

微信,让旅客“扫一扫全知晓”

——广州铁路春运首日见闻

本报记者 矫阳

■ 新春走基层

1月16日,2014年春运大幕正式开启。在广州,记者发现公交车站、大商场及火车站等地,出现了一张“扫一扫,全知晓”的海报,内容为:铁路系统首个通过官方认证的微信服务号,广州铁路微信服务平台正式改版上线,微信公众账号GZTLWX。

“扫一扫”,关注“广州铁路”微信后,一张在蓝天白云背景下飞驰的白色动车画面随即映入眼帘。共有列车正晚点查询、车站候车信息、火车余票查询、公交接驳、失物招领、货运办理等资讯。

“我们这个微信平台,与车站大厅内的显示屏发布的实时资讯相联,只要有智能手机接收终端,不用去车站就能看到所有资讯,不仅方便旅客候车、进站、乘车,还可有效避免大量旅客聚集在车站。”广州铁路集团党委副书记李新民说。

微信,成为今年铁路春运一个耀眼的亮点。广铁微信上线仅3天,流量便攀升至2.4万人。

贴身管家,提供候车信息

“用这个微信非常方便。”在广州火车站广场,正准备进站的务工人员小陈兴奋地对记者说,他刚刚通过扫描海报上的二维码关注了广铁微信,正在使用“候车”服务功能。“T90广州到石家庄,在3候车室。”小陈开心地说,“看到这个心里好踏实,知道几点开车,

而且不管在什么地方都清楚在哪个候车室候车,简直不敢相信,竟然如此方便。”

只要进入微信中的广州铁路服务平台,从屏幕左下角的客运服务进入,点击候车信息,选择广州站或广州南站,屏幕上显示的车次及候车信息,与广州站、广州南站候车大厅内的巨型电子显示屏显示内容完全一致。

广州铁路宣传部新闻科科长彭贵阳告诉记者,广铁微信最受欢迎的服务是列车正晚点查询。该板块能查询进入广铁集团管辖范围湖南、广东、海南三省的列车。列车到站信息随每一次列车停靠及时更新,对旅客出门候车有较大帮助。

权威发布,提供动态资讯

2013年10月,中国铁路总公司就开始谋划2014年春运的有关工作。这是铁路改革后第一场春运,为体现改革带来的新变化,中国铁路总公司提出今年春运新目标:安全、方便、温馨。

微信是当今即时通讯最便捷、使用人数最庞大的一种新兴通讯手段。广州铁路集团敏锐地意识到,用好这一平台,微信将会是广州铁路今年春运的新手段。

在腾讯微信的技术支持下,广州铁路集团仅用半个月便开发出“广州铁路”这一铁路官方微信平台,也使发布的信息快速准确、权威可信。

“这就是一个纯粹的服务平台。平台上各类资讯,如列车时刻表、广铁各站火车票起售时间、购票指南及出行攻略等保持动态更

新,为旅客提供快速准确的动态资讯,切实帮助旅客出行。”彭贵阳告诉记者。

与此同时,广铁微信与腾讯、新浪@广州铁路官方微博联合组成旅客遗失物品招领信息发布端口,同时发布扩散旅客遗失物品信息,铁路客服中心与车上人员联动,构建旅客遗失物品招领网络,全力帮助旅客寻找遗失物品并及时转运。

真情服务,温暖回家的人

1月13日,旅客黄先生通过广铁微信,预约到了深圳火车站重点旅客服务。

黄先生家住深圳市南山区。前些日子,他为岳父购买1月14日深圳至武昌的Z24次火车票。由于岳父行动非常缓慢,家里没有轮椅,夫妇俩开始为他上火车的问题发愁。

抱着试一试的态度,黄先生通过微信求助“广州铁路”。很快,他接到了深圳车站工作人员打来的电话,告诉他已经联系好通过深圳站特重点旅客服务点进站上车事宜。几乎同时,他们接到了深圳车站客运人员打来电话,告知他们车站客运已安排好轮椅接送。

1月14日晚上,在深圳站帮助下,黄先生患脑梗塞后遗症的岳父顺利登上了回家的火车。这是广铁微信升级改版增加特重点旅客预约服务功能后,第一位预约服务并顺利乘车的旅客。

新技术,新服务,新理念。“广州铁路”微信平台,犹如一股严冬中的春风,温暖着每一位回家的旅客。

(科技日报广州1月16日电)



1月16日,2014年春运开始。据国家发改委初步预测,今年春运客运量将达到36.23亿人次,比上年增加2亿人次。图为在广西南宁市东汽车站,旅客在候车厅等车出发。

新华社记者 陆波岸摄

高铁“隐形人”的不眠夜

黄勇 本报记者 寇勇

昌车设备车间,实地感受铁路“动车大夫”迎战春运的工作。

一列蓝白相间的动车龙正在缓缓驶入“港湾”。顷刻间,动车边已聚集了不下百人。李春元说,每一趟动车在经历了一天的长途奔波后回到这里,都要通过车辆、机务、电务、通信、保洁等多达5个部门的近10个工种的协调配合,对其进行全面“体检”和彻底“清扫”,而动车组在设备维护工区负责的是对每一趟进出库动车的LKJ(列车监控系统)和ATP(列车超速防护系统)的检测维护。这是被大伙戏称为动车“脑科大夫”的一套中心系统,是诊断列车是否超速运行,监视机车正常操作,保障动车运行的一套行车安全设备。

除了日常检查外,今天还有一个重点任务,加强对动车车载设备的外部接收感应装置的检查。动车刚刚停稳,车车间动车组车载设备维护工区工长刘洋已将当晚的检修任务和注意事项交代清楚。大伙按照分工已经各自忙开了。

“STM试验正常,STM天线正常!”在驾驶室和机车车顶里,刘洋和工友李晶密切配合,一丝不苟地检查天线装置,并用密封胶将接收天线缠得严严实实。“为了确保动车运行的绝对安全,必须强化对设备的检修维护!”刘洋忙里偷闲地介绍着。

眼看,口读、复诵,一遍又一遍,仔细核对着显示器上的菜单和数据。在列车运行记录仪前,副工长杨柳说,“这就是俗称的

动车组‘黑匣子’,我们每天都要对入库动车上‘黑匣子’的记录数据进行下载,在第一时间进行彻底分析。通过对数据的分析,可以发现列车运行过程中发生的异常情况!”

如果忽略拥挤的驾驶室,两三位工友紧密协调作业,那么驾驶室后的一个不足0.5平方米的小隔间则显得异常狭窄,勉强还能转得过来,“这里是车载设备的电缆连接

(科技日报南昌1月16日电)

春运前期全国天气总体较平稳

科技日报北京1月16日电(记者游雪晴)今天是春运第一天,人们将陆续踏上回家的旅途。春运期间,天气情况如何?会不会有风雪、雾霾等不利天气状况影响出行?中央气象台高级工程师鲍媛媛在接受记者采访时介绍,春运前期(1月17—26日),影响我国的冷空气势力总体偏弱,我国大部地区天气变化较平稳。

据鲍媛媛介绍,目前除华南地区平均气温比常年同期略偏低外,我国大部平均气温较常年同期偏高1—2℃,南方地区不会出现明显的低温雨雪冰冻天气。

新疆北部、内蒙古东北部、东北部分地区、青藏高原有2—6毫米降雪,其中西藏西南部的部分地区降水量有8—20毫米,西南地区东部有2—15毫米降雨。我国其余

大部地区降水稀少。

值得注意的是,19—20日,将有一股中等强度冷空气影响中东部地区,长江中下游及其以北地区有4—6级偏北风,中东部大部地区气温将下降5—9℃;内蒙古东部、东北等地的部分地区有小到中雪;20日前后,东部和南部海区有7—9级大风。

另外,16—18日和21—24日,华北南部、黄淮、长江中下游及四川盆地等地的部分地区先后有霾或雾;这对交通运输和公众健康产生一定的不良影响。

我首列混合动力型动车组在中国北车投产

科技日报讯(李宇 张兆军)混

动力不再属于汽车,动辄数百米的动车组也可以采用混合动力。近日,我国首列混合动力型动车组在中国北车长春股份公司冲压件分公司正式投产,预计明年9月项目完成。这一混合动力型动车组是科技部的科技支撑项目。

由中国北车长客股份公司研制的混合动力型动车组,集成了两种或三种不同的动力源,能够实现从干线铁路到支线铁路,从电气化铁路到非电气化铁路的跨线运行,增强动车组的线路适应能力和运用幅度。

根据不同的运营路线和运营环境,混合动力型动车组可采用“接触网供电+动力电池组供电”“接触网供电+内燃动力包+动力电池组供电”“内燃动力包+动力电池组供电”等不同动力提供方式。

截至去年底,我国铁路的电气化率达到了52.4%。根据铁路中长期规划,非电气化铁路仍将长期占有很大比例。非电气化铁路与电气化铁路之间的“零”换乘及高效运营,既是中国铁路发展的客观要求,也是中国铁路发展的市场需求。混合动力型动车组的诞生,有助于满足这两类需求,将实现动车组的“零”换乘,使铁路客网真正实现贯通。

根据不同的运营路线和运营环境,混合动力型动车组可采用“接触网供电+动力电池组供电”“接触网供电+内燃动力包+动力电池组供电”“内燃动力包+动力电池组供电”等不同动力提供方式。截至去年底,我国铁路的电气化率达到了52.4%。根据铁路中长期规划,非电气化铁路仍将长期占有很大比例。非电气化铁路与电气化铁路之间的“零”换乘及高效运营,既是中国铁路发展的客观要求,也是中国铁路发展的市场需求。混合动力型动车组的诞生,有助于满足这两类需求,将实现动车组的“零”换乘,使铁路客网真正实现贯通。

科技创新助力国机集团转型升级

科技日报讯(记者徐玢)围绕“加强科技创新,促进转型升级,提升增长质量”的发展思路,国机集团强化技术创新工作,推动集团转型升级。2013年,国机集团参与的四个项目获得国家科技进步二等奖,营业收入、利润总额、经济增加值完成了国资委下达的年度目标任务。这是国机集团董事长任洪斌1月14日披露的信息。

2013年,机械行业经济运行总体处于较低水平,部分行业产能严重过剩;内需和出口形势面临多重调整,低端过剩、中端流失、高端不足的结构制约严峻。

对此,国机集团加强技术创新工作,丰富科研创新成果储备。2013年,集团获得省部级和全国性以上各类优秀成果奖234项,

其中科学技术奖117项,集团所属合肥通用院参与完成的“高温过程装备结构完整性关键技术及应用”等四个项目获得国家科技进步奖。获授权专利1072项,其中发明专利200项。主持或参加标准制定662项,其中国际标准11项、国家标准207项。在2013年7月《财富》杂志发布的世界500强企业名单上,国机集团名列第326位,比上年提高41位。

任洪斌表示,国机集团仍存在一些产品和业务附加值较低、一些产品和业务处于产业链中低端的问题。今年集团将加大科技投入,注重提高科技投入的成效,建立由集团资金引导,所属企业共同投入,进行关键核心技术、共性技术攻关并实现产业化的联合投入机制等。

(上接第一版)如对市场化、产业特征比较明确的研究活动进行后补助,通过设定技术目标来引导企业在市场竞争中选择技术路线,利用创新券来推动企业购买公共研发机构的服务等。

对于一个国家的创新体系来讲,创新资源和创新要素在不同区域之间流动和集聚,能否有效吸引和利用国际创新资源支持国内创新活动,是影响整体创新效能的重要因素。前者是区域创新体系问题,后者是开放式创新路径问题。由于创新资源禀赋和创新基础等方面的差异,不同区域的创新体系应当是各有不同,各有特色,而不是千人一面。在市场机制比较完善的条件下,创新资源肯定会流向创新潜力更大、创新效益更高的地区,会加剧区域之间创新能力的差距。政府所要做的,不是“生拉硬扯”地将创新资源“拽回”不发达地区,而是要努力释放与这些地区创新基础相适应的创新优势和潜力,

科大讯飞:掌握语音产业话语权

(上接第一版)

目前,科大讯飞已占有中文语音技术市场50%以上市场份额,在金融、电信、保险等主流市场达80%以上,可以同时为全行业2000多家企业提供语音核心技术,并面向移动互联网时代全球语音应用热潮率先推出了语音云平台,用户数已经突破3亿,开发应用申请超过2万个,已逐步形成了以科大讯飞为核心的语音产业链,成为业界公认的“语音产业国家队”,牢牢掌握了民族语音产业的话语权。

应用驱动市场

在全世界范围内,语音技术走过了漫长的蛰伏期。随着智能手机兴起,语音技术应用迎来了爆发式增长,真正进入到普通人的生活,开始了一个前所未有的快速发展阶段。

“国内正在形成持续的语音产业价值链,市场应用正在大步前进。”刘庆峰认为,目前中国在中英文语音产业方面的技术能力,已完

全和世界一流同步。在产品应用中,只有在电信级大规模应用上,与美国、日本相比还略有差距;在消费类产品和终端产品方面的发展,反而超过了美国、韩国和日本。

成立之初,科大讯飞面临着如何最大限度地抢占市场的问题。讯飞善于技术,因此企业定位从创业之初就很明确:做专业的语音技术提供商,专注于提供最核心的语音技术,打造一个从核心技术到二次开发厂商,再到终端用户的产业链,使得二次开发厂商能和科大讯飞一起携手合作,利益共享。科大讯飞不仅自己研发语音技术产品,还凭借自身技术优势,为各行各业的开发商提供易用的语音开发平台,为行业用户提供更加智能的语音技术解决方案,目前已与联想、华为、东软、英特尔等合作,帮助他们在系统和产品中进行语音技术的二次开发和推广。

在市场应用上,科大讯飞重点打造语音产业基地,为加速形成围绕讯飞语音核心技术的应用开发集群创造了条件,并积极探索创业业务模式,坚持“软件+硬件”“软件+服务”的产品创新与商业模式创新,加速推动语音技术飞入千家万户。

2011年,国家智能语音高新技术产业化基地、语音及语言信息处理国家工程实验室等国家级平台相继落户讯飞。为与之对应,科大讯飞加速了应用创新平台建设,相继成立了语音平台与嵌入式研发部、口语评测研发部、通信增值研发部、行业软件研发部等应用研发部门,真正实现了从基础研究、应用研究到市场应用的对接。联合实验室负责人、研发部负责人、产品市场经理就某项创新进行面对面的沟通,通过沟通交流,市场方向更加明确,技术研究更加专注。目前,科大讯飞每年推出新产品20项以

上,新产品销售收入占总收入比重超过80%。

创新铸就品牌

科大讯飞始终认为,“一流企业满足市场,超一流企业创造市场”。要想创造出竞争对手难以仿效的市场,就需要具备别人难以仿效的核心技术竞争优势,形成差异化的竞争亮点,打造出中国语音产业的第一品牌。而科大讯飞研发支撑体系建设,围绕语音技术从原始创新到技术成果商品化和产业化,形成完整的协作支撑和运作体系,构建语音产业从核心技术到市场应用的全方位领先,形成竞争对手难以模仿的优势。

多年来,科大讯飞在“顶天立地”发展战略的指引下,努力打造“iflytek inside”品牌战略,通过核心技术的国际领先和研究成果大规模的