

全国政协委员,中国航信董事长、党委书记、总经理崔志雄:

推动交通信息互通互联 提升人民群众出行体验



崔志雄

近些年,铁路、公路、民航、水路在各自领域,为旅客出行做了不少努力。不过,在全国政协委员,中国民航信息集团有限公司董事长、党委书记、总经理崔志雄看来,目前交通行业“信息孤岛”现象严重,铁路、公路、民航、水路旅客出行信息不能互通互联,无法满足广大人民群众高品质、个性化、多样化的出行需求。特别是国庆、春节等出行高峰和极端天气影响的情况下,大家对多种交通出行方式组合的一站式购票、中转换乘、退票改票、延误变更等服务需求强烈。2018年春节海南“大雾困岛”折射出的问题,

证明铁路、公路、民航、水路信息互通互联之路势在必行。

党中央、国务院高度重视信息开放共享,在《促进大数据发展行动纲要》、《“十三五”国家信息化规划》、《大数据产业发展规划(2016—2020)》、《关于推进交通运输行业数据资源开放共享的实施意见》等文件中相继提出,要以数据集中和共享为途径,推动技术融合、业务融合、数据融合,打通行业壁垒、打破信息孤岛,形成覆盖全国、统筹利用、统一接入的数据共享大平台,实现跨层级、跨地域、跨系统、跨部门、跨业务的协同管理和服务。但由于历史原因,目前铁路、公路、民航、水路都有各自的信息平台,“信息孤岛”、“信息割据”现象依然存在,旅客出行信息分散、客票信息不统一、跨交通方式出行支付繁琐,“客运一票”、“服务一站”难以实现,直接影响人民群众出行体验。

为此,崔志雄建议:一是加强旅客出行信息一体化管理。建议交通主管部门制定旅客出行信息的确权、开放、流通、交易制度,建立交通行业旅客出行信息标准和共享规范,打破铁路、公路、民航、水路信息平台分割运营的局面。

出台鼓励旅客出行信息共享的支持政策,提高开放合作、共建共享的积极性。

二是推动建立国家级旅客出行信息服务平台。在加快旅客出行信息共享的基础上,建议由交通主管部门推动建立国家级旅客出行信息服务平台,整合铁路、公路、民航、水路旅客出行信息。在一个网站或一个手机应用上,实现多种交通出行方式组合的信息查询、预定、支付、退票、签转等功能,真正实现旅客出行“一票到底”和“一站服务”。通过建立国家级旅客出行信息服务平台,逐步实现旅客出行信息的“四统一”,即统一客票格式采集,统一数据标准存储,统一技术规范共享,统一安全措施保护。

三是促进旅客出行信息服务平台健康良性发展。建议交通主管部门组织铁路、公路、民航、水路等信息服务单位,以合作共赢为前提,提出国家级旅客出行信息服务平台运营方案、运作模式、组建方式等。国家级旅客出行信息服务平台要实现集约化建设、低成本运行、中性化服务、市场化运作,真正使旅客出行信息互通互联,提升人民群众出行体验。(航轩)

全国人大代表,三角集团有限公司党委书记、董事长丁玉华:

以创新撬动制造业高质量发展

“企业家的使命,就是按照中央绘制的蓝图,带领企业找准定位,用创新撬动发展,拿出高质量产品,争当高质量发展的排头兵。”全国人大代表,三角集团有限公司党委书记、董事长丁玉华对政府工作报告中提出的“发展壮大新动能,大力改造提升传统产业,加快制造强国建设”的新任务、新要求深有体会。

丁玉华自2003年已经连续当选四届全国人大代表,十多年来提交了涉及产业发展、社情民生等诸多议案,如何让传统产业创出中国乃至世界名牌则一直是他最为关心的问题。

如何让三角集团这家有40多年历史的传统企业,创出叫得响的中国轮胎名牌。在丁玉华看来,要创名牌,必须以创新为企业发展的第一动力。早在2011年,丁玉华就果断决策,彻底淘汰低端落后产能生产线,退出了低端制造和低端市场。以工业4.0的标准设计,先后建成年生产能力500万条的高性能乘用车胎华阳分公司、200万条高性能的商用车胎华茂分公司。新产品定位为供应全球市场的中高档消费群,不但全部达到“绿色轮胎”的制造标准,也达到世界先进国家的环保、安全等标准。新工厂均采用机器人技术、大数据技术,从原材料进厂,一直到成品出库,均实现了高度

自动化、信息化。在三角集团的智能制造车间,近3000个数据采集点,每6秒进行一次数据采集和分析,在生产效能、制造精度、产品品质、环境质量等方面实现了跨越式提升。2017年,三角集团的智能化质量管理方式,被山东省树立为质量标杆。

创新为新旧动能迅速转换提供了强大动力,也推动企业更好地提升技术创新能力。“三角轮胎建有国家技术开发中心、国家工业设计中心、国家工程实验室三个国家级研发机构,三年来自主投入研发资金15亿元。”对于创新,丁玉华自信地说:“三角轮胎新旧动能的转换,核心的动力就是这三个创新的平台力量的发挥。”

近年来,三角集团大力推进“绿色制造、智能制造、高端制造”,加快淘汰低端落后产能,在生产、制造、营销、科研、管理等领域进行全方位转型升级,科技创新体系、新型制造模式、全球营销体系建设不断完善。他们采纳和创新工艺技术,实现了降低轮胎滚动阻力和设计配方上的研究与创新,一次性通过了欧盟REACH和标签法令,以及美国环保署SMARTWAY认证,获得了全球市场的通行证。丁玉华不久前宣布在美国建设首座海外工厂,开启了建设全球化品牌的新征程。(筱润)

雄心志四海 热血写春秋

——记中铁建设集团基础设施事业部副总经理李宏伟

付润梅 索尔川

27岁那年,意气风发、踌躇满志的李宏伟怀揣着青春梦想,义无反顾地走进了厦门西站(也称“厦门北站”)这个堪称中铁建设集团“黄埔军校”的项目部,在生命力最旺盛的日子里,他就像爬山虎一样,向着心中最初的梦想不断向上攀登,把青春的绿色铺满征途。

令李宏伟没有想到的是,10多年后,他带领的团队能够摘得中国建筑工程质量最高荣誉——鲁班奖,他本人也荣获了“全国铁路总工会火车头奖章”、“全国优秀项目经理”、“全国钢结构工程优秀建造师”、贵州省“五一劳动奖章”、中国铁建“劳动模范”等多项荣誉。2018年,又被中国铁建评为第八届“十大杰出青年”。而令李宏伟感到骄傲的是,他可以带着中铁建设人的梦想,向着神州大地上一座座精品铁路站房进发,去开启集团铁路站房建设的“黄金时代”。

趴冰卧雪 啃下“硬骨头”

从一名普通的技术员,到现

在成长为中铁建设集团基础设施事业部的副总经理,李宏伟每一步都走得踏实而坚定。

2009年12月,集团公司继东南沿海铁路、海南东环铁路、京沪高铁、哈大客运专线等多个站房之后,承揽了东北最大的铁路站房——哈尔滨西站。

哈尔滨西站是我国在高寒地区建设的第一座大型高铁站房,对高铁而言,高寒地区施工在全世界都是一个新课题。面对工期紧、任务重的严峻挑战,李宏伟任项目副经理,全面负责生产管理。

面对工期紧、任务重、施工难度大等严峻挑战,他至今仍记忆犹新。趴冰卧雪,围炉施工,在零下30多摄氏度的冰天雪地里,连续奋战30多个小时,他带领团队攻克了高寒地区一次性浇筑混凝土3300立方米的巨大难关,创造了3个月浇筑混凝土近2万立方米、钢结构安装1.5万吨的施工奇迹,开创了国内高寒地区大型站房冬季施工先河,填补了高寒地区高铁站房施工技术空白。他主导撰写的《严寒气候条件下结构混凝土冬期施工技术研究》论文,荣获了2012年黑龙江省科技进步一等奖,成为高寒地区铁路站房建设领军者。

调整战略 降本增效显成效

2013年1月2日,集团公司一举拿下西南地区规模最大的铁路枢纽工程——贵阳北站,决定由李宏伟挂帅。接到调令,他带领团队挥师南下,埋头在“地无三尺平,天无三日晴”的贵阳。

面对复杂的施工环境,恶劣的施工条件,他提出“化整为零、见缝插针”,“用空间换时间,向管理要效益”,做好“三项策划”,对现场进行周密布局。

当时,为满足贵广铁路2014年底通车运营,合同工期必须提前1/5,这意味着,剩余的8个月时间里,平均每个月都要完成1亿多的施工产值。在大家认为不可能完成的时候,他迎难而上,打破常规,采用局部“逆作法”,一个月浇筑混凝土2.6万立方米,刷新了中铁建设最高纪录。

在严苛的合同条款下,仅用了45天就完成了1.1万吨屋盖钢网架的施工任务,节约成本1000多万元,为集团降本增效树立了标杆。最终,贵阳北站提前6个月建成通车,先后荣获贵州省“五一劳动奖状”、“工人先锋号”、中国



人物 档案

李宏伟,男,汉族,1981年12月出生,中共党员,本科学历,高级工程师。现任中铁建设集团有限公司基础设施事业部副总经理。

铁建“工人先锋号”,“企业文化建设优秀项目部”等70多项殊荣。2016年,贵阳北站又喜获中国建筑领域最高奖——鲁班奖,为集团公司创造了良好的社会信誉和经济效益,擦亮了中铁建设的“金字招牌”。

攻坚克难 载誉归来

2017年,李宏伟带领团队承建柳州站站房扩建工程,其规模和既有线施工难度堪称铁路总公司系统站房改造工程之最。站房桁架与电网仅仅相隔50厘米,施工作业面下方是27500伏铁路高压接触网线,单幅重达238吨的钢构梁吊装要横跨5条铁路营业线,吊装难度之高、交叉作业之多、安

全危险性之大,都前所未有。不仅如此,为确保既有线正常运营,每天施工作业都必须集中在凌晨3时至5时的两个小时天窗点完成。

最终,他用精品工程得到了业主的高度认可,南宁铁路局多次组织相关兄弟单位及各参建单位对柳州站进行现场观摩交流活动,吸引了柳州电视台、《柳州日报》、《南国今报》等多家当地主流媒体的广泛关注,使“中铁建设”的品牌在八桂大地上更加响亮。

十年风云激荡,十年春华秋实。中铁建设集团从2007年挺进铁路站房领域,到2017年69座站房林立在中华大地,在民族伟大复兴的征程中,千万个李宏伟见证着时代的变迁,为中国高铁事业写下了浓墨重彩的一笔。