

附件：

2019 年度拟推荐中国铁道学会科学技术奖 项目基本情况

项目名称	铁路土地综合开发政策探索实践
完成单位	中设设计集团股份有限公司
完成人	范东涛、裴剑平、廉征、吕鹏、朱洁、张丽、耿兴荣、孙宝 朱治邦、王暮雨、黄明祖、袁佳、黄江平、尹霓阳、陈菁
拟推荐等级	二等奖
项目简介	<p>(一) 主要技术内容</p> <p>2014 年，国务院办公厅发布了《关于支持铁路建设实施土地综合开发的意见》(国办发〔2014〕37 号)，提出了土地综合开发的基本原则，明确支持盘活现有铁路用地和鼓励新建铁路站场实施土地综合开发，并提出了相关配套政策和监管协调要求。为贯彻落实国务院意见，推进江苏省铁路可持续发展，切实推进江苏省铁路土地综合开发的实施，2014 年-2016 年江苏省铁路办公室委托中设设计集团股份有限公司开展了《铁路土地综合开发政策研究》的探索实践。</p> <p>该项目在土地综合开发的法律法规、流程、经验等方面专题研究的基础上，通过分析铁路综合开发面临的形势要求，广泛借鉴山东、广东、云南等国内外相关经验，研究提出了我省铁路综合开发的内涵、目标及思路，并对开发原则、主体、方式、规模、指标、收益、法律法规各环节展开了深入研究和积极探索。尤其是针对江苏铁路土地综合开发价值高、土地稀缺、需求迫切、效益明显等特点，最终创新性的提出了“一站一方案”的开发原则、“一级开发为主、二级开发为辅”的开发方式、“土地出让收入除国家和省规定的刚性计提外，其余开发收益反哺铁路”的财政机制、“有序推进、依法合规、风险共担、利益共享”的路地合作机制等江苏省铁路土地综合开发的总体思路。</p> <p>该项目研究范围广、调研程度深、研究探索性强，对于苏南沿江铁路张家港站、江阴站等实际开发项目的落地起到了实际的指导作用，有效促进了全省铁路的可持续发展。</p> <p>(二) 应用推广及效益情况</p> <p>1、直接支撑了《省政府办公厅关于支持铁路建设推进土地综合开发意见》(苏政办发【2016】162 号)的政策出台</p> <p>在该项目基础上，项目组起草了关于支持铁路建设推进土地综合开发意见，多次赴上海铁路局、兄弟省份及省内设区市调研，同时也多轮征求省财政厅、省住房和城乡建设厅等相关部门意见，最</p>

	<p>终直接支撑了《省政府办公厅关于支持铁路建设推进土地综合开发意见》（苏政办发【2016】162号）的出台。在探索深度、实际指导作用等方面得到了铁路总公司、上海铁路局等各方的充分认可，并将我省作为全国铁路土地综合开发的先进探索基地和示范省。</p> <p>2、直接指导了苏南沿江铁路张家港站、江阴站等铁路土地综合开发的实施</p> <p>在省级意见的指导和该项目的探索下，上海铁路局、江苏省铁路集团与苏南沿江铁路、徐宿淮盐铁路、盐通铁路等各市先后签订了铁路土地综合开发框架协议，并开展了片区设计、土地收储、开发实施，在全国范围内走在了前列，产生了显著的经济效益和社会效益。</p> <p>3、有效促进了江苏省铁路和江苏省铁路集团的可持续发展</p> <p>省铁路集团作为江苏铁路项目的投融资、建设、运营管理、沿线综合开发主体，迫切需要突破铁路投资回报期长、盈利能力弱的难题，在省级意见的指导和该项目的探索下，省铁路集团积极实践，仅苏南沿江铁路就与江宁区、句容市、金坛区等9地签订了综合开发框架协议，预计收储开发4500亩土地的收益用于反哺苏南沿江铁路建设，有效促进了江苏省铁路和江苏省铁路集团的可持续发展。</p>			
第一完成单位情况	单位名称	中设设计集团股份有限公司		
	法定代表人	杨卫东	单位性质	民营企业
	通讯地址	江苏省南京市秦淮区白下科技园紫云大道9号		
	<p>对本项目科技创新和应用推广情况的贡献：</p> <p>中设设计集团是一个具有十二甲资质（工程设计综合甲级、工程咨询甲级、工程设计公路行业甲级、水运行业甲级、工程勘察综合甲级、公路工程及机电工程监理甲级、公路工程试验检测综合甲级、轨道等市政工程设计甲级、环境影响评价甲级等）的科技型咨询设计企业。集团先后荣获300多项国家、部、省级科技进步奖、优秀工程勘察设计奖和咨询成果奖以及多项国际大奖。集团系ISO9001认证企业和江苏省高新技术企业。</p> <p>2016年，公司完成勘察设计类主营业务收入187,235万元，2017年，完成收入244,038万元，较上年增长30.34%，2018年，完成收入332,118万元，较上年增长36.09%，公司勘察设计业务继续保持良好的增长态势。2018年研发费用4657.20万元，2017年同期2583.07万元。2018年度利润总额达到47170.5万元，2017年同期35474.0万元。</p> <p>近10年来承担的各类规划、勘察、设计、科研项目中，有200余项获得国家和省（部）级科技进步奖、优秀勘察、设计、咨询奖。集团作为省内乃至华东地区交通规划设计行业领头羊，经过近几年的快速发展，集团职工总数达到4500余人。在交通运输部组织的行业重大科技创新成果库申报中，获得科技成果推广项目4项，交通运输专利2项。</p>			

集团齐全的各类资质、琳琅满目的各类奖项、优秀的技术团队将为本项目的科技创新和应用推广提供可靠的后盾。						
第一完成人 情况	姓名	范东涛	性别	男	出生年月	1972.9
	工作单位	中设设计集团股份有限公司			专业	公路、城市道路及机场工程
	技术职称	研究员级高级工程师	职务	集团副总裁、综合规划院院长、总规划师		
	参加本项目的起止时间	2014.9 至 2016.12			联系电话	13951691556
	创造性贡献	<p>对本项目技术创造性贡献：</p> <p>1、作为该项目的总负责人，在该项目上投入了70%的时间和精力，主要完成总体思路的构建，提出江苏铁路土地综合开发各环节的主要实施方案，带领团队研究出了土地开发规模可实施性的计算方法、思路，合理确定开发规模，对本项目做出了突出贡献。（科技创新点三）</p> <p>2、考虑从铁路和土地两方面出发，以铁路需求为基本出发点，创新性地提出了二者相结合的研究思路，对本项目做出了突出贡献。（科技创新点二）</p>				
曾获国家、省部级科技奖励情况	<p>曾获国家、省部级科技奖励情况：</p> <p>1、2017年获中国公路学会科学技术奖二等奖，《江苏省城市客运运营与服务技术》，B17-2-057-001；</p> <p>2、2015年获中国公路学会科学技术奖二等奖，《江苏交通运输现代化体系构建的成套技术研究》；</p> <p>3、2013年获中国公路学会科学技术奖二等奖，《江苏省城市客运统计与分析指标体系研究》；</p> <p>4、2012年获中国公路学会科学技术奖二等奖，《现代综合交通运输体系构建技术与应用研究》，B12-2-004-003；</p> <p>5、2009年获中国水运建设行业协会科学技术奖二等奖，《江苏省干线航道网服务区布局规划研究》；</p> <p>6、2009年中国公路学会科学技术奖二等奖，《沪宁综合交通运输通道研究》；</p> <p>7、2012年获中国水运建设行业协会科学技术奖三等奖，《内河航道OD调查和运输需求分析技术研究》；</p> <p>8、2012年江苏省科学技术奖三等奖，《江苏省综合交通运输体系构件技术与应用》。</p>					

项目名称	江苏省综合客运枢纽发展评估
完成单位	江苏纬信工程咨询有限公司
完成人	陈晨、李峰、胡斌、王雪标、王健、单秀全、于鑫、刘巧仙 鲍辰瑜、夏斯明
拟推荐等级	三等奖
项目简介	<p>1、项目背景</p> <p>2009年3月，江苏省政府办公厅发布了《关于加强铁路综合客运枢纽建设的意见》，省交通运输厅等部门形成合力加强了对综合客运枢纽规划建设的指导和管理，有力促进和推动了以南京高铁南站等为代表的一批综合客运枢纽项目的建成。至2015年底，江苏省已建成15个综合客运枢纽项目，积累了丰富的规划、建设、运营经验，取得了显著的经济社会效益。</p> <p>结合铁路的“增程、提速、成网”，依托沿海铁路、连淮扬镇铁路、沿江铁路等，“十三五”期，全省还将新建约50个综合客运枢纽。为了进一步促进综合客运枢纽的可持续发展，系统回顾全省综合客运枢纽发展历程，总结发展成效和经验，对下阶段工作具有重要的指导意义。因此，江苏省交通运输厅组织开展了《江苏省综合客运枢纽发展评估》课题研究工作。</p> <p>2、工作过程</p> <p>项目经历了为期一年左右的研究，主要分为三个阶段：工作大纲阶段（2016年2月~4月），搜集相关资料和文献，完成预调研，2016年4月26日开展了工作大纲评审会；中间成果阶段（2016年5月~11月），面向全省所有综合客运枢纽，开展全面调研，项目阶段成果付诸应用，2016年11月9日开展了中间成果咨询会；最终成果阶段（2016年11月~2017年2月），补充调研，2017年1月19日完成最终成果审查。</p> <p>本项目主要采用案例研究和实证研究的方法，对综合客运枢纽进行评估。在研究中，课题组开展了大规模的函调、网络问卷和大数据调查。其中，联合百度地图开展的大数据调查，以及通过微信、网页开展的网络满意度调查，取得了大量一手数据，在本领域中具有创新性。</p> <p>3、主要成果</p> <p>综合客运枢纽有别于一般意义上的铁路站，它是以铁路站为依托，以发达的综合交通网络为基础，将常规公交车站、出租车站、停车场、长途车站等集中布设，构成一个集多种运输方式于一体的，同时具有对外和对内交通功能转换的换乘枢纽。综合客运枢纽是铁</p>

	<p>路场站建设的发展趋势,对加强各交通方式间以及区域与城市交通间的紧密衔接,实现旅客便捷换乘具有重要作用。完善的综合客运枢纽体系已经成为发达国家在铁路建设领域领先发展的重要标志。</p> <p>在详实数据的支撑下,研究以管理评估为重点,以枢纽交通功能和城市功能评估为支撑,全面总结了全省综合客运枢纽发展成效,剖析存在的问题和原因,针对“十三五”期全省以“中小型枢纽”为主的建设特点,结合国内外经验,从规划建设、运营管理和组织管理等方面提出了下一步工作思路和建议。</p> <p>根据课题研究成果发布了《省交通运输厅、省住房和城乡建设厅关于加强铁路综合客运枢纽规划建设的意见》(苏交计(2016)87号),并在常州召开了“全省铁路综合客运枢纽建设推进会议”,为进一步科学推进铁路综合客运枢纽的发展起到了重要作用。同时,课题研究成果获得“二〇一七年度江苏省优秀工程咨询成果一等奖”,并发表《江苏省综合客运枢纽旅客满意度调查分析研究》、《基于LBS大数据的南京市综合客运枢纽影响范围研究》等论文。</p>		
第一完成单位情况	单位名称	江苏纬信工程咨询有限公司	
	法定代表人	刘鹏	单位性质 民营企业
	通讯地址	江苏省南京市秦淮区白下科技园紫云大道9号	
	<p>对本项目科技创新和应用推广情况的贡献:</p> <p>江苏纬信工程咨询有限公司成立于1994年,公司现有专业技术人员200余名,下设7个生产部门和4个管理部门,可以为国内外业主提供公路咨询、港口咨询、水运咨询、综合交通、枢纽场站、城市规划等前期咨询服务,以及公路设计、桥梁设计、市政工程设计、景观设计、建筑设计等工程设计服务。</p> <p>江苏纬信已获得公路咨询甲级、市政公用工程咨询(道路)甲级、公路行业(公路)设计甲级、公路行业(交通工程)设计甲级、市政行业(道路工程)设计甲级、风景园林工程设计甲级以及建筑工程设计乙级等多项咨询和设计资质。江苏纬信一直秉承“诚信为本、顾客至上、科技创新、持续改进”的质量信念,努力为各类客户提供从项目构思、设计到工程竣工及维护的“一站式”专业技术服务。</p> <p>江苏纬信工程咨询有限公司作为课题承担单位,积极组织课题组完成主要研究工作,包括项目工作大纲及各阶段成果的编制,组织开展项目调研和技术探索,完成了理论创新和研究方法的创新,并积极参与到成果的推广应用中,包括起草相关文件及编制推进会议材料等,为江苏省交通运输厅进一步推进铁路综合客运枢纽的发展提供了有力的技术支撑。</p>		

第一完成人 情况	姓名	陈晨	性别	女	出生 年月	1985.4
	工作 单位	江苏纬信工程咨询有限公司			专业	载运工具运用工程
	技术 职称	高工		职务	/	
	参加本项目的起 止时间	2016.2 至 2017.3			联系 电话	13805161191
	创造 性贡 献	作为项目的主要负责人之一，确立研究技术路线，组织团队共同完成项目中的理论创新和研究方法创新，为“全国范围内首次开展的省级综合客运枢纽发展评估”提出了具有创新意义的评估体系，并主导和推动了“传统调查+网络调查+大数据调查”方法的应用。同时，以第一作者身份发表两篇论文，将本课题研究的成果进行了总结和分享。				

项目名称	地铁车辆基地关键技术创新及工程应用
完成单位	苏州市轨道交通集团有限公司、中铁第四勘察设计院集团有限公司、启迪设计集团股份有限公司、北京新联铁集团股份有限公司、中车青岛四方车辆研究所有限公司
完成人	周明保、张浩、王占生、张敏、朱宁、王庆亮、舒冬、梅震琨、郭享、谭琼亮
拟推荐等级	三等奖
项目简介	<p>截至 2018 年底，中国大陆已有 32 座城市建成地铁线路 4511.3km，预计到 2020 年，地铁运营线路长度将超过 6000km，是重要基础设施建设工程。地铁建设能有效的改善居民出行条件及品质，也是提升城市形象、改善城市结构的重要举措。</p> <p>车辆基地是地铁车辆检修的必备设施，是地铁系统高效、稳定、安全运行的重要保障，选址多位于城市区域，占地最大约 40ha，投资最大约 20 亿元。伴随地铁线网规模化建设及城区建设用地日益稀缺，受布局决策水平、设计与建造技术、核心车辆检修装备集成化利用等因素制约，车辆基地的规划布局与资源共享决策、数字化整体建设、上盖开发结构体系创建及核心装备研制是实现其土地集约和高效利用的重难点。</p> <p>项目组依托苏州、无锡、武汉等城市地铁车辆基地项目群，历时近 12 年，针对车辆基地工程重难点问题进行技术攻关，并成功完成集成化综合应用。主要技术创新点如下：</p> <p>1) 创建运用 BIM 手段的车辆基地整体建设技术。运用倾斜摄影、激光扫描、参数化建模等技术实现模型快速创建；自主开发《轨道交通车辆段室外综合管线设计系统》，研发综合管线碰撞点智能检测技术；运用虚拟现实技术进行检修工艺仿真、辅助制定施工方案、交互式运营培训仿真，提升设计、建造及运维效率及质量。</p> <p>2) 首创基于基础有限刚度与上部结构共同作用理论的温度效应非线性仿真分析方法，解决了无围护超长（250m 以上）混凝土结构在大温差（55℃）下弹性工作的行业难题；发明“带箱式转换巨型框支柱-剪力墙”新型结构体系，解决车辆基地上盖超大层高差异、转换结构跨度大等难题，首次实现上盖开发转换剪力墙完全不落地、全转换建筑群国内最高（74m），突破现有技术仅适用于转换上盖框架结构体系 50m 高的限制，为更高效集约利用土地提供了开创性的解决方案及实践经验。</p> <p>3) 构建车辆基地规划布局及资源优化配置决策模型，研发了车辆基地规划布局及资源共享智能决策系统，攻克了多目标、多约束条件下的线网车辆基地选址、功能定位及上盖开发等决策难题，填补了行业空白。</p> <p>4) 针对制约车辆基地占地面积与作业效率的关键车辆检修装</p>

	<p>备,进行了集成化创新:发明了带称重功能的兼容式整列固定式架车机(缩短作业时间40%),双向全方位自动洗车机(作业时间缩短60%),研发了钢结构立体检修作业平台(作业时间缩短50%),不仅大大提高了检修作业效率,增强检修工艺布置的灵活性,并为后期车辆基地上盖物业开发总体方案提供更加灵活的布置条件。</p> <p>本项目获发明专利10项、实用新型专利21项、软件著作权6项,发表论文28篇。成果已应用于苏州、无锡、武汉等城市地铁项目,获国家级设计奖励1项,省部级设计奖励11项,累计经济效益达11.48亿元。由缪昌文院士等7位专家组成的鉴定委员会评价项目成果达到国际先进水平,其中数字化车辆基地整体建设技术达到国际领先水平,对节约土地资源做出了积极贡献,对市域铁路及高铁检修基地的综合物业开发具有借鉴意义。</p>			
第一完成单位情况	单位名称	苏州市轨道交通集团有限公司		
	法定代表人	周明保	单位性质	国有企业
	通讯地址	江苏省苏州市干将西路668号		
	<p>对本项目科技创新和应用推广情况的贡献:</p> <p>苏州市轨道交通集团有限公司为市直属大型国有企业,主要承担苏州市轨道交通规划、建设、运营、资源开发及物业保障等工作,目前共有职工7000多人。近三年科研项目实际投入共计约500万元,拥有发明专利数量5个。</p> <p>作为项目开发总体,综合考虑节约集约用地和运营安全,充分分析规划布局与资源共享、协同设计与建造、上盖物业开发及关键技术装备对城市轨道交通建设的重要性,针对影响地铁车辆基地用地、建设及运营的关键问题,积极采用新技术、新工艺;主持项目总体策划及方案评审、研究,完成以下研究、协调、开发、应用与实践:</p> <p>1、参与数字化车辆基地整体解决方案制定,突破了车辆基地工程的多专业协同、BIM模型快速创建、管线碰撞智能化检测、车辆基地虚拟现实应用等关键技术,实现了1km半径范围广域空间、5mm高精度的车辆基地的数字化设计、建造及运维,并成功应用。</p> <p>2、以苏州太平车辆段为依托,组织发明了“带箱式转换巨型框支柱-剪力墙”新型结构体系,解决了车辆基地上盖物业开发工程中超大层高差异、转换结构跨度大等问题,突破了现有技术建筑适用高度50米的限制,实现了上盖直接开发建筑群国内最高(74米)。</p> <p>3、研发多约束条件下多目标决策评价技术,构建了地铁车辆基地大数据环境下的车辆基地规划布局及资源共享决策平台,形成了车辆基地规划布局及资源共享决策评价体系,彻底改变既有的人工决策方式,成功应用于苏州轨道交通线网规划。</p>			

	4、参与关键运维设备集成性创新，与厂家协同研发适用于地铁车辆基地的集成工艺钢结构立体检修作业平台、双向全方位自动洗车机、带称重功能的新型兼容式整列固定式架车机、全功能转向架静载试验台等关键装备，提高了作业效率，保证了车辆安全运营。					
第一完成人 情况	姓名	周明保	性别	男	出生年月	1962.7
	工作单位	苏州市轨道交通集团有限公司			专业	道路工程
	技术职称	高工		职务	董事长	
	参加本项目的起止时间	2004.1 至 2015.12			联系电话	13906137298
	创造性贡献	<p>课题组组长，负责把握课题研究思路，参与各项创新工作，编制研究大纲。在本项目研发工作中投入的工作量占本人总工作量的60%，主要创造性贡献为科技创新点三，具体如下：1、负责项目总体方案制定，提出项目研发思路；2、主持车辆基地规划布局及资源共享决策系统研究，提出规划布局及资源优化配置的需求；3、参与研究报告编制。</p>				
曾获国家、省部级科技奖励情况	<p>1. 《苏州轨道交通一号线工程建设安全控制关键技术研究》获2013年江苏省科学技术三等奖； 2. 《盾构切削大直径钢筋混凝土群桩关键技术》获2017年教育部科学技术进步二等奖； 3. 《古城区富水粉砂地层盾构连续切削、穿越建（构）筑物群关键技术》获2018年华夏建设科学技术二等奖； 4. 《富水软弱地层地铁盾构穿越建（构）筑物安全控制关键技术》获2018年中国城市轨道交通协会城市轨道交通科技进步三等奖。</p>					

项目名称	江苏铁路沿线土地综合开发行业管理与职能研究
完成单位	苏文科集团股份有限公司
完成人	张海军、刘继兵、肖慎、林琳、刘洋、黄海明、周晓晨、胡俊豪、沈少敏、张可
拟推荐等级	三等奖
项目简介	<p>2013年3月10日，国务院发布《国务院机构改革和职能转变方案》，开启新一轮大部制改革。不再保留铁道部，实行铁路政企分开，将铁道部拟订铁路发展规划和政策的行政职责划入交通运输部。铁路政企分开，裁判员和运动员不再集于一身，监管将更尽责、企业经营将更自主，有利于从体制上保障铁路运营秩序和安全，还有利于社会资本的进入。</p> <p>2013年8月，国务院发布《关于改革铁路投融资体制加快推进铁路建设的意见》，此次《意见》共提出六项具体措施，其中包括加大力度盘活铁路用地资源，鼓励土地综合开发利用。支持铁路车站及线路用地综合开发，地方政府要支持铁路企业进行车站及线路用地一体规划，按照市场化、集约化原则实施综合开发，以开发收益支持铁路发展。</p> <p>2014年8月，国务院办公厅印发《关于支持铁路建设实施土地综合开发的意见》，要求按照改革铁路投融资体制、加快推进铁路建设的要求，实施铁路用地及站场毗邻区域土地综合开发利用政策，支持铁路建设，促进新型城镇化发展。</p> <p>2014年9月，中国铁路总公司印发了《铁路土地综合开发实施办法》，其主旨是认真贯彻落实国家支持政策，为总公司及所属企业、合资铁路公司开展土地综合开发提供遵循和指引，切实做好土地综合开发工作，增强铁路“造血”功能，实现铁路可持续发展。</p> <p>综上所述，可见铁路综合开发具有广阔的发展前景，是反哺铁路建设、促进铁路投融资改革的重要途径。</p> <p>虽然近年来国家和省级层面对城市综合开发、综合交通枢纽建设、城市公交综合开发等方面进行了很多探索，但针对于铁路用地的综合开发仍是新兴事物、新兴行业，这对于各类参与者与管理者都是一定的挑战。2013年8月，国务院发布《关于改革铁路投融资体制加快推进铁路建设的意见》首次提出盘活铁路用地，综合开发的概念与要求。近期国家与铁总虽陆续出台了相关政策意见予以细化，但就行业管理而言，涉及可操作的内容较少。</p> <p>从可开发土地的性质与开发流程来看，包括存量土地综合开发和新建铁路站点综合开发；从开发要求来看，铁路综合开发需考虑与新型城镇化的统筹协调、与其他交通方式的衔接，并需要将受益反馈到铁路建设上。这使得铁路综合开发涉及多个部门，包括路地双方；国、省、市县多级政府；国土、住建、规划平行行政管理部门，各个管理部门权责存在交叉与空缺，造成现有的管理职能与流程不够清晰、市场参与程度较低、缺失行业归口管理机构统筹协调等问题。</p>

	<p>江苏省未来铁路建设任务繁重，而且随着国家对铁路投融资重心向中西部地区转移，下放城际铁路等建设运营权限，预计未来城际铁路将以省方为主导，进一步加大我省投融资压力。</p> <p>因此，通过铁路综合开发反哺铁路建设成为缓解投融资压力的一个重要途径。建立科学有效的综合开发管理体系将成为我省铁路发展的关键环节。</p>					
第一完成单位情况	单位名称	苏交科集团股份有限公司				
	法定代表人	李大鹏	单位性质	民营企业		
	通讯地址	江苏省南京市建邺区富春江东街8号				
	<p>对本项目科技创新和应用推广情况的贡献：</p> <p>在单位的内部研究成果下提供本项目的技术支撑，各业务部门通力协作；先后咨询多位外部专家提供技术支持。</p> <p>本项目结题后，先后在省内项目“苏南沿江铁路土地综合开发方案研究”、“苏南沿江铁路土地综合开发前期规划及用地指标研究”及省外项目“新建铁路成都至自贡线土地综合开发方案研究”进行了应用，成果转化程度高。</p>					
第一完成人情况	姓名	张海军	性别	男	出生年月	1970.3
	工作单位	苏交科集团股份有限公司			专业	道路与铁道工程
	技术职称	研究员级高级工程师	职务	副总裁		
	参加本项目的起止时间	2014.12至2016.10			联系电话	13813802158
	创造性贡献	<p>作为本项目的总负责人，全程参与项目调研、分析与成文，深度参与了项目中流程框架及流程细则中相关规定的设计。调研多地铁路综合开发行业管理情况，总结经验对我省铁路综合开发行业管理提出了指导性意见。</p> <p>以国家政策趋势为依托，根据我省省情适当调整开发流程，遵循国家在铁路综合开发上的有关精神，使我省更好更快的适应国家政策的变化，并在行业管理设计中充分发挥我省优势。同时，应根据我省的自身省情，积极探索出适应我省客观条件，具有我省特点的行业管理设计方案，使得我省行业管理体制、机制适应并引导未来铁路综合开发的发展。</p> <p>以兄弟省份探索为参考，发挥我省既有优势，充分调研兄弟省份在实际探索中的经验、教训，成功的经验应进行吸取，并结合江苏省省情进行改造，失败的经验在综合开发行业管理设计中避免。由于不同的省份对于铁路管理的体制、机制有所不同，综合开发行业管理的主体也会有所不同，因而，借鉴兄弟省份经验的同时，结合江苏省实际，并在行业管理设计中充分发挥了江苏省既有优势。</p>				