

中国制造新观察

数智技术提升传统产业大有可为

日前召开的中央经济工作会议提出,积极运用数字技术、绿色技术改造提升传统产业。这再次强调了传统产业的重要性,也指出了传统产业转型升级的主要方向和关键手段。

传统产业是国民经济的基本盘。近年来一些地方“喜新厌旧”,积极布局新兴产业,却忽视传统产业改造升级,甚至将传统产业当成低端产业“一刀切”简单退出,不仅不利于保持经济平稳发展,还可能带来产业空心化等风险。我国传统产业体量大,在制造业中占比超过80%,是支撑经济发展的主导力量。传统产业改造升级为新兴产业提供市场空间和发展支撑,新兴产业发展壮大又为传统产业改造升级提供新技术、新设备,两者相辅相成,都是培育新质生产力的主阵地。

传统产业改造升级,是发展新质生产力的内在要求。不可否认,在要素成本上升、资源环境约束趋紧等因素影响下,传统产业的比较优势逐步减弱。一些传统产业面临

生产效率低下、产业基础不牢、创新能力不足、绿色发展欠缺等问题,亟待转型升级以应对国内外双重挑战,提升产业竞争力。一些原本具备国际竞争优势的传统产业,要适应科技进步、消费升级等变化,必须及时调整才能满足市场需求,巩固优势。传统产业转型升级所依赖的技术创新、要素创新等,都是新质生产力的应有之义。

数智技术是传统产业改造升级的有力抓手。实践证明,在研发、设计、生产、管理等各环节,传统产业应用数字技术、绿色技术不仅能降本增效,还能精准对接市场供需,拓宽销售渠道,催生新业态,带来新增长点,实现新旧动能接续转换。比如,依托工业互联网、人工智能等技术,个性化定制、一件起订的柔性化生产模式变为现实,能更快更及时响应市场需求变化,缩短设计周期,降低生产成本,并形成新商业模式。

要充分发挥人工智能的“头雁”效应。人工智能是传统产业数字化转型中最重要的

的变革驱动力量,已在研发、生产、管理各环节广泛应用,涌现出上百种场景和模式。以小模型为代表的专用智能应用,正从工业视觉识别等外围应用加速向生产制造环节深入渗透;以大模型为代表的通用智能应用,在设备维护、产品设计等领域不断取得突破。我国人工智能技术创新、产业规模等在全球处于领先水平,紧紧抓住这一优势,传统产业转型升级有望实现弯道超车。

中小企业数字化转型是重点也是难点。转型成本高、试错能力弱让不少中小企业对数字化转型望而却步,存在“不想转”“不敢转”“不会转”等突出问题。要解决这个问题,应立足分类推进、精准施策。不同发展阶段的中小企业转型需求各不相同,数字化改造方式也应各有侧重,比如专精特新中小企业和规模以上工业中小企业可着重实施重点场景改造,小微企业则更适合推广采用普惠性数字化服务和产品。各地应结合自身产业特点,探索推动中小企业数字化

转型的创新路径。

传统产业转型升级是一场持久战。目前,我国累计培育421家国家级智能制造示范工厂,建成万余家省级智能工厂,中国“灯塔工厂”总数已达72家,占全球42%,确实有效提升了传统产业的生产效率和产品质量。但总体看,传统产业数字化转型还存在技术更新速度缓慢、数据要素效能发挥不够、关键核心技术能力不足等问题。需久久为功,在智能化改造、数字化转型、网络化连接上下更多功夫,鼓励龙头企业带动产业链上下游推进数字化转型,进而推动产业园区和产业集群整体加快数字化改造升级,发展新质生产力注入更多新动能。



□ 本报记者 刘慧



截至12月15日 我国航空公司完成旅客运输量超7亿人次

国产大飞机C919停在海口美兰国际机场停机坪上。新华社记者 杨冠宇摄

中国民航局官网显示,据行业监测数据,今年截至12月15日,我国航空公司完成的旅客运输量超过7亿人次,日均旅客运输量超过200万人次,同比增长18.1%,创我国民航发展历史新高。

今年,我国航空运输生产呈现几大积极变化:一是国内民航运输市场保持旺盛态势。截至12月15日,国内航线完成旅客运输量约6.4亿人次,同比增长约13%。二是国际民航市场加快恢复。7月以来,国际航线恢复程度连续5个月超90%,截至12月15日,国际航线客运量超过6000万人次,同比增长超130%。三是民航旺季更旺。今年春运、暑运期间,民航日均旅客运输量分别完成210万人次和229万人次,行业单日最高旅客运输量达到245万人次,较2023年单日最高提高9.8%。四是民航行业客座率保持较高水平。目前,行业平均客座率水平超83%,同比提升超5个百分点,行业客座率单日最高接近88%。

广州民航职业技术学院民航经营管理学院院长葛琦认为,运力供给充足、旅客出行意愿强、机票价格合理是民航客运市场旺盛的关键影响因素。

今年以来,民航运输市场保持良好增长态势,运行效率持续提升,企业经营得到改善,投资规模力度不减,行业高质量发展取得新成效。

广东省交通运输协会智库专家韩涛表示,民航市场进一步发展可从以下几方面精准发力:首先要统筹安全与发展。民航业已制定下发《安全有序恢复航空运输市场的工作方案》,对国内航空运输市场分阶段恢复作出时间规划,并强调恢复过程中“安全第一”。航空公司要统筹好安全与发展的关系,确保运营品质作为民航业高质量发展的重要一环。

其次要进一步实现效率变革与动力变革。通过优化民航运输结构、机场结构、航线结构等,加快形成可持续的高质量发展体制机制,为民航业高质量发展增添动力、激发活力。航空公司应加大数字化、智能化投入,推进各业务领域的智能化系统改造和业务流程数字化再造。

此外,要进一步挖掘民航国内市场,全面拉动航空市场需求,通过增加运力投入、优化航线结构等方式,满足国内市场需求。民航业要持续优化航线结构,进一步发挥机场对经济社会发展的带动作用。在国际航线方面,持续拓展国际市场,不仅要恢复以往航线,还要不断拓展新航线。

本版编辑 陶琦 美编 王子莹

产业聚焦

堵住粮食运输“跑冒滴漏”

粮食运输减损是粮食全链条减损的重要环节。目前,我国粮食运输损失率基本控制在3%以内,一些企业甚至可以控制在1%以内。

业内人士表示,我国粮食运输中仍存在由于设施设备不完善、装卸环节较多、管理不够规范、作业不够标准等因素造成的损失,亟需进一步强化运输减损工作。

强化通道建设

当前正是秋粮集中上市、东北粮食大量南运之际。在辽宁盘锦港,一台台大型装卸机正忙着卸粮装粮,大量粮食通过散装运输和集装箱运输的方式经此出海,运往南方各地。

中储粮储运有限公司副总经理房巨松说,粮食从入仓到出仓全流程封闭作业,采用先进的抑尘降耗技术,能有效控制港口作业中损耗。集装箱海铁联运可以大大减少粮食搬倒次数,运输损耗基本可控制在1%以内。

粮食进口是保障国家粮食安全的重要手段,我国每年粮食进口量高达1亿吨以上。江海粮油(张家港)产业有限公司业务负责人说,进口粮食杂质较多,在中转储运过程中很容易造成额外损耗。公司通过自动化装卸、标准化作业和科学储粮,可以把中转损耗控制在2%以内。

我国地域辽阔,粮食产区与销区分离,13个主产区生产全国80%以上的粮食,粮食跨区域物流量大,形成了北粮南运的粮食物流格局。

为了满足粮食运输快速增长的需要,我国强化粮食运输通道建设,推进粮食铁路专



我国粮食运输损失率基本控制在3%以内

13个主产区生产全国80%以上的粮食

黑龙江省富锦市万里利达粮食储备有限公司专用线上,工人在装运。新华社记者 张涛摄

用线、专用码头、散粮中转及配套设施建设,运用专用装卸机械等设备,推广散装、散运、散卸、散储“四散化”运输。

中国农业大学经济管理学院教授武拉平表示,我国粮食运输通道发展不平衡。北粮南运通道呈现“北重南轻”“主线强支线路弱”局面,如东北流出通道水路外运能力局部过剩,长江流域沿线、广西西江沿线、西南地区、西北地区仓储物流设施建设薄弱。粮食进口通道发展也不平衡,部分通道建设相对滞后。应不断完善粮食运输基础设施,深入推进铁路专用线、专用码头、散粮中转及配套设施建设,推广专用装卸机械等粮食运输设备,提高装卸效率,减少抛撒遗漏。

推广多式联运

我国粮食物流量大,运输距离长,装卸环节多,各环节衔接性不够,如从东北地区

向华中、华南等地运送粮食时,在发运、中转、到港环节普遍要经历一次或多次装卸,若输送装置不合理、皮带输送装置不能全密封等,都会造成粮食损失。“发展粮食多式联运,实现无缝衔接,可以减少运输损失。”河南工业大学教授李治说。

李治表示,应加强多式联运尤其是铁水联运的总体规划 and 建设衔接力度,加强粮食多式联运技术创新应用。

记者在采访中了解到,在粮食长途运输中,多式联运基础设施还无法做到无缝衔接。如现在铁路敞顶箱和船舶集装箱尺寸不一,无法有效衔接;一些港口的大型装船卸船设施设备需要升级,小型港口缺乏高效密封装卸设施,这都导致转运效率偏低,容易造成粮食损失。

武拉平提出,应积极支持企业选用先进适用的装卸设备,提高装卸效率。对港口企业选用散粮连续装卸设备提供政策资金支

持,鼓励企业开展工艺改造、优化传送装置设计。

优化运输方式,提高装卸效率,降低损失率,是粮食运输企业提高竞争力的关键。连云港东粮码头有限公司生产调度中心经理李明华表示,公司采用一体化港口散粮作业系统,整个装卸储存作业过程都在全封闭系统内运转,减少了粮食损耗及粉尘扩散,粮食损失率从以前的2%提高到1%以内。

完善标准体系

节粮观念淡薄、管理不规范、作业不标准,是造成粮食运输损失的重要原因。武拉平表示,应强化运输企业节粮减损观念,发展规范化、标准化、信息化散粮运输服务体系;认真落实《散粮港口作业减损节约管理指南》和《粮食运输技术指南(试行)》,提高粮食运输效率,降低损失;提高企业库存智能化管理水平,借助物联网、大数据等技术,实时掌握粮食库存动态信息,科学安排仓容;加强装卸作业精细化管理,避免因作业不当造成粮食碾压损失,做到作业结束零浪费、作业过程零损失。

粮食运输在标准化和信息化建设方面存在问题较多,如粮食运输标准体系尚不完善,粮食运输各环节的设施、设备、运输工具标准不匹配、不衔接,运输信息采集内容不统一,交换标准尚未建立,信息共享机制不健全,与公共运输信息衔接不畅通。李治表示,应开展粮食运输重要标准制定修订,加强粮食运输标准化人才培养;创新粮食运输标准化服务模式,强化对国内外粮食标准的收集整理和数据挖掘,构建国家粮食标准大数据集成应用服务平台。

曲阜师范大学政治与公共管理学院

抓党建促发展“一融双高”见实效

曲阜师范大学政治与公共管理学院(以下简称“学院”)党委以政治建设为统领,在加快建设教育强国新征程上,彰显高校基层党组织的新担当、新作为,推动学院“一融双高”见实效。

谋篇布局 发挥基层组织的引领力和号召力

在党建和业务工作上,学院党建工作“规范发展、特色发展、创新发展”三结合,与“抓党建、促发展、两提高、两融合”紧紧相扣、深度融合,形成“合合”理念,将基层党组织建设的七个有力和五个到位凝练成“内驱力、引领力、组织力、向心力、稳定力、发展力”。在实际工作中,以规定动作要实干,中心工作出实绩、特色工作有实效的“三实”标准来衡量和落实,保证了党建引领事业发展,推动“一融双高”落在实处。

学院教工党支部2023年入选山东省第三批新时代高校党建工作样板党支部培育创建单位,2024年获批第四批全国党建工作样板

支部培育创建单位、全国高校“双带头人”教师党支部“强国行”专项行动团队。强有力的基层党组织建设,在推动教学科研、学科建设等方面发挥出重要作用。3年来,学院快速发展,新引进各级各类人才19人,为长足发展积蓄力量。在学科建设上,2021年,学院政治学与行政学专业获批国家一流本科专业,哲学专业获批省级一流本科专业;2024年,政治学获批一级学科硕士学位授权点,学科结构进一步优化。在科研项目上,除国家社科一般项目外,近几年,学院获批国家社科基金重点项目2项、冷门绝学项目1项、思政专项1项,取得全面突破。在科研成果上,2位教师在哲学类权威刊物发表文章。在科研获奖上,学院获高等学校科学研究优秀成果(人文社会科学)三等奖1项,获山东省社科优秀成果奖1项。

融合推进 凸显学科建设的标识度和厚重感

强化化学科特色,聚焦学科内涵发展。学

院推动形成高质量哲学学科发展机制,构建基层治理研究、国际政治与区域国别研究双轮驱动的特色政治学学科体系,实现哲学学科与政治学学科融合发展,加快学科自身特色优势建设。

凝聚科研队伍,凝练特色研究方向。学院拥有山东省青年泰山学者团队2个、山东省高等学校青创科技计划创新团队2个、山东省哲学社会科学青年人才团队1个、山东省教育系统优秀人才创新工作室1个,构筑起了高水平科研队伍。建设了山东省生命与安全教育研究中心、中东中亚地区战略与安全研究中心、乡村振兴与城乡基层治理研究中心、儒家与中国哲学研究中心、中国马克思主义哲学创新研究中心等8个省、校级研究中心(平台)。凝练了儒家哲学、马克思主义哲学、城乡基层治理、国际政治、生命与安全教育等特色研究方向。

发挥专业优势,积极主动对接国家重大战略。学院充分发挥人才优势,为高质量实

施乡村振兴战略和深入推进城乡基层治理现代化提供咨政服务。聚焦生命科学与青少年健康成长,和山东省相关部门共建山东省生命与安全教育研究中心,积极开展生命与安全教育的理论与实践探索。践行“两创”精神,坚持不懈推进文化“两创”工作,搭建“羲和讲堂”。深度参与尼山世界文明论坛,为聚焦孔子家乡大学“为国弘文”使命做出贡献。

创新模式 提升人才培养的竞争力和持续力

以“理论与实践结合”培养高质量人才。学院注重实践教学,本科生专业实践课程占比20%。教师的科研写进田间地头、学生的论文写在田间地头,积淀形成了学院“政苑三学”特色育人工作品牌,培养学生“坐下来能写、站起来能说、走出去能做”的综合素养。

以“协同育人”合力塑造高质量人才。学院哲学专业拥有一级学科博士、硕士学位

授权点,哲学博士后流动站,已形成“本科—硕士—博士—博士后”贯通人才培养体系。以“定位—平台—服务”为核心的新文科背景下政治类专业协同育人模式,助力推动政治学专业学生培养,取得了丰硕成果,也为兄弟院校提供了可借鉴的经验。

以“精准教育”全力造就高质量人才。学院创新开展“双学导 双护航”活动,“教师党员+学生党员”形成双学导,带动青年教师联动,在各年级组建学习梯队,在学生思想成长、学业发展方面双护航,服务学生成长成才。近年来,学生先后荣获第十八届“挑战杯”山东省课外学术科技作品竞赛、第四届华北地区高校公共管理硕士学位研究生案例大赛、第四届山东高校公共管理硕士学位研究生(MPA)案例等多个大赛奖项。

学院将继续强化基层党组织建设,以强有力的组织建设推动各项工作再上新台阶。(耿晓敏 卢瑞霞 李增元)

·广告