轻放,忙碌了一阵,装货完毕,王玉伟和驾驶员同事一起上车出发。他算了一下,每天搬运货物平均下来1600—2500件,如果出车的话,有时还要前往金坛溧阳送货。到了中午,车辆载着王玉伟缓缓驶回常运物流园区,大热天里,刚下车的王玉伟打算去空调房间里避暑,但抬头看看发现还有四五个门店要送货,于是转头走向了卸货区,又投入到了工作中。

三

一阵阵尖锐的哨声划破炎热的夏日,吹哨子的正是常州站发车位场地保安都国松师傅。“日盛三伏暑气熏”来形容现在的天气可谓过之而无不及,甚至体感温度超过了40度。哨子是陪伴都师傅最久的伙伴,每当发车位有车辆驶出,都师傅总要上前叮着,适时地吹几声,告知驾驶员后方安全可以倒车通行。“不好意思,检完票请尽快上车,不要在发车区逗留,以免发生危险。”看到有乘客逗留发车区,都师傅上前劝阻,每天重复几十次甚至上百次,为的就是旅客的安全。近来,高温已经持续多天,都师傅没有休息过一天,只要旅客安全乘车、场地车辆无事故,就是最大的心愿了。

他们只是常运众多员工中的一个缩影,还有很多不惧烈日的工作人员始终坚守在岗位,默默付出着汗水。

王佳悦 孙航 刘赞 费亚君 薛洪江

大交通视线

铁路部门计划进入9月后,对列车运行图进行一次调整。

值得关注的是,此次调图的一大原因在于郑徐高铁将于9月开通。届时铁路部门计划增开郑徐高铁去往京沪、京广、郑西等高铁的旅客列车,合肥市民可通过高铁直达郑州、西安。日前,郑徐高铁正在进行满图运行试验,预计9月具备开通运营条件。郑徐高铁开通运营后,合肥到郑州最快需3个小时左右,至西安则需6个小时。

此外,受郑徐高铁开通带来的列车运行图调整影响,9月2日~12月28日上海铁路局管内部分旅客列车将临时停运,其中,10月10日~12月27日k255次(合肥~深圳西)临时停运;10月11日~12月28日k256次(深圳西~合肥)临时停运。9月2日~12月25日逢周五、六、日和高峰期合肥南开g268次(合肥~北京南)临时停运;9月2日~12月25日逢周五、六、日和高峰期北京南开g271次(北京南~合肥南)临时停运。

物流 1—7月全国社会物流总额为126.0万亿元,按可比价格计算,同比增长6.1%,增速比上年同期提高0.3个百分点,但比上半年回落0.1个百分点,主要是受洪涝灾害、高温天气等因素的影响。

其中,工业品物流总额117.4万亿元,按可比价格计算,同比增长6.0%,增速与上半年持平;进口货物物流总额5.7万亿元,同比增长5.7%,增速比上半年回落1.9个百分点;再生资源物流总额同比增长17.0%,增速比上半年回落1.5个百分点;单位与居民物品物流总额同比增长45.7%,增速比上半年回落0.4个百分点。

1—7月社会物流总费用6.0万亿元,同比增长2.7%,增速比上年同期回落1.5个百分点。

1—7月物流市场规模稳步扩大,保持平稳增长。物流业总收入4.4万亿元,同比增长4.1%,增速比上半年小幅回落0.1个百分点。从公路货运市场看,1—7月中国公路物流运价指数平均为100.3点,同比下降6.8%;7月指数为101.5点,比上月小幅回升0.2%。

从海运市场看,1—7月中国沿海(散货)综合运价指数平均为830.1点,同比下降3.7%。7月指数为944.5点,比上月回升14.3%。

常州交通运输

CHANGZHOU JIAOTONG YUNSHU

常州市交通运输局主管
常州市交通运输与物流协会主办

2016年9月6日 第23期 总第825期
苏新出准印JS-D002号 内部资料免费交流
常州报业传媒印务有限公司承印

市长费高云督查 交通工程建设

本报讯 8月26日,市长费高云一行先后对横林大桥、122省道常州东段建设情况进行督查。

在苏南运河横林段施工现场,费市长一行认真听取工程实施情况汇报,详细了解工程节点问题的进展,鼓励全体参建人员再接再厉,确保工程优质高效地推进。

整个苏南运河横林段整治于2014年正式开工,截止目前已完成投资7.4亿元。其中,横林大桥老桥于今年6月17日拆除,并原址重建。新桥为钢桁梁结构,主跨97.2米,全长340米,桥宽16.5米,力争年内完成主体工程,明年上半年建成通车。

在122省道常州东段改扩建工程,费高云要求围绕10月份通车目标,进一步倒排工作计划,细化措施,落实责任到人,强化质量控制,争创省、市优质工程。

122省道常州东段全长18.444公里,一级公路双向6车道,设计时速100公里,总投资16.2亿元。

(叶磊 刘雨婷 柏伟炜)



苏南运河奔牛段金牛大桥老桥主桥8月25日拆除,原金牛大桥为空腹式预应力混凝土单悬臂加挂孔结构型式,三根肋梁组合,主跨80米。老桥于8月24日7:30开始封航拆除施工。由于组织得当,前期准备充分,在两天各4小时封航的时间段内进行了5次起吊落地,提前一天顺利完成本次主桥拆除任务。

张雪晶 刘雨婷供稿



今年暑假期间,常州市运管处的青年志愿者来到天宁丽华二社区,为孩子们开展了一场以“平安出行、乐享暑假”为主题的安全宣讲活动。活动中志愿者们结合暑假即将结束返校等情况,向学生们宣传了乘坐公共汽车、大客车、出租车、游轮等交通工具时应当注意的安全要点及逃生技能,同时倡导大家文明出行、平安出行,号召同学们“小手拉大手”,影响家庭,带动社会,形成良好的宣传氛围。

周龙 陈海燕供稿

武进、金坛82条农路“升级”

本报讯 武进区12条乡村道提档升级工程近期陆续组织进场施工,预计10月底完成主体工程;金坛区今年投资1亿元,提档升级农路70条约85公里,改造农桥3座,目前已进入施工阶段。这些乡村道改造后路面宽度均达6米以上。

今年,武进乡村道提档升级工程涉及7个乡镇12条乡道(不含经开区),总里程15.7公里,着重实施单车道通村公路拓宽改造为双车道4级及以上公路。这12条乡村道提

档升级线路为:雪堰线、浙南线、汇通路、震衣线、武凤路、戴毛线、天井线、礼洛线、横东线、厚恕线、对大线、伍巷线。

金坛区今年提档里程数相当干前3年总量的一半。相较于以前,今年的工程加大了沿线设施、绿化投入,建设一条同步完善一条,全面提升道路通行能力和周边环境。近3年,金坛农路提档升级累计投资约3亿元。

(张烨 周露露 袁金芹 刘玲)

礼河公交枢纽启用



本报讯 我市西南片区最大公交枢纽站——礼河公交枢纽、维修基地日前建成启用。

礼河公交综合枢纽中心工程位于腾龙路以西、长塘河以南,南临长汀路,占地面积170.4亩,于2013年10月开工建设。整个项目由南北两块组成,南边为常州市西区最大的枢纽——礼河公交枢纽,占地30.4亩;北边为常州占地面积最大,投资最

大,功能最齐全的综合性交维修基地,占地140亩。

礼河公交枢纽具有综合化、集约化、可持续发展化、人性化、生态化、装备现代化等特点。该中心实现了公交枢纽、加油加气、停车保养、综合检测等多种功能的合一模式,使运营、收租、加油加气、洗车停车、维修保养、车辆检测有机融合,实现了车辆空驶里程最少,运营交通组织最顺,停车面积

利用最大,现场管理最便,车辆维修速度最快,工作环境设施最全的目标。枢纽区、进场作业区、停车区与修理区紧密结合,加强了地块内部的交通联系,有助于工艺流程快捷高效。

同时,中心通过整合、细化功能,极大降低建筑占地面积,不仅满足公交车的停放需求,还实现了车辆始发和乘客换乘功能,优化土地利用;通过精心设计, (下转第二版)

“江苏省海绵城市建设示范项目”： 122省道常州东段入列

本报讯 122省道常州东段改扩建工程日前获“江苏省海绵城市建设示范项目”称号。在交通工程中引入海绵城市理念,全市尚属首例。“海绵城市”即城市能够像海绵一样,在适应环境变化和应对自然灾害等方面具有良好的“弹性”,具备自然积存、自然渗透、自然净化能力。引用到道路建设中,主要是指排水系统对城市道路的雨水收集一部分、利用一部分、净化一部分,增加地表水容量。

(赵云霞)

武进兑现物流税收奖

本报讯 经武进区交通运输局、财政局、发改局共同审批,将对辖区内54家物流企业发放2015年度物流业税收奖励,总计达1209.83万元,预计8月底全部发放到位。

据悉,为积极面对“营改增”税制改革,大力发展全区现代物流产业,武

金坛新南门桥 通车

本报讯 作为金坛重要民生工程之一的南门桥改造工程,经8个月紧张施工,于8月26日完工并正式通车。

新建南门桥总跨径60米,总宽37米,设置双向6车道,其中人行道2×3.5米,非机动车道2×3.5米,机非分隔带2×1米,机动车道2×10.5米。

南门桥是贯穿金坛城市东西向的一座重要桥梁,去年12月启动改造工程。此外,金坛长荡湖大道目前已完成施工便道2公里,施工场地表面清理完成3公里,即将进入全面施工阶段。长荡湖(旅游)大道即常高速儒林互通南北连接线,全长约10.85公里,其中S239至X201河儒线段已于2014年实施,本次设计段落长7.218公里,建成后为双向4车道,工期24个月,2018年8月建成通车。

(蒋建君 王中华 金建常)

市交通质监站开展首期沥青防治技术培训

本报讯 为进一步加强沥青混凝土路面的质量控制,了解目前沥青路面施工的前沿新技术。近日,市交通质监站举办了第一期《沥青路面质量通病防治及新技术》培训,邀请我省著名沥青混凝土方面的专家王捷博士主讲。来自我市公路水运工程建设、施工、监理单位共计90余人参加了本次培训。

本次培训的内容分三个部分。首先通过试验分析目前沥青路面使用过程中出现质量通病的原因,提出解决的方案。然后介绍了施工质量管控系统。最后介绍了沥青路面设计、施工新技术、新理念。

此次报名参加培训的人数远远超过预期,由于参加人员的浓厚兴趣,原定2小时的培训,一直延续到下午5点多结束。质监站今后将继续开展此类业务培训,为各参建方人员提供了解和学习新技术的平台。(胡轶青)

340盏祥云路灯扮靓美丽大道

本报讯 8月28日,夜幕降临的时刻,金坛区滨湖新城长达7公里的金坛大道,顿时在夜空中闪亮起一朵朵形似祥云的路灯,使这条金坛南端的大道的夜景,变得十分绚丽。据介绍:这条大道共安装了340盏美丽的祥云路灯,整条金坛大道包括祥云路灯在内的各种景观灯共投资达2000余万元。

近年来,金坛区在加快城市建设的同时,十注重城市品位和城市魅力的提升,针对城市夜间夜景照明是短板的情况,该区近年着力对城市夜景进行全面改造升级,使过去城市夜景土气、缺少美感的状况得到改观。(高罗胜 荆星)

普通货车罔顾安全跑运输 黑布下掩藏危险品被严处

本报讯 “这黑布下装的是什么?”“只是普通货物罢了。”“请配合检查,打开让我们看看。”——这是日前武进区运输管理处稽查队员在例行路检路查时,与一可疑货车驾驶员发生的一段对话。

当时,执法人员发现一辆疑似装有桶装货物的车辆沿着东龙路由北往南行

驶,明天天气晴朗,该车却用黑色油布包裹得严严实实,十分可疑。执法人员对该车进行了检查,发现油布遮盖下的是满满一车重达2吨多的桶装涂料、稀释剂、固化剂以及丙烯酸树脂,在货物外包装上明确标识着这批货物均属于3类易燃液体,而该车为普通货车,不具备危险品货物的运输资质,该车驾驶员也不具备

相关从业资格。天气炎热,该车所载货物极易发生燃烧事故,执法人员随即采取措施,将该车停放至安全阴凉处,并安排有资质的车辆进行驳载,不留隐患死角。事后,区运管处对该车车主以及委托运货方进行了严厉批评教育,并依法进行处罚。

(韩仁菊)

金坛3条等级农路同时开工建设

本报讯 金坛指前镇以农村公路提档升级为契机,结合灾后水毁道路修复,241省道至岳阳村、241省道至王母观村和241省道至清水浣村3条等级农村公路日前同时开工建设。建设后3条公路路基将抬高2.0米,并达到路基宽10米,其中路面净宽6米、两侧路肩和绿化宽4米的三级农村公路标准。

3条道路总投资达1000多万元,将

(上接第一版)细化场地内和建筑内的交通流线,加强联系,减少距离;充分挖掘立体空间资源,修理车间屋顶上加建了轻质钢结构层,作为公司的员工活动中心,有效地利用了立体空间。

此外,中心内的各项设施实现了以人为本,如枢纽站内设置了IC卡充值点、公共卫生间、休息区和专门的残障人士无障碍

通道,通过手语、文字、图像等人性化服务,给残障和老弱人员特别的关怀和尊重;保养区内尽量采用自然采光,局部设备将采用天然气、太阳能等新型清洁能源。停保基地按5年后的车辆修理需求设计,安装了行车、举升机、机油自动加注机等现代化装备,有效减轻维修工的工作压力,显著提高工作效率。(杨鸿飞 蒋志兴)

方面追求环保节能,如通过集中回收处理废水、废油,将各项污染降至最低;维修保养区内尽量采用自然采光,局部设备将采用天然气、太阳能等新型清洁能源。停保基地按5年后的车辆修理需求设计,安装了行车、举升机、机油自动加注机等现代化装备,有效减轻维修工的工作压力,显著提高工作效率。(杨鸿飞 蒋志兴)

武进省级“四好农村路”示范区创建显亮点

本报讯 今年以来,武进开展省级“四好农村路”示范区创建,大力提高辖区农村公路通畅水平和服务水平。截至目前,以农路农桥改造、农路提档升级、路域环境整治、农路安全生命防护工程等为抓手的创建工作稳步推进,并形成了一些具有武进特色的亮点工作。

“建设好”农路方面,重新修订完善了关于农路提档升级、桥梁改造工程管理的实施细则和考核办法等制度,规范工程管理,加强过程控制,确保新建农路一次交工验收合格率达100%。通过做好“建设好”农路的20余项创建措施,武进区创建标准要求达到:全区乡村道双车道公路比例确保48%以上、农村公路三级及以上等级公路比例确保45%以上、通行行政村双车道公路覆盖率达到100%、农村公路三类及以上桥梁的比例不小于95%。这些指标要求皆高于省级

考核标准。

“管理好”农路方面,将农村公路管养工作纳入区级、镇级人民政府年度工作目标进行考核,逐级签订了目标责任书。今年,依托西湖街道交管所设置,建立健全西湖街道农村公路管理机构,实现了全区农路管理机构全覆盖和路政管理全覆盖。同时,加强农村公路安全隐患整治,助力武进区美丽乡村示范村建设;推进农村公路路域环境示范路创建活动,年内完成县道、乡道各1条示范路创建并挂牌。

“养护好”农路方面,该区强化农村公路养护资金专项管理,确保专款专用;委托第三方中介机构对各镇农路管养工作进行检查考核,对建议大中修路段,以区农路办名义下发整改通知。目前,全区农村公路管养列养率达100%,经常性养护率达100%,县道公路中型机械清扫率达

100%,路面冲洗采用大型冲洗车,县道公路护栏全部实行机械化清洗。在养护上继续推广使用砼快速修补、沥青冷补料,SFC半柔性路面等新材料、新工艺,不断推进公路绿色、低碳发展。打造“一路一品”工程武进大道(玉兰景观大道),青洋路绿化养护争创市级绿化养护双优路。

“运营好”农路方面,通过在县道及重要乡村道公交站台、校车停靠点设置港湾式停靠辅助标志标线,全面提高候车车安全水平;上半年,新辟公交线路2条,调整公交线路10条,建成投运牛塘卢家巷公交枢纽、湖塘科创园公交回停车场,启动建设前黄公交枢纽,进一步提升公交候车环境,方便群众出行。下半年,继续推进公交站场标准化建设工程,完成新建公交站棚60个;积极开展“快递下乡”工程,确保物流网络实现区、镇全覆盖。(周霖露)

我市新辟公交528、534路

本报讯 为进一步优化新北区公交线网,并解决常州工学院新校区师生的公交出行;同时为完善武进城区东西向公交线网,落实“三线一环”运营方案,经市运管处公示审批,常州公交将于近日起新辟公交528、534路。

528路:由永宁路公交枢纽始发,经永宁路、龙锦路、巫山路、河海路、天山路、汉江路、乐山路,单向环绕江河路、龙江路、嫩江路、新龙二路后返回。534路:由湖塘科技产业园始发,经园区道路、凌道路、白鱼路、东升路、杨区路、江村路、人民路、大通路、星火路、聚湖路、金鸡路、兰陵路、聚湖路、长江路、金鸡路至聚湖家园南返回。

(何鸣)

常州开展国省公路上跨设施及桥梁隐蔽部位安全隐患集中整治 通过整治,将实现上跨公路的设施和危化品标志依依法取得许可,其中涉及危化品运输的管道设施得到清除;桥梁保护有力、桥梁隐蔽部位的违法建筑、构筑物及堆积物得到清除和控制的目标。目前已完成前期调查,并制定针对性的整治工作目标,本月中旬起进入集中整治阶段。(赵云霞)

金坛航道荣获常州市执法装备竞赛第一名 日前,2016年常州市航道系统模拟拟执法装备竞赛在武进水上服务区落幕,金坛区航道管理处凭借过硬的业务水平和不懈的努力获得佳绩。

武进区县道水(热)毁抢修工程全部完工 今年武进区县道公路水(热)毁抢修工程共计5个,分别是前灵线沿湖段(太平桥至军民桥)、南闸线平交口处理、潘寨线(前黄至寨桥段)、溇水线(东漕线至村前段)、嘉新线(沙钢厂至环镇路段),总里程18.368公里。(张烨)

金坛开展最大规模治超行动 本次行动集结了来自常州、武进、溧阳各地区的治超执法人员与金坛治超、公安部门。共出动执法人员162人次,执法车辆60辆次,检查车辆855辆,查处超限车辆59辆,卸卸载车辆39辆,卸卸载货物1066.2吨。(胡春琴)

武进区7座乡村道桥梁完成改造 今年,武进计划改造乡村道桥梁18座,截至目前,已完成7座桥梁的改建、大修工作,其余在建桥梁工程顺利推进,预计10月底全部完工。(周霖露)

金坛城市公交线路优化正在实施 该区已于7月优化了2条线路,8月28日起又对103路、105路、110路实施了优化,今年年底前,还将优化不少于1条线路,新开1条线路。(程国庆 姜成玲)

大交通视线

汽运 近日从多个权威渠道获悉,经过前期研究和制定,智能汽车技术标准和产业规划目前已基本成型,预计将在年内正式发布。据相关专家和企业介绍,技术标准会对智能汽车产业涉及的自动驾驶、车联网、物联网等诸多技术,制定安全、可靠、统一的行业标准;产业规划则将根据产业趋势,确定未来智能汽车产业的发展目标、技术路线图,重点技术,以及重大专项工程等内容。

由于智能汽车产业涉及自动驾驶、车联网、物联网等领域,并在交通和运输产业有着广泛的应用前景。因此,业内普遍认为,随着智能汽车产业相关推进政策的落地,汽车、交通、运输三大产业将集体步入产业升级期。这不但会进一步推动这些在国民经济中扮演重要角色的产业持续发展,还将拉动上下游多个技术和服务领域的快速成长。届时,相关市场有望扩容至万亿规模,自动驾驶、车联网、物联网等领域则将成为新的创投热点。

据悉,工信部、交通部等部委已多次召集国内智能汽车领域的代表企业召开行业会议,在此前的“推动汽车软件发展,迎接智能汽车时代”的专题研讨会上,还将制定技术标准和产业规划确定为重点工作。据知情企业介绍,智能汽车技术标准将涉及自动驾驶、云服务、通讯协议等诸多产业标准的制定。此外,各界关心的车辆和网络信息安全问题,也将获得重点关注;产业规划方面,除了制定产业发展目标、技术路线图、重点技术、重大专项工程外,还将重点讨论相应的交通立法、保险责任、城市规划等热点问题。

中国工程院院士邬贺铨表示,一旦智能汽车大规模上路,交通和运输领域的新应用和商业模式也会有所应运而生——例如无人卡车运输和城市智能交通规划等,整个产业会因此全面升级。

目前,各界已经就智能汽车产业的前景达成共识,并展开积极布局。据了解,目前全球有超过20家企业涉足智能汽车产业,其中既包括奔驰、宝马、奥迪、丰田这样的传统汽车厂商,也包括谷歌、优步这样的互联网巨头。在国内,除了百度较早涉足外,北汽、比亚迪等汽车厂商,以及阿里、乐视、360等互联网公司也已在无人驾驶、车联网、车辆信息安全等领域深耕多年。

网约车“合法化”之后……



7月28日,国务院办公厅印发了《关于深化改革推进出租汽车行业健康发展的指导意见》(以下简称“指导意见”),同时《网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法》(以下简称“暂行办法”)也由交通运输部等七部门联合发布。被业界广泛关注并饱受争议的“网约车(专车)合法化”终于尘埃落定。

《暂行办法》落地一月,坊间反馈出来的见解和意见也越来越多,“网约车合法化”之后,对行业走向带来的变化更为人关注。

传统出租车倍感压力

谢师傅开出租汽车有近10个年头了,年龄40出头。前两年几个朋友一直劝谢师傅一同去开网约车,朋友最令谢先生动心的理由是,传统出租车收入开始下降,一些本地驾驶员开始退出,不管以后网约车如何,以40岁的年龄干两年多挣10来万总是有的,大不了回来再包一辆出租车。但谢师傅觉得野蛮生长的网约车并不靠谱,走上“正轨”的出租汽车,一旦实现“互联网+”,发展空间更大。

但是,当去年10月10日“指导意见(征求意见稿)”和“暂行办法(征求意见稿)”公布以后,谢师傅反而觉得“限制更明确,



改革有点空”,这次“指导意见”和“暂行规定”正式出台,谢师傅反而觉得心里更没底了。

首先,谢师傅觉得“指导意见”并没有真正地为出租车行业健康发展留出更多市场调节空间,很多“鼓励”、“推动”之类的“改革”恐难以“落地”。以现行利益分配机制为例,运价为国家定价,承包费由政府确定,出租车数量政府限制,这等于是企业的收入和利润也“被规定”了,收入就是承包费总数;成本就是社保费+保险费+车辆更新费+管理费,而这些基本都是固定的,企业掌控不了,对于承包司

机,增加收入主要靠增加营运时间,但一天10多个小时的工作时间本身就没有什么空间。事实上,正如谢师傅所言,近几年出租车企业都在抱怨,常州出租车“份子钱”调减近8年,而“份子钱”中企业为司机缴纳的社保费却年年上涨,企业已近乎“吃不消”了。

许多出租车司机也在抱怨,受到网约车和私家车大幅增加的冲击,出租车生意越来越难做。表现在营业上,现在全天“无高峰”,只有“低谷”;收入上,大多数情况下一天收入不到400元,连同减少的承包金,每月净收入减少有近2000元。多家出租汽车企业反映,2013年因市区增加500辆出租汽车而招募的本地户籍司机,几乎都“跑光”而换成了外地户籍司机了。

采访出租车行业,给人的感觉是“新政”出台,对出租车行业的信心提振作用并不大。

网约车陷入迷茫

连云港籍网约车司机金师傅,开网约车已有近3年时间。开网约车前,金师傅是为一私营车主开车,对巡游出租车和网约车都有切身体验。金师傅认为,目前的出租车管理,市场已没有多少发挥作用的空间。近年出租车生意下降,司机收入下跌,政府停收经营权出让费,已经没有“让利”空间;出租车企业除增加车辆外,也没有其他降本增效的办法,再向承包司机“让利”恐怕连自己都扛不住;提高运价,恐怕生意更少。而网约车则置身于“体制”之外,虽远未成熟,但市场调整空间大,司机进入、退出便利。“你能赚钱,你就上线做,你觉得不赚钱,就可以改行退出……”金师傅称“(网约车)平台结算办法和补贴、奖励政策不断变动,说明平台一直在进行市场试探,寻找平衡点”。

“指导意见”和“暂行办法”发布以后,金师傅已经在看了不下7、8遍,感到对网约车的“管制”甚于传统出租车。

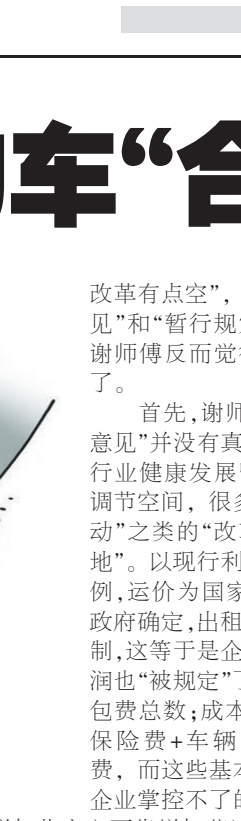
“指导意见”和“暂行办法”发布后,平台判断网约车将成为“另类出租车”受到限制,转而把订单投放重点放到“非出租车”。

许多出租车企业和司机认为,网约车是出租车的方向发展,与传统出租车并不是完全替代关系。与网店和实体店一样,网约车和出租车实际可以兼营,实际上他们并不希望人为地将出租车分割成巡游车和网约车,这很可能使两者“化友为敌”,对行业健康发展并无益处;而是希望在满足百姓多样化出行需求出发,在“暂行办法”实施细则制订时,能多给市场留些空间,多关注“结果”,而不要为“计划经济思维”所束缚,造成“杀敌一千自损八百”的结果。阿中

“指导意见”和“暂行办法”发布以后,金师傅已经在看了不下7、8遍,感到对网约车的“管制”甚于传统出租车。

“指导意见”和“暂行办法”发布后,平台判断网约车将成为“另类出租车”受到限制,转而把订单投放重点放到“非出租车”。

许多出租车企业和司机认为,网约车是出租车的方向发展,与传统出租车并不是完全替代关系。与网店和实体店一样,网约车和出租车实际可以兼营,实际上他们并不希望人为地将出租车分割成巡游车和网约车,这很可能使两者“化友为敌”,对行业健康发展并无益处;而是希望在满足百姓多样化出行需求出发,在“暂行办法”实施细则制订时,能多给市场留些空间,多关注“结果”,而不要为“计划经济思维”所束缚,造成“杀敌一千自损八百”的结果。阿中



“指导意见”和“暂行办法”发布以后,金师傅已经在看了不下7、8遍,感到对网约车的“管制”甚于传统出租车。

“指导意见”和“暂行办法”发布后,平台判断网约车将成为“另类出租车”受到限制,转而把订单投放重点放到“非出租车”。

许多出租车企业和司机认为,网约车是出租车的方向发展,与传统出租车并不是完全替代关系。与网店和实体店一样,网约车和出租车实际可以兼营,实际上他们并不希望人为地将出租车分割成巡游车和网约车,这很可能使两者“化友为敌”,对行业健康发展并无益处;而是希望在满足百姓多样化出行需求出发,在“暂行办法”实施细则制订时,能多给市场留些空间,多关注“结果”,而不要为“计划经济思维”所束缚,造成“杀敌一千自损八百”的结果。阿中

“指导意见”和“暂行办法”发布以后,金师傅已经在看了不下7、8遍,感到对网约车的“管制”甚于传统出租车。

“指导意见”和“暂行办法”发布后,平台判断网约车将成为“另类出租车”受到限制,转而把订单投放重点放到“非出租车”。

许多出租车企业和司机认为,网约车是出租车的方向发展,与传统出租车并不是完全替代关系。与网店和实体店一样,网约车和出租车实际可以兼营,实际上他们并不希望人为地将出租车分割成巡游车和网约车,这很可能使两者“化友为敌”,对行业健康发展并无益处;而是希望在满足百姓多样化出行需求出发,在“暂行办法”实施细则制订时,能多给市场留些空间,多关注“结果”,而不要为“计划经济思维”所束缚,造成“杀敌一千自损八百”的结果。阿中

“指导意见”和“暂行办法”发布以后,金师傅已经在看了不下7、8遍,感到对网约车的“管制”甚于传统出租车。

“指导意见”和“暂行办法”发布后,平台判断网约车将成为“另类出租车”受到限制,转而把订单投放重点放到“非出租车”。

许多出租车企业和司机认为,网约车是出租车的方向发展,与传统出租车并不是完全替代关系。与网店和实体店一样,网约车和出租车实际可以兼营,实际上他们并不希望人为地将出租车分割成巡游车和网约车,这很可能使两者“化友为敌”,对行业健康发展并无益处;而是希望在满足百姓多样化出行需求出发,在“暂行办法”实施细则制订时,能多给市场留些空间,多关注“结果”,而不要为“计划经济思维”所束缚,造成“杀敌一千自损八百”的结果。阿中

“指导意见”和“暂行办法”发布以后,金师傅已经在看了不下7、8遍,感到对网约车的“管制”甚于传统出租车。

“指导意见”和“暂行办法”发布后,平台判断网约车将成为“另类出租车”受到限制,转而把订单投放重点放到“非出租车”。

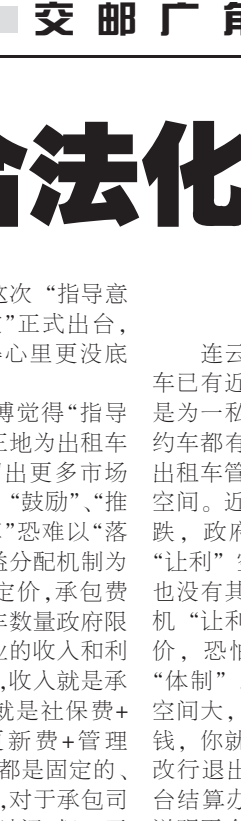
许多出租车企业和司机认为,网约车是出租车的方向发展,与传统出租车并不是完全替代关系。与网店和实体店一样,网约车和出租车实际可以兼营,实际上他们并不希望人为地将出租车分割成巡游车和网约车,这很可能使两者“化友为敌”,对行业健康发展并无益处;而是希望在满足百姓多样化出行需求出发,在“暂行办法”实施细则制订时,能多给市场留些空间,多关注“结果”,而不要为“计划经济思维”所束缚,造成“杀敌一千自损八百”的结果。阿中

“指导意见”和“暂行办法”发布以后,金师傅已经在看了不下7、8遍,感到对网约车的“管制”甚于传统出租车。

“指导意见”和“暂行办法”发布后,平台判断网约车将成为“另类出租车”受到限制,转而把订单投放重点放到“非出租车”。

许多出租车企业和司机认为,网约车是出租车的方向发展,与传统出租车并不是完全替代关系。与网店和实体店一样,网约车和出租车实际可以兼营,实际上他们并不希望人为地将出租车分割成巡游车和网约车,这很可能使两者“化友为敌”,对行业健康发展并无益处;而是希望在满足百姓多样化出行需求出发,在“暂行办法”实施细则制订时,能多给市场留些空间,多关注“结果”,而不要为“计划经济思维”所束缚,造成“杀敌一千自损八百”的结果。阿中

“指导意见”和“暂行办法”发布以后,金师傅已经在看了不下7、8遍,感到对网约车的“管制”甚于传统出租车。



“指导意见”和“暂行办法”发布以后,金师傅已经在看了不下7、8遍,感到对网约车的“管制”甚于传统出租车。

“指导意见”和“暂行办法”发布后,平台判断网约车将成为“另类出租车”受到限制,转而把订单投放重点放到“非出租车”。

许多出租车企业和司机认为,网约车是出租车的方向发展,与传统出租车并不是完全替代关系。与网店和实体店一样,网约车和出租车实际可以兼营,实际上他们并不希望人为地将出租车分割成巡游车和网约车,这很可能使两者“化友为敌”,对行业健康发展并无益处;而是希望在满足百姓多样化出行需求出发,在“暂行办法”实施细则制订时,能多给市场留些空间,多关注“结果”,而不要为“计划经济思维”所束缚,造成“杀敌一千自损八百”的结果。阿中

“指导意见”和“暂行办法”发布以后,金师傅已经在看了不下7、8遍,感到对网约车的“管制”甚于传统出租车。

“指导意见”和“暂行办法”发布后,平台判断网约车将成为“另类出租车”受到限制,转而把订单投放重点放到“非出租车”。

许多出租车企业和司机认为,网约车是出租车的方向发展,与传统出租车并不是完全替代关系。与网店和实体店一样,网约车和出租车实际可以兼营,实际上他们并不希望人为地将出租车分割成巡游车和网约车,这很可能使两者“化友为敌”,对行业健康发展并无益处;而是希望在满足百姓多样化出行需求出发,在“暂行办法”实施细则制订时,能多给市场留些空间,多关注“结果”,而不要为“计划经济思维”所束缚,造成“杀敌一千自损八百”的结果。阿中

“指导意见”和“暂行办法”发布以后,金师傅已经在看了不下7、8遍,感到对网约车的“管制”甚于传统出租车。

“指导意见”和“暂行办法”发布后,平台判断网约车将成为“另类出租车”受到限制,转而把订单投放重点放到“非出租车”。

许多出租车企业和司机认为,网约车是出租车的方向发展,与传统出租车并不是完全替代关系。与网店和实体店一样,网约车和出租车实际可以兼营,实际上他们并不希望人为地将出租车分割成巡游车和网约车,这很可能使两者“化友为敌”,对行业健康发展并无益处;而是希望在满足百姓多样化出行需求出发,在“暂行办法”实施细则制订时,能多给市场留些空间,多关注“结果”,而不要为“计划经济思维”所束缚,造成“杀敌一千自损八百”的结果。阿中

“指导意见”和“暂行办法”发布以后,金师傅已经在看了不下7、8遍,感到对网约车的“管制”甚于传统出租车。

“指导意见”和“暂行办法”发布后,平台判断网约车将成为“另类出租车”受到限制,转而把订单投放重点放到“非出租车”。

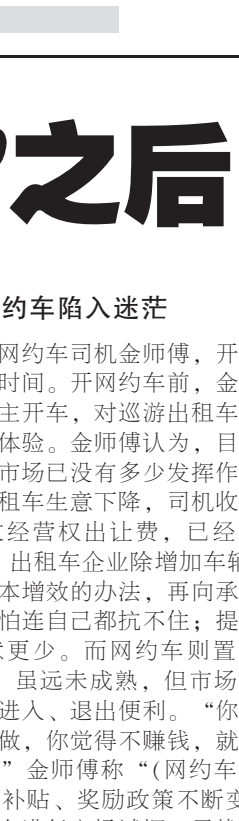
许多出租车企业和司机认为,网约车是出租车的方向发展,与传统出租车并不是完全替代关系。与网店和实体店一样,网约车和出租车实际可以兼营,实际上他们并不希望人为地将出租车分割成巡游车和网约车,这很可能使两者“化友为敌”,对行业健康发展并无益处;而是希望在满足百姓多样化出行需求出发,在“暂行办法”实施细则制订时,能多给市场留些空间,多关注“结果”,而不要为“计划经济思维”所束缚,造成“杀敌一千自损八百”的结果。阿中

“指导意见”和“暂行办法”发布以后,金师傅已经在看了不下7、8遍,感到对网约车的“管制”甚于传统出租车。

“指导意见”和“暂行办法”发布后,平台判断网约车将成为“另类出租车”受到限制,转而把订单投放重点放到“非出租车”。

许多出租车企业和司机认为,网约车是出租车的方向发展,与传统出租车并不是完全替代关系。与网店和实体店一样,网约车和出租车实际可以兼营,实际上他们并不希望人为地将出租车分割成巡游车和网约车,这很可能使两者“化友为敌”,对行业健康发展并无益处;而是希望在满足百姓多样化出行需求出发,在“暂行办法”实施细则制订时,能多给市场留些空间,多关注“结果”,而不要为“计划经济思维”所束缚,造成“杀敌一千自损八百”的结果。阿中

“指导意见”和“暂行办法”发布以后,金师傅已经在看了不下7、8遍,感到对网约车的“管制”甚于传统出租车。



“指导意见”和“暂行办法”发布以后,金师傅已经在看了不下7、8遍,感到对网约车的“管制”甚于传统出租车。

“指导意见”和“暂行办法”发布后,平台判断网约车将成为“另类出租车”受到限制,转而把订单投放重点放到“非出租车”。

许多出租车企业和司机认为,网约车是出租车的方向发展,与传统出租车并不是完全替代关系。与网店和实体店一样,网约车和出租车实际可以兼营,实际上他们并不希望人为地将出租车分割成巡游车和网约车,这很可能使两者“化友为敌”,对行业健康发展并无益处;而是希望在满足百姓多样化出行需求出发,在“暂行办法”实施细则制订时,能多给市场留些空间,多关注“结果”,而不要为“计划经济思维”所束缚,造成“杀敌一千自损八百”的结果。阿中

“指导意见”和“暂行办法”发布以后,金师傅已经在看了不下7、8遍,感到对网约车的“管制”甚于传统出租车。

“指导意见”和“暂行办法”发布后,平台判断网约车将成为“另类出租车”受到限制,转而把订单投放重点放到“非出租车”。

许多出租车企业和司机认为,网约车是出租车的方向发展,与传统出租车并不是完全替代关系。与网店和实体店一样,网约车和出租车实际可以兼营,实际上他们并不希望人为地将出租车分割成巡游车和网约车,这很可能使两者“化友为敌”,对行业健康发展并无益处;而是希望在满足百姓多样化出行需求出发,在“暂行办法”实施细则制订时,能多给市场留些空间,多关注“结果”,而不要为“计划经济思维”所束缚,造成“杀敌一千自损八百”的结果。阿中

“指导意见”和“暂行办法”发布以后,金师傅已经在看了不下7、8遍,感到对网约车的“管制”甚于传统出租车。

“指导意见”和“暂行办法”发布后,平台判断网约车将成为“另类出租车”受到限制,转而把订单投放重点放到“非出租车”。

许多出租车企业和司机认为,网约车是出租车的方向发展,与传统出租车并不是完全替代关系。与网店和实体店一样,网约车和出租车实际可以兼营,实际上他们并不希望人为地将出租车分割成巡游车和网约车,这很可能使两者“化友为敌”,对行业健康发展并无益处;而是希望在满足百姓多样化出行需求出发,在“暂行办法”实施细则制订时,能多给市场留些空间,多关注“结果”,而不要为“计划经济思维”所束缚,造成“杀敌一千自损八百”的结果。阿中

“指导意见”和“暂行办法”发布以后,金师傅已经在看了不下7、8遍,感到对网约车的“管制”甚于传统出租车。

“指导意见”和“暂行办法”发布后,平台判断网约车将成为“另类出租车”受到限制,转而把订单投放重点放到“非出租车”。

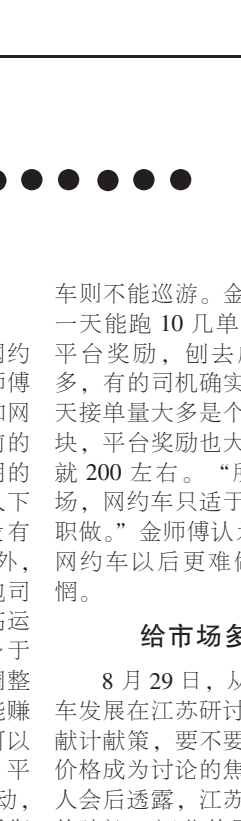
许多出租车企业和司机认为,网约车是出租车的方向发展,与传统出租车并不是完全替代关系。与网店和实体店一样,网约车和出租车实际可以兼营,实际上他们并不希望人为地将出租车分割成巡游车和网约车,这很可能使两者“化友为敌”,对行业健康发展并无益处;而是希望在满足百姓多样化出行需求出发,在“暂行办法”实施细则制订时,能多给市场留些空间,多关注“结果”,而不要为“计划经济思维”所束缚,造成“杀敌一千自损八百”的结果。阿中

“指导意见”和“暂行办法”发布以后,金师傅已经在看了不下7、8遍,感到对网约车的“管制”甚于传统出租车。

“指导意见”和“暂行办法”发布后,平台判断网约车将成为“另类出租车”受到限制,转而把订单投放重点放到“非出租车”。

许多出租车企业和司机认为,网约车是出租车的方向发展,与传统出租车并不是完全替代关系。与网店和实体店一样,网约车和出租车实际可以兼营,实际上他们并不希望人为地将出租车分割成巡游车和网约车,这很可能使两者“化友为敌”,对行业健康发展并无益处;而是希望在满足百姓多样化出行需求出发,在“暂行办法”实施细则制订时,能多给市场留些空间,多关注“结果”,而不要为“计划经济思维”所束缚,造成“杀敌一千自损八百”的结果。阿中

“指导意见”和“暂行办法”发布以后,金师傅已经在看了不下7、8遍,感到对网约车的“管制”甚于传统出租车。



“指导意见”和“暂行办法”发布以后,金师傅已经在看了不下7、8遍,感到对网约车的“管制”甚于传统出租车。

“指导意见”和“暂行办法”发布后,平台判断网约车将成为“另类出租车”受到限制,转而把订单投放重点放到“非出租车”。

许多出租车企业和司机认为,网约车是出租车的方向发展,与传统出租车并不是完全替代关系。与网店和实体店一样,网约车和出租车实际可以兼营,实际上他们并不希望人为地将出租车分割成巡游车和网约车,这很可能使两者“化友为敌”,对行业健康发展并无益处;而是希望在满足百姓多样化出行需求出发,在“暂行办法”实施细则制订时,能多给市场留些空间,多关注“结果”,而不要为“计划经济思维”所束缚,造成“杀敌一千自损八百”的结果。阿中

“指导意见”和“暂行办法”发布以后,金师傅已经在看了不下7、8遍,感到对网约车的“管制”甚于传统出租车。

“指导意见”和“暂行办法”发布后,平台判断网约车将成为“另类出租车”受到限制,转而把订单投放重点放到“非出租车”。

许多出租车企业和司机认为,网约车是出租车的方向发展,与传统出租车并不是完全替代关系。与网店和实体店一样,网约车和出租车实际可以兼营,实际上他们并不希望人为地将出租车分割成巡游车和网约车,这很可能使两者“化友为敌”,对行业健康发展并无益处;而是希望在满足百姓多样化出行需求出发,在“暂行办法”实施细则制订时,能多给市场留些空间,多关注“结果”,而不要为“计划经济思维”所束缚,造成“杀敌一千自损八百”的结果。阿中

“指导意见”和“暂行办法”发布以后,金师傅已经在看了不下7、8遍,感到对网约车的“管制”甚于传统出租车。

“指导意见”和“暂行办法”发布后,平台判断网约车将成为“另类出租车”受到限制,转而把订单投放重点放到“非出租车”。

许多出租车企业和司机认为,网约车是出租车的方向发展,与传统出租车并不是完全替代关系。与网店和实体店一样,网约车和出租车实际可以兼营,实际上他们并不希望人为地将出租车分割成巡游车和网约车,这很可能使两者“化友为敌”,对行业健康发展并无益处;而是希望在满足百姓多样化出行需求出发,在“暂行办法”实施细则制订时,能多给市场留些空间,多关注“结果”,而不要为“计划经济思维”所束缚,造成“杀敌一千自损八百”的结果。阿中

“指导意见”和“暂行办法”发布以后,金师傅已经在看了不下7、8遍,感到对网约车的“管制”甚于传统出租车。

“指导意见”和“暂行办法”发布后,平台判断网约车将成为“另类出租车”受到限制,转而把订单投放重点放到“非出租车”。

许多出租车企业和司机认为,网约车是出租车的方向发展,与传统出租车并不是完全替代关系。与网店和实体店一样,网约车和出租车实际可以兼营,实际上他们并不希望人为地将出租车分割成巡游车和网约车,这很可能使两者“化友为敌”,对行业健康发展并无益处;而是希望在满足百姓多样化出行需求出发,在“暂行办法”实施细则制订时,能多给市场留些空间,多关注“结果”,而不要为“计划经济思维”所束缚,造成“杀敌一千自损八百”的结果。阿中