

■新时速

330公里/小时,沪昆客专跑出滇铁第一速

□ 万乘里 贡海斌 龙杰

沪昆客专云南段进入联调联试以来,经过数天的逐级提速试验,7月14日14时10分,高速综合检测动车组在沪昆客专K2222+666处跑出了330公里/小时的试验速度,创造了云南铁路新的历史。

列车运营速度目标值为时速300公里

在云南“十八怪”中,有一怪就是“火车没有汽车快”。1910年开通的昆河米轨铁路,由于设备老旧、等级低,于2003年停止了客运,目前仅开行货运,运行平均速度为20多公里,运力远不能满足经济发展的需要。成昆铁路、南昆铁路等准轨铁路作为云南铁路网的主要组成部分,长期以来云南经济社会发展提供了重要的运力保障,但是客运时速最高仅120公里,不能满足广大旅客更高层次出行需求。

据检测动车上一位工程师介绍,“330公里是检

测动车跑出的最高试验时速,是为了测试设备设施综合性能,并不是开通运营速度。”

沪昆客专贵阳北至昆明南正线全长467.5公里,其中云南段正线全长186.0公里,建设投资271亿元,设昆明南站、嵩明站、曲靖北站、富源北站四个车站,开行旅客列车速度目标值为300公里每小时,预留进一步提速条件。

联调联试年内完成年底通车运营

联调联试以沪昆客专云南段达到设计速度为目标,主要内容包括轨道、路基、桥梁、隧道、牵引供电、接触网、通信、信号、客运服务、自然灾害及异物侵限监测系统、综合接地、声屏障等。通过开行试验列车,对轨道、电路、通信、机车、车辆等设备设施进行全面调试试验,对存在的问题进行彻底整治,确保运营后行车安全稳定,整个工作计划在年内完成并于年底正式开通运营。

沪昆客专云南段联调联试工作于7月5日正式启动,标志着沪昆客专年底通车运营进入倒计时。

联调联试以沪昆客专云南段达到设计速度为目标,主要内容包括轨道、路基、桥梁、隧道、牵引供电、接触网、通信、信号、客运服务、自然灾害及异物侵限监测系统、综合接地、声屏障等。在此期间,通过开行试验列车,对轨道、电路、通信、机车、车辆等设备设施进行全面调试试验,对存在的问题进行彻底整治,确保运营后行车安全稳定,整个工作计划在年内完成并于年底正式开通运营。

开通运营后昆明至贵阳2小时

沪昆客专云南段于2010年9月开工建设。六年来,昆明铁路局、沪昆客专云南公司及各施工、监理单位克服施工难度大、工期时间紧等困难,科学组织施工,确保了工程安全顺利推进。



西部最大动车组检修基地建成

存车线总规模达48条

日前,一列和谐号动车组列车缓缓驶入西安铁路局西安动车段西成动车组检修库,标志着该动车组检修库正式投入使用。目前西安铁路局动车组检修能力达到10线20列位,存车线总规模达48条,成为我国西部规模最大、功能最先进、建设标准和现代化程度最高的动车组检修基地,为打造西部高铁枢纽提供了充足的检修保障。

随着此次西成动车组检修库的建成,西安铁路局的检修能力将大大提升。九月份,随着郑徐高铁的开通运营,西安铁路局将首次开行去往上海方向的高铁动车组列车,计划到今年年底,该动车组编组将突破100标准组。

图为7月14日,一列动车组停放在西成动车在检修库轨道桥上,接受地勤机械师们的全面体检。

王曙光摄影报道

铁路电子设备用上“云”管理

科技日报讯(唐哲 魏志强)数据“云上”跑,省事儿又可靠。自从用了电子设备管理系统,只需一点鼠标,所有电子设备相关信息全都一目了然,省时高效。这是呼和浩特铁路局包头电务段电子车间自主研发的电子设备管理系统的写照。

据研发人员介绍,该这一系统充分利用互联网云端技术,自动梳理上传的各项设备数据,由维修记录查询、台账查询、统计分析、版本更新等10个模块组成,实时掌控电子设备状态,可以随时动态查询设备使用时间、故障次数、维修信息等一系列重要参数,进一步精确分析出设备在一段时间内的故障频率。

包头电务段电子车间负责着段管内1443公里91个车站的电子设备维护养护,点多线长,管理与维护电子设备一直是日常生产中的老大难问题。

电子设备管理系统,改以往手写记录设备台账为电脑录入统计,改人工统计分析为“云”计算分析,通过电子设备管理系统强大的“云数据”存储、计算和分析能力,一改以前工区对电子设备信息底数不清、质量情况不明、检修盲目的状况,对每台设备提供有力的数据支持,形成特有的“健康履历”指导车间实施精准维修,实现由“人工跑腿”向“数据跑路”的转变,输通了工区与车间、工区与工区间的设备管理隔阂,最大限度地实现管内电子设备信息资源的共享和利用。

■红绿灯

品牌的建设,欲速则不达

□ 何晓亮

近日,某自主车企推出了新产品。车子无论是外观,还是内饰,包括动力配置都非常漂亮和出众,展示了企业这几年努力之下所取得的巨大进步。

然而,其高管微博上的一句话,却让我感觉不那么合适,那句话是:××,以高质感致敬精英!

我不明白这里的精英,到底指的是哪个群体。如果意味着中高端消费者的话,我很想说,对不起,不光您这家企业,所有的自主品牌,包括距离品牌破顶最近的一两家,目前都没有向精英致敬的资本。

这个资本,就是品牌。品牌不是品名,它等于成功、品味等一切寓意。精英们表面消费的是产品,实际消费的是品牌。而自主品牌,目前没有品牌。

这几年,自主品牌在产品方面取得了令人欣喜的进步,销量和市场占比的提升就是最好的验证。但是首先,这些都发生在低端市场。其次,也是更为令人担心的是,这种本质上仍是价格策略的成功,让许多自主车企由自信瞬间膨胀到自负,以为可以轻而易举地走向品牌,甚至认为自己已经是品牌。

可惜,品牌的建设,欲速则不达。有句话放到这里或许有些刺耳,但是只要在中国老百姓眼里,买国产车依然代表着“这人没钱”,自主品牌所谓的翻身就无从谈起。

能够改变这一成见的,第一步是好的产品。其次,也是最重要的抓手,是品牌的规划和建设。几乎所有的自主车企,当前都已经意识到这一点,即消费升级后的市场竞争是品牌的战争。但就目前的普遍表现而言,尽管投入很大,但亮点并不多。更可怕的是,许多企业劲头十足的在“正确的事”,而非做正确的事。

所谓正确地做事:大多数企业怎么做品牌,外国企业怎么做品牌,成功的企业怎么做品牌,我们就怎么做品牌。设计精良的广告,文艺范满满的文案,科技感、未来感十足的发布会,互联网+粉丝,自媒体……能学的都学,能做的做得更好,一番包装下来,从里到外的气派俨然不输给老外。

只是,这些真的是品牌的关键么,起到预期的作用了么?

如果以冲上中高端为标准,我认为没有。在北上广、省会一线城市里,自主品牌的产品仍然是合

资汪洋中的几颗露珠。仍然没有多少主流人群以自主品牌为荣。

当事者迷,自己的孩子怎么看怎么好。自主车企做品牌,需要时跳出自己企业的圈子,以一名最普通的消费者而不是公司职位的角度,来看自己的产品和品牌工作。

品牌经济,很大程度上是“出身经济”。品牌的出身越高、历史越长,具备的竞争优势越大。中国人热衷的外国奢侈品,乃至汽车,很多都是老字号企业,不少起源于皇室用品。外国汽车能够占据中国汽车市场的高地,最初是因为中国汽车工业当时为空白,今天靠的则是深厚的品牌底蕴。

这一点,是年轻的自主品牌用任何办法都无法弥补的时间差。所以一味的模仿外企的品牌玩法,跟人家说一样的话,用一样的形式,摆一样的格调,只能是忘了本分,东施效颦。

这并不是在唱衰自主品牌,否定中国汽车人的辛苦努力。只是刚能从制造环节抬起头来的他们需要明白,到了品牌阶段,需要全新的意识和视野,更高的知识与审美。与打造品牌所需的耐心踏实相比,这种转型没有多少时间可以拖延。

中韩联合演练海上溢油应急处置

科技日报讯 来自交通运输部政府网站的消息,7月14日,“2016西北太平洋行动计划(NOWPAP)中韩海上溢油应急联合演习”在山东威海北港海域举行。来自中韩两国的18艘船舶(包括6艘专业溢油清除船)、1架专业救助直升机、2架无人飞机参加演习,参演人员达400余人。中国、日本、韩国和俄罗斯派出专家团队现场观摩。

演习模拟两艘船舶在成山角附近水域发生碰撞,大量原油泄漏入海。各救援力量抵达现场后,开展了海上应急交通管制、溢油监测、海上溢油围控清除和岸线防护等4个科目演习。

据悉,威海成山角水域石油和化工产品运输量大,一旦发生海难事故造成溢油污染,极易对海洋生态造成影响。此次演习提升了中韩两国在NOWPAP框架下的海上溢油应急响应能力和协作水平。

宇通成加拿大国际学校唯一指定校车

科技日报讯(记者何晓亮)宇通客车与北京加拿大国际学校,近日举行了校车租赁公司战略合作签约仪式。按照协议,宇通校车今后将成为加拿大国际学校唯一指定校车,为全国19所分校学生提供上下学交通服务。

宇通此次与北京加拿大国际学校签约,标志着国际高端校车市场对宇通的认可。目前宇通校车已逐步成为了国内外高端校车市场首选。

签约仪式上,加拿大国际加煌国际教育集团董事长彭建华博士表示,“之所以选择宇通校车,是因为相信宇通品牌,看重宇通校车的高安全性和人性化,能够为学生上下学营造令学校省心、家长放心、孩子舒心的环境。”据悉,作为中国校车行业标准的制定者之一,宇通校车拥有丰富的主被动安全配置。安芯校车系统可以让校车运营实时处于学校和家长的监控之下。

航班机坪延误超3小时须安排旅客下飞机 每30分钟向旅客告知一次航班动态信息

科技日报讯 日前,交通运输部在其官网上发布《航班正常管理规定》,将于明年1月1日起实施。其中,针对备受关注的航班延误等问题,在《航班正常管理规定》中有明确规定,即航班机坪延误超3小时须安排旅客下飞机,并且每30分钟向旅客告知一次航班动态信息。

此次《管理规定》明确指出,航空公司应制定并对社会公布航班延误经济补偿方案,方案中应明确是否对航班延误进行补偿、补偿的范围、条件、标准等内容。航班延误时,承运人应严格执行经济补偿方案。

除了经济补偿方案,规定还指出,航空公司还应制定并对社会公布机坪长时间延误应急预案,预案内容应包括机坪延误时的信息告知、餐饮服务提供时间、下机的条件及限制。机坪长时间延误应急预

案应与机场管理机构、海关、边检、安保部门充分协调。机坪延误需及时告知管理相关规定,由于天气、突发事件、空中交通管制、安检以及旅客等非承运人原因,造成航班在始发地延误或取消,航空公司应协助旅客安排餐食和住宿,费用由旅客自理。航班在经停地延误或取消,无论何种原因,航空公司均应负责向经停旅客提供餐食或住宿服务。

发生机坪延误后,航空公司应每30分钟向旅客告知一次航班动态信息,包括延误原因、预计延误时间等。机坪延误期间,应保证盥洗设备的正常使用,必要时提供医疗服务。机坪延误超过2小时(含)的,航空公司应为客舱内旅客提供饮用水和食品。机坪延误超过3个小时(含)的,航空公司应在不违反航空安全、安保规定的情况下,经空管部门同意后,将飞机返回停机位安排旅客下飞机等待。



中国标准动车组联调联试接触网实现零火花

近日,中国标准动车组在联调联试过程中,由中铁电气化局负责施工的全线361公里接触网实现了零火花、零硬点,各项设备运行良好,弓网关系可靠,经受住了负荷、冲击和考验。图为国产完全自主知识产权的标准动车组在“汉兴之地、能源之都”的河南永城汉刘邦塑像前穿行。

赵萌摄影