

■ 产经观察·复工复产一线调查①

虽然面临物流和供应链不稳等问题,但利好因素也在不断集聚

机械工业复工复产提速

本报记者 李心萍



在江西省萍乡市萍乡高新技术工业园的江西鑫通机械制造有限公司生产车间,工人正在赶制国内外订单产品。

人民视觉

当前我国疫情防控阶段性成效进一步巩固,复工复产取得重要进展,但实体经济仍然面临困难和挑战。

实体经济是中国经济的根基,也是我国参与国际竞争的优势所在。在世界经济下行风险加剧,且国内疫情防控常态化背景下,实体经济复工复产的情况如何,产业发展面临哪些问题,又迎来怎样的发展机遇?产经版从本期起,推出“复工复产一线调查”系列报道,通过对多个行业扎实的调查采访,展现实体经济积极破解复工复产中的难点、堵点,有力有序推动复工复产提速扩面的实践。

——编者

2月14日,“徐州号”中欧班列徐州工程机械集团有限公司开出专列,装载近百台(套)徐工设备的列车从徐州铁路货运中心缓缓驶出,奔向莫斯科。

3月19日,在山河智能工业城内,一大批岩臂与起重设备正在紧张装车,助力各地工程复工建设。

随着我国疫情防控阶段性成效进一步巩固,机械工业企业加足马力复工复产。作为我国工业经济的基础,机械工业企业复工情况怎么样?他们遇到了哪些挑战?挑战中又有哪些新的机遇?记者调查采访了行业协会、企业和有关专家。

直播卖设备、跨界产口罩 复工复产有妙招

3月3日,徐工特种起重器项目施工现场,工人们从四面八方返岗了,一台台施工机械正舞动着钢铁巨臂加紧作业。至此,徐工主机企业复工率达到100%。

“2月份,我们营业收入比去年下降18%。”在徐工董事长王民看来,全国各地加快复工复产,对工程机械的需求不断增大。“危中有机,机不可失,现在就要‘高产满产’,尽快满足市场需求!”

徐工是我国机械工业企业的缩影。中国机械工业联合会(以下简称中机联)数据显示,机械工业企业复工率从2月13日的不足三成,上升至4月8日的95.04%。其中,汽车、通用机械、电工电器、重型机械、石油石化设备、制冷空调、内燃机、液气密封和塑料机械等行业均已达到95%以上,基本达到全面复工状态。

农业机械率先复苏,春耕备耕“唱主角”。走进广州极飞制造中心的车间,生产线马力全开,工人们加班加点,马不停蹄地生产、检测农业智能化设备、配件,保证各地智能农业设备、配件的充分供应。

全国各地投入春季农业生产的农机具总量预计超过2000万台套!在这个特殊的春天,农业机械在春耕春管中大显身手,助力春耕生产。

“大家伙”上直播,视频直播造就行业“带货王”。

3月19日,中联重科将高空作业机械春季发布会搬到线上,短短一小时直播,成交1700余台产品,销售额过亿元;3月20日,中联重科混凝土搅拌车再次通过网络直播,39分钟内产品订购量超过2000台。

中联重科相关负责人介绍,每年3月,都是公司传统的新品发布时间。受疫情影响,今年只能通过沉浸式实景直播、新品发布直播、机手训练营等方式展示和销售公司产品。“视频直播的效果很明显。随着中联重科产品和服务在微信、抖音、快手等平台曝光率的提升,互动粉丝量有数百万且收获了大量订单。”

跨界转产,从设备到产品,一条龙全搞定。

批量交付!3月初,由新松自主研发、自主生产的全自动平面型医用外科口罩生产线,交付客户。“24小时无休,20多个日夜,我们终于突击完成医用口罩生产线技术攻关。”沈阳新松品牌与公共关系部部长哈恩晶说,目前新

松全自动折叠型医用防护口罩生产线和口罩均已通过欧盟CE认证,口罩还通过了美国FDA认证。

虽然行业复工有序推进,但复产不达标现象依然存在。

“我们的专项调查显示,已复工企业的平均职工复工率为85.12%,全部调查企业的平均职工复工率为81.12%。”中机联执行副会长陈斌说,这表明虽然重点企业已基本达到全面复工状态,但员工返岗及复产排产实际情况仍不理想。

同时,中小型企业复工率不够高。中机联调查显示,机械工业行业中小企业达产率已由3月初的49%升至3月中旬的70%,职工到岗率由3月初的51%升至3月中旬的62%,仍远低于同期行业重点企业的复工率。“由此可见,机械工业广大中小企业受疫情影响程度比大型企业更大,复工复产的难度也更大。”陈斌说。

供应链不稳、物流受限 复产中危与机并存

调查中,受访企业纷纷表示,由于国际疫情持续蔓延,物流和供应链不稳定成为企业普遍面临的问题。

近日,一艘装载着14台旋挖钻机、5台汽车式起重机、2台履带式起重机的货轮从天津港启航,开往印度孟买新港。这批“包船”的设备价值近亿元。

“以前,我们都是发货时找船,受境外疫情影响,现在我们主动出击,协同各产品整合发货计划,采取包船方式发货。”三一集团有限公司物流部经理黄桃说。

应对国际物流运输不畅,大型企业有能力“包船”出海,中小企业往往难以承担相应成本,面临的挑战更为严重。“从行业整体看,物流运输依然不畅,运输时效大幅延长。”陈斌说,不仅国际运输受限,在国内,随着复工复产企业数量的增加,各方对物流运输的需求也快速增长,为机械行业配套的物流运输服务不足。部分企业反映,当前的物流时效比去年同期延长约一倍。

零配件供应不足,也导致产业链复工不畅。“由于供应商复工复产节奏慢于主机企业,使得上游零配件供应不足。”陈斌说,受国际疫情影响,全球产业链断链风险大幅提升。

“我们现在采购的零部件,都是国内代理商的库存。如果国外厂商长时间停摆,下半年部分零部件的供应将难以保证。”哈恩晶说。

订单延后或取消,也让外贸型企业持续承压。从贸易伙伴看,近期疫情快速扩散的欧美国家,均为机械工业重要的出口目的国,2019年出口金额合计占出口总额的1/3。在此背景下,机械工业对外贸易出口总量较大的汽车配件、低压电器、民用机械、办公设备等产品面临严峻的国际市场形势。

陈斌介绍,受疫情影响,当前机械工业接近九成的被调查企业订单下降。其中,近三成企业在手订单降幅超过50%,二成企业在手订单降幅在20%—50%。

不过利好因素也在不断集聚。尤其是一系列稳增长政策的集中发布,极大提振了工程机械和重型机械行业的信心。

“目前,我们正进入稳定增产阶段,产能在去年最高峰的基础上,还将保持30%以上的增长。”三一集团高级副总裁向儒安说,随着国家对新基建的持续投入,预计市场需求将有一轮反弹,企业对市场充满信心。

福建南方路面机械有限公司董事长方庆熙也表示,虽然目前市场表现较为低迷,但疫情过后,市场需求有望集中爆发。“我们能做的就是提前调度各种资源,在挑战中做好备战,以免到时公司产能跟不上需求。”

“为缓解疫情对企业生产经营带来的困难,从中央到地方集中出台了多项扶持与救助政策,为提振市场与企业信心发挥了积极作用。”陈斌说,协会预计上半年机械工业生产经营将逐步企稳,下半年增速将明显高于上半年。

智能造成复工复产“稳定器” “智造”发力,复产提速

疫情影响下,1—2月机械工业增加值增速同比下降28.3%,较上年同期回落30多个百分点。但细观其中,智能装备成为一抹亮色。

三一重工泵送事业部就是一个例子。在三一重工,泵送事业部复工组织最早,产能恢复最快。这一切,要归功于泵送事业部所拥有的智能化制造车间。厂房内,近100台智能机器人有序运行。“功效提升30%,极大解决了缺人尤其是熟练工人

紧缺问题。”泵送事业部设备班长蒲明俊说,智能制造就是复工复产的“稳定器”。

“智能制造弹性足、人员密集度低。”工信部赛迪研究院装备工业研究所所长左世全说,疫情背景下,会有越来越多企业认识到开展数字化和智能化改造的重要性。

身为智能制造一体化方案提供商,新松对此深有体会。“虽然疫情对很多企业的生产经营都带来冲击,对我们开展业务也有影响,但仍有不少企业主动找上门咨询智能化改造合作。”哈恩晶说。

在四川,国机重装3月开工的飞轮储能装置智能工厂采用了智能化模式。“我们将依托智能化装备,应用信息化系统,建成一个可实现状态自感知、实时自分析、自主决策、精准执行并通过工厂大数据在线协同优化、持续改善的智能工厂。”国机重装董事长韩晓军说,智能工厂计划年内投产,届时将实现飞轮储能装置科研成果的产业化、批量化及自主国产化。

在工地,上坡起步、曲线行驶、直角拐弯……4月1日,雄安新区新安北堤防洪建设工地迎来了多台无人智能化压路机。根据施工要求,无人压路机可以自动规划出最优路径,自动导航、自动驾驶、自动碾压,作业误差不超过正负5厘米。“无人压路机不仅减少了人员聚集,还可24小时高精度施工,提升施工速度。”无人压路机项目经理、三一泵送研究院电控研究所所长魏志魁说。

在园区,深圳星河WORLD园区来了位特殊的“外卖小哥”——“优小弟三代”。它可以自动规避障碍、自己乘坐电梯到达指定楼层,通过短信和电话的形式通知用户取餐。

“这款机器人可为2000人提供无接触安全送餐服务。”优地科技相关负责人说,“优小弟三代”柜体内部还安装了紫外线灯,可有效对配送物品进行消毒。

不过,强大的智能制造、智能装备是先进制造水平和智能化技术应用结合的产物,与发达国家相比,我国还有一定差距。

要让包括智能制造在内的新兴产业发展得更好,政策上的支持必不可少。左世全建议,国家为推进复工复产出台一系列惠企政策,特别是在税收、金融、社会保险、物流等方面的降成本措施,在经过疫情期间的试行后,不妨将其中一些有效政策转为长期政策,支持相关产业更好发展。

旺季可能会“迟到”,但不会“缺席”。“我们预计2020年,机械工业运行将呈现前低后高、逐步回升的走势,如疫情能早日结束,工业增加值增速仍可达5%左右,营业收入、利润总额等指标将保持小幅增长。”陈斌说。

■ 观察台

最近在某地,一些基层工作人员只认本地“健康码”,导致一些返岗人员无法“自证身份”,被要求住酒店自费隔离。这让一些返岗人员感慨,复工成本有点高。

统筹疫情防控和经济社会发展,在疫情防控常态化条件下加快恢复生产生活秩序,有力有序推动复工复产提速扩面,这是党中央的重要部署,也是确保实现决胜全面建成小康社会、决战脱贫攻坚目标的内在要求。既然要求“统筹”,就说明疫情防控和复工复产必须“两手抓”“两不误”。

如何做到“两手抓”,考验各级政府的治理能力。企业发展和经济运行有自身规律,一旦错过了恢复经济社会活动的最佳窗口期,经济活动就无法尽快驶入正常轨道,可能引发其他社会问题,甚至让我们陷入更加困难和复杂的局面。经济活动往往依赖于人流、物流的通畅,疫情防控则恰恰需要减少人员流动。在两者之间找到平衡点,绝不是“一刀切”就能解决的。要拿出“绣花”功夫,把疫情防控和复工复产工作做得细些,再细些。

两手抓 需下 绣花功

萧然

经济活动往往依赖于人流、物流的通畅,疫情防控则恰恰需要减少人员流动。在两者之间找到平衡点,就要拿出“绣花”功夫,把疫情防控和复工复产工作做得细些,再细些

在疫情防控常态化条件下,精准有序扎实推动复工复产,比之往往就是部门的政策更细致,地方的政策更精准。换句话说,看能否在疫情防控和复工复产这两个目标之间,把钢丝走得最稳。此时最该摒弃的,恰恰就是简单粗暴的“一刀切”。

“一刀切”政策其实是变相的懒政。记得多年前采访一位水电专家,他讲到水坝的厚度时说,偷工的工程师设计水坝时会一味加大厚度,这样可保安全,但牺牲的是经济性。优秀的工程师则会在经济性和安全性之间努力寻找平衡点,这才是工程师应该具备的职业素养。

推动复工复产,不仅各地各部门自己要努力“绣花”,地区、部门之间还要更加信任、更加讲配合、更加讲协作,要做到数据和信息共享,特别是信息和评判标准互认,否则我们会付出更大的社会成本,并最终贻误战机。日前召开的中共中央政治局常务委员会会议提出,“各级党委和政府要增强紧迫感,因地制宜、因时制宜优化完善疫情防控举措,千方百计创造有利于复工复产的条件,不失时机畅通产业循环、市场循环、经济和社会循环。”我们要深刻领会理解,抓好贯彻落实。

总之,坚持“两手抓”、夺取“双胜利”是对各级政府和广大企业的考验。相信在各方共同努力下,一定能交出一份令人满意的答卷。

■ 资讯速递

中国国新助力央企复工复产

本报电 为助力央企复工复产,中国国新控股有限责任公司充分发挥运营公司平台作用,协助打通产业链各环节堵点、难点、断点。疫情发生以来,国新基金系支持所投资企业尽快恢复生产经营,共决项目6个、金额约27亿元,主要分布在新一代信息技术、新能源汽车、生物医药等领域。国新基金、央企运营基金、国同基金、国新融汇基金、双百基金、科创基金等,通过视频、电话、网络等形式组织召开立项会等会议,通过线上远程访谈等对投资企业进行调研,实现了正常平稳运营。中国国新董事长周渝波表示,将紧盯全年经营目标不松懈,确保各项年度重点工作任务全面完成。

(刘志强)

本版责编:赵展慧

■ 新视点

川藏铁路拉林段米林隧道顺利贯通

高风险隧道群这样打通

张振宇 吴秀红

分,拉林铁路建成通车后,不仅能有效改善我国区域铁路网布局,还将构建起西藏连接川渝经济圈和长江经济带的大能力快速通道。

米林隧道位于西藏自治区林芝市米林县境内,平均海拔3100米,隧道全长11560米,最大埋深为1200米。这里集合了风积沙、有毒有害气体、高地应力、高地温、冰碛层等世界级隧道施工难题,是拉林铁路施工难度最大的6座万米长隧之一,被称为拉林铁路最难啃的“硬骨头”、最凶险的“拦路虎”。

米林隧道穿越490米的富水冰碛层。这种高

海拔地区特有的冰川运动形成的漂石卵石土夹砂层,富含细颗粒物质,极易随地下水流失,导致突水突泥地质灾害,严重威胁隧道施工安全。

“这里地质松散,透水性很强,稳定性极差,施工极易遭遇突泥涌水,日最大涌水量达3万立方米,相当于12个标准游泳池”,何旭介绍,为了防治突水突泥,建设者通过现场实地踏勘和研究,根据不同类型冰碛层围岩特性,综合确定超前预加固措施及施工设备:对富水地段采取帷幕注浆的手段,无水地段采取大管棚加小导管注浆,并辅以钢拱架支护的措施,有效保证冰碛层段隧道施工安全及进度。

“拦路虎”除了水,还有沙。风积沙段施工如同在沙漏里打洞。建设者采用新工艺,成功锁定了易渗漏、溜坍的沙层,让松软的“沙山”变硬,历

时4个半月顺利通过76米风积沙段落区。

更具挑战的是清除隧道内的有害气体。项目部安装了煤矿安全监控系统,对隧道内硫化氢、甲烷、一氧化碳有害气体浓度、涌出量等进行全天实时自动监测、报警。“我们24小时不间断压入式通风,稀释掌子面气体,严格落实防爆施工措施,确保了零事故。”何旭说。

最后一个难关是岩爆。米林隧道岩爆段落长7500米,占隧道总长的64.88%,安全风险极高。尤其是在长达5000余米的强岩爆段施工,隧道岩体极易出现弹射掉块现象。建设者采用强度应力比和微震监测两种方法进行岩爆预判,两种方法有效结合后预报的准确率可达70%以上,不仅为拉林铁路岩爆防治提供了有效依据,更为破解岩爆预测这项世界级难题做出了贡献。

目前,拉林铁路47座隧道已全部贯通,120座桥梁已建成119座,铺轨完成115.11公里,2020年底铺轨将到达林芝车站,计划2021年开通运营。

日前,我国首条高原冰碛层隧道——川藏铁路拉林段米林隧道顺利贯通。至此,川藏铁路拉林段47座隧道全部贯通。

“拉林铁路最凶险的‘拦路虎’被我们制服了,高风险隧道群全部实现贯通,中国高原铁路施工技术又领先了一大截!”中铁十九局拉林项目指挥长何旭很自豪。

川藏铁路拉林段,穿越喜马拉雅山脉和念青唐古拉山脉之间的西藏南部谷地高山区,全长435.48公里,为西藏境内第一条电气化铁路,设计时速160公里。作为川藏铁路的重要组成部分