

2019年通车 北京地铁新机场线首次公布具体走向

科技日报讯(柯宏)7月29日,铁三院对北京新机场地铁线进行第二次环评公示,此次环评公布了新机场线的具体走向。据介绍,在六环外部分,该线将与新机场高速部分共线。另外,线路长度从首次环评的43公里缩减为39公里,线路全线设置草桥、磁各庄、新机场3座车站,平均站间距19公里。

新机场线是今年开工建设的6条轨道交通线路之一,之前已获得国家发改委批复。7月29日,铁三院对新机场线进行二次环评公示,工程南起新机场北航站楼,北至草桥,与首次环评数据不同,线路全长由43公里缩短为39.05km。其中高架线和地面线18.2km,地下线20.85km。

线路共设3座车站,全部为地下站,包括草桥站、磁各庄站和新机场站,新机场站至磁各庄基本

为高架形式,磁各庄至草桥为地下线。环评公示显示,3座车站平均站间距19km,全部为换乘站。据了解,在草桥站,新机场线将与地铁10号线换乘,其余两站与规划线实现换乘。

资料显示,草桥站将设城市航站楼,未来,乘客前往新机场线可在草桥站办理登机手续。磁各庄站和新机场站将新建2座车辆基地,共占地39公顷。

线路设计最高时速160公里,这将成为国内地铁建设首例。未来,新机场线开通后将实现半小时内到达。车辆采用市域车8辆编组,其中7节车厢运送乘客,最后一节车厢为行李车厢。

此次环评公示首次公布了线路的具体走向,线路以地下敷设的方式南起北京新机场北航站楼,向北穿天堂河后转为高架敷设,沿东

大方向北下穿京沪高铁、上跨京山铁路后与新机场高速公路分开,线路继续高架向北至六环路转入地下,沿广平大街、京开高速东侧敷设,至草桥站。

据介绍,在六环外路段,新机场线基本与新机场高速公路、京九客专共走廊。新机场高速公路北起南二环路,南至新机场,全长约39公里,预计2018年开通。

据悉,新机场地铁线路计划今年开工建设,2019年通车。初期运营时间从早上5点至夜间11点。即日起,线路将进行为期10天的公示,公众可在铁三院网站查询报告书简本,并可通过电话、传真、电子邮件、信函方式等向建设单位、评价单位、地方政府及其环保主管部门提出意见。



铁路暑运发送旅客超2亿人次 动车组发送旅客破亿 同比增29.9%

科技日报讯(铁轩)来自中国铁路总公司消息,自7月1日暑运开始以来,铁路旅客发送量持续高位运行。截至7月29日,全国铁路旅客发送量达23232万人次。其中,动车组旅客发送量达到10174万人次,突破1亿人次大关,占铁路旅客发送总量的44.3%,日均发送350.8万人次,同比增长29.9%。

随着铁路建设加快推进,路网规模不断扩大,高铁成网效应明显,合福高铁、郑焦铁路、沪昆高铁新昆西至贵阳北段陆续开通运营,动车组列车开行范围日益增大,铁路客运能力进一步提升,越来越多的旅客选择乘坐动车组列车出行。合福高铁开通运营以来,共发送旅客273.1万人次,单日最高发送旅客10.2万人次;沪昆高铁新昆西至贵阳北段开通运营后,贵阳至上海间的铁路运行时间压缩为9小时,贵阳北站日发送旅客达到1.7万人次。

铁路部门提示,自7月29日起,旅客可以预订9月26日(中秋假期首日)的火车票;8月3日起,可预订10月1日(国庆假期首日)的火车票。请广大旅客及时预订车票,妥善安排行程。

民航局:军民合用机场下半年开展试点

科技日报讯(柯文)日前,民航局与空军联合下发《关于加强空军军民合用机场保障工作的管理意见》(以下简称《意见》)。此外,今年下半年,空军与民航局将在拉萨、硕放两个军民合用机场开展试点。

民航局称,建立联合维修、联合保障、联合管理新机制,提高空军军民合用机场平时飞行安全管控能力和战时飞行作战保障能力。

据了解,今年下半年,空军与民航局将在拉萨、硕放两个军民合用机场开展试点,有望年底前形成五类(一套管理制度、一套维修协议、一套保障方案、一套经费使用管理办法、一套经验做法)可借鉴、可复制、可推广的成果。明年将推广试点成果经验,在空军所有军民合用机场推行联修、联保、联管机制。

数据显示,目前我国共有民用运输机场203个,其中军民合用机场占比近1/3。2014年,全国机场的旅客吞吐量达8.31亿人次,军民合用机场尽管数量不少,但旅客吞吐量占比不高,只有6.5%。

南京地铁四号线开始铺轨

科技日报讯(张爰云 唐承光)南京地铁四号线近日开始铺轨。

由中铁三局路桥公司承担的D4-TA22标共计正线铺轨28.972公里,辅助线铺轨1.036公里。鼓楼铺轨基地地处南京市中心,对施工单位的安全文明施工管理有很高的要求。项目部在克服了筹备时间短、场地移交滞后、施工组织难度大、梅雨季节及高温酷暑等不利因素,合理配置资源,有序筹建铺轨基地,积极主动与监理、第三方检测单位密切配合,保证了现场施工需要。

信息化让“跑、冒、滴、漏”无处可寻

科技日报讯(齐卫)为强化经营管理和廉政建设,大连铁越集团抓规范管理、抓过程防控,运用信息化管理手段,确保资金安全、经营安全、合同安全,提高了工作效率和经营风险防控能力。

这个集团公司针对经营廉政风险较多的实际,积极推行经营过程的信息化管理工作,现场作业、财务管理、合同管理、稽核管理等业务流程,从入到出、由支到收,实现全过程网络化,各种信息实时共享,达到流程管控、相互监督的目的,控制了经营中的跑、冒、滴、漏现象。

暑运为一线职工“送清凉”



入伏以来,内蒙古东部地区持续高温。通辽工务段党委关心一线职工生产生活,组织开展暑运“送清凉”活动,为一线职工撑起健康保护伞。图为通辽东线路车间党支部书记给施工作业职工送去西瓜。于雷摄

“互联网+”让职工都成“管理者”

科技日报讯(寸待伟 刘芳)“噢,这门怎么打不开了?得赶紧报修。”7月9日7时20分,昆明火车站客运值班员车雨锦拿出手机,对故障卷帘门“咔嚓”拍照,随即发到“昆站找茬儿”微信群里。群里很快有了回复,主管设备的人员立即赶来修理。

昆明站充分借鉴“互联网+”思维,创建“昆站找茬儿”微信交流平台,把互联网方便快捷优势和生产管理结合在一起,让每名职工都成安全管理者。职工可以通过“昆站找茬儿”平台,第一时间曝光现场发现的影响安全、秩序、服务、设备等方面的问题,负责的科室、车间及时落实整改并反馈。而过去,职工发现问题后,上报渠道单一、流程复杂,易引起设备修复过慢、耽误时间,影响服务质量等问题。

为调动职工参与的积极性,该站还对发现典型问题的职工给予50元到100元不等的奖励,鼓励职工努力提高车站安全质量和服务水平。

发现疑似马航MH370襟副翼

襟副翼是什么

襟翼,扰流片等。

副翼是用来控制航空器的滚转姿态的活动翼面,根据其安装位置,副翼还可以分为外副翼(靠近翼尖)和内副翼(靠近翼根)。某些高速飞机为减小副翼偏转所引起的机翼扭转变形,装有内副翼,所以内副翼亦称为高速副翼。

襟翼是安装在机翼前缘或后缘、可以活动的翼面,当飞机起飞或降落时,襟翼展开以增加机翼的面积及弯度,提高机翼的升力系数,起到增加升力的作用。根据安装位置襟翼可分为前缘襟翼(在机翼前缘)和后缘襟翼(在机翼后缘),常说的

克鲁格襟翼是襟翼的一种,还有开缝襟翼、吹气襟翼等形式。

机翼上还有一个常见的活动部件——扰流板,安装在机翼上面,主要作用是增加阻力,减少升力。

而襟副翼是一种兼具襟翼和副翼功能的翼面,即是上述的内副翼。襟翼只可以向下偏转,副翼可以向上向下偏转。当飞机在起飞或降落阶段时,襟副翼可与襟翼联动,起到增升的作用。当飞机告诉巡航时,其可差动偏转,起到副翼的功能,同时减少副翼的气动弹性影响。



飞机机翼和机翼上的活动翼面

货运物流也“+”上了互联网

□ 孙理科

当淘宝改变了大众的购物方式,当滴滴、易到改变着人们的出行习惯,货运物流也已经“+”上了互联网——

中国交通报记者采访中经常遇到一些跑十来年长途货运的司机,他们一般是哪里有活儿就跑到哪里,全国各地一走就是几个月或更长时间,家住安徽六安的老王就是其中一个。“因为经常找不到回六安的货,所以很久才能回家一次。”常年在外奔波的老王一说到回家,眼中闪过一丝丝的光亮。“但是自从用上了货运APP,我现在轻轻松松就能找到回家的货源。”老王欣喜地对交通报记者说道。

“互联网+”的热潮让O2O市场迅速崛起,继“互联网+出租车”“互联网+社会车辆”之后,在信息不对称、集约化程度低的货运领域中,通过移动互联网连接货主发货需求的“互联网+货运”的

模式也在兴起。

“货车帮”每天200万条 中长途货运信息

货运APP从2013年年末开始走进人们的视线,2014年发展极其迅猛。据统计,目前已有“货车帮”、“第一物流”、“1号货的”、“速派得”、“云鸟配送”、“发哪儿”等近200多家货运应用平台进入市场,近百家货运应用平台和APP产品已完成首轮融资。

吸引这些平台企业进入的正是中国3000万名货车司机这个庞大的市场。据了解,我国85%以上的大型货车都是个体户经营,物流运力绝大部分依靠分散经营的700万辆中长途货车和近2000万辆中短途货车,每年因货车空驶带来巨大能源浪费和环境污染。部分货车司机已经形成固有的小圈子,司机到一个地方都会找熟人介绍,整个货车司机基于移动互联的平台尚未形成。

“传统物流在电商物流和移动互联网的双核驱动下,进入了转型升级的快车道,中国物流越来越趋向平台化整合,开放式的物流信息化平台将逐步成为主流。这就需要‘打造一个匹配货主与司机运力的平台,帮助货、运双方降低物流成本,搭建社会‘公共运力池。’”贵阳货车帮科技有限公司总经理戴文建说。

200多家货运应用平台让货运业长期积累的用户和信息找到了出口。以货车帮为例,目前,货车帮已聚集认证物流企业17万家,认证货车80万辆,每天超过200万条中长途货运信息。

2014年“货车帮”为司机 节省空驶油费100亿元

“传统物流园区主要是为司机提供停车休息以及信息交汇的服务。由于车辆的过度集中,往

往带来堵车、公路损毁、脏乱差等现象。”戴文建认为,移动互联网可以疏导这种需求,更合理地匹配车货两端,物流园区可以依托软件平台为司机提供更多增值服务。通过这个公共信息平台,全国原本割裂的物流园区串成一串“珍珠项链”,更多的信息交互大大提高了货车司机和物流园区的生产效率。

根据阿里云平台的数据轨迹测算,2014年货车帮为货车司机节省的空驶油费超过100亿元,2015年有望超过400亿元。

物流派CEO赵志波从事了十几年第三方物流,他在做物流派平台之前已经发现业务模式正发生巨大变化。他认为,既然选择在货运市场做车货匹配,就必须着力改变现状,只有改变,才能赢得成功。物流派上线后导入了全国近20万家农村农副产品合作社的企业级货主方用户资源,不仅完成了物流派的货源信息积累,而且解决了农村农副产品运输难的问题,极大提高了农副产品流通速度。

去年10月份上线的速派得,没有一辆货车,没有一个司机,只有一套系统,却重新定义了城市物流共同配送的玩法。笔者了解到,通过速派得系统的统一调配,配送车辆可以多点取送、多装多卸,提升车辆的装载率,降低空驶率。每台在路上行驶的车辆都变成了速派得的营业网点和仓库,将原来的定点集货变成了移动集货和仓储,突破了网点地理位置的限制和车辆物理空间容量的限制。速派得的英文名字是spider,业内人士认为,速派得确实搭建了一张“蜘蛛网”——城市物流的蜘蛛网。目前,速派得已经在北京和天津推广业务,2015年的发展计划是覆盖全国30多个城市。

用移动互联网撮合货源与运力,这些货车平台被更多人视为“货运版滴滴”。但在创业者自己看来,跟按距离标准化收费的“滴滴”不同,货运平

台解决了货运定价非标准化下的车货匹配,推动物流行业的互联网化。

未来“货车帮”要打造一个物流行业生态系统

“目前车货匹配平台确实很火热,这是我国物流业发展的一种必然现象,但其要想取得成功,则必须花较长时间进行市场培养,平台本身需要提供更加全面的服务。”大连海事大学交通运输管理学院副教授李向文表示。

诚信就是一个很容易出现的情况,一方面货主通过软件联系好司机,结果司机没到,影响了物流配送;另一方面司机驱车前往货源,货主取消了订单,司机空跑一场。这都是行业内屡屡发生的事情。而货运平台作为中介方,一旦出现问题,将转接双方压力,承担两方责任。在此情况下,只做信息连接平台就不够,合理的信用机制建立与完善就变得至关重要。如何尽可能通过审核等方法杜绝事件的发生,以及事故产生后的赔付追诉机制,都是平台需要考虑的。

在业内人士看来,货车帮最大价值在于挖掘了庞大的卡车司机的数据和信用。货车帮对货主和车辆有严格的线下认证流程,并在发布信息真实性、信用担保、交易、支付、在途监控、索赔、客服等方面做了大量工作。

那么,一个具有良好收益和价值的平台将有着怎样的服务和技术水准?李向文认为,首先平台能够提供全方位的服务,比如,货车帮就像在种一棵树,“树根”是全国统一的货车货源信息网,“树干”是货车司机,“果实”是围绕这些司机所产生的所有增值服务项目。车货匹配只是一个开始,未来货车帮要打造一个物流行业的生态系统,将涵盖金融、保险、二手车、汽配汽修、生活服务、团购代购等领域。其次,还要解决诚信问题,让货主放心地将货交给车主。

兰新高铁实现了我的创业梦

□ 李彬

2011年,大学毕业的柴柏辰选择了自主创业。身为哈密人的他,认准了高铁即将开通带来的商机,依托哈密大枣这一资源优势,在西戈壁开了一家以自己名字命名的“柏辰农产品专业合作社”,主要负责红枣收购、加工、包装及销售。柴柏辰每个月至少去乌鲁木齐一次考察市场,谈业务。自从高铁开通后,乌鲁木齐及兰州方面的客商越来越多,业务销售量也是直线上升,为打响新疆红枣产业品牌起到了助力作用,也给他本人带来了可观的经济收入。

见到柴柏辰的时候正是大枣销售的淡季,他告诉笔者,自己刚从吐鲁番回来,一个嘉峪关客户打算在年底收购一批葡萄干发给员工,柴柏辰就陪着客户到吐鲁番的朋友那里去参观了葡萄种植的情况。

柴柏辰的农产品专业合作社正式成立于2014年1月,经历了两年多的摸爬滚打,这个“90后”小

伙子终于拥有了自己的公司。他的公司主要承担着红枣种植、收购、加工、包装为一体的农产品合作社,占地面积20亩。从去年1月到今年6月,他的公司已经销售了700余吨红枣,仅从去年11月到今年4月短短半年的时间,销售额就占到了全年销售计划的80%。

“合作社正式挂牌的时候,我还是挺担心销量问题呢,但是等到去年6月听说高铁可能要开通的时候,我觉得机会来了!”柴柏辰告诉记者说。当柴柏辰得知高铁即将开通的消息后,仿佛又一次看到了哈密红枣的春天。从那以后,柴柏辰开始频繁和乌鲁木齐、嘉峪关、兰州方面的客户打电话,把自己加工厂、红枣种植地拍成照片发给客户,并邀请他们来哈密进行实地考察。

“我在嘉峪关和兰州有很多潜在客户,他们总说忙啊,时间不够啊之类的理由,12月26日那天,高铁全面贯通的时候,我早就在网上帮他们几个把动

车票买好,邀请他们感受一下兰新高铁,顺便来我的加工厂参观一下。”柴柏辰的这个办法立即收到了成效,短短一周时间,他跟嘉峪关4个客户和兰州3个客户签下了350吨的大单子。用柴柏辰自己的话来说是,几张动车票,换来了几个大单子,太值了!

为了这批货,过年前柴柏辰要把所有的红枣加工、装袋,统一配发,可恰恰在最关键的时期,厂里的机械设备出现了问题,需要从乌鲁木齐请专业维修人员。“幸好有高铁!”维修人员接到电话后坐着动车,3个多小时就赶到了哈密,抓紧维修设备,终于快递公司放假前,完成了加工。

柴柏辰告诉记者:“高铁开通以后,方便多了,我经常拿着我们加工的红枣,跑到乌鲁木齐、嘉峪关和兰州去推广,也能经常去乌鲁木齐学习一些先进的管理方式,真没想到,高铁开通的这段时间里,让我的公司发展这么快!”不夸张地说,是这条高铁实现了我的创业梦!

女列车员的“妈妈徒弟”

□ 侯利彬

“妈妈,列车到站前十分钟要向旅客通报前方到站站名,防止旅客坐过站。”1:10分K7916次列车即将驶入承德站时,呼和浩特客运段锡包四组列车员乔薇向自己的徒弟,也是自己的妈妈刘智慧提醒道。

女儿乔薇今年22岁,2013年毕业后成为了呼和浩特客运段一名优秀的列车员;母亲刘智慧今年46岁,已在集通铁路上班15年了,2015年7月集通公司大力实施“以客补货”战略,筹备开行第四对跨局管外旅客列车,作为符合调剂条件的铁路老职工,她主动报名来呼和浩特客运段从事列车员工作,成了客运行业里的一名“新兵”。机缘巧合,她又和女儿被分配到同一个车队同一个班组,成为了女儿业务工作上帮带的“徒弟”。

工作中女儿是妈妈的“师傅”。刚从事客运的刘智慧对业务知识可谓是一张白纸,女儿成了她现成的师傅,哪里不懂,她都会主动请教女儿。可是毕竟人到中年,记忆力差了,为了使妈妈尽快熟悉业务,女儿乔薇通过工作中亲身实践的经验用最直白的话语一遍又一遍,就像小时候妈妈教她学说话一样耐心的解释给妈妈听,慢慢地妈妈的业务知识库里也有了越来越多的内容。闲暇之余,母女二人还会互相抽问业务知识。看着妈妈的业务水平有了显著提高,作为女儿的她心底里暗暗为妈妈高兴。

生活中妈妈是女儿的“师傅”。平时女儿有很多心里话总是爱和妈妈说。刚走上工作岗位的时候,女儿迷茫又无助,是妈妈作为知心朋友,带她走出了迷茫,解开了她在工作中的小疙瘩。休息时母女俩总有聊不完的天,一起做饭,一起干家务,一起逛街,一起说笑。

“有我的‘妈妈徒弟’在身边,每次出乘我心里都很踏实。”采访结束时,女儿乔薇搂着妈妈刘智慧的脖子开心地向着笔者说道。