

2035年全国铁路网将达20万公里

未来超过50万人口城市都要通高铁

2035年,全国铁路网将达20万公里左右,其中高铁约7万公里;20万人口以上城市实现铁路覆盖,50万人口以上城市高铁通达;全国1、2、3小时高铁出行圈全面形成;智能高铁率先建成……

中国国家铁路集团有限公司近日出台《新时代交通强国铁路先行规划纲要》(以下简称《规划纲要》),为中国铁路2035年、2050年规划发展目标 and 主要任务,描绘了15年乃至更长时间的铁路发展蓝图。

铁轨上的中国 打造世界一流铁路设施网络

“经过这些年的发展,我国已成为世界上高铁运营里程最长、在建规模最大、高速列车运行数量最多、商业运营速度最高、高铁技术体系最全、运营场景和管理经验最丰富的国家,成为名副其实的铁路大国。”中国铁路经济规划研究院有限公司规划所副所长梁栋说。

数据显示,我国铁路网对20万以上人口城市的覆盖由2012年的94%扩大到2019年的98%,高铁网对50万人口以上城市的覆盖由2012年的28%扩大到2019年的86%;香港进入全国高铁网;除拉萨外的所有省会城市均已通高铁;京津冀、长三角等城市群内两小时畅行;北京、上海等大城市间实现1000公里4小时通达、2000公里8小时通达。

截至今年7月底,我国铁路营业里程达14.14万公里,规模居世界第二,其中高铁里程36万公里,居世界第一。《规划纲要》提出,到2035年,我国现代化铁路网将率先建成,实现铁路网国内国外互联互通、区际多路畅通、省会高效连通、地市快速通达、县域基本覆盖、枢纽衔接顺畅,网络设施智慧升级,有效供给能力充沛。

“到2035年,全国铁路网达20万公里左右,其中高铁7万公里左右,20万人口以上城市实现铁路覆盖,50万人口以上城市高铁通达。到2050年,将建成更加发达完善的现代化铁路网。”国铁集团发展和改革部副主任丁亮说。

据介绍,国铁集团将以“3张网+现代枢纽体系”为重点,打造世界一流的铁路设施网络:一是构建现代高效的高速铁路网,实现省会城市和50万人口以上城市高铁通达,相邻区域省会间基本实现3小时高铁圈,同时发展更高速标准的高速铁路。

二是形成覆盖广泛的普速铁路网。建设以普铁干线为骨架、区域性普铁衔接集散的普铁网,连接20万人口以上城市、资源丰富区、货物主要集散地、主要港口及口岸,基本

覆盖县级以上行政区。重点是强化中西部地区对外通道,提升沿长江、西部陆海新通道及煤运通道等能力,推进周边铁路互联互通,结合区域发展需要建设地区开发性铁路,实施既有线路改造升级,加强多式联运“前最后一公里”专用线建设。

三是发展快捷融合的城际市域(郊)铁路网。在经济发达、人口稠密的城镇化地区统筹规划建设城际和市域(郊)铁路。“主要城市市域(郊)1小时通达:如京津冀区域北京到天津、雄安新区,长三角区域上海到苏锡常间,粤港澳大湾区广深、广珠间,成渝双城经济圈成都到重庆间形成市域和通勤客流圈;二是城市群内主要城市间2小时通达:如京津冀区域北京到石家庄间,长三角区域上海到南京、杭州间,粤港澳大湾区广深港与珠三角周边城市间,成渝双城经济圈成渝与周边城市间形成城市群快速通道;三是相邻城市群及省会城市间3小时通达。”国铁集团客运部客运营销处主管强丽霞说。

四是构筑一体衔接的现代综合枢纽。按照“零距离”换乘要求,打造一批以铁路客站为中心的综合客运枢纽,推动干线、城际、市域(郊)铁路、城市轨道交通四网融合和机场高效衔接。

更快、更环保、更智能 时速400公里高铁列车正在论证

中国高铁运营10年来,动车组技术从早期技术引进到消化吸收再创新,再到复兴号动车组全面拥有核心技术,实现自主知识产权,中国高铁迈出了从追赶到领跑的关键一步,逐步形成以时速350公里、时速250公里为主的动车组系列化产品,覆盖低温、高海拔、风沙、高温等不同运营环境。

“目前,我国动车组保有量已达3600多组,其中复兴号动车组约690组,占世界高速铁路列车总保有量的一半以上,比其他国家的总数还要多。”国铁集团机辆部副主任吴国栋说,但“更高运行速度、更加节能环保、更舒适的乘坐体验、更智能的设备设施、更低的全寿



命周期成本,仍是中国铁路追求的目标”。

近年来,我国铁路持续加大科技创新投入,创新人才培养力度,加快关键技术产品研发和创新成果推广应用,科技创新引领作用日益凸显。“目前,我国已成功研制具备工作状态自感知、运行故障自诊断、导向安全自决策功能的智能型复兴号动车组,并成功应用于京张高铁,实现了时速350公里自动驾驶功能,而其他国家在智能客车方面仍处于试验阶段。”中国铁道科学研究院集团有限公司信息所副所长贾光智说。

目前,京张高铁智能动车组已经在京张高铁上小批量投入使用,京雄城际智能动车组计划在今年年底开通的京雄城际投入使用。“到2035年,中国智能高铁将率先建成。中国铁路将实现时速350公里自动驾驶功能,高铁将会实现智能调度集中,列车运行可以智能实时优化调整。”国铁集团科技和信息化部网信安全总监张伯驹说。

“《规划纲要》提出自主研发新型智能列

控系统。新型智能列控系统将利用北斗卫星导航技术、5G通信技术等构成空地一体化的列控系统。”国铁集团工电部通信信号处主管莫志松说。

据了解,新型列控系统把列车追踪间隔由目前的最短3分钟缩短到2分钟左右,提高线路运输能力30%以上。“新型列控系统会是面向未来的列控系统,将可以实现一批车出站加速、另一批车到站减速时的电能内部循环利用,理论上人均百公里能耗可降低30%左右。以京沪高铁为例,如果采用新型列控系统,动车组往返运行一次可节电9000度左右。”莫志松说。

记者注意到,《规划纲要》中明确提出,要“自主创新建立时速400公里及以上高速铁路技术标准、更快捷货运列车、更先进重载铁路等成套关键技术体系”,对此,吴国栋表示:“400公里的高铁列车正在论证中,目前还没定速度等级,但肯定会兼顾环保和经济性等综合因素来最终确定。”(中新网)

工行、建行、农行、中行和邮储五家国有大行同时发布公告

8月25日起对个人房贷统一转为LPR定价

8月12日,工行、建行、农行、中行和邮储五家国有大行同时发布公告,将于8月25日起对批量转换范围内的个人住房贷款,按照相关规则统一调整为LPR(贷款市场报价利率)定价方式。公告同时明确,批量转换完成后,若对转换结果有异议,可于2020年12月31日(含)前通过相关渠道自助转回或与贷款经办行协商处理。

7月20日,交行率先发布公告,于8月21日对尚未转换为贷款市场报价利率(LPR)或固定利率的存量浮动利率房贷,统一调整为LPR浮动利率加减点方式。对于已批量转换有异议的交行客户,也可于2020年12月31日前与贷款经办行协商处理。

批量转换后利率如何定?

根据央行去年年底发布的公告,存量浮动利率个人贷款定价基准转换工作2020年3月1日起正式启动,原则上于2020年8月31日前完成。

央行对存量房贷客户给出了两个选择,一个是转为“LPR+加点”浮动利率,即将原合同约定的利率定价方式转换为以LPR为定价基准加点形成(加点可为负值),加点数值在合同剩余期限内固定不变;二是转换为固定利率。而且,定价基准只能转换一次,转换之后不能再次转换。

根据五大行12日的公告,此次批量转换,是将原合同约定的利率定价方式统一转换为LPR加点形成方式,加点值等于原合同最近的执行利率水平与2019年12月发布的相应期限LPR的差值,加点值可为负值,且在合同剩余期限内固定不变。

从转换时点至此后的第一个利率调整日(重定价日),房贷利率保持不变。在每个利率调整日,贷款利率水平将取最近一次发布的相应期限LPR与加点数值之和重新计算确定。

哪些贷款不参与批量转换?

各家银行在公告中也明确了此次批量转换的范围。参与此次批量转换的是,2020年

1月1日前已发放的和已签订合同但未发放,同时在批量转换日之前还没有进行主动转换的存量浮动利率贷款。各银行也列出了不参与此次转换的贷款类型,主要是公积金个人住房贷款和公积金贴息贷款。

其中,工行详细列出了六类不参与批量转换的贷款:(一)剩余贷款期限不足一个重定价周期的贷款,即原合同约定的贷款到期日早于下一次重定价日期的贷款;(二)固定利率贷款;(三)公积金个人贷款;(四)经与公积金中心协商不转换的个人住房转商贴息贷款;(五)已参考LPR定价的个人住房贷款;(六)当前逾期贷款。

中行的批量转换范围是:在2020年8月24日(含)前尚未办理完成定价基准转换的参考贷款基准利率定价的浮动利率个人住房贷款(不包含公积金个人住房贷款、军人公积金贷款、公积金贴息贷款)。

农行规定,2020年1月1日前已发放或已签订合同未发放,且截至2020年8月24日(含),尚未办理定价基准转换的存量浮动利率个人住房贷款(含个人商用住房贷款,不含公积金贷款和公积金贴息贷款)。

交行的范围是,2020年1月1日前已发放的和已签订合同但未发放,且在8月21日前尚未转换的参考贷款基准利率定价的浮动利率商业性个人住房贷款(不包括公积金贷款和公积金贴息贷款)。

邮储银行规定的范围是:截至2020年8月25日(不含)尚未在该行办理定价基准转换的存量浮动利率商业性个人住房贷款(不含公积金个人住房贷款)。

对批量转换结果有异议怎么办?

现在离批量转换的统一日期还有一段时间,如果不想转为LPR加点定价方式的客户可以在批量转换前通过手机银行、智能柜员机、贷款经办行等渠道进行自主转换,选择固定利率方式。需要提醒的是,贷款定价基准只能转换一次,转换之后不能再次转换。

根据各家银行公告,如果客户参与的是批量转换,之后又对转换结果有异议,可于2020年12月31日(含)前通过手机银行自助转回或与贷款经办行协商处理。

农行公告称,如客户希望撤销批量转换,保持原合同的定价方式,可通过相关渠道申请办理,但是撤销操作仅能办理一次。

根据六大行的公告,对批量转换有异议的客户应可以转为原来的定价方式,并不是必须选择固定利率。

此前有银行人士表示,对于未能在2020年8月31日前办理定价基准转换的,届时银行将按照中国人民银行相关要求执行。不过,对于既不同意转为LPR定价,也不选择固定利率的存量房贷,央行目前并没有相关细则出台。

【提示】

利率调整日 各大行规定不同

记者仔细研读六大行的公告,发现他们对于利率调整日的规定并不完全一致。此前,我国大部分存量房贷的重定价周期都是一年,重定价日为每年1月1日或者贷款发放日的对应日。

根据各大行的公告,建行、交行和邮储都规定利率调整周期,利率调整日与原合同保持不变。中行的重定价周期统一转换为12个月,重定价日也与原合同保持不变。农行的重定价周期和重定价日均保持原合同约定不变;对于重定价周期短于1年的贷款,重定价周期调整为1年。

只有工行的重定价日调整为贷款发放日对应日,自第一个重定价日起,在每个重定价日,利率水平由最近一个月相应期限LPR与上述加点值重新计算确定。

对于重定价日是在今年9月批量转换完成之后的客户,今年之内就会执行最新的房贷利率;而重定价日为每年1月1日或是在此次集中调整之前的批量转换客户,将在明年规定时间进行调整。(中青报)