

互联网打车方便 新问题亦待解决

□ 本报综合

在都市生活的人,不知不觉离不开网络了,甚至连吃住行都已步入网络时代。近日《中国青年报》等媒体就打车进入网络时代进行了报道。无疑,打车进入网络时代,大大方便了司乘人员,自年初“快的”和“滴滴”两家打车软件巨头合并后,两方不打架了,打车,当然还要继续,但是,也有些新问题出来了。

乘客:每次出门都用“滴滴”叫车

晚上10点,路上行人已是稀稀落落,地铁站附近停着几辆出租车迎接加班归来的人,小彭正是其中一员。他掏出手机,打开“滴滴打车”,输入起始地、小费,发出用车需求,紧接着司机老李的电话和出租车如约而至。

某IT公司的唐子潇也是经常加班,有几次下班的时候地铁都停运了。“好在有打车软件,我叫好车了再出门,不用到外面冻太久,以前晚上看到十一二点,一大帮人一起出来,真的特别难打车。”唐子潇平时身上带的现金不多,消费就直接刷卡,用软件打车可以直接用支付宝或微信支付,“这样真的很方便”。

李媛30岁出头,怀孕之后,每天挺着大肚子去

上班真是一道难题。刚开始,李媛还可以坐地铁,可是地铁里空气不畅,李媛呼吸困难。随着分娩的临近,李媛行动起来更加困难。普通的出租车空间小,李媛上下车都很费劲,坐在里面也不舒服。

在朋友们的推荐下,李媛开始用打车软件叫“专车”。“专车”的车型更多样化,空间比较大,服务也更好,李媛坐“专车”就不那么辛苦了。“虽然专车比普通出租车贵一些,但优惠幅度大,综合来看,专车的价格还是可以接受的”。

李媛说,周围的很多朋友都用专车,比如接客户时选用商务型的专车,就比较“有面子”;或者为了让家人出行更舒适,也会叫专车。

今年1月,李媛刚刚生了一个可爱的女儿。在听说了滴滴快的情人节合并的消息后,李媛认为以后可能不会有那么多优惠券了,“如果没有优惠券的话,我应该还是会打普通出租车”。

司机:用软件后,空驶率降低了

司机老陈,用“滴滴”、“快的”这两个打车软件已经有半年多,“空驶率确实降低了,以往经常会空跑,但是现在通过抢单,可以找到附近的打车单,也就能减少一些空跑的情况”。

老陈还说,用了打车软件也更自由了,跑累了就能歇一会儿。出租车司机们长年跑车都会得职业病,然而放下方向盘就少赚了一会儿钱,北京这座大堵城自然是能跑则跑,丝毫不敢懈怠。

不过,“尽管空驶率降低了,但是感觉收入并没有多少提高,辛苦还是一样的辛苦,赚的钱还是一样多”。老陈说。此外,由于要使用软件,手机网络流量也是猛涨不止。

既然如此,为何还要使用打车软件,老李也是满脸无奈。他说,现在出租车相比以往更加不好做了,用了软件收入虽然没什么增长,但不用就抢不到单,收入就会下降。

那么,乘客都去哪儿了?答案也许是“专车”。“专车服务”也是滴滴打车、快的打车等打车软件公司推出的产品,老李说,专车抢了他们好多生意,特别是路程远,往机场一带的单,而这种单往往赚得多,堵车堵得少。

李海江师傅也表示,专车出现后抢了很多生意。

方便的同时也有一些麻烦

打车软件给司机和乘客都提供了不少方便,但也带来了新的问题。

作为乘客,唐子潇有一次不太愉快的经历。

“当时在杭州,从西湖边上去火车站,一直打不到车,就用‘快的’叫车”。唐子潇等了好久终于有车来接单了,因为她和司机理解的“路口”有出入,就通了两句话。“一上车,司机就开始数落我,说我是外地号,浪费他的电话费,应该我主动给他打电话”。

她就这么听了一路,也没有发作,到了结账的时候,唐子潇的手机一直连不上网,就不能用支付宝结账,不得已用现金付车费。结果司机师傅更不愿意了,“又是一顿抱怨,他说我这样就害得他拿不到补贴了”。

“在线时代,真是平等啊,顾客也不是上帝了,可能我下次在外地打车,真的应该主动给司机打电话。”唐子潇回忆起这段经历有点哭笑不得。

司机也有无奈的时刻。李师傅最近运气就不太好,用打车软件接活时总被突然取消订单。1月的一天,李师傅在长安街就被放了4次“鸽子”,“电话都打完了,也已经答应好了,结果可能是又控到车了吧,就不愿意等了,取消了订单,但是我都已经到打车人附近了,相当于白跑了。现在好多人就是不守规则”。

“十三五”铁路网规划方案广征建议

科技日报讯(铁轩)3月中旬以来,国家铁路局先后组织召开5次“十三五”铁路网规划方案座谈会,分片区征求了31个省、自治区、直辖市政府有关部门的意见。

国家铁路局2014年启动了铁路“十三五”规划的研究工作,先后组织科研单位和设计院开展了18项基础性科研课题研究,完成了铁路“十二五”发展规划中期评估,提出了铁路“十三五”发展规划基本思路,2015年初形成了“十三五”铁路网规划初步方案。

下一步,国家铁路局将充分吸纳地方政府意见,组织开展多层面的专家论证,科学编制铁路“十三五”发展规划草案。

迎“五一”武铁加开29对临客

科技日报讯(孟立)从武汉铁路局获悉,今年“五一”小长假武汉铁路局从4月30日起至5月3日预计发送旅客246万人,同比增加20万人,增幅9%,日均发送61.5万人。

“五一”小长假期间,武汉铁路客流以探亲、旅游为主,呈出行时间集中、长短途客流汇集两个特点,其中湖北省内武汉至宜昌、襄阳、十堰等地客流增长较大。为做好“五一”期间旅客运输工作,武铁加开京广高铁临客武汉—北京西G510/19次等临客5对,加开汉口—宜昌东D5915/6次、武汉—大冶北加开C5503/4次等中短途动车临客17对,加开汉口—恩施加开K8091次等管内普速临客7对共29对临客,同时汉宜动车、武九铁路部分动车组采取重联运行的方式提高运能。

金温铁路青田站信号工程竣工

科技日报讯(丁龙国 马涛)由中铁四局承建的金温铁路扩能改造工程青田站信号工程于4月10日正点开通。

金温铁路扩能改造工程,又称金温高铁,是铁路干线网中沪昆通道和东部沿海通道在浙江省内的重要连接线路,全长188.3公里,设计时速200公里。其中金华地区东孝至金华南增建二线5.3公里;金华南至温州南火车站新建双线铁路183公里,全线共设9个车站。

青田站信号一期过渡工程在保证现有列车运行的情况下,对青田站站场进行改造,以满足时速200公里动车组运行要求。

班组开展建家活动提升职工幸福指数

科技日报讯(于雷)去年以来,通辽工务段在一线班组开展环境建家、文化建家、学习建家、制度建家、组织建家活动,以此提升一线职工幸福指数。

这个段对沿线工区进行大修改造,新建1处,改扩建4处、大修8处、修缮16处,配备齐全小食堂、小宿舍、小浴池、小学习室、小活动室等设施设备。每个班组有一个功能完备、宽敞明亮的学习室,有阅报栏,有一个能插U盘播放视频的电视机,每名职工有一套学习桌椅,有统一的学习笔记本。

长珲客专综合信息管理系统投入使用

科技日报讯(孙云海 姜柳汐)日前,吉林供电段(春)珲(春)客专综合信息管理系统正式投入使用。

这套综合信息管理系统分为三大子系统:重点处所监控系统、接触网维护保养系统(简称CEM系统)及重点工作处理系统,实现了重点处所安全信息可视化,管理者通过高清摄像头监控重点处所的安全信息,实现了故障抢修指挥现场化,一旦出现设备故障,能够通过监控系统清晰显示故障位置,以便组织人员迅速到达现场进行处理;实现了重点工作信息化。

滇越铁路首开集装箱国际联运专列

科技日报讯(张伟明)4月14日10时42分,首趟满载中国化肥的集装箱国际联运专列从山腰国境站发车,专列将通过云南河口中越铁路大桥驶向越南境内,这是滇越铁路运营100多年来首次开行集装箱国际联运专列,是利用云南国际铁路大通道促进云南融入“一带一路”发展战略的重要举措。

这趟集装箱国际联运专列在蒙自北站准轨装运8车,通过中越国际铁路通道准轨(明)玉(溪)河(口)铁路运至河口北站后,换装成16辆滇越铁路米轨固定编组专列,从山腰国境站开往越南,集装箱将被运至河内、海防港,进而通过海运发往东南亚和南亚国家,专列返回中国时将装运越南矿石。

据了解,集装箱运输可实现铁路与海运、公路联运的无缝对接,减少货物损耗,压缩换装和运输时间,具有效率高、成本低、单批运量大的明显优势,是铁路货运发展的重要方向。

近年来,随着中越双边贸易连年增长,铁矿、化肥、焦炭等大宗进出口物资的运输需求缺口增大,2014年河口口岸进出口货运总需求量为250万吨左右,而公路每年运输进出口物资只能完成184万吨。

为满足中越双边贸易运输需求,昆明铁路局正着力创新中越国际联运新产品,推出“米轨直通国际联运、准米轨整车换装国际联运、集装箱国际联运和公铁联运”四种国际联运方式。

此次集装箱国际联运的成功开行,打通了中国昆明至越南河内、海防港的联运通道,借助越南的米轨、公路和海运体系,形成辐射东南亚、南亚的物流通道,将有效降低物流成本,为实现国内与东南亚、南亚地区的互联互通提供了便利。

随着集装箱国际联运的逐步成型,中越国际铁路大通道将在“一带一路”战略中发挥重要作用,目前,昆明铁路局正在与有关方面协商,力促甘肃、陕西、新疆、四川等西北、西南地区的货物都能从海防港、河口口岸进出。

外媒:南北车正式合并 中国向铁路大国再迈步

据日经中文网报道,“铁路大国”中国的雄心正在迈出新的步伐。中国两大轨道交通车辆企业——中国南车和中国北车3月9日分别举行临时股东大会,正式决定合并。

报道称,其合并目的是在经营规模上压倒行业领先地位的欧美日各大厂商,在承接海外订单的竞争中占据有利位置。两家企业销售额在中国市场所占的比率达到90%,合并后将与中国其他国有企业联手加快进入海外市场。

“不要让媒体接近”,中国南车在北京一家饭店召开股东大会。尽管是把媒体排除在外,但40分钟就非常顺利的结束。个人股东们的反应非常好,“非常欢迎”。这样就可以与发达国家的企业一争高下,一位来自香港的男子非常兴奋地离开了会场。

中国领导层大力倡导的“走出去”思路对这一

合并起到很大作用。合并后的新公司名为“中国轨道交通车辆”(中车),员工达到17万,销售额如果按照日元计算将超过3.7万亿日元。南车的一名管理人员透露:“如果顺利的话,4月份就将完成合并程序。”届时将诞生一个营业规模远远超过被称作铁路三巨头的加拿大庞巴迪(轨道交通业务约9400亿日元)、德国西门子(同8800亿日元)、法国阿尔斯通(同8200亿日元)的巨无霸企业。

中国企业给人的深刻印象就是借助规模优势展开低价攻势,但在高铁出口方面,北车副总裁余卫平表示正与28个国家进行出口谈判。对日本日立制作所和川崎重工也希望获取订单的发达国家的业务也态度积极。

河北省唐山市,“这里是头等座。座椅为完全平躺规格,可以看到驾驶室”,北车的高铁车辆工厂由专业的警卫队常年驻守。从去年起,不断有

来自南美和非洲的海外政府人员前来参观。在230万平方米的厂区内生产采用了德国西门子技术的车辆。钣金加工生产线的自动化程度不断提高,在铝制机身的切削工序中,高级技工进行毫米级的加工作业。“在迄今为止所看到的产品当中,质量水平最高”,据称,最近连西门子公司的官员也感到很吃惊。

此前南车与川崎重工和庞巴迪合作,北车则与西门子、阿尔斯通合作,从中吸收了车辆技术。通过此次南北车合并,“可以将先进技术融为一体”(南车管理人员),这一点也非常重要。驱动与控制系统等以往依赖进口的重要部件也在加紧实现国产化。中国自2007年开通高铁以来,运行距离在7年间已经延伸至1万6千公里。日本一家厂商表示“在气候差别非常显著的中国积累起来的经验技术不可小视”。

2014年10月,北车宣布接到了美国波士顿市的地铁车辆订单。川崎重工和庞巴迪也进行了投标,但北车以日欧企业近一半的价格中标。起决定作用的并不仅仅是价格。“因为中美关系得到加强。在当地设立工厂还有助于创造就业”,在谈判中中国政府人士也一同出席,并多次强调了这一点。如果在人工费用很高的美国进行当地生产,将不可避免地挤压盈利空间。即便如此,北车仍要去做,并把这一订单当作进入美国的“宣传广告”。不考虑运营成本,一定要按既定国策执行下去的“国家后盾”也是中国国有企业的武器。

在2010年之后,南车和北车开始加快进入海外市场,也彼此竞争。但进入了因过度的竞争使得业务恶化的恶性循环。南北车的合并就是要避免中国企业间的竞争,加快抢占国际市场。



由中铁五局四公司施工的怀邵衡铁路管段截至3月底,完成红线征地1397.1亩,占设计的90.2%,完成临时征地409.5亩,占设计的43.7%,完成弃土场9个;已开工点32个,累计完成产值3172.2万元。

怀邵衡铁路起于怀化南站,经邵阳至衡阳东站,全长318公里,为兰厦铁路组成部分,设计时速200公里,列入国家“十五”铁路建设规划。

赵从堪摄影报道

“星级竞赛”点亮“岗位明星”

□ 陈亚

“刘峰这小子真不错,连续三个月月度考评都比较靠前,这次‘岗位明星’评选准有他。”“挺棒的小伙,评‘三星’都有希望!”4月15日,重庆车辆段公示栏前职工们正在热议“岗位明星”的人选。

据悉,该段把打造高素质职工队伍作为企业发展战略,并以此次岗位“星级竞赛”为契机,积极引导职工争当技术能手、争当安全尖兵;立足岗位、创新创效;为职工学技练功、展示风采搭建“舞台”,力争在全段范围内营造“保安全、练精兵、促生产”浓厚氛围,充分发挥“岗位明星”的磁场效应。

此次,“星级竞赛”以乘务系统为试点,按半年度、月度评为原则,从安全绩效、工作量完成、业务技术水平、安全过程控制等五个方面为考核依据,推行初始积分1000分的“积分加减制”,根据半年总分评出“五星”、“四星”、“普通”等6个等级,如果职工值乘过程中发现较大故障或者有立功表现,则会额外加分。活动中,该段成立“星级竞赛”评选领导小组,从严把民主推荐、资格审查、考试选拔、综合考核、公开公示、命名表彰等环节,并邀请职工代表全程参与评选工作,让最优秀的职工成为全段职工争相学习的“岗位明星”,力促管理规范化。

据统计,该段违章现象逐月减少,用“星级竞赛”评定机制评选“岗位明星”的做法彰显成效。

自5月1日起

视力残障旅客可携带导盲犬进站乘车

科技日报讯(记者矫阳)记者从中国铁路总公司获悉,经与中国残疾人联合会共同研究,中国铁路总公司制定了残障旅客携带导盲犬进站乘车规定并将于5月1日正式实施。届时,视力残障旅客可携带导盲犬进站乘车。

长期以来,铁路部门高度重视残障旅客出行

问题,在购票、进站、乘车等方面采取了一系列服务措施,同时持续推进无障碍设施改造,努力为残障旅客乘火车创造无障碍的出行条件。此次推出视力残障旅客携带导盲犬进站乘车措施,目的就是进一步提升无障碍出行的服务水平,体现全社会和铁路部门对残障旅客的关爱。

经营与品牌:企业制胜两大宝

□ 谢永彬 尹官麟

抓施工生产和安全质量,确保施工有序进行。要求各项目严格按照“保安全、重质量、抓进度、增效益”的原则组织施工生产,确保节点工期目标的实现和按期开通。在施工生产中,各项目通过抓培训、抓履职、抓纪律来保证安全质量管理要求得到落实,实现安全质量“零”事故。

全面推行精细化管理,实现“管理有效、监控有力、运转高效”的目标,夯实企业发展基础。公司制定了65项改革任务,截至2014年底全面落实了39项改革任务。梳理制定了一系列支撑制度,基本构建了精细化管理体系。43个在在册项目全部上线运行项目成本管理信息系统,并关闭原财务支付系统。开展了项目产品清单、项目管理责任矩阵以及作业层实体建设试点工作,成立了2个混合股份制作业层实体。推进物资集中采购供应,抓好劳务组织化建设。

加强品牌建设,提升企业信誉。公司参建的沈阳四环BT工程喜获“鲁班奖”,这是公司参建的路

面工程第一次获得国内建筑业最高荣誉。沪陕高速唐河互通工程荣获“全国用户满意建筑工程”荣誉称号。自2013年以来公司连续两年荣获“全国实施用户满意工程先进单位”殊荣。衡水铁路飞盐坪隧道获得“中国中铁杯”部级优质工程奖。公司精心打造的优质工程,实现了良好的品牌效益,获得了广泛的认可和赞誉。2014年度,公司共获得了7项省部级、3项国家建设级、3项国家级荣誉。QC成果硕果累累,展示了公司不俗的实力。公司施工的敦格铁路塞什腾隧道被评为2014年度中国中铁股份公司安全标准工地;长平、永吉、新开项目获得中铁五局“节能减排标准化工地”称号。项目工地标准化作业,文明施工,树立了良好的形象。

目前,公司已荣获“全国守合同重信用企业”“公路建设行业百家诚信企业”“中央企业先进集体”“中央企业红旗班组标杆”“中国建筑施工行业企业文化示范单位”“中国企业文化十强单位”“湖南诚信企业”等荣誉。