“快递列车”能否驶入改革的春天?

快递与铁路牵手,是创新与改革的牵手;社会运输成本的节约,会给每个人的生活悄悄带来变化

本报记者 于宛尼

随着网络购物的迅速发展,商贸物流相对滞后、流通设施投入不足等矛盾凸显出来。特快电商班列、“不见面的”快递配送……包括快递在内的城市配送服务体系建设正在悄然变革。据统计,前7月,全国快递服务企业业务量累计完成70.2亿件,同比增长52.9%;业务收入累计完成1061.3亿元,同比增长41.9%。快递业成为不折不扣的“黑马”,连年保持50%以上的增速,并对整个国民经济提供巨大助力。

铁路的优势是经济、快捷、运费低廉,稳定、安全、批量运输。同时,绿色、低碳、节能环保,是快递行业理想的运输方式。中国目前拥有仅次于美国和俄罗斯的全球第三大铁路网和全球最大规模的高速铁路网。但从供需来讲,我国铁路客货运输能力仍显不足,目前,我国快递经铁路运输比重仅为3%。

近两年来,快递业人员成本不断上涨,而民营快递公司为了抢生意,又不敢轻易提高邮递费用,唯有在节约营业成本上下功夫,铁路运输虽然没有公路的点对点优势,但运输速度和费用成本都具有明显优势。

业内人士分析,目前一票快件最低成本一般在5元左右,包括派件费1.5元至2.5元,取件费0.5元至1元,运输费1元至3元,人工操作费用0.5元至1元,信息成本0.2元,加上一定的税费。但去年起,有民营快递打出“10元3票”“1000元包仓”等“割肉价”,一些加盟网点为争抢地盘和份额,不惜亏钱血拼。

数据显示,国内每票快件的价格,已从2007年27.05元下降到2013年15.69元,今年上半年进一步下降至15.21元。韵达快递负责人评价:“为了降价,大家简直杀到眼红了。提升劳动效率才能保住运营正常,快件上火车是个好方向。”

值得关注的是,电子商务的发展撑起了我国快递业的半边天。记者随机采访了圆通、申通、全峰的快递员,快递员都表示,经手的快递件,至少60%~80%是网购产品。

据介绍,电商专列与普通的铁路货运不同,针对快递企业而设计,符合白天与晚上不同时段收货、分拣、组织运输的快递业需求。以“京津冀货物快运”为例,快运列车可以根据不同线路的运力饱和程度,更合理地设计开行线路和开行时间。例如增开逆向环形列车将大幅优化列车开行结构,从正定发往保定的一批货物将由过去的3天时间缩短为现在仅需3个小时。

货物快运列车运输货物的范围较宽泛,只要符合国家相关安全规定,上至建筑用料、汽车配件,下至10公斤以上的日用百货、食品饮料,都可以办理运输。与此同时铁路方面还开通了网络、电话预约发送货物等方式,都能够快速受理发送事宜。

对此,租用了小部分快运列车的京东负责人称,快递企业还需要对铁路干线运输在其自有物流系统中的作用进行评估、调整现有物流体系以避免干线运输渠道的左右互搏、优化铁路与公路的对接流程。

据测算,2014年,全国规模以上快递服务企业业务量预计将完成130亿件,中国超过美国,成为全球快递业第一大国,在市场需求的刺激下,铁路试水快运班列实际上据天时、地利之便。

伴随我国产业经济调整,煤炭、石油、钢铁等大宗工业品生产、需求量下降,直接导致依靠运输大宗商品收入的铁路货运利润下降、运力供应偏大。铁路单靠重载运输已经显得很单薄了,开展快运业务势在必行。此前,在铁路总公司已几番在快递行业试水,通过快运直达班列、高铁快递等针对零散户货物的业务证明了快递业务的潜力后,通过电商专列正式向民营快递企业倾斜货运资源。

“一日千里”的快递与“志在千里”的铁路的牵手,是创新与改革的牵手;社会运输成本的节约,会给每一个人的生活悄悄带来变化。

深度观察

全国规模以上工业企业前7月利润增长11.7%

据新华社北京8月28日电 (记者王希)国家统计局28日发布工业企业财务数据,1至7月份,全国规模以上工业企业实现利润总额33491.6亿元,同比增长11.7%,增速比上半年提高0.3个百分点,工业企业利润保持平稳较快增长。

7月份当月,规模以上工业企业实现利润总额4823.3亿元,同比增长13.5%,增速比6月份回落4.4个百分点。

环保部公布7月重点环境案件处理情况

本报北京8月28日电 (记者王冬梅)环保部今日公布了2014年7月份重点环境案件处理情况。处理情况显示,7月份共处理重点环境案件16件,其中河南省共办理完成重点环境案件12件,北京市1件,福建省1件,重庆市1件,云南省1件。

环保部表示,2014年7月份,人民群众和新闻媒体陆续反映了一些环境污染问题,各地环保部门继续加大环境执法力度,严厉查处环境违法行为。

“中国制造”驶向“非洲屋脊”

本报讯 (记者彭冰 通讯员李宁)中国首列“高原有轨电车”8月26日在长春下线。该车是由中国北车长客股份公司研制的出口埃塞俄比亚70%低地板有轨电车,将服务于撒哈拉沙漠以南非洲地区首条开通的城市轨道交通线路,这还是“中国制造”现代有轨电车首次开往“非洲屋脊”。

此批70%低地板列车,将运营在埃塞俄比亚首都亚的斯亚贝巴,因车门处地板面距离轨面不到35厘米,乘客抬脚就可乘车,同时也大大方便了当地配套基础设施建设。

生育率下降,人口结构失衡,年轻人相对于老人的数量将迅速减少

中国将面临人口问题引人关注

本报北京8月28日电 (记者杜鑫)“人口问题已经成为中国经济发展面临的首要问题。”携程旅行网董事长、北京大学经济学研究教授梁建章在今天举行的“2014人口与城市化发展论坛”上说。

“中国的生育率已经降到了1.5以下,远远低于2.1的维持每一代人人口不变的生育率。”梁建章认为,如此低的生育率,将导致中国人口结构严重失衡,年轻人相对于老人的数量将迅速减少。在过去20年中,低生育率已经使得年轻人口减少了30%。而与此同时,我国的老年人口却在迅速增长。最适合创业和创新的年轻人不仅数量减少,而且能力也会下降,因为这些年轻人在老化的社会和企业中得不到足够的晋升机会,缺少历练的机会和人脉关系。人口结构的急剧变动过程将给社会经济的可持续发展带来巨大挑战。

北京大学社会学人类学研究所教授李建新也认为中国将面临人口问题。他指出,近几年出现的民工荒问题暴露了中国人口红利正在逐步消失的事实。劳动力数量的减少,导致了成本的上升。中国现在的低技能劳工的成本远远高于越南、印尼等国。

一个国家的经济竞争力最终取决于人才的数量和质量已经成为经济界的共识。李建新认为,要破解中国将要面临的人口问题,应该扩人口规模。“培养人才有点像培养足球运动员,必须有广泛的群众基础,只有练几年,才看得出哪个小孩具备培养前途。”为此,他和梁建章呼吁,应尽早全面放开二胎。

8月28日,河北省唐县环境执法人员开展大气环境污染专项整治行动,对境内不达标的37座仿古砖窑进行集中关停和拆除。仿古砖生产是河北唐县的传统产业,已有百年历史,一些砖窑由于生产工艺落后、环保设施不足,严重影响当地大气环境质量。

新华社发(陈灿 摄)

环保部发布2013年度全国主要污染物总量减排考核公告

二氧化碳等四项污染物排放量同比下降

本报北京8月28日电 (记者王冬梅)环境保护部有关负责人今日向媒体通报该部会同统计局、发展改革委对2013年度各省、自治区、直辖市和八家中央企业主要污染物总量减排情况考核的公告,公告显示:2013年,全国化学需氧量排放总量2352.7万吨,同比下降2.93%;氨氮排放总量245.7万吨,同比下降3.14%;二氧化硫排放总量2043.9万吨,同比下降3.48%;氮氧化物排放总量2227.3万吨,同比下降4.72%,四项污染物排放量均同比下降。

公告显示,2013年,全国新增城镇(含建制镇、工业园区)污水日处理能力1194万吨、再生水日利用能力319万吨;新增脱硝机组2.05亿千瓦,脱硝装机容量累计达4.3亿千瓦,占火电总装机容量的50%;5.7亿吨水泥熟料产能新型干法生产线新建脱硝设施,脱硝水泥熟料产能累计达7.2亿吨,占全国新型干法总产能的50%,但仍存在脱硝设施实际投运率较低的问题。石油炼制行业18套、3150万吨催化裂化装置新建脱硫设施,占全国总产能的18%;“煤改气”工程新增用气量26亿立方米,替代原煤490万吨;12724个畜禽规模养殖场完善废弃物处理和资源化利用设施,化学需氧量和氨氮去除效率分别提高7个和27个百分点;淘汰黄标车和老旧车183万辆,持续推进造纸、印染、电力、钢铁、水泥等落后产能淘汰工作。

李红勇

李红勇:黄金水道追梦人

■本报记者 黄仕强 通讯员 马正勇

“每个人都有自己的梦想,而我的梦在长江,就在这条举世公认的黄金水道。”这是长江重庆航道工程局第一工程处负责人、水下钻爆及航道整治专家——李红勇常说的一句话,也是他的人生信条。

从一名普通的爆破工做起,到如今成长为我国内河水下钻爆的领军人物,李红勇奋斗了足足30年。漫长的长江航道见证了李红勇的成长,也见证了李红勇一步一步实现梦想的历程。但是,他的梦并未因为获得各种荣誉、各种成绩而停止,这位黄金水道追梦人,依然在为长江航道安全畅通之梦而奔跑。

追梦人生源于儿时理想

李红勇与长江有着难以割舍的缘分。

1966年1月,李红勇出生在长江上游的一座滨江小城——丰都。长江边成了他儿时最喜欢也是最常去的“游乐场”。轮船的汽笛声、江水的波涛声、船工的号子声……这些成为了李红勇儿时最珍贵的记忆。那时,李红勇就默默地许下了“当一名水手”的理想,他憧憬着自己有朝一日,能够驾着轮船,驰骋在长江上,劈波斩浪,奔向远方,汇入百舸争流的壮景之中。

虽然儿时的“水手梦”并没有在日后成为现实,但李红勇以另一个身份延续着他与长江的不解情缘——1982年12月,李红勇来到长江航道,成为一名航道整治工人,他的追梦人生从此开始。

刚参加工作不久的李红勇,还没有得到更多的业务技术培训,直接就迎来了实战考验。这一次,是他30年工作中遇到的第一道难关——长江云阳河段的鸡扒子大滑坡。得到这个消息的李红勇倒吸了一口凉气,虽然刚进入这个领域不久,但他通过传来的消息迅速反应出事件的危机:180万方的滑坡几乎截断了长江,整个航运面临着断航的威胁!事不宜迟,李红勇没有多想,跟随师傅奔赴最前线。面对着滑入江中的巨大礁石群,他和师傅一道,决定采用传统的裸露爆破。内行人都清楚,这样的爆破手段具有极大的风险,尤其是面对汹涌澎湃、水流湍急的险滩河道。上个世纪80年代,水下爆破技术并不像现在这么成熟,“裸爆法”是当时唯一切实有效的手段。那段时间,李红勇与工友们一道,每天工作在颠簸的小木船上,重复搬动比他身体还重的炸药包,一次一次地投进翻滚的江水中。在他们的共同努力下,鸡扒子滑坡整治成功告捷,消除了长江断航的危险。

这是李红勇第一次参加航道整治,第一次参与炸礁施工,由此对相伴一生的工作性质有了清晰认识。他明白,水下炸礁是一项极其危险的工作,每一声炮声都是与死神的较量。但他知道,炸礁、疏浚是在为长江行船铺筑安全畅通之路,责任重大,使命光荣。从此,他就像一根金色的钻杆,深深地扎进了航道,李红勇将赖以谋生的职业变成了不懈追求的事业。

勤学苦练造就行业尖兵

李红勇学历不高,参加工作时只有高中文化,但是他敏学不辍、求学不止,坚持在“干中学、学中干”,他很快就掌握了水下爆破技术和相关的航道整治知识。同事们都知道,李红勇有一个数十年如一日的好习惯,那就是书本、电脑随身带,走到哪儿学到哪儿,用学到的知识解决工作中出现的难题,将施工过程中积累的成功经验、失败教训都做成笔记,在长期的实践中练就了“真功夫”、“硬功夫”。

俗话说:“行行出状元”,能够成为一个行业的状元,不管天赋有多高,都离不开“勤学苦练”这个公认的成功法则,这便是李红勇长期坚持的原则。因此,他能在行业内创造了无数辉煌成绩,也不足为奇了。

1999年12月,长江三峡工程永久船闸进入通航前下游泄水箱涵施工的关键阶段。这时,工程业主——长江三峡开发总公司发现,必须对近在咫尺且已完工的箱涵口实施水下爆破开挖。这是一项风险极大的施工任务,业主虽然联系了多家参与三峡工程建设的国内顶尖施工单位,但谁也没能力揽下这个难度大、风险高的“瓷器活”,工程建设陷入困局。

困难面前,李红勇站了出来。在临近箱涵出口5米的距离进行控制爆破,意味着对泄水箱涵及临时封堵门的设计水击波压力安全值不得高于0.06MPa,形象地说,相当于常人用手指戳破一张白纸的力度。对李红勇来说,一半是信心,一半是压力。他查阅了大量技术资料,找来技术人员商讨施工方案,反复试验,然后创造性地设计了水下气泡维幕装置进行防护,采用分层爆破、延时毫秒控制爆破技术,有效降低了水击波压力,这样既成功实施了水下泄流槽的爆破开挖,又保证了三峡永久船闸泄水箱涵的安全,为三峡永久船闸的按时通航扫除了最后一道阻碍。李红勇的成功为长江重庆航道工程局赢得了重要声誉,苛刻的工程业主给予了该局通报表扬,在同期参与建设的数百个国内一流施工单位中,这样的褒奖来之不易!

在施工实践不断取得突破的同时,李红勇和他的团队开始总结提炼日渐成熟的技术和工艺,把“会做”变成“会写”,提炼了一批看得见、摸得着的技术成果。

2009年10月,他主持编撰的《山区河流水下钻孔爆破施工工法》成为国家级工法;2013年3月,获得国家发明专利,填补了我国内河航道整治技术的专利空白。

在高产优出技术创新成果的同时,李红勇呕心沥血、砚田笔耕,积极撰写学术论著。近年来,他主持编撰了《水下钻爆作业指导书》《水下裸露爆破作业指导书》,撰写了《长江太子矶水道中段航道炸礁工程洪水期高水位施工技术措施探讨》《控制爆破技术在库区炸礁施工中的应用》等多篇高质量的科研论文,为水下钻爆技术的进步和发展贡献了一批重要的理论成果。

每一项工作都是一次挑战

对于李红勇和他的团队而言,每次工作都是一次巨大的挑战。

1997年6月18日,重庆直辖,巴渝大地欢欣鼓舞。此时,随着长江三峡水利枢纽工程的建设推进和分阶段蓄水,为迎接万吨级船队直航重庆,逐步将朝天门以下的长江干流航道建设成为国家一级航道,李红勇和他的团队先后承建了长江三峡水利枢纽施工期变动回水区航道整治工程,长江三峡水库涪陵至铜锣峡、铜锣峡至娄溪沟航道整治炸礁工程等一大批重大航运基础项目的施工。历经十多年艰苦卓绝的炸礁整治,李红勇和他的团队对重庆河段30余处碍航滩险进行了炸除,由此拓宽了航漕、增大了水深、改善了流态,航道条件得到了根本性改善,万吨级船队直达重庆,昔日闭塞落后的重庆港成功跻身亿吨大港行列,重庆基本建设成为长江上游航运中心。

2005年至2011年,李红勇和他的团队先后承担了泸州至重庆(泸渝段)、宜宾至泸州(叙泸段)共计16个滩险的航道整治建设任务。经过分阶段整治,长江重庆至宜宾384公里干线航道全面建成国家高等级航道(三级)。特别是通过航道整治,该段航道首次全面配布了航标灯,结束了长江上游船舶昼航夜泊的历史。

2013年初,重庆上游最大的高桩直立式码头——果园港开港在即。但是,码头前沿港池水深不足,大吃水船舶无法靠泊,一道深水、近距离控制爆破的施工难题交到了李红勇面前。港池爆破点深度20米,与刚建成的高桩码头距离仅5米,难度高,风险大!面对业主的期盼和重庆港航界的形象,李红勇再一次挺身而出。他仔细察看现场和施工图纸,亲自动手计算并编审方案,准确下达减震措施、孔排距、爆破厚度、振速等技术参数,通过实施延时爆破、分层爆破、爆破监测等控制手段,安全圆满地完成了施工任务,确保了重庆果园港按时开港迎船。

在重庆如火如荼的港口建设中,李红勇和他的团队还参与了主城东港作业区、重钢环保搬迁码头、涪陵黄旗码头、涪陵糠壳湾码头、白拱码头等一大批港口码头的基础建设,为重庆港口大型化、深水化、集群化发展作出了特殊贡献。

辉煌的成绩换来了无数荣誉:近年来,李红勇和他的团队先后获得了国家专利2项,国家级工法3项。因为李红勇和他的团队,水下钻爆已成为长江重庆航道工程局的核心技术,是该局在同行业领先的核心品牌;李红勇本人也先后荣获重庆市劳动模范、劳动创新奖章、优秀共产党员,全国交通运输行业文明职工标兵,全国五一劳动奖章等一系列高规格的荣誉称号。

一次载入史册的“外交工程”

功夫不负有心人。30多年的苦干实干、忘我拼搏,李红勇从一个寂寂无名的爆破小工,成长为鼎鼎有名的水下钻爆专家、化身为平安长江“守护神”。

不仅如此,凭借着坚实过硬的航道整治技术,李红勇和他的团队还成功地扮演了一次跨出国门的“交通使者”。

如今航运顺畅的“澜沧江-湄公河”航道,原来却是危机四伏。这条横贯中、老、缅、泰4国的国际河流,跨域广,航道长,险滩多,大大限制了航运的顺畅度,也制约着沿岸各国的发展,整治工程迫在眉睫。

接受这项工程任务的正是李红勇和他的团队。能够接到这个被喻为“外交工程”的项目,让这个团队非常兴奋,这也是长江重庆航道工程局第一次成建制地安排基层单位走出国门接手国际项目。

但是,兴奋之后,李红勇和他的团队很快就意识到了环绕在身边的重重困难:没有现成的施工装备,工况险恶,安全风险巨大,自然环境恶劣,生活补给不畅。这样的困难也曾无数次地出现其他项目中,所以,即便是无数难题摆在面前,李红勇和他的团队依然没有退缩。

迎难而上,李红勇带领着团队改造设备、精心策划,科学施工、努力规避风险,保证了“澜沧江-湄公河”航道改善工程的如期完工,给这项动用“总理基金”的外交项目交出了一份满意的答卷。外国专家为长江航道人不怕困难、百折不挠的精神彻底折服了,纷纷向李红勇伸出大拇指,连连赞叹“NO.1、NO.1、重庆ok”。2003年5月,李红勇被国家交通部和云南省人民政府联合授予“先进个人”称号,他的团队被上级授予“特别能吃苦、特别能战斗、特别讲奉献”项目部。如今畅通的“澜沧江-湄公河”航运,记住了这支来自山城重庆、来自长江航道的“交通使者”。

永远“较真”的带头人

李红勇身边的人都知道:“他是一个无比较真的人”。

李红勇觉得这没什么不好,作为项目的带头人,如果他不较真,那整个团队也不会取得今天的成绩。

不管是工作中,还是生活中,李红勇的较真都是出了名的。

比如,在航道整治炸礁工程爆破清渣后,炸礁深度不允许超设计底高,并采取硬式扫床验收,这就意味着所有水深测点都必须低于设计底高,哪怕高出1厘米,也不能通过扫床验收。为此,一些职工不理解,认为“豆腐盘成了肉价钱”,得不偿失。李红勇却说:“航道整治炸礁工程来不得半点虚假,不能有丝毫侥幸,差1厘米,船舶就有可能触礁划舱,我们决不能为了自己的方便和小利,让船舶航行留下安全隐患!”

李红勇的春节几乎都是在工地上度过的,他的妻子唐霞曾用年历制作成了一张特殊的“考勤表”,以便记录李红勇在家的日子。在这张考勤表中,李红勇一年来在家的时间,也不过只有早出晚归的36天!有一年临近春节,妻子希望李红勇过完年再走,他却这样回答妻子:“在哪里过年都一样,家里有你照料,工地更需要我,职工都在工地上。”

这样的“较真”故事时时刻刻都在李红勇身上发生。因公在外,只要时间允许,他都要谢绝公车单独接送。近的,就乘公交;远点,能坐火车他绝不乘飞机;不管目的地陌生或熟悉,他都宁愿自己麻烦,近乎“呆板”地勤俭节约……

正是有了这样的付出,李红勇和自己的团队打成了一片、融为了一体,成了职工的知心人、好兄弟。“不管职务如何升迁,荣誉如何堆积,他的精神内核和工作作风都没有改变,他是我们敬重的好兄弟、好大哥。他把一切精力,一切荣誉,都归给了集体,融入了集体。差炮工时,加工、装药、连线,他是能手;钻工缺人时,他就登上钻机,下管、接卸钻具、抡二锤、爬钻架,他是好手;移船定位时,人员不够,他又成为水手。工期吃紧,他是现场施工员,蹲守现场和大家昼夜赶工;水下测量,他还可以驾驶交通船,是一名合格的船员。”作为最亲密的战友,项目副经理陈洪说起李红勇,言语中充满了赞誉。

如今,李红勇和他的团队依然奋战在航道建设第一线。未来,他们又将迎来新的更加重要的使命:今年4月,国务院总理李克强专程视察长江,在重庆主持召开座谈会,研究依托黄金水道建设长江经济带,明确提出要加强航道疏浚治理,提高通航标准,增强长江运能。这无疑是对李红勇及其团队履行航道建设职责的巨大鼓舞,更是赋予了炸礁勇士继往开来、再创辉煌的光荣使命。

李红勇,这位在长江航道奔跑了30余载的追梦人,还将继续为梦前行!

本报社址:北京市东城区安德路甲61号 邮政编码:100718 定价:全年294元 每季73.5元 每月24.5元 零售:逢4版0.44元 逢8版0.87元 广告经营许可证京东工商广字0184号 上期(北京)开印时间:3:00 印完时间:4:30