

·财经资讯·

前11月全省 固定资产投资增长8.9%

本报讯(记者 王弘毅)记者近日从省发展改革委获悉,我省以项目为抓手,持续扩大有效投资,今年前11个月,全省固定资产投资继续保持快速增长,同比增长8.9%。

稳投资是稳增长的关键举措之一。今年以来,我省聚焦十大新兴产业,持续强化“双招双引”,加快项目开工建设,今年1-11月,全省计划总投资亿元以上重大项目完成投资同比增长16.4%,对全部投资增长的贡献率高达90%以上。

在民生领域,全省电力、热力、燃气生产和供应业投资同比

增长接近20%,社会领域投资同比增长约15%,一批重点项目相继建成见效;以新基建为代表的基础设施领域投资保持了20%左右的较快增长。

省发展改革委固定资产投资处负责人表示,将以中央及省委经济工作会议精神为指引,聚焦重点领域,精准靶向发力,深入实施有效投资攻坚行动,完善投资“赛马”激励机制,抓紧谋划、建设一批大项目好项目,继续用好政策性、开发性金融工具,发挥政府投资引导撬动作用,促进投资活力持续释放。

招投标营商环境持续优化

本报讯(记者 王弘毅)记者12月23日从省发展改革委获悉,我省通过降成本、破门槛、优服务等措施,招投标领域营商环境持续优化。今年前11个月,全省16个“省市共建、市县一体”公共资源交易平台完成工程建设项目16087宗,成交6846.79亿元。

清除不合理“门槛”。据介绍,我省持续清理部分地区“招大强中”中设置的不合理限制,通过“双随机一公开”抽查、调研督导、问题线索征集、信访举报等方式,收集涉及抬高招投标门槛等问题线

索730件,督促协调有关市和部门全部办结。

在为企业降成本中,我省全面推行保函(保险)替代现金缴纳投标、履约、工程质量保证金,减少市场主体现金占用1654.5亿元,合肥、铜陵等市推行信用评级良好企业减免投标、履约保证金91.86亿元,切实减轻企业负担。同时,持续提升全流程电子化交易水平,依法必须招标项目全程电子化交易率提升到96%以上,数字证书全省互认,从项目登记和资料归档等服务事项基本实现“不见面一网通办”。

芜合高速芜林段改扩建项目交工验收

本报讯(记者 范克龙)12月20日,备受关注的G5011芜合高速公路芜湖至林头段“四改八”扩建项目顺利通过交工验收,标志着芜合高速全线实现双向八车道扩建目标,通行能力实现倍增。

芜合高速芜湖至林头段改扩建项目全长41.573公里,采用“两侧拼宽为主+局部两侧分离+局部单侧加宽”的组合型拼宽建设方案,将设计速度由以往的100公里/小时,提高到120公里/小时。除了道路进行了八车道扩

建,该项目还改扩建特大桥、大桥各1座,中小桥10座,隧道1座,互通立交3处,服务区及养护中心各1处,新增养护工区1处。

芜合高速是国家高速公路G50沪渝高速的联络线,属于省内交通网络“内循环”的重要通道,也是我省通往长三角地区的重要干线公路之一。“四改八”后的芜合高速,将进一步发挥内通外联优势,对于助力加快长三角一体化、助推皖江城市带经济社会高质量发展具有重要意义。

·经济与法·

已经康复,病危期间所立的口头遗嘱还有效吗?

潘家永

案例

老刘早年丧偶,独自将一对儿女抚养成人。老刘上了年纪后,女儿不但经常看望或者问候老父亲,还为老刘洗衣做饭,添置日常生活用品。而儿子在外地工作生活,一年到头很少回家看望老刘。2021年12月20日老刘患重病住院,女儿就辞掉了工作,悉心照料老父亲,日夜陪伴。同年12月底,由于医院下了病危通知书,意志清醒的老刘就要求参与抢救的3名医护人员当见证人,口授遗嘱,交代自己的全部财产由女儿一人继承。后经抢救,老刘转危为安,并于2022年1月中旬出院,身体日益康复,意志正常。2022年5月,老刘意外死亡。儿子和女儿料理完老父亲的丧事后,就遗产继承问题发生争执。女儿认为应当按老父亲的口头遗嘱办,由她一人继承遗产;而儿子认为应当按照法定继承处理,由他们两人对遗产予以均等分割。那么,老刘的遗产究竟如何分割处理呢?

说“法”

《民法典》第一千一百二十三条规定:“继承开始后,按照法定继承办理;有遗嘱的,按照遗嘱继承或者遗赠办理;有遗赠扶养协议的,按照协议办理。”该规定表明,只有在被继承人生前未立有遗嘱时,才应当由法定继承人按照法定继承来分割遗产。但是,被继承人生前所立的遗嘱不一定都是有效的。其中,《民法典》第一千一百三十八条规定:“遗嘱人在危急情况下,可以立口头遗



12月26日,合肥轨道交通5号线北段将正式通车,至此,合肥轨道交通运营里程达170.95公里,合肥轨道交通骨干线网初步建成——

“地铁经济”赋能城市发展

■ 本报记者 范克龙

5线联运,骨干线网初步构建

12月19日至21日,合肥轨道交通5号线北段开展试乘活动,不少市民前来尝鲜。

“终于开通了,以后就可以坐地铁上下班了。”住在中国科大东区站附近的张先生,是该站首位试乘乘客。他告诉记者,为了体验试乘第1天的首发列车,他早上不到5:30就出门了。他工作地点在新合肥六中,以往开车上班需要1小时时间,5号线北段通车后,路上至少能省下30分钟的通勤时间。

12月23日,合肥轨道交通集团发布信息,12月26日,合肥轨道交通5号线北段将开通运营,合肥轨道交通线网进一步升级。

随着5号线北段建成通车,合肥轨道交通骨干线网初步构建完成,覆盖合肥所有主城区,轨道交通网络效应更加突出,市民出行更加便捷。

轨道线网加密,无缝换乘,客流倍增效应将进一步增强。数据显示,2016年1号线开通,单线日均客流约10万人次;2017年2号线开通,两条线日均客流增加到约40万人次;3号线开通后,线网雏形基本成型,合肥进入网络化运营时代,线网日均客流60万人次;5号线南段和4号线开通后,线网日均客流稳定80余万人次,较开通前2021年涨幅6%,较2020年涨幅48%。线网客流稳步提升,单日最高客运量达142.91万人次。

5号线北段投入运营后,合肥轨道交通五线运营,运营里程达170.95公里,运营站点133座。随着轨道网络进一步完善,运输服务能力将进一步提升,随着未来疫情形势好转,客流倍增效应将持续释放。

根据规划,到2026年,合肥轨道将形成8条线并网运营,里程达到285公里,日均客流量可达200万人以上。随着轨道网络的完善,客流效益将进一步提升,轨道交通的公共交通出行分担率将从现在约48%提升到60%。

8线在建,“十四五”运营里程将超333公里

12月16日,由中铁十二局承建的合肥轨道交通6号线蜀山南站主体结构顺利封顶。截至目前,合肥轨道交通6号线一期17座车站已有6座主体结构封顶,36条盾构单线区间已有3条贯通。

在省城各主要路段,轨道线网正遍地开花,大建设热潮如火如荼。除6号线外,1号线三期、2号线东延、3号线南延、4号线南延、7号线一期、8号线一期、S1线……一条条钢铁巨龙纵横地下,全力掘进。

自2020年合肥轨道交通第三期建设规划获批以来,合肥轨道交通集团克服疫情等不利因素影响,加快项目进度,掀起了轨道交通新一轮建设浪潮。目前已形成1号线二期、2、3、4号线延长线、6、7、8号线三期及S1线“8线在建”的格局。

从2012年6月1日,合肥轨道交通1号线工程打下“第一桩”,掀开了合肥市轨道交通建设的序幕,到目前已建成投运170.95公里;在建1号线三期、2、3、4号线延长线、6、7、8号线一期工程,合肥新桥机场S1线,共计161公里、92座车站,已形成“5线联运,8线在建”局面。截至目前,合肥轨道交通在建线路92座车站已有59座主体结构封顶。

“十四五”时期是合肥市轨道交通全面成网的关键时期,也是大力发展智慧城轨、加快融入长三角一体化的重要阶段。随着第三轮建设规划项目及S1线

全面开通,“十四五”合肥轨道建设强度持续增大。随着新线路建成投运以及第四期建设规划研究和报批工作的启动,预计到“十四五”末,合肥轨道运营线路里程约333公里,建设运营总里程将超过500公里。

TOD破题,破解盈利困局

虽然地铁具有客流集聚的天然优势,但因其建设、运营成本,盈利一直是世界性难题。在合肥市委市政府主导下,合肥轨道集团积极探索TOD等多种经营模式,盘活经营大棋。

地下停放地铁车辆,地上是商场、住宅、公园……一度“无人问津”的地铁车辆段,如今成为集吃住住娱为一体的社区综合体。随着TOD开发的破题,未来这样的场景将出现在合肥街头。

TOD模式,是以公共交通为导向的城市用地开发模式,以轨道交通站点为中心,以500-800米(约5-10分钟步行路程)为半径进行高密度开发,打造满足居住、工作、购物娱乐、出行、休憩等需求的多功能社区。

“以往占地几百亩的车辆段,上面可能建停车场,土地使用率不高,TOD开发后,可以增加10万平方米以上的建筑体量。”在合肥轨道集团前期发展部负责人李慧明看来,TOD模式围绕站点、车辆段打造高密度的商业空间,促进土地集约高效利用,同时有助于激活轨道自身造血功能,反哺建设运营,壮大国有资本收益。

早在2014年,合肥轨道就专门成立了合肥城市轨道交通资源开发有限公司,紧跟轨道交通线网的建设步伐,开展包括站场及附属用房商业租赁、开发物业商业及办公用房租赁、民用通讯资源利用、商业连接通道管理、房地产开发、P+R停车场经营等多项经营活动。

2019年9月,合肥市出台了《关于轨道交通站场综合开发的意见(试行)》,为轨道交通站场综合开发带来了契机。

2020年4月,合肥市轨道集团会同合肥市自然资源和规划局,对轨道交通第三期建设规划等线路开展沿线土地综合开发利用专项规划编制。目前累计完成8条线、161个站点、340多平方公里沿线土地规划梳理及优化,梳理轨道沿线具备统一规划和开发条件地块20余宗,其中9宗地块已经具备与站场同步建设开发的条件。

2022年,合肥轨道TOD开发取得新进展,深圳路停车场、东至路站、华南城车辆段、甘棠路站TOD项目快速推进。通过TOD综合开发,优化城市空间、重塑城市形态,提升城市能级,实现生产、生活、生态高度和谐统一。

“链主”引领,千亿轨道带动千亿产业

“这款车轮是一种由金属件、耐高温橡胶件、紧固件等组装而成的组合型车轮,与地铁车辆用整体车轮相比,减振、降噪效果显著。与以前只用于有轨电车的绿色环保组合车轮相比,这款车轮不仅轴重大,还增加了制动功能。”今年10月份,由马钢交材联合合肥轨道集团、中车南京浦镇车辆有限公司研发的B型地铁绿色环保车轮正式亮相,并开展安全载客运行。马钢交材技术中心主任工程师刘智介绍,这款车轮显著减振、降噪功能优异,打破了国外技术垄断,填补了地铁车辆用绿色环保车轮空白,为轨道交通行业提供了一套全新的绿色解决方案,未来有望在地铁车辆上批量安装使用。

在地铁经济发展的热潮中,合肥轨道集团不再仅仅扮演建设者的角色,而



是积极抢抓战略性新兴产业发展机遇,在推进高质量建设的同时,充分发挥龙头企业“链主”作用,更好地将资源优势转化为产业优势,带动轨道交通相关产业集聚发展。

为加快科技成果转化,拓展智慧交通应用场景,合肥轨道集团秉承合肥市“科里科气”的创新基因,立足自身优势,加强改革创新,着力搭建联动合作平台,促进各项新技术在轨道交通领域应用。在项目建设过程中陆续与清华大学合肥公共安全研究院、科大讯飞、中电38所、工大高科等科研机构和企业建立合作关系,在创新智能安检、语音智能购票、移动过闸、智慧车站集成等方面取得了阶段性成果。

十年间,合肥轨道不断拓宽产业合作范围,加大项目投资力度,投资总额近1200亿元,投资项目超2000个。同时,合肥轨道积极发挥龙头引领作用,主动牵头加强产业链上下游的协同合作,提供了多元化的业态产品项目,包含弱电集成、机电施工、车辆、装修主材、主所施工、轨道施工等十余个类别、百余种产品,至今已与约800家合肥本地企业达成合作,促进轨道交通产业同本土企业

有效衔接,实现建好轨道工程、带动本地经济、服务一城居民。

截至目前,合肥轨道集团资产规模已破千亿元,直接参股企业12家,间接参股企业4家,直接参股企业认缴出资总额超22亿元,间接参股企业认缴出资总额超3亿元。按照合肥轨道集团的规划,要进一步充分发挥国有资本引领作用,竭力打造科技含量高、竞争能力强、辐射带动面广的千亿级产业集群,助力合肥经济高质量发展。

图题:11月18日,合肥轨道交通5号线北段,空载试运行列车停靠中国科大东区站。

本报通讯员 袁兵 摄



更多内容
扫码阅读

·延伸阅读·

合肥轨道交通5号线概况

合肥轨道交通5号线共设33座地下车站,设官塘车辆段和珠江路停车场各1座。线路大致呈“S”型走向,北起庐阳区汲桥路站,南至包河区贵阳路站,线路衔接合肥市滨湖新区、包河工业园、高铁站地区、老城区、北城新区等客流集散重要区域,是合肥轨道交通网络规划中骨架线网的重要组成部分。根据工程建设实际情况,5号线分段开通,南段为先通段,全长约25.2公里,共设车站20座,已于2020年12月26日投入运营。5号线北段全长15.5公里,途经包河区、蜀山区、庐阳区,共设13座地下车站。