

安徽明光市:

“野草”扶贫扶出新产业

本报讯(记者陈华 通讯员杨吕婷)“艾草就种在家门口,干活方便极了,相比于之前种庄稼,我现在一年能增收4万元呢!”6月21日,安徽明光市石坝镇铁山村村民杜光甫站在艾草田里开心地说道。

地处皖东的明光市2014年建档立卡贫困户7620户、17737人,贫困村12个。近年来,明光市坚持因地制宜、精准施策,选准好产业、打造好龙头、创新好机制,大力发展特色种养殖业扶贫,形成了“村有主导产业、户有增收项目”的特色产业扶贫体系。

正值立夏时节,作为明光市艾草种植基地之一的石坝镇铁山村田间一派热火朝天的景象,随处可见艾草的气。明光市农业农村局局长张心勇说:“明光市十年九旱,土壤瘠薄,农作物产量低而不稳,一直缺少一种特色产业支撑。”为此,该市农业农村局调研组多次前往河南南阳、湖北蕲春等地考察调研,确定把艾草这一适应性产业作为支柱产业发展,解决弱劳力、无劳力贫困户的就业问题。

艾草种植此前在该市还是一个新兴的领域,种植经验就像一张“白纸”。安徽省劳动模范、明光市农业技术推广中心主任周福红“临危受命”,带着研发人员“出去学”“回来磨”。经过多年的探索和摸索,他研究出的“艾根繁殖”法和“艾苗移栽”法大大提高了艾苗的存活率。

成活率高了,种植户的信心就更足了。明光市农业技术推广中心还专门举办培训班,将技术及时传授给贫困户们。周福红表示:“现在,很多贫困户都成为了种植‘高手’。”

如今,明光艾草产业设有黄金艾绒、艾条、纺织用艾制品、艾草精油等多条生产线,通过延伸产业链,深度开发艾草系列产品,形成了集种植、栽培管理、收购、加工、销售于一体的产业链,产品主要有艾条、艾柱、艾草养生足浴包等。

全市现有艾草种植基地示范片数近50多个,种植面积近3.5万亩,艾草加工、销售企业4家,发展艾草合作社8家,产品远销全国各地,甚至海内外。

近年来,明光市始终把产业扶贫作为打赢脱贫攻坚战的基础、关键和重点,共建成特色种养殖业扶贫基地12个、特色农业扶贫示范区6个,种养殖蔬菜、艾草、甜叶菊、稻虾共作、绿豆14万亩,累计带动5720户贫困户脱贫。2018年末,明光市12个贫困村全部出列,6134户、13991名贫困人口如期脱贫,贫困发生率由2014年的3.73%降至0.79%。

“小积分大安全”

“平安”超市助力安全

本报讯(记者刘静)刚刚过去的6月是“安全生产月”,日前,在中国铁建二十四局路桥公司无锡凤翔路项目工地上,记者发现了这样一家连锁超市——“平安二十四”超市:超市里摆放的商品琳琅满目,从食品到日用品一应俱全,全场商品不花一分钱,一应商品免费积分兑换。

“小积分大安全。”据了解,创办“平安二十四”超市是中国铁建二十四局集团公司加强企业文化建设的一次实践。旨在动员工程参建人员做好劳动安全保护,提高安全意识,规范安全行为,营造人人讲安全、事事要安全、处处保安全的浓厚氛围。自创建以来就凭借新颖的形式、新型安全教育载体备受关注,在各单位掀起一股安全新风尚。

“平安二十四”超市通过引导和鼓励现场作业人员参加教育培训、严格遵守安全管理制度、排除重大安全隐患、提前完成整改任务等方式获得奖励积分兑换生活日用品、食品、劳保用品,推动“要我安全”向“我要安全”转变,充分调动工程参建人员参与安全管理的积极性、主动性。

各单位根据“平安二十四”超市积分规则,对4种情形10大方面的安全行为,给与劳务作业人员10分~100分不等的积分奖励,并根据积分券发放统计,按积分高低评选“平安二十四”季度之星。

无锡凤翔项目部在传统基础上利用移动端信息技术,开发了“平安二十四”隐患随手拍手机APP。据负责技术开发的项目部党支部书记冯江宇介绍:“工人在现场使用手机拍摄,系统会自动通知项目部安全管理人员,并自动记录积分生成台账。”

该项目部职工表示:“‘二十四超市’的正式营业,不但提高了大家的安全意识,还增强了农民工的归属感,使大家能够自觉维护工地施工的安全。工地是我家,安全靠大家”的思想更加深入人心。”

“我们去听安全讲堂的课,更积极了,最近几次都抢着去。看到工地上不好的事情也愿意去说,说之前拿手机拍一下就能换到积分。”

据了解,安全月期间,中国铁建二十四局集团还陆续开展了安全隐患随手拍、“东方铁建杯”质量安全技术比武和评选表彰2018年度优秀工会安全监督检查员等活动,提高了参建人员的安全意识。

中石化湖北化肥“腾笼换鸟”

本报讯(记者邹明强 通讯员张爱红)依赖中石化研究、设计、工程建设、设备制造、生产运行组成的一条龙成套技术攻关团队,新产品生产、销售、研究、下游用户“产销研用”一体化,中石化湖北化肥公司日前成功地由无机化工转为有机化工。其“20万吨/年合成气制乙二醇成套技术”,获2018年度中国石化科技进步一等奖。

为推动存量产能调整升级,湖北化肥腾笼换鸟,采用中国石化自主研发技术,新产能20万吨/年合成气制乙二醇工业示范装置,2014年3月一次开车成功,新项目在国内属于领先技术,实现了煤炭高效清洁转化和综合利用。目前,20万吨/年合成气制乙二醇装置连续运行首次突破100天,刷新长周期运行记录。今年一季度,湖北化肥共生产乙二醇5.23万吨,同比增长39.1%。

软件驱动数字未来

2017年9月29日,兰渝铁路全线开通运营,开辟了一条从西北到西南出海口距离最短、最便捷的铁路大通道。2018年,中国铁路兰州局集团有限公司从供给侧结构性改革的要求出发,不断地推出适合旅客需求的运输产品。在开通不到两年的时间里,兰渝铁路的旅行时间从20小时压缩到不到7个小时。

近年来,中国铁路兰州局集团有限公司从供给侧结构性改革的要求出发,不断地推出适合旅客需求的运输产品。在开通不到两年的时间里,兰渝铁路的旅行时间从20小时压缩到不到7个小时。

在市场、车企与资本追逐的背后,质疑声也不绝于耳,如何从L3级升级到L5级面临巨大挑战

自动驾驶量产的冲动与困惑

李永钩

今年以来,关于自动驾驶商业化的话题,持续发酵。上半年举行的全球各大顶级车展上,汽车智能化大行其道,不断释放出量产车的信息,让人真切感受到自动驾驶量产的脚步越来越近。但是,在市场、车企与资本追逐的背后,质疑声也不绝于耳。

资本持续加注

在智能化出行被不断强调的今天,自动驾驶已成为最热门的投资领域之一,大量资本的涌入也推动了全球新一轮造车运动的热潮。今年2月,自动驾驶公司Nuro宣布完成来自软银愿景基金的9.4亿美元融资,用于扩展无人驾驶配送服务新区域,扩充车队规模及人才招募等。同样在2月份,自动驾驶公司Aurora宣布已从亚马逊、红杉资本和壳牌的投资部门等投资者处获得5.3亿美元以上的资金。

与此同时,国内对自动驾驶量产的投资同样保持着极大热情。今年4月,无人车公司新石器宣布完成近亿元的A轮融资,投资方为云启资本和耀途资本,融资将用于进一步扩大研发团队,并加速完成无人车队的批量化交付。与此同时,自动驾驶科技公司纽劢科技宣布完成Pre-A轮融资,并与投资方德赛西威达成自动驾驶战略合作,携手自动驾驶前装量产方案。

同样在今年4月份,许多国内自动驾驶初创公司密集传出融资消息。其中,无人车公司AutoX宣布获得由东风领投的数千万美元A3轮融资,同时AutoX将联手东风打造可大规模量产的前装L4全无人驾驶的商用车型。A股上市公司昆仑万维公告称其全资子公司Kunlun Group Limited拟以自有资金5000万美元投资Pony.ai,取得Pony.ai融资后3%的股权。黑芝麻则宣布完成B轮融资,由君联资本旗下半导体基金君海创芯领投,上汽集团、SK中国、招商局集团旗下招商局创投、达泰资本、风和资本及北极光创投等跟投,融资将用于自动驾驶领域控制器参考设计开发、车规级软件集成等,扩

大与主机厂客户的合作,加速其量产落地。

有资料显示,这些公司在无人车产品的研发上已经触及车规级底盘及换电系统,L4级自动驾驶系统、车联网AI平台及模块化智能货厢和自动驾驶芯片等技术,这也是吸引资本与车企投资的关键,同时也进一步激起了对自动驾驶量产前景的冲动。

车企紧密布局

业内预计,从2019年年底到2020年初,将成中国自动驾驶普及的关键节点,目前各家车企对自动驾驶汽车的量产计划均雄心勃勃,至少有近十家车企正在紧锣密鼓地布局谋划量产L3级自动驾驶汽车,自动驾驶逐渐步入量产前的最后冲刺阶段。其中,颇引人关注的是,广汽宣布最快将于今年10月份推出L3级自动驾驶量产车型的中低配版本,一旦此量产计划落实,将成为业内第一家推出自动驾驶车辆量产的车企。

长安汽车亦在快速推进L3自动驾驶技术的工程化开发。过去几年里长安汽车在深入系统工程、环境感知、中央决策、功能安全、人机交互、测试评价、控制执行等7个方面,已先后掌握超30项关键核心技术,实现了八大核心功能。基于已有成就,目前长安汽车已经进入了量产化开发阶段,预计到2020年正式实现L3技术的量产。而奇瑞、一汽红旗、比亚迪、长城等,借助与百度的合作,此前也纷纷立Flag,称将在明年量产L3级别的自动驾驶汽车。其中奇瑞汽车计划使用德国采埃孚ProAI自动驾驶系统以及英伟达专为无人驾驶设计的自动驾驶芯片,实现L3级别的自动驾驶,争取在2019年底和2020年完成功能开发,实现L3自动驾驶量产。一汽红旗则计划除了在今年实现L3级自动驾驶量产,欲在2020年实现L4级自动驾驶乘用车的小批量下线示范运行,并在2020年大批量投放在更多城市运营,实现规模化量产。

另外,奇点、小鹏、蔚来、零跑汽车等造车新势力,在制定自动驾驶量产计划时同样瞄准2020年。其中奇点汽车,将利用英伟达自动驾驶平台提供的计算能力和安全性,于2019年正式完成L3技术研发,2020年实现L3自动驾驶量产落地。小鹏汽车则是携手德赛西威来推动L3相关技术在2019年的量产落地。零跑汽车略有不同,根据此前公布的自动驾驶路线图,将通过OTA方式来推进L3自动驾驶技术商业化与量产。



鹏汽车则是携手德赛西威来推动L3相关技术在2019年的量产落地。零跑汽车略有不同,根据此前公布的自动驾驶路线图,将通过OTA方式来推进L3自动驾驶技术商业化与量产。

质疑不绝于耳

不过,业内对自动驾驶商业化还存在诸多困惑。目前大家冲刺的L3级别的自动驾驶与真正意义上的“自动驾驶”有着本质区别。完全自动驾驶不需任何条件,不用方向盘、不用人操作;而L3级别的自动驾驶则是有条件的,人类不仅要参与到实际驾驶中,还要扮演“监察员”角色,牢牢盯着人工智能系统的运行。在自动驾驶过程中智能系统出现突发状况时,往往会产生驾驶主动权迅速切换的情形,而从机器到人的接管时间差平均高达17秒。在驾驶过程中,17秒的空白已足以让任何危险情况发生。而一些消费者也很困惑:到底该不该信任此类人工智能辅助的驾驶系统?

为了平衡用户信任和风险,有人建议一步到

位研制完全自动驾驶汽车,放弃中间状态的L3级别的自动驾驶,与其在技术不成熟时把风险与责任转嫁到消费者身上,倒不如致力直接实现L5级别的自动驾驶。然而,研制L5级别的自动驾驶谈何容易。从技术上来看,L5级别的自动驾驶作为一个超长的产业链,复杂而庞大,想要选择一步到位的跨越式发展,短期内既耗费精力财力也不切实际。从现阶段自动驾驶技术发展来看,以L3为切入点来实现落地量产,似乎更符合行业发展趋势。不过这样一来,离真正意义上的“自动驾驶”路途遥远。

另外,随着各行各业顶尖企业不断加入,自动驾驶商业化所面临的困惑也越来越多,各自的利益诉求使游戏变得更加复杂。要在车企、供应商和政府之间建立诸多统一标准,需要消耗大量的时间与精力。此外,车企在新技术落地过程中频频出现的“拖延症”、自动驾驶安全与伦理道德层面的普及度与人群接受度、量产成本与收益等问题也都将成为自动驾驶量产的阻碍。业内分析认为,即使许多车企已正式将自动驾驶量产提上日程,但肯定不会一帆风顺,需要多给这个新生儿一点耐心。

昔日盐碱地 今日聚宝盆



6月29日,山西曲沃县立恒钢铁太子滩现代农业示范园区,当地农户在温室大棚内采摘香菇(上图)。以前,这里是万亩盐碱地,2012年以来,晋南集团立恒钢铁公司先后投资2亿元,以工业经营农业的形式,通过流转土地,实施集中连片式的综合治理改造,因地制宜发展了香菇种植、花卉培育、莲藕种植、水产养殖等扶贫项目。其中仅光伏香菇产业扶贫示范项目(左图),每年发电产值3600万元,香菇产值6000余万元,并带动周边邻村数百人就业,向“村庄美、产业兴、农民富、环境优”的总体目标迈进了一大步。

本报记者 杨登峰 摄

入股线下商超,“夺食”优质零售业公司

互联网巨头布局大快消零售

子 烨

6月23日,苏宁易购公告称,公司全资子公司苏宁国际拟出资48亿元收购家乐福中国80%股份。这是继年初收购万达百货之后,苏宁易购再次对线下优质零售资源发起进攻。

2017年11月阿里巴巴宣布投入约28.8亿美元,收购大润发的母公司高鑫零售36.16%的股份,在此之前还参股联华超市;2018年6月,腾讯宣布与沃尔玛中国结成深度战略合作;再到此次苏宁易购收购家乐福中国,可见互联网巨头都在布局大快消零售。

一直在布局O2O智慧零售的苏宁在场景互联网方面有较大优势,拿下家乐福中国,能够促进其全场景、全品类发展,弥补其在快消领域场景的短板。而从行业来看,腾讯、阿里、苏宁领衔大快消三国杀,也将使得国内快消领域乃至整个零售市场,迎来新一轮的赛跑和洗牌。

在电子商务研究中心主任曹磊看来,苏宁48亿元收购家乐福中国,彰显了其对于发展大快消品类的决心和野心。苏宁“大手笔”收购主要看中了以下六点:家乐福在中国市场完善的销售网络体系、良好的口碑与知名度、数千万级的会员用户和海量散客、较强的本地化采购能力、丰富的线下运营经验、完备的快消品供应链体系。

今年上半年,苏宁快消集团加速发展,一方面在海内外建立优质供应链,推行产地直采满足消费者的“生鲜自由”;一方面塑造更贴近用户的购物场景,目前已形成线下6000多家苏宁小店、线上苏宁超市、苏小团等全场景布局。在618年中大促中,苏宁全渠道订单量同比增长133%。其中,大快消订单量同比增长245%,成为品类中的大赢家。

曹磊表示,本次交易完成后,苏宁易购将进一步完善线上线下零售业态的全场景、全品类布局。苏宁在锁定国内优质大型综合超市资源的同时,通过其“智慧零售”全方位赋能被收购标的,进而实现推动大快消品类的跨越式发展。

除苏宁易购外,阿里巴巴、腾讯等赋能型平台也与传统连锁零售商一道,纷纷在线下各领域,展开基于人、商品、场景的数字化探索。

曹磊认为,随着消费需求的持续增长、消费结构的加快升级,中国经济正步入消费主导的新发展阶段。以一二线城市为主的部分地区居民已经由最初的追求低价商品,到追求品牌、个性化消费,再逐渐进入“趋于理性、平衡价格与品质”的新消费时代。同时,部分电商巨头们也都纷纷布局线下市场,例如,阿里系的盒马鲜生、苏宁小店、网易考拉、网易严选等都开启了线下体验店。

因此,对于一个“新消费时代”的到来,95后消费群体的崛起、三四线城市消费潜力的发掘,在不断迭代的商业基础设施和互联网等继续迅猛发展的助推下,都将释放新的消费红利。曹磊认为,从新零售概念的兴起,到智慧零售、新消费等商业创新概念的普及,短短三四年时间,我国的消费市场已经发生了翻天覆地的变化。无论是“新零售”“智慧零售”还是“新消费”;无论是线上线下融合,还是对传统的改造,不管哪种模式,都不能脱离零售的本质。

昔日“蜀道难”,如今“蜀道畅”

甘肃借力兰渝铁路释放开放开发新动力

本报记者 康 劲 通讯员 贾国庆

越来越“忙”的一条路

火车的汽笛声,唤醒了兰渝铁路沿线沉睡已久的丰富的农牧业资源、有色金属资源、煤炭矿产资源和文化旅游资源。

开通初期,这条铁路每天开行货物列车20对,现在已经增加到了每天的40对,煤炭、焦炭、钢铁、粮食、化工、集装箱等运输大幅增长,铁路运输效能全面凸显,成为助推地方经济发展的生命线,致富线,黄金线。

兰渝铁路打通了我国西部地区的第一条南北向的纵向大动脉,向北出新疆可直达欧洲,向南直接通到广西出海口,与新加坡、越南、菲律宾、印度尼西亚等国家建立起贸易往来的出海大通道,形成“陆海贸易新通道”。

兰州新区商投集团董事长巨宝庆说,以前甘肃出口商品的出海口主要是天津港、青岛港、连云港三个港口,时间很长。若采用空运,费用过高。兰渝铁路的开通打通了甘肃省向南出海口,通过“陆海贸易新通道”,自兰州发货至越南胡志明市,从广西钦州港出海,最多6天就可以到达,比以前节省了一半时间。

时间更少,运距更短,费用更低。由于通过兰渝铁路北上南下的货物运输不用绕行,运输距离和运行时间都得到大幅压缩,物流成本也跟着明显下降,从新疆运往重庆的每吨疆煤价格降幅在15元到35元之间,从陇南运往北京的每吨橄榄油的价格由公路的1500元直降到铁路的400元。至2018年底,国际货运班列已实现一个月4个班列的常态化运行。

目前,铁路总公司通过采取车流迂回等措施,重车空车的组织弹性随之进一步得到增强,路网性能更趋完善,为货运班列的北上南下,尤其是中欧班列的加密开行创造条件,能够更好地服务经济社会发展,造福“一带一路”沿线各国人民。

材、高原夏菜等特色产品“走出去”,把东南亚的热带水果、冰鲜产品和欧洲的压缩机、水泥等货物“引进来”,实现了贸易多赢。

越来越“火”的一条路

兰渝铁路沿线旅游资源丰富,途经的定西、渭源、漳县、岷县、陇南等地区,共有5A级旅游景区8处、4A级103处。如今,随着甘肃和四川“文旅圈”的携手相连,人们更愿意把兰渝铁路比喻成一根“飞针”,将甘肃宕昌官鹅沟、四川阆中古城、重庆合川钓鱼城等美景串联起来。

开通运营初期,兰渝线运行客车只有15对。2018年底,开行对数增加到25对。开通初期,兰渝铁路日均发送旅客4400人,现在日均发送9600人。即便这样,在每个节假日期间,兰州局还要增开列车,才能满足民众的出行需要。

得益于兰渝铁路的开通,旅游业成了带动当地经济发展的强大引擎,并催生了电商产业蓬勃兴起。

随着运营的不断深入,兰渝铁路的影响力越来越大。”兰州局集团有限公司总调度长王大林介绍,兰渝铁路不仅改写了兰州局、乌鲁木齐局、青藏公司管辖的西部地区长期缺车的历史,而且还能在满足本区域使用的基础上,缓解呼和浩特局、西安局管辖区域的空车压力,运输组织调整的空间更大了。

目前,铁路总公司通过采取车流迂回等措施,重车空车的组织弹性随之进一步得到增强,路网性能更趋完善,为货运班列的北上南下,尤其是中欧班列的加密开行创造条件,能够更好地服务经济社会发展,造福“一带一路”沿线各国人民。

6月2