

国资委引导央企对标世界一流 攻克多项“卡脖子”技术

本报记者 索寒雪 北京报道

随着对标世界一流管理提升活动的推进,在战略重组的同时,多家央企表示,一系列“卡脖子”的技术

也获得突破。

国资委副主任翁杰明向《中国经营报》记者表示,国资委将把落实供给侧结构性改革、创新驱动发展、军民融合发展、建设制造强国等国家重大战略

作为中央企业重组的出发点、着力点,稳步推进物流、输配电装备制造等领域资源整合,通过战略性重组着力解决企业结构性矛盾突出、关键技术“卡脖子”、核心竞争力不足等问题。

央企攻克“卡脖子”技术

地方国企也在“卡脖子”技术上获得了突破。

“当年,我们还有很多技术是追赶国外技术,但是现在,我们的技术能力甚至已经超过了国外企业,达到了国际领先的水平。”中国一重首席技能大师刘伯鸣对记者说。

很多“卡脖子”技术正在被国有企业攻克。

2020年末,中央经济工作会议为2021年的重点工作进行了部署,其中两次提及了“卡脖子”问题。

在谈及增强产业链、供应链自主可控能力的问题时,会议指出,要统筹推进补齐短板和锻造长板,针对产业薄弱环节,实施好关键核心技术攻关工程,尽快解决一批“卡脖子”问题,在产业优势领域精耕细作,搞出更多独门绝技。

在涉及解决好种子和耕地问题时,指出要开展种源“卡脖子”技术攻关,立志打一场种业翻身仗。

作为具有较强技术实力的中央企业,在攻克本领域“卡脖子”问题时,已经取得了一定的突破。

近日,宝钢股份总经理盛更红向记者透露,“宝钢正着力推进‘卡脖子’关键核心技术攻关,其中包括,完成核电用钢板供货,新型耐蚀耐热技术实现产业化,最高等级取向硅钢成功试制以及新一代变压器、DQ型低屈服比耐蚀桥梁钢、高等级海洋平台R6级系泊链用钢等。”

此外,中国华能总会计师王益华透露,华能成功研制国内首套具有自主知识产权的国产化火电DCS系统和全国产化风电PLC系统,在玉环、瑞金、通榆等20余家电厂推广应用,攻克了“卡脖子”问题。

地方国企也在“卡脖子”技术上获得了突破。

宁波舟山港集团董事长毛剑宏表

示,宁波舟山港完成集装箱进出口及海铁联运进提箱业务全程“无纸化”成为全国港口企业中首家全程“无纸化”企业,而n-TOS系统结束了我国千万箱级集装箱码头被“卡脖子”的历史。

宁波舟山港还推进了集团数字化转型,正式发布《集团数字化转型行动方案(2021-2025年)》,形成“1+5+X”的数字化改革。

就国资委下一步整合规划,翁杰明也表示,将聚焦服务国家战略部署,稳步推进中央企业重组。将把落实供给侧结构性改革、创新驱动发展、军民融合发展、建设制造强国等国家重大战略作为中央企业重组的出发点、着力点,稳步推进物流、输配电装备制造等领域的资源整合,通过战略性重组着力解决企业结构性矛盾突出、关键技术“卡脖子”、核心竞争力不足等问题。

把人才变为合伙人

对人才的激励,航天科工206所构建了健全的体系。

世界知名企业都把引领技术发展放在重要位置,并投入大量的研发资金。

在科研攻关的过程中,组建创新联合体,集中最优秀的人进行科研创新是国资委倡导的方式之一。

中核集团的“工程管理领军人才培养模式”被国资委纳入国企改革三年行动典型案例。

中核集团副总经理申彦锋表示,我们构建“初、中、高、专”四层次标准能力素质模型,开展分级培训、授权、认证;举办大课堂、青年大比武,全序列梯级培养人才。

中国航天科工集团有限公司

企业重组可推进技术攻关

在研究核电组件时,需要自己一遍一遍用面团做实验。

国资委主任郝鹏曾表示:中央企业是科技创新的国家队。

他还列举了“十四五”期间,中央企业急需工科的领域。“要努力打造科技攻关重地。积极与国家的科技计划、攻关计划相对接,针对工业母机、高端芯片、基础软件、新材料、发动机等产业的薄弱环节,联合行业上下游、产学研的力量,组建创新联合体,集中最优秀的人才、最优质的资源进行联合攻关,争取解决一批‘卡脖子’的关键核心技术。”

国企重组带来了核心产业链的强化。

(以下简称“航天科工”)206所构建了人才激励改革的成功模式。

据了解,206所创建了“成果知本券”工作模式,由团队根据阶段性贡献比例,完成“知本券”分配,对创新成果实施量化评价。在技术产业化各阶段推广应用“知本券”,在成果许可转让、作价入股等环节,依据“知本券”确认“股份”,指导创新团队实现成果确权和收益兑现,实现精准量化激励。206所以“知本券”为确权依据,进一步探索建立“内创业事业合伙人”制度,目前已在空间微动力等5个项目试点运行。

对人才的激励,206所构建了健全的体系。航天科工副总经理魏毅寅在总结206所经验时表示,206所在基础资源方面,打造创客空间网络平台和线下创客工作室,支撑创新团队项目和课题研究;在创新管理机制方面,构建技术成熟度评价指标体系,为创新项目的技术成熟度量化评价和各项项目横向“赛马”机制提供保障。依托原点创客平台,催生了包括人体机能增强、微系统、先进发射等前沿技术在内的9个创新工作室,涌现出一大批市场前景广阔的创新项目及科技创新成果。

在研究核电组件时,需要自己一遍一遍用面团做实验。

李锦说,过去的观点认为,外来资本和技术的引进,能自动转化为本土企业的创新能力,实际上,产业链的核心竞争力主要依赖中国本土企业的科技能力成长。

李锦认为,国有企业要借重组机遇,持续构建新的比较优势,把科技力量组织起来,形成企业新动能,使科技驱动企业发展,在并购重组的方面整理相关科技资源,得到更先进的技术、更优秀的人才,推动产业从中低附加值走向高附加值。

流感疫苗需求旺盛 多家企业扩增产能总量至少上亿剂

本报记者 孟庆伟 北京报道

初秋刚至,流感疫苗已开打。与去年相似,公众接种意愿较高,部分地区已现供应不足的情况。

去年的“一苗难求”今年是否还会再现?《中国经营报》记者从中检院查询获悉,截至目前,今年有流感疫苗批签发记录的企业共有8家。由于中检院疫苗批签发公开信

需求旺盛 供货提前

据中国国家流感中心,世界卫生组织2021~2022年流感季北半球推荐毒株较上一年流感流行季有两个甲型毒株(甲型H1N1和甲型H3N2)发生变化。

以早接种早预防为原则,今年部分地区流感疫苗供应时间较早,往年9月才会到货的,今年8月初就来了。目前,部分城市库存较充足,首批疫苗供应就达上千万剂,比如南充市就到货1万剂,无须预约即可接种。

记者从多地接种点获悉,公众接种需求旺盛。“流感疫苗是季节性疫苗,每年都是紧缺资源,打的人很多,这两天打的话,苗还充足,再晚点不敢保证有苗。”青岛市黄岛区某社区卫生服务中心工作人员称。据了解,青岛市已于8月17日开始预约流感疫苗接种。

针对中小學生等流感高发人群,部分地区则启动了大范围接种工作。

陕西省已在全省启动了3岁以上托幼机构儿童及中小學生流感疫苗接种工作。陕西省卫健委称,近年,该省流感发病率和发病例数均呈逐年升高趋势,其中學生是流感高发的重点人群,3~14岁年龄段每年约有90%以上的流感暴发疫情发生于中小学校和托幼机构。

息不再显示批签发数量,还无法判断目前市场上流感疫苗的整体供应情况。不过此前有专家预估,今年流感疫苗供应量可能达1亿剂,而去年的供应量约为5800万剂。

为满足早接种早预防的需求,同时预防新冠肺炎疫情叠加流感的风险,记者了解到,部分企业相比往年提早供货,并相比去年同期供货量有所增加。

青岛市疾控中心也建议,在校學生在开学季初最好就接种流感疫苗。

记者了解到,今年部分地区加大了疫苗采购量。比如北京,目前已完成免费流感疫苗接种项目所需疫苗的采购,相比去年,今年的采购量有所增加。

中国政府采购网日前所披露的信息显示,北京已完成总价的7450万元、共200万支三价和四价流感疫苗的采购,记者梳理发现,这较上年增加了十余万支。

不过,记者从北京部分接种点了解到,今年流感疫苗接种时间还未确定,往年一般会安排在10月底左右,目前还不能预约,也没有“来苗”。

2020年秋冬,在新冠肺炎疫情防控的背景下,流感疫苗曾出现了供需紧张的局面。记者了解到,为了满足今年秋冬的市场需求,部分企业相比往年供货期提前,且加大了供应量。

江苏金迪克生物技术股份有限公司(以下简称“金迪克”)董事长余军不久前接受媒体采访时表示,为应对今年秋冬的流感,金迪克已将四价流感疫苗供货期提前,根据市场需求,产品供应量也较2020年同期进一步提升。

在我国,冬、春季节是流感的高发季节。我国流感疫苗接种的高峰

新冠肺炎疫情推高了我国2020~2021年流感季流感疫苗的接种率。记者了解到,有不少专家认为,希望借着新冠疫苗大规模接种的热度,我国流感疫苗接种率能继续提升。

而为满足近年来流感疫苗市场的增量需求,部分疫苗生产大户已布局扩增产能,生产线正在建设中,记者初步了解,扩增产能总量至少1亿剂以上。

期通常在每年的9月到次年4月,随着冷空气的南下,流感疫苗一般呈现由北向南逐步接种的特点。

按照《中国流感疫苗预防接种技术指南(2020~2021)》,整个流感季都可以接种流感疫苗,但最好在10月底前完成免疫接种。

中国疾控中心的数据显示,每年流感季节性流行在全球可导致300万~500万重症病例,29万~65万呼吸道疾病相关死亡。

而流感与新冠肺炎轻型、重型临床表现都极为相似,2020年初新冠肺炎疫情暴发后,专家和疾控部门都提示,2020年冬季到2021年春季要预防新冠肺炎疫情与流感叠加风险。也因此,2020~2021年流感流行季,受疫情影响,我国流感疫苗接种率激增,从前长期约2%左右提高到近4%。

目前,在全球新冠肺炎疫情形势依然严峻的背景下,2021~2022年流感流行季依然需要预防新冠肺炎疫情与流感叠加的风险。

据报道,流感病毒合并新冠病毒感染病例的临床症状表现更重,病程更长,此外还会增加严重并发症和死亡风险。有研究表明,新冠肺炎合并流感患者的死亡率是单独新冠病毒感染者的约3倍。



为满足流感疫苗市场需求,疫苗企业今年提早供货。

本报资料室/图

扩增产能至少1亿剂

中检院公开的数据显示,截至目前,今年有流感疫苗批签发记录的企业共有8家,分别是上海生物制品研究所有限责任公司、深圳赛诺菲巴斯德生物制品有限公司、长春百克生物科技股份公司、华兰生物疫苗股份有限公司(以下简称“华兰生物”)、北京科兴生物制品有限公司(以下简称“科兴”)、金迪克、长春生物制品研究所有限责任公司和大连雅立峰生物制药有限公司。

而去年全年,供应企业一共是10家,供应量约为5800万剂。由于中检院疫苗批签发公开信息不再显示批签发数量,还无法判断目前市场上流感疫苗的整体供应情况。不过此前有专家预估,2021~2022年流感流行季,流感疫苗供应量可能达1亿剂。

去年,面对“一苗难求”,有疾控部门曾向记者感慨束手无措。企业的产能,决定着市场的供求关系。

上海某区疾控中心日前表示,目前还无法预估接种需求,供需情况取决于厂家的生产量,而不是疾控的采购量。“就算我们采购量大,如果厂家没有苗,也没有办法。”

为满足流感疫苗市场的增量需求,部分疫苗企业已布局扩增产能,增量至少一亿剂。值得一提的是,正在扩增产能的企业都是我国流感疫苗的产能大户。余军表示,公司现有四价流感疫苗生产车间产能1000万剂/年,为充分满足流感疫苗市场的增量需求,公司新建产能为3000万剂/年的四价流感疫苗车间,扩大核心产品的产能。余军认为,四价流感疫苗还可以作为新冠疫苗的补充剂。除了新冠肺炎症状,一些患者还有流感症状,一定程度上会导致病情加重。若同时接种流感疫苗,能双管齐下地发挥防护作用。华兰生物此前也已着手增

产、扩产。目前,华兰疫苗分拆上市进展顺利,已过会。招股书显示,募投项目中,包括了公司现有流感疫苗的增产、扩产项目。

日前,华兰生物也在答复投资者时表示,目前流感疫苗产能是3000万剂,募投项目达产后,公司流感疫苗产能将达到1亿剂/年,公司产能和市场占有率预计将继续保持行业第一。

此外,科兴位于北京大兴产业基地的流感疫苗增产扩产项目也正在建设中。

科兴控股生物技术有限公司品牌与公共关系总监刘沛诚日前向《中国经营报》记者表示,增产项目正在建设中,2022年或有可能投产。但对新增产能的具体数据,刘沛诚未透露。

从市场供应和需求来看,未来新增产能中,四价流感疫苗将“唱主角”。

国铁再启25亿元车辆招标 年度装备投资收窄至计划7成

本报记者 路炳阳 北京报道

中国国家铁路集团有限公司(以下简称“国铁集团”)近日再次开启机车车辆招标。9月15日,国铁集团旗下国铁物资有限公司,公布了9组时速350公里复兴号高寒动车组、60交流传动六轴7200kW货运电力机车招标公告。据《中国经营报》记者估算,上述采购总价约25亿元。

本次招标复兴号采用8辆编组形式,这也是2021年度第4次复兴

号招标。3月22日,招标20.5组共164辆时速350公里复兴号智能动车组;6月8日和6月23日分别招标时速160公里动力集中动车组(以下简称“160动集”)6组.62组。

上述4次招标,其中高速动车组29.5组,160动集68组,招标总价约86亿元。

除复兴号外,2021年机车招标4次。3月30日,招标了7200kW货运和客运电力机车共34台;4月9日又招标了9600kW货运电力机车50台;6月23日,再次招标104台机车。算

上本次,4次共招标机车248台,据《中国经营报》记者估算,总价近54亿元。

2021年国铁集团还招标货车3次,采购X70型集装箱专用平车、NX70A型共用平车和KZ70型石砟漏斗车各3万辆、6000辆和100辆。共招标货车3.61万辆,总价约150亿元。截至目前,国铁集团2021年在新造机车车辆采购上的投资已近300亿元。

2021年铁路装备投资正在收窄。据《中国经营报》记者了解,国

铁集团2021年装备购置总投资规模计划是720亿元,目前完成不及一半。

接近中国中车股份有限公司(以下简称“中国中车”,601766.SH)人士对《中国经营报》记者表示,国铁集团目前已经将全年机车车辆采购预算降低至540亿元左右,机车车辆各个板块的招标可能都会收窄,高速动车组也不会达到年初预计的招标数,“今年装备总投资规模或将只有原计划的6~7成。”他说。

2021年年初,国铁集团计划全年采购机车和货车分别为370台左右和5万辆左右;高速动车组采购约170组,160动集30组左右。从国铁集团年初制订的采购计划看,目前160动集的采购已经远超原计划,机车、高速动车组和货车采购量都没有完成。

铁路客流不及预期是导致国铁集团对动车组,尤其是高速动车组需求减弱的主要原因。2021年前7个月,全国铁路累计发送旅客16.71亿人次,虽然同比增幅高达

63.02%,但当前铁路客流量与疫情前仍有大幅差距。

而在货车板块,中国中车人士对《中国经营报》记者称,上游原材料钢材价格持续上涨,造车成本不断提升;下游采购商国铁集团常年维持原价采购,而作为制造商的中国中车,对钢铁企业和国铁集团均无议价能力,导致中国中车货车板块利润不断被产业链上下游企业挤压。“目前货车板块利润率或许已经不到10%,沦为中车利润率最低的车辆板块之一。”他说。