

THE FOREST TITIAN
墅居应有院

425m²超大庭院面积
一墅藏天下 院落境深幽

庭院之于主人,是可以安放私人趣致
承载生活理想的所在
原树提香罕见的247m²超大庭院
还原生活的闲逸, 尽享天伦之乐

首付52万起
262-410m²坡地湖墅
认筹优惠10万抵20万

HENGRUN GROUP
Great Work
恒润集团 荣誉出品



THE FOREST TITIAN

原树·提香

贵宾热线 +
0551 6353 5888

项目地址:

合肥市翡翠路与方兴大道交汇处(安徽财贸职业学院对面)

开发商: 安徽省赛康达房地产开发有限责任公司

投资商: 恒润集团 全程代理: 安徽众森营销顾问有限公司

总长120米,身价9亿 合肥地铁列车开造了!

计划明年与市民“相约”省城

合肥轨道交通1号线首列车开造了! 市场星报记者昨日从合肥市轨道公司获悉,昨日起,轨道交通1号线一、二期工程车辆采购项目正式进入车辆生产制造阶段,车辆监造工作同时正式启动。

未来,地铁1号线全线将有26列国内最先进的B型“鼓形”全焊接车体地铁车辆循环运行。所有车辆将于明年下半年抵达合肥,预计到2016年底,1号线将正式开始试运行。

■ 檀勇 记者 宁大龙

车型:将采用国内最先进的“鼓形车”

合肥城市轨道交通有限公司相关负责人介绍,合肥地铁1号线采用的是现在国内最先进的B型“鼓形车”,上下窄,中间宽,两侧呈圆弧形向外鼓起,像一个大肚子,“列车还具有低噪音、高防火等特点,目前,国内新建成的地铁线,基本都是采取这种鼓形车型。”

据悉,地铁1号线的车辆宽2.88米、高3.82米,列车总长119.88米,其中,每节车的造价约为581万元,总造价超过了9亿元,地铁车辆结构设计寿命不少于30年。

据介绍,每列地铁1号线将由6节车组成,车头车尾是拖车,中间四节车是动车,其中每节拖车将设36个座位,每节动车将设40个座位,每列列车荷载乘客为2054人。

这是什么概念? 据了解,合肥快1线所运行的18米公交车,核定载客为



合肥地铁列车概念图

160人,按照这个标准计算,1号线1辆地铁的载客数,约相当于12~13辆满载公交车。“事实上,这个2054人只是一个标准,实际运行中可以承载更多的旅客。”轨道公司负责人介绍说

速度:跑全程不到1小时

都知道乘坐地铁可以有效避开城市里的交通拥堵,那么以后坐1号线到底得用多长时间可以跑完全程呢?

据介绍,这种B型“鼓形”全焊接车体地铁车辆的最高运行速度可以达到80公里/小时,但由于地铁站与站之间的距离较短,考虑减速停车和加速时间,平均运行时间大约为33公里/小时。

“其中,1号线列车会在23个站点中,每个站停30~35秒的时间,共计停车时间为725秒。地铁1号线全长为24.58公里,这样算下来,列车跑完整个1号线,所花的时间不会超过1个小

时。”轨道公司负责人介绍。

亮相:首台车明年将正式抵达合肥

那么到什么时候,地铁车辆能正式与市民见面呢?

2014年4月24日上午,由中国南车旗下的南车南京浦镇车辆有限公司、新誉集团(龙巴迪)有限公司联合中标的合肥市第一条轨道交通线路——1号线车辆及车辆牵引系统项目顺利完成签约。其中,1号线列车将由南车南京浦镇车辆有限公司负责制造,车辆牵引系统由新誉集团(龙巴迪)有限公司制造。截至12月9日,1号线项目车辆设计工作已基本完成,项目正式进入生产制造阶段。

合肥城市轨道交通有限公司相关负责人介绍,根据合同约定,2015年下半年,首台列车就将运达合肥,而到2016年12月31日,1号线将正式开始试运行。

合肥开往中亚的火车已跑半年,跑的咋样?

去程火爆异常,回程却大多“饿着肚子”,计划明年延伸至西欧

12月15日,合肥新亚欧大陆桥国际货运班列的第12趟专列即将从合肥出发,一路奔向中亚地区。

今年6月26日,“合新欧”首趟货运班列从合肥北站成功开通,如今已近半年时间,有哪些“合肥”产品成功运到中亚? 运行能力如何? 市场星报记者对此进行了调查。

■ 记者 沈娟娟

义乌小商品也要来搭“顺风车”

从合肥出发,接着一路向西,迈过阿拉山口后,抵达中亚的哈萨克斯坦等国……这是合肥新亚欧大陆桥国际货运班列(合新欧)的运行线路。

“主要出口产品为家电、机械设备、汽车等,其中合肥市产品占比超过80%。”合肥市商务局相关负责人在接受市场星报记者采访时称,“合新欧”为合肥及周边地区的外贸企业提供了一条通往中亚的快速通道,涉及华凌电器、美的洗衣机、江淮汽车等20余家外贸企业。

相关负责人还记得,6月26日第一班车开通时,很短的时间里就集齐了51个集装箱的货物,还有2大箱物品差点装不下。

“很火爆。”上述负责人透露,义乌的一些商人也被“合新欧”吸引了,“他们找

来,想把义乌小商品卖到中亚和欧洲去。”

70%~80%车皮都“饿着肚子”回来

据介绍,合新欧每月都开行两列,现已开行11趟,共发运526个车皮,即40英尺表箱。12月15日,“合新欧”的第12趟车将出发去中亚。

不过,市场星报记者在采访中发现,尽管“合新欧”从合肥出发时“很火爆”,但回来时却大多都“饿着肚子”,空着车皮回合肥。

安徽新亚欧国际物流有限责任公司的一位负责人也证实了市场星报记者的想法,“的确,大多数车皮回来都是空车,占比大约70%到80%。”

“这样无疑是一种资源浪费,平均回来的车皮中只有20%~30%有货,主要是矿产品和木材。”上述负责人希望,“合新欧”来回运行成本都得考虑,如果空车回来的比例太大,肯定不利于班列的正常运行。

明年“合新欧”计划延伸至西欧

按照合肥市的规划,“合新欧”今年下半年要延伸到俄罗斯,力争明年延伸至西欧地区,今年还剩不到一个月时间,延伸到俄罗斯还有戏吗?

“目前卢布变动大,铁路运输成本高,所以到俄罗斯的线路存在很大的变数。”一位负责人坦言,虽然合肥的汽车在俄罗斯销路很不错,但铁路运输的成

本比海运高,所以现在还不能确定具体的开通时间。

据了解,目前合新欧到俄罗斯的线路正在计划和摸排中,“我们将根据货源和货主安排,适时安排开通。”

市场星报记者获悉,尽管到俄罗斯的开通时间表还没有敲定,但“合新欧”明年将力争延伸至西欧地区。

呼唤铁海联运扶持政策

海运受季节、天气等环境影响,运输时间较长;铁路运输安全稳妥,但运输成本高,二者各有千秋。

“由于通过铁海联运从合肥北站发货企业较少,货源不足。”合肥市商务外贸处相关工作人员分析,政府可以参照各地发展铁海联运出台的相关扶持政策开展调研,出台合肥市铁海联运扶持政策,促进铁海联运上规模。

此外,针对“合新欧”发车的合肥北站,合肥市正开展前期可行性研究准备,争取省政府、上海铁路局支持,将适时启动申报铁路口岸工作。

安徽新亚欧国际物流有限责任公司的负责人建议,合肥不能单枪匹马“闯荡”新亚欧大陆桥,而应该跟附近的城市一起“抱团”,“比如中部地区的城市可以串起来开一条线,或者直接从国家战略层面进行顶层设计,既有货源,也不会造成资源浪费。”