

扒开护栏上高速,这个占四条车道的“重器”是如何从济南运往目的地的? “世界第一圈”不走寻常路

记者 于泊升

它如何制造—— “世界第一圈”济南产出

7月15日早上5点,济青高速北线,一辆运输车牵引着一台大铁环穿过挖开的防撞栏进入高速主路,护航车辆在后面紧紧跟随。从航拍上看,整条车道没有其他车辆行驶,大件运输车一路畅行。

因为运一个大铁环而封闭了整个方向的交通,这台大件究竟是何物。“这次运输的超大件是国家第四代核电项目所需关键核心设备支承环,也是全球最大直径的核电支承环。”相关工作人员告诉记者,为了保证安全,核电站中的核反应堆由大量的零部件组成,其中核电支承环是非常重要的一个部件。

“支承环的作用顾名思义,它是核反应堆的底座,将重达数千吨乃至上万吨的核反应堆支撑起来。”该工作人员称,作为核反应堆的基础,支承环需要工作60年不能更换。它工作的环境非常恶劣,因为直接与核反应堆接触,支承环在工作时会被加热到几百摄氏度,还要承受大量的辐射以及可能泄漏的冷却剂的腐蚀,核电支承环对生产技术要求很高。

据介绍,此次运输的核电支承环由地处济南市章丘区的伊莱特能源装备股份有限公司生产,在这里,它还有一个好听的名字——“乾坤圈”。记者查阅资料得知,“乾坤圈”对自身的可靠性要求颇高,生产中需要尽量减少焊缝,一体成型,部件所用材料的内部化学成分要尽可能均匀。

在2019年之前,国内并没有这种尺寸的超大直径一体成型的技术工艺,多是将铁环分段做成然后再焊接起来,这样的工艺焊口不可避免。

伊莱特副总裁、技研中心总经理任秀凤此前曾表示,“乾坤圈”没有焊口,整体强度、使用性能及寿命指数都得到了提高。在世界范围内首次实现了直径15.6米核电支承环的一体化制造,因此也被称为“世界第一圈”。

“运输车已经顺利驶入高速,开始跟随护航。”7月15日,济青高速北线济南段迎来了一位大块头“客人”——它号称“世界第一圈”,总宽度15.8米,横跨四条车道,是目前全球最大直径核电支承环。它在济南装车上路,朝目的地驶去。要说它的上路过程和一路即将经历的旅程,堪称“不走寻常路”。



扒开护栏后,拉着“天下第一圈”的运输车辆驶上高速公路。 通讯员 王可尧 摄

造,因此也被称为“世界第一圈”。

国产核电支承环的投入使用极大降低了国产核电站的建造成本,打破了技术垄断。相比于从国外进口的支承环,国产支承环的价格大幅压低,并且性能和尺寸更大,不仅为核电站建设节省了大量支出,还允许中国核电站使用尺寸更大的反应堆,达到更高的输出功率。

它如何上路—— 扒开护栏进入高速

“这么大的装备,怎么在高速上运输,难道要拆掉收费站吗?”核电支承环上路后,受到不少市民和网友的关注。关于大件运输的相关问题,记者联系到了参与护送任务的济南市交通运输综合行政执法支队九大队副大队长王炳。“我们在5月中旬就接到了超大件超限运输的相关勘察通知。”

王炳告诉记者,超大件运输需要提前做准备工作,收到通知后,济南交通运输部门开始了沿线勘察。

据了解,此次运送的核电支承环外径15.48米,工装后总宽度达到15.8米,对公路完好、安全、畅通等方面有较高要求。“这种超大件运输,我们是第一次接触。”王炳说。

在与核电支承环生产企业、运输公司进行对接后,济南交通运输部门与高速交警部门制定了上路保障方案,而如何进入高速是重点解决的问题。“直径过大,15.8米,四条车道都占满了,收费站肯定是过不去的。”王炳称,为了让大件上高速,他们决定在一个地方扒开护栏,开个口子进入。

经过实地勘察,最终选择了章丘刁镇靠近高速收费站的一座车场。“这座老旧车场就在高速一旁,而且这个位置落差小,路面与

地面没有太深的沟壑。”为了让核电支承环顺利上路,相关部门填充了高速一侧的边沟,并平整了路面。

还原当时场景可知,7月14日,核电支承环在伊莱特公司进行装车,并固定住牵引装置。当日下午,做好发车工作后,运输车辆牵引核电支承环进入章丘刁镇车场待命。15日凌晨4点,工作人员在此处扒开护栏,运输车辆从车场启动,准备进入高速。5时许,在多方共同努力下,核电支承环运输车辆顺利驶入高速主路,济南交通运输综合行政执法支队联合高速交警部门全程护送直至车辆驶出济南辖区。

它如何运输—— 全程清障公水联运

上高速的问题解决了,核电支承环运输途中又是如何保障

的?记者了解到,此次运送,从济南启程,公路海路联运,公路目的地在潍坊,从潍坊下高速后,核电支承环在港口出海,海运至大连。沿途途经区域多,用时较长,对高速公路通行要求也高。

“我们支队当时出动了三辆执法车护航,高速交警出动两辆,运输公司方面还有三辆。”王炳说,由于运输车辆过宽,必须对高速公路半幅禁行运输。当日凌晨4点到上午10点,济青北线青岛方向处于封闭状态,避免了行车对大件运输造成的干扰。

据了解,除交通禁行之外,沿途路障也进行了排除。“公路护栏、草木绿化、电力通信等都进行了部分拆除,这中间需要多方配合。”王炳称,此次大件运输由济南办理相关许可审批,获得路障清除许可。

在运输期间,沿途收费站及分流点都有工作人员值守,管控辖区进站匝道,将大件运输车辆行驶期间的高速公路道路清空,做好交通疏导分流工作。“这次进行超大件运输保障,我们积累了不少经验,下次遇到相关任务,我们更有信心了。”王炳说。

“这就是山东的高速公路又宽又直的原因吧。”不少网友认为,山东的干线公路四通八达且通行容量大,堪称公路“巨无霸”。记者了解到,此次超大件运输所途经的济青高速北线是山东省内一条东西向干线公路,自西向东连接济南、滨州、淄博、潍坊、青岛5座城市,是山东经济的“黄金通道”。2019年7月,济青高速北线完成四改八工程,由过去的双向四车道拓宽为双向八车道,通行能力大大提升。

业内人士表示,超大件运输对高速公路要求颇高,济青高速北线经过改建后,容量增大,为此次运送打下了基础。目前,济青高速中线、济微高速公路、济南绕城高速大西环、济青高速改扩建等高速路网工程正在推进,山东高速的通行能力在不断提升,将为更多的超大件运输提供保障,擦亮“山东的路”品牌,优化整体营商环境。

新能源车车主购车险遇疑惑,有的要多交1800元,有的保费却降了

专属条例落地已半年 保费有涨有降为哪般

一年保费涨了1800元

新能源车车主郭振锋告诉记者,去年他为自己的比亚迪汉DM-p投保,保费5100元,今年续保时保费涨到了6900元。

一年涨了1800元,这让郭振锋难以接受。“涨价可以,但是得让车主明白是为什么吧?”郭振锋也曾问过4S店的销售人员,对方仅告诉他部分原因是因为“出过险”。但是郭振锋并不认同,“也不是事故,只是挡风玻璃坏了。”

不解之下,他选择更换保险公司。对比之后,他最终选择以5565元的价格购入了平安财险的车险,依然比上一年贵了近500元。

来自江西的新能源车主丁浩明(化名)告诉记者,自己于2021年3月购入一辆特斯拉Model3,第一年在中国人保购买车险,价格为6800元,而今年续保时上调至7272元。

丁浩明表示,自己对于新能源车保险涨价可以接受,毕竟整体涨幅不大,并且自己已有心理

2021年12月,中国保险行业协会发布《新能源汽车商业保险专属条款(试行)》(下称专属条例),中国精算师协会也同步发布《新能源汽车商业保险基准纯风险保费表(试行)》(下称基准保费表)。如今专属条例正式实施半年有余,部分新能源车车主表示,保费与去年相比有所上涨。还有网友调侃道:“开新能源车省下的油钱,全省给保险公司了。”哪些新能源车保费上涨了?今后是否还会继续涨价?

预期。“一是因为我出过险,二是保险对于特斯拉承保报价有所提高,三是新能源保险承保范围有所扩大。”他对记者说道。

但并非所有新能源车车主保费都涨了。今年3月,北京的孙宜(化名)保费到期续保,保险公司告知他今年保费只有3000多元,“2020年我买了一辆比亚迪秦Pro,车价近18万元,第一年4S店推荐了平安财险,保费近5000元,去年3600多元,今年又降了几百。”

为何保费有升有降

记者梳理了几位受访者的情况发现,新能源车保费主要与车辆价格、是否出险等因素有关。车辆价格在25万元以下的车险保费变化不大。上一年出险的情况下,涨幅在10%以下;上一年未出险

的情况下,保费甚至有所下降。

“山东菏泽这边的市场大部分都是10万元左右的车,保费在3500元左右,价格变化不大。”一位保险代理人告诉记者,如果上一年不出险,保费还会有优惠。

而另一方面,特斯拉和几家造车新势力保费上调较为普遍,如果上一年出险,来年保费涨幅较大。

对于部分车型保费上涨的原因,北京联合大学管理学院金融系教师杨泽云分析称,首先,新能源车专属保险的保障范围相比于此前车险的保障范围有所扩大,如电池及储能系统、电机及驱动系统等都属于新能源车专属保险的责任范围;甚至停放、充电过程中出险,也属于新能源车专属保险的责任范围。其次,新能源车专属保险将新能源车与传统汽油车区别对

待,而从以往情况来看,新能源车的出险概率以及出险后的案均赔款确实高于传统汽油车。风险高,保费也必然高。因此,也推高了新能源车的保险价格。

根据中国保险行业协会发布的《关于新能源汽车商业保险专属产品基准纯风险保费表测算调整说明》(下称调整说明),在费率方面,相较传统车险现行的基准保费,新能源车的三者险和车损险基准保费整体下降了0.8%。其中,三者险基准保费相比现行下降0.1%,车损险基准保费相比现行下降1.2%。

未来保费会涨吗?

未来新能源车保费是否会涨?某保险代理公司的负责人认为,随着新能源车在国内的普

及、车险理赔数据的完善,未来新能源车的总体费率将会回归正常,可能保费会出现下降,大概率会向燃油车靠拢。

杨泽云分析称,新能源车保费涨价的表面原因是出险概率和出险后的案均赔款较高,而其根本原因在于新能源车的驾驶习惯异于传统汽油车,且其集成度较高,与手机、计算机等电子设备一样,零件一旦受损大多是更换,而不是维修。

他认为,驾驶习惯随着新能源车越来越普及,可能会有所改善,或许未来可能降低。但新能源车的集成度可能会越来越高。因此,未来可能进一步促进保费提高。当然,也可能随着技术的发展,新能源车更加智能化,确实可以降低事故发生概率,从而降低保费。

据中新网



扫码下载齐鲁壹点
找记者 上壹点

编辑:马纯潇 美编:马秀霞 组版:洛菁