

路地协作在新时代铁路发展中的实践与思考

党琳

云南省综合交通发展中心，云南昆明，650000；

摘要：路地协作促进了铁路部门与地方深度合作，密切了与政府部门之间的关系，通过积极合作与互联互通，建立融洽关系，共同解决新时代铁路发展中的一系列问题。铁路是国家重要的基础设施，是国民经济的大动脉，也是交通运输体系的骨干，开展路地协作，可实现资源整合与利益共享，通过地方政府的协调参与，推进铁路可持续发展，加快铁路部门转型。本文主要对路地协作在新时代铁路发展中的实践效果、面临的挑战以及持续深化路径进行了探究，以期为铁路建设与区域经济发展深度融合提供参考。

关键词：路地协作；铁路发展；融合发展；深化改革

DOI：10.69979/3029-2727.25.06.004

铁路作为我国重要的交通设施，为充分发挥其综合立体交通网的骨干作用，应注重高质量发展与建设。新时代，社会对铁路发展提出了新要求，应找准铁路发展的战略定位，明确路地协作的重要性与必要性，通过建立政策系统机制、加强技术与管理协同的方式，促进铁路与城市规划发展的有机融合，实现区域协同治理。目前路地协作应用到铁路发展中时还面临诸多挑战，应积极探索深化路地协作的路径，实现“双向赋能”，这对铁路和地方持续发展有着重要意义。

1 新时代铁路发展的新要求与路地协作的必然性

新时期，铁路在国家经济发展中的重要性愈加明显，实际建设中，需保证铁路质量与畅通性，满足人们出行和物流运输要求。当前，铁路布局规模持续扩大，为推动其战略发展，还应与区域经济建设密切联系，实现与城市发展规划的深度融合。十四五规划中，明确了铁路行业的发展定位，规划提出构建现代化综合交通运输体系，强化中央与地方在规划、资金、土地方面的协作，铁路方面需持续推进“八纵八横”主通道建设，与城市交通有效衔接。开展路地协作，实现了体制机制创新，鼓励地方政府与社会资本参与铁路建设，促进铁路部门与地方政府规划对接，形成了规划协同机制，通过加强铁路建设带动区域发展，可促进利益共享和区域整体发展。而且铁路项目涉及到诸多内容，建设期间应兼顾生态保护和效益，整个过程也需要地方政府协调参与，满足民生保障要求。

2 路地协作对铁路可持续发展的影响

2.1 促进集团转型

路地协作促进了铁路部门转型，使其从传统运输业务转向综合服务商，促进了交通与产业的有机融合。近年来，铁路工作的建设力度持续增加，在政企分开的发展背景下，铁路部门也逐步确立自身的发展定位，与其他领域和产业融合发展是必然趋势，对提高铁路运输供给质量有着重要意义。路地协作能促进铁路部门与地方政府深度合作与密切交流，创新业务模式，同时利用智能化、数字化技术，将铁路系统与城市数据整合在一起，以居民需求为导向，优化线路布局，推动精准服务转型。路地协作也深化了公共服务与民生保障，为医疗、能源等关键物资运输提供保障，改善了公共服务质量，可促进铁路行业与社会可持续发展。

2.2 推进铁路建设

铁路建设需要有足够的土地资源和资金资源提供支持，开展路地协作，创新了铁路部门的资源整合模式，通过与地方政府部门的有机协调与密切配合，能够盘活地方土地资源，合理分配闲置土地用于铁路建设，破解以往铁路建设征地难题，地方政府提供财政补贴与政策支持，铁路部门专供技术建设与运营，形成优势互补，还可设立专项资金，并通过多渠道募集资金用于铁路建设。在地方政府的多方面支持下，实现了技术协同增效，资源优化配置，缓解了铁路部门融资压力，通过多维度、多层融合发展，形成协作模式，推进铁路建设。

2.3 强化环境治理

新时代铁路发展中，营造安全运输环境，强化环境治理，以促进铁路行业革新。开展路地协同，促进了铁路与地方港口、公路的多式联运协作，优化运输结构，减少运输期间碳排放，降低大宗货物运输污染。在

铁路建设中,也能与地方政府协同规划生态廊道,在铁路沿线种植绿化植被,平衡项目建设与生态保护之间的关系,减少生态破坏,促进绿色低碳发展。在安全建设方面,通过多方联动和协同作业,可实现齐抓共管,为新时期铁路发展提供安全环境。

3 路地协作的具体实践

3.1 协同推进重大项目落地

铁路部门从融合发展角度出发,按计划编制不同铁路枢纽规划,开通多条高铁线路,加快在建项目进度的同时,规划了多条高铁线路,通过路地协作,解决了资源整合、资金筹措和产业融合等多种难题。在外部环境愈加复杂的发展形势下,铁路部门与地方政府部门和其他部门实现了深度合作,成立联合指挥部,统筹项目规划,将铁路规划与地方规划有效衔接,比如在高铁新城开发中,铁路部门与地方政府共同规划站车站周边交通、商业和居住区,实现了“站城融合”,实践过程中主体责任分明,充分发挥了各部门的职能作用。铁路部门还与地方政府搭建了“规划协同平台”,建立了资金共担模式,采用“铁路出资+地方配套+社会资本”多元融资。同时实现了土地综合开发,落实“以地养路”政策,比如沈阳铁路部门在深白高铁沿线开发了多处站城一体化项目,通过土地溢价反哺铁路建设资金。

3.2 共建高效服务网络

3.2.1 安全管理与应急联动

铁路部门与地方公安、应急部门建立“双段长制”,确定了铁路段长与地方段长所负责的内容,前者维护铁路红线内部设施,后者负责红线外环境整治,定期进行联合巡查,促进相关制度内容细化实施。许多省份都建立了“双段长制”,常态化巡查铁路安全保护区,实现了安全联防联控有效化解了多处环境隐患。在灾害管理方面,铁路部门与地方应急管理部门共享地质雷达监测数据,在铁路建设过程中,可及时发现地质信息数据的异常变化,进行滑坡问题预警。铁路部门与地方气象、水利和应急部门共享数据信息,基于铁路发展建设实际,联合制定多种应急预案,开展实战演练活动,实现了灾害应急协同。

3.2.2 公共服务优化

路地协作优化了客运服务,铁路部门联合地方交通部门开通“无缝接驳”,实现地铁、公交时刻表与列车到发智能匹配,提升了客流集散效率。铁路方提供地下通道接口参数,地方政府配套建设公共交通站点,铁路与城市公交、地铁、出租车无缝衔接,切实提高了乘客

出行效率。铁路部门与地方政府协作,延伸了便民服务,比如开通了助农专列和文旅专线,打造“铁路+港口+园区”多式联运,减少了运输成本,也激活了区域经济动能。

3.3 多种资源整合利用

路地协作具体实践中,土地资源得到了集约利用,铁路建设中采用“铁路用地+市政用地”混合开发模式,建设综合体项目,沿线土地也得到共享利用,比如利用铁路桥下空间建设便民停车场,充分体现了土地资源的利用价值。数据资源也得到了共享,建立了“一张图”管理系统,在存在规划冲突时能自动预警。还基于GIS+BIM技术融合,建立坐标统一的数据共享平台。人力资源上也实现了统筹调配,铁路部门与地方各部门联合建立专业队伍,为铁路发展和地方建设提供了有力支持。

3.4 监督审查与信息互通

铁路部门在与地方政府协调发展中,发挥了有关部门的督查作用,实施过程监督,推动了各项任务目标有效落实。通过制定具体的责任清单,基于清晰的督查内容、范围,协同双方充分落实了监督审查工作。承办部门也根据具体要求进行了部署与规划工作,确定办理进度和计划,跟踪管理任务推进情况,切实提高铁路部门各类事项的办结率。铁路部门通过与地方交通、公安等部门的协作,实现了信息共享和数据互通,搭建了数据共享平台,切实提升了协同效率。通过数字化协同平台,铁路部门与地方共享铁路运行信息和客流数据,为城市交通的优化调度提供了可靠依据。

3.5 实践成效分析

铁路部门通过路地双方的协同作业,实现了双促双赢,铁路建设快速推进,运营效率和输送能力明显提升,铁路线路持续增加;运输体量持续攀升,货物发送、旅客发送数量增长明显,充分发挥了铁路部门的服务社会效能,也促进了自身发展;路地双方相互支持,平等合作,实现了互利互惠、共同发展。搭建了沟通交流平台,丰富了路地合作方式;在相关政策的支持下,公司职工的社会福利增加,民生福祉持续改善;公司外部运营环境也发生了改变,形成了多部门共同整治的发展环境,消除了铁路发展中的各类隐患,化解了土地纠纷,实现了跨部门数据共享,也提高应急响应速度和安全管理水平。

4 路地协作在新时代铁路发展中的挑战与建议

4.1 当前面临的挑战

第一,协调机制有待完善。路地协作密切了铁路部门与当地政府之间的关系,但在跨部门、跨层级协作过程中,也存在权责不清晰的问题,未形成系统性、长效化的多部门协调机制,很大程度上制约了铁路发展。主要体现在纵向层级间权责模糊、横向部门间协同不足和区域间协作机制薄弱等方面,实际发展中存在一定矛盾冲突。第二,利益分配矛盾。铁路项目具有公益性特点,在进行路地协作时,虽然能带动地方经济发展,但不能很好地满足地方发展诉求,存在利益分配矛盾问题。铁路建设中,地方政府需承担征地拆迁成本,但由于偏远地区的客货运量不足,无法达到预期收益目标,在一定程度上增加了地方政府的财政负担。第三,相关法律标准不完善。新时代铁路建设标准与地方法律法规、政策规范和技术标准差异明显,导致双方合作成本增加。主要体现在双方法律条例衔接不畅,技术标准和建设规范不统一,生态修复责任划分不清晰等,阻碍了路地双方协调发展。

4.2 持续深化路地协作的建议

4.2.1 优化和完善协调机制

为提高路地协作在新时代铁路发展中的实践效果,完善顶层设计,持续深化合作机制,促进路地双方有机协调。从铁路与地方共同发展的角度出发,制定系统性制度体系,构建长效化多部门协调机制,清晰各部门权责,以防发生多头管理、权责错位问题。要健全法律法规,结合地方政策规范和技术标准,完善相关法律内容,清晰多方主体的参与权与责任边界。同时,建立三级联动机制,促进区域有机协作,深化双方合作,并充分考虑各方利益,形成发展合力,切实解决铁路部门发展中的一系列问题。

4.2.2 构建利益平衡机制,实现可持续发展

路地协作过程中,路地双方需要构建利益平衡机制,合理分配各项利益,完善补偿机制,促进铁路部门与地方政府部门长效协作,实现收益共享,设立专项发展基金,用于补贴运营亏损。细化补贴规则,使各项基金得到合理分配与利用。建立跨区域补偿机制,完善公益性运输补贴制度,同时完善多层次安全保障体系,强化铁路沿线安全治理,消除各类隐患问题,为铁路发展和区域经济建设营造可持续发展环境。

4.2.3 创新合作模式,促进区域协同发展

铁路发展应与地方经济深度融合,创新双方合作模式,探索多元利益联结机制。路地双方实现共促共进,

创新开发模式,密切铁路与其他产业发展之间的联系,并从管理、技术和服务等方面入手,实现合作创新。加强“站城一体化”建设,形成以铁路枢纽为核心的经济圈,与地方产业联动,催生多样产业集群,带动区域经济结构升级。通过积极引进多种先进技术,革新铁路建设和运营模式,提高智能化水平,以此提高铁路项目建设质量,提升运输效率。

4.2.4 明确协作原则,推动双方共同发展

第一,要以服务为前提,从服务社会发展和区域经济建设角度出发,做好主动服务,改变以往的运营发展模式,与当地政府建立良好关系,获得政府部门的认同与支持。第二,坚持诚信为本。在与政府部门建立合作时,要以诚信为本,注重双方的良好合作,并能从大局出发,以推动地方经济和铁路事业共同发展为目标,加强协调联动。第三,坚持互利互惠原则,重视合作共赢,基于地方政府部门视角,充分考虑得失利弊,通过建立完善协调机制的方式,达成双赢目标,能平衡好双方利益,使二者相互促进,共同发展。第四,尊重路地双方差异,融入包容共生思想,积极探索促进双方协作发展的模式,最终实现“双向赋能”。

5 结语

路地协作在推动铁路发展革新与转型升级方面起到关键作用,铁路部门要以路地协作为抓手,整合铁路部门与地方政府的优势,构建协作机制,激活合作动能,转变传统发展思维,并借助互联网信息技术搭建双向沟通平台,针对新时代铁路发展中的问题,发挥与政府部门的联动作用,共同解决发展中的关键问题,助推铁路与地方经济同步发展。未来发展中,还应立足铁路发展实际,加深路地协作的深度与广度,切实发挥路地协作效能,提高铁路发展建设效果。

参考文献

- [1]高峰.新时代路地警务协作机制建设探析[J].铁道警察学院学报,2024,34(03):10-14.
- [2]毕煜.基于铁路运输的物流融合发展规划策略与实践[J].海峡科技与产业,2023,36(10):82-85.
- [3]朱梁.高质量发展背景下上海铁路公安融入长三角警务一体化的实践与思考[J].森林公安,2023,(02):4-8.
- [4]张承先,廖荣兴,黄郑.新时期铁路公安与地方公安警务融合的探索[J].铁道警察学院学报,2023,33(01):5-10.