

比亚迪新能源汽车遭重创

■ 本报记者 董秋彤

一起重大的交通事故将比亚迪公司推上风口浪尖。5月26日凌晨,深圳一辆比亚迪e6电动出租车在被一辆醉驾超速跑车撞击后发生燃烧,导致车上三人当场死亡。事故发生后,记者连线比亚迪公关负责人,但电话接通后却一直无人应答。

而与此同时,比亚迪的股价28日却遭到大跌。A股盘初大幅跳水,一度触及跌停板,随后小幅回升震荡,收跌2.58%,每股报23.75元。按A股总股本23.50亿股算,当天市值蒸发达14.8亿元。港股市场上,比亚迪H股暴挫5.93%至15.24港元/股。虽然随后两天比亚迪股价由绿翻红,但公众的担心并没有完全消除。

公告否认存在安全隐患

据深圳交警官方微博介绍,26日凌晨3:08许,一辆粤BG077R红色跑车在滨海大道由东往西行至侨城东路段,与同方向行驶的两辆的士发生碰撞,造成粤BH1Q78的士起火,导致车上三人当场死亡、三车损坏的重大交通事故。初步调查,粤BG077R红色跑车司机侯某涉嫌超速行驶、酒后驾驶,在超越同方向车辆时与前方车辆发生碰撞。

而对此比亚迪一直保持沉默,直到在“5.26”交通事故发生三天之后,比亚迪29日中午才公布了有关该次事故情况的公告。比亚迪认为,其电动出租车质量过关,之所以起火燃烧是因为受到豪华跑车超高速行驶撞击。

公告表示,根据2012年5月28日晚深圳交警部门发布的通告,5月26日凌晨3时许,车牌号为粤BH1Q78的比亚迪e6电动出租车在正常行驶中,被后方速度不低于180Km/h的日产GTR豪华跑车从左后部剧烈撞击,导致车辆失控,从第二车道加速旋转漂移至第五车道后,跃上绿化带,尾部甩动剧烈撞击到树木上,车尾撞成巨大的树形凹坑,经过多次碰撞并旋转,车体严重变形,后起火燃烧。

比亚迪由此指出,比亚迪e6电动车经过国家认可的权威检测部门、按照国家标准全面检测合格。碰撞测试符合国家法规,并在工信部第203批《车辆生产企业及产品公告》目录中发布。e6电动车搭载电池也经过国



CNS 供图

家权威部门做过挤压测试,电池模块50%变形后,并没有发生起火燃烧,符合国家标准。

e6电动出租车在深圳已有两年多的大规模运营,截至2012年5月,单车最高运行里程已超过20万公里,累计运行总里程超过1500万公里,期间曾发生过18起追尾事故,均未发生人员伤亡和车辆燃烧。但在“5.26”交通事故这种极端的高速撞击情况下,即使燃油车也可能起火燃烧,并对车内乘客和司机的生命造成极大的威胁。

一位比亚迪人士表示,和其他的纯电动汽车自然事件不同,这次的比亚迪e6是在剧烈外力作用下燃烧,不能进行类比。“我们注意到有人往我们身上扯,误导(公众)。在这起重大交通事故中,我们也是受害者,我们也很着急。”该人士称。

据比亚迪公告披露,目前事故车辆尚在深圳交警部门封存,公司无法接触事故车辆,车辆起火的原因尚未确认,公司也在等待深圳交警部门的进一步事故鉴定报告。公司会密切关注,并积极配合相关部门的调查。比亚迪坚信本次事件不会影响到公司新能源产业的发展。

但是一位业内专家在听说此事后却表示:“事情很意外,但我想早晚

也会发生,因为电池安全是个世界性难题,仍需要时间去攻克。可是现在好像国内政府、车企都等不及了,一窝蜂做电动车,出现这样的事故也就在所难免。”

电动汽车安全争议

实际上,资本市场对比亚迪“用脚投票”,公众担心电动汽车安全,并非没有根据。

此前,电动汽车、公交车自燃的案例在深圳、杭州、上海等地均有发生。这些自燃事故的原因,大都和电动汽车的锂电池组及线路有关系。有些地方在事故发生后,及时停止了相关车型的运营。

这种情况也并非国内所独有。去年,雪佛兰Volt电动车多次在美国交管局的碰撞测试后,出现自燃,起火的原因均是锂离子电池组受损。为此,通用表示要开发新的程序,在发生碰撞后对电池放电。

据华南理工大学机械与汽车工程学院汽车工程研究所教授姜立标的观察,电动车或者新能源车得上得这么快,主要成因是有政策的导向和补贴的诱惑。对于国内一窝蜂做电动汽车的现象越演越烈,他颇为担忧。

作为华南理工大学机械与汽车

工程学院汽车工程研究所的一名教授,在他的课堂上,也时常有学生问他:电动车时代真的到了吗?中国真的可以弯道超车以电动车技术超越国际汽车巨头吗?

答案是否定的。姜立标表示:“很多企业就是冲着国家补贴来的,另外由于是国家政策导向项目,对于企业的形象也会大为提升。我见过很多企业高层,他们很清楚电动车技术并没有真正过关,只能边走边摸索。”

他认为,之所以说不可能弯道超车,一方面是说我们国家在关键零部件技术上跟国外差距很大;另一方面我们的整车系统集成方面跟国外也有很大的区别;第三则是我国在基础工业上跟国外差距也很大,比如涉及电池的材料性能,如果连材料都不过关的话,电池怎么能过关呢?

与姜立标观点相近的还有汽车专家贾新光,他认为中国发展电动车要循序渐进,不能操之过急,要接受高铁的教训。

当然,贾新光也不同意一棒子把电动车打死,他认为这一技术才刚刚进入市场,发生意外也可以理解:“天下没有万无一失的事情,但反过来就要求汽车行业要注重安全第一,因为所有的发展都不能以牺牲乘客的安全为代价。”

天津中油渤星公司荣获科技进步二等奖

近日,由中国石油集团海洋工程有限公司天津中油渤星工程科技有限公司的高永会、刘爱萍、邹建龙等人完成的“川渝地区高压天然气井固井技术研究与应

用”荣获“2011年度中国石油天然气集团公司科学技术进步二等奖”。天津中油渤星工程科技有限公司是中国石油集团海洋工程有限公司的全资子公司,从1980年开始致力于固井技术的研究与开发,是国内最早专业从事油水

泥外加剂研究的单位之一。经过三十多年努力,在油水水泥外加剂研究和应用方面已形成行业技术优势,主要为中国石油集团陆上、海上及海外勘探开发重大工程和重点项目提供固井技术支持与服务,所属固井技术研究室是中国石油天然气集团公司钻井工程重点实验室的分支机构,研发条件、科研装备和研究水平居国内领先。

在目标区块地质工程现状调研基础上,从解决完钻漏失压力评估、裂缝性地层漏失和固井后的长期气窜三方面问题入手,以提高固井质量、预防和延缓固井后井口带压为目标,根据天然气井建井要求进行川渝地区固井技术攻关,形成了适用于川渝地区的高压深井固井技术。该项技术包括七项技术成果,分别是:完钻地层漏失压力单井评估技术、大环空条件下的提高固井质量技术、漏失条件下的间歇式反挤注水泥技术、胶乳-纤维维防窜漏水泥浆技术、高温大温差固井水泥浆技术、高性能超高密度水泥浆技术和高性能隔离液技术。该项目研究成果申请发明专利2项、实用新型专利1项,在国内核心期刊发表论文6篇。

开发的固井技术及水泥浆体系在四川龙岗气田6口重点预探井、2口开发井,共计13井次固井作业中得到成功应用。应用井最深最深达7009m、井底温度最高达164℃、水泥浆密度最高达2.50 g/cm³、最低达1.35 g/cm³。此外,本项目开发的胶乳-纤维维防窜漏水泥浆技术在大港、冀东、大庆、吉林、吐哈、玉门等油田推广应用200余井次,有效地解决了高温深井、易漏失井、小井眼井等固井问题;开发的高温大温差固井技术在大港、冀东、吉林、华北等油田得到推广应用30余井次,有效地解决了高温条件下长封固段固井问题;高密度水泥浆及隔离液技术在玉门、吐哈等国内油田以及乌兹别克斯坦费尔甘纳盆地推广应用20余井次,有效地解决了高温高压井固井难题。

(耿标)

链接:

主要完成人高永会,天津中油渤星工程科技有限公司副经理,高级工程师,天津市劳动模范,全国五一劳动奖章获得者,先后荣获省部级科技奖励8项。

主要完成人刘爱萍,天津中油渤星工程科技有限公司固井技术研究所所长,博士,高级工程师,集团公司劳动模范。

主要完成人邹建龙,天津中油渤星工程科技有限公司固井技术研究所所长,博士,高级工程师。



12年专心铺就安康路

——记包神铁路公司董事长兼总经理王兴中

12年一个轮回。至2011年底,王兴中带领的包神铁路公司荣获中国全国总工会“安康杯”竞赛12连冠,公司实现无一般D类以上责任铁路交通事故和人身伤亡事故,连续安全生产4721天。

回顾过去,王兴中感慨万千,但他更愿意展望未来。纵观包神的版图,王兴中将目标锁定在“二次创业,再造包神,建设世界一流铁路运输企业”上,并提出了建设数字化铁路,重点推进“运输组织信息化、安全管控标准化、基本建设规范化、综合管理精细化、组织架构区域化、党群工作科学化、员工队伍知识化、后勤保障专业化”的“八化”建设等企业发展战略。

成功有没有秘诀?作为包神铁路公司董事长兼总经理,王兴中的秘诀就是始终把抓管理、促改革视为企业发展的灵魂,将安全视为企业的生命。

2009年9月,王兴中就任公司董事长,兼集团公司总经理、党委副书记,在更重的担子与更强的责任感并行之际,王兴中带领公司上下,多措并举、攻坚克难,全力以赴推动包神安全运输生产经营工作更上新台阶。当年完成运量1.2751亿吨,2010年,完成运

量1.3795亿吨;2011年,在克服进车不足、车流不均以及电力机车不能按时到位、成本大幅增加的情况下,完成运量1.4372亿吨,实现货运量连续5年过亿、连续7年千万吨级增长。

安全是铁路运输的永恒主题。王兴中始终将安全工作放在重中之重的位置,带领全员紧锁“零事故”目标,以建立本质安全型企业为主导,以质量标准化建设为主线,实行全员安全绩效考核,全员工资的30%与安全挂钩;从公司董事长到班组长、再到员工,全面推行安全风险抵押;加大安全防控力度,坚持科技保安,强化隐患整改,确保线路安全。

至2011年底,在王兴中董事长的带领下,包神铁路公司荣获中国全国总工会“安康杯”竞赛十二连冠,公司实现无一般D类以上责任铁路交通事故和人身伤亡事故,连续安全生产4721天。在“安康杯”全国职工安全卫生消防知识竞赛中,包神铁路公司代表队荣获团体一等奖、突出贡献奖和优秀组织奖的佳绩,2005年5月,公司获得全国“五一”劳动奖章。

初到包神时,王兴中就提出,企业要获得经济效益最大化,必然要求各项工作都从

粗放式管理到精细严管理转化,而这一转化首先要从财务管理入手,要关注细节,精益求精。

2008年以来,包神公司精细管理深入推进,王兴中特别要求着力排查管理中的薄弱环节,堵塞管理中存在的漏洞,弥补不足,引导公司经营管理逐步实现由粗放型向精细化过渡。当年实现主营业务收入132231万元,实现利润17715万元并超股份公司《经营业绩责任书》目标任务215万元,实现持续递增。

到2011年底,包神公司财务风险管控体系趋于完善,重大经营事项风险评估、风险应对管理机制建立健全,全公司实现生产费用弹性调节、非生产费用刚性控制,企业经营管控能力稳步提升。年利润总额由2009年的17307.31万元增加到了20282.44万元,增加了17.19%;净资产收益率由5.46%提升到了7.79%;上缴国家各项税费计51872万元。

王兴中注重实施科技兴企战略,为激励公司科技进步,自主创新,制定并实施了科技创新考核标准及科技进步奖励办法,一批“五小”发明成果正在发挥着越来越明显的作用。



王兴中调研

2008年10月,公司首次设立“科技创新突出贡献奖”,对创新成果进行了表彰奖励,着力营造了尊重劳动、尊重知识、尊重创造、尊重人才的浓厚氛围。到2011年末,共取得机车微机控制系统等国家知识产权专利局批复专利11项;完成“包神TMS现车集群系统的研究”等5个创新项目;同时,以推进SH217工程和ERP系统建设为契机,全面整合与优化信息化管理平台,上线运行和升级改造TMS、TDCS等11个生产管理信息系统及人力资源、行政办公等10个综合管理信息系统,有效提高了运输效率和运输管理、企业综合管理信息化水平。

一路走来,王兴中不愧为一位引领企业发展的“急先锋”,他还将勇往直前,在“二次创业,再造包神,建设世界一流铁路运输企业”的奋斗之路上,引领包神走向新的辉煌。(郭冬梅 耿标)

张亮亮:敢啃硬骨头的项目经理

“再苦再难,也要啃下这块硬骨头。”作为中铁隧道集团二处有限公司西南片区指挥部副指挥长兼昆明地铁3号线试验段二标工程项目经理,这是张亮亮接手昆明地铁之后的第一句话。

2010年8月昆明轨道交通3号线试验段二标进场开始施工,作为中铁隧道集团公司第一个进入昆明市政工程的项目,责任重大。张亮亮号召项目部的全体员工发挥“精诚所至、金石为开”的团结拼搏精神,抓住机遇,面对挑战、精细管理、永争第一,争创昆明轨道交通窗口工程。

昆明轨道交通3号线试验段二标沙沟尾站地处昆明市核心地段,所施工车站位于昆明市东西交通主干道——人民西路正下方,由于车站采用明挖法进行施工,需要对交通主干道进行道路封闭施工。而在昆明轨道交通的建设史上将一条30米宽的交通主干道封闭施工是头一次。为了保证道路封闭的正常进行,确保工程的顺利完成,他凭借承建的北京地铁和沈阳地铁的施工经验。坚决不等不靠,另辟蹊径。找业主商谈断交事宜,主动和昆明交通警察支队沟通断交方案,经过他的不懈努力,昆明市政府组织召开了两次专项会议,所有相关的政府部门全部参会,并积极讨论,最终两位副市长在会上拍板决定对交通主干道进行封闭以保证施工的顺利进行。封闭主干道路施工的决心

落实后,他并没有停下前进的脚步,而是以更大的工作热情投入了实际施工组织当中,为项目的整体快速高效运转和施工的顺利进行奠定了良好的基础。

作为项目经理,张亮亮时刻不忘体贴关心职工。用他的话说来,企业的发展靠的是职工群众的不懈努力换来的,没有大家的支持,企业的发展也就无从谈起。所以应该给予职工应有的权利和待遇。张亮亮担任项目经理期间,他从未拖欠过职工工资。他还特别重视工作之余职工生活环境,每一个宿舍配备电视、衣柜、餐桌、烟灰缸生活用品。项目部建了篮球场、乒乓球台、羽毛球场等运动娱乐场,项目进场以来,张亮亮还组织了全项目职工出去旅游、参观了昆明石林、九乡风景区,组织全体员工参加拓展活动,和大家一起集体活动拉近员工了距离,增进了沟通机会,特别是通过拓展活动增加了团队凝聚力和集体荣誉感,极大地丰富了职工生活的同时把团队思想融入到项目的点点滴滴。

在成就面前,他没有骄傲自满,而是更加的严格要求自己向着企业目标:做最难得的、交最好的、国内一流,行业领先而不懈努力。为城市轨道交通建设又好又快发展,贡献自己的智慧和力量。他将更加一如既往的勤奋工作,加强管理,勇争、保持行业领先管理的旗帜地位。

(苏民)

中铁二局新运公司:质量为本创精品

中铁二局新运公司秉承“干一项工程、树一方信誉、交一方朋友、占一方市场”的企业理念,自2007年进入北京市城市轨道交通工程建设市场以来,先后承建了北京地铁十号线一期工程轨道Ⅰ标,北京地铁房山线轨道Ⅱ标和现正在施工的北京地铁10号线二期工程轨道专业Ⅱ标段三条地铁线路的建设。并以安全、优质、高效的施工,出色地完成北京地铁十号线一期工程轨道Ⅰ标、北京地铁房山线轨道Ⅱ标的施工任务,两条线均荣获北京市住建委颁发的“竣工长城杯工程金质奖”,并在全市建筑行业通报表彰。受到建设、设计、监理等单位的高度评价和赞赏,为公司树立了良好形象,为公司地铁的阵地化经营和新市场的开拓奠定了良好基础。

2011年,面对纷繁复杂、异常严峻的铁路建设形势,高文虎带领项目部全体员工主动出击,开拓进取,切实增强做好各项工作的准备和抗风险能力。同时,高文虎坚持“重心下沉、深入现场、靠前指挥”的原则,贯彻“科技领先,质量为本,重誉守约,用户至上”的方针,汲取广州地铁、成都地铁的优秀施工经验,结合北京地铁实际情况,周密部署计划,与参建单位多方沟通协调,争取到了最大的有利施工条

件。在施工期间,严格按照要求进行安全及文明施工控制。同时,在施工生产中开展了一系列活动,激发员工热情,调动员工积极性。

在项目部领导的共同努力下,项目与地方建立了良好的路地关系、警民关系,综合治理工作得到了充分肯定。房山线第一个节点工期提前3天完成了任务;十号线二期工程样板段施工于2011年11月25日按时兑现了业主下达的节点工期目标,安全、质量及文明施工等各项目目标均达标。受到了建设、监理单位一致好评,为公司赢得了荣誉,与各参建单位建立了良好合作关系。今年北京地铁10号线二期工程剩余施工任务业主要求9月底完工,工期紧、任务重。根据现在土建施工进度情况,还有很多地方土建工程量都比较大,不能按期交铺,有可能要形成抢工局面,项目经理高文虎同志已经积极投入到了工作中,一方面充分做好抢工的准备工作,另一方面加大与业主、土建施工单位的沟通,争取尽早完成部分移交,顺利完成竣工工期,为争创今年“竣工长城杯工程金质奖”和获取下一个地铁施工项目创造有利条件,为公司占领城市轨道交通市场做出积极贡献。

(耿标)

天津中油渤星公司荣获技术发明二等奖

近日,由中国石油集团海洋工程有限公司天津中油渤星工程科技有限公司的张丽萍、郭晓军等人完成的“原油储备库功能性防腐涂料技术研究”荣获“2011年度中国石油天然气集团公司技术发明二等奖”。

天津中油渤星工程科技有限公司是中国石油集团海洋工程有限公司的全资子公司,从1980年开始致力于防腐保温技术的研究与开发,是国内最早专业从事石油化工业防腐保温技术的单位之一。针对引起大型原油储罐腐蚀因素及特殊部位的功能防护,开展了“原油储备库功能性防腐涂料技术研究”。

在该项目中将原油储罐分为罐底板、储罐内外壁、浮舱、附属钢结构等部分,研发出适合不同部位,带有特种功能的防腐及防护涂料,进行各种涂料的整体优化、配伍技术研究,开发出一项整体原油储罐库功能涂料防腐及防护技术。该项技术解决了大型原油储罐腐蚀问题,保证了钢质石油储罐的安全与长期使用寿命,分别在中石油、中石化及商业原油储备库中得到成功应用。

本项目共获得专利8项,其中发明专利5项,实用新型专利3项,发表论文5篇。

(耿标)