

常州公交老 3 路于 1963 年 12 月开通, 历经岁月沧桑, 城市格局的变化和市民出行需求的提升, 老 3 路迎来了需求大发展的时代机遇, 于 2009 年 5 月 1 日调整升级为快速公交 2 号线, 并开通运营。现今, 线路始于西林公园公交枢纽, 止于经开区公交中心站, 全长 21.5 公里, 横贯我市东西主城区繁华地段, 是代表常州公交乃至常州城市形象的一扇重要窗口。

老 3 路, 常州人记忆中最靓丽的就是她

3 路在常州公交的开通运营历史上是相当长的了, 几乎常州公交公司的诞生同时, 可以说 3 路见证着常州公交, 乃至常州市公共交通客运的发展与变迁。

3 路最初开通主要服务于白家桥至百货公司(今南大街附近), 后来为方便城西门片区市民出行, 又延伸至表场(今江南商场附近)。随着花园新村的建成, 为解决新村出行又向西延伸至花机亩(今花园新村外)。从上世纪 80 年代初到 BRT2 号线开通, 线路走向基本维持在从花园新村至百家桥路段行驶, 沿途经过延陵西路的百货大楼、购物中心、文化宫等大型商圈, 这个路段也是常州城最为繁华的路段所在。

在绝大多数常州市民的眼里, 3 路就是伴随着自己成长的小伙伴。这点尤其对于居住在花园新村附近以及城东百家桥的居民来说, 有了 3 路, 生活和工作无疑便利许多。对于别的区域的市民来说, 去市区逛, 首选还是 3 路。

而且, 3 路的各方面条件, 在整个常州公交来说也是最硬气的, 就拿车辆配置来说, 3 路的用车配置在公交里始终处于前列, 乘坐 3 路就是一种享受。

不辜负市民期待, 老 3 路, 常州公交“好八连”

都知道上海南京路上的“好八连”, 行走在延陵路上的公交的老 3 路, 在常州公

见证着常州公交发展前沿, 在将来你依旧是龙城公交中最璀璨的名片——

从 3 路公交车上的故事说起

交客运史上演绎着“好八连”真情的故事。

对于 3 路的老辈人来说, 3 路是常州市民心里都会有的情愫, 作为常州最靓丽的线路, 每天面对着数以万计的乘客, 让他们享受到的服务不能仅是车辆性能所带来的感受, 更多应该是来自 3 路人真情付出而获得温暖。

在 3 路上每天都演绎着真情动人的故事, 拾金不昧、见义勇为、助人为乐……平常、平凡, 却又有着些不同凡响, 点点滴滴汇聚成 3 路老一辈人对城市的热爱, 对市民的真情付出。

老 3 路人, 用爱心关怀着沿线的乘客, 用善心去帮助困难的群众, 周兴平和王志鹤阿姨与 3 路时代老一辈公交人相识, 车队里面的驾驶员始终无时无刻地关怀着二老的生活起居, 逢年过节时的看望, 一个电话的召唤, 风雨无阻, 践行着为乘客, 为市民的初心。

通过提升服务来陶冶情操, 不仅提升了工作能力, 还学会了在奉献中寻找到人值生的心态。3 路人在工作中, 积极为乘客提供各种舒心的服务, 在工作之外, 热心公益事业, 走进儿童福利院, 进入社区帮扶孤寡老人, 开展公益义卖等活动, 在为公司带来经济效益的同时, 提升了公交行业的社会形象, 助力了龙城的温暖, 为龙城正能量注入新鲜力量。

学习、总结, 3 路人不断提升, 劳模人才层出不穷

坚守奉献的精神, 让 3 路获得了常州市民的认可, 坚持不懈的努力, 让 3 路获得“全国工人先锋号”等荣誉称号, 而在这荣

誉的背后, 是 3 路一代代人的学习、总结与提升, 以及由此而带来的“劳模效应”, 3 路是公交劳模的“摇篮”。

在老 3 路上诞生了常州市劳动模范史萍萍, 江苏省劳动模范孙鲁明、徐阿立、余朝蓉、刘国华、戴建红、刘建英, 全国劳动模范邵开成等诸多劳动模范。他们是 3 路人的辉煌所在, 承载着公交人为城市坚守与为乘客奉献的信念。

3 路的“劳模效应”是 3 路人不断学习、不断提升自我, 提高驾驶水平与服务技能的成果。通过开展“创建学习型班组、培育学习型职工、树新时代职工形象”的活动, 提高了全体驾驶员的业务能力和综合素质。

3 路线在创建学习型班组活动中, 形成了共同的愿景目标——追求卓越的服务品质、创出鲜明的服务特色、打造公交的服务品牌。他们将集体发展与个人学习相结合, 实现“双元双层”的发展目标, 提倡“远学同行先进、近学身边典型”, 利用各种机会开展学习培训, 弥补技能短板, 补充知识空白, 积极到公交先进单位去学习新知识和新技术, 或是邀请先进个人现身说法。

通过学习型班组建设, 3 路人总结出了一整套人性化服务的方法: 诸如, “三心”——对所有乘客要诚心, 对外地乘客要热心, 对特殊人群特别关心; “四多”——多说一句、多看一眼、多想一点、多体贴一些; “等、扶、喊”——等一等赶来的乘客和腿脚不灵活的乘客; 扶一把年龄大或行动不方便的乘客; 大声提

醒乘客到达站点, 动员车内乘客让位“五种人”。还有“四个一样”、“三稳”、“三勤”等等, 这些人性化的服务方法得到了广大乘客的一致好评。

这些优秀的经验与做法, 在 3 路孙鲁明、邵开成等老一辈劳模中不断总结提升, 并且

发扬光大, 形成了常州公交著名的“邵开成服务法”。当然还有许多非常有实用意义的工作心得, 诸如手语、英语特色服务, 线路“活地图”引导等等。

老故事新诉说, 从老 3 路到 B2 路, 龙城名片依旧璀璨夺目

随着城市的发展, 市民出行需求的提升, 老 3 路迎来了新的契机, 整体升级成为常州快速公交 BRT2 号线。

B2 路人秉承老 3 路的优良传统, 积极创新服务理念和服务方法, 通过制定《服务敬语新十句》、美化车厢环境、增设便民措施、推行站立迎客等措施, 构建和谐车厢, 提升服务质量, 形成了“乘坐舒心放心, 服务用心尽心”的线路特色, 受到广大乘客的赞誉, 形成了别具特色的常州城市窗口——B2 风景线。

具有优良基因的 B2 路线是常州公交中拥有文明标兵车、文明驾驶员数量最多的线路, 成为全公司优质服务的“标兵线”、“示范线”, 先后获“江苏省用户满意明星班组”、“江苏省学习型班组先进集体”、“全国青年文明号”、“全国五一劳动奖状”、“全国学习型班组”等荣誉称号。

传承卓越与继往开来, 是 B2 人的心声, 在老一辈 3 路人指引下, B2 积极培养新的人才, 引进其他优秀员工, 充实实力, 只为有更好的服务。对于 B2 人来说, 3 路从来没有消失, 只是以一种新的形式展现在市民面前, 而她依旧是常州最为璀璨夺目的名片。

杨鸿飞

修订后的新国家标准《电动自行车安全技术规范》已正式发布, 经过渡期后将于 2019 年 4 月 15 日正式实施。

行, 同衣、食、住一样, 皆是民生大事。从改革开放前的“11 路公交车(两条腿走路)”, 到改革开放后的“自行车王国”、助力车王国, 至目前的汽车与电动自行车并驾齐驱, 行的方式不断升级, 行的质量不断提高, 人民美好生活的获得感不断丰富。当下全国电动自行车保有量 2 亿辆, 年产量 3000 万辆。为了人民群众出行安全更有保障, 新标准全面提升电动自行车的安全性能, 由原来的部分条款强制改为全部条款强制, 增加了防篡改、防火性能、阻燃性能、充电器保护等技术指标, 调整完善了车速限值、整车质量、脚踏骑行能力等技术指标。

笔者的《电动车步履维艰, 亟需标准给予导航》一文, 讨论过《电动自行车通用技术条件》国家标准的部分条款被实践架空的情况。譬如, 原国家标准《电动自行车通用技术条件》之“5.1 整车主要技术性能要求”中的“5.1.3 脚踏骑行能力”规定很明确: “电动自行车必须具有良好的脚踏骑行功能, 30min 的脚踏行驶距离应不小于 7km”。而事实上, 兼具脚踏功能的电动自行车市场上越来越少, 直至基本消失。再如, 原国家标准《电动自行车通用技术条件》明确规定, “电动自行车最高车速应不大于 20km/h”、“电动自行车的整车质量(重量) 应不大于 40kg”。即, 最高车速不能大于每小时 20 公里, 整车重量不大于 40 公斤。但这两条标准, 都被生产厂家和销售商家抛到九霄云外去了。目前市场上的实际情况是, 几乎所有电动车的速度都超过了这个标准。有电动车经销商直言不讳地说: “如果按照国标, 我敢说市场内 99% 的车都属于超标车。按照新国标, 市场内 90% 的车都属于超标车。”虽有《中华人民共和国标准化法》在背后撑腰, 但《电动自行车通用技术条件》早已是刀刀不再、虎口无牙的窘况。法不责众, 再一次被完美演绎。

电动自行车, 涉及千家万户日常生活。与当年自行车上班族一样, 一天也不能离开。而原国家标准与社会实际产品以及百姓实际需求如此脱节, 导致交通管理难题成堆, 百姓使用屡遭禁止而严重不便。从原标准《电动自行车通用技术条件》到新标准《电动自行车安全技术规范》, 竟然相隔 20 年之久, 才进行调整。这应当是一个值得探讨的话题, 或是值得吸取的教训。毕竟, 解民生之难, 属时不我待; 纾民生之急, 当刻不容缓。

柏文学

电动自行车盼来新国标

憨厚驾驶哥王士星

常运集团客运二公司常州至宜兴班线上有这样一位驾驶员, 见人脸上就挂着憨厚的笑容, 整天乐呵呵的, 显得和蔼可亲, 他的名字叫王士星。王士星在 2010 年进入单位工作, 时间不长, 工作表现却有目共睹, 在 2017 年 11 月常州市大客车节能比赛中他获得第二名的好成绩, 还曾获得“省节能驾驶员标兵”等荣誉称号。这些成绩都是通过他的日积月累、勤奋努力、刻苦钻研换来的。

“五不三稳”保安全

王士星说自己有一个幸福的家庭, 两个女儿是他的“贴心袄”, 特别小女儿每天出门前都要嘱咐“小心开车”, 下班回家都会热情迎接。家庭的幸福促使他热情地投入工作, 确保每一趟出车的安全。常州至宜兴两地间道路情况复杂, 旅客上下频繁, 他耐下心逐渐摸清了复杂的线路状况, 牢记路上红绿灯的数量以及方位, 行至哪些又路要特别注意横穿车辆等等, 结合多年的行车经验, 养成了“五不三稳”的行车习惯, 即——情况不明不盲目开, 班次晚点不抢开, 交叉路口不抢开, 心情不好不赌气开, 没有把握不勉强开和起步稳、行车稳、停车稳。

为了照顾一些怕晕车的旅客, 他在行车过程中注意控制车速, 合理操作, 从不急躁急刹, 使得大部分乘客都能在旅途中安然休

息。在宜兴线上行车多年, 认识了几位热面孔, 他们每次看到王士星驾驶, 都会放心地说: 今天不会晕车喽!

刻苦钻研提技能

自 2010 年进入公司工作, 王士星身边不断涌现的“驾驶标兵”、“节能能手”等先进典型激励着他苦练驾驶技术, 掌握车型车辆性能, 不断提高自己的驾驶技能, 丰富安全行车经验, 培养敏锐的判断能力。“乔森工作室”的建立, 为驾驶员们提供了专业的平台, 促使他对节油操作产生了浓厚的兴趣, 从日常的工作细节入手, 分析、研究与节能的关联性。不断修正自己日常容易出现的不好的行车习惯, 克制自己不好的心态, 不断学习, 把公司每次的教育学习内容贯彻到实际操作中, 做到知行合一。

他结合日常的工作自己琢磨节能操作的影响因素, 经常一早扎入, 就会忘乎所有, 有一次烧早饭, 王士星一边琢磨着前几粥的油耗异常, 一边看着锅里的粥, 等到粥好了要关火的时候, 他竟然去关了灯, 当粥溢出来满灶台都是, 他才反应过来。通过不断地思考, 他把节能的影响因素考虑得相当周全, 最易被驾驶员忽略的车身清洁度, 胎压情况等等, 他都不会放过。多年的努力与实践没有白费, 去年 11 月在市节能比赛中获得第二名

的好成绩, 他曾经被评为“省节能驾驶员标兵”, 还荣获获 2017 年度“江苏快客之星”荣誉称号。

优质服务获赞扬

每天都重复着同样的工作, 王士星却说很开心, 因为他时不时地就能得到旅客的赞扬, 收获旅客的微笑, 觉得工作很有成就。今年春励着他苦练驾驶技术, 掌握车型车辆性能, 不断提高自己的驾驶技能, 丰富安全行车经验, 培养敏锐的判断能力。“乔森工作室”的建立, 为驾驶员们提供了专业的平台, 促使他对节油操作产生了浓厚的兴趣, 从日常的工作细节入手, 分析、研究与节能的关联性。不断修正自己日常容易出现的不好的行车习惯, 克制自己不好的心态, 不断学习, 把公司每次的教育学习内容贯彻到实际操作中, 做到知行合一。

王士星说自己很平凡, 和身边的许边人一样在岗位上默默无闻, 付出自己的满腔热忱, 也许贡献很少, 微不足道, 但他依然会继续努力下去, 做好自己的本职工作, 把安全与快乐带给更多的人。

彭静

汽车 近日, 交通运输部召开民营企业座谈会, 会上, 公路建设、民航、物流、汽车等交通运输领域的 20 家民营企业负责人受交通运输部邀请, 畅谈对交通运输领域民营企业发展的意见建议, 比亚迪董事长兼总裁王传福是汽车领域民营企业家的唯一代表。

不久前, 王传福参加了习近平总书记主持召开的民营企业座谈会。“作为民族自主品牌的一份子, 比亚迪始终坚持在解决社会问题和创造美好生活的过程中发展自己, 通过创新的方法来构建解决方案。”王传福说。

在王传福看来, 当前, 我国正经历着大规模的城市化和汽车普及化, 由此带来空气污染和交通拥堵两大问题。为了解决这两大难题, 比亚迪提出了基于电池、电机、电控“三电”核心科技的“治污+治堵”解决方案: 以新能源汽车解决污染问题, 以轨道交通解决城市拥堵问题。

在用电动车解决污染问题的过程中, 比亚迪新能源汽车产业获得了长足的发展。从市场销量来看, 2017 年, 比亚迪新能源汽车销售超过 11 万辆, 连续三年销量排名全球第一; 截至目前, 新能源汽车历年累计销售超过 52 万辆。从推广范围来看, 2010 年, 比亚迪率先发布了“公交电动化”方案, 此后, 深圳、广州、杭州等近 50 个城市陆续采纳; 在深圳首次实现纯电动泥头车规模化应用, 为全国提供了可复制的纯电动重卡推广应用经验。

针对城市拥堵, 比亚迪认为必须通过打造“轨道上的城市”来代替“车轮上的城市”。王传福介绍, 近年来, 比亚迪投入上百亿元资金, 研发了中运量跨座式单轨“云轨”和低速运量胶轮有轨电车“云巴”。

聚焦未来新能源汽车和轨道交通的发展, 王传福在座谈会上提出了两点建议。一是建议加快物流车电动化, 制定禁止燃油物流车上牌的时间表。王传福介绍, 占整个汽车保有量 7.8% 的传统柴油货车, 却在城市里排放了 75% 以上的 PM2.5, 是机动车污染防治的重点之重。二是建议大力发展中小运量轨道交通来解决交通拥堵。他建议切实出台更多鼓励轨道交通多制式发展的政策, 引导城市布局大、中、小运量协调的立体化交通网络。

常州交通運輸

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

2018 年 12 月 6 日 第 31 期 总第 899 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

常州国际机场:

年旅客吞吐量突破 300 万人次

本报讯 11 月 27 日上午, 乘坐 MU2983 航班前往西安的宣先生, 幸运地成为常州国际机场今年第 300 万名旅客, 标志着常州国际机场年旅客吞吐量突破 300 万人次。这是常州国际机场继去年 10 月份成功突破 200 万人次后又一次重要突破, 也预示着常州机场将踏上一个新的起点, 正式开启冲刺 500 万的新征程。

当天, 常州国际机场在候机楼出发大厅举办了热烈隆重的庆祝活动。东部机场集团有限公司党委书记、董事长钱凯法和市长丁纯共同揭牌, 现场向第

300 万名幸运旅客颁发纪念牌、赠送鲜花。副市长李林, 市政府秘书长杭勇, 驻场部队、常州高新区、市各委办局、常州机场及驻场单位负责人参加活动。

近年来, 常州国际机场生产运输量保持高速增长态势, 2012 年, 机场年旅客吞吐量首次突破 100 万人次; 2017 年, 历经 5 年, 年旅客吞吐量成功突破 200 万人次, 达到 251.05 万人次; 2018 年 11 月 27 日, 仅用 1 年时间, 旅客吞吐量实现了 300 万的历史跨越。全年旅客吞吐量预计将突破 330 万人次, 货邮吞吐量预计突破 3 万吨。机场客运水平稳

居全省机场前三, 在全国 229 个运输机场中, 旅客吞吐量排名从 2010 年的第 61 位提升到 2017 年的第 50 位。货邮吞吐量也长期保持在全国前 50 位。

在旅客吞吐量高速增长的同时, 常州国际机场发展质量也在不断提升。近年来, 航班平均客座率逐年上升, 今年 1-10 月份达到 83.64%。随着机场发展步入快车道, 航线结构和布局日趋优化完善。目前, 机场共有 6 架过夜飞机, 通航 26 个境内外城市, 基本形成连通国内重点城市、热点旅游城市及东南亚地区的通达便捷的航线网络, (下转第二版)



一条被誉为“超级好焊”的机器人自动焊接生产线, 在由中铁一局承建的常宜高速公路 CY-CZ1 标段武进高架桥建造中亮相。

这条机器人生产线主要由焊机、焊接臂、送丝机、变压器和示教盒等单元构成, 相较于手工焊接具有焊接质量稳定、焊缝平整饱满、焊接精度高、效率高的优势。中铁一局在该标段武进高架桥盖梁制造中引进使用自动焊接机器人生产线, 在我省高速公路建设史上尚属首例。

交建管供稿

溧高高速常州段:

提前完成

年度投资计划

新桥已建旧桥未拆——

丹金溧漕河消除“肠梗阻”刻不容缓

本报讯 截至 11 月 22 日, 溧阳至高淳高速公路常州段工程项目已完成投资 34700 万元, 占年度计划的 108.4%, 提前一个月完成了 2018 年度投资计划。

溧阳至高淳高速公路是江苏省规划的“五纵九横五联”高速路网的重要组成部分, 其中常州段路线全长 16.659 公里, 预计 2020 年建成通车。目前, 溧高高速常州段已提前 (下转第二版)

“老丹金闸新桥不是造好了吗, 老桥怎么还不拆, 现在到枯水期, 又要经常堵档, 什么时候跑船能不再担惊受怕啊!”船老大曹师傅在丹金船闸交过闸费时抱怨道, 近一个多月来, 船闸的工作人员听到这种抱怨已是习以为常。

老曹所说堵档的“罪魁祸首”——老丹金闸老桥地处丹阳和金坛交界处, 隶属于丹阳, 它的出现是由于 2002 年丹金闸枢纽水利船闸建成使用, 老丹金闸上部结构设施于 2004 年被拆除, 为方便附近村民过河劳作而新建的钢梁桥, 一直使用至今。该桥通航宽度 33.3 米, 净高

5.33 米, 净宽 18.4 米, 远不能达到三级航道 60 米净宽, 甚至不能满足五级航道 45 米净宽的要求, 也达不到三级航道 10 米通航净空高度, 甚至五级航道 8 米的标准, 俨然成为了丹金溧漕河新航道上的“肠梗阻”。

近年来, 丹金溧漕河三级航道整治完工, 船舶大型化的发展与老桥处通航水域现有条件矛盾愈发突出: 该桥上下游航道经过整治河面已拓宽至 70 米, 而桥下通航宽度一下子缩小到 18.4 米, 船舶通过不能双向交会, 仅容单向通过; 水流在此流速猛增, 且遇上游引江济太时, 水流更快, 船舶难以控

制, 容易发生碰撞; 汛期水位上涨, 易发生船舶碰撞桥梁; 冬天水位浅时又容易搁浅; 此外一旦发生事故极易造成丹金溧漕河堵档, 成为名副其实的航道“肠梗阻”, 船民们对此已是怨声载道。

“每年经过这里总要碰到几次堵档, 时间短还好, 去年有一次 1000 多条船堵档, 三天时间才疏通,”老曹说, “我们跑船的每趟货都有约定时间, 只要来得及我们宁愿绕道从锡溧漕河走, 虽然多费点油钱, 但总比一堵很长时间好。如果时间实在紧, 只能碰运气从老桥走, 如果被堵了只能自认倒霉。”(下转第二版)

《常州市寄递安全管理办法》施行

本报讯 市长丁纯近日签发 2018 年第 7 号常州市人民政府令, 全文向社会发布《常州市寄递安全管理办法》(以下简称《办法》), 并明确自 2018 年 12 月 1 日起施行。

《办法》于 2018 年正式列入政府规章项目, 其出台是贯彻落实国务院《快递暂行条例》的重要举措, 《办法》针对当前行业安全监管中存在的突出问题, 明确和细化了多项寄递安全管理法律、法规内容, 为邮政管理部

门加强管理、规范执法提供了有力抓手。《办法》明确, 寄递企业必须严格执行实名收寄、开箱验视和安全检查这三项制度。《办法》还对寄递信息安全、寄递监管保障等作出了具体规定。

下一步, 常州市邮政管理局将立足监管实际, 加强与公安、交通等部门的沟通协调, 推动《办法》全面有效贯彻落实, 助力全市形成健康、规范有序的寄递业发展环境。(李洁)

常州旅游“感恩月”开启

本报讯 2018“常州旅游感恩回报月”活动日前启动, 这也是我市连续第 12 年举办这一活动。今年共有 10 家单位、15 个景区或项目参加感恩回报月活动, 涵盖了常州市主要收费旅游景区, 包括环球恐龙城、天宁禅寺、天目湖旅游度假区、运河五号水上游、茅山宝盛园、环球动漫嬉戏谷、东方盐湖城、春秋淹城度假区和茅山金牛洞景区。针对常州新老市民, 大部分景区都采取了分段优惠的办法, 活动时间做到了错峰、全覆盖。

(常旅宣)

我市组建“小交警先锋队”

本报讯 按照城市交通物行工程三年行动计划和文明交通宣传“三进工程”部署, 日前, 市公安局交警支队会同市教育局召开“小交警先锋队”组建工作会议。天宁、钟楼、新北交警大队和交警支队相关负责人, 以及 15 所试点小学负责人参加活动。

交警支队主要负责人出席会议, 对市教育局一直以来高度重视、大力推进学生交通安全宣传教育表示感谢, 要求各辖市(区)交警大队、中队充分认识组建“小交警先锋队”的重要意义, 将其作为一项根本性、全局性和长期性的工程来抓, 加强与属地教育部门、学校的沟通联系和协作配合, 进一步制定完善“小交警先锋队”日常管理制度和工作内容, 组织好“小交警”执勤体验、“特邀小交警路况播报”等专题活动, 加强宣传报道, 营造浓厚氛围, 着力形成“教育一个孩子、带动一个校园、影响一个家庭、辐射整个社会”工作格局。(交警)

溧阳拆除 23 个

污染非法码头

本报讯 溧阳市 23 个污染码头日前已全部完成拆除。

据悉, 溧阳市今年 7 月全面启动了内河码头专项整治工作, 出台了《“两个一批”码头专项整治工作实施方案》, 按照依法规范提升一批、整治取缔一批的要求, 明确了整治范围、整治目标、责任分工等内容。我市共摸排上报码头 70 家, 经多轮审核, 确定计划取缔关停 23 家, 规范提升 47 家。

下一步, 该市将重点推进关停码头堆场清理工作, 扫清“最后一公里”。交通、环保、水利、国土 4 个部门已联合发放告知书, 明确要求已取缔关停的 23 家码头在 11 月 30 日前完成堆场货物清理工作, 逾期未自行清除的码头, 将对其实施强制清除。与此同时, 溧阳市码头专项整治办将继续“挂图作战”, 按照“两个一批”整治工作目标, 要求 47 家待规范提升码头完善环保设施以及一系列审批手续, 并组织相关部门进行验收。验收合格后, 市交通部门将依法颁发港口经营许可证, 使其纳规管理。(谢泉平 孙丹)

常交院学生

全国职业技能大赛上获佳绩

本报讯 日前,第十届全国交通运输行业“中联重科杯”筑路工职业技能大赛全国总决赛在湖南长沙举行,常州交通技师学院工程机械专业的王吉利同学夺得“挖掘机油压故障排除”第一名,荣获国家二等奖。该院另外两名参赛选手也全部闯入前十,院代表队获得全国学生团体第五名的好成绩。

本届赛事由交通运输部、人力资源社会保障部、中华全国总工会、共青团中央四部委联合主办,汇集了来自 22 省、市、自治区的 82 名职业组参赛选手,以及 29 所职业院校 87 名学生组成的 52 支参赛队伍,并且首次增设学生组参

赛项目,分别为“柴油机电气故障排除”、“挖掘机液压故障排除”、“发动机零部件精密测量”3 个赛项。

据悉,中联重科土方机械公司首期“服务精英”培训班不久前也在常州交通技师学院开班,来自中联公司售后服务部和全国 10 个省份的代理商 30 名骨干将在这里接受为期 2 个月的培训。培训班师资由常州交院工程车辆系和汽车应用系专业教师及 10 名中联公司技术人员和行业专家组成,采取理论与一体化教学相结合的形式,力求系统提升学员的专业素质和动手能力。

(毛琴霞)



11 月 29 日下午 2 点,常州市 2018 年度《道路运输安全考核合格证书》考核在市交通干部学校 3 号楼二楼会场举行,参加考核的对象为我市危运企业新增主要负责人及安全生产管理人员。本次考试工作由市交通运输与物流协会危险专业委员会承办,市运输管理处人员现场监考,考试合格者可获得《道路运输安全考核证书》。图为纪律严明、安静有序的考场一景。

彩虹供稿

常州国际机场年旅客吞吐量突破 300 万人次

(上接第一版)对于重点城市和旅游热点城市采取多覆盖、高密度的航线网络布局。目前广州每天 5 班,成都每天接近 4 班,重庆每天 3 班,北京、深圳、珠海等 13 个城市达到每天 2 班以上。国际(地区)通航方面,曼谷、芽庄、澳门均达到每天 1 班以上,有效满足了旅客旅游、商务的出行需求。

今年 9 月 15 日,东部机场集团正式

挂牌成立。按照省委、省政府的统一部署和要求,常州国际机场并入东部机场集团,立足新起点,开启新征程,常州国际机场将紧抓全省机场资源整合的政策机遇,进一步优化航线布局,提升服务管理水平,促进机场服务质量从品质向品牌的迈进;充分发挥机场的窗口作用和辐射效应,助推常州高质量发展,为常州打造“三个明星城市”再立新功。(机场)

(上接第一版)完成年度投资计划目标,软基处理、桥梁桩基、小构等项目全部完成,土方填筑、桥梁下部等项目基本完成全年进度目标,桥梁上部结构工程有序推进,

(薛舒悦)

丹金溧漕河消除“肠梗阻”刻不容缓

(上接第一版)

据金坛地方海事部门统计,近三年老丹金闸闸老桥处发生的水上安全事故占了辖区水上安全事故总量的三分之一,2016 年 15 起,2017 年 33 起,2018 年截止目前 53 起,呈逐年递增趋势,船舶的投诉也越来越多,船民对此担忧受怕,因此送给了老桥一个称呼——“老担惊桥”。

随着 10 月 15 日替代老桥的新桥建成通车,船民们终于看到了不用再担惊受怕的希望。新桥主跨为变截面连续箱梁结构,桥梁全长 451.24 米,主跨长 80 米,桥面宽 8 米,净空高度不小于三级航道桥梁净空高度最低 7 米的要求,完全满足了三级航道船舶通行的要求。可新桥建成时间已过去一个月多老桥却并未拆除,施工工地也未见任何动工迹象,现在,正逢一年一度的枯水期事故高发时段,不禁让人焦急不已。

毫不讳讳地说,老丹金闸老桥已经成为丹金溧漕河船舶通航最大的障碍建筑,制约丹金溧漕河水运经济发展的瓶颈,给丹阳、金坛、溧阳水运市场、水运企业及造船企业都带来诸多不利影响。造船企业新

造船船要以此船闸高度建造船舶;在航船舶到此处如经过虎口,危险重重,险象环生;航运企业是否投入船舶运货至此,也要考虑该处通航条件。

沿岸的一些造船企业表示都盼着老桥能尽快拆除。现在很多大吨位的船舶订单都不敢接,因为造好了过不去。实在没办法只能把超过通航限制的部分船体通过公路转运过老桥后找个地方再组装生产来解决,或请地方海事部门帮忙为老桥临时吊起让船舶通过。另一方面,做为金坛近年来新建的水运经济发展新标志,金坛港已于 2016 年建成,计划明年正式投入运营,现在已有 16 家进出口企业签订了合作协议,有望一年运送 5 万只集装箱,成为金坛经济发展新的增长点,但受制于老桥这个“拦路虎”,实际情况恐大打折扣。

既然新桥已经建好,老桥的拆除时机已到,刻不容缓,两地政府部门是不是应加快协商,从根本上解决这个影响水运安全和水运经济的“肠梗阻”,让国家花费巨资建成的丹金溧漕河高等级航道真正发挥作用呢?

金地海 丹金闸 蒋成洲

装满幸福的村镇公交

11 月 20 日是儒林小集场,金坛柚山村的周大林和老伴将小红坐公交车赶集。

儒林镇每个月都有 6 个小集场,自从公交线路开通后,很多老年人跟他们一样,早早地坐车来赶集。车上满载都是老年人,谈起镇村公交大家都赞誉不断。周大林老人今年 86 岁,老伴 78 岁,两人结婚近 60 年,快达到“钻石婚”级别了,说起现在越来越红火的日子满脸是幸福。

近年来,金坛区不断完善交通网络,金武公路、钱资湖大道、县道 201、国道 233 先导段、省道 241 金坛黄庄至指前段、省道 265 一期、直荣公路、金茅公路东段等一批国省干线、地方干线公路建成通车,构建全区“高快普”互联互通的交通运输体系。“大交通”格局的形成,30 分钟交通圈的基本形成,为城乡公交发展奠定了基础,实现了区十三次党代会提出的“城区与集镇之间全部通上一级公路,乡镇之间全部通上二级公路,镇与村和村与村之间

全部通上等级公路”的目标。

从改革开放之初的“汽车跳金坛到,不下车也知道”,到如今金坛道路四通八达、交通网络纵横交错,公路建设缩短了半径,公交改变了出行方式,提升了百姓生活质量。就拿柚山村来说,通过道路建设,促进了美丽乡村建设。美丽的村庄,美丽的环境,美丽的公交,一切美好的东西总是惹人爱。今年 10 月份,柚山村入选常州第二批美丽乡村建设名单。

周大林说话质朴,说早些年公交车没通到村里时,农家人走十多里路上街买东西不算什么,可上了年纪,再走这么多路实在是一件困难的事。而金坛区通过不断优化、延伸城乡公交线路、镇村公交线路,满足市民出行需求。如今,老百姓在交通上的获得感、满足感和幸福感越来越多。正如和周大林同车的网友所言,车厢里,搭乘的不仅仅是乘客,还有满满的幸福。

蒋建君 刘玲

武进对县道桥梁护栏刷漆保护

本报讯 11 月中旬以来,武进区公路管理处根据公路桥梁养护规范和检查要求,组织养护人员对辖区县道桥梁的栏杆扶手、混凝土护栏进行油漆、刷白,混凝土护栏更加美观醒目,还增强了司机司机的警示、引导作用,减少交通事故的发生。

为进一步深化“四好农村路”建设,今年以来,武进区积极提升农村公路桥梁养护水平,前期调查中发现,部分县

道桥梁栏杆经风吹日晒有的已发生锈蚀、褪色等现象,不仅影响美观,也可能产生安全隐患。而经过养护人员油漆、刷白后桥梁护栏更加美观醒目,还增强了司机司机的警示、引导作用,减少交通事故的发生。预计此项工作将于 12 月底完成。

(武路宣)

金坛多举措保障大雾天气航行安全

本报讯 自 11 月 24 日开始,金坛辖区内部分水域持续出现浓雾。为全力保障船舶通航安全,金坛地方海事处按应急预案,以“保安全、保畅通”为原则,严格落实主体责任,做好宣传和防范工作。

一是密切关注天气变化,及时掌握掌握各重点水域、桥区、码头以及各航段能见度情况,充分利用江苏水上交通安全监测预警系统(VITS)短信平台、甚高频电话、LED 滚

船实行动态监管,确保辖区一旦发生事故或险情都能得到及时有效处置;三是加强雾航安全知识宣传,出动海巡艇在重点水域安全巡航及时制止冒险行船,向船员进行安全宣传,提醒各类船舶遵守雾航规定,强化雾航安全意识。

截至发稿日,金坛辖区内未发生雾航事故及堵航情况。

(蒋俊霞)



溧阳严查国道边乱堆放乱搭建

本报讯 公路附近村民擅自占用国道乱堆放、违法搭建,严重侵害了公路合法产权。不久前,路政执法人员巡查至 104 国道 1266K+900M 路段时,发现绿化带内堆放了木架子等杂物,约有 25 立方米。执法人员当即找到当事人,向其宣传《公路安全保护条例》相关规定,强调公路上违法堆放的危害,责令其即刻将杂物清除出公路,保持了公路的整洁畅通。

随后,执法人员又在 104 国道 1224K+400M 右侧的绿化带内发现村民搭建的棚子,约有 15 平方米。该村民称搭建此棚子是为了为明年销售葡萄等水果,执法人员严肃告知当事人,占用公路搭建已属违法行为,而在公路边销售水果更会造成严重交通安全隐患。当事人意识到自己的错误,在执法人员的帮助下,立即将棚子拆除,恢复了良好路域环境。

(张国芳)

公安

11 月 28 日,2018 全国新能源公交车性能评价赛(以下简称评价赛)在渝开幕。来自宇通客车、中通客车、福田欧辉、安凯客车、苏州金龙、厦门金龙、比亚迪、湖南中车、中植汽车、豪沃客车、四川省客等 11 家车企的 16 款新能源公交车车型将在重庆机动车强检试验场展开激烈角逐。据了解,这是全国范围内首次举办新能源公交车领域的性能评价赛事。

国务院今年印发《打赢蓝天保卫战三年行动计划》,提出加快车船结构升级,推广使用新能源汽车,加快推进城市建成区新增和更新的公交、环卫、邮政、出租、通勤、轻型物流配送车辆使用新能源或清洁能源汽车。

为深入贯彻“绿色出行和公交优先”的发展战略,推动新能源公交车技术进步,提升推广应用效果,由交通运输部运输服务司指导,交通运输部科学研究院、中国公路学会客车分会、中国道路运输协会城市客运分会、国家客车质量监督检验中心等机构共同发起,联合亚洲开发银行共同主办这次全国新能源公交车性能评价赛。

“参赛车辆均为车长 10 米以上的大型纯电动公交车,其中有不少是最新车型。”国家客车质量监督检验中心新能源汽车产品中心副总工程师叶磊介绍,评价赛分别设节能、续航、动力三个单项优胜奖,赛制覆盖了中国公交车中用户使用的绝大多数工况,如停车起步、加速、稳速、滑行减速和制动减速停车等。每辆车要在重庆机动车强检试验场内完成 12 个完整的循环工况,其中还包括 3 次爬坡测试,整个行驶里程约 55 公里,通过竞技角逐,全面考验和展示我国新能源公交车的能耗、续航里程以及动力性能等指标。

评价赛期间还将举办新能源公交车技术发展研讨会,各地骨干交通运输企业代表、汽车行业专家、媒体代表等 200 余人通过论坛研讨、观摩比赛、样车展示等方式深入了解新能源汽车最新技术水平,帮助生产企业了解公交行业对车辆性能的真实需求,将促进新能源汽车行业健康发展,为打赢蓝天保卫战提供助力。

作为国内重要的汽车产业基地,近年来,重庆坚持把新能源汽车作为重要的战略性新兴产业进行打造。初步构成“9+3+4+30”的新能源汽车产业体系雏形。至 2018 年 10 月,全市共推广新能源汽车 38 万辆,其中新能源客车 2730 辆。

2016 年以来,为认真贯彻落实习近平总书记对“四好农村路”建设的重要指示和上级“关于推进四好农村路建设的实施意见”等文件精神,我市上下再动员,全面推进“四好农村路”建设,成效显著。我协会围绕 2018 年常州市在全省首批创建“四好农村路”示范市及如何进一步巩固创建成果实现高质量发展等课题,历时半年对我市推进“四好农村路”建设进行了深入调查研究,现报告如下:

一、全市“四好农村路”建设发展概况

(一)农村公路建设起步早、力度大

我市首轮农村公路大建设始自 2003 年上半年,到 2005 年便完成农路项目 656 个,计 1640 公里。基本实现辖市(区)通二级公路,乡镇之间通三级公路,乡镇与行政村通四级公路的建设目标。经两轮 6 年建设,至 2009 年,全市农村公路建设总投资超过 74 亿元,建设改造县乡公路超过 3000 公里;全市农村公路总里程超过 6500 公里,3900 公里的县乡公路中,有 411 公里一级公路和 1000 公里二级公路,基本实现了农村公路全天候通达目标。2009 年后,我市将农村公路建设发展重点转向提档升级,提升农村公路通行服务水平等方面,通过县乡道文明样板路的创建以及县道安保工程标准化改造,农村公路发展水平又有了新的提高。

目前,全市农村公路总里程 8356 公里,占全市公路总里程的 90.8%。县道三级以上等级公路占比达 97%;乡村道全部达到四级以上公路标准。所有通行政村,规划发展村和镇村公交的线路,全部通上了双车道公路;道路绿化和亮化工程持续推进。全市县、乡、村道公路宜林绿化率达到 100%。农村公路路网各项技术指标均位列全省前列。

目前,全市农村公路建设正进入提档升级和绿化美化特色化的高质量发展阶段。武进区绿化示范路、金坛区风情农路、溧阳市乡村旅游路、新北民俗文化路建设全面推进。

(二)农村公路营养,有路必管,养必到位

2007 年 9 月,市政府出台《常州市农村公路管理养护实施办法》,明确了农村公路实行“政府主导、部门联动、分级管理、全员参与”的管养模式和从市到村四级管理体系,全面构建“机构精干、职责明确、运转协调、监管有力”的农村公路管养体制。健全农村公路管理养护规章制度,技术规范和标准体系,逐步提高管养能力。全市县道公路养护实现市场化、专业化、机械化,村道实行专业化养护与群众养护相结合。广泛采用现代卫星定位和信息技术提高养护管理信息化水平。完善市县级农村公路管理养护工作监督检查制度,全年组织专业检测机构按照县道 100%检查,乡道 20%比例抽查,进行 4 次“背靠背”检查,按照考核结果兑现奖惩措施。

农村公路管养正着力提升养护专业化、规范化、科技化水平。加大预防性养护和大中修工程实施力度。优、良、中等路比率县道达到 99.1%,乡村道 96.5%,乡村道次、差等路大中修比率达到 80%以上。县道保洁正由小型清扫车逐步向大中型转变,乡村道小修养护作业机械化率不断提升,正打造具有基础数据查询、机械、人员实时定位、协同巡查管理、辅助决策等功能的智能化农村公路管理网络,农村公路管养质量指标持续位列全省前列,今年县道公路管养质量保持全省第一。

(三)农村公路营运,拓展广,成效大

农村路网扩展和完善,为农村公路的内涵发展,提供了优越条件。农村公交进镇入村,便利了乡村出行,大大缩小了出行领域的城乡差别。2008 年,常武地区实现村村通公交(行政村),2012 年,全市实现村村通公交(150 人以上自然村)。

全市城乡客运一体化水平达到交通运输部 5A 级标准,镇村公交开通率连续 6 年保持 100%。自驾出行基本实现了 15 分钟到镇,30 分钟进县城。

借助于发达的农村公路网络,农村物流迅猛发展,全市农村物流站场达 29 个,县、乡、村三级农村物流体系基本形成,鲜活农产品一路畅行,变成城里人餐桌上的时鲜品,中秋前后常州机场鲜活螃蟹出港量占货邮量 80%以上,农村公路网的快速集散能力功不可没。数十家快递物流走进镇入村,让全国、乃至全世界的各类商品可以与城区同时送达农村居民手中,让他们与城里人一样,可以“在家不出门,买遍全中国”。

(四)农村公路,建在农村,致富农民,惠及社会

“要致富,先修路”,农村公路覆盖范围广,拉动农村经济和社会发展的成效大,是事关人民群众切身利益的民生工程,已经成为带动整个城乡经济和社会发展的助力器和强引擎。

“农村公路+强农建设”。位于茅山老区的金坛薛埠镇和位于太湖之滨的武进雪堰镇 2018 年已成为全国示范农业强镇。“农村公路+美丽乡村”。坐落在茅山脚下的仙姑村,过

去是出了名的穷山村,农村公路开通后,该村发生了翻天覆地的变化,2017 年,村工农业总产值 9800 万元,村级集体经济总收入 118 万元,农民人均可支配收入近 3 万元,被评为全国美丽乡村。我市正在建设的美丽乡村示范村,很大程度上得益于农村公路标准化、等级化、网络化水平的提高。

“农村公路+特色农产品”。近年来,发达的农村公路网络,促进了常州地区特色农产品飞速发展。据统计,武进洛阳、雪堰、漕桥、潘家等镇年销售水蜜桃、葡萄近 8 万吨,果农年户均增收 2—5 万元。延政西路、海海大道等农村公路,带火了夏溪花木产业,苗圃花田变成观光景点,花木输出更为便捷,2016 年,花木交易额达到了 172.9 亿元,较 2012 年(115 亿元)增长了 50%。

“农村公路+全域旅游”。溧阳 1 号旅游公路将美丽乡村及省级特色田园乡村首批试点村串珠成线,带火了旅游经济,沿线近 10 万人捧上了旅游的“金饭碗”,年人均增收 1 万余元。溧阳市李家园村年接待游客近 80 万人次,年旅游经营收入超 6000 万元,旅游从业从业人员年收入 4.5 万余元。金坛区仙姑村 2017 年接待游客 35 万人次,实现旅游收入 3000 多万元。全市 2017 年纳入旅游统计的 43 家乡村旅游区接待游客 1435.15 万人次,同比增长 53.4%,实现营业收入 934 亿元,同比增长 14.43%。与 2013 年相比,分别增长 44%和 87%。

目前,我市农村公路建设发展,正在走向“农村公路+”(+美丽乡村、+旅游休闲、+生态景观、+体育健身、+特色小镇、+乡村文化、+现代农业、+历史文化……)的高质量发展阶段。

不久,一幅更畅通、更安全、更舒适、更美丽、更富民、且日新月异发展的“农村路”画卷将展现在常州大地,为全省农村公路发展提供常州样板。

目前,市“四好农村路”创建工作已进入最后的攻坚冲刺阶段,农村公路通达水平、路况指标、运输服务能力基本达到示范市指标要求。全市各级交通运输部门正抓紧时间,查漏补缺,有决心、有信心通过省政府的最后验收检查。

二、全市“四好农村路”建设和可持续发展存在问题

创建不是工作的终点。如何把创建成果保持好,巩固住,扩大示范效应,使得“四好农村路”建设能久久为功,我市交通运输部门正把目光扩展到高质量、可持续发展上。对比国家“乡村振兴”战略和高质量推进“四好农村路”发展的要求,考虑国家进一步深化“依法治国”和“放管服”改革引发的体制机制变化,从长期和可持续发展的观点来看,我市农村公路发展也存在一些必须引起高度重视和亟待解决的问题:

(一)发展观念上还存在短期思维。当前,“四好农村路”发展如火如荼,各级政府、政府都高度重视。为此不可避免地或多或少存在政绩观念,面子思想以及“只管花钱,不管还债”的发展观点。“重建轻养”、“面子工程”、“以建代养”等短期行为时有发生,建设规模扩张的背后,伴随着的是面广量大的农村公路管养运行成本的增加。

(二)资金筹措渠道急需变革。1.建设资金缺口大。农村公路建设省级补助标准多年未变,而农村公路造价有增无减,如新建农村路实际造价在 200 万元/公里以上,而省补资金 5 万元/公里,不足四分之一。巨大的资金缺口大多挂账于地方政府或交通融资平台。2.管养经费缺保障。根据现行《农村公路养护管理办法》规定,农村公路养护资金来源,以各级地方政府安排的财政预算资金为主。但调查发现,我市农村公路养护资金尚未按省政府要求完全纳入各级地方政府财政预算予以保障,仅有省补资金每年按期到位,而省补养护资金也在实际发生额中占比越来越少,维护、小修费用不是“以修代养”,就是“以建代养”,无法列入大中修或改扩建项目的道路,只得挂账在地方政府融资平台或交通融资平台。政府性融资规范后,农村公路建、管、养资金缺口尚未有替代渠道。

(三)农村公路管养机构尚不健全。主要表现在路权、路产和管养责任不能依法、依规匹配;路政执法体制体系条块分明,效率低下;农村公路管养事权责任不清,区(市)以下管养队伍不稳定,人员在职不在位情况多;市、区郑陆、邹区两镇的农村公路建设管理尚处于“代(兼)管”状态。

(四)农村公路服务功能还需提升。农村公交与城市公交一样,是由政府购买、向乡村居民出行提供的公益性服务产品。但据了解,我市农村公交与城市公交一样,财政补贴资金并未列入政府财政预算,实质都是“挂账”政府融资平台

或由企业贷款解决,这就造成政府融资平台规范以后,运营企业债务高筑、资金困难、周转不灵。对运营企业及员工思想造成的负面影响越来越大,易导致企业经营困难,服务质量下降。

农村物流问题最大的瓶颈就是分散、低效。农村物流网络尚处于快递业各自布点的初级阶段,集约化、高效化的共同配送体系建设尚未找到突破口,农村物流集、配、运基础设施无法规划建设。

三、对我市持续推进“四好农村路”建设几点建议

为了充分发挥“四好农村路”在我市落实乡村振兴战略,建设美丽乡村中的基础和先导性作用,为种好常州幸福树、打造明星城市当好先行。结合上述问题,现提出如下建议:

(一)完善规范管理体制机制

1.加强组织领导。将“四好农村路”建设工作列入市政府对辖市区年度目标考核和城市管理网格化考核,并每年签订目标责任书。同时,按照相关法律法规规定,及时根据体制改革进展情况,进一步厘清各条线事权责任,建章立制,落实责任,避免断线或衔接不畅。

2.转变发展理念。要树立正确的政绩观,坚持尽力而为,量力而行,建设规模以满足需求、适度超前为宜。

3.完善体制机制。在建设管理上,建议根据行政管理体制改革进程以及相关法律法规规定,改革农村公路投融资和建设管理体制,尤其注意统筹兼顾相关专项规划,整合相关资源,避免重复建设或者“毁新改建”等不可持续、浪费资源的做法,尽可能做到一步规划到位,“一张蓝图绘到底”,集约利用资源节约投资。在建设资金筹措上,建议学习浙江省的做法,将过去由上而下而提出项目建议的做法,改为由下而上提出项目建议,并且统筹考虑,按照相关专

业规划同步立项实施。在项目投资上,统一由地方政府财政部门扎口,做到“一个口子进(各项上级补贴资金,其他渠道筹措资金统一进入财政专户),一个口子出(项目资金统一由地方财政承担拨付)”。在养护管理上,切实落实辖市(区)政府的主体责任,完善辖市(区)、乡镇、村三级管理体制,参照浙江省行之有效的做法,将农村公路养护纳入市政府网格化督查考评范畴,建立市级督查、辖市(区)检查、乡镇自查,分级负责,上下联动的督查机制,并由市财政安排资金,对农路管养工作绩效奖优罚劣。在路政管理上,建议在行政体制改革,推行综合执法中,考虑建立条块有机结合,扁平化的路政管理机制体制,如建立路政巡查与城管巡查融合的综合巡查机制(实际上,许多农村公路已经成为城镇道路),以提高巡查效率,增加巡查频次,节约专业人力资源。在管养养事权责任上,按弃过去交通部门大包大揽,管养费用挂账融资平台,“负债养路”的不合规、不可持续做法。在厘清事权责任基础上,建立与之匹配的

资金保障体系,将农村公路管养资金纳入市(区)两级政府财政预算予以保障,同时,在公路养护工作中,大力推行科学养护,预防性养护技术,在保证养护质量、延长公路有效使用寿命的前提下,降低农村公路全寿命周期养护成本。

(二)用好农村公路,让农村公路运营效益最大化

建议优先将公交运营补贴列入政府预算保障,借鉴国内外先进经验,建立公交发展基金,减轻政府负担。在保证运营安全前提下,利用广覆盖的农村公交线路和站点资源,以市场化方法,积极探索利用农村公交进行物流共同配送服务,增加公交运营收入,提高物流效率。

金坛薛埠正积极进行利用农村公交站点资源,延伸发展农村物流集配站点的尝试,建议有关方面予以积极支持,争取探索出一条推进共同配送,提高物流效率的可行之路,进而全面推广。

(因篇幅所限,本刊略有删节。照片由阿中提供)

