

“钢梁托底”人性化方案胜出

我“大力号”赴韩实施“岁月”号打捞

科技日报讯(施洪兵)8月12日上午,交通运输部上海打捞局在外高桥码头举行了赴韩国实施“岁月”号打捞工程开航仪式。

整装待发的“海上巨人”——“大力号”,2500吨双钩高耸云立;船舷两侧“上海打捞”和“SHANGHAI SALVAGE”的标识格外引人注目;打捞先驱书写的“大力号”三字熠熠生辉,向世界展示着中国救捞的力量。

11时16分,上海打捞局局长洪冲一声响亮的指令:“开航!”

“岁月”号打捞工程总监王伟带领150余名工程技术人员和船员,迈着从容而坚定的步伐,在一声声祝福声中,踏上了“大力号”甲板。

11时21分,在“华和”轮的拖带下,“大力号”缓缓离开国门,向韩国“岁月”号打捞现场驶去。上海打捞局赴韩国实施“岁月”号打捞工程正式启动。

2014年4月16日,韩国发生了“岁月”号渡轮沉船事故,灾难震惊世界。时至今日,韩国国民的伤痛和对亲人的思念从未消失,“岁月”号仍静静地躺在44米深的冰冷海底等待“返航”。

韩国政府宣布“岁月”号打捞工程公开招标后,上海打捞局收集大量的资料和数据,组织技术专家反复论证,创造性的提出和科学编制了“钢梁托底”的人性化打捞方案。凭借独到的技术方案,精湛的技能,过硬的综合实力,丰富的打捞作业经验,特别是刚刚参与长江航道“东方之星”号客轮搜救打捞任务的经历,同时遵照韩国政府要求,与韩国水下工程公司(Ocean C&I)组成企业联合体,参加了韩国政府组织的“岁月”号打捞国际竞标,在与27家国内外企业组成7个联合体,包括荷兰Smit、美国Titan Maritime等世界一流的打捞公司同台竞争中脱颖而出,成为了打捞项目的优先合作对象和首选竞标人。8月4日14时,经过连续半月的打捞技术和商务合同细节谈判,韩国海洋水产部与上海打捞局企业联合体最终签署了“岁月”号打捞合同。

本次“岁月”号打捞工程,根据方案和现场情况,分沉船探摸和抽油、船体起浮打捞以及移至安全区域和运输作业三个阶段推进,历时一年左右,工程进展可关注上海打捞局网站。



“微”能量有大“智慧”

□ 陈亚

“新《运规》的电子版出来了,大家快来下载吧!”“马上就来。”……这是重庆车辆段“安全质量科”微信群内的一次对话。

微信作为一种聊天软件,把文字、图片、语音、视频等功能融为一体。该段质检员们与时俱进,把微信这一便捷的交流方式应用到日常工作、生活中来,为工作、生活增添了亮丽的色彩,也为团队协作注入了新活力。

“安全质量科”微信群建立之初只是为了给几位质检员开展技术交流提供方便,大家在这里分享检修车技巧、技术心得,畅所欲言,乐在其中。随着智能手机的普及以及该群影响力的扩大,加入该群的质检员越来越多。今年1月初,在段领导的建议及支持下,原来的微信群更名为“安全质量科”。该段不仅要求这个科28名质检员全员加入该群,并且还邀请了全段范围的技术能手12人加入其中。

职工在工作中如果遇到疑难问题,或是需要技术协助等,只要利用工间时间或休息时间向群里提出,发出相应的图片、视频等,将会获得快速、直接、有效的实时帮助,也可将问题处理措施、检查心得跟大家分享,相互借鉴、相互提高。职工的工作交流打破了时空限制,实时解惑全无障碍。如今,这个群已享誉全段。

“亲,今天要进行健康体检,注意带上有效证件哟!”“向同志们报告,小冯家顺利添丁,孩子五斤八两,母子平安!”……团队活动、生活小提示、喜事分享等都会及时反映在群中,这已成为职工生活的一部分。小小微信群承载着大家的快乐生活,体现着同事之间的深情厚谊。

京津城际铁路天津站至于家堡进入运行试验阶段

科技日报讯(陈刚)来自北京铁路局消息,通过对京津城际延伸至于家堡工程一个多月来的联调联试,高铁各个系统和整体系统符合高速运行要求。8月14日起,京津城际铁路天津站至于家堡进入运行试验阶段。在此期间,动车组将进行运行图参数测试、故障模拟及应急演练等,为正式开通运营提供技术依据。

京津城际铁路天津站(不含)至于家堡开通后,与运营的京津城际铁路(北京南至天津站)实现贯通,可满足旅客从北京到于家堡中心商务区间直达运输需求,直达旅行时间50分钟左右。

中航工业集团与民航局研讨空中交管科技合作

科技日报讯(柯文)8月11日,集团公司副总经理、中国航空研究院院长张新国与中国民航局适航司司长殷时军、民航局空管办主任任洪涛等领导就开展空中交通管理国际合作举行了研讨。张新国就CAE与美国国家航空航天局(NASA)所开展的空中交通管理(ATM)科技合作交流情况、国际空管行业面临的挑战与策略、空管架构与技术合作、双方初拟的研究方向及近期NASA代表团来访计划等进行了介绍。民航局领导一致认为其思路与分析具有强烈的战略意义和现实意义,与NASA交流与合作可以拓宽我国空管技术的合作渠道,同时希望在空管相关技术领域得到中航工业大力支持,建议双方就空管技术建立定期沟通机制。民航局也将积极参与此合作相关活动,通过各方努力进一步推动我国新空管技术的发展。

“冬病夏治”提高供暖设备质量

科技日报讯(张星)为提高冬季供暖质量,锦州房产利用夏季时间整修供暖设备,实行“冬病夏治”,提高冬季供暖设备质量。

这个段制定了夏季大修计划、重点修程和一般修程。继续推进供暖分户改造,将送回水管路全部进行更换,改串联模式为并联模式,让热水机都会等进入用户家中,通过供暖分户改造有效地提升供暖的热效率,彻底解决末端效应问题。为确保夏修质量,他们严把质量监控、验收和清算关,对检查发现夏修质量问题的一律推倒重来,直到验收合格为止。

昆明铁路局供电集中修改革获新突破

科技日报讯(魏学校)今年,昆明铁路局在成功改革推行供电设备集中修10年后,再次创新推行集中巡检模式,使巡检覆盖率从原来的70%提高到98%以上,进一步提升设备检修效率,压缩巡检“天窗”使用量,释放云南铁路运输能力。

该局供电设备2005年集中修改革后,人力资源全面盘活,检修效率大大提升,接触网检修“天窗”数下降66%,检修覆盖率从原来不足40%提高到95%以上。

为进一步挖掘改革潜能,这个局分接接触网设备巡检,创新推行集中巡检模式。以前,每次巡检只有1台巡检车,巡视5公里左右供电设备,如今集中组织3至4台作业车,按照90分钟“天窗”巡检时间,一次就完成20公里巡检。罗平供电车间管内340.7公里接触网过去每月需要基本巡检“天窗”36个,现在只需17个基本巡检“天窗”,巡检“天窗”数量压缩52.7%。

铁路严防死守备战防汛抗洪

科技日报讯(王丽娜)眼下,北方地区进入主汛期。赤峰工务段突出“防”字,加强防洪知识培训,备足防洪料,做好防大汛、抗大汛各项准备工作。

这个段提前进行全员防洪知识培训,牢记“汛期七必控”,全员达到防洪基本知识所清,防洪备品用料地点清,防洪应急预案清。早在5、6月份,组织清理开挖淤积的天沟、侧沟、排水沟、涵渠,确保排水通畅,消除水害隐患。备足防洪料,做到有备无患。严格值班宿制度,每个车间成立两个防洪抢险小分队,随时待命。

上海超越北京成为国内第一大航空枢纽中心

继2014年上海两大机场——浦东机场、虹桥机场合计旅客吞吐量超越北京首都机场之后,2015年上半年,上海两大机场合计旅客吞吐量超越北京两家机场——首都机场、南苑机场的旅客吞吐量,由此,上海全面超越北京成为国内第一大航空枢纽中心。

——旅客吞吐量方面上海机场超越北京机场——

2014年上海两大机场——浦东机场、虹桥机场旅客吞吐量分别为5169万人次、3797万人次,合计为8966万人次,超过北京首都机场的8613万人次,但距离北京机场、南苑机场两场的9106万人次还差140万人次。

2015年上半年上海两大机场——浦东机场、虹桥机场旅客吞吐量分别为2899万人次、1916万人次,合计为4815万人次,超过北京首都机场的4407万人次达408万人次,目前虽然没有南苑机场的公布数据,但2014年全年的南苑机场的旅客吞吐量不过493万人次,上海两场旅客吞吐量超过北京两场是毋庸置疑的。

——货邮吞吐量方面上海机场拉大领先距离——

在货邮吞吐量方面,上海浦东机场的货邮吞吐量连续七年位居世界第三,中国第一。2014年上海浦东机场货邮吞吐量为318万吨,超过第二名的北

京首都机场达133万吨。上海两场合计货邮吞吐量则为361万吨,占全国货邮吞吐总量的27%。北京两场货邮吞吐量则为189万吨,两者之间相差较大,上海作为中国第一航空货运港的优势显现无疑。

——国际客运量方面上海领先优势加大——

在国际、地区旅客吞吐量方面,上海领先优势也很大。2014年外国人入境人数居前三位的口岸为:上海浦东机场口岸(973.01万人次,占外国人出境总人数的18.47%)、北京首都机场口岸(777.70万人次,占外国人出境总人数的14.77%)、上海浦东机场超过北京首都机场200万人次。2014年度上海浦

东机场的国际、地区旅客占其总量的50%左右,达2600万人次左右,加上虹桥机场,大概在3000万人次左右,也超出北京首都机场的国际旅客吞吐量不少。

2015年以来,随着国内居民出境游的持续火爆,特别是到日韩游客人数持续上升,上海浦东机场的国际旅客吞吐量增长较快,国际旅客吞吐量增速在20%以上,除1月份外,2、3、4、5月份,上海浦东机场国际旅客吞吐量分别为28.95%、24.8%、20.53%、25.49%,远远超过北京首都机场国际、地区合计9.3%的水平。上海在国际客运量方面的领先优势进一步加大。

国内首例无合龙段转体桥完成主要转体结构

科技日报讯(刘月诗 史鹏 杜振珂)日前,由中铁十四局集团三公司承建的安徽滁州滁马高速公路130米上跨合宁客运专线转体桥,为全国首例无合龙段施工转体桥,经过国内多方专家论证,现主要转体结构施工完成,进入梁体支架搭设阶段。

该转体桥上跨合宁客运专线高架桥。施工环境差,安全系数低,桥梁顶面距地面约25米,合宁铁路轨顶处净空10.071米,转体结构施工距离铁路既有有线仅14米,安全系数低,施工风险大。合宁客

专运营繁忙,平均8分钟就有一列高铁通过。转体梁重量大,体梁段长130米,重17370吨。该桥转体部分施工工艺复杂,精度要求极高,球铰钢板厚度50毫米,安装时顶面任两点高差不大于1毫米,中心纵横向误差不得大于1毫米。铁路部门要求,为充分保证既有行车安全,设计、建设和施工的单位对原有的桥梁设计和施工方案进行了优化,转体桥改变了其他转体桥使用的转体加合龙段施工方法,不再设直线段和合龙段,整体一次转体到位。



青藏铁路暑运进入后程

客运增幅位居全路第一

科技日报讯(马文)进入8月中旬,青藏高原天气逐渐转凉,为期60天的2015年青藏铁路暑运也随之进入后程。来自青藏铁路公司消息,暑运以来,青藏铁路旅客发送量实现同比大幅增长,暑期运输亮点频现。

青藏铁路暑运自今年7月1日启动,数据显示,暑运40天以来,完成旅客发送量201万人,同比增加80.7万人,增幅达67%,其中西宁站发送128万人,拉萨站发送25.7万人。7月26日,青藏铁路公司创下单日发送旅客6.4万人的历史最高值。青藏铁路公司也成为全路18个铁路局(公司)中,实现2015年暑运客运增幅最大的铁路局(公司)。

旅游客流是今夏青藏铁路暑运客流的主力军,进藏游、高原游、家庭游、组团游成为暑运出行特色。在挖掘潜力、增加运力的基础上,青藏铁路公司通过加开进出藏列车,高原高铁动车来满足人们游览高原壮美风光的需求。今年暑运期间,共安排开行进出藏列车598列,高原高铁动车382列。

今年暑运期间,青藏铁路公司新开通运营的线路以及首次加入暑运大军的线路,客流量高位运行,“首秀”成绩不俗,成为今年暑运最大亮点。去年12月开通运营的兰新高铁运输效应日益明显,暑运期间客流猛增,人们外出旅游更青睐快捷便捷的高铁动车。青藏铁路公司数据显示,今年暑运期间,高铁动车组发送旅客58.8万人,日均发送1.43万人。日益增长的高铁旅客发送量和进出藏列车旅客发送量,已成为青藏铁路公司暑运客运增量的强大“引擎”。

8月中旬后,随着全国高校陆续开学,新生入学、老生返校致学生流升温。同时,入疆采棉铁路运输也将启动。再加上“热力不减”的旅游、探亲、工作客流,在多重客流交织下,青藏铁路暑运后期旅客发送量将持续高位运行。

服务“一带一路”战略

中欧班列成了一个“世界品牌”

□ 本报记者 矫阳

截至8月14日,中欧班列累计已开行800列。

2015年8月14日9点32分,随着8017次中欧班列(武汉—德国杜伊斯堡)从吴家山集装箱中心站缓缓驶出,标志着自2011年3月19日首列中欧班列开行以来,中欧班列开行总数已达到800列。从第1列到第200列,用了三年零三个月的时间,在国家“一带一路”战略的引领下,从第200列到第800列,仅用了一年零两个月时间。

海运时间三分之一、航空价格五分之一——品牌效应逐步显现

作为一种绿色、环保、安全、快捷的国际运输新方式,中欧班列受到国际社会的广泛关注和欢迎,特别是在“一带一路”建设强力推动下,运量保持快速增长。

班列总量增长迅速。2014年中欧班列开行列数达到308列,同比增长285%;2015年1—7月份,班列开行列数已超过2014年全年列数,达到328列。为满足各地日益增长的发送需求,铁路总公司在今年7月1日实施的全国铁路新运行图中,新增中欧班列线路2条,全部中欧班列线达到21条。

回程班列大幅增加。2015年1—7月份,中欧班列回程开行74列,较去年增加了71列,增长24倍。其中,德国汉堡至武汉,白俄罗斯布列斯特至苏州,西班牙马德里至义乌均在今年实现了回程班列的首次开行,中欧班列已逐渐得到国外客户的认可,从一个中国品牌成长为世界品牌。

货物种类日益丰富。中欧班列运输货物品类已由初期手机、电脑等IT产品逐步扩大到目前的衣服鞋帽、汽车配件、粮食、葡萄酒、咖啡豆、木材等品类。

开行城市逐步增加。目前,中欧班列开行城市国内已达10个(重庆、郑州、成都、武汉、苏州、义乌、石河子、昆明、合肥、哈尔滨),并以这10个城市为中

心向外延伸覆盖到全国主要经济区域,境外到达7个国家11个城市。

品牌影响不断扩大。中欧班列以其海运时间的三分之一、航空价格的五分之一,以及班列化、客货化开行的组织方式,为客户提供了良好的物流体验,货源吸引范围已远远超出开行列的国内城市和欧洲城市。

西中东三条中欧铁路物流通道 正点率达百分之百

按照党中央、国务院的部署,铁路总公司积极构建畅通、快速、便利的中欧铁路大通道,促进中欧互联互通和贸易便利化。

统筹构建了三条中欧铁路物流通道。西部通道,经阿拉山口口岸出境,主要吸引中国中西部地区与欧洲间的进出口货源,中国境内段铺画了13条班列线;中部通道,经二连浩特口岸出境,主要吸引中国华北、华中地区与欧洲间的进出口货源,在中国境内段铺画了2条班列线;东部通道,经满洲里口岸出境,主要吸引中国华东和华中沿海、东北地区与欧洲间的进出口货源,中国境内段铺画了6条班列线。西中东三条中欧铁路物流通道的构建和中欧班列的开行,为中欧间货物贸易提供了除海运、空运之外的第三种物流选择。

推进全程运行图贯通。积极与沿线国家铁路协商,共同铺画中欧班列全程运行图,开辟了重庆—杜伊斯堡、成都—罗兹、郑州—汉堡、武汉—帕尔杜比茨、苏州—华沙、义乌—马德里等21条中欧班列线,实现了国内段与宽轨段运行图全线贯通。班列全程运行1—1.3万公里,时间较普通前压缩2天,最快12天运达,是海运的1/3—1/4。

统一打造班列全程服务平台。专门组建了中欧班列客户服务中心,每天两次向客户通报班列运行

信息,提供7×24小时业务咨询、应急处置等服务。成立了单证中心,开发了单证制作系统,为客户提供联运单证制作、报关转关等服务。

全面提升国内段运输质量。在铁路总公司和铁路局两级调度,设立专人负责中欧班列箱源调配、运行盯控、中转集结组织等工作。中欧班列自运行以来,除受大风天气影响外,正点率达100%,运行速度达到日行1300公里,比沿线其他国家快300公里以上。

推动实现电商包常态化运输

加快中欧班列协调机制建设

积极推进电商包班列运输。积极配合国家相关部门和国际组织,取消了国际联运规章对电商包运输的限制。为促进电商包正常运输,成功组织了重庆、乌鲁木齐、郑州至哈萨克斯坦,以及哈尔滨至俄罗斯的班列电商包运输。同时,多次与万国邮联、海关总署等密切沟通监管互认等电商包运输问题,推动实现电商包常态化运输。

大力加强班列货物安全保障。在中欧班列推广使用了集装箱电子防盗锁,实施远程监控;通过全程保价保险,降低客户货损风险;与沿线铁路建立协调机制,共建全程安全防护体系,有效保障了班列货物运输安全。

初步实现预报关电子数据交换。建立了中欧班列中哈、中俄间信息交换机制,通过提前录入随附单据信息,实现电子预报关和单据预审,口岸转关时间得到进一步压缩,其中多斯特科口岸缩短至5小时,依列茨克口岸缩短至2—4小时,布列斯特口岸缩短至5小时,马拉舍维奇口岸缩短至10小时。

加快中欧班列协调机制建设。一是建立了铁路总公司、相关地方政府、各中欧班列平台公司等参加的中欧班列国内协调会制度;二是与沿线各国政府部门、铁路、企业密切合作,共同推动班列健康发展。