



甘肃天水有轨电车困局



近日,《中国新闻周刊》记者乘坐天水有轨电车1号线体验时,发现全程经过12个站点,每站上车的乘客都寥寥无几,车内大约只有十余名乘客,甚至有时还是个位数,整个车厢显得非常空荡。大约13公里的线路,历时28分钟。

提到甘肃省天水市有轨电车项目,在过往的新闻报道中,常用“我国西北地区首条投入使用的有轨电车”“省、市重点工程”等来介绍。近日,一则中央通报将该项目推向了舆论的风口浪尖。

1月15日,中央有关部门通报了3起整治形式主义为基层减负典型问题,其中天水有轨电车项目备受关注。

通报称,自2018年以来,天水市通过PPP(政府和社会资本合作)模式规划投融资90亿元建设“有轨电车”,一期工程运营以来,年运载乘客仅约80万人次,收入160万元,年运营成本约4000万元,亏空巨大。同时,由于未考虑沿线河道蓄水问题,导致一期工程存在潜在地质风险;二期工程开工后,由于资金投入不到位,三年来实际进度仅过半,二期工程及羲皇大道提升改造进展缓慢造成交通拥堵,给群众出行和生产生活造成较大影响。

从全国范围来看,天水有轨电车的客流成绩单确实也不理想。交通运输部公布的数据显示,2023年,天水市有轨电车客运量为95.5万人次,在全国53个城市轨道交通数据中位列倒数第三,仅高于云南红河州、文山州。

1月30日,天水市分管住建局的副市长胡志勇告诉《中国新闻周刊》,目前,天水市正在全力以赴认真整改。同时,天水有轨电车二期的资金问题会由省、市携手解决,目前也正在有序推进。

胡志勇还向《中国新闻周刊》透露了一个时间表:天水有轨电车二期项目力争今年3月全部复工,年内完成主体建设,经过一定的调试周期,2025年第三季度投入运营。

PPP模式下的有轨电车项目

天水市位于甘肃省东南部,因被学术界认为是中华民族人文始祖伏羲的诞生地,被称为“羲皇故里”。天水下辖2个区(秦州区、麦积区)、5个县(甘谷县等)及国家级天水经济技术开发区,截至2022年年末,常住

人口为295.44万人。

在公开报道中,天水的“有轨电车梦”可以追溯到2015年。

据《天水日报》报道,天水踏着国家PPP之路的节奏前行,2015年8月17日,甘肃省首届政府和社会资本合作(PPP)项目签约暨推介会在兰州举行,天水市有轨电车成功签约。

谈到建有轨电车的原因,当地媒体曾报道称,天水城区地形狭长,建设有轨电车的初衷是为了解决天水东西交通的瓶颈制约、缓解城市交通拥堵、提高公共交通服务水平,加快促进秦州、麦积两区相向对接发展,极大提高城市品位等。

2016年3月,在时任天水市委副书记、市长杨维俊所作的天水市政府工作报告中提到:2015年,有轨电车试验段等项目启动实施,并提出2016年加快建设有轨电车一号线项目。

一位接近天水市政法系统的知情人告诉《中国新闻周刊》,在天水有轨电车一期工程立项前的一次市委常委会会议上,曾有人表达过不同看法,认为天水还没有必要建有轨电车。但是,后来项目还是顺利开展了下去。

在当地执政者的重视下,天水有轨电车一期工程进展迅速。2016年10月,一期工程完成立项,2017年年底基本完成前期手续,2018年年初启动建设。

一期工程是天水市第一个采用PPP模式建设的招商引资项目,也是甘肃省首个采用PPP模式建设的城市轨道交通项目。

该项目建设单位是天水市住房和城乡建设局,政府出资方为天水市轨道交通投资建设经营有限责任公司,社会资本方成员为中国铁路通信信号股份有限公司(简称“中国通号”)、中铁十一局集团有限公司(简称“中铁十一局”)及中铁第五勘察设计院集团有限公司(简称“铁五院”)。中国通号和中铁十一局还是施工单位,铁五院是设计单位。

根据PPP协议约定,社会资本方拥有项目27年的特许经营权,其中建设期2年,运营期25年。

中国通号有关人士曾对《中国经营报》表示,在天水市开始

规划建设有轨电车之际,包括中国中车在内的多家企业均曾对该项目表现出浓厚兴趣,竞争非常激烈。中国通号能最终拿下订单,主要原因是愿意高比例参与PPP投资。

天眼查显示,天水通号有轨电车有限责任公司(天水有轨电车项目的运营方,简称“天水通号公司”)股权结构显示,作为控股股东的中国通号和中铁十一局分别占股35.63%,天水市政府占股25%,铁五院占股3.75%。

上述中国通号人士表示,天水有轨电车项目是中国通号进军有轨电车车辆装备领域后拿到的第一个订单,最重要的是做好项目,形成示范,是否盈利并不重要。“按照项目PPP协议,中国通号可以通过供应车辆和后期的运营补贴逐渐收回投资成本。”

2019年3月24日,《长沙晚报》报道称,中国通号旗下通号轨道车辆有限公司——中国通号长沙产业园13个月投产达效,长沙产第一条有轨电车今日正式下线,首批17列车将发往甘肃天水。

多位受访的轨道交通专家向《中国新闻周刊》介绍,在国内多个城市建有轨电车的过程中,造车厂家往往能起到重要的推动作用,他们看重项目运营后的卖车盈利。

2020年5月1日,天水市有轨电车示范线工程(一期)正式通车运营。当地媒体报道称,该工程作为我国西北地区首条开通的有轨电车线,时速达25.02公里,处于国内领先水平。该工程西起天水市秦州区五里铺,东至麦积区天水火车站,共设12座车站,正线全长12.928公里,项目总投资24.464亿元。

“在高地震烈度区修建有轨电车在国内尚属首次,设计团队攻克了多项抗震技术难题,确保有轨电车在千年古城发挥现代功能。”谈到该期工程的难度时,铁五院项目设计总负责人朱稳吉说。

同年11月23日,天水市有轨电车二期项目举行开工仪式。官方对外介绍称,该项目的实施对构建天水城区功能层次清晰、覆盖客流走廊一体化轨道交通网络,进一步提升全市公共交通运

输能力、强化枢纽衔接、带动沿线发展、方便市民出行具有十分重要的意义。

二期项目由天水市三中至五里铺段和阳坡东站至颍川河口段组成,线路全长21.597公里;共设车站19座(高架站1座、地面站18座);新建停车场1处;同步实施羲皇大道提升改造18.3公里和地下综合管廊11.58公里,以及相应的供电、通信等配套工程。估算总投资65.47亿元。

2021年5月,二期工程开始施工,计划2023年底开通运营。

二期工程还是继续采用PPP模式建设,中标社会资本方为通号创新投资有限公司、中铁十一局、铁五院、中国铁路通信信号上海工程局集团有限公司、通号创新浙江建设投资有限公司、通号建设集团有限公司、北京全路通信信号研究设计院集团有限公司、通号轨道车辆有限公司等联合体。

地铁、轻轨、有轨电车等都属于城市轨道交通。在国家层面,对修建地铁和轻轨有严格的规定,但建设有轨电车在地方上就可以审批。多位受访的轨道交通专家表示,天水达不到建地铁或轻轨的门槛,有轨道交通梦的天水建有轨电车也是基于现实的选择。

交通运输部公交优先专家库专家蔡少渠告诉《中国新闻周刊》,目前,我国在国家层面上,没有对修建有轨电车的地方财政情况和人口数量作出规定。行业推荐修建的标准通常为,通车后有轨电车的适应客流规模为6000~12000人次/小时较合适。“这个客流规模弹性大,对地方上而言可操作空间较大。”

此外,还有受访者认为,伴随着审批权下放,地方上的自主权也在增大。一个城市主要领导力推的项目,也更容易获得通过。

通号建设集团有限公司内部人士孙亮(化名)告诉《中国新闻周刊》,天水的有轨电车项目是天水市负责审批的,未经过省级层面审批。

天水市分管住建局的副市长胡志勇也告诉《中国新闻周刊》,天水有轨电车一期和二期的相关手续都是天水市审批的。“这是符合那个时期的规范要求的。当时很多地方都是县一级审批,我们还到了市级层面。”