

留美学习导航技术 20年后一圆创业报国梦

他曾为建监测网深入泥石流灾区



二十年前，一名中国留学生只身到美国求学，学习测绘与定位科学。当时的情况是，全球卫星导航定位系统GPS一家独大，市场上高效率的卫星导航定位技术和设备全部被国外跨国公司垄断，我国在这一领域几乎是空白，在国防和经济领域处处受制于人。身为党员的他暗下决心：用心学习，学成创业报国！二十年后他实现了当初的梦想，他就是上海华测导航技术股份有限公司董事长赵延平。

青年报首席记者 范彦萍



赵延平(右一)在检查设备。

受访者供图

暴雨中狂驶六小时求教专家 为测绘数据安全提供技术保障

虽然身在美国，但赵延平时刻关心和关注着国内卫星导航技术和产业发展情况，随着我国国力的显著增强和经济的飞速发展，他的创业信念越来越强、信心越来越足。2003年，技术和管理经验初具基础，他就立即回国，创立了上海华测导航技术有限公司。

赵延平回忆说，公司成立几年后，国家开始鼓励建设北斗导航卫星信号地基增强系统，这个系统建成后，可将卫星导航定位精度增强至毫米级，高精度应用方面将一举超过GPS系统，对我国国防和经济发展意义重大。但当时建立省级大型地基增强系统需要攻克多项技术难题，大型参考站建设的技术被美国和瑞士的两家公司垄断，特别是软件方面，我国基本上是空白。

为了获取这方面的技术资料，赵延平去美国考察学习，与美国专家交流开发方向。他清楚地记得，那是一个下着暴雨的晚上，他在与美国三藩

市的同行交流时得知有位专家开发出一套软件可能会对自己的研究有所帮助。当时，这位专家正在美国圣地亚哥，第二天中午航班就要离开。不巧的是，当晚因为恶劣天气去圣地亚哥的航班都已停飞。“我当时心里想着一定要尽快找到这位专家，没有飞机，就开车去！我立刻借了一台车，加满油，连夜上路。路上，大雨倾盆，我在雨夜中狂奔了六个小时，到天亮的时候终于赶到了圣地亚哥，见到了这位专家。他被我的诚意打动，我顺利赢得了这位专家的信任并得到他的许多帮助。”

“华测的北斗地基增强系统开发成功了，再一次突破了外国跨国公司的垄断，同时为我国的测绘数据安全提供了技术保障！从去年底至现在，华测拿到了十个省级北斗地基增强系统的订单，轰动业界。这个项目研发成功的那一刻，我心生感慨，作为一名党员，作为一个科技工作者，只要勇于攻坚克难，发扬钉子精神，保持力度、保持韧劲，善始善终、善作善成，一定能实现华测人产业报国理想！”赵延平说。

披荆斩棘拿到重要监测数据 回到公司被门卫当成“野人”

过硬的产品质量缘于千百次的测试和完善，2013年初，华测在业内第一个推出兼容北斗、美国GPS和俄罗斯格洛纳斯的接收机，将我国北斗系统的民用化进程向前推进了一大步。

北斗技术应用非常广泛，与老百姓的日常生活息息相关，比如无人驾驶汽车、智能驾考培训，飞机和高铁的位置监控，国家国土边界测绘，还有精准农业应用等等。在这些领域华测都有丰富的技术、产品以及整体解决方案推向市场。赵延平介绍说，在自然灾害的监测方面，北斗系统开发的应用越来越广泛，华测开发的地理信息监测方案能非常有效率地实现保障人民生命财产安全的目标。

2010年8月8日，甘肃舟曲发生特大泥石流，遇难1481人。为防范泥石流灾害再次发生，国家要尽快在舟曲全县建立地质灾害监测网络，设立国家预警二级平台。赵延平介绍说，当时情况紧急，有关方面找到华

测。虽然知道做这个项目存在技术上和人身伤害上的风险，但为了国家利益，为了当地人民的安全，他二话不说承接了这个监测项目。

“这个项目意义重大，国家层面非常重视。为了保证项目顺利开展，我亲自担任项目组长，前后历时一个多月驻守在当地。我亲自带队去现场考察，慰问员工，和同事一起研究解决方案。由于当地山高林密，考察一个监测点，时常要走上七八个小时，手和脸都被茅草划得不成样子，衣服也被荆棘刺扯得破烂。但是看到监测项目得到有序推进，心里还是美得很……”

回上海后，赵延平来不及回家洗澡换衣就急忙赶回公司把舟曲监测现场获取的重要材料交给同事，可当他刚进入园区大门时，新招来的保安见他衣服褶皱甚至还有破损，胡须拉碴头发又长，怎么都不相信他是华测的董事长，一个劲地冲他嚷：“这是高科技企业，你是不是走错地方了？”无奈之下，赵延平只好给行政部经理打电话，让他出来接人才得以进入公司。

主城区通勤时间缩减到40分钟

上海2040交通规划关注“对人的关怀”

青年报记者 刘晶晶

本报讯 主城区通勤时间由43分钟缩减到40分钟，轨道交通站点10分钟步行覆盖率由32%增加到60%，整体绿色交通占比要提升到85%……在9月10日举办的《上海市城市总体规划(2016-2040)》专题讲座上，上海市城市总体规划(2016-2040)核心专家、同济大学交通运输工程学院教授陈小鸿表示，“对人的关怀”是本次2040规划中对于交通规划的最大亮点。

关注“通勤时间”形成多元公交网

和东京同属于人口高密度的城市，上海的公共交通体系却没有东京密集，给市民出行造成了诸多不便。“到2040年，市民可以接触到更广泛的交通网络、用更少的时间享受更多的服务，并且有更多元的选择。”陈小鸿说。

在上海2040中，通勤时间是一个非常非常重要的衡量数值。据陈小鸿介绍，在整体层面，上海将建成由城际铁路/市域铁路、轨道快线、城市轨道交通、中低运量轨道、中运量公交、常规公交和多元辅助公交构成的公共交通系统；建立“枢纽型功能引领、网络化设施支撑、多方式紧密衔接”的交通网络。

其中，新城与中心城枢纽之间出行时间为30分钟至40分钟，85%居民在60分钟内到达就业中心，城镇内部30分钟至40分钟公交可达。重构市域公共交通，要实现“三个1000公里以上”轨道网络，形成市域线、市区线、局域线三个公共交通层次，建立效率与运量并重的1小时交通圈。特别是在张江、金桥等城市副中心，至少要有2条轨道交通线路直接服务，85%的就业人员可在45分钟内到达。

强调“以人为本”将路权再配置

“所有的交通规划都是为了让人

的生活更舒适。”陈小鸿表示：“以人为本”，具体如何实施？要完成四个目标：让城市便利生活、让轨道服务更多人、把道路分给更多人、把自然还给更多人。“像淮海路这样的商业街，轨道交通覆盖已经比较好，是否可以尝试禁止或减少机动车行驶的时间，将道路还给行人呢？”

她介绍说，上海2040年要建设成为一座创新之城、人文之城和生态之城。针对上海2040年的建设目标，我们要有服务品质更好的、便捷高效的综合交通支撑，建立更加开放的国际枢纽门户；要构建TOD(以公共交通为导向的发展)社区，营造良好的慢行环境和街道空间品质；平衡职住空间、鼓励绿色交通出行。

首先要打造15分钟生活圈，公共服务设施15分钟步行可达覆盖率达到100%，城乡社区公共开放空间5分钟步行可达率90%。

其次，依托轨道交通网络调整主城片区用地布局。实施集约紧凑的TOD发展模式。实现轨道交通站点600米覆盖60%以上的人口和岗位，公共交通占通勤出行的40%以上。

第三，将路权再配置。在主城区完善道路网络功能，以公交优先、慢行改善为原则重新分配道路空间资源；在城镇圈提高道路系统效率，建设高密度基础路网。此外，上海将执行更严格的车辆管控政策，严格管控主城区交通需求、适度调控城镇圈交通需求。

第四，提升慢行交通品质。要提高慢行网络的连续性和功能性，构建“慢行廊道和专用通道、接驳通道、休闲通道”。“例如摩拜单车，它已经成为上海绿色出行的名片之一。有了新技术的公共车辆，我们还需要充足、安全、舒适的骑行环境，去鼓励更多人使用它。尤其是在核心区域，慢行通道是刚性规则。”陈小鸿说。