

交通运输部发布三个“十三五”专项发展规划

中国交通领域正迎来“智慧时代”

科技日报讯(记者矫阳 陆鸣)26日,交通运输部召开新闻发布会,连续发布了交通运输信息化、科技、标准化等三个“十三五”专项发展规划。

使用范围有效扩大,ETC应用领域不断拓展,交通运输部物流公共信息平台蓬勃发展的,引导社会力量利用大数据开展服务,全面打造“互联网+交通运输”。

三个规划显示,中国的交通领域正迎来“智慧时代”。从交通运输部连续发布的三个专项规划来看,引领行业创新,聚焦中国智慧交通的升级换代,成为交通运输部工作的另一场重头戏。

刘鹏飞表示,交通运输部信息化规划提出“要结合行业转型升级发展要求,推进信息技术与行业管理和服务的深度融合;要大力促进大数据发展应用,深化政府与企业间合作,共同打造交通信息服务产业新生态”。

按照这一思路,“十三五”期间,交通运输部将着力推进落实“互联网+”重点行动,包括实施“互联网+便捷交通”、“互联网+高效物流”、促进“大数据”发展和应用,以及加快构建车联网、船联网等。

据交通运输部科技司副司长洪晓枫透露,交通运输部正在组织编制《关于推进交通运输行业数据资源开放共享实施意见》,以落实国家促进大数据纲要中的任务和要求。同时,交通运输部将制订完善交通运输行业数据交换共享标准,完善部省两级数据资源目录体系,提升行业数据资源开放共享程度,夯实交通运输大数据发展基础。另外,交通运输部还将研究制

定开展交通旅游服务大数据行动实施方案,并将“积极吸引社会优质资源,继续推动全国综合交通出行服务信息共享应用示范工程,建立综合交通服务大数据平台”。

有关专家认为,交通运输系列规划聚焦“智慧交通”,将成为中国经济转型升级的一个组成部分。这既能带动中国交通运输业自身的发展,又会促进中国“互联网+”其他相关产业的发展。值得关注的是,在大数据上升为国家战略且大数据产业逐步成熟大背景下,中国智慧交通产业的快速发展就在眼前。

评论

移动互联正日益改变着我们的出行

□ 矫 阳

不久前,滴滴出行宣布获得来自苹果公司的10亿美元投资,这也是滴滴迄今为止获得的单笔最大投资。同时滴滴本轮融资还获得多家海内外知名金融及产业机构支持。滴滴公布的最新运营数据显示,目前滴滴平台在中国日完成订单突破1100万。车主与司机超过1400万。

到今年6月6日,“滴滴出行”刚创立仅四年。“滴滴出行”App改变了传统打车方式,建立培

养出大移动互联网时代下引领的用户现代化出行方式。较传统电话约车与路边扬招来说,滴滴打车的诞生更是改变了传统打车市场格局,颠覆了路边拦车概念,利用移动互联网特点,将线上与线下相融合,从打车初始阶段到下车使用线上支付车费,画出一个乘客与司机紧密相连的O2O完美闭环,最大限度优化乘客打车体验,改变传统出租司机等客方式,让司机师傅根据乘客目的地按意愿“接单”,

节约司机与乘客沟通成本,降低空驶率,最大化节省司乘双方资源与时间。

这是智慧交通给我们生活带来的便捷之一。如今,我们搭乘城市公交用一卡通,自驾用导航,过收费站使用ETC,乘飞机高铁看相关App;而无人驾驶、自动泊车等技术亦正逐渐成为事实。

站在交通运输部应急指挥中心,显示屏上各地的交通运输状况一目了然,极大地方便了指挥

者的决策;上12306网站,购票取票,只需动下手指……

这一切告诉我们,移动互联正日益改变着我们的出行,而交通运输部连续发布的交通运输信息化、科技、标准化等三个“十三五”专项发展规划,正顺应了这一时代的发展。三个专项规划充分显示,引领行业创新,聚焦中国智慧交通的升级换代,成为交通运输部工作的另一场重头戏。

按照这一思路,“十三五”期间,交通运输部将着力推进落实“互联网+”重点行动,包括实施“互联网+便捷交通”、“互联网+高效物流”、促进“大数据”发展和应用,以及加快构建车联网、船联网等。

我们期待着更加智慧的出行新方式。

无建筑垃圾 无噪音 现场施工劳力节省50%

长春将建全国首个“预制装配式地铁车站”

科技日报讯(王家福 李仕兵 孙磊)长春地铁2号线袁家店站将建全国首个“预制装配式地铁车站”,即用“搭积木”的形式建地铁车站。相比传统工艺,装配式车站有诸多优点,车站节能环保,比传统工艺节省能量能达到800立方米,我国北方地区地铁标准站

建设周期较长,采用装配式结构施工工艺可以缩短工期4至6个月,从而解决了地铁车站结构在一年内无法完工的难题。这种施工方法,基本没有建筑垃圾,没有什么噪音,现场施工劳动力可节省50%以上。

作为全国首例装配式地铁车站——中国铁建大

桥工程局集团承建的长春地铁2号线袁家店站建设,现已完成80%工程,预计7月上旬装配完成。

袁家店车站高16米、宽度20米,现已完成50环拼装,作为另一个拼装车站的西湖站共计123环,目前正在拼装前的准备工作。



目前国内功率最大 牵引能力最强 “中车制造”重型轨道车首次交付神华集团

近日,中车永济电机有限公司为中国神华集团设计制造的两台蓝白相间的GCD-1000大功率电传动轨道车缓缓驶出总装厂房,这是“中车制造”重型轨道车首次交付用户。

该车是目前国内功率最大、牵引能力最强的电传动轨道车,主要用于铁路施工和牵引大型养路机械编组、线路施工材料及人员的运输、大型养路机械编组由驻地到施工现场的往返牵引及施工驻地转移的牵引工作。

(李伟宏)

一汽第一名职工

□ 吴庆时

1966年4月,中央小计委一位领导检查三线建设,从四川翻越大巴山来到湖北。听过陈祖涛的二汽厂址方案后,狠狠地批评了他一顿,要求二汽再往大山里走,到秦岭那里去找,评价十堰的山只是“鸡毛蒜皮”。

这下惊动了饶斌,他带领季炎从北京赶来,和陈祖涛汇合又往深山走。往西越过竹山、竹溪,到陕西白河牛瓦山、安康、汉阴等地。山地倒是更陡峭,可怎么摆下二汽上百万平米厂房?于是,饶斌又带大家回到湖北老营,进一步完善十堰厂址方案。

1966年6月,一机部上报给国家建委,审查同意。10月,一机部牵头会同国家计委、国家建委、汽车局、湖北省委、中南三建委和有关设计院在老营召开现场会议,二汽各专业人员代表参加,共计500多人。会场就设在老营宫内,代表们绝大多数睡在老乡家里,每人发给一捆稻草打地铺。全体代表都在临时食堂排队领餐吃饭,没有例外。

会议期间传来毛主席《我的一张大字报》,草甸镇

造反小将到老营宫破四旧。气氛开始紧张,大家都担心二汽项目会不会再次黄掉?会上,陈祖涛详细汇报以十堰为中心的厂址方案,得到大多数代表赞同,但也受到××设计院一些青年的猛烈批判,无非又是“靠山不进门”,“进门不进沟”,“进沟不进洞”那些论调,主张二汽再往西进。

五人领导小组一致坚持十堰方案,但在文革压力下,饶斌只好原则上强调“多快好省”,不多说。还是由陈祖涛出面,在会上据理力争,一讲就是一整天。会议主持人一机部副部长白坚一针见血地指出,金兵都要渡河了,你们还在议论不休……二汽还建不建啦?这样及时拍板定下十堰厂址,在关键时刻保住了二汽项目。

陈祖涛认为自己革命家庭出身,在苏联长大,没有包袱,不顾齐抗阻碍回到长春。他万万没有想到,他就被迫脱离二汽建设长达三年之久,并受尽非人的折磨。

接下来,陈祖涛带领汽车厂设计处和各专业

厂、包建厂开始工厂设计。蒋一子、李学诗、梁万瑞等人在老营开始总平面设计,并制作沙盘。可是,在一汽那边,工厂设计处却是最早起来造反的单位之一。“红二造反大军”来电报,勒令陈祖涛回长春接收批判。陈祖涛认为自己是小八路,革命家庭出身,在苏联长大,入党早,没有包袱,不顾齐抗阻碍回到长春。他万万没有想到,他就被迫脱离二汽建设长达三年之久,并受尽非人的折磨。

造反派一开始批他是“走资派”、“修正主义”,证据是从他家抄出来的一批胶木唱片。他还天真地述说自己的革命历史,辩解唱片是柴可夫斯基和斯特劳斯的古典音乐。造反派到他家贴打倒他的标语,错贴到邻居门上,陈祖涛还主动帮别人揭下来,贴回自己家门上。

但造反派对陈祖涛仍不依不饶,对他设立“专案组”,批判上纲上线,诬他为“苏修特务”,反复抄家五次,还把他和一汽的所谓“政治犯”关在一起。陈祖涛在苏联的同学刘允斌(刘少奇的长子)、张玛雅(张琴

秋的女儿,陈祖涛的姐姐)在文革中分别被整死,张志明(张太雷的儿子)被逼疯,这些惨剧更牵连到他。专案组曾一连十个昼夜对他毒打逼供,直到一汽副厂长王少林“跳楼自杀”,给专案组警告,其他人受刑时才得以避免“被自杀”。

但对陈祖涛来说,可悲的是又遇到更狡猾更残忍的“凶手”。审讯时,竟然多次抓住他衣领,把他的头不断往身后砖墙上碰,直到他昏迷瘫倒在地。酷刑使得他小腹肿胀、尿血、腰腿不能伸直,扶墙行走都很困难。最后造成小脑受严重损伤,遗患终生,几年后疾病复发差点送命。陈祖涛的爱人赵厚媛也受到牵连,从吉林师范大学教学岗位下放农村劳动,连仅14岁的儿子陈奇木也一同被下放农村。

工厂设计处以李芳泉为首的造反派发动全处人员回长春“闹革命”,并乘机宣布,除仍在二汽现场设计的70人外,今后和二汽一刀两断,不再有任何关系,也就是说不再参加二汽筹建工作。

1970年初,专案组悍然把陈祖涛送到吉林市桦甸县八道河子公社八道河子大队一小队劳改,诬称他是反革命分子。那里正是吉林师大的下放点,吉林师大在当地的负责人说,我们这里都是五七战士,他要是特务,你们带回去。专案组提不出陈祖涛任何罪状,只好耍硬,硬把陈祖涛丢下,悻悻地走了。

(连载6)

宇通客车推出燃料电池客车

二十五公斤氢燃料可行驶六百公里

科技日报讯(记者何晓亮)宇通客车近日推出了第三代燃料电池客车产品。该车型融合宇通管控技术,实现了氢燃料加注时间仅需10分钟,测试工况下续航里程较之第二代产品有明显提升,超过600公里,尤其是成本下降了50%,加快了燃料电池客车的市场化步伐。

据宇通方面介绍,早在1999年,宇通就投入专业力量开展燃料电池客车研发,2009年即成功推出第一代燃料电池客车,在德国汉堡国际商用车展亮相;第二代燃料电池客车面世于2013年,整车采用低地板、轮边电机驱动技术和先进的下一代通讯总线技术,采用高压储氢,单次加氢续航里程达300km(40km/等速),可满足公交工况运营需求,并于2014年顺利获得工信部批准的国内首个燃料电池客车生产资质。

2015年,燃料电池客车正式列入汽车新产品公告管理,成为国内商用车行业首家通过燃料电池客车生产准入申请的客车企业。而对于第四代产品宇通计划2018年推出,继续推进燃料电池客车的市场化进程,续航里程提升至800km(40km/h等速),寿命也将提升至10000h。

今年4月宇通与北京亿华通科技股份有限公司签订了100辆燃料电池客车合作意向书,该批订单的交付投用,也将是国内燃料电池客车市场化的标志。关于后续燃料电池客车的规划,宇通计划2016年—2018年实现关键技术突破,提高产品耐久性和可靠性,降低成本,并尝试百辆级的小规模示范运营。2019年—2020年待技术成熟后开始千辆级的大规模推广应用。同时,在基础设施方面,为了加速燃料电池客车的研发,宇通完成了国内继北京和上海后第三座、中部地区首座车用加氢站建设,具备燃料电池汽车的运行保障能力。

除了燃料电池客车,宇通还同台展出了5款其他新能源产品,包括纯电动客车中的代表性车型E8公交版、E10团体版、E12公交版;插电式产品则有刚刚上市的8米插电式新品H8和10米插电式公交通H10。

值得一提的是,包括燃料电池客车在内,宇通新能源客车均采用最新升级的睿控3.0技术,均采用动力电池管理技术,并配合保温、散热等功能的内外箱结构及综合热管理系统,有效将电池舱体温度控制在15℃—35℃之间,达到26℃左右的适宜工作状态。此外,宇通客车突破高效动力系统技术,设计发明了五合一集成控制器,高压节电减少55%,体积减少33%,有效降低故障率。实际运营数据显示,得益于睿控3.0技术及“三电”核心技术的应用,宇通插电式混合动力可实现降耗42%以上,纯电动可实现5年全生命周期较传统车节约成本10%—65%。

江淮格尔发力推重卡智能化

科技日报讯(记者姜靖)江淮格尔发重卡顺应时代需求,推出车联网大数据支持的“卡嘉”App和江淮格尔发App。“卡嘉”App让车队或物流公司足不出户就能掌握自己车队所有的信息并进行车辆管理。卡友在“卡嘉”上可以看到车辆所有的参数信息,预约配件或服务,一键导航到就近服务站,还能看到物流公司的配货订单同时进行抢单。

江淮格尔发不仅注重重卡硬件,同时通过车联网系统和江淮格尔发手机客户端为卡友提供物流运输全产业链的信息。

2016中职营销赛项苏州举行

科技日报讯(记者姜靖)5月19日—22日,第三届全国职业院校技能大赛中职组汽车营销赛项在苏州举行,来自全国63所院校的126名选手展开激烈角逐。

全国职业院校技能大赛是国内规格最高、规模最大、影响力最强的技能型赛事,在国内职业教育界有“国赛”之称,中职组汽车营销赛项(简称“2016中职营销赛项”)是其中之一。该赛项由中国汽车工程学会与江苏省教育厅等承办,共包括汽车营销基本能力测试、配件管理综合能力模拟、服务接待综合能力模拟三个子赛项,为期四天的比赛中,除了赛程,还设有开放活动。