

“十堰·南水北调号”列车首发

本报讯(记者张聃 通讯员李桂明 韦建)日前,由武汉铁路局襄阳客运段担当的十堰—北京西K279/280次旅客列车正式被冠名为“十堰·南水北调号”列车,并在十堰站首发。

此次列车冠名由十堰市委、市政府发起,路局传媒公司承办,并通过在列车车头两头、区间牌下、头枕片上、卧铺车厢中下铺壁板粘贴和列车广播等形式进行有形宣传展示,宣传南水北调工程概况和旅游景点及旅游产品。

冠名后的K279/280次、K8081/2次列车将以水为媒、以车为媒,为地方旅游产业的持续发展奠定良好基础,同时对南水北调工程进行大力宣传,搭建起车城十堰与首都北京的联系桥梁。

杭黄铁路项目部快速进点

本报讯 为积极响应杭黄公司“跑步进场、迅速安摊”的建设要求,中铁四局杭黄项目部迅速组织主要人员机械进场,在短时间

内就完成了安摊建点、征地拆迁对接等施工前期准备工作。截至目前,经理部及各分部先后进场人员201人,机械设备进场40套。据悉,经理部制定高标准开局,高要求管理,高效率推进和让标准成为习惯、让习惯符合标准的管理理念,工作人员目前已全部进驻办公。在办公区显要位置设置了文字简练、内容充实的企业简介等对外宣传的牌板和标语以及企业文化宣传栏。成立征地拆迁领导小组,积极与当地有关部门协调临时用地事宜,有效地推动了征拆启动工作。(张君)

联合国秸秆综合利用示范项目落户秦皇岛

本报讯(特约记者米润胜 通讯员张宇红)近日,由联合国开发计划署、全球环境基金小额赠款计划主办的“秸秆综合利用 低碳环保示范”项目,在位于秦皇岛市的河北科技师范学院举行启动仪式。本项目以“秸秆综合利用技术与实践”为主题,由秦皇岛市创业者协会、市生物技术及应用研究所、市公关广告协会共同承办。

据联合国开发计划署UNDP项目官员、全球环境基金小额贷款项目国家协调员刘怡介绍,本项目是该计划在中国支持的23个减缓气候变化的项目之一,总额度约5万美元,赠款将根据项目的具体实施进度分三次拨付给承办单位。



每年入冬时,“海巡153”轮都要将夏季灯浮标更换为抗冰的圆锥形冬季灯浮标。

本报记者 于宛尼 摄

上了劳动保护措施,专门建造了隔音室,将佩戴降噪耳机写入安全管理条例中,“现在好了,一个小时只要出去巡查一次。”

2014年11月5日,“海巡153”轮在天津港执行航标作业任务时,吊车在运送完10个灯浮标后不能正常运行。第二天,该船还有出海换标任务。李玉福在船员们都下班时,爬上吊车狭小的驾驶室,将椅子卸下来,蜷缩着身体钻到驾驶台底部,查找信号线源问题。李玉福一边对照设备操作书,一边在10股线中排查几百条细小电线中的问题,每条线都要和相应的匹配电线进行适配才能诊断是否有问题。4个小时后,李玉福终于发现一条小电线通电后,保险丝就会断。试了两次,都是同样的结果。“电子系统连接错综复杂,传感多处,维修电工最难的就是诊断问题,只要找到故障就等于问题解决了。”

52岁的李玉福一辈子在船上干轮机工作,爱好是修理各种电器、机器,最擅长电视、洗衣机的维修。一辈子在船上,李玉福却不愿让孩子、亲戚上船工作。“轮机员要像乌龟一样,整天缩在机舱里,细心照料发动机,把机器伺候好了,船才开得顺。”李玉福说,“在船上,家里有事别人都赶不上。”他父亲去世时,他在船上执行任务。

大管轮张连洲也一样,太来临盆时,他正在船上执行任务。张连洲说,“船安全,家就在,时刻保障船舶安全是轮机组成员永远的使命。”

据悉,“海巡153”轮按照班组按生产条例等,克服了作业区域跨度大等多种困难,列编以来共安全航行8407海里,航标作业1953批次,主机安全运行2133小时。2012年,该船荣获天津市安全生产先进班组。

小灵通“清频退网”,靓号用户发起“保号”行动

北京联通退网方案为何不受待见

本报记者 徐新星

“当初花高价买的小灵通靓号就这样被无偿收回了?”11月25日,在北京做服务器维修工作的刘畅说,“我的号是8xxxxx3,很好记,但现在只能呼叫转移。”

12月31日北京联通将终止小灵通服务。连日来,北京部分地区小灵通靓号用户得知该消息后,通过各种形式进行投诉。据了解,针对北京联通推出的退网安置方案,双方多次沟通均未谈拢。

靓号用户:“为啥别的地方能做到?”

刘畅告诉记者,2005年,他花了1.2万元买了一个小灵通靓号,此后该号被用于名片、公司网站以及广告,“光在一些网站做推广一年就花了10多万元,无偿收回后,我投的广

告白费了”。

与刘畅有同样遭遇的用户不在少数。11月25日,记者在联通总部采访前来投诉的用户时了解到,多数用户提出了保号转固话、换靓号、升级超级灵通等要求,他们指出,“别的省份出台的方案我们就能接受,为啥别的地方能做到的北京不行?”

据了解,工信部于2009年发出通知,明确要求当初划给“小灵通”使用的频段在2011年底前完成“清频退网”工作。随后,各地运营商都提出了各自的补偿方案和转网优惠。但在“退市”工作中,各地安置方案不一。山东、广东、江西等地均规定,小灵通可携号转网,其中,山东用户不仅可以转2G手机号,还可以转固定电话,号码不变。此外,河南焦作联通推出“小灵通升级为超灵通,号码不变,信号更好”。

为方便小灵通用户升级换号,北京联通

今年也从资费设计、号码更换等方面为小灵通转网客户定制了多款产品,对此方案,一些用户并不买账。用户李文星告诉记者,“北京联通的方案实际上跟小灵通没关系,我们的靓号等于是白白丢了。”还有用户担心,“我们的号码上交后,运营商会不会转手高价炒卖给集团客户?”

对此,北京联通新闻处一位负责人对记者说,“我们拿走的这个网也好,清除的频也好,是上交工信部,不是联通在占有这个频段。北京联通的靓号管理有一套规则,不是说谁能偷偷卖给大客户的,所有的靓号怎么选择,都有明确的规范和规定。”

对于“为啥别的地方能做到的北京不行”等问题,该负责人指出,“号码资源属于国家,北京跟其他地方不一样,北京的优质号码资源非常紧张。”

“金奖百年·中国酱香”茅台时代叙事之二

1998:观念逆变催生首支市场营销团队

■本报通讯员 金 扬

时光的轮盘流转到1998年。这年被称为中国白酒的灾难年。而早在1997年7月爆发的东南亚金融危机强震,仍旧在某种程度上波及到中国经济的一些领域。

和上世纪90年代不同的是,在步入市场经济快车道后,中国的白酒业呈现出严重的两极分化,行业新秀也随之诞生。出现了一些夺目的黑马。很多名酒和名不经传的一般白酒都处于相同起跑线上,昔日英雄纷纷落马。

1998年2月,山西朔州发生了震惊全国的毒酒事件。随后,秦池酒在以3.2亿元的天价夺下央视广告标王之后,白酒业陷入深渊。紧接着,国家有关部门发布禁令:白酒广告限播,不允许参加“标王”竞争。

茅台集团元老季克良在受访时回忆:“1992年到1998年这个时期是非常有趣的时期,一方面贵州48家白酒企业,除了茅台、贵州醇和另外一家企业之外,几乎全军覆没,

要知道在上世纪80年代,贵州酒在全国都很风行的,但许多企业在90年代中期垮下去后,至今尚未恢复元气。”

在这场白酒业灾难年中,茅台同样未能拔足旋涡;从往昔的“车水马龙”陷入“门可罗雀”的冷场。

1998年7月,袁仁国被委任为茅台集团的新一代掌门,任职茅台集团的董事长和总经理,全面负责茅台的市场营销工作。

袁仁国在就职演讲中说,茅台若要在市场上赢得更多空间,需要唱好三首歌:《国歌》(“最危急的时候”)、《国际歌》(“从来就没有救世主”)、《西游记》主题歌(“路在何方,路就在脚下”)。

他接着慷慨陈词:要真正树立以市场为中心理念,彻底抛弃“皇帝女儿不愁嫁”的陈旧观念,坚持生产围绕销售转,销售围绕市场转。

这一年,茅台的年销售计划是2000吨,直到袁仁国履新之时,茅台大半年的销售才达到700吨,离原销售计划尚有1300吨的空缺。要想在剩下的短短5个月里完成任务,这几乎

成了一个近乎奢侈的愿望。

8月,茅台逆势而上,组建了茅台历史上第一支17人的销售队伍,“生产围绕销售转,销售围绕市场转”——从这一年开始,茅台正式逐鹿大江南北,回鼎市场。

袁仁国在全厂招的20多个营销员,在20多个茅台集团的中层干部带领下,主动出击全国白酒市场,使茅台酒厂当年在短短的5个月里超额完成了2000吨的销售任务,销售收入达到8亿元。

自1998年以来,茅台集团的销售收入每年都以两位数的速度增长,而其辐射范围较广的29个区域的营销网络,也跻身为国内白酒业中最健全的营销网络。

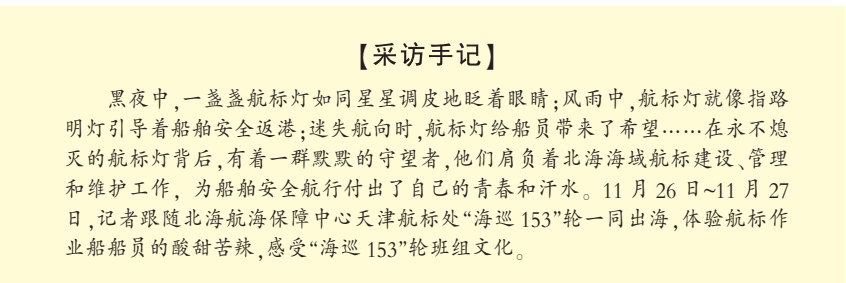
在后来接受媒体采访时,袁仁国说,1998年改革至今,“茅台集团的增长速度,相当于又建了一个茅台酒厂”。

回望1998年的危机,给茅台带来的不是萎缩,更不是灭顶之灾,而是持续至今的高速增长。从成功兼并习酒,到茅台股份公司上市,再到连年进入英国《金融时报》、美国《福布斯》杂志评选排行榜。

“船安全,家就在”

——记全国“安康杯”竞赛优胜班组北海航海保障中心“海巡153”轮

本报记者 于宛尼



【采访手记】

黑夜中,一盏盏航标灯如同星星调皮地眨着眼睛;风雨中,航标灯就像指路明灯引导着船舶安全返港;迷失航向时,航标灯给船员带来了希望……在永不熄灭的航标灯背后,有着一群默默的守望者,他们肩负着北海海域航标建设、管理和维护工作,为船舶安全航行付出了自己的青春和汗水。11月26日~11月27日,记者跟随北海航海保障中心天津航标处“海巡153”轮一同出海,体验航标作业船船员的酸甜苦辣,感受“海巡153”轮班组文化。

“左满舵!好,停车!”11月26日,在船长姚强果断干脆的指令中,北海航海保障中心天津航标处“海巡153”轮慢慢朝着16#灯浮标贴近。待船舶稳后,年近60岁的水手长王宝龙靠近右舷,他和一名年轻的船员迅速用一支缝衣服针形状的铁棍穿过吊车的铁钩,用锁链将浮标套住,仔细检查后,对着在甲板上等候的船员竖起了大拇指,告知他们灯浮标可以起吊……

此时,营口鲅鱼圈水域,凛冽的海风吹在记者脸上犹如刀子般,风大,感觉身子也随船摇摆不定。吊机操纵室的副水手长郝德林启动吊车,4吨重的灯浮标箱体被迅速从海中拉起,在空中缓缓移动,稳稳落到“海巡153”轮甲板上。当日,船员们连续作业11个小时,更换12个灯浮标。

11月26日~11月27日,记者走进全国“安康杯”竞赛优胜班组——“海巡153”轮,和船员们一起完成冬季航标作业,感知海洋强国战略背后的中国航标作业船船员世界。

“每一个岗位,每一个人的动作,都被记录下来,大伙一起看视频挑出不规范的动作。”

“海巡153”轮是我国新一代大型航标



船,采用双主机推进,续航能力达4000海里,总体设计达到国际先进水平,负责北方海区航标维护、抛设、更换以及海上溢油和航标应急工作。

随着我国经济发展,港口建设规模不断扩大,北方海区航标数量与日俱增。北海航海保障中心辖区内天津、青岛、唐山、大连、营口都跻身全球十大港口之列。2011年11月17日,“海巡153”轮正式列编,天津港南疆码头人头攒动,人们挤在码头上想快一点儿看到这艘更新换代的航标首制船风采,每个人的脸上都荡漾着期盼、兴奋的笑容。此时,驾驶室里的船长姚强却笑不出来,因为这是“首制船”,船性、作业标准等都无从参考,“一艘新船需要磨合,船舶优缺点只有在使用过程中逐一感受、改进。”姚强面临的困难是,全新的设备认知,全新的作业方法总结,还有新船员培训,如何让班组人员尽快学会、适应航标工作,姚强心中铭记,“海洋强国战略,船舶班组建设安全为先”。

担任船长的头一年里,姚强和一些有远洋工作经验的船员在航标作业中摸索、改进。在“海巡153”轮驾驶室内,记者看到一只摄影机摆在海图旁边,上前好奇地打开,看到里面是船员们作业时的影像资料。“这些影像记

录着每一位船员、每一个岗位操作状态。每天作业结束,所有船员都会在会议室观看自己当日的工作表现,大家帮忙找出动作不到位,安全操作有漏洞的地方。”郝德林说。而郝德林作为一名半路出家的吊车司机,由于是自学成才,刚开始时很多动作操作不规范,“每次放我的录像资料,我都特紧张,我经验丰富,但有些动作不规范,对照图像发现问题。经过不断改善,现在我已经能够熟练操纵吊机了。”

记者看到,当郝德林将水中灯浮标吊送到船甲板上时,工人们迅速将锚链连接扣扣



根据天气情况、作业要求等,每次出海前船长姚强(左三)与船员们一起制定科学的作业路线。

本报记者 于宛尼 摄

用锤子打开,并将浮标吊到甲板另一端固定好。三层驾驶室里,船长姚强用对讲机和大副沟通着“大伙慢点”,咣咣咣咣……铰链机把还在船外的锚链绞上来,船员们用高压水枪清洗着锚链和沉石上的淤泥,再用焊枪把锚链与沉石间的挂环烧断,分别固定好。

“每一个岗位,每一个人的动作,都被记录下来。大伙看视频一起挑出不规范的动作。”在郝德林看来,观摩同事们的视频也是一种培训模式。

据了解,根据《安全生产法》、《天津海事局班组安全考核标准》等,“海巡153”轮建立和完善了规章制度31个,操作规程41个,制度上墙25个。2013年,该轮荣获天津市总工会“班组安全建设与管理成果”展示三等奖。

北京联通：为什么不能诉诸法律途径？

在采访中,不少用户还向记者反映,“这几年小灵通信号时有时无,只能呼叫转移,为什么包月费不减免?”“小灵通‘不灵’后,只好把手中的小灵通做了呼叫转移,并不断续费,以防止因长期欠费号码被收回。”

据了解,近几年,运营商已不再对小灵通基站进行投资维护,生产小灵通的企业也纷纷停产,用户面临着网络信号越来越差、设备损坏无法更换等情况。

北京联通新闻处负责人对此回应称:“明知网不好他还在续费,所以这个问题本身也就变成了一个悖论了。现在是法治社会,为什么不能走法律途径呢?为什么就不能诉讼呢?”

对于一些用户提出要换成相应的手机靓号等要求,该负责人则表示,“用户现在的要



大葱丰收价格下跌

河南省滑县城关镇大林头村、张固村和老店镇前小庄村农民今年种植的1000多亩大葱喜获丰收,可是外销价格每斤只有0.35元,只有去年的五分之一。

王子瑞 摄/CFP

“老赖”、环保“黑户”将上银行黑名单

据新华社北京12月9日电(记者姜琳刘铮)中国人民银行征信中心8日与最高人民法院、环境保护部、国家税务总局等8家机构签订信息采集合作备忘录,彼此实现在信用信息数据方面的互联互通。这意味着“老赖”、环保“黑户”、偷税漏税企业等将进入银行“黑名单”,并难以从银行贷款融资。

央行副行长潘功胜指出,为加快建设社会信用体系,近年来央行征信中心不断扩大征信信息采集领域,但是在政府部门行政执法信息方面还很不完善,有的执法

信息难以持续。此次通过与高法、环保总局等部门合作,将全面实现信息共享,不仅将帮助银行降低风险,还将有助于加强对失信者的惩戒,加强执法机构的行政执法效果。

“银行‘绿色信贷’对环保支持非常大,这方面我们已经尝到了甜头。”环境保护部总工程师万本太告诉记者,“进入征信系统后,破坏环境的污染‘黑户’损失的将不仅是名誉,连贷款都有麻烦,无疑将震慑企业违法犯罪行为。”

2011年加入“海巡153”轮班组,作为一名二副,除了驾驶船舶,他的职责还包括船上助航设备、信号灯、AIS、GPS、海图等日常维护管理工作。

“远洋轮上工作,我们对于设备维护管理都有备案,记载登记本。刚上海巡船时,驾驶室中班组管理并没有这一备案登记制度。”王维说,每次做完设备检查,我们只是将表格中相关项目画勾,不能完全准确地记录设备状态。

王维向船长建议,引进远洋轮管理思路,对设备维护建立日常备案制度,将日常信息记录成册,设备遇到异常时有依据可循。

2012年4月,“海巡153”轮在曹妃甸港作业时,雷达回波轮出现异常,当雷达厂家派人来船上维修时,王维将设备维护维修册子给他们看,打开雷达外壳,发现天线等都正常运转,维修人员怀疑是齿轮出现问题。王维将维修记录详细记录在设备维护手册上。不到一年,雷达回波轮又出现异常。厂家维修人员根据以往记录信息,再次更换齿轮。“有了设备维护维修册子的记录,能在紧急的情况下,迅速诊断设备异常问题。”王维说。

“轮机员要像乌龟一样,整天缩在机舱里,细心照料发动机,把机器伺候好了,船才开得顺。”

船舶的安全航行,不仅要依靠船长、大副、二副的驾驶配合,还离不开轮机部的保障。要说船上哪里工作最枯燥,那就要数轮机部了。轮机部不仅在水线以下,需要长时间在室内进行工作,而且噪音特别大,待得时间久了人就容易感到烦躁。采访时,记者一打开轮机舱的门,一股夹杂柴油味的热气迎面扑来。再沿着一条狭窄的、几乎垂直的楼梯下去,震耳欲聋的柴油机声、主机声、辅机声等各种轰鸣就掩盖了一切,满耳朵高速运转的马达声,即便是靠吼别人也很难听见。

“打个比方,现在2.0T的家用车功率大多在150千瓦左右,我们船上两台主机就等于20台私家车。”轮机长李玉福说,因为噪音偏大,他和班组成员们都已经形成了默契,“一个眼神一个动作就知道哪里出了问题。”“老机匠耳朵都不好,要听着他才能听到,这其实并不夸张。”大管轮张连洲说,为了改善我们的作业环境,班组安全管理中还加