



今天白天晴间多云,偏南风3级左右,温度9℃到23℃,夜里到明天多云间阴。

清明节期间,我市天气以多云和晴天为主,最高温度23℃,最低温度5℃,非常适宜外出扫墓、踏青、游玩。

今天我市部分气象指数是,人体舒适度:早晚为六,感觉较冷,中午为三,感觉较热;感冒指数:二级,不易感冒,体质弱的朋友请注意适当防护。

更多天气资讯,请拨打12121。

鹤壁尚品宅配店隆重开业

晨报讯(记者 陈海寅)3月31日上午,新区金山路中段的鹤壁尚品宅配店在店门外举行了隆重的开业仪式。仪式上,鹤壁尚品宅配店店长周浩炜向到场市民详细介绍了该店的产品,并表示将会以良好的信誉和一流的服务让尚品宅配的优质产品走入鹤壁每一户对生活有高品质追求的家庭。

当日上午,新区金山路中段的鹤壁尚品宅配店外喜声,热闹不已。为了让到场的市民和进店的顾客高兴而来满意而归,店方还准备了精美糕点、时令水果和各种饮品供大家免费品尝。

“尚品宅配成立于2004年,总部设在广州,是一家强调依托高科技创新迅速发展的家具企业。在国内创新性地提出数码定制家具理念,是行业中的服务标杆企业,多项技术获得中国家具协会颁发的科技进步奖。”鹤壁尚品宅配店经理周浩炜接受采访时向记者介绍,作为中国家具协会授予的科技应用示范基地,尚品宅配的生产基地占地2万平方米,拥有世界先进的3D虚拟设计、3D虚拟生产和虚拟装配系统。“2007年巨资打造的基于数字条形码管理的生产流程控制系统,‘秒’级加工控制的思想和技术堪称世界一流。”

“3月31日~4月1日,我们面向社会推出重磅优惠措施。凡在这两天进店的前100名顾客,都可免费领取精美礼品一份;我们将免费制作方案、免费上门为顾客量尺并送200元优惠券;活动现场也会举行惊喜连环的抽奖活动,奖品分别为海尔对开门冰箱、苹果ipad、壁挂式空调、豆浆机或电磁炉、蚕丝被、电水壶或电子秤,另外预存1万元消费金额可参与砸金蛋活动,预存的消费金额越多,可参与砸金蛋的次数就越多。”周浩炜说,除此之外,还有打折的优惠活动。“凡是消费金额在1万元以上,都可打八折;预存消费金额在1万元以上,都可打九折。”

“这是尚品宅配第一次进驻鹤壁市场。近年来,随着鹤壁的飞速发展,鹤壁居民的消费观和消费能力也在不断提升。我们相信,尚品宅配全屋家具数码定制的先进理念,一定会被越来越多对生活品质有较高追求的鹤壁居民所认可!”周浩炜表示。

中国工程院院士、中铁隧道集团副总工王梦恕回应高铁建设质疑： 高铁时速400公里，不可能！

在铁道部前新闻发言人王勇平因“7·23温州动车追尾事故”黯然离去后,74岁的中国工程院院士、中国中铁隧道集团副总工程师王梦恕几乎成了“铁路代言人”。从高铁形势一片大好时的警告,到高铁跌入低谷时的声援,他的每一次发声都在试图帮公众打开一扇通向真相的窗口,虽然,这并不是他的本职工作。

刘志军任职铁道部部长期间,王梦恕不止一次与之发生激烈交锋。他曾公开表示,刘志军作风霸道,建设铁路不注重“科学化”。最典型的例子是2004年,王梦恕曾经让媒体记者扮作自己的学生,调查在当时有着“亚洲第一长隧”的乌鞘岭隧道危险施工(原定工期4年半,被刘志军要求28个月内贯通)。报道刊登后,“长隧短打”方案被曝光,反响很大。

“7·23温州动车追尾事故”发生后,作为调查组专家组副组长,王梦恕对最后的调查事故报告只给了60分,因为“这份报告把技术问题拔得太高,结果打击了整个中国高铁产业”。但对于舆论因此而否定高铁,他很生气,“自己把自己的名牌砸掉了”。

近日,就中国高铁发展的相关问题,或者说质疑,记者专访了这位为中国高铁事业奔走的专家。

高铁建设不能说过快 京广高铁今年底交用

记者:对于我国大规模地建设高铁,有观点认为速度过快,您怎么看?

王梦恕:我不同意这种观点。我国现在人均铁路长度还不到一支烟的长度。按计划到2020年,中国铁路网将达12万公里,中国现有铁路9.1万

公里,高铁1.3万公里,占比并不大。美国人口2亿多,铁路长度是27.2万公里,比我们多两倍,人家都知道铁路的重要性。

记者:铁道部曾表示,到2020年中国将全面进入高铁时代,各大城市间8小时交通圈有望建

成,现在,这个目标的进展如何?

王梦恕:今年年底计划完成6000多公里的铁路运营线,其中最主要的是两条线路的交付使用:一条是北京到哈尔滨的京哈高铁,一条是北京到广州的京广高铁。

温州动车事故完全是人祸 人手不够,司机穿尿不湿开车

记者:您作为“7·23温州动车追尾事故”调查组技术专家组副组长,对于调查报告只给了60分,原因是什么?

王梦恕:我为什么打60分?因为报告还是想把技术问题作为主要原因之一,但我认为,这次事故的原因完全是管理问题和责任问题。

机器设备和人工是相辅相成的,不是说设备一坏就要出大事故,原来没有设备的时候,不也没有追尾吗?

现在许多事故的原因都是培训不及时造成

的。造成这个问题,领导责任很大,我们不能责备具体操作人员,因为他们没有经过系统培训,事故面前慌乱了,不知道给谁打电话。

记者:调度最后受到处分了吗?

王梦恕:都要处分的,但好多都没公布。其实每趟列车都应该有两个司机,但因为要节约成本,就变成了一个司机,这就是错误。司机在高电压下工作非常容易疲劳,一个人一直开车,连上厕所都没机会,全都是穿着尿不湿工作,这是很残酷的。

记者:您曾说过,“7·23温州动车追尾事故”

背后,反映出我国动车司机培养不足、缺口很大的问题,能否请您再具体解释一下?

王梦恕:我国缺的就是操作人员,缺技师和高级技师。现在有人说不安全,其中一个原因就是部分从业人员素质太低。

再者,现在动车司机待遇比较低。以前,铁路司机都是有司机公寓的,全部有人负责管理,保证司机吃完饭后有充足睡眠。现在,公寓全部市场化了,司机要自己花钱买饭、自己找地方睡觉,放任自流。再提一遍:别把钱看得太重要了。

中国高铁根本不可能跑400公里/小时

记者:有关中国高铁涉嫌侵权的国际舆论一直存在,有些人甚至将我国的“引进、消化、吸收、再创新”的过程看做是一个抄袭的过程。对此,您怎么看?

王梦恕:我们用了500亿人民币买了500台我们急需的时速385km/h的机车,经过5年的时间把高铁速度从每小时250公里提高到每小时350公里。当时与国外的协议是,除了车,你们的工艺技术、设计技术也要给我们。设计技术没有问题,难的主要是工艺。为此,我们购置了12台动车的散件,来进行组装调试,以便了解整个原理,并从中知道这些散件哪些我们可以国产化。在国产

化过程中,我们也有修改,有一部分我们现在也没有国产化,比如液压系统,因为我们自己重新制作还不如直接购买便宜。

现在,时速350公里验收时速增加10%的机车的国产化率达到百分之七十二三,大于70%就算国产化。还有20%到30%,可以选任何国家的最先进的东西。德国的机车,也不都是德国的产品。

记者:但我们曾多次提到,我国高铁是完全自主知识产权的结果。

王梦恕:自主知识产权这个说法不好,不能这么说。前一段时间,包括张曙光(原铁道部副总工

程师,2011年2月28日被停职审查)有许多都是在胡说、吹牛。比如高铁跑350公里/小时还不够,还要跑到400公里/小时。

根本不可能跑400公里/小时。有的线路、桥梁、隧道定的最大承受速度就是350公里/小时,你跑400公里/小时,那不就是车毁人亡了吗?于是后来又开始要降速,实际上没降速,原定就是跑那么快,就是光宣传了最高速度,不宣传合理运营速度的结果。宣传要实事求是。

当然,我们有很多的技术也很先进,要求也很严格。

高铁建设停下来很危险 准备继续修“丝绸之路”

记者:有报道称“7·23温州动车追尾事故”后,2011年铁路工程大面积停工,现在的情况如何?

王梦恕:去年因为资金链断掉,约有一万多公里铁路停止修建了,造成很大损失。当时我就不高兴,如果再这样下去,会造成2000多万人的动荡,农民工已闹事4000多起,他们拿不到钱,就回不了家,那怎么办?后来国家财政很快拿出2000多亿元,让农民工赶快回家过春节。

现阶段的铁路发展养了不少人,带动了很多地方产业,平常有600多万农民工参与建设,还有几千座工厂提供各种材料。如果按每年投入6000亿元这样的盘子来修铁路的话,中国的GDP可以上升1.5个百分点,所以它一停下来非常危险,很多就业问题解决不了,也会产生别的很多问题。

记者:大量的负面报道、甚至是“妖魔化”的倾向,是否会给我我国高铁技术出口带来负面影响?

王梦恕:自己把自己的名牌砸掉了。本来找中国谈高铁合作的人很多,现在没人找我们了,当然,最近陆续又开始找了。现在我们准备继续把“丝绸之路”修出来,就是从新疆阿里山口到吉尔吉斯斯坦,到乌兹别克斯坦,到土耳其,到伊朗,到德国。这条“丝绸之路”现在要赶快修,要把这条路尽快修成中国的两个国际通道(水路、陆路)之一,这样对整个国家安全,对老百姓很重要,也是发展西部、强大中国的重要举措。

铁道部欠钱2.4万亿 一条铁路收回成本需15年

记者:对于铁道部的高负债和难以收回成本的质疑,您怎么看?银行是否已经不愿意贷款给铁道部?

王梦恕:现在铁道部负债率60%,应该算可以的。至于说银行不愿意贷款给铁道部,那是假话。银行很喜欢贷款给铁道部,因为铁道部垮不了,铁路要贷款,银行都跑过来,都争着想给贷款。后来银行钱少了,铁道部本身兴趣也不大了,有些灰心

也不贷款了,就这样拖下来了。如果要完成2020年中国铁路网达到12万公里水平,“十二五”、“十三五”期间必须每年修3500公里铁路,每年至少保证6000亿元的投资,否则就是空谈。

记者:铁道部的欠账有无解决方式?

王梦恕:现在运营的铁路那么多了,欠的钱约是2.4万亿元。从经济上说或许有一种解决思路,就是可以将这部分欠款作为呆账、死账处理掉,由

国家承担逐渐消化,铁路转入固定资产,这样也就不存在铁道部交付银行利息的问题了。这样做能保证铁路建设快速发展,到本世纪中期达到28万公里,世界第一的运营里程,是人口大国的需要。

记者:高铁能否收回成本?

王梦恕:一条铁路收回成本一般在15年左右。京沪高铁花了2200多亿元,我们也争取15年全部收回成本。

交通部管不了下面的交通 铁道部不能撤,还需加强

记者:关于铁道部和交通部合并的消息一直存在,您对此怎么看?

王梦恕:我们不能为改革而改革,不能不考虑国家利益,要从铁路的实际情况出发,不是简单并入交通部就行了。

铁路现有的管理模式是百年经验的总结,现有的运行机制可以保证铁路的安全运行。我个人认为,

铁路不宜行政企分开。它又是国有大型企业,每年还向国家交600亿~700亿元收入,铁路建设又带动一大片,成绩很大,出一点事故就全盘否定的理念、心态,对我国的发展和稳定来说,是很危险的。

另外,铁路不是一般的运输部门,有其特殊性,它涉及国家安全,是国家命脉,权力必须集中到国家手中。

现在讲的是调整,没有说取消掉,也没说要合并,根本就提这个问题。合并不了。交通部是个业务部,它也管不了下面的交通,它管谁?但铁道部不一样,每天这么多车要运行,有许多必须运的货物要拉,将来要达到美国28万公里铁路标准的时候,就不是现在200万的职工了,还要增加。现在不仅不能取消铁道部,还要加强它。(据《中国经济周刊》)