

全国人大代表,汉马科技集团股份有限公司党委书记、总经理刘汉如:

## 建议适当调整汽车、挂车及汽车列车最大总质量限值



刘汉如

本报记者 张晓梅 / 吴明 张骅

3月8日,正在参加全国两会的全国人大代表,汉马科技集团股份有限公司党委书记、总经理刘汉如在接受记者采访时表示,汽车、挂车及汽车列车最大总质量现行标准存在较大不合理性,主要问题是车辆载质量低。因此,要彻底解决以上诸多问题,必须对现行标准进行修改,适当提高载质量,有利于提高运输效率,有利于提高城市道路利用率、减少堵车,有利于节能减排。

2016年7月26日由质检总局、国家标准委正式批准发布了《汽车、挂车及汽车列车外廓尺寸、轴荷及质量限值》(GB1589-2016)。该标准规定了汽车、挂车及汽车列车的外廓尺寸及质量限

值,适用于在道路上使用的所有车辆,是汽车行业最基本的技术标准之一,路政、交管等部门公路超载超限治理的基本技术依据。

“法规出台后,直接导致六轴牵引货车市场占比暴增,道路运输频率增加,带来了许多新的结构矛盾。”刘汉如认为,汽车列车与货车相比,具有装载量大、运输效率高的特点,但是中国幅员辽阔,各种地形地貌复杂。如云贵川藏山区道路崎岖陡峭并且只有两个双向单车道,有的弯道的转弯半径不到20米,并且有大量的长上坡和下坡,半挂车在此类道路行驶极大增加道路交通安全隐患,当地更多使用仍然是6×4的车型。但这类车型最大质量限值较低,标准载荷下导致道路车辆运输频率增加,无形中增加了

交通事故发生频率。

刘汉如说,国内双转向轴四轴货车以专用车为主,主要集中在栏板式货车、仓栅式货车、厢式货车、自卸车以及搅拌车等几大类。载货类运输路线主要以城市公路、高速为主,路况较好,车架采用单层车架、驱动桥采用单级减速桥即可,整车自重一般可以控制在12T左右,拉载货物可达19T。但该最大总质量限值放在工程车市场领域,有较为突出的市场矛盾。

刘汉如表示,自卸车实际工况较恶劣,底盘部分必须加强处理,如车架需采用双层车架、驱动桥需采用13T级别轮减桥,上装部分相对普通货车也需做加强处理,6×4自卸车整备质量超过13T,但是这个配置的车辆将无法

上牌,拉载货物只有12T;8×4自卸车整备质量一般在16T左右,拉载货物仅能达到15T。

为此,刘汉如建议有关部门对GB1589-2016中汽车及挂车的二轴组及三轴组最大允许轴荷以及最大总质量限值进行修改,主要有以下几点:

- 1.二轴组最大允许轴荷限值从18000Kg提升到20000Kg;
- 2.三轴货车及半挂牵引车最大允许总质量从25000Kg提升为27000Kg;
- 3.双转向轴四轴货车最大允许总质量从31000Kg提升为34000Kg;
- 4.五轴汽车列车最大总质量限值从43000Kg提升为46000Kg;
- 5.六轴汽车列车最大总质量限值从49000Kg提升为52000Kg。

全国人大代表、宝武马钢集团公司技术改造部部长程鼎:

## 钢铁企业要把降碳作为源头治理的“牛鼻子”



程鼎

本报记者 张晓梅 / 吴明 张骅

“实现碳达峰及降碳是全社会、全行业、全产业链相互配合、协调、推进而共同实现的目标。”3月8日,全国人大代表、宝武马钢集团公司技术改造部部长程鼎建议,加快实施我国钢铁工业绿色低碳发展政策措施。

程鼎认为,钢铁是“产业之米”,对中国这样的制造大国,钢铁的竞争力尤其重要。钢铁绿色低碳转型发展以及钢铁低碳国际竞争力提升,不仅事关全球低碳发展,更事关中国制造业竞争力,事关群众民生。

中国宝武作为全球最大钢企,一直以“成为全球钢铁业引领者”为愿景。中国宝武党委书记、董事

长陈德荣在2021年1月20日率先宣布中国宝武要提前实现“碳达峰”“碳中和”目标,即:2021年发布低碳冶金路线图,2023年力争实现碳达峰,2025年具备减碳30%工艺技术能力,2035年力争减碳30%,2050年力争实现碳中和。

程鼎向记者介绍了目前中国宝武正在开展及布局低碳发展路线图:一是以科技创新打通钢铁行业低碳发展路径。创立全球低碳冶金创新联盟,打造面向全球的低碳冶金创新技术交流平台;建立1+N开放式研发创新模式,开展钢铁工业前瞻性、颠覆性、突破性创新技术的研究;建设面向全球的低碳冶金创新试验基地,促进钢铁上下游产业链的技术合作,助推钢铁工业可持续发展。

二是以智慧化、精品化实现极致的碳利用效率。以数智化系统打破时空边界、跨越管理边界、推动工序互联共享,实现资源能源高效利用,为社会提供更绿色更优质钢铁及相关新型材料。

三是把降碳作为源头治理的“牛鼻子”,优化能源结构、加大节能环保技术投入。不断提高天然气等清洁能源比例,加大太阳能、风能、生物质能等可再生能源利用,布局氢能产业,推进能源结构清洁低碳化。

四是树立全员减碳意识。推动全体员工低碳生活养成,鼓励绿色出行、光盘行动、垃圾分类、植树造林、视频会议等低碳行动。

程鼎表示,目前绿色低碳发

展已成为钢铁行业的共识,是未来钢铁企业发展的主旋律。但在具体推进实施中,钢铁企业将面临不少困难,既有技术方面的瓶颈,也有成本方面的制约,部分工作需要国家层面引导推动及给予一些政策扶持。因此,程鼎提出了以下几点建议:

- 一是在国家层面,大力支持钢铁绿色材料的应用;
- 二是国家层面设立钢铁绿色低碳技术重大科技专项;
- 三是国家层面推动化工、农、林等与钢铁行业联动低碳;
- 四是鼓励钢铁企业提升可再生能源应用比例,并给予相应减税优惠政策;
- 五是加大钢铁行业绿色低碳标准体系建设,引导促进钢铁企业碳减排技术水平提升与规范发展。

全国人大代表、合肥公交公司客服中心副主任李祥斌:

## 强烈呼吁解决农机维修场地问题



李祥斌

本报记者 张晓梅 / 吴明 张骅

“三农”问题是“十四五”规划重中之重,农业机械化的发展与“三农”工作息息相关。3月8日,全国人大代表、合肥公交公司客服中心副主任李祥斌在接受记者采访时表示,由于相关部门对机修发展的重要性和必要性认识不强,理解不深,重视不够,缺乏新的发展理念,造成机修场地严重缺乏,制约和影响农机化的健康发展。

据李祥斌分析,从目前现状来看,机修用地缺乏是农机化发展和机修工作的一个“短板”。没有维修场地,机修人员在恶劣环境下作业,严重影响机修效率。机修用地规划的问题长期得不到

合理妥善解决,这已成为农业生产发展中的“绊脚石”。

李祥斌认为,解决机修场地规划问题,注重机修场所的环境建设,是立足为农业生产服务,是确保农业生产,确保获得农业丰收的客观要求,也是“三农”领域必不可少的一项重要配套的基础性工作。这就需要党政部门,深入了解,认真研究,统筹协调。解决机修用地问题,加强农机维修保养,提高农机设备使用效率,达到为农业生产争时间、抢速度、防灾害、保丰收的目标。对解决农机维修场地问题,盼望引起相关党政部门的重视,只有保证了粮食生产的安全,才能切实提高农民的生活水平。

针对以上存在的问题,李祥

斌特提出以下几个方面的建议,强烈呼吁解决农机维修场地问题。

第一,解决机修场地确保农机维修是党政部门义不容辞的责任。在农机化发展过程中,机修行业普遍存在场地缺乏的“短板”,造成机修难的问题。要把为农业生产服务作为一项重要工作来抓,解决机修场地、确保农机维修、增强机修活力、提高农机效率、夺取农业丰收是党政部门不可懈怠的责任。

第二,“农机医院”为农业生产做好“保驾护航”。规划建好“农机医院”,让农机住上院、看上病,使“农机大夫”给“生病”的农机及时治病,治好病。制定相应的决策部署,为机构服务打好基础。

第三,要完善土地管理制度改革,落实解决机修场地问题。消除制度障碍,完善土地管理制度体系,充分发挥土地效益,将闲置荒芜的土地合理规划利用起来。落实解决机修场地问题,实现日修百台农机的收获,发挥百台农机的作用,适时抢收抢种,不误农时,确保粮食生产提质增效。

第四,补齐“三农”领域的短板,重视群众无法解决且普遍存在的问题。要能充分认识到机修是农机化发展的坚强后盾和重要保障,不留遗憾地把机修利民之事办实。解决机修用地难题,补齐机修短板,充分发挥农机维修作用,为农业生产提质增效、节支降耗,为实现我国农业现代化而奋斗。