

我省旱情已达60年一遇

24万人临时饮水困难,近期仍无有效降水

本报济南1月22日讯(记者刘红杰) 据山东省防汛抗旱指挥部办公室22日通报,全省旱情仍在持续加剧,总体已达60年一遇标准,24万人临时饮水困难,抗旱形势日趋严峻。就目前的气象情况看,我省近期仍无有效降水。

山东省防汛抗旱指挥部办公室通报称,相比一周前,全省小麦受旱面积和重旱面积均有所扩大。目前全省小麦受旱面积已达3016万亩,约占全省小麦播种面积的55.9%,比一周前增加110多

万亩。小麦重旱面积已达543万亩,比一周前增加60万亩。

随着地下水位的持续下降和山前水源的枯竭,目前全省仍有24万人、10.7万头牲畜临时饮水困难。

旱情发生以来,我省已投入资金6.8亿元,抗旱劳力211万人,动用泵站4466处,机动抗旱设备77万台套,抗旱浇灌农田3196多万亩,及时解决了38万人、32.4万头牲畜的临时性饮水困难。

据了解,自去年9月下旬以来,除半岛东北部以外,全省100

多天无有效降水,累计平均降水仅为11毫米,比常年同期偏少86%。同时,由于气温较常年持续偏高,土壤失墒较快,致使全省均不同程度受旱,截至1月22日,我省目前的干旱程度总体已达“60年一遇”标准。

省气象台预报显示,近期,我省仍将在低温干旱的天气中度过,无有效降水。

山东省防汛抗旱指挥部新闻发言人尹长文22日解释说,所谓“60年一遇”是水文学用“频率”来反映干

旱程度的一种表述方式。“60年一遇”的干旱并非60年内一定只出现一次,是平均每60年出现一次。

尹长文说:“如果某段时期气候异常,有可能多少年内出现多次,当然也有可能多少年内一次也不出现。这只是一个统计学的概念,反映干旱的程度相当。”

此外,记者获悉,中国气象局预报与网络司下发《全国气象预报与信息业务技术进展报告》,我省2010年预报质量成绩优异,各项成绩均名列全国前茅。

政府建景区 门票收入缴国库

我省国有资产资源有偿使用收入将上缴

本报济南1月22日讯(记者刘红杰 通讯员王晓琳 王海红) 记者从省财政厅获悉,从2月1日起,《山东省国有资产资源有偿使用收入管理办法》将在我省正式实施。届时,全省行政区域内国家机关、事业单位及其他组织国有资产和国有资源有偿使用收入必须实行收支两条线制度,全额缴入国库。

据介绍,《办法》明确了国有资产有偿使用收入范围,特别是将行政事业单位利用其占有的固定资产、流动资产、无形资产取得的资产处置收入、对外合作收入、对外服务收入,以及对外投资、对外担保收入等,纳入国有资产有偿使用收入范围。

也就是说,行政事业单位固定资产因报废报损取得的残值变价收入、拆迁补偿收入、置换差价收入、保险理赔收入等资产处置收入,都将纳入国有资产有偿使用收入范围。

《办法》进一步拓展了国有资产有偿使用收入范围,将以前没有明确纳入政府非税收入管理的有偿使用收入,如世界自然文化遗产、重点文物保护单位和政府投资建设的风景区门票收入,官方网站广告权有偿使用收入,全部纳入了管理范围。

我省筹建储备基地 可解半月“煤荒”

据新华社济南1月22日电 据省煤炭工业局22日介绍,山东规划到2015年建成6个到8个省级煤炭应急储备基地,煤炭应急储备规模600万吨以上。这一规模可满足省内骨干电厂半月以上用煤需求,足以应对未来可能出现的突发性“煤荒”。

近年来,我省煤炭供应和能源保障受天气、运力等因素影响,多次出现紧急状态,给经济社会发展和经济运行带来不稳定因素。建设煤炭应急储备基地,能够有效解决因自然灾害、重大事故、运输不及时等因素导致的阶段性煤炭供给紧张矛盾。

据省政府办公厅近日下发相关意见,2011年争取建成第一批龙口、莱芜、诸城和齐河等4个省级煤炭应急储备基地,煤炭应急储备能力将达到300万吨左右。同时,规划建设日照、高唐等煤炭应急储备基地。

据省经济和信息化委员会经济运行局副局长史玉明介绍,目前我省统调电厂存煤600多万吨,可供电厂18天使用。



孕妇赶春运 车上被“挤”晕

在乘务员照顾下安全抵达目的地

本报济南1月22日讯(记者杨传忠 通讯员纪祥翠) 一名怀孕5个月的女子独自挤上了从济南开往深圳西的1280/1次列车,结果因为车内超员严重加上空气流通不好,本来就有心脏病的女子突然呼吸困难,出现短暂的晕厥。列车乘务人员紧急救助使她转危为安,并将她安全护送到目的地。

1月19日15时30分,济南至深

圳西的1280/1次列车到达菏泽站时,车内已严重超员。列车开出不久,一位中年妇女紧急找到乘务员,说13号车厢的一位女子晕了过去。

列车长刘延安随后紧急赶到事发车厢,看到该旅客双目紧闭,面色苍白,呼吸困难,便当即决定先把她转移到通风效果好的位置以缓解其胸闷症状,随后又通过列车广播寻找医护人员。

考虑到发病旅客流汗过多,乘务员为她打来开水,并不住地安抚其情绪,逐渐帮助该旅客平静下来。经了解,这名旅客名叫侯春荣,已经怀有5个月的身孕,为了在年前到深圳看一看多年未见的姨妈,勉强上了车。原本就身体虚弱还患有心脏病的她,一进入车厢就感觉到胸闷,呼吸不畅,随后晕了过去。

一路上,乘务员对侯春荣进

行重点照顾。1月20日14时06分,1280/1次列车正点到达终点站深圳西站。为保证侯春荣的安全,车队提前联系深圳西站准备好了轮椅,助其顺利下车。



22日,济南长途汽车总站南区治安人员使用世界最先进的搜爆高科技“武器”——摩尔远距离炸药探测仪检查烟花爆竹等危险品。杨维峰 徐成林 杨传忠 摄

动车司机:让火车飞

揭开“陆地飞行员”的神秘面纱

俗话说,火车跑得快,全靠车头带。20日,记者走进济南铁路局机务段,采访了国内首批动车组司机之一的常永清,揭开“陆地飞行员”这一特殊群体的神秘面纱。

20日下午,记者跟随常永清打开车舱,进入了动车驾驶室。“每次必须提前两个小时来到驾驶室,进行驾驶动车前的准备工作。一旦列车启动,全程都不能离开座位半步。”常永清说。

每次值乘只能一个人在狭小的车头里面享受孤独,由于停车时间短,往往四五个小时(1200多公里)下来只能上一次厕所。“陆地飞行员”神秘的背后,是过硬的驾驶

本领和默默的奉献精神。

1993年,常永清毕业后分到济南机务段运用车间,凭借扎实的理论知识和过硬技能,仅用三年时间就实现了从学习副司机、副司机到机车司机的“三级”跨越,成为全局最年轻的内燃机车司机之一。

18年来,他经历过蒸汽、内燃、电力、动车组四种机型的更新换代,而他的驾驶本领也随着不断地升级换代。常永清表示,“火车机型可以被时代淘汰,但是司机不能被淘汰。”

2010年10月,常永清到上海参加了济南铁路局第一批高速铁路知识培训,在沪宁高铁学习时速

350公里动车驾驶技术,并顺利通过了考试,成为一名高铁司机。

常永清说,“动车组高速度、高要求,不仅是对司机业务技术的考验,更是对心理素质的考验。动车组最快速度可达到每秒运行69.4米,可谓风驰电掣,瞬息万变,途中遇到非正常情况,司机如果不能及时准确地做出判断,迅速处理,后果不堪设想。”

在一次提速试验中,由于列车控制车载设备出现故障,动车组突然发生紧急制动停车。这种非正常情况在动车组的全部试验中还是第一次遇到,所有人员把目光集中在驾驶列车的常永清身上,他沉着



冷静,准确判断,很快列车再次奔驰起来,从发生故障到处理完毕只用了30秒。始终站在动车组驾驶室全程参加提速试验的铁道部部长刘志军对常永清的评价是:遇到非正常情况冷静、果断,处理故障有条不紊,动作干练。

本报见习记者 张鹏飞 实习生 闫昊宽 通讯员 张汝峰