



一线调研

重大项目如何强基赋能③

合安高铁通车在即,届时我省高铁运营里程将达到2327公里,高铁通达28个县——

“轨道上的安徽” 风一样自由

■ 本报记者 范克龙

合安高铁通车在即,合肥40分钟可达安庆

“太期待了!以后回安庆更方便了!”听说合安高铁即将开通,老家安庆的合肥市民冯女士喜出望外。她告诉记者,在合肥上班20年了,经常往来合肥安庆两地,见证了两次交通的巨大变迁,从最早四五个小时的大巴,到后来两三个小时的绿皮火车,再到高铁开通,越来越便利。

“现在合肥到安庆的高铁因为绕道要将近2个小时车程,合安高铁开通后,听说40分钟就能通达,两地同城化了,以后回安庆更方便了!”冯女士说。日前记者试乘了合安高铁,从肥西站出发,一路风驰电掣,大约40分钟即到达安庆站。

作为安徽省首次自主投资控股建设的高铁项目,合安高铁是我国“八纵八横”高铁网京港通道的重要组成部分,也是合肥至南昌间快速客运主通道。线路承南接北,北端在合肥枢纽衔接合蚌、合蚌、京福等高铁,沟通京津冀及山东皖北苏北等广大片区,往东南沟通苏浙沪等大片区域,南端在安庆地区通过与安九、昌九、昌吉、赣深以及杭长等快速客运铁路串联,沟通江西、湖南、珠三角等片区。

合安高铁自新合肥西站引出,经肥西、舒城、庐江、桐城、怀宁等市县,终至新安庆西站,正线全长约162公里,设计时速350公里,共设新合肥西、肥西、舒城东、庐江西、桐城东、桐城南、新安庆西等7个站点。年底前具备开通运营条件,通车后安庆到合肥的时间,将由现在的2小时缩短至40分钟。

上海铁路局集团有限公司相关负责人表示,这条大动脉建成通车后,合肥与安庆、皖江城市带与环鄱阳城市圈的距离将进一步缩短,对完善路网布局,开发旅游资源,助力长江经济带和长三角一体化高质量发展具有重要意义。

中国铁建四院合安铁路总体设计负责人刘海斌告诉记者,合肥是皖江城市带核心,安庆是皖江城市带西部主要节点,合安高铁通车后,形成直接联系两地快速铁路客运通道,有利于推动皖江城市带经济发展,加强皖江经济带与环鄱阳湖、珠三角、京津冀等重点经济区交流协作。此外,合安客专在安庆地区承接宁安城际,延至

九江枢纽可连接常岳九铁路,与相关铁路顺联成一条串联南京、芜湖、铜陵、池州、安庆、九江、岳阳等长江中下游重要节点的沿江快速铁路客运通道,并通达长江流域其他重点城市。项目对于完善长江经济带区域路网布局,提高路网质量,扩大路网能力,增强运输灵活性都具有重要作用和意义。

全省高铁已通达24个县,织就最密高铁网

近年来,我省加快推进铁路建设,将其作为稳增长、补短板的重要手段,“轨道上的安徽”加速奔跑。

到2020年底合安高铁通车后,全省铁路运营里程将达到5262公里,其中高铁2327公里,比“十二五”末(2015年)分别增加1112公里、997公里,高铁将通达28个县,比“十二五”末(2015年)翻了一番。

“十三五”是安徽省铁路网加快形成的重要时期,郑徐、杭黄、商合杭、郑阜高铁、淮北—萧县北高铁联络线、庐铜铁路建成通车,合安、安九、昌景黄、池黄、宣绩高铁、巢马、滁宁城际铁路陆续开工并加快建设,安徽在全国铁路网特别是高铁网的枢纽地位进一步提升。特别是2019年,商合杭高铁合肥以北段通车运营,全省16个省辖市实现高铁通达,安徽也成为全国第二个“市市通高铁”省份,全面迈入高铁时代。

截至12月18日,全省铁路运营总里程达到5100公里,其中高铁2165公里,铁路网密度已经达到364公里/万平方公里,县域铁路覆盖率达到80%,其中高铁通达24个县。

在当前疫情形势仍然复杂严峻、经济发展不稳定因素增多的情况下,努力扩大铁路投资规模,对落实中央“六稳”要求,有效发挥投资对优化供给结构具有关键性作用。省发改委相关负责人表示,随着铁路网加密,以及信息化票务、智能化设施的广泛使用,群众出行效率和品质显著提升,目前我省已开通至4个直辖市、18个省会城市和50多个地级市的直达高铁动车,安徽铁路从过去的“断头末梢”,逐步发展成铁路网枢纽。

当前,我省铁路重点项目正在加速推进:安九、昌景黄、池黄、宣绩等高铁,巢马、滁宁城际等铁路项目正在建设,新线里程843公里(其中高铁和城际711公里),总投资1478亿元。一批批建设项目正在加快开展前期工作:合肥—新沂、淮北—宿州—蚌埠、阜阳—淮北、六安—安庆、南京—天长—淮安

等铁路计划年内开工建设,沿江高铁合肥—上海、合肥—武

汉段,马鞍山—镇江(扬州)、合肥—新桥机场—六安、南京—宣城城际等铁路正在加快推进前期工作。此外,合康、沿淮高铁等项目已列入国家相关规划,正在开展前期研究。

“十四五”扩容提升高铁城轨圈,合肥至所有省辖市1.5小时内通达

我省铁路建设未来仍有很大发展空间。从覆盖广度看,我省铁路网总规模偏小,还有不少县不通铁路或高铁;合肥至山东半岛、西北等方向的高铁通道,高标准沿江、沿淮高铁通道尚未形成;城际铁路发展相对不足。随着国家“十四五”和中长期铁路网、长三角交通运输更高质量一体化发展等战略规划陆续出台,我省扩大铁路建设迎来重要机遇。

目前长三角地区已有超过20条高铁,成为全国高铁网络最发达完善的区域之一。其中安徽已经有10条高铁线,居长三角地区首位。我省将进一步加强与沪苏浙沟通衔接,协同谋划互联互通轨道交通项目,加快推进南京—天长—淮安铁路、马鞍山—句容(镇江)城际等一批互联互通项目建设,共同建设“轨道上的长三角”。

未来几年我省将进一步加大铁路建设投资规模,启动新一批高速铁路项目规划,包括连通安徽东北部与苏北地区的合新铁路,作为沿江高铁通道重要组成部分的合肥至南京高铁(安徽段)、合肥至武汉高铁(安徽段)、巢湖至马鞍山、淮北至宿州至蚌埠、淮北至宿州至阜阳等城际铁路。

省发改委铁建办负责人表示,“十四五”期间,我省将着力实施“轨道上的安徽”建设工程。完善高速铁路通道布局,加快城际铁路网建设,有序发展市域(郊)铁路,着力补齐短板,构建多层次快速轨道交通网,扩容提升高铁城轨圈。改造提升普速铁路,加快铁路专用线建设,推动运输效率提升和结构优化。强化一体化的现代铁路客、货运枢纽规划建设,增强合肥国家综合铁路枢纽功能,构建若干区域性综合铁路枢纽。

·记者手记·

高铁“朋友圈”拉近你我他

■ 范克龙

高铁运营里程2327公里,高铁通达28个县,“市市通高铁”……“十三五”安徽铁路加速发展,织就长三角最密高铁网,交出了亮眼的成绩单,“安徽速度”鼓舞人心,高铁“朋友圈”越来越大,拉近了我们的工作圈、生活圈!

铁路是经济大动脉和关键基础设施,在今年疫情形势仍然复杂严峻,经济发展不稳定因素增多的情况下,努力扩大铁路“新基建”投资规模,对落实中央“六稳”要求,推动供给侧结构性改革,扩大有效投入、促进产业发展具有重要意义,同时,也有助于进一步提升完善我省铁路运输网络,加快“轨

合安高铁 线路走向示意图



合安高铁

全长约162公里,设计时速350公里

通车前用时近两小时

通车后40分钟

截至2020年底

全省铁路运营里程将达到5262公里

其中高铁2327公里

比“十二五”末(2015年)分别增加1112公里、997公里

高铁将通达28个县

“十四五”期间

新增铁路运营里程1750公里

其中,快速客运铁路1600公里

合肥至所有省辖市实现1.5小时内通达

积极开展轨道交通前沿技术、装备和设施研发应用,规划建设G60高速磁悬浮交通通道。“十四五”期间,新增铁路运营里程1750公里,其中快速客运铁路1600公里。合肥至所有省辖市实现1.5小时内通达,相邻省辖市实现1小时内通达。

道上的长三角”建设,促进经济发展和民生改善。

“合肥至所有省辖市实现1.5小时内通达,相邻省辖市实现1小时内通达。”展望“十四五”,安徽铁路再出发更加激动人心,县县通高铁有望成真,高铁将惠及更多城市,彻底改变人们的出行方式,经济社会发展将进一步冲破距离限制,持续释放交通红利。

高铁的飞速发展不仅实现了千年的交通梦想,更改变了现代都市人的生活方式,千里迢迢变成“近在咫尺”,长途跋涉变成短暂享受,天边美景变成触手可得。展望未来,我们期待这一工程,绵延不绝润泽更广阔的民生领域。



扫二维码
链接新媒体报道

·调查·

池州长九绿色建筑骨料生产基地是目前国内最大砂石骨料基地,包括矿山、物流廊道、码头三大部分——

“智慧码头”绿色高效

■ 本报记者 郑莉 本报通讯员 吴佐友

需求旺盛 码头吞吐日益增长

日前,记者来到位于长江下游池州港牛头山港区长九码头,初冬的早间,温暖的阳光洒在江面,波光粼粼。几艘近万吨级的货轮停靠在码头,井然有序。

一走进新建的智慧码头调度中心,偌大的12宫格电子屏实时跳动着货仓料堆、皮带输送、泊位装载等多个场景的画面。“电子屏显示的是整个码头生产系统的动态实景,后端连接了企业自主开发的智慧码头管控平台。”调度员周昊告诉记者,在电脑上,管理人员可以查看生产运行数据,直接进行生产调度操作;货主和船员也可以登录手机端查看货物发运和船舶进出港等信息。

随着社会发展,市场对绿色环保人工砂石骨料的需求越来越迫切,而作为安徽省“大高新”项目(国家和省重大项目工程包项目、战略性新兴产业项目、各相关专业重大项目)之一的长九项目,坐落在池州市贵池区,矿山资源储量近20亿吨,是目前国内最大的绿色建筑骨料生产基地。项目包括矿山、物流廊道、码头三大部分,由中电建安徽长九新材料股份有限公司投资建设和运营,总投资近100亿元,产值总规模超过千亿元。项目一期工程年产能规模3500万吨,已于2019年6月28日建成投产。

长九码头设计年吞吐量6000万吨,是国内最大的内陆建筑骨料专用码头。码头(一期)建有7个泊位,配置5台装船机,设计出货能力3500万吨/年。从去年6月投运以来,码头日益增长的吞吐需求,对生产协同性和船舶进出港的衔接调度提出了新的要求。

科技赋能 绿色智慧节能高效

船舶进出港可不可以智能衔接?调度管理上能不能挖潜?吞吐能力能不能达到设计值?智慧码头的实施方案第一时间被摆上了日程。

公司总经理刘孟辉是长九智慧化建设项目的发起人,他告诉记者:“推进互联网、物联网、大数据等信息技术在长九生产、仓储、销售、物流等领域的深度融合应用,是打造砂石骨料工业新体系的基础支撑,最终是要实现长九砂石骨料生产更高效、作业更规范、调度更智能、协同更智慧。”去年底,长九项目智慧化建设工作领导小组成立,全力推进长九矿山物联网项目和智慧码头建设。

“智慧码头”的背后是科技创新的赋能。“码头生产涉及的不仅仅是船舶进出港这一环节,还有协同设备、工艺、商务、物流甚至员工素质等多种复杂因素,统筹解决生产环节的异步性、关联事件的并发性和状态变化的不确定性。”李毅是智慧码头项目执行副组长。他告诉记者:“智慧码头相当于给码头生产植入一套神经系统,本质上是融入互联网和大数据的深度应用,以骨料生产、销售及装载效率为基础,依托大数据建设智能的码头综合调度系统,全面保障码头平稳运行,提高骨料流转效率,保证销售产品质量和生产安全。”

今年3月,在集中精力排除疫情干扰后,长九智慧码头管控平台项目正式启动建设。在经过几轮优化和分步验收后,10月27日,项目通过最终验收正式投入使用。

技术的不断创新更迭,让智慧码头更具成本优势、效率优势和性能优势,显现绿色、智慧、节能的特性。“现在基本实现了系统可视化,生产指令联动,船舶调度有序,装船效率提升至少20%。从每天的装船数量看,码头一期出货能力完全达到设计值,并且还有提升空间。能耗方面,每天可节约两吨标准煤。”生产调度中心负责人杨波对智慧码头上线期待已久,“系统接驳了海事等部门的信息端口,开放了客户端,方便了货主和船员。监控点位更加完善,扩大了安全环保的监控范围,大大降低了污染排放风险,码头绿色运行更加有保障。”

足不出户 工作省时省力便捷

智慧码头带来的便利十分明显。扬州国盛船务总经理余洋洋十分开心:“现在业务员足不出户就知道船舶排队、泊位水域等情况,调度信息、装载数据都能实时查看,船舶报港也可以在手机上完成,省时省力、十分便捷。”

“除了智慧码头,矿山物联网项目也在积极推进。下一步,我们将全面实现矿山资源与开采安全数字化、技术装备智能化、信息传输网络化、产过程自动化等,呈现绿色矿山、智慧矿山的崭新形象。”科技质量部负责人李卫超对长九项目的科技创新发展充满信心。

登上转运楼三楼俯瞰码头,骨料从陆域堆场被皮带牵引而出,经过长江最大跨径输送带桥桥送到码头转运皮带,再抬升到装载机皮带流经干雾抑尘系统落入船舱。在2号泊位,一艘满载的货轮拉着笛声向右转了一个弯驶入航道,身后划出一道漂亮的水弧;紧接着,另一艘货轮循着指令从下游驶进泊位准备装料。

新时代新发展,离不开新技术新应用。智慧码头是创新发展的一个缩影,“互联网+”的创新运用,赋能项目创新发展,向着经济高质量发展迈进。



11月中旬,合安高铁正式进入试运行阶段。图为试运行列车行驶在合安高铁肥西县花岗镇境内路段。 本报通讯员 马家贵 摄