

以鋰電池包為動力 節能環保

首列懸掛式空中列車明年營運

【大公報訊】綜合新華社、觀察者網報道：9月30日，由西南交通大學等多家單位聯合研製的國內首條新能源懸掛式空中軌道交通試驗線在四川成都亮相。全國首列新能源懸掛式空中列車成功掛線，並進行短距離試跑。這款擁有完全自主知識產權的新型現代交通系統，已進入全面測試各項性能指標階段，未來成為空地立體交通格局的重要補充。該系統創造性地將鋰電池包代替高壓電用於列車的牽引動力，在世界上屬於首創。

中科院院士、西南交通大學教授翟婉明是該項目的總設計師。他介紹，「明年就能投入商業運營」，空中列車掛線成功，意味著我國成為繼德國、日本後掌握這一技術的國家。同時，我國設計的空中列車採用新能源技術，更綠色節能環保，可用於高鐵路線之間的接駁、城市特定區域交通連接、景區遊客集散中心與入口間的轉運等。

可用於接駁高鐵和機場

據悉，懸掛式空中軌道交通系統與高架輕軌或騎座式單軌不同，不是將路面軌道整個抬入空中，而是由鋼鐵或水泥支柱將軌道支撐在空中，列車以懸掛的方式運行。根據規劃，整條試驗線全長為1.25公里，涵蓋緩坡、彎道、車站、充電站等多種路況和設施，滿足整個系統試驗所需。

另據四川日報報道，這列新能源懸掛式空中列車由兩節車廂組成，長18米，

寬2.3米，外表為大熊貓樣式，整體懸掛在一根箱形軌道樑上。300米的試驗軌道樑離地約8米左右，由間隔10米的支撐柱支撐在空中。列車內部類似地鐵，大玻璃窗為乘客提供了很好的城市景觀俯瞰視角。工程師介紹，該車設計時速為60公里，單節車廂定員120人。

時速60公里 每車廂載120人

2016年初，中唐空鐵集團組織各方力量進行技術攻關，由西南交通大學牽引動力國家重點實驗室牽頭，聯合中國中車、中國中鐵、攀枝花鋼鐵公司等7家大型國營企業協同研製，建成新能源空鐵產學研一體化協同項目平台，僅用大半年時間完成設計、製造。

車輪
採用橡膠包裹，運行噪音極低。

鋰電池驅動
無廢氣排放，對運行周邊環境基本無污染。

列車
1) 地形適應力強：線路最大坡度10%、最小轉彎半徑30米。
2) 快捷準時：最高時速60公里。
3) 編組靈活：客量可達每小時2萬人次。

工程
1) 佔地小：通過堅固輕巧的立柱將軌道架設於空中，佔地小，拆遷量小。
2) 投資少：每公里建設成本僅為地鐵的六分之一到八分之一。
3) 周期短：採用模塊化製造、流程化組裝，施工簡便，一年內可投入營運。

▲9月30日，中國首列新能源懸掛式空中列車在成都成功掛線 新華社

《《《新能源懸掛式空中列車優點》》》

箱形軌樑
轉向架和鋰電池動力包設置在內，而車輛走行機構始終封閉於軌樑內部，不會脫軌，保障運行安全。

「綠航星際」試驗進展順利

【大公報訊】據新華社報道：第67屆國際宇航大會9月26至30日在墨西哥瓜納華托舉行。中國太空科技南方研究院在會上展示「綠航星際」試驗進展成果，志願者在密封艙內一切良好。

4名志願者已在密封艙生活了105天



▲「綠航星際」試驗進展順利。圖為試驗密封艙模型 中新社

，到目前為止一切良好」，「綠航星際」試驗研究人員表示。

太空科技南方研究院科研管理部經理黃輝劍解釋說，除了重力影響有所不同，志願者在艙內的生活和太空生存條件一模一樣。4名志願者食用燕麥、草莓、大白菜和番茄等在艙內種植的穀物、蔬菜和水果。此外，由於沒有在密封艙內養殖動物，在艙內儲存的肉類食用完後，志願者食用了蛆蟲等以補充蛋白質。「我們期待此次試驗成果能為各國太空機構帶來福音」，黃輝劍表示。

「綠航星際」於今年6月17日啟動，3名男性和1名女性志願者進入面積370平方米的密封艙內，開展為期180天的受控生態保技術試驗驗證。



▶「運12E」飛機 首次打開哥斯達黎加市場 網絡圖片

國產「運12E」將赴哥斯達黎加執勤

【大公報訊】據中新網報道：1日，記者從中航工業哈爾濱飛機工業集團有限公司（簡稱中航工業哈飛）獲悉，中航工業哈飛向哥斯達黎加公共航空部下屬的空警局交付2架「運12E」飛機，用於哥斯達黎加國內的空中運輸、空中巡邏等空勤業務。這是哈飛產品首次打開哥斯達黎加市場。

用於執行巡邏人員運輸

哈飛「運12」系列飛機是中航工業哈飛率先按照國際通航標準，自主研製的渦槳多用途飛機，是中國目前出口數量

最多、適航水平最高、出口潛力最大的民用飛機。該機操作簡單、機動靈活，具有營運成本低廉、短距起降性能良好和機場適應性強等特點，可廣泛應用於客貨運輸、空投空降、地質勘探、航拍航攝、海洋監測、農林作業和人工降雨等多種通航作業領域，在國際市場中持續享有較高聲譽和良好口碑，擁有廣闊的市場前景。

哥斯達黎加是一個擁有500多萬人口的島國。此次交付的2架運12E飛機，將用於執行該國島嶼間、島嶼內的治安巡邏、人員運輸等空勤業務。

▼複製甲午「致遠」戰艦下水 中新社



「致遠」戰艦複製下水

甲午戰爭中與日軍吉野艦對戰時爆炸沉沒的致遠艦，10月1日以紀念艦的方式重見天日。9月30日，「致遠」紀念艦在遼寧省丹東港正式下水，並於10月1日被拖航至丹東浪頭港與公眾見面。

致遠艦的複製與建造歷經兩年，紀念艦長約76米，寬約12米，排水量約為1400噸，原艦排水量為2300噸。紀念艦外觀與原艦保持一致，保有火炮、駕駛室、指揮台、桅杆等。紀念艦內部打破以往將紀念艦內部做成展覽廳的國際慣例，完全依照原艦內部進行仿古建筑。

著名清史學家、甲午戰爭史學泰斗關捷先生認為，重建致遠艦有利於肯定和弘揚致遠艦的愛國精神，增強民族自信自強的精神，展現頑強戰鬥、寧死不屈的中華魂。

（中新社）

溢油案落錘 康菲須賠31.4億

【大公報訊】記者趙大明天津報道：9月29日，21名渤海漁民上訴康菲石油中國有限公司、中國海洋石油總公司污染損害責任糾紛一案，由天津市高級人民法院二審宣判，駁回上訴，維持原判。至此，康菲公司為蓬萊19-3油田溢油事故支付的賠償款基本鎖定在此前經行政協調確定的賠償數額，即養殖補償款10億元人民幣（下同，約為11.7億港元）、海洋生態損害補償款16.83億元（約為19.7億港元）。

2011年6月，渤海蓬萊19-3油田發生重大海洋溢油責任事故，造成渤海灣大面積環境污染。2014年12月9日，天津海事法院公開開庭審理此案。2015年10月30日，天津海事法院作出一審判決：康菲

公司應當依法承擔賠償責任。參照行政賠償補償標準酌定，樂樹海等21名養殖戶的損失數額為168萬餘元。樂樹海等21名養殖戶不服一審判決，提出上訴。天津市高級人民法院在判決駁回上訴、維持原判的同時，依法對原告應承擔的案件受理费予以免除。



▲康菲溢油事故造成渤海灣大面積污染 資料圖片



▶濱海1號為國際首列中大型集裝箱列車 網絡圖片

連接龍省與俄 濱海1號發出

【大公報訊】記者焦紅瑞哈爾濱報道：記者從俄羅斯遠東鐵路局新聞局發布的消息得知，連接中國黑龍江省與俄羅斯濱海邊疆區的濱海1號國際交通走廊首列中轉大型集裝箱列車已經發出，該列列車由62個裝有鋁材的40尺集裝箱組成。預計，這些大型集裝箱將在2天內從黑龍江省運抵俄羅斯濱海邊疆區的東方港，並在隨後發往中國南方的上海港和黃

埔港。這標誌「中蒙俄經濟走廊」黑龍江陸海絲綢之路經濟帶與俄符拉迪沃斯托克自由港、濱海1號、濱海2號國際通道等規劃高度契合，已經開展實質性務實合作。

據了解，中國計劃每周通過濱海1號走廊發運兩列集裝箱列車，分別從納霍德卡港和符拉迪沃斯托克港出發，預計明年該方向的貨運量或達到50萬噸。

簡訊

深十年內建20所高校

深圳市政府1日發布消息稱審議並原則通過《深圳市委市政府關於加快高等教育發展的若干意見》，未來10年內擬加快建立國際化開放式創新型高等教育體系，建成高校20所左右，全日制在校生約20萬人，建立國際化開放式創新型的高等教育體系，成為南方重要的高等教育中心，為深圳未來發展提供強有力人才保證和科技支撐。

這是深圳首個推動高等教育全面發展文件。目前深圳共有10所全日制普通高校，包括南方科技大學、深圳大學、香港中文大學（深圳）、深圳北理莫斯科大学等，在校生超過9萬人。（記者 毛麗娟）

深大學生平均月薪逾九千

深圳市人力資源和社會保障局日前公布了《深圳市2016年人力資源市場工資指導價位》，從學歷看，研究生（含博士、碩士）學歷月工資指導價位平均數為10498元（人民幣，下同），大學本科的平均數為7960元（約9253港元），大學專科平均數為6510元，高中與初中及以下學歷分別為4662元、3468元。

從總體情況看，2016年工資指導價位較2015年呈平穩增長態勢，月工資高位數、中位數、低位數及平均數分別為24305元、4034元、2467元和5097元，其中平均數比上年增長8.19%。

（記者 古寧）

粵打擊電網犯罪中心揭牌

廣東省打擊治理電信網絡新型違法犯罪中心30日成立揭牌，標誌著廣東打擊治理此類違法犯罪真正實現「合成化、專業化、信息化、實戰化」。據悉，該省級中心匯聚公安、電信、銀行、網企聯合辦公，實現跨界聯動、快速反應。只要受騙民眾報警早，該中心可以對涉案賬戶資金出帳實現「秒殺」。

廣東省公安廳廳長李春生表示，廣東省和21個地級以上市打擊治理電信網絡新型違法犯罪中心正式成立並運行，對廣東打擊治理電信網絡詐騙等新型違法犯罪具有里程碑意義。

（記者 方俊明）