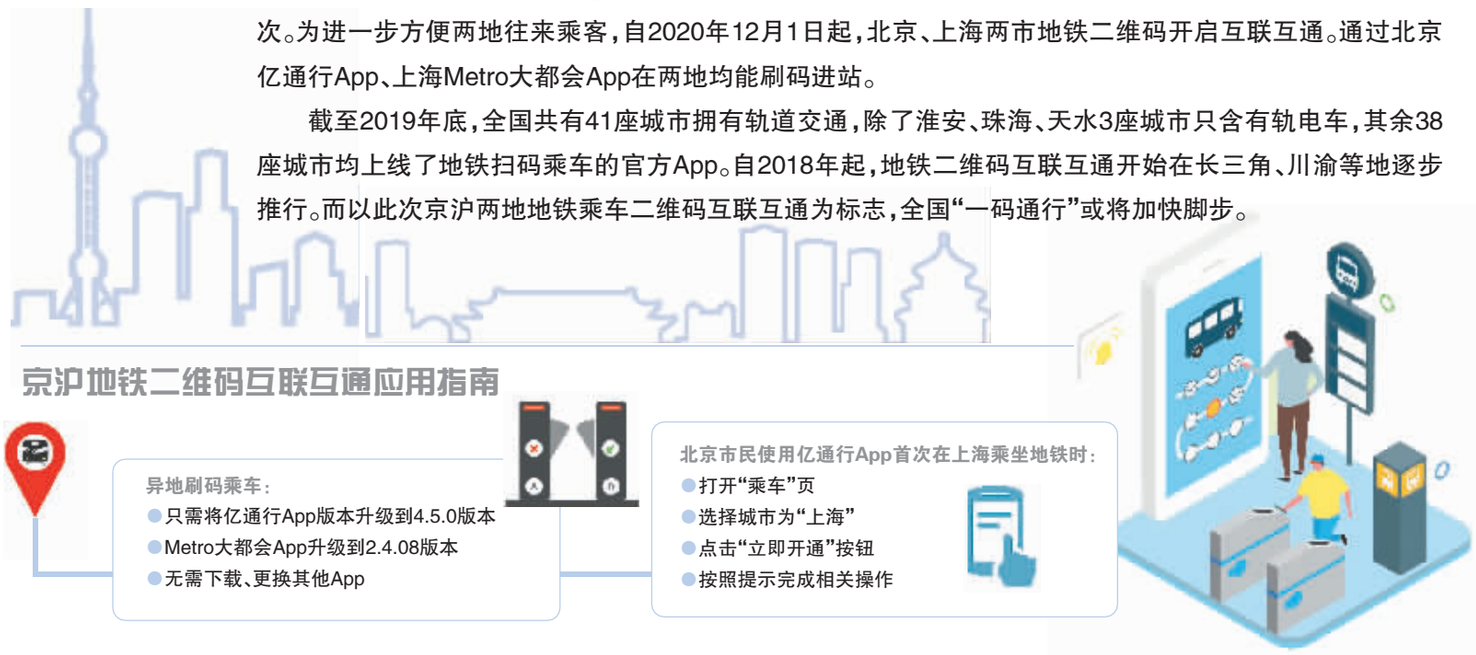
编辑 吕银玲 美编 代小杰 责校 唐斌 电话:64101946 bbtzbs@163.com

京沪地铁“双城记”

从北京到上海,每天有超过30班列车开出,近50次航班起飞,仅高铁和飞机的双向客流量就近2000万人次。为进一步方便两地往来乘客,自2020年12月1日起,北京、上海两市地铁二维码开启互联互通。通过北京亿通行App、上海Metro大都会App在两地均能刷码进站。

截至2019年底,全国共有41座城市拥有轨道交通,除了淮安、珠海、天水3座城市只含有轨电车,其余38座城市均上线了地铁扫码乘车的官方App。自2018年起,地铁二维码互联互通开始在长三角、川渝等地逐步推行。而以此次京沪两地地铁乘车二维码互联互通为标志,全国“一码通行”或将加快脚步。



异地可刷码

北京、上海两地地铁乘车二维码实现互联互通后,乘客使用亿通行App或者Metro大都会App,都可支持在本地地铁刷码乘车,还可在京沪两地跨城城市轨道交通刷码乘车。如异地刷码乘车,只需将亿通行版本升级到最新版本,Metro大都会升级到最新版本后即可,无需下载、更换其他App,使得京沪跨城地铁出行更便捷。

北京市民使用亿通行首次在上海乘坐地铁时,打开“乘车”页,选择城市为“上海”,点击“立即开通”按钮,按照提示完成相关操作后即可刷码畅行上海地铁。

“作为京沪高铁的始发站,北京南站的京沪往返客运量很高。在两地地铁二维码互联互通后,我们主要配合路网,对自动售检票系统进行升级、测试,为更好地提供咨询服务,我们加强了人工相关业务培训,并提前张贴海报宣传,介绍使用方法。”京港地铁北京南站高级站长史婧告诉北京商报记者。

“北京和上海无论是路网规模还是客运量,各方面都始终保持着国内领先。”北京市交通委主任谢正光介绍。北京、上海作为首都政治中心和国内最重要的经济金融中心,也是目前国内城市轨道交通路网规模最大、日均客运量超千万的两座城市,两地之间社会经济交流紧密,跨城市出行需求巨大。

北京市轨道交通指挥中心主任于增介绍,预计一到两个月后,京沪两地互联互通的使用量能达到每天10万-20万人次。

优惠不共享

值得一提的是,北京、上海两地地铁乘车二维码互联互通遵循乘车优惠本地化原则,乘客使用亿通行App乘坐上海城市轨道交通不享受当地优惠。同样,乘客使用Metro大都会App乘坐北京城市轨道交通也不享受当地优惠。

北京轨道交通路网管理有限公司AFC监视中心主任杨萍告诉北京商报记者,乘客使用亿通行App在北京、上海跨城的地铁消费记录不可叠加。北京轨道交通月度累计折扣优惠仅为乘客在北京城市轨道交通乘车的优惠政策,按照优惠本地化原则,使用亿通行App在上海地铁的乘车消费记录不计入北京轨道交通月度累计消费,不享受北京轨道交通阶梯折扣优惠。

这源于京沪两地共同确定的四项基本原则。今年10月,两地签署合作备忘录,其中明确设备系统不改造、渠道本地化、优惠本地化、账户和票款保障原则。

北京商报记者注意到,这也是目前大多数城市地铁二维码互联互通所采用的合作模式。在2018年12月1日,支付宝宣布其全球首创的地铁异地扫码技术落地,长三角地铁可互认二维码。当时此功能率先在上海、杭州、宁波三城市地铁实现。截至目前,上海的Metro大都会已经可以在徐州、兰州、合肥等14个城市扫码乘车。

北京亿通行此前已与呼和浩特地铁和大连公交开启互联互通合作。今年6月5日,北京与呼和浩特实现轨道交通App支付互联互通。截至11月22日,北京亿通行App开通呼和浩特电子乘车卡累计达239万余人;“青城地铁”App开通北京亿通行电子乘车卡累计达12.7万余人,两地累计交易金额达到67.9万元。

今年7月27日,成都轨道集团联合重庆轨道集团在“成都地铁App”“渝畅行App”上线成渝二维码互通功能。这项合作的快速落地则与双城经济圈建设息息相关。

下一站,京津冀

“京沪两地二维码互联互通不仅给两地乘客带来便利,还为未来全国城轨互联互通的推广奠定了技术基础和标准基础。”上海市交通委副主任杨小溪表示。

于增告诉北京商报记者,下一步计划进行京津冀之间的二维码互联互通,目前京津之间已经有协议,之后是石家庄。此外聚焦珠三角地区,北京马上也会和广州开展合作。

“主要是各个城市的运营团队、平台都不一样,技术难度比较高。”于增告诉北京商报记者,与其他城市合作的具体上线时间还很难说,需要反复测试。

交通运输部也曾提议,全国重点城市牵头,开展区域互通、区域协作,体现超大规模城市和中心城市的引领作用,带动全国城轨一码通行,使全国40多个城市地铁互联互通成为现实。2019年2月底,交通运输部曾发布《交通一卡通二维码支付技术规范》,规定了交通一卡通二维码支付的应用场景、支付体系框架和流程、二维码数据结构、信息接口、安全要求、受理终端要求以及客户端软件要求。这或许为“一码通行”的实现打下了基础。

此外,微信、支付宝、银联等平台也是重要参与者,如微信乘车码接入了10个城市的地铁。但目前来看,更多城市的地铁公司只让微信、支付宝等作为支付渠道参与,由自己掌握运营二维码入口。

北京商报记者 陶凤 王晨婷

西街观察 Xijie observation

当虾米沦为“虾米”

陶凤

“人生就是不断地放下,然而痛心的是,我还没来得及与你们好好告别。”这句电影《少年派的奇幻漂流》里经典台词,用在现在的虾米身上再合适不过了。

“虾米音乐将于明年1月关闭”,这条来自业内的消息,官方一直未下场辟谣,如今依然在网络上余波荡漾。伤心的粉丝们,甚至喊出众筹的口号,表达对虾米的难舍。大家都不想告别,但又心知肚明,即便不是此刻,虾米音乐也不会陪伴大家太久了。

小众歌手和独立音乐人,这些音乐圈“小鱼小虾”曾在虾米的池塘里风生水起,他们与平台气味相投、秉性相吸、彼此成就,一起制造出独特的粉丝黏性和音乐氛围,呈现出小而美的独立状态,被很多资深乐迷喜爱。

2013年,本是虾米命运转折的高光时刻。这一年,虾米音乐被阿里收入囊中。此后一年,独立音乐人大行其道。庞麦郎、马頔、宋冬野、尧十三、痛仰乐队、声音玩具等独立音乐人相继引爆乐坛。

这原本应该是一个资本加身、神仙打架的开挂故事,几年后看起来却像是虾米掉入深渊的开始。从被选择的那一刻起,虾米便“我命不由我”的流浪。一边被“懂它”的人不食人间烟火地热爱着,一边被生存的柴米油盐围困着。

大量小众乐迷依然在此狂欢,好像末日永不来。日系摇滚、G-Funk、金属乐、Progressive House等都能在虾米上找到共鸣。他们自视处在音乐鄙视链的顶端,相信“我就是我,是颜色不一样的烟火”。

粉丝是天真的,他们希望音乐的归音乐。音乐之外,生存是现实的,窘境步步逼近,慢慢耗尽了资本的耐心。C端收费难,B端版权开销大,入不敷出,这种又颓又丧的处境,让阿里开始嫌弃虾米音乐。

“双11”前后,不少淘宝88VIP会员都会发现,这张会员卡同步赠送网易云音乐黑胶VIP会员。讽刺的是,阿里的新宠恰是虾米的对手。资本选择虾米,又放弃虾米。网易云会不会成为下一个虾米很难说,但虾米已经没有退路了。

2018年,“双12”当天,本是阿里的庆典。这一天,腾讯音乐正式登陆纽交所,让阿里在自己的节日里笑不出来。

版权意识缺失,消费者不习惯付费,音乐人生存艰难,一直是音乐行业长年积弊。腾讯用强大的版权收割,撬开了8亿用户口袋。从此之后,这些用户被套牢,找不到另一片版权丰满的天空。而这个互联网音乐的大时代,除了第一,还是第一。

现在看,输掉版权大战,不是阿里输给了腾讯,而是虾米输掉了自己。在这里,滑板鞋之后,再无“约瑟翰-庞麦郎”,赵雷之后,再无“我们的时光”,梁晓雪唱着“时间没能解决的问题”,李志的记忆还停在“郑州”,马頔的故事留在了“孤岛”。

十年一场空,虾米最终沦为“虾米”。

延庆线开通运营 “冬奥交通经济圈”成型

北京商报讯(记者 陶凤 王晨婷)12月1日6点,G8881次复兴号列车从北京清河站出发,26分钟后抵达京张高铁延庆站,标志着北京2022年冬奥会重点配套交通基建工程——京张高铁延庆线正式通车,市区到达延庆时间缩短至半小时。延庆线与去年底通车的京张高铁一起,构成北京市区往返2022冬奥会延庆赛区的高效便捷通道。“冬奥交通经济圈”基本成型。

据悉,铁路部门安排北京北(清河)站至延庆站开行旅客列车5对,经由京张高铁、延庆线运行,其中北京北-延庆2对、清河-延庆3对。

北京商报记者在12306官网看到,北京北站至延庆站最快仅需40分钟,最低票价为35元,清河站至延庆站最快仅需26分钟,最低票价为22元。

延庆线自京张高铁八达岭西线路所引出,终点至既有延庆站。延庆线线路全长9.33公里,其中桥梁长度2.6公里,设计速度为160公里/小时,设延庆站1座车站。

延庆站新建站房同步投入使用。据通州车务段相关负责人介绍,延庆站新建站房设计整体为高山流水造型,房顶整体流线仿照滑雪赛道设计,贴合冬奥会理念,是延庆区重要的交通换乘中心。建筑整体面积14951平方米,候车室面积2400平方米,最多可容纳旅客1500人,座椅708个。北京客运段列车长杜薪敏告诉北京商报记者:“延庆区比北京城区温度要低,我们在列车上也准备了暖手宝等,供老人、孩子使用,此外也有针对箱子的防滑措施等,为旅客提供配套服务。”

此外,延庆站同步接入S2线市郊列车,每周2、3、4黄土店到延庆开行3对,5、六、日、1开行4对。

“原本从市区到延庆大概得两个小时,尤其遇到特殊天气高速封路的时候,会很不方便,高铁则解决了这些烦恼。”家住延庆的刘先生告诉北京商报记者。延庆线开通后,将有效加强北京市区与延庆间经济联系,改善沿线地区轨道交通运输条件。

值得一提的是,北京、延庆、张家口是2022冬奥会三大赛区。此次延庆线的开通,进一步畅通高效联动北京、延庆、张家口三赛区。据北京市重大项目办此前消息,延庆冬奥村按照计划将在今年底实现完工,于2021年8月达到赛事接待条件,赛后将作为休闲度假酒店向社会开放。

作为国家《中长期铁路网规划》“八纵八横”之京兰通道的重要组成部分,于去年底开通的京张高铁是2022年北京冬奥会重要交通保障设施。北京到张家口赛区旅行时间缩短到50分钟,解决京张地区的交通瓶颈。其中,在下花园北站引出崇礼铁路至太子城站,通向崇礼的多家雪场被称为“滑雪专列”。

不过,今年11月17日,京张高铁崇礼支线列车表示,不再允许随身携带长宽高之和超过130厘米的雪具乘车,有需求的雪客可花费最高128元,购买雪具快运服务。此举引发众多滑雪爱好者的不满。多名滑雪爱好者认为,130厘米以下的雪具非常少,国外也有不少成熟运营的滑雪专列案例,不存在安全问题。据了解,崇礼多家雪场已经以崇礼滑雪协会的名义写了报告,请有关部门出面,向高铁运营方反映,但还没有得到明确的答复。“冬奥交通圈”已然成型,但冬奥理念的普及还需时日。

脱贫人口超2000万 我国生态扶贫目标完成

北京商报讯(记者 陶凤 刘瀚琳)12月1日,国新办就生态扶贫召开新闻发布会。国家林业和草原局副局长李春良表示,目前我国通过推进生态补偿扶贫、国土绿化扶贫、生态产业扶贫和定点扶贫县脱贫摘帽,全面完成生态扶贫各项目标任务,助力2000多万贫困人口实现脱贫增收。

值得一提的是,随着我国森林旅游等产业发展,贫困地区林草资源优势得到逐步显现。国家林业和草原局新闻发言人黄采艺给出一组数据显示:“十三五”期间森林旅游游客量达到60亿人次,平均每年游客量15亿人次,年增长率15%。2018年,通过森林旅游实现增收的全国建档立卡贫困人口46.5万户、147.5万人,受益人数占贫困人口的9%,年户均增收5500元。

从具体增收方式来看,伴随前述产业发展,通过就业、开展个体经营、发展种植养殖以及通过租赁、入股经营等形式实现增收的贫困人口占比分别达18%、12%、65%和3%,年户均增收分别达到6162元、4547元、2394元和4072元。

不过,业内关于如何保护和开发森林旅游资源也存在讨论。重庆南川区林木良种场韦小芳指出,虽然近两年我国森林旅游资源开发与利用水平不断上升,但也暴露诸多不足,包括欠缺健全的管理体制、森林旅游产品存在问题、景区开发设施问题和文化内涵不足等。未来可继续着眼于建立健全制度、加大投资完善设施,合理开发森林资源同时加强理论研究,发挥可靠指导价值。

旅游扶贫外,因地制宜的生态保护也是助力人口脱贫的“重头戏”。据国家林草局扶贫办主任闫振介绍,当前我国累计选聘的生态护林员人数在世界脱贫史上少有:“生态护林员是保护自然生态系统最基础的队伍,是第一道屏障。最大优势是能够帮助实现‘一人护林、全家脱贫’。”

2016年,国家林草局会同财政部和国务院扶贫办在中西部22个省区市有劳动能力的建档立卡贫困人口中选聘了110.2万名生态护林员,带动300多万贫困人口脱贫增收,同时新增林草资源管护面积近9亿亩。

在此后四年间,中央财政累计安排生态护林员资金201亿元。四川、云南、重庆等地进行了政策配套,部分区县为生态护林员购买了保险、服装和巡护设备等。“三区三州”作为我国贫困程度最深、难度最大、任务最艰巨的地区,在“十三五”期间,通过扩大生态护林员选聘规模,选聘生态护林员23.8万人。

闫振表示,未来还将在管护责任、管护任务、完成情况、绩效考核等方面加强精细化管理,加强信息化管理;除看林互草外,还将发挥护林员的多种功能。

此外,在国土绿化扶贫方面,中西部22个省区市共组建扶贫造林种草专业合作社(队)2.3万个,吸纳160多万名建档立卡贫困人口参与生态工程建设,年人均增收3000多元;在通过生态产业扶贫方面,以油茶为例,全国油茶产业带动近200万贫困人口脱贫增收;推进定点帮扶县脱贫摘帽方面,贵州荔波县和独山县、广西龙胜县和罗城县4个定点县已相继脱贫摘帽,贫困人口全部脱贫。