

超过 100 个城市规划,里程达现有数字 2 倍,引用多国技术

全国超 5000 公里有轨电车规划引发改委官员担忧

本报记者 孙丽朝 北京报道

今年年初国家发改委刚刚发文对各地的地铁热“急刹车”之后,另一种轨道交通的发展热潮也引发了发改委的担忧。近两年,广州、成都、南京、郑州等地都推出了大规模的有轨电车建设规划,据《中国经营报》记者不完全统计,目前全国各地有轨电车规划总里程已经超过了 5000 公里,这一数字是

地方刮起有轨电车“热旋风”

说起电车,许多人的印象还停留在拖着两条长辫子的老式电车或香港的“当当车”。前者一度被淘汰,后者更多的是作为文化符号被保留,运力有限。但近两年,我国各地迎来了一波现代有轨电车规划和建设的热潮。

早在 2013 年 7 月份,广州市市长陈建华透露,广州目前规划了有轨电车约 1000 公里,有轨电车将成为除了地铁、公交车之外,广州第三套公共交通系统。据媒体报道,成都市规划局今年年初也宣布要建设“2 环 17 射”地铁网和“1 环 4 射 9 片区”有轨电车线网,将实现地铁与有轨电车规划里程达到两个“1000 公里”。上海市交通委巡视员周淮去年年底表示,上海已初步规划了 800 公里左右的现代有轨电车线路。去年底通过专家评审的《郑州市现代有轨电车等新型交通方式规划方案》显示,郑州市有轨电车远景规划至 2020 年,规划线路 10 条,总长约 145.5 公里;远期规划至 2030 年,规划线路 31 条,总长约 466.8 公里;远景展望至 2050 年,规划线路 37 条,总长约 544.2 公里。

据记者不完全统计,目前全国各地有轨电车规划总里程已经超过了 5000 公里,这一数字是当前全国运营地铁总里程的两倍多。中国轨道交通协会今年 4 月份发布的数据

当前全国运营地铁总里程的两倍多。国家发改委基础产业司巡视员李国勇近日公开质疑地方有轨电车项目存在一哄而上、盲目建设之嫌,并对各地引用多国有轨电车技术的问题表达了忧虑。

地方动辄成百上千公里的有轨电车规划为何会出现,是否有建设的必要,在有轨电车产业发展过程中如何走出一条自主创新的道路,都是这场热潮中需要思考的问题。

显示,全国已有超过 100 个城市规划建设有轨电车。截至 2014 年年底,南京、大连、长春、上海等 7 个城市运营总里程达到 134 公里。2015 年,青岛、淮安、珠海等城市将相继开通运营有轨电车。到 2020 年,全国计划建设的有轨电车线路总里程将达到 2000 公里。

东南大学交通学院教授过秀成是我国最早研究有轨电车的专家之一,也曾参与南京、苏州等地的有轨电车项目前期工作。在他看来,地铁建设有较为严格的条件,比如人口规模、城市 GDP、用地规模等限制,且投资规模比较大,而有轨电车运营介于地铁和常规公交之间,造价仅为地铁的 1/5 左右,具有快捷、成本低、环保等优势,且当前我国对有轨电车建设并未设条件。所以不少地方政府把有轨电车作为城市中心交通方式的补充或城市郊区与中心的连接方式,在苏州新区等一些正在建设中的城市新区,有轨电车将可能成为交通骨干。

据了解,现代有轨电车是运行在专用轨道上,采用平交道口和优先信号的轨道交通系统。与旧式有轨电车相比,现代有轨电车辆重量轻、速度快。最大的不同是动力来源,以往仅靠触网供电,现在供电方式实现了多样化,包括电磁感应式供电、储能式供电以及其他新能源供电等。

运营线路弊端显现

地方的建设和规划热情引发了国家主管部门的担忧。李国勇近日表示:“近几年,有轨电车发展比较快,许多城市都建成了一两条线,有的城市还规划了几百公里甚至上千公里的有轨电车,但是不是应该先做试点,取得经验之后再推广?”



目前,全国各地有轨电车规划总里程超 5000 公里,被指过热。

本报资料室/图

多国技术进入中国市场

除了一哄而上的建设热情外,李国勇还担忧:“目前有轨电车还引入了多国技术,会不会造成盲目建设的问题?”

对于技术引进的问题,中国工程院院士王梦恕也深有同感。“世界上现代有轨电车制造厂家主要有庞巴迪、阿尔斯通、西门子、福福、安萨尔多等公司,由于当前我国有轨电车是各地自主发展,不同的城市引入了不同国家和企业技术,也有两三个城市引入同一个企业技术的,导致的问题是几乎每个城市需要向这些国际巨头支付一笔不菲的专利费和

技术费,而事实上他们的技术差别不大。”

记者也发现,珠海现代有轨电车 1 号线首期工程进口的是意大利安萨尔多公司生产的“喜瑞”列车;南京、苏州的有轨电车则引用了庞巴迪的技术;而郑州则计划与西门子合作建造第一条有轨电车。

王梦恕回忆,当初高铁招标时,原铁道部规定外资企业必须与中国南车或中国北车合作,且必须向中国企业转让核心技术,这不仅让我国掌握了最先进的高铁技术,也造就了我国高铁“引

发车间隔长、客流量低、与机动车抢占地面交通空间等问题。此外,由于南京的有轨电车是放在路中间而不是路侧,在有轨电车扩容上也存在问题。“路中间只安排了一辆车停放,以后车次越来越多时,可能会需要停放更多车,站点扩容就成了制约问题,导致未来只能是通

过发车间隔的调整来增加运能。”北京交通大学教授赵坚表示,有轨电车毕竟要占用非常紧缺的地面道路资源,规划不好的话,就是对道路资源的浪费,现在地方急于推动有轨电车项目有拉动经济增长和盲目跟风之嫌。据了解,有轨电车属于轨道交通的一种,自 2013 年 5 月,国家发改委将城市轨道交通审批权下放给省级政府后,各地就进入了一个轨道交通批复和建设的高峰期。“所以说不是所有权力下放都一定是好事儿,一些审批权下放后很难控制地方的投资冲动。”赵坚表示。尽管越来越多的城市加入到规划和建设有轨电车的大军中,但过秀成表示,无法预估有轨电车要多少年才能成网、成规模。“城市发展的各个时期对一个交通方式的认知不一样,有些交通方式热一阵之后又冷下去了,这都是很正常的。现在大家建设有轨电车的热情很高涨,但建设后能否保障客流,谁来补贴运营亏损,这些都是要解决的。”

的市场都给国外企业,本土企业吃不到,这是很不划算的。

“国外这些轨道交通巨头公关能力都非常强,不排除他们对各地政府进行了公关的可能。”王梦恕表示,各地政府应该树立大局意识,统一与国外企业谈判,压低价格,并加快自主化生产步伐,把市场交给国内企业来做。

“现在各地的有轨电车都是地方自主招标,从长远来看,政府肯定要为有轨电车的技术和要求制定统一的标准,并在政策上给予引导,这是一个产业健康发展所必须的。”过秀成表示。

湖南省委组织部副部长被举报索贿百万

湘老干局“空头”招商牵出天价活动中心

本报记者 郝成 长沙报道

进口大理石、羊毛地毯、真皮座椅……耗资 700 多万元装修、试营业几个月后,1000 多平方米的“老干部食堂”关门,一场指向省委组织部副部长的举报开始。发生在

多事的食堂

巨资建成、豪华装修的金秋楼,被指存在无行政许可,且有质量问题,承包方因无法办理相关证照而关闭食堂。

精美的餐具,整齐地码放在发霉的地毯上;金色的皮椅,围绕着实木旋转餐桌;巨大的水晶灯、大理石地板……大门紧锁,窗帘低垂,如果不是厕所持续传来的漏水声,这个上千平方米的饭店几乎没有任何动静。近日,记者进入位于湖南省委大院旁、老干局金秋楼一层的“老干部食堂”,发现其早已停业。

而记者从湖南省委老干部局了解到,此次针对常世雄的举报,除反腐大环境的背景外,直接原因即该停业食堂。承包该食堂的某地产企业,在耗资 700 多万元完成装修、投入试运营后,发现该食堂所在的金秋楼并未验收,也无任何行政许可,无法办

理相关证照,且存在质量问题。据公开报道,金秋楼于 2009 年奠基,相关报道称“该楼总投资 1.28 亿元,建筑面积 2.65 万平方米,实行全程代建,建设工期为 20 个月”,地上 11 层,地下一层。但记者从多方证实,该楼至今尚未完成建设,且有老干局相关人员称,其实际投资高达 1.68 亿元,这意味着其每平方米造价近 6300 元,远高于当地平均 1000 多元的土建价格,而建筑面积实际并未达到 2.65 万平方米。

在官方资料中,金秋楼项目被称作“省老干活动中心二期工程”,作为老干局的二级单位,湖南省老干部活动中心(以下简称“活动中心”)是名义上的业主方。记者在长沙市规划局查询到的资料显示,该项目在 2010 年上报,但在 2013 年 8 月 1 日才获建设工程用地规划审批。这意味着金秋楼建成后才获得了部分规划审批。

“究竟有什么问题,至今都没搞好验收?”活动中心相关人员称,活动中心大院内部原有食堂,位于东海楼,金秋楼这个豪华食堂属于重复设置,甚至,金秋楼本身也属于多余建设,因为已经建成的东海楼、南山楼不仅足够自用,且始终大量出租。该人士还透露,此前因为赶走东海楼食堂承包方未给补偿,导致对方以喝农药闹事,曾一度引起高

层关注,更早之前,还有过港商在完成东海楼装修后发生纠纷的旧事。多方信源向记者透露,在金秋楼食堂装修前及装修期间,常世雄曾多次将承包企业喊到省老干局会议室播放幻灯片,要求更改装修方案,提高“档次”。据了解,该食堂在 2013 年年末完成装修后,水、电、气均未通,到 2014 年 3 月才开始试营业,当年 9 月底关门。

八个月后,2015 年 5 月末,承租企业选择在网上公开实名举报省委组织部副部长、老干局局长常世雄,称其以虚假项目为诱饵,要求企业高标准装修并承包金秋楼食堂,在此过程中索要房产。

制式合同中,亦标明其房产售价为 165 万元。相关记录显示,2013 年 8 月 28 日,业主杨某与罗某某前往长沙市二手房交易中心办理过户手续。根据长沙相关规定,他们需在一楼的中信银行储蓄所开设监管资金账户,罗在监管账户存入 48.5 万元,并以此金额与杨某签订合同编号为 KF1308280091 的二手房买卖合同。记者获悉,举报以来,常世雄一方还出具了一份总额为 64 万元的合同。

48.5 万元或 64 万元,其中企业实际出资近 130 万元。天心区九峰小区购买一套房产,以便女儿就近上班居住。具体购房过程中,常世雄及妻子罗某某均有出规划等部门核实,确无该项目的申报信息。

而 A 公司在举报中称,经省委组织部李某某介绍认识常世雄后,常即宣称可以给 A 公司三期项目做,此后又以验证该公司实力为名,要求该公司装修并承包金秋楼食堂。A 公司称,在这一过程中,常提出因为自己的女儿要从某公职调到某银行任职,要求该公司在长沙市

并无相关规划手续,而耗资 1.68 亿元建成的“二期项目”(金秋楼),造价超过 6000 元/平方米,且存在违规开建、未验收即使用、安全质量等问题。该局还曾在长沙开发两处地产,也被举报存在诸多问题。

高价风险

常世雄一方曾向企业退还 15 万元。湖南省老干局在长沙的两处地产项目,均遭其内部人员举报。

但中介人员回忆及 A 公司举报函均称,当天 A 公司以黑色塑料袋带来 110 多万元现金,此后在银行用两台验钞机清点,罗某某、杨某及 A 公司人员则在两三米外休息区等候。人证之外,记者获得的杨某、A 公司账户交易明细清单显示,在 2013 年 8 月 27 日,A 公司人员曾支取 120 万元,而次日即过户房产当日,杨某则在监管账户中存入现金 113.6 万元。

据 A 公司举报,除该笔现金外,该公司还支付了中介费、税金、保证金等 14 万元。最终,该公司称在房产交易中,其出资超 128 万元。

据举报材料,2014 年,A 公司在承包食堂后,随即发现,由于金秋楼无行政许可,无竣工验收,无法办理餐饮特许经营行业相关营业执照,又前往相关部门咨询,发现并不存在所谓“三期开发工程”,便开始与老干局、活动中心、常世雄交涉。

活动中心人员出示的往来函件显示,A 公司在 2014 年 9 月后陆续发来多份公函,催促解决问题,并通知解除房屋租赁合同。活动中心主任常军还曾与 A 公司一起抓阄决定评估公司,但后又以省钱为由,取消了评估。

“50 万元的诚意金要退,但后来又决定不退了。常军说只要他当一天主任,这钱就不退。”活动中心人员介绍,双方的纠纷,除了食堂装修款外,还有此前签订履行房屋租赁合同同时收取的 50 万元“诚意金”、46 万元工程款及

高价风险

常世雄一方曾向企业退还 15 万元。湖南省老干局在长沙的两处地产项目,均遭其内部人员举报。

数万元餐费,纠纷总金额合计上千万元。该中心主任常军负责交涉,在举报出现后,常军还曾到纪委部门陈述交涉过程。有趣的是,记者了解到,在公开举报前,常世雄曾与 A 公司人员面谈,并表示涉事房产并不值 165 万元,并在随后根据 64 万元的那份合同,向 A 公司退还差价 15.5 万元。而知情人称,所谓的 64 万元合同,实际上就是一份假合同,合同中的“杨某”并非业主杨某本人签字。

“这么做,最大的可能就是防止将来出事,所以把金额通过协议形式变小。”知情人分析称。采访中,记者还从相关部门证实,老干局在长沙另外两个地产项目“嘉逸逸林”和“嘉盛和园”亦曾被其内部人员举报违规开发建设。

据了解,上述两个项目用地均为划拨土地,原属老干局下属老干所,其中嘉逸逸林面积较小,而嘉盛和园则占地颇大,其户型最小为 130 平方米,最大为 240 平方米。前者目前售价为 5000 元/平方米。

据常世雄 2015 年 5 月 12 日,在《湖南日报》撰文,湖南省现有 82 万离退休干部,常提出应“组织老同志在主要媒体网站积极发声、扶正祛邪,净化网络舆论环境”。

据介绍,企业在网上公开实名举报后,湖南省纪委有关领导随即批示进行初查。截至发稿,常世雄、其妻罗某某、省委组织部李某某等均未对此事作出回应。活动中心则称已就此向有关部门汇报。

百万购房款

监管资金账户、房产中介均证实涉事房产成交价为 165 万元,并非

“这个就是所谓的三期工程,但实际上是没有任何立项、审批的,纯属虚构。”知情人透露。记者随后从规划等部门核实,确无该项目的申报信息。

而 A 公司在举报中称,经省委组织部李某某介绍认识常世雄后,常即宣称可以给 A 公司三期项目做,此后又以验证该公司实力为名,要求该公司装修并承包金秋楼食堂。A 公司称,在这一过程中,常提出因为自己的女儿要从某公职调到某银行任职,要求该公司在长沙市