



6版：博物馆IP走出深闺高阁，卡通化不是唯一通道



7版：“i5战略”不希望“醒得早，起得晚”



8版：“企业拿补贴的积极性很高，但缺乏进入市场的责任心”

消除工业结构制约，萧山打造经济升级版

# 从“铺天盖地”到“顶天立地”

浙江萧山，某科技有限公司的仓库里，员工正在根据厂家电商的数据下单。  
梁臻 摄/东方IC

义桥的矿山行业，属于D——淘汰转型类。义桥镇有大大小小几十家的石料企业，该镇的经济有一大块由高污染的矿山开采贡献。随着石料企业的全部关停，义桥借助这一历史机遇，迎来了发展的新空间。

义桥把关停所腾出的8000亩土地与地处三江口的独特地理发展优势相结合，第一时间引来一揽子的大项目，总投资为2亿元，城市客厅项目——嘉城项目开工建设；西班牙最大的包装企业也已落户义桥；意大利宝爱捷汽车投资有限公司投资1600万美元创办豪华汽车4S店……杭州三江口开始崛起又一座美丽新城。

同时，萧山鼓励现有镇街工业园区通过产业置换挖掘存量土地，推进低效工业用地二次开发，发展智慧园区、创意园区等Park经济，力争到2017年推动20个工业功能区实施改造提升，培育5到10个“基金小镇”、“物联网工厂”、“机器换人”。

例如，萧山区以“机器换人”为抓手，倒逼“低、小、散”产业加快转型。仅今年，全区就实施2000万元以上的“机器换人”项目178个，其中，已开工127个，完工9个，累计完成投资额62.06亿元，并诞生了一大批典型企业。

## “萧山智造”，正在改变制造业的生态

一次性投资2.5亿元、引进德国4套高端自动化设备，荣盛控股集团为何如此大手笔？

中国首套应用在化纤行业的全过程的智能化自动流水线系统投入运行后，为荣盛减少了约40%左右的劳动力，相应的车间甚至可以实现“无人管理”，年可节约劳动成本3000万元左右。荣盛尝到了甜头。

的确，荣盛控股集团的“无人车间”已然叩开了企业智能制造的大门。

这让相当一部分企业高层感到惭愧：萧山，几十年来以制造生产能力自豪，但是高档数控机床、工业控制系统等关键核心技术装备，至今仍依赖进口，换言之，萧山的经济质量不高，往前走，低端发展的路子已走不通。

要想继续屹立于发展潮头，必须重蓄发展

动力源。有专家认为，这一新动力源，就是要推动“萧山制造”向“萧山智造”转型，即推动企业在大范围开展信息化改造，全面推进新一代信息技术、云计算、大数据、移动终端等新技术、新产品在工业企业生产经营各环节的应用。

在“千企转型升级三年行动计划”里，萧山区用四个“全覆盖”来推进工业化、信息化的深度融合，即：基本实现重点领域网络化、智能化产品全覆盖；规上工业企业“机器换人”全覆盖；规上工业企业营销网络化全覆盖；高能耗、高污染企业物联网、机联网制造模式全覆盖。

目前，萧山正在积极推广智能制造生产模式，重点在骨干企业生产过程中推广应用机器人，推进生产制造从单机控制向多机控制发展，提高设备的成套、成线率。加大信息技术在生产管理过程中的应用，提高系统集中管控水平，引导企业逐步实现“无人车间”、“物联网工厂”、“机器换人”。

萧山鼓励现有镇街工业园区通过产业置换挖掘存量土地，推进低效工业用地二次开发，发展智慧园区、创意园区等Park经济，力争到2017年推动20个工业功能区实施改造提升，培育5到10个“基金小镇”、“物联网工厂”、“机器换人”。

例如，萧山区以“机器换人”为抓手，倒逼“低、小、散”产业加快转型。仅今年，全区就实施2000万元以上的“机器换人”项目178个，其中，已开工127个，完工9个，累计完成投资额62.06亿元，并诞生了一大批典型企业。

## 构建全新产业集群，经济率先走出低迷状态

记者了解到，在“千企转型”中，萧山实行“差别化对待”，主要是以“亩产效益”来综合评价，通过要素市场化配置改革，对全区规上工业企业，按照不同行业进行考核分类排位，以企业发展对萧山的贡献程度为基础，根据相关指标对企业进行评价打分，并把工业企业分成A(鼓励发展类)、B(允许发展类)、C(整治提升类)、D(淘汰转型类)四大类。同时，与财政扶持、税收减免、有序用电、项目审批、资源价格等挂钩，倒逼企业变粗放低效发展为高效集约发展。

萧山区的航民集团，是航民村集体经济一路发展壮大的结晶，是全国“共同富裕”的一面旗。在这次行动中，属于“千企转型”的C——整治提升类，该集团及时关闭了高能耗回转窑水泥生产企业——航民上峰水泥厂，接着又相继关闭了纺丝厂、冶炼厂和外地一家橡胶企业。

航民集团负责人说：“过去，我们也和萧山很多企业一样追求‘大而全’，追求产值、规模。现在这个时代过去了，徒有虚名的‘大’，真的没有必要。当区里提出‘千企转型升级三年行动计划’时，我们觉得非常必要。”

航民集团一方面关停工厂，整治提升印染、热电产业，一方面推进以黄金饰品加工、零售为核心的工业观光旅游。据介绍，关停工厂腾出的土地也在物色更高端的产业项目。

要想继续屹立于发展潮头，必须重蓄发展

纷纷涌入，资本、人才、科技等要素开始抢滩萧山。以智慧科技园为例，截至今年6月底，已备案企业47家，3万平方米、共计20层楼的园区办公面积全部告罄，还有不少科技型企业正在排队等待入驻。而这距离去年9月正式启动招商还不到9个月。

“顶天立地”企业的多少，是考量强队优势的一大指标。目前，萧山有4家企业上榜“中国民企500强”，20家企业入围“中国民营企业500强”，占浙江省的14.4%，有11家企业位列浙江省重点骨干龙头企业之列；全区上市公司达到26家。

记者在萧山“千企转型升级三年行动计划”里看，到2017年，全区新增千亿级航母企业1家，百亿级企业2家以上，50亿级企业3家以上，10亿级企业10家以上；全区培育出6个全国知名的专业化电商平台，规上企业电子商务应用基本实现全覆盖；全区科技型中小微企业达到3000家以上，全区实现转企600家、小微升规300家、规改股500家、股上市10家。

为此，萧山加大实施名企、名品、名家“三名”工程，着力培育“顶天立地”的大企业，它们是具有国际资源整合能力、国际化经营能力的跨国企业集团，具有较强品牌效应和自主创新能力的行业龙头企业，在细分行业中优势明显、竞争力较强的“隐形冠军”。

后两条主导的则是“铺天盖地”的小巨人企业。萧山科创园建设“253”计划将加快推进萧山科技城、杭州湾信息港二期、闻堰3D打印产业园、智慧园区等一批创新、创业平台建设，以集聚一大批量质并举的小巨人企业。

“顶天立地”和“铺天盖地”已成为萧山力量，构建全新的产业集群。

统计数据显示，今年上半年，萧山区实现地区生产总值(GDP)859.95亿元，按可比价计算增长10.9%，这一增速高于全国4.2个百分点，高于全省3.2个百分点，比去年同期提升了3.3个百分点。萧山经济正率先走出低迷状态，稳步回升向好。

## □本报记者李国 实习生郑荣俊

日前，《重庆市推进基于宽带移动互联网的智能汽车与智慧交通应用示范项目实施方案(2016—2019年)》在重庆市政府网上向社会公布。该文件称，2018年，市民驾驶智能汽车奔跑在实行智慧管控公路上的场景，就有可能在内环快速等路段实现。同年，重庆造的无人驾驶汽车也有望在部分区域上路。

“此次方案出台，将加快促进智能汽车进入普通市民生活。”长安汽车相关负责人称，在技术上，实现无人驾驶技术植入量产已非不可能。困境在于，国内有关无人驾驶汽车的立法仍是空白，这将直接导致无人驾驶技术无法转化为商品汽车，下一步的技术创新与进步自然深耕从谈起。

有专家认为，要真正意义上实现无人驾驶技术在中国的产业化，应该从通讯技术这方面做文章，这既是无人驾驶技术的重要发展方向，也是中国和国际差距最小的领域。

### 无人驾驶汽车“火”了

今年4月，两辆银色无人驾驶汽车启动后自动行驶出长安汽车工程研究总院大门，从重庆出发赴2000多公里外的北京，进行首次无人驾驶汽车的长途测试。

该测试一出，瞬间让无人驾驶汽车又“火”了一把，重庆不少市民争相咨询相关无人驾驶车的推行情况。长安汽车工程研究总院副院长谭本宏表示，这次测试完成后，争取在2018年实现商用。他说，借助自动驾驶，更多的“菜鸟司机”在路上将更加自信。

据了解，随着科学技术和汽车产业深入发展，智能汽车成为汽车行业的一大

主流方向，目前全球有18家企业涉足无人驾驶汽车领域，其中既包括奔驰、宝马、奥迪、丰田这样的传统汽车厂商，也包括谷歌这样的互联网巨头。在国内，除了百度较早涉足外，北汽、广汽、上汽、长安、比亚迪5家汽车厂商也在无人驾驶汽车这一领域深耕多年。

中国汽车工业协会5月发布了《“十三五”汽车工业发展规划意见》，要求在十三五期间建立汽车产业创新体系，积极发展智能网联汽车，并提出了具有驾驶辅助功能的汽车，新车渗透率要达到50%，自动驾驶渗透率10%。

业内专家坦言，市场上对“无人驾驶”题材的热炒，导致但凡有一点自动驾驶功能的车都被称为“无人驾驶”。但实际上，“无人驾驶”汽车是按照其所能实现的功能有各个阶段分类的，只有实现最高阶段功能场景的车，才能被称为“无人驾驶”汽车，其他应称为“自动驾驶”汽车。

“未来汽车发展方向肯定是越来越智能化，但是对于普通老百姓来说，还有点遥不可及。”开了近20年出租车的林师傅称，现在无人驾驶车“火”很大程度是被“炒”起来的，在重庆这个山城，有时候他们开车都不能保证顺利抵达，更别提说“无人车”了。

## 重庆推方案给智慧交通“加油”

# 无人驾驶产业还需立法“护航”

## 重庆新政为智能车“加油”

9月29日，重庆市人民政府办公厅印发了《重庆市推进基于宽带移动互联网的智能汽车与智慧交通应用示范项目实施方案(2016—2019年)》，该方案对多个应用示范项目制定了具体计划和时间表，到2019年，重庆市将初步形成以两江新区为重点的智能汽车与智慧交通综合应用示范基地及产业发展基地。

该方案还明确了智慧交通“车联网”应用示范项目的两个阶段，规划出了未来交通领

域“智能时代”的蓝图。

“现在市民通过手机导航软件，可以了解到当下的交通情况。今后只要车辆一启动，其他车辆就能预计交通情况，进行适当的选择。”重庆邮电大学自动化学院副教授李永福解读该方案时称，届时只要车辆接入“车联网”平台，每辆车的信息都是共享的。后台根据接收到的车辆信息，能够提前预计道路交通走势，从而发送信号提醒周边车辆，对道路交通进行优化。

“交通领域的智能化是发展大趋势，重庆出台这一方案或许会让重庆智能汽车行业‘领跑’其它地区。”重庆社科研究员陈平认为，重庆出台的这一方案是给正处在“风口”

的无人驾驶汽车增加了动力。他说，现在看来，中国无人驾驶汽车已经有多家车企和互联网企业各自组织研发工作，但是在重庆之前，国内其它地区还未出现相对完善的发展规划。

## “无人车”上路还需立法保障

近两年，无人驾驶进入公众的视线越来越频繁，越来越多的企业参与到这场热潮当中来。据了解，目前，国际车企普遍计划在2020年后量产可在高速公路等特定路况下的自动驾驶汽车，而国内厂商的进度也未落后多少。

业内专家纷纷表示，虽然无人驾驶汽车很“火”，但是一些实际性的问题还没有得到解决，并且不得不承认，中国的智能汽车产业，无人驾驶技术与国外一流水准相比还有不小的差距，要真正实现无人驾驶并非一朝一夕。

中国汽车工程研究院副院长谢飞说，国外自动驾驶技术已经研究了二三十年，中国启动相关研究也就四五年时间，在产业基础、核心技术、自动驾驶程度和标准制定等各方面都存在较大差距。他坦言，目前中国的无人驾驶汽车的雷达、摄像头、芯片等核心技术很大程度上依赖国外，要真正意义上实现无人驾驶技术在中国

# 烧钱的直播要去「虚火」

□本报记者赵昂

上海市政府发布消息称，该市所有网络直播平台已经落实了约45万名主播实名认证工作，对未实名认证的主播1000余人进行了注销，这是上海市对网络直播平台进行集中专项整治工作的成果之一。

从2005年各类PC端秀场直播兴起开始，网络直播产业已经走过了十余年的发展历程。根据中国互联网络信息中心发布的数据显示，截至今年6月份，网络直播用户规模已达3.25亿，占网民总体的45.8%。庞大的用户规模背后，是业界对于未来更高的市场预期。

移动互联网的出现，使得全民直播成为可能。直播的门槛很低，一部手机在手，谁都可以做直播，谁也可以看直播，仅仅一个上海市，直播平台上就有45万名主播。

直播行业的产业链模式看似很简单，主播制作内容播出，用户如果满意就会打赏，而平台和主播在从中按比例分成。不过，为了吸引眼球谋求打赏，秀纹身、异性装、荤段子……已不算稀奇，竟然还有烧车的、捅马蜂窝的、让眼镜蛇咬自己的。为了“眼球”，可谓无奇不有。

不过，如此直播，真的能吸睛吗？网络主播的收入，真有平台对外宣传得那么高吗？

根据今日网红发布的《中国网络主播生态调查报告》显示，45%的主播月收入在5000元以下。直播行业呈现“赢家通吃”状态，极少数知名度很高的主播，收入远远超过其他人。

易观发布的《中国娱乐直播行业白皮书2016》显示，在今年4月，超过半数的直播观看用户，月收入在3000元以下；从年龄层看，有44.2%的用户为24岁以下；而在职业分布中，有34.7%为自由职业者，有23.1%为学生，白领和一般职员只占8.5%。也就是说，有经济能力为主播“一掷千金”者，在总用户中占比非常低。

如果仅从高收入主播和大额付费用户的数量来看，直播行业其实是“少数人的游戏”。大部分参与者只是围观的“吃瓜者”，或者把当主播看作是改变命运的“终南捷径”，或者希望从主播的“美好”生活中看到自己的未来。

事实上，尽管直播产业规模非常大，但相当数量的直播平台并未盈利，因为大量用户涌入，势必让平台的带宽成本增加，而培养和挖掘主播，也是一项不小的开支。知名主播的背后，往往也有团队在运营，成本同样不低。直播平台尽可能为顶尖主播提供更好的待遇，而顶尖主播也可以利用自身影响力，进行网上商店等副业，把直播影响力在其它行业变现。

许多直播平台，实际上是在“烧钱”拼“流量”，目前上百家直播平台中，绝大部分接受过各类融资。用户规模和“流量”，是投资人眼中的重要指标，尽可能多地刷流量、刷人气，就意味着能得到更多融资。但是，在投资者、用户和平台、主播之间，存在着信息不对称，而这样的不对称，也让网络直播行业存在一定的“虚火”。

毕竟，主播收入究竟有多少，外人不知道，主播自己说了算，收入多，说明自己和平台的影响力大。平台上究竟有多少观看者，观看者中是不是有并不存在的“机器人”，打赏的礼物是不是都是真金白银，也只有平台自己知道。曾有人做过“黑屏实验”，即在个别平台上全程黑屏直播，居然也有“观看者”，而点开这些“观看者”的资料，基本全部为空。

随着相关整治工作的深入，网络直播行业将面临洗牌。网络直播与其它娱乐行业一样，本就以内容为王，去一去“虚火”，有助于这个行业在未来更好发展。

## 产经周观察



金艳/视觉中国

的产业化，应该从通讯技术这方面做文章。

无人驾驶车除技术层面的瓶颈外，更让人们关注的是相关法律保障问题。工业和信息化部部长苗圩说：“将来这个车不是我开的，是我坐的，这个车也是我所有的，一旦撞了人以后，你追究谁的责任？是追究生产这台车企业的责任，还是车主的责任，在法律上还要研究这个问题。”

长安汽车研究院工程师周增碧说，美国车企安全监管机构已认定谷歌无人驾驶汽车符合联邦法律，即无人驾驶系统被认定为司机。而中国的法律规定车辆本身不能作为司机，如果无人驾驶违法了，谁坐主驾谁就要接受违法处罚。

“随着智能汽车产业的发展，无人驾驶车相关立法显得更加迫切。”陈平说，国内相关无人驾驶车的立法还是空白的，这将在很大程度上限制智能汽车适应市场的研发、投产、销售。他认为，如果没有专门的立法保障，就算无人驾驶车投产了也极少会有消费者购买。

“无人驾驶汽车技术，代表着人类对未来的想象力。即使它目前并不完美，但对于未来，它的前景仍会被看好。”陈平说。

责任编辑：刘静