

产经新闻

责任编辑:刘静
新闻热线:(010)84151603
E-mail:grrbcjxw@sina.com



12月25日,杭昌高铁杭州至黄山段开通。 欧阳/摄

“火车头”： 仍在快速奔跑

2019年春节前夕,陕西将举办首届中欧(亚)班列年货节。“2016年,陕西首趟中欧返程年货班列带回来的只有哈萨克斯坦的面粉和食用油。2019年,陕西中欧返程年货班列带回来的将是5000余个品种的洋年货,丰富节日餐桌。”据中国铁路西安局集团有关人士介绍。

而中越(南宁—河内)跨境集装箱班列自2017年11月28日首发以来,已开行班列60多列,大部分回程货物是越南过境中国到成都、重庆等地接续中欧班列。春节期间,中铁集装箱运输有限责任公司将与中国铁路南宁局集团、海关等密切协作,做好中越跨境班列每周一列常态化开行。

中欧班列经过8年多的培育和发展,保持着强劲发展态势,逐步成为跨欧亚铁路国际联运的知名品牌。截至2018年11月底,中欧班列已累计开行12000余列,其中2017年开行3673列,超过前六年开行数量的总和。2018年1—11月开行5611列,同比增长72%,回程班列占去程班列比例已达到71%。

目前,中国国内开行中欧班列的城市已超过50个,到达欧洲15个国家40多个城市。运送货物由开行初期的手机、电脑等IT产品,逐步扩大到服装鞋帽、汽车及配件、粮食、葡萄酒、咖啡豆、木材、家具、化工品、机械设备、冷链食品等品类。随着中国成都、西安、重庆、武汉、赣州等粮食、肉类、木材等口岸建设,班列回程货源品类进一步扩大。

在中欧班列加大开行的同时,我国高铁的营业里程也在增加。仅12月25日一天,就有杭昌高铁杭州至黄山段、哈尔滨至牡丹江高铁、怀化至衡阳铁路等多条新线开通。

据了解,今年底,京哈高铁承德至沈阳段、新民至通辽高铁、哈尔滨至牡丹江高铁、济南至青岛高铁、青岛至盐城铁路、杭昌高铁杭州至黄山段、南平至龙岩铁路、怀化至衡阳铁路、铜仁至玉屏铁路、成都至雅安铁路等10条新线将开通运营,新增高铁营业里程约2500公里,阜新、朝阳、承德、通辽、牡丹江、日照、连云港、盐城、雅安、丽江等多个城市首开动车。

即将开通的青(岛)盐(城)铁路青岛西站,远远望去犹如大海中涌动的海浪的车站,将成为青岛四大高铁站之一。中铁十局青岛西站项目经理逢文晓介绍说,青岛西站是青盐铁路的最大客运站房,青盐铁路则是我国“八纵八横”高速铁路网中第一纵“沿海通道”的一部分。

铁路技术也得到了发展。12月22日,中国铁路科技创新成就展在北京国家铁道试验中心开幕,一大批中国自主研发的先进铁路技术装备集中展出,时速350公里17辆长编组、时速250公里8辆编组、时速160公里动力集中等多款复兴号新型动车组首次公开亮相。

雄安新区,京雄城际铁路中国铁建电气化局项目部内,一群年轻人正在为这条“智能高铁”设计BIM(设计建筑信息模型化)。未来,这条高铁的电气化建设将全部实现电脑场景模拟和模块化建造,高铁接触网关键设备安装将以机器手臂代替人工。

“现场管理有了‘大脑’,施工‘身子’变得灵巧。”在京雄城际铁路施工现场蹲守“督战”的中铁十二局一公司总经理刘运泽表示:他们引入BIM技术,推演优化施工方案。在黄村车站施工现场,800米长的管段内13台塔吊一字排开,同时“摆臂”又互不干扰。“没有BIM模拟演示系统,狭窄的作业面没有人敢如此密集的部署塔吊。”

日前,太焦客运专线贾村跨部长铁路特大桥连续梁成功实现转体。中铁十七局二公司太焦客运专线项目负责人介绍说:“按照常规现浇法施工,需在邯长铁路上方施工,涉及秋冬季节煤炭运输高峰期,将影响铁路正常运行,每天施工时间也仅有3小时。而采用桥梁转体、箱梁建设与铁路平行,转体仅需115分钟的‘天窗时间’,施工进度和安全都得到了保障。”

2018年,铁路火车头依然在快速奔跑,高铁这张中国名片依然靓丽。

2018年,绿色环保掀起的风暴并没有止停。1月1日,环保税征收正式实施。有人说,2016是环保政策元年,2017年是环保政策爆发年,2018年则是环保政策落实年。在5月18日召开的全国生态环境保护大会上,已经将生态文明的建设高度进一步提升为关系中华民族永续发展的“根本大计”,要求确保到2035年,生态环境质量实现根本好转,美丽中国目标基本实现。

雄安新区大规模的环保治理开始启动,预计在水生态等相关部门投资超过2000亿元;长江流域生态大保护拉动力沿十一省份的污水、固废、流域、监测需求爆发,预计带动相关投入超过万亿。

数据显示,中国的环保产业年均增长速度接近18%以上,环境服务业的增长速度更是高达30%。可以肯定的是,中国的环保产业在“十三五”期间还有很大的市场空间释放。据预测,到2020年,环保产业(不含环境友好产品)产值将达到3.7万亿元,环境服务业的营业收入将达到1.3万亿元。

乡村振兴:加快城乡产业融合发展

产业兴旺、生态宜居、乡风文明、治理有效、生活富裕——过去一年,以这20字发展要求为指导,各地积极发力带动乡村振兴,拓展农村产业融合发展空间。实施乡村振兴战略,是党中央从党和国家事业全局出发,着眼于实现“两个一百年”奋斗目标,顺应亿万农民对美好生活向往作出的重大决策。

一年来,实施乡村振兴战略大潮澎湃,开局好、起步稳、人心齐。围绕乡村振兴“人、地、钱”等要素供给,国家层面提出推动城乡融合发展、加快城乡基础设施互联互通、推进城乡基本公共服务均等化的政策措施。

数据显示,2018年,规模以上农产品加工业主营业务收入达到23万亿元,比上年增加1万亿元,与农业产值的比值达2.3:1。

乡村振兴靠人才。当前农业供给侧结构性改革深入推进,种植结构调整,种植技术更新换代,对农民的要求更高。而培育新型职业农民,是破解乡村人才缺失难题的重要举措。各地通过人员遴选、资格认定、教育培训和政策扶持,引导能人返乡、企业兴乡和市民下乡,逐渐打造一支爱农业、懂技术和会经营的人才队伍,把智创、文创、农创引入乡村。

截至目前,2018年返乡下乡创新创业人员780万人,比上年增加40万人,新型经营主体350万个,职业农民1500万人,本乡非农创业者3140万人,一批新型职业农民和乡土人才已经涌现在农村广袤田野中。

收完种植的鲜姜,在河南商城县职业农民刘磊的带领下,农村留守老人如今能够在电商平台上把自己的新鲜农产品卖到全国各地。“现在我的网店

覆盖农户1000多户,其中贫困户220户,2000个老乡给我供货。”刘磊说,产品出得去,资金进得来,市场有活力,农民生活富裕了,日子才有奔头。

2018年,乡村振兴战略还带动了众多休闲农业和乡村旅游精品工程,催生了创意农业、民宿服务、康养农业等体验型农业。其中休闲农业和乡村旅游营业收入超过8000亿元,吸引30亿人次到乡村休闲度假,越来越的普通乡村正向魅力乡村转变。

良好的生态环境是农村发展的最大优势。一年多来,各地致力加强农村环境监管能力建设,加快利用网络技术对乡村环境开展大规模在线监测,提升农村土壤、水源、畜牧等环境数字化、网络化、智能化监测能力,实现乡村环境深度治理,打造宜居生态更是乡村振兴的重点。目前,全国畜禽粪污综合利用率已经达到75%



以上,规模养殖场粪污处理设施装备配套率达到95%以上。垃圾回收也在农村得到了积极推广和配合。

乡村产业振兴,才能全面促进农村一二三产业融合发展。产业振兴是推动乡村振兴的核心关键,是提高农民收入根本途径。2018年,各地积极推进政策集成、要素集聚、功能集合、企业集中,打造产业链条首尾相连、上下衔接和前后呼应的产业园区和产业集群。今年以来,全国已建成各类乡村产业园1万多个,聚集了大量的优势企业和品牌,8.7万家龙头企业(其中国家级1242家)通过建设小产业集群,带动1亿多小农户就业增收。

2018:新气象

新产业

新动能

本报记者 徐潇 刘洋 赵昂 刘静



人工智能： 经济增长新引擎

作为当前数字技术发展的最前沿,人工智能为数字经济的发展带来新的技术红利,正悄然成为全球经济发展的新引擎。回顾2018年,人工智能发展告别投融资市场的喧闹,渐趋冷静,而如何加快推进AI标准化体系建设并应对其背后日益显现的技术伦理问题,成为整个行业发展持续探讨的重点。

标准化体系的不断完善,被认为是人工智能持续健康发展的基础和前提。今年初,国家人工智能标准总体组、专家咨询组成立大会上发布的《人工智能标准化白皮书(2018版)》,系统梳理了人工智能技术热点、行业动态和未来趋势,并研究制定了能够适应和引导人工智能产业持续健康发展的标准化体系,其关键内容包括基础标准、平台/支撑标准、关键技术标准、产品及服务标准、应用标准、安全/伦理标准六个部分。

而从AI标准化工作推进现状来看,标准化对象的复杂性以及各个领域标准化工作从未出现过的交叉、融合都为人工智能标准化体系建设带来巨大挑战。以智能家电行业为例,市场上热门的智能家电产品都有各自的APP,协议不兼容,跨品牌间互联互通十分困难。相对滞后的标准化建设已影响到技术应用和产业链条打造,成为行业发展的痛点。

未来,以人工智能产业发展需求为引领,围绕产业发展中存在的共性问题,加快推进重点标准和基础标准的研制,动态更新人工智能综合标准化体系,及时满足产业发展的急需,推动我国人工智能领域标准走出国门,不断增强国际话语权仍是重中之重。

而伴随人工智能的高歌猛进,其带来的红利无疑是巨大的。但对于相关技术伦理的担忧也显著增多,比如数据隐私、AI偏见、AI造反……一系列话题引发了行业广泛讨论甚至焦虑。人们对于AI的技术伦理的认知也不再停留科幻,而是迫在眉睫的议题。

因为在某种意义上讲,人工智能领域已经不像以往一样是在制造一个被动的简单工具,而是在设计像人一样具有感知、认知、决策等能力的“复杂工具”。不可否认的是,人工智能的伦理问题要走的路还有很长,我们需要确保这样的复杂工具进入人类社会以后和人类的价值规范及需求相一致。由此引起的伦理问题,是技术进步再次对人类伦理的挑战,值得关注和持续深入的探讨。

而究竟如何为人工智能制定伦理,是全人类都没有遇到过的问题。我们正在向无人区航行,需要原则和规则作为指南针,来指导这次伟大的探险,而技术伦理则是这套原则和规则的核心。

5G经济:开启“万物互联”新生活

第五代移动电话行动通信标准,也称第五代移动通信技术,外语缩写:5G。12月10日工信部正式对外公布,已向中国电信、中国移动、中国联通发放了5G系统中低频段试验频率使用许可。2018年12月20日,5G当选为2018年度科技类十大流行语。而在此前举办的2018上海世界移动大会上,中国联通、中国移动和中国电信三大运营商亮出了时间表:计划到2020年,实现5G网络正式商用。

在以往,3G移动技术已从基本被定义为人对人为主的平台,而4G则发展为全球规模下的“人对信息”的连接。未来,5G将利用扩展往面向移动技术的研发与资本投入,推动移动技术成为一个普及、低时延和适应性的平台,能够满足未来的使用需求。5G将支持全新的前沿应用、促进商业创新并刺激经济增长。不难预测的是,5G的出现会是一个支点,使移动技术从一项对个人通信具有变革性影响的技术演进为真正的通用技术,进而改变产业和经济的既有面貌。

据预测,到2035年,全球5G价值链将创造3.5

万亿元产出,同时创造2200万个工作岗位。上述数字超过了今天整个移动价值链的价值。它几乎相当于2016年全球财富1000强企业中前13强企业的营收总和。到2035年,5G将在全球创造12.3万亿美元经济产出。这几乎相当于所有美国消费者在2016年的全部支出,并超过2016年中

国、日本、德国、英国和法国的消费支出总和。此外,5G部署将支持全球实际GDP的长期可持续增长。在2020年至2035年间,5G对全球实际GDP增长的贡献预计将相当于一个与全球第七大经济体——印度相同的经济规模。

尽管5G技术前景广阔,但离正式商用仍有一段时间,5G标准也尚未正式确定。但毫无疑问,在5G标准制定中掌握话语权,将会在新一代移动通信技术革命中占据先机。近期,手机芯片制造商高通就表示,正在加快5G芯片的研发,高通已经完成了各类技术测试,到2018年根据最终的5G国际标准,正式推出量产的5G手机芯片。此外,华为、中兴、诺基亚、爱立信等电信设备制造商也透露,正在加快5G关键技术的研发,并已和电信运营商展开相关合作。2018年4月23日,重庆首张5G试验网正式开通,将推动5G产品的走向成熟,标志着重庆5G网络商用化之路的起步。

“新零售”：零售业的关键词

这些门店大多有个共同特点——没有收银员,强调“无人化”概念,店面里飘扬着各类二维码符号。

这让人不禁想起了另一种“无人化”尴尬,如今一些机场推出了行李无人托运服务,但有人服务柜台依然排起了长队。这是因为旅游常客“退休大爷大妈”而言,年轻人操作起来很容易的无人托运,他们觉得太难了。其实无人零售也是同理,买一瓶饮料可以用既有的零钱,如果购买大件物品,就牵扯到关联银行卡、如果用工资折向银行卡转账,还涉及到网银、U盾等多种操作,互联网时代成长的年轻人操作起来并不难,但对于真正购买力旺盛的中老年消费者而言,这样的门槛就有点高了。

更为关键的是,消费者在参与零售商业活动中,其需要满足的不只是买到商品,也对消费体验有所需求,比如与销售人员的交流,以寻求更多商品资讯来找到更适合自己商品。毕竟,每个人的消费心理都不一样,同一件商品,在不同群体中看法不一,并不能仅以价格和销售量来衡量每一个消费者的需求。

这就是为何,不论线上还是线下“新零售”,其销售商品以及零售价格,定位多是针对年轻人而非全年龄层,商品也多为制式商品,比如中低档服装、电子产品等。

换言之,“无人化”可以是未来新零售的一种表现形式,但并非新零售的真正核心。要知道,即使省却了收银员,从物流到后台,商家的用人需求同样不少。并且,如果在自身线下商家设置排他式的支付模式,新零售很容易变成新一轮的支付工具大战,这并不利于商品流通和消费市场的整体繁荣。

在未来,“新零售”的成败,关键在于能否更好地运用大数据和人工智能手段,在更好地满足消费者需求,甚至创造需求的前提下,来减少商品流通和交易成本,提升流通和交易效率。在这样的前提下,没有线上线下区别,也没有平台和自营区别。并且,企业在“新零售”上的发力,很多应当是在消费者看不到的“冰山之下”,没有“冰上之下”庞大数据和运营体系的高效率支撑,“冰山之上”难免呈现昙花一现。

绿色环保:绿水青山就是金山银山

如今,许多企业都在自觉地践行节能环保。12月25日,杭州至南昌高速铁路杭州至黄山段开通运营,我国东部地区新增一条高铁黄金旅游线。同时,这条铁路也被中国铁路总公司作为生态铁路的标杆工程在全路推广。

杭昌高铁杭黄段沿线分布黄山、千岛湖、杭州西湖、富春江等一批全国著名旅游名胜,沿线共有7个5A级、50多4A级旅游景区,被网友称为串起“名城、名湖、名江、名山”的世界级黄金旅游线。

“选线六年,踏勘1500公里,只为选出一条最环保线路。”据铁四院杭黄铁路主管总工程师许国平介绍,为把“绿水青山也是金山银山”的理念贯穿于生态高铁建设,铁四院将杭黄高铁化身“钢铁侠”,“绕避”水源地,“潜行”保护区,“隐身”于众多世界文化与自然遗产,他们的绿色设计成为中国高铁的“最美留白”。

位于杭州石码头山坡的杭黄高铁站前Ⅲ标,道砟平整,边坡翠绿,路肩上64个花坛内的128株金森

女贞郁郁葱葱。中铁二十四局集团杭黄高铁站前Ⅲ标项目指挥长陈爱民感慨地说:“建设过程中,铁路部门和地方政府坚持全线绿化与沿线青山绿水相融合,注重节能环保,高标准打造了一条内外美、赏心悦目的绿色景观长廊。”

但是,我们也应该看到,作为创新主体的环保企业,产业技术和设备基础仍很薄弱,环保技术创新体系不完善,先进成果转化不力,产学研结合不紧密,技术

研发投入不足,部分核心技术还未全面掌握,生产环节大部分是技术含量和附加值低的产品,核心、关键部件的自主化率不高,治理技术与国外相比还存在一定差距。我国现有环保企业1万余家,但大型环保企业只占全国环保企业总数的2.8%(其中约65%为兼营),近90%都是小型企业,技术装备落后,专业化水平低,很少有在技术或市场规模上占据显著优势的企业,行业代表度也很弱,环境产品的技术含量较低,竞争力不强。

据国务院发展研究中心分析的数据,2015—2020年间我国环保产业所需的投资资金高达2.9万亿元。其中政府的出资比例只占10%~15%,超过80%的资金需要社会资本解决,绿色发展融资需求仍缺口巨大。显然,2018年绿色环保产业的机遇与发展并在,未来还需要从节能环保的市场大围向产业强国转变。



本报记者 吴见 摄