

国际技术和产业竞争格局尚未成型，为我国加速追赶和超越提供了宝贵的时间窗口

工业互联网创新发展亟待化解三大难题

本报讯（记者蒋蓝）3月5日，国务院总理李克强在做《政府工作报告》时指出，要打造工业互联网平台，拓展“智能+”，为制造业转型升级赋能。工业互联网在我国发展现状如何？它又如何为制造业转型升级赋能？中国工业互联网研究院近日发布的一份报告详细解答了相关问题。

工业互联网是新一代网络信息技术与制造业深度融合的产物，是实现产业数字化、网络化、智能化发展的重要基础设施，通过人、机、物的全面互联，全要素、全产业链、全价值链的全面链接，推动形成全新的工业生产制造和服务体系，成为工业经济转型升级的关键依托、重要途径、全新生态。

工业互联网研究院发布的研究报告称，工业互联网为制造强国建设提供关键支撑。一是推动传统工业转型升级。通过跨设备、跨系统、跨厂区、跨地区的全面互联互通，实现各种生产和服务资源在更大范围、更高效率、更加精准的优化配置，推动制造业供给侧结构性改革，大幅提升工业经济的发展质量和效益；二是加快新兴产业培育壮大。工业互联网促进设计、生产、管理、服务等环节由单点数字化向全面集成演进，加速创新机制、生产模式、组织形态和商业范式的深刻变革，催生智能化生产、网络化协同、服务化延伸、个性化定制等新模式、新业态、新产业。

从发展路径来看，我国工业互联网的创新实践形成了从生产端、产品端和平台端切入的三种类型：生产端切入的企业，主攻智能工厂和生产线，通过集成生产系统获取数据，提升生产效率与产品质量；产品端切入的企业，主攻智能产品，提供智能增值服务，拓展价值空间；平台端切入的企业，主攻第三方工业互联网平台，主要提供运营优化、资源协同、设备连接管理等各类工业互联网创新应用的支撑服务。

推动工业互联网创新发展面临哪些问题？研究报告称，尽管我国工业互联网开局良好，但产业基础并不牢固，核心技术能力和生态掌控能力与发达国家相比还有相当差距，工业互联网的规模化应用仍面临较高壁垒。

一方面是关键基础能力不足。我国制造业数字化发展不平衡不充分问题依然突出，多数企业数字化水平较低，网络化、智能化演进基础薄弱。工业网络标准、技术、产业基本被外商掌控，且标准众多、互通性差。工厂外网络主要依托公共互联网，难以满足工业生产高安全、高实时和高可靠的要求。

另一方面，全球引领能力不足。我国缺乏类似GE、西门子等具备综合解决方案和全领域覆盖能力的龙头企业，企业长远布局能力薄弱，前瞻性、系统性和技术含量亟待提升，自主可控、并引领国际发展的能力不足。

此外，资金人才保障能力不足。我国工业互联网创新发展资源要素投入力度不够。我国工业互联网龙头企业的投入相比于国外领先企业差距很大。此外，工业互联网发展涉及工业、IT、通信等领域的纵向和横向整合，复合型人才以及大量新型技术工人缺口巨大。

不过，目前全球工业互联网发展还处于加速创新突破和应用推广阶段，国际技术和产业竞争格局尚未成型，为我国加速追赶和超越提供了宝贵的时间窗口。

商合杭高铁“四电”工程全面展开

本报讯（记者刘静）3月14日，商合杭高铁首条接触网导线在水家湖至合肥北区间成功架设，标志着商合杭高铁“四电”工程全面展开。

商合杭高铁全长约794公里，其中新建线路约618公里，全线共设车站29个，其中新建车站16个，改扩建既有及在建车站5个，利用既有及在建车站8个。线路设计时速350公里，初期运营时速300公里。商丘至合肥段预计2019年底开通；合肥至杭州段预计2020年6月开通。据中国中铁电气化局该项目负责人介绍，商合杭高铁正线需架设接触网1464条公里，在工程建设中，统一采用了恒张力放线车施工，确保导线的平直误差不超过0.1毫米。另外，建设人员在施工中还运用了接触网腕臂、吊弦自动化预配、可视化智能安全帽等智能化工具与系统，将智能机械预配、BIM技术、VR安全体验、施工生产管理平台和现场视频监控等技术与施工生产结合，以此实现作业效率和施工工艺质量的提升。

教育分期贷“坑多多”

本报讯（记者刘静）3月14日，商合杭高铁首条接触网导线在水家湖至合肥北区间成功架设，标志着商合杭高铁“四电”工程全面展开。

一些教育培训机构为招揽学员，以欺骗、诱导等方式，“忽悠”学生用分期付款的形式缴纳学习培训费用，一旦学生背上此类贷款，就成了甩不掉的包袱。

提示

大学生、职场新人
必须提高警惕，尽
量不要以分期付款
的方式缴纳学费

“套路”

1. 夸大宣传，“零时退费”、“零手
续费”不存在

2. 大多数学生没有稳定收入，
且缺乏法律知识，不少被
诱导先交钱再签合同

3. 贷款由课程顾问代操作，
学员申请退费困难

一些教育培训机构为招揽学员，以欺骗、诱导等方式，“忽悠”学生用分期付款的形式缴纳学习培训费用，一旦学生背上此类贷款，就成了甩不掉的包袱。

东方IC供图

养殖规模并非越大越好，防疫体系需要引起重视

养猪产业面临规范化发展挑战

本报记者 孙喜保

“非洲猪瘟疫情值得我们思考和改进的问题很多，我们的产业养殖模式和养殖方式、生物安全等，规模化养殖一定要注意适度规模。”中国农业大学教授杨汉春在接受《工人日报》记者采访时显得很严肃，这位农业专家对我国养猪产业一直高度重视。

在杨汉春的眼里，此次非洲猪瘟给中国养猪产业带来了巨大的挑战，同时也将督促整个产业向更加规范的方向发展。

对产业影响巨大

从去年8月开始，非洲猪瘟在我国出现并在全国范围蔓延。根据农业农村部的消息，截至本月初，共在28个省市发生了111起，涉及生猪和野猪。从目前的情况来看，在各个部门的大力防控下，疫情得到了有效控制，但是关于非洲猪瘟的新情况还在不断出现。3月15日，农业农村部又发布了非洲猪瘟防控的新措施，要求加强屠宰环节非洲猪瘟检测工作。

非洲猪瘟对整个产业的影响还在继续。据杨汉春介绍，2018年由于猪瘟疫情的影响，特别是下半年以来，我国的生猪养殖规模连续走下坡路，基础产能不断下滑。

“尤其在生猪养殖方面，2019年元月以来，无论是猪的存栏还是母猪的存栏与去年同期相比明显下降，达到十年来下降的最高峰。”杨汉春表示，这预示着可能到今年下半年生猪出栏会减少，猪肉市场供给问题有可能出现偏紧的现象，尤其在三季度以后，猪价可能会出现较大幅度的上涨。

中国工程院院士陈焕春也持相同的观点，他在接受本报记者采访时称：“（非洲猪瘟）对养猪产业是一个致命打击或者毁灭性的疾病，非洲猪瘟病毒对猪的死亡率可以达到百分之百。”陈焕春院士对我国生猪养殖产业关注多年，手头积累了大量的资料，许多数据他都能信手拈来。他表示，我国是一个养猪大国，养猪数量超过世界一半，占53%。从我国猪肉的消费比例来说，猪肉占肉类消费品的62%，另外猪肉是最大单项农产品，最受我国老百姓欢迎。

“所以可想而知，非洲猪瘟对国计民生非常重

要，虽然不感染人，对人没有危害，但是对养猪业或

对国民经济的影响都是非常大的。”陈焕春说。

暴露了突出问题

在陈焕春看来，我国养猪产业目前存在着结构不合理的现象：规模大的大、小的小，两极分化严重，非常不利于疫病的防控。而这次非洲猪瘟又进一步凸显了这些问题。

根据陈焕春的调查，我国每年出栏生猪约7亿头，500头以上母猪的大型规模化养殖约占28%，另外70%多是500头以下规模的。

“500头以下规模将是我国未来养猪发展的重点和方向。因为规模太大以后，防疾病和抗风险的压力也就很大，5000头或者1万头母猪发生了疫病损失很大，几百头母猪如果出现了疫病，马上处理掉，损失就小得多，防控和措施采取也有力得多。”陈焕春说。

实际上，近年来，一些地方一味强调规模化养殖，有的地方政府还会在用地、补贴方面给予支持，使一些养殖场规模不断扩大。在许多农业专家看来，这种一味求大的方式并不符合养殖业的规律，此次非洲猪瘟的爆发，让那些“大户”吃了大亏。

业界普遍认为，我们现在有5000头规模母猪的养殖场，对于这么大的规模，未来包括猪舍的设计、选址，还有生物安全措施等全部要做彻底的改变，才能更好防控猪瘟。“这是值得我们思考而且是养殖企业都需要去做的事情，太重要了。”杨汉春说。

在一些行业专家看来，我国养猪产业目前存在

的种种问题，是行业快速发展中不可避免的。

“养猪产业发展比较快，但发展底子薄，包括人

才、技术还没有跟上，所以一些动物疾病一来，就暴

露比较多的问题，这也是一个客观事实。”陈焕春说。

但是陈焕春认为，我们必须快速吸取教训，要警醒，要看到存在的问题和短处，然后不断地改进完善。“（非洲猪瘟）把生物安全措施、把养殖户和从事动物疾病防控的人都猛击了一掌，提醒大家以后要把生物安全控制好，不但把非洲猪瘟控制了，还要防

控其它动物疾病。”

防控措施很得力

非洲猪瘟对人身健康的影响，一直是消费者最

关心的问题。业界专家认为，非洲猪瘟不感染人，只

感染家猪或野猪。

国家食品评估中心实验室主任李凤琴介绍称，

目前国际上的权威组织，比如世界卫生组织、联合国

《全国非洲猪瘟等重大动物疫病区域化防控方案（征求意见稿）》和《全国非洲猪瘟防控工作方案（2019年）》征求意见稿提出

全国将被划分为北部区、西北区、东部区、中南区、西南区五大区域

推进区域内动物重大疫病联防联控，降低疫情扩散风险

通过区域内产销互补和优化区域内生猪养殖屠宰布局，保障生猪及产品稳定供应



东方IC供图

粮农组织以及世界动物卫生组织都没有把非洲猪瘟列为人畜共患病。欧盟食品安全局在其官方网站上也强调，非洲猪瘟不会影响人类和其他的物种。从科学界的研究来看，世界各国都进行了大量的研究，他们试图让猪瘟病毒感染除猪以外的其它动物，比如牛、马、羊等十多种动物，但是都没有获得成功。

“说明非洲猪瘟病毒在自然界当中的唯一宿主就是猪。”李凤琴说。

实际上非洲猪瘟在国际上并非新的瘟疫，它有着很长的历史，也在多个国家出现。非洲猪瘟1921年首次发生在非洲的肯尼亚。从1921年到现在，已经有62个国家公开报告发生过。2018年以来，非洲猪瘟在全球更为活跃，在25个国家发生了6500多起，疫情数量同比增长了25%。

非洲猪瘟对全球养猪业来说都是“一号杀手”。从各个国家防控的历程来看，非洲猪瘟一旦传到某一个国家以后，很难在短期内根除或者消灭掉，发生过非洲猪瘟的大多数国家都付出了巨大的代价。

“通过系统严密的防控，我们很好地控制了所发生的疫情，总体处于可控的态势。”农业农村部相关负责人说。



风电机组出口稳定增长

3月17日，一批成套风

设备在江苏省连云港集港

准备出口澳大利亚。

随着自身综合实

力的大幅提升，越来

越多的风电装备

制造企业将目光

投向海外，风电机组

出口稳定增长。

2018年，我国新增风

电机组出口装机37.6万

千瓦，累计出口容

量达到358.1万千

瓦，远销美国、英国、法

国、澳大利亚等35个

国家和地区。

王健民 摄/中新社

车市低迷业绩下滑，股市汽车板块遭遇“跳水”

汽车资本市场告别“蜜月期”

业绩下跌，伴随而来的就是汽车股市值蒸发。统计显示，板块估值从2018年初的20倍下降至年末的13倍。剔除2018年以后上市新股，162只汽车股自2018年初至今1月18日收盘，腰斩股数量多达17只，总市值为16098.61亿元，与2017年末相比，缩水高达7285.54亿元。从市值来看，统计的162只汽车股中，有155只汽车股市值缩水，占比超九成。其中，15股缩水超百亿元。广汽集团、江淮汽车、比亚迪、中通客车、安凯客车等车企股价纷纷“跳水”。

在2018年汽车股逆境中，少数公司业绩表现较为突出。统计显示，已发布业绩预告的个股中，按照预计净利润下限计算，十余只个股预计全年净利润有所增长，且净利增速较2017年上升。乘用车上市公司中，长城汽车、东风汽车、北京汽车、北汽蓝谷等少数车企维持净利润正增长，是“寒冬中一抹亮色”。

具体个股来看，有30余只汽车股2018年度净

利润或将有所下降，占比超五成。乘用车上市公司中，海马汽车、江淮汽车、长安汽车分别巨亏12

亿~18亿元、7.7亿元及5亿~7.5亿元。商用车企上市

公司中，北汽福田、安凯客车、曙光股份部分亏

损32亿元左右、7.95亿~8.95亿元及1.28亿元左

右。零部件上市公司中，东方精工、富临精工、猛

狮科技的亏损额上限分别达到44.16亿元、22.89亿

元和14亿元。由此可见汽车行业和资本市场的蜜

月期已告结束，“你好我好他也好”的大喜欢喜不

足。如扣除非经常性损益后（扣非后），上汽集团

盈利成色不足

去年汽车板块盈利遭遇“跳水”是全方位的，连有新能源概念题材的比亚迪也遭夭折。如果说乘用车车企还只是大面积下降，那么商用车上市车企则集体下沉。目前发布业绩预告的7家商用车企全部告负，缩水幅度超过50%。

另外，即使少数车企盈利增长，但成色凸显不足。如扣除非经常性损益后（扣非后），上汽集团

2018年净利润约为324亿元，比同期减少约5亿元，下降1.5%左右；长城汽车扣非后的净利润为40.33亿元，同比下降6.18%；北汽蓝谷扣非后的净利润减少6.45亿元到6.20亿元。横向来看，长安汽车在2016年达到业绩巅峰，2018年遭遇“腰斩”；上汽集团在2016年达到巅峰后，近两年盈利水平开始下滑，特别是大众和通用两大品牌盈利下滑。

投资机遇显露

不过，任何股市总是“危”与“机”并存。2019年刚开年，从国家层面接二连三发出扩大汽车消费、振兴汽车市的强声，包括“汽车下乡”、“加快老旧汽车更新”及增值税税率下调等政策将很快出台，基本面的重大转折，叠加扶持政策的强力推出，有望驱动行业投资机会及盈利能力提升，汽车板块机遇显露，行业投资窗口期来临。

业界专家分析，汽车行业正处于产业升级的初级阶段，结构性升级领域涵盖整车厂商和零部件厂商，技术升级支撑行业长期发展，新能源、智能网联汽车等细分市场具有革命性机会，多家企业正通过IPO、资产注入等方式进入汽车资本市场，形成新的投资板块。但如今的投资者已变得十分理性，无论是在产业层面，还是在资本市场层面，想在汽车行业挣钱都不再容易。虽然之后仍有机会，但在每个细分市场最终能成功的只有少数企业。

浙江全面停止新增围填海项目审批

据新华社电（记者马剑）浙江省政府近日决定全面停止新增围填海项目审批，确保海洋生态环境持续向好。

根据近日印发的《浙江省贯彻落实国家海洋督察围填海专项督察意见整改方案》，浙江将严管严控新增围填海、除国家重大战略项目涉及围填海的按程序报批外，全面停止新增围填海项目审批，加强滨海湿地保护。

同时，浙江将全面开展围填海现状调查，按照生态优先、节约集约、分类施策、积极稳妥的原则，确定围填海历史遗留问题清单，制定处理方案；严格限制围填海用于房地产开发、低水平重复建设旅游休闲娱乐项目和污染海洋生态环境的项目。