

城轨大中运量审批从严 多地扎堆布局低运量轨道交通

本报记者 孙丽朝 北京报道

受地铁和轻轨等大中运量城轨项目审批门槛提升,及国家未放开首轮城市轨道交通建设规划报批等因素影响,越来越多城市将建设城轨的目光放在了仅需省级政府审批的低运量轨道交通系统上。

低运量迎发展机遇

“因为中运量需要国家发改委层面审批,审批周期长、难度大,低运量只需要省级审批,对地方来说相对灵活,这将给低运量轨道交通带来新的发展机会。”

按照运载客流量大小,轨道交通分为大运量、中运量和低运量。大运量单向可运送3万~6万人/小时,如地铁;中运量单向可运送1万~3万人/小时,如轻轨、跨座式单轨等;低运量单向可运送1万人/小时,如有轨电车、自导向轨道系统(APM)等。

郑州市自然资源和规划局8月10日发布《郑州市低运量轨道交通线网规划》公示,到2035年,郑州低运量轨道交通共规划5条线路(含支线),线路总长度约106公里。

8月4日,广州市发改委回复广州市政协委员、市政府副秘书长邓毛颖提出的《关于推进广州轨道交通高质量发展的建议的提案》时提出,将充分发挥沿线区的积极性,组织有条件的区编制实施低运量轨道交通线网规划以及近期建设规划,并做好与城市轨道交通线网规划的衔接。

南宁市自然资源局官网8月30日公示《南宁市低运量轨道交通线网规划(2022—2032)》称,将构建与需求相匹配、与大中运量轨道交通相协调、功能层次清晰的低运量轨道交通网络。规划期线网方案由14条线路组成,总长度约205公里。南宁不是近期第一个发布低

运量轨道交通网络规划的城市。郑州、广州、西安、合肥等地均已制定或拟制定低运量规划。业内人士提醒,低运量轨道交通系统可代替性强,且多为地面敷设,与其他交通方式在路口混行,对城市道路交通管理提出了更高要求,应科学决策,量力而行,有序发展。

进一步丰富多层次、一体化的城市公共交通系统。

更早前,2022年4月,合肥市自然资源和规划局发布的《合肥市市区低运量轨道交通线网规划》显示,到2030年,规划1条低运量轨道交通线路L1线,全长13.3公里。

2022年7月,住房和城乡建设部与国家发改委联合发布的《“十四五”全国城市基础设施建设规划》提出,“十四五”期间,根据城市规模分类推进城市轨道交通建设,新增城市轨道交通建成通车里程0.3万公里。支持中心城区网络适度加密,提高网络覆盖水平。I型大城市应结合实际推进轨道交通主骨架网络建设,并研究利用中低运量轨道交通系统适度加强网络覆盖,尽快形成网络化运营效益;符合条件的II型大城市结合城市交通需求,因地制宜推动中低运量轨道交通系统规划建设。

一位城市轨道交通行业人士对《中国经营报》记者表示,在目前政策环境下,该政策的出台,最大受益者是低运量轨道交通系统。“因为中运量需要国家发改委层面审批,审批周期长、难度大,低运量只需要省级审批,对地方来说相对灵活,这将给低运量轨道交通带来新的发展机会。”

2014年11月国务院发布的《关于调整城市规模划分标准的通知》规定,城区常住人口1000万以上是超大城市,城区常住人口500万至1000万是特大城市,城区常住人口100万以上500万以下的城市为大城市,其中300万以上500万以下的城市为I型大城市,100万以上300万以下的城市为II型大城市。目前,我国的I型大城市包括长春、合肥、南宁等十余个城市,II型大城市包括贵阳、洛阳、温州等六十多个城市。



低运量轨道交通迎来新的发展机会,近期,郑州、广州等多地均已制定或拟制定低运量规划。

中新社/图

大中运量审批受限

低运量轨道交通项目的线网规划、工程可行性研究均由地方政府或省级政府部门审批。

2018年7月13日,国务院办公厅发布《关于进一步加强城市轨道交通规划建设管理的意见》(以下简称“52号文”),将地铁和轻轨两类轨道交通项目审批中,对地方财政收入和GDP的要求提高到了原规定(2003年颁发的81号文)的两倍以上(详见中国经营网2018年7月13日报道《城市轨道交通申建标准大幅提高已获批城市多有不符》)。

52号文发布之后,国家发改委在轨道交通审批上从紧从严,52号文落地四年多来,国家发改委还没有批复一个中运量轨道交通通规划。

而在大运量的地铁审批上,国家发改委四年多来,也只批复了部分城市的非首轮规划或调整规划,没有审批过任何

一个城市的轨道交通首轮建设规划。

今年8月,山东省潍坊市交通运输局在回复网友“潍坊是否满足轨道交通建设条件”的留言时表示,城市轨道交通仍执行2021年9月的严控政策,国家发改委仍不受理一般地级市首轮建设规划。

此前,1月22日,有网友在“胶东在线”网上民生一栏询问,烟台城市轨道交通是否已经开始重新组件报批?一周后,烟台交通运输局回复:“目前国家未放开首轮城市轨道交通建设规划报批,相关部门单位正在按照新的要求,积极跟踪国家相关政策争取早日申报。”

2021年5月,湖南省发改委在回复《衡阳云轨交通什么时候

能开工建设?》中也提到,考虑到城市轨道交通建设投入巨大,为切实防范化解地方政府隐性债务,国家当前严控城市轨道交通建设,已不再受理启动城市轨道交通建设规划的申请(即首轮规划),已有地铁的城市从严格控制新一轮建设规划审批。

相比而言,低运量的审批就更容易。52号文提出,有轨电车项目由省级发展改革部门负责审批(核准),并做好与相关规划的统筹衔接。中国城市轨道交通协会(以下简称“城轨协会”)今年8月公布《低运量轨道交通系统工程建设程序指南》(以下简称“指南”)显示,低运量轨道交通项目的线网规划、工程可行性研究均由地方政府或省级政府部门审批。

2021年2月4日报道《亦庄有轨电车信号优先被关时速较预期降低40%》。

珠海有轨电车1号线更是因为项目本身存在技术缺陷、故障频发、线路客流量少、运营成本高等原因确定拆除,此前珠海市交通委等部门已完成拆除相关的专家论证、拆除报告等前期工作,只待市政府最终确认(详见中国经营网2021年12月31日报道《珠海有轨电车确定拆除 预计2022年初完成》)。

“国内此前没有城市专门制定低运量轨道交通线网规划,这意味着目前在做相关规划的南宁、广州、合肥等地均没有太多可参考案例,这将对各个城市政府部门提出更高的要求。”上述城轨协会专家表示。

北京交通大学教授赵坚提醒,在国家层面中高运量审批从紧的背景下,低运量轨道交通只需要省级审批即可,要警惕地方政府以建设低运量轨道交通的名义来拉动GDP、彰显政绩,这将进一步增加地方债务压力。

民航局二次修订评审报告

中国恢复引进波音737MAX新飞机全部流程完成在即

本报记者 裴昱 北京报道

在全球范围内陆续得以复飞之后,命运多舛的波音737MAX又将迎来一个关键时点,这关乎波音在中国——这一全球最重要的航空市场的未来业绩表现。

日前,中国民用航空局(以下简称“民航局”)在舟山召开了波音737MAX飞机运行评审(即AEG评审)专题会议(以下简称“专题会议”),评审737系列改进后的整体机型训练规范。预期会议提出的疑问解决后,民航局将发布《波音737系列飞机航空器评审报告》第二次修订,意味着中国民航恢复737MAX新飞机引进即将完成全部流程。

美国芝加哥当地时间9月15日,波音公司首席执行官卡尔霍恩(Calhoun)公开表示,决定将部分原计划交付给中方航司的波音737MAX订单,转售给其他航空公司;波音公司首席财务官布莱恩·韦斯特(Brian West)称,自2月起,中国航空公司对波音737MAX开始了飞行测试,但有关工作后来暂停。

值得注意的是,民航局于9月20日披露的信息显示,专题会议于北京时间9月14日召开,波音公司参加了会议。这说明与波音737MAX相关的工作正在稳步推进。

《中国经营报》记者向波音中国询问复飞工作进展,波音中国相关负责人表示,“我们继续与世界各地区的监管机构密切合作,推进737MAX在全球范围恢复运营”。

波音参会

此次专题会议的召开地点位于浙江舟山,是波音舟山完工和交付中心所在地。2022年1月,波音737MAX完成近三年以来在中国领空内的首次飞行,终点便是舟山。同期,民航局下发适航指令,认可波音公司的改正措施,波音737MAX在中国复飞由此正式启动。

波音公司相关人员参加了专题会。参会人员分为两部分,一部分是波音中国公司、波音舟山完工和交付中心部分人员,他们主要为会议提供线下支持;另一

部分是波音737项目及技术团队人员,他们在西雅图通过线上方式为会议提供支持。

中国方面的参会人员主要是民航局飞行标准司、航科院航空器评审中心专职AEG评审人员。此外,部分航空公司飞行员、维修技术专家,涉及地区管理局主任运行监察员、主任维修监察员也被邀请参加此次专题会议。

连续发生两次空难后,中国率先对波音737MAX机型发出“禁飞令”。波音公司根据事故调查

结论进行了多项改正,得到各国民航监管当局的认可实现复飞。2022年初,民航局下发修正案号为39-10792、编号为CAD2021-B737-19号的适航指令。这份适航指令包括了波音方面面对相关技术系统的更改和修订工作,在这份适航指令中,民航局指出“确认相关更改措施能够消除上述不安全状态”。

“局方发出这一适航指令后,围绕做出的改正措施,波音公司的团队为中国的航司提供培训工作,波音737MAX机型也在中国

准部门日常对航空器运行和维修方面的管理提供基础依据和技术支持。

“评审可以帮助飞机制造商了解可能影响其设计的运行要求,确保交付给客户的飞机符合监管当局的要求,可以运行,也有助于积累数据,不断进行改进和完善。”一位民航业资深人士解释。AEG评审有“跨国”的先例,如2003年前后,中国民航监管当局参与了美国民航监管当局——联邦航空局(FAA)对波音787的AEG评审工作。

事关业绩

按照现行工作流程,在对专题会议上提出的问题进行改进后,民航局将完成《波音737系列飞机航空器评审报告》的二次修订并对外发布。这标志着中国民航恢复737MAX新飞机引进即将完成全部流程。

中国是波音公司在全球最重要的市场之一,因此,波音737MAX在中国复飞的进度对业绩表现有重大影响。美国芝加哥当地时间9月15日,卡尔霍恩在一次业绩分析会上透露,波音公司决定将部分原计划交付给中方航司的波音737MAX订单,从2022年2月开始,中国航空公司开始了飞行测试,但有关工作后来暂停。

在更早之前,波音公司曾对

外公开披露过至2022年7月未交付飞机订单的情况:在270架未交付的飞机中,约有一半是中国航空公司的订单。卡尔霍恩9月15日称,转售“将以较慢的速度进行”,原因是“保住中国客户”。

在波音方面披露上述信息之后,市场分析认为波音737MAX复飞工作的进度是波音公司转售存量订单的原因。同样是在芝加哥当地时间9月15日,波音公司首席财务官布莱恩·韦斯特称,从2022年2月开始,中国航空公司开始了飞行测试,但有关工作后来暂停。

值得注意的是,根据民航局

于9月20日对外披露的信息,在舟山举行的有波音公司人员参加的专题会议于2022年9月14日召开,这说明与波音737MAX相关的工作正在稳步推进当中。

波音中国相关负责人告诉记者,中国是航空业的一个重要市场,波音支持中国民航发展已经有50年之久。虽然对波音飞机的需求依然强劲,但有关进展也取决于其他因素,包括地缘政治和新冠肺炎疫情等。在这个动态化的时期,波音正在与客户密切合作。

该波音中国相关负责人透露,全球其他市场的需求都非常强劲,在当今供应链受限的环境中,现有库存提供了一种灵活

性。“这使我们能够调整生产并按照降低交付风险的计划重新分配现有库存。这种谨慎的做法使我们能够将飞机交付给准备好接收它们的客户,同时确保我们在时机合适之际仍然能够向中国客户交付飞机。”

目前,波音公司在中国市场面临较大挑战,首个挑战来自传统竞争对手空客公司。2022年7月,中国国际航空公司、中国南方航空公司、中国东方航空公司与空客公司签订购买协议,总计购入292架飞机。按照目录价计算,货值高达372.57亿美元。

这笔重大交易的机型均为空客A320NEO,是波音737MAX的

同类竞争产品。这笔交易发生后,美国波音公司公开表示了失望。

潜在的挑战还包括中国自行研制的C919。北京时间9月15日,中国工程院院士、C919大型客机总设计师吴光辉透露,中国商飞已完成C919大飞机取证前的试飞任务,年内将取得民用航空器适航证,并交付首家客户——中国东方航空。

2022年5月,中国东方航空公司发布定增预案,募资105亿元引进38架飞机,全部为国产客机,其中C919为4架。官方公开信息显示,截至目前,C919大型客机已获得28家客户的815架确认/意向订单,总订单金额超5000亿元。