

沪启动公交司机年轻化计划

沪上公交车驾驶员给人的老气横秋印象可望扭转。记者近日从浦东公交部门获悉,近一年来,浦东已经招聘了1370名公交新驾驶员,年龄都在43岁以下。他们经技能培训已正式结业,逐步进入一年的实习期。而浦西方面的驾驶员新鲜血液的补充也有良好迹象,日前不仅成立了专门的“驾驶员培训公司”,设置了驾驶员培训和考核基地,还将继续通过定向培养公交驾驶员的形式,发掘驾驶新手,以提升公交运营的朝气与活力。

目前驾驶员队伍偏老龄化

近年来,上海公交车驾驶员队伍一直存在“老龄化”现象。在部分车队,你甚至很难找到一名年轻的司机,外人一走进车队,总会感觉这里是“中老年大叔多”。长期以来,公交车驾驶员给大家的印象是:收入很

少,工作量却很大。“甚至出现过招进来的年轻司机干了不到一个月就辞职的情况。”市公交协会工作人员告诉记者。

其实,驾驶员年龄偏大有利有弊,总体而言,尽管驾驶经验丰富,由于反应能力及体力有所下降,在沪上马路交通情况并不优良的情况下开车,运营安全方面总是有些令人担心,对驾驶员本人的身体健康也不利。为此,公交企业一直没有放弃大力招收年轻驾驶员的努力,想尽各种办法创造良好的条件,以增加公交车驾驶员岗位的吸引力,力求为公交运营队伍输送新鲜血液。其中,浦东新区及浦西的公交车驾驶员招聘及培训,去年至今都陆续推出了新举措。

创造条件吸引年轻力量

随着浦东新区人口的不断导入,

公交运载数量骤增,线网编织愈加稠密,运能也在不断增加,在目前3870辆营运车辆的基础上,“十三五”期间,将再增200辆,为此需要招聘和培养大量线路驾驶员。浦东交安委副书记、副总经理胡荣告诉记者:“今年驾驶员人均收入达8.2万元,加上各种安全奖励和福利,明年预估将达9万元,公交企业稳定的工作环境,固定的作息时间,上升的福利条件将会不断吸引越来越多的青年加入公交行业。”

29岁的刘先生去年9月偶然听说浦东上南公交在招聘A3驾驶员,他抱着试试看的心情报了名。经过一年的培训、实习和在公司各个岗位的实践锻炼,他今年10月已正式走上174路驾驶岗位。像刘先生这样的新驾驶员,至今年10月,在整个浦东公交已有1370名,经技能培训已正式结

业,逐步进入一年的实习期。

而浦西方面,培训驾驶员的动作也在不断加大。为进一步提升巴士公交整体服务质量,他们近日专门成立了“驾驶员培训公司”,设置了驾驶员培训和考核基地,通过定向培养公交驾驶员的形式,确保城市公交日常的正常运营和服务供应。

据介绍,新组建的巴士集团驾驶员培训有限公司下设巴士培训中心和训考基地,同时利用巴士集团分布在市区各地的停车场优势,设立多个培训点,形成覆盖全市的招生和培训网络,年培训量达到约1000名驾驶员的规模。巴士培训中心主要对公交驾驶员、乘务员、调度员、行管员、票务员、修理工等六大工种开展全方位的岗位培训,提高驾驶员的操作技能和文明驾驶意识,提升文明窗口形象,成为公交高技能人才的培养基地。

信息快报

2015《全球智慧之都排名》发布

2015全球智慧之都评估论坛近日在沪举行,2015年《全球智慧之都排名》同时发布,纽约、伦敦、东京分列前三位,北京排名第14位,上海排名第15位。

上海社科院信息研究所研究团队于2014年11月首次推出《全球智慧之都排名》报告。此后,团队与联合国经济和社会事务部“全球电子政务调查报告”研究团队的专家展开研讨,对部分指标进行调整,正式推出2015年《全球智慧之都排名》。报告的指标体系从三个维度对城市智慧度进行评估:首先是智慧基础设施;其次是智慧经济;其三是智慧治理。

上海春考招生23所院校参加

近日,市教委发布《2016年上海市普通高校春季考试招生试点方案》。明年本市共有23所试点院校参加春季考试招生,包括今年新成立的上海健康医学院。12月7—9日,考生可通过“上海招考热线”网站进行网上报名。明年1月16—17日举行全市统一文化考试。院校自主测试在明年3月12—13日进行。

参加春考招生院校的招生专业须是学校的国家级特色专业或市属高校应用型本科试点专业。明年春考继续向普通高中应届毕业生开放,采取网上报名和现场确认的方式,每名考生可填报2个专业志愿,可以是同一所学校的2个专业,也可以是不同学校的各1个专业。

明年春考科目确定为“统一文化考试+院校自主测试”。统一文化考试采用与高中学业水平考试接轨的方式,考试科目为语、数、外三门。统一文化考试成绩总分为400分。院校自主测试内容由招生院校根据学校及专业特点自行确定,科目一般为面试或技能测试,主要考查考生学科特长基础,注重考查学生的素质和能力,注重为考生减轻备考负担。院校自主测试分值为200分。

全国首个逃生消防体验馆落户

近日,全国首个动感逃生体验系统落户申城。这种运用“3D+跑步机”技术的演练系统,有别于以往模拟训练时的无感情“空跑”,而是实实在在地让体验者动起来。

记者来到位于虹口区的消防体验馆。在这里,一部虚拟逃生设备吸引了人们的眼光。据悉,这也是全国第一个引入“3D动感+跑步机”技术的高层体感逃生演练系统。体验者戴上一副特制的眼镜后,站在与跑步机原理相同的机器上,整个人就能当场融入一栋虚拟的“失火”大楼内。记者也戴上了这副眼镜,亲身感受了一番十层高楼的“火场”逃生。根据设定,体验者需要从十层楼高度逃生,其中牵涉到选择正确的逃生路线,弃用电梯找到安全出口并从楼梯离开等。设备会捕捉体验者的肢体动作,并给出最终的等级。

记者根据眼前显示出的不同画面,时而弯腰时而后退,显示屏上的大楼3D火情现场也随着记者动作的变化而变化着。记者行走,画面则向前移动,一些提示时不时出现,告诉人们降低身姿不吸人烟雾等遇到危险的正确处理方式。

12岁的陈卓凌体验完这次逃生后,身上的校服后背湿了一大片。“我好紧张,感觉自己逃不出去了。”陈卓凌坦言,尽管平时在学校也定期参与各种逃生演练,但对于同学们而言,很多时候也只是“开开心心地跑一跑”。而这次3D动感体验却着实让孩子们有了不一样的感受,“我真的第一次在火场里感到了害怕。”陈卓凌说。这也让体验者对火场逃生有了真实体会,增强了其紧迫感。

东航首批航班 12日起开启Wi-Fi

记者获悉,从11月12日起,东航率先在上海往返纽约、洛杉矶、多伦多等国际航线上开通空中互联服务,试运行期间免费申请,也代表东航将空中互联服务投入商业运营。

据东航介绍,此次开通空中互联服务的机型是波音777-300ER远程宽体客机。该机型安装了卫星通信设备,由中国电信提供卫星及地面网络资源和运营平台。这一技术具有带宽高、网速稳定、全球覆盖好的特点,能够为旅客提供接近地面3G网络的上网体验。在这些航班上,旅客在飞机进入平飞状态后,可以利用电脑等设备连接客舱内的无线网络信号,体验网页浏览、即时通信(微信等)、空中购物等服务。

从11月6日起,东航上述航班的旅客就可以通过东航官网、App等渠道,提前申请上网服务资格。申请通过后,东航会通过邮件或短信渠道将上网验证码发送给旅客。没有获得上网验证码的旅客,在使用电脑连接机上无线网络后,也可以通过东航空中门户网站的链接,享受新闻及资讯浏览、在线购物、返程航班预订、目的地旅游资讯等免费服务。

东航方面表示,12月中旬还将在温哥华、旧金山航线开通此项服务,从而实现北美大陆航线空中互联服务全覆盖;同时还将在上海往返北京、广州、昆明、成都、重庆等国内航线的部分航班上上线此项服务。

中国第32次南极考察队从上海出发

近日,国家海洋局的网站上发布了一则题为《中国第32次南极考察越冬后勤保障岗位预选告示》,称国家海洋局极地办拟面向社会,公开招聘南极考察站越冬后勤保障岗位预选队员,职位包括厨师、医生、电工和工程师等。根据公告,入选人员享受艰苦津贴20—25万元。

10月7日,“雪龙号”带着中国第32次南极考察队从上海出发,参加此次考察的不少队员告诉记者,在极地的恶劣条件下工作对人的身心都是一项挑战,并不是想象的那么简单。

厨师要十年以上工作经验

网上的这则《告示》称,入选人员享受艰苦津贴,前往长城站约20万元人民币,中山站约25万元人民币,队员在极地工作期间,其国内原有工

资、福利待遇不变。长城站和中山站各招募9人,合共招揽18名后勤保障人员。

据悉,招募的后勤保障人员需要满足一定的门槛,比如身心健康、具备一定的从业能力和工作经验等。例如医生需要具备8年以上的临床经验,有较高的英语听说水平;厨师则不仅需要具备高级中餐烹饪师资格证书,还要求10年以上工作经验,而且要有丰富的主食、副食制作经验,掌握主要中餐菜系烹饪技巧,具有一定的营养配餐知识。年龄原则上限定在28岁至50岁之间。如果有幸入选,还需要牢记南极是人类共同的家园,保护极地的自然环境和生态环境。需要遵守五个“严禁”:严禁追逐、惊吓、捕捉、喂养动物;严禁践踏、采集极地植物;严禁采集、携带极地岩

石和动植物标本;严禁在极地条约区建立人工标志物;未经国家极地主管部门批准,严禁进入极地特别保护区。

将考核团队合作精神

不要以为拥有专业的技能和丰富的工作经验就能去南极当后勤人员了。中国极地中心副主任、本次南极科考队副队长孙波告诉记者,长时间在极地工作,出色的身体素质是必须的,此外心理素质、团队合作精神也是必不可少的。“具体的选拔流程是先初选再预选。我们会对报名者进行思想品德、心理素质、身体条件等多方面的测评,最后挑选出合适的人选。”而这些合适的人选还需要进行进一步培训。据悉,所有预选队员都会集中到位于小兴安岭的亚布力训练,在这里他们要适应高原高寒地

带的气候条件,还要学习如何在冰层上行走,如何在突发情况下自救,如何运用GPS定位等。

恶劣天气是极大考验

提起南极,人们总会想到一望无际的冰面和憨态可掬的企鹅。已经是第三次前往南极的后勤人员穆师傅告诉记者,在南极最难忘的就是白茫茫的冰山和湛蓝湛蓝的天。“那里景色虽美但人却十分辛苦,这些都是不可多得的宝贵经历。”穆师傅表示,虽然现在的南极站不仅有温室种植蔬菜,还覆盖了3G网络,生活条件较以前有了很大地提升,但活动区域有限,且一年中会有一百多天的极昼和极夜,这两段时期非常难熬,生物钟都被打乱了,对人的身心都是一项极大考验。

