

前7个月物流业稳中向好

物流需求结构继续优化

国家发展改革委通知要求

杜绝违规炼油产能边淘汰边建设

本报北京8月23日讯 记者林火灿报道：国家发展和改革委员会有关负责人今天表示，为妥善解决地方炼厂的原油供应问题，国家发展改革委已于近日印发通知，要求各地坚决淘汰落后炼油产能，杜绝盲目扩建炼油能力，避免再发生违规产能边淘汰、边建设和盲目扩张的问题。

去年2月份，国家发展改革委商有关部门印发《关于进口原油使用管理有关问题的通知》，允许符合条件的企业在承担相应责任的前提下使用进口原油。文件印发以来，各地积极组织符合条件的企业提交申报材料，各项工作进展顺利。

上述负责人表示，为深入推进“放管服”，进一步规范企业申报及核查评估工作，国家发展改革委近日印发了《关于进一步规范原油加工企业申报使用进口原油有关工作的通知》。

记者了解到，《通知》明确各地必须严格执行各项申报条件，做到先后一致、国有企业与民营企业一致、大企业和小企业一致、中央企业和地方企业一致，确保申报工作规范有序进行，切实促进优胜劣汰，保障公平竞争。

为坚决淘汰落后炼油产能，《通知》明确要求各地要把淘汰落后、优化结构落实到位，对于没有关停、拆除落后装置的，坚决不允许使用进口原油；没有按要求淘汰足够规模落后能力的，严格控制用油数量；承诺淘汰等事项没有在规定时间内兑现的，扣减用油数量或取消用油资质。

推进公共基础信息共享

京津冀建大数据综合试验区

本报记者 雷汉发

入秋时节，是工程施工的最佳季节。在河北廊坊3.32平方公里的大数据产业园内，已入驻的润泽国际信息港、中国联通华北廊坊基地、华为技术有限公司等多家大数据龙头企业，都在争分夺秒地加紧工程施工和设备安装。据廊坊市委书记冯福慧介绍，目前园区投资规模已近850亿元，数据中心面积达到190万平方米，机柜达到5220个，服务器近10万台，已经形成云存储、云服务、大数据存储加工及应用等功能相对完善的产业园区。

廊坊市大数据产业快速崛起，仅仅是京津冀大数据产业协同发展的一个缩影。近日发布的《北京市“十三五”时期软件和信息服务发展规划》中指出，“十三五”期间，京津冀三地将共建大数据综合试验区。

该规划提出，三地将强化数据资源的统筹管理和利用，建立京津冀政府数据资源目录体系，并进行公共数据开放共享试验探索，推进公共基础信息共建共享，建立统一的公共数据共享和开放平台体系。以大数据的思维、技术、模式、产品、服务等突破行政藩篱和区域界线，将京津冀区域打造成为国家大数据产业创新中心、国家大数据应用先行区、国家大数据改革创新综合试验区、全球大数据产业创新高地。

京津冀将立足各自特色和比较优势，北京强化创新和引导，天津强化带动和支撑，河北强化承接和转化，形成北京中关村+天津滨海新区、武清+河北张家口、廊坊、承德、秦皇岛的“1+2+4”协同发展功能格局。北京市经信委有关负责人日前表示，三地将开展数据中心整合利用试验探索，加快大容量骨干网络设施建设，扩大基础设施物联网覆盖，推动京津冀地区数据中心向北等区域集中。

在大数据的典型应用方面，三地将瞄准京津冀协同发展重大需求，推动开展大数据便民惠民服务，围绕科技冬奥、环保、交通、健康、旅游、教育等重点领域，探索大数据创新应用、一体化服务协同和产业集聚。京津冀还将开展大数据交易流通试验探索，以数据交易服务推动数据资源资产化，建立健全大数据交易制度，推动形成京津冀一体化数据资产交易市场。

2014年8月21日，在北京市经信委组织下，北京中关村产业园与张家口达成协议，决定在张家口市张北县建设主体投资约150亿元的张北云联数据中心、“京北云谷”云计算与智慧产业基地；2015年8月17日，北京中关村产业园与河北承德在北京签署推动大数据产业合作协议。承德市委书记周仲明告诉《经济日报》记者，在承德、张家口这样的地区建设云计算中心，对于就近服务大中城市、减少设备成本均有重要作用，仅人力物力成本就会节约45%左右。承德市高新区规划7000亩园区用地，重点打造大数据产业新城，建设大数据云中心、大数据人才培训中心、大数据孵化中心等六个中心。力争到2020年，全市发展大数据企业100家以上，实现产值1000亿元以上。



8月23日，青海油田英东采油厂一名员工在采油五厂转接站内作业。今年以来，青海油田生产油气当量超过360万吨，加工原油80万吨，实现总体经营利润6.8亿元，降本增效0.88亿元。 新华社记者 李晚果摄

本报北京8月23日讯 记者杨国民报道：中国物流与采购联合会、中国物流信息中心今天发布的报告显示，今年以来，物流运行呈现平稳增长，小幅波动的走势。进入7月，受洪涝灾害、高温天气等因素影响，物流需求增速有所放缓，社会物流总额增速较前期小幅回落，但物流需求结构继续优化，社会物流总费用规模保持低速增长。总体看物流业运行回稳向好的态势没有改变。

报告显示，1月至7月份，全国社会物流总额为126.0万亿元，按可比价格计算，同比增长6.1%，增速比上年回落

0.1个百分点。同时，物流需求结构调整向纵深推进，取得积极进展。工业品物流总额增速平稳，其中采矿及高耗能等传统行业的物流需求增速持续回落，高技术产业和装备制造业增长延续加快态势；国际物流需求平稳，进口物流需求增速保持平稳增长；与居民消费密切相关的快消品、食品等单位居民物流总额持续较快增长。

1月至7月份，工业品物流总额117.4万亿元，按可比价格计算，同比增长6.0%，增速与上半年持平，比上年同期回落0.3个百分点，7月当月增长

6.0%，增速比6月回落0.2个百分点。从结构看，采矿及高耗能等传统行业物流需求持续回落。7月份，采矿业物流需求同比下降3.1%，降幅比6月份扩大0.7个百分点。其中，煤炭开采和洗选业、石油和天然气开采业、黑色金属矿采选业同比分别下降4.8%、4.8%、1.7%，降幅比6月份分别扩大0.7个、2.3个、0.8个百分点。产能过剩相关产业物流需求规模呈加速下降趋势，显示出“去产能”在部分领域取得进展。另一方面，高技术产业、装备制造业物流需求增长持续加快。7月份，高技术产业、装备制造业同比增长

12.2%和10.7%，增速比6月份加快0.6个和1.9个百分点，高于整个工业6.2个和4.7个百分点，连续3个月增长加快。

民生物流需求维持高速增长。1月至7月份，与民生相关的单位与居民物品物流总额同比增长45.7%，增速比上年回落0.4个百分点，但比上年同期提高14.6个百分点。以电子商务为代表的新业态物流需求保持较快增长。国家统计局最新发布的数据显示，前7个月，全国实物商品网上零售额同比增长26.1%，增速虽比上年回落0.5个百分点，但仍高于社会消费品零售总额增速15.8个百分点。

发展观念要转变 研发水平待提升

国产农机提质莫忘拧紧螺丝钉

本报记者 刘慧



图为安徽全柴智能化生产车间一角。 本报记者 刘慧摄

透视

农机产品质量的好坏，很多时候取决于一颗螺丝钉。一台农机产品是由成百上千个零部件组成，只有把每一个零部件做好了，才能提高整机质量。近年来国产农机零部件正在努力补齐短板，力求涅槃重生。

改变传统观念

过去农机行业存在着重主机轻零部件的问题。“要做大做强零部件企业，首先要改变农机行业重主机轻零部件的传统观念，进一步提高对中国零部件制造技术重要性的认识。”中国工程院院士、华南农业大学教授罗锡文在接受《经济日报》记者采访时说。

零部件质量和性能是影响国产农机作业的关键因素。《经济日报》记者在日前结束的2016中国农机零部件峰会上了解到，目前国内产拖拉机30%以上的故障来自于发动机或者与发动机有关的零部件。

安徽全柴动力股份有限公司是目前国内四缸柴油机研发与制造的龙头企业之一。公司总经理潘忠德认为，发动机本身既是整机也是包括拖拉机、收获机在内的农机主机产品的零部件。零部件不仅是为农机主机服务的，而且也是为整个农机行业服务的，应该通过提高零部件的水平来提升整个农机产业的水平。

经过多年的市场洗礼，现在国内农机行业重主机轻零部件的观念正在逐步改变。《中国制造2025》提出，把农机关键核心零部件研发制造放到与主机同等重要的位置上。到2020年，掌握核心零部件制造和可靠性关键技术，拖拉机和联合收割机平均无故障时间分别提高至250小时和60小时；2025年全面掌握核心装置和整机可靠性技术，拖拉机和联合收割机平均无故障时间分别达到350小时和100小时。

中国农机工业协会零部件分会会长、潍坊谷合传动技术有限公司董事长李俊年认为，一定要重视零部件行业的发展，扶持和帮助那些有能力有实力有志愿做专做精的零部件企业，不仅要给予资金支持，还要在人才、方法方面给予零部件企业指导。

树立专业化理念

罗锡文认为，农机零部件生产企业要做大做强，必须要树立专业化发展的理念，要做专做精，无论是做链条、驱动桥、离合器，还是做齿轮、螺丝，都要做世界上最好的产品，这样就会吸引全世界范围内的农机主机生产企业来寻求合作。

走专业化路线目前正在成为零部件行业甚至农机行业的共识。一些零部件生产企业围绕专业化路线进行战略布局，生产的产品以其专而精的特色赢得市场的青睐。李俊年表示，对于农机零部件企业而言，保持专业化的定力是一件非常困难的事情，有的零部件企业在经济效益好的时候往往容易盲目扩张，涉足不相干的领域，最终会荒废零部件这个主业。零部件企业自身要有能力有想法走专业化路线。

此外，一些整机企业不能平等对待零部件企业，降价、压款、促销等行为让零部件生产企业苦不堪言。目前一些零部件生产企业尝试与整机企业建立战略合作关系。据了解，全柴与雷沃重工基本形成了战略合作关系，从产品开发、过程管理、产品质量、市场营销等方面进行系列化整合。

潘忠德表示，主机企业应该把关键零部件研发制造纳入公司的长远发展战略来考虑，与零部件生产企业建立长久的战略合作关系，从产品规划开始，就可以实现同步开发。主机企业还应该扶持零部件企业发展，把一些零部件分给一些专业厂家去做，让零部件生产企业为其提供专业化的服务。

提升智能化水平

研发设计和制造水平低是当前制约农机零部件生产企业的两个重要因素。罗锡文认为，要做好农机零部件，必须用信息化、智能化技术提升农机零部件设计水平和制造水平，提高农机零部件的质量。要运用参数化设计、产品数据管理的并行协同设计，农机产品的虚拟设计等技术提高研发设计水平，运用柔性制造技术、计算机模拟制造技术、农机产品生产周期管理技术来提升零部件的制造水平。

近年来我国零部件研发制造水平有了快速提升，国产机械换挡拖拉机零部件基本实现了国产化。但是，在机械换挡拖拉机向动力换挡拖拉机转型升级的过程中，动力换挡变速箱、电控技术、液压驱动等高端配件领域还基本处于空白。这在一定程度上阻碍了农机工业的

发展。据了解，国内主流柴油机零部件基本都是由外资控股企业或者合资企业生产的，柴油机高端燃油喷射系统90%以上需要依靠进口，动力换挡拖拉机的核心零部件变速箱国内还无法生产。

安徽全柴动力股份有限公司是国家火炬计划重点高新技术企业，拥有“国家级企业技术中心”及国内一流的产品试验中心。潘忠德说，全柴通过自主研发、委托设计、产学研和国际合作等途径，确保公司的产品技术始终紧跟全球先进水平。近年来广泛采用信息技术、综合自动化技术等现代制造技术，有效应用水平静压造型、消失模铸造、立卧转换加工中心、在线检测、智能机器人等一批国际领先的工艺与设备，企业制造能力不断提升。今年9月份即将验收的智能化生产车间将进一步提升全柴智能化制造水平。

在潘忠德看来，要提高农机智能化制造水平，设备和人才是不可或缺的两个重要因素，不仅生产设备要达到智能化水平，生产过程的基本要素也要实现智能化管理。目前智能化装备可以通过购买国外最先进的智能化设备来实现，现在关键是要提高管理的智能化水平，尤其是提高人的智能化管理水平。

药品上市许可持有人制度试点方案落地——

药企节省投资 新药上市提速

本报记者 吉蕾蕾

行业观察

日前，上海食品药品监督管理局发布《药品上市许可持有人制度改革试点工作实施方案》。目前已有10余家药品企业开始前期准备并积极申请试点。随后，四川省食品药品监督管理局也安排先行先试，确定了成都高新区、成都温江区、泸州医药产业园等5个药品上市许可持有人制度试点工作示范区。这意味着，继国务院办公厅印发《药品上市许可持有人制度改革试点方案》将北京、上海、四川等10省市纳入试点后，药品上市许可和生产许可“双分开”的政策正式落地，药品研发和生产将不再“捆绑”。

具体而言，药品上市许可人制度改

革主要有3个方面：一是扩围，允许药品研发机构、科研人员作为药品注册申请人，提交药品上市申请，在取得药品上市许可及药品批准文号后，成为药品上市许可持有人；二是代工，批准上市药品的生产，允许持有人委托试点行政区域内具备资质和能力的药品生产企业承担；三是更替，申请人或持有人在药品上市许可相关申请已受理、尚未审批或获得批准后，均可提交补充申请，变更申请人、持有人及受托生产企业。

“我国现行的药品注册制度是上市许可与生产许可捆绑的管理模式，即只有药品生产企业才可以申请药品注册，取得药品批准文号。”国家食药总局法制司司长徐景和说。随着医药产业创新能力不断发展，这种管理方式的弊端日益凸显。一些生产企业为追求市场

效益，不断扩大药剂生产的品种或建设新的生产线，造成药品生产重复建设和生产设备闲置率过高的虚假“繁荣”。

“一种新药上市需要10年，投资超过10亿元，研发人员压力山大。”华领医药技术(上海)有限公司总经理陈力表示，药品上市许可持有人制度的实施将为企业节省三分之一的研发费用，让一些新药至少提前两年上市。据了解，生产一种生物药，从厂房建设到设备投资，国际标准在5亿元左右，如果将有限的资源分散在研发和生产两个环节，资金会非常紧张。“外包”之后，药企将大大节省固定资产投入。截至目前，上海市张江地区已经结对了3家生物医药企业，仅前期固定资产投资就节省了10多亿元。

根据试点要求，今后药品科研机构、人员均可独立申请药品上市许可，并可

以与有资质的企业合作生产。同时，对药品质量自始至终负责的主体也更为明确，一旦药品出现问题，消费者可同时向研发人员、生产企业索赔。“试点方案建立了申请人和持有人的主体责任，强化了药品质量安全责任追究的利益链条。这也促使申请人在选择研发、生产、销售等合作伙伴时将更加慎重，以避免日后出现药品质量安全法律纠纷。”国家食药总局高级研修学院专家杨悦表示。

此外，对于一些药企产能利用率不足，造成巨大浪费的问题，业内人士也表示，随着试点方案的逐步落地，一些药品生产企业将会关掉利用率低的工厂，甚至一心将生产外包，淘汰落后产能，从而避免产能浪费，实现企业利益的最大化。