

# 复兴号超员为何导致无力运行

10月7日,从贵阳开往北京的复兴号G402次列车因超员无法运行,部分持短途车票的乘客被要求下车。据铁路客服人员称,复兴号列车一般不允许超员,也不会给乘客补票,乘客若有补票需求应上车后与列车工作人员协商,视现场情况看能否补票。

## 对到站不下者下逐客令

7日晚,一段“乘客挤爆车厢致高铁无法运行,乘务员大喊:没票的自觉下车”的视频在网上流传。视频显示,G402次列车运行至郑州东站时,乘客挤满车厢,列车工作人员大喊要求没有车票的旅客赶紧下车,车已经超载了。虽然列车员不断警告乘客下车,但车厢内站着的乘客依旧不为所动。

G402次是复兴号列车,从贵阳北站开往北京西站。7日正值返京高峰,陈女士乘坐该列车从河南新乡东站上车。她告诉记者,刚上车时车上的人还不多,但后来乘客只上不下,列车上站着的人越来越多。

据陈女士介绍,很多人买不到直接到北京西的车,就买一个区间,想先上车再补票。“结果上车之后才发现G402次是复兴号,不能超载,上车后列车员也不给补票。”陈女士介绍称,站着的乘客越来越多,列车员开始让没票的乘客下车,因为复兴号超员就会报警。“列车到新乡东已经快7点了,大晚上的大家都想赶紧到家,列车员说了很多次也没人愿意下车。”

陈女士告诉记者,列车员一直在解释复兴号超员会有危险,也告诉乘客可以下车换乘后面的和谐号。“后来大家也都表示理解,不少人从石家庄下了车。”

乘客王晓君(化名)告诉记者,由于买不到票,她只能先买7日从信阳站到驻马店西站的区间车票,想像以往那样先上车再补票到北京。但上车被告知列车严重超员,无法办理补票,必须按照票面站点下车。最后,王晓君在郑州东站带着行李下了车。“车站也安排得很好,我们在郑州东站下的,基本都上了G808次列车补票,从郑州直达北京,比G402次还提前到了,也没有耽误时间。”

7日晚9点59分,G402次列车准点抵达北京西站。8日晚,记者从铁路客服处了解到,复兴号列车一般不售卖站票,乘客如果想上车补票,需要与列车工作人员协商,工作人员视现场情况判定,不保证都能补票成功,并且复兴号一般不会给乘客补站票。复兴号一般不允许超员运行,10月7日是返程高峰,乘客上车后无法补票的话,只能下车换乘。但乘客在12306网站上订票,无法看到列车是和谐号还是复兴号,客服人员表示将反馈乘客这一需求。

## Z72次超员致部分持票乘客无法上车

除了G402次列车,从福建三明北开往北京西的Z72次列车也遭遇了超员的情况,导致约50名乘客在山东菏泽站已经检票却无法上车。

乘客林雪(化名)告诉记者,7日凌晨1时20分许,她在菏泽站检完票就进入站台等候Z72次列车,但车到站后想进4号车厢时却被工作人员拦下。“列车员在旁边说给我们全价退票,让我们再上别的列车。我们跟列车员僵持了很久,还是上不了车。等了两个多小时,给我们退了票,3

点56分上了K1072次列车。”

同样在7日乘坐Z72次的乘客杨林(化名)也表示,当时人很多,大家都从4号车厢上,入口很拥挤。“我是站票,当时反映了别的车厢不挤,列车员也让从别的车厢上,但有的人挤上去了,有的还是上不去。”

对此,记者致电济南铁路局,客服人员称,7日发生的情况是由于返京高峰,较多乘客买短途车票,上车后补票,导致列车超员,而补票的这部分乘客,铁路部门也无法事先预知。“持短途车票进站,先上车再补票,在列车运输能力未达到上限时是符合规定的,我们也无法把补票乘客赶下车,只能控制后来上车的乘客。”

客服人员同时表示,为了更妥善应对突发情况,让乘客早做准备,车站如果预知列车满员会及时通知,今后也将加强车站与列车之间的联动,及时掌握情况。

## 铁总回应:为了让旅客更舒适

10月1日8时17分左右,当G108列车途经常州北站时,车站开启广播“本次列车已无力运行,请各位无票旅客抓紧时间下车。请各位苏州北、无锡东上车的短途旅客抓紧时间下车。”

这种状态还是“复兴号”首次遇见,搞得许多乘客不明就里,纷纷在网上询问。高大上的“复兴号”为啥不能超载?如果不能超载,“复兴号”上的站票是怎么回事?如果能超载,这个比例是多少?为什么之前的“和谐号”没出现超员无力运行的情况?

带着一连串问题,8日,记者专访了中国铁路总公司和中国中车有关专家。

中国铁路总公司有关专家告诉记者,无论“和谐号”还是“复兴号”,都具备一定的超载能力,只是“复兴号”在设计上更加以人为本,同时考虑运行的安全性和乘坐的舒适性。

前述铁总专家说,相比“和谐号”,“复兴号”在设计上更加智能,加载了超员自动报警功能,当达到一定旅客量时,会自动报警或停车;“和谐号”没有加装自动报警装置,以售票量源头控制乘车人数。

“复兴号”是如何设置限制超载的?中国中车四方股份公司“复兴号”CR400AF设计师说:“以CR400AF为例,转向架、车体等,均按17吨轴重设计。在不超出轴重限制条件下,转向架、车体承载能力可满足运用需求。”这位CR400AF设计师进一步解释称,制动控制系统具有空重车调整功能,也就是说,在不超轴重范围内,随着车重的增加,制动刹车会随之增大,确保列车制动距离满足安全要求。

旅客乘坐舒适性方面,如空调供风能力和给水卫生能力等,经核算,“复兴号”动车组超员20%时可正常运行,超过后乘坐舒适性会有所下降。

这位CR400AF设计师还介绍,目前,“复兴号”动车组超员报警有两种设置,单车超员报警和整列超员报警。当单车超员超过设定值时,会报警提示,列车员会引导旅客均匀流动;当整列乘客超过额定20%后,则会报警,并提醒乘务员需要疏散旅客。

“考虑到车重检测误差,为避免超员误报警,CR400AF型动车组各车在超员20%车重基础上,各车还留有一定裕量,设定为超员报警值。”CR400AF设计师说。

本报综合消息



## 洪泽湖湿地千亩红蓼盛开

10月9日,羊群在长满红蓼的洪泽湖湿地上觅食(无人机拍摄)。金秋时节,江苏省淮安市蒋坝镇洪泽湖湿地上的数千亩野生红蓼花开正艳,吸引了众多游客前来观赏。 新华社发(陈凯 摄)

## 如何让高速公路ETC叫好又叫座

新华社济南10月9日电(记者 邵鲁文)我国高速公路电子不停车收费系统(ETC)车道对于节能减排、减少收费站拥堵效果明显。但数据显示,当前全国绝大多数省份ETC使用率难过半,有的省份不足三成。记者调查发现,办理程序繁琐,可使用场景偏少,车主办理ETC业务动力不足,导致ETC覆盖率偏低。专家建议,通过丰富使用场景、提升便利性等方式,提高ETC使用率。

### 高速ETC、人工收费车道冷热不均

记者9月27日在京沪高速新泰东收费站看到,约一刻钟时间内,ETC车道旁的两个人工收费车道,均有五六辆车排队等待,加上陆续驶来的车辆,造成了小规模压车。而ETC车道仅有不到5辆车通过。9月28日在京沪高速港沟收费站,记者也看到类似情况,10分钟内,人工收费车道有多辆车排队,ETC车道则显得很“冷清”。

交通运输部发布的数据显示,截至2017年底,我国ETC用户突破5900万,ETC的使用节约了燃油消耗,降低了排放。2017年节约车辆燃油约11.19万吨,能源节约效益约9.52亿元,减少污染排放3.44万吨。但同时,数据还显示,ETC车道通行量占高速公路总通行量的比例不足40%。

在高速公路发达省份山东,记者从交通部门了解到,截至今年5月底,山东包括ETC在内的非现金支付使用率为38.6%。“目前ETC在认知度和用户规模上还有不小提升空间。另外,货车虽然可以使用ETC支付,但因为需要停车计重,目前无法走ETC车道。”山东交通部门相关工作人员说。

### 办理ETC积极性不高,难点何在

记者采访发现,目前ETC推广,在便利性和应用范围上,还面临不少难点,导致车主办理积极性不高。

一是如果使用次数少,设备收费比过路费还贵。不少采访对象告诉记者,办理ETC的费用在200元到350元之间,但对于一年仅跑一两次高速的车主来说,使用率很低,办理积极性不高。潍坊市民丛震说,他在济南工作,一般每年开车回潍坊两次。“节假日有时高速免费,加上偶尔坐火车,一年能用上ETC的次数非常有限,算下来办ETC的费用比过路费还贵。”

二是办理程序繁琐,便捷程度不如移动支付。目前ETC的办理方式,除到高速公路运营单位购买设备外,还可以到银行办理储蓄卡或信用卡,领取与卡绑定的ETC设

备。记者近期走访济南多家银行发现,办理ETC除携带本人身份证、驾驶证和行驶证外,还要携带本年度的车辆保险单。不少银行还需预存一部分费用才能赠送ETC设备,部分无需预存费用的银行卡,卡年费在200元左右。一些前来办理ETC业务的市民说,感觉办起来很麻烦。

三是可使用范围少,功能较为单一。山东高速公路ETC业务运营方之一——山东高速信联支付有限公司综合部经理高原告诉记者,目前ETC的应用范围除了高速收费站通行,运营单位也在积极开拓使用领域,例如与停车场、加油站开展合作,为ETC车主提供便利,但整体来说,可使用范围还不够。

### 建议创新应用场景,丰富支付手段

针对目前ETC车道使用率偏低、车主办理积极性不高等问题,相关从业人员和专家建议,进一步加强宣传力度,拓展应用范围。同时,可丰富高速公路支付手段,用多元化手段破解高速公路“通行慢”“通行难”。

山东大学交通规划设计研究中心主任张汝华说,目前宣传力度还存在欠缺,很多车主对ETC的作用并不十分了解,接下来相关部门还应加大ETC业务的推广力度。另外,在设备的购买费用上,可采取补贴、优惠等方式,在现有价格上适当降低,以鼓励更多车主尝试。

相关ETC业务运营人员说,提高ETC吸引力,未来在可使用范围上还需进一步拓展。“一切需要停车缴费的场合,都可以借助ETC实现不停车收费,而不仅仅是在高速公路上。”高原说,在机场、火车站、医院等车流量密集的公共场所以及商场停车场等场合,未来都可以和ETC进行结合,通过不停车支付减少拥堵。另外,部分城市对安装ETC的本地牌照小客车,通过政府购买服务方式实行免费通行绕城高速公路的政策,也是扩大使用范围的一种方式,值得复制推广。

除推广ETC外,通过移动支付等手段,丰富高速公路支付方式。中国社会科学院社会发展战略研究院副教授朱涛说,当前一些省份已开始试点基于移动支付手段的“无感支付”,借助车牌识别系统,车辆通过收费站时就能直接扣除费用,不需要其他设备。“无感支付的出现,是对现有ETC业务的补充,在某种程度上也是一种竞争,但只要能给车主带来便利,使高速通行变得顺畅,就是正确的方式。”朱涛说。

## 长春长生被取消高新技术企业资格

## 将被追缴企业所得税及滞纳金

新华社长春10月9日电 长生生物科技股份有限公司近日发布公告称,该公司收到税务部门通知,其全资子公司长春长生生物科技有限责任公司(以下简称“长春长生”),将被追缴自2017年度起因取消高新技术企业税收优惠而不缴少缴的企业所得税及滞纳金。

企业认定管理工作办公室发布《关于取消长春长生生物科技有限责任公司高新技术企业资格的公告》,决定从2017年度起取消长春长生高新技术企业资格。依据相关法律法规,税务部门决定追缴长春长生自2017年度起因取消高新技术企业税收优惠而不缴少缴的企业所得税及滞纳金。

记者了解到,近日吉林省高新技术