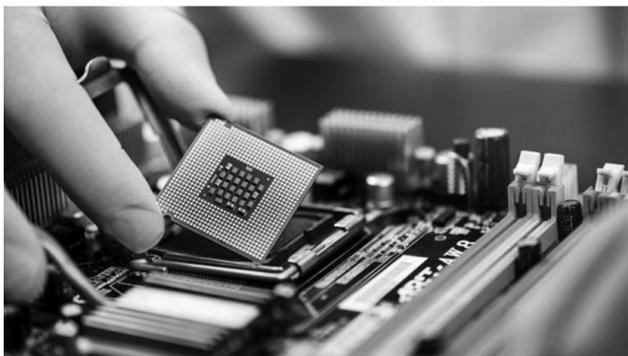


“芯片荒”呼唤提高芯片自主供给能力

近期,全球闹起了“芯片荒”,汽车芯片的短缺让多家知名汽车厂商不得不以停工或减产的方式应对,包括智能手机在内的不少智能设备行业也同样受到芯片产能不足的影响。“芯片荒”再次让人们认识到芯片的关键作用,并对增强芯片自主供给能力有了更强的紧迫感。

随着智能化时代的开启,小小的芯片日益变得无所不在,其“工业粮食”“数字时代的石油”的角色愈发突出。尤其是在加快5G和工业互联网等新兴基础设施建设,推动现有基础设施数字化改造的背景下,芯片进一步成为发展5G、人工智能、物联网、自动驾驶、工业互联网等必不可少的基石。

众所周知,在我国芯片是较为典型的“卡脖子”领域,尤其对集成电路产业来说,芯片的关键核心技术不足是一直以来的“心病”,目前这种情况仍在延续,所需芯片大量依赖进口。从产业链条上看,除芯片设计能力外,在生产设备、芯片原材料和设计软件等方面还存在较大差距,特别是在高性能芯片领域,国内企业的全球竞争力仍较弱。



力仍较弱。

不过,挑战也是机遇。从发展趋势看,“十三五”中国集成电路产业发展总体上是非常骄人的,产业规模不断增长。据中国半导体行业测算,2020年我国集成电路销售收入达到8848亿元,平均增长率达到20%。技术创新上也不断取得突破,制造工艺、封装技术、关键设备材料等都有明显提升,在设计、制造、封测等产业

链上也涌现出一批新的龙头企业。此外,芯片产业发展靠需求应用驱动,数字经济的快速发展为芯片产业发展提供了非常广阔的市场,这也引得国内众多企业逐步聚力自主研发芯片,试图从根本上破解“缺芯”困境。

芯片产业的高质量发展关乎未来。打造强大的芯片自主供给能力并不能一蹴而就,要立足科技自立自强,既要基础问题下功夫,也要不断强

化产业链。从材料、工艺、设备,到软件等开发工具,芯片涉及较多基础性学科问题,只有把基础打扎实了,芯片产业才能不断创新发展。如同科技部负责人此前所强调的,要聚焦集成电路、软件、高端芯片、新一代半导体技术等领域的一些关键核心技术和前沿基础研究,利用国家重点研发计划等给予支持,同时不断强化集成电路领域的创新环境、创新平台建设,加大人才培养,不断提升创新能力。与此同时,要增强上下游企业的研发能力和制造工艺水平,通过强链、补链,打好产业基础高级化和产业链现代化攻坚战,持续增强产业链的韧性和弹性,确保不“掉链子”。

需要指出的是,集成电路、半导体产业有着全球化程度最高的产业链,芯片的制造工艺日趋复杂,也高度依赖全球供应链。让芯片产业更加健康可持续发展,需要在全中国范围内加强合作,共同打造芯片产业链。为此,在强化自主研发能力同时,也要积极推动企业、高校、研究机构等各个创新主体开展国际科技合作,提升集成电路领域的科技创新能力。(余建斌)

近期,法国上线了一个名为“新鲜+本地”的在线平台,顾客只需动动手指,就可以找到离家最近的农场和直销点,购买新鲜农产品。据预计,这种农产品从“田间”到达“餐桌”几乎不经过中间商的“短链”流通模式,在未来5年内,有可能占法国食品采购总量的25%。不仅在法国,许多国家都在推广这一模式,农产品“短链”流通正加速发展。

农产品“短链”流通加速发展

与“短链”流通相对应的,是“长链”流通。通过批发商、批发市场、零售商等参与主体,农产品能够跨越地域限制,拓宽销售市场,增加附加值,符合工业化社会中的专业化、协作化特征。不过,“长链”流通也存在抬升农产品价格、环境不尽友好、农产品易变质等问题。

20世纪七八十年代以来,“短链”流通逐渐流行起来。向小规模农户敞开的美国“农夫集市”,商品来自原产地直供的日本“农产品直销所”等,便是这一模式下的活跃交易场所。如今,在一些发达国家,以直销或只有一个中间商销售到达消费者手中的农产品已经超过一半。

疫情让传统的流通渠道受阻,“短链”流通更加有市场。为了减少接触、扩大销量,农产品直销已不再局限于集市地摊的原始买卖方式。生产者借助先进

的信息和物流手段,在网络平台销售自家农产品,消费者通过与生产者或平台的直接交易进行购买,包括农超对接、社区直销、订单直销、生鲜电商等。与“长链”流通相比,“短链”流通可以减少商品流通时间、避免中间环节层层加价以及销售渠道的信息不对称等,降低农产品价格的同时,提高农民收益,为消费者带去更新鲜的产品,供需双方都从中受益。

为了建立更加稳定的供需合作关系,不少国家在探索新型销售模式,客观上促进了农产品销售市场的多样化、高效化。例如,一些国家推广“社区支持农业”模式,消费团体通过预先订购支持农场生产,农场则按照约定方式从事农业生产。一些国家还制定了全国性的标签系统,保障农产品溯源和食品安全。

近年来,“短链”流通模式在我国也呈现多样化发展态势。疫情防控期间,农民直播带货、线上生鲜订购成为更多人的消费日常。人们对于健康、新鲜食物的需求日益旺盛,也必然带动农民增收增收的愿望进一步转化成行动,“短链”流通还有更大发展空间。未来的“短链”流通模式,还将在信息化、智能化以及质量监管、冷链物流、交易场所等方面不断探索创新,成为农产品流通体系的重要组成部分。(吕捷)

“自行车专用路”应是城市标配

春暖花开,骑行通勤的市民越来越多。北京市交通委、北京交通发展研究院表示,回龙观自行车专用路南东拓、南展工程年内开工,其中南展工程将把自行车专用路延长至北四环。北京市自行车专用路于2019年5月31日开通后,备受周边市民欢迎,“自行车专用路”的建设也在持续推进。这也确实符合目前的现实需要。

20多年前,全国城市中骑车年龄人口几乎人手一辆自行车,而现在,平均每4户家庭拥有一辆小汽车。有数据显示,北京的机动车保有量从30年前的不足20万辆,激增至现在的500多万辆。尽管采取了各种限制措施,但这个昔日自行车大国的首都,还是被机动车“接管”了。机动车已经严重挤压了非机动车的行动空间。

然而,大力发展城市“慢行系统”,应是现代城市建设的方向。慢行系统既环保、又有利于健身,也在一定程度上缓解了城市公共空间的压力。可是,现在不少城市道路建设的指导思想,大都还是处于“人让车”的阶段,在道路空间的分配上,对机动车过于“倾斜”——机动车道不断加宽,而道路资源是有限的,必然要缩小非机动车道甚

至人行道。即便如此,为了应因停车难,还有不少司机随意挤占非机动车道乃至人行道作为停车位,于是绿色出行难免面对“骑车难”“行路难”。

其实,要解决目前城市交通拥堵,一味迁就汽车“霸权”恐怕只会适得其反,而将慢行路权“扩权”方是长久之计。无论道路新修还是改造,都应该加大非机动车道、人行道的比例,有些本来就狭窄的道路,应该专辟为非机动车道,禁止机动车通行,以绕路来增加机动车的行驶成本。如此“倒逼”,才有可能让汽车猛增的势头缓下来,也让更多的市民得以选择绿色出行,从根本上缓解道路拥堵。因此,如北京那样修建“自行车专用路”已势在必行。

实际上,北京并不是我国第一个建“自行车专用路”的城市,早在2018年初,厦门自行车专用路就已经开始全面使用,当地市民说,骑车没有阻碍,出行更加方便,也更加安全,此外,骑行环境也比较舒适,避免了拥堵。当下,国家正大力倡导绿色出行,期待更多的城市建设“自行车专用路”,乃至使其成为城市标配。

(钱凤伟)

“随心飞”不能牺牲客户体验

花费三四千元购买“随心飞”机票套餐服务,就能在一段时间里,一定条件下,不限次数飞行。去年以来,多家航空公司推出了这样的机票业务新模式,产品一经推出就异常火爆。但近期有媒体报道,随着消费者出行的增加,“随心飞”产品因“套路深”、兑换难等问题饱受诟病。

具体来看,兑换机票数量不透明的情况在多家航空公司普遍存在,消费者买的时候以为能随心飞,换票的时候却发现都没票。部分消费者还发现,一旦自己预订的航班取消或者延误,即使不是自己的责任,也要算作消费者违约,甚至被直接取消“随心飞”的资格。而一旦发生纠纷需要投诉时,又会出现人工客服难拨通、投诉不受重视等现象。至此,以牺牲用户体验为代价的“随心飞”已经变成了名副其实的“闹心飞”。

应当承认,去年疫情严重时期,航空公司推出“随心飞”类产品,对稳定航企现金流、回笼资金起到了一定作用,但这类产品本质上是“赔钱赚吆喝”,消费者飞得越多,公司就亏得越多。同时,随着疫情防控形势趋于平稳,公众出行频次增加,航空公司有时

需要在损失部分普通旅客、限制“随心飞”旅客兑换数量之间作出选择,服务质量也因此面临挑战。

但无论如何,这些都不是让“随心飞”变成“闹心飞”的理由,更不是无视消费者合法权益的挡箭牌。航空公司既然推出名曰“随心飞”的机票套餐服务,就该多些真诚,少些套路,让消费者合法权益真正落地,而不是只顾自身利益,忽视用户体验。

事实上,衡量一款航空产品好不好,关键不在名字起得有多好,而在于用户体验感如何。有道是,金杯银杯不如口碑。若以牺牲用户体验为代价推销产品,终将得不偿失。只有以用户体验为中心的创新和设计才能真正赢得市场。

据悉,近日多家航空公司已经宣布下架“随心飞”系列产品。不过,下架产品不是终点,只是解决问题和反思的起点。换言之,航空公司还需拿出更多诚意,解决每个“随心飞”用户体验过程中遇到的问题,尽可能弥补由此给他们造成的损失,以便最大限度地挽回自身形象。并在此基础上,适应市场需求,推出更多有创新性、有生命力的产品和服务,满足客户体验,实现共赢。(张国栋)

去年国内有4061家实体书店新开,同比2019年净增2488家

疫情冲击下实体书店缘何逆势上扬

2021中国书店大会发布的《2020—2021中国实体书店产业报告》数据显示,2020年中国有4061家实体书店新开店面,同比2019年净增2488家。回顾2020年,电影、演艺等线下文化消费普遍受疫情冲击严重,相比之下实体书店数量逆势上扬,增长数据着实令人惊艳。

其实,2020年书店亮眼的逆袭数据并非一蹴而就。21世纪以来,受网上售书平台低价冲击及数字出版、数字阅读技术影响,世界范围内的实体书店普遍面临客流量递减、运营边际成本上升、售书利润萎缩等现实困难。2010年前后,多国书店陷入倒闭风潮。为此,美、欧、澳、日等发达国家和地区,中俄、俄罗斯、阿根廷等发展中国家,均出台了保护扶持实体书店的政策。经过10年的艰难自救、转型升级,存活下来的老书店从单一图书卖场改造升级为选品精准、空间优美、格调高雅的城市阅读空间;新建书店普遍富有设计感和时尚感,吸引了大批城市白领和“Z世代”(1995至2009年出生的人)青年重返消费。

如今,“书店+餐饮”“书店+文创”“书店+文旅”“书店+出版”“书店+婚庆”“书店+会展”“书店+直播”“书店+科普”“书店+活动”等各类跨界经营,已成为城市书店各具特色的经营状态。绝大多数书店通过多业态经营,弥补图书销售利润不足,逐渐探索出各具特色的经营模式。一些实力较强的出版社依靠强大的内容IP和品牌影响力,着力打造连锁门店的特色主题空间,实现书店品牌输出,为各类文化空间提供选书、供书、策划、运营等全产业链供应链服务,提升书店附加价值和盈利能力。一些专业出版社则发挥书店平台在专业领域、项目策划等方面的文化资源优势,打造文化活动策划和红色文化产品,主动参加各地政府、企业的文化服务招标采购,实现以活动服务输出反哺书店的良性发展模式。此外,全国还涌现出一大批社区书店、专业书店、特色书店,通过深度服务和群体黏性,帮助书店深度嵌入城市生活。

自2016年11部门印发《关于支持实体书店发展的指导意见》以来,据不完全统计,截至2020年已有30多个省市出台了支持实体书店发展的地方性政策。各地采用信贷支持、财政补贴、税收优惠、公共服务购买等措施,从政府层面鼓励书店升级发展。例如,北京连续5年给予实体书店财政补贴,2020年全市书店扶持资金总量达到2.4亿元。上海建立了公

共文化内容供给统一采购平台申报系统,由书店自主申报,市里进行筛选,汇总为基层公共文化服务购买的“白名单”,以此鼓励优秀书店积极参与基层公共文化服务供给。此外,很多区域中心城市书店扶持政策也颇具特色。例如西安把建设“书香之城”作为城市文化建设的重要目标,对书店进行分层次精准补贴。成都持续多年坚持发放惠民购书券,以消费终端反向撬动书店发展。杭州开展“悦读”服务计划,把市图书馆的部分采购权交给书店读者,为实体书店进入公共图书采购系统提供机会。

行业持续突破创新,政府支持转型升级。中国书店业用10年时间浴火重生,走出低谷。疫情没有打倒书店,反而倒逼行业加速转型成长。当然,书店面临的新问题仍然很多。例如,网红书店如何将流量转换为真实的阅读量和销售额?如何提高高质量、更具黏性的深度服务,开创更多差异化经营模式?如何深度链接出版业、消费者、产品、空间,建立一个更默契的行业发展链条?书店业未来仍需时刻保持危机感,与政府、社会合作形成三方合力,继续保持谨慎而清醒的行业心态,提高可持续发展能力。(何其隽)

多卡合一 让社保卡更具含金量

化繁为简,本就是政务服务的改革方向;能不能从现实需要出发,回应民众关切,直接考量城市公共服务的水准,考验城市管理者的智慧。

近日,《北京市社会保障卡(北京民生一卡通)管理办法(试行)(征求意见稿)》面向社会征求意见。根据征求意见稿,北京市社保卡将具有社会保障、待遇发放、养老助残、医疗健康、公园门票、城市交通、生活缴费、金融服务等多项功能;在政府公共服务领域,还将逐步实现身份信息识别查询、民生补贴待遇发放等应用的多卡合一、一卡通用。

给社保卡扩容,是近年来不少市民的呼声。交通卡、就诊卡、公园年卡、水电燃气卡,大多数市民手中,都有一沓厚厚的民生卡。出门要携带,而且容易拿错,丢失率高,补办麻烦,常常给生活增添烦恼。如果能延展社保卡的服务范围,从而给民生卡数量“瘦身”,无疑会给市民带来便利。多年来,北京市也在积极探索一卡多用。比如残疾人服务一卡通,除了能证明残疾人身份,还可以当公交卡、银行卡用,可以免费乘公交、进公园,可以领助残补贴、买康复辅具。对民生卡数量做减法,对单张卡功能做加法,渐成共识。

要承认的是,在多卡合一的操作过程中,也摆着不少现实难题。医疗、出行、金融、休闲等不同领域,其业务的运营系统纷繁复杂,卡片的办理流程和使用规定也不尽相同。多卡合一的实现,必然要以智慧技术的落地应用、信息数据的归集共享、多部门间的协同作业为前提,当然也少不了多方利益的周全平衡。从技术层面上说,首先要对现有社保卡升级,使之能够顺利读出交通、就诊等诸多信息。更重要的是,此前一卡通难以实现,主要原因就是相关部门各自为政,自成体系。实现多卡整合,必须在多部门间建立共享交换机制,打破行政及利益壁垒,实现信息互联互通。社保卡变一卡通,取决于技术攻关,更取决于能够快速打通各种关卡。民之所望,施政所向。在百姓的期盼

面前,再棘手的问题都要全力破解,再大的梗阻都要坚决破除。按照近日向社会征求意见的北京市社保卡管理办法,未来市民用一张社保卡,便有望刷开医院、公园、公交地铁等多项公共服务场所的大门。尽早实现这个目标,需要尽快打通“信息孤岛”,消除数据壁垒,需要政府部门不断提升服务能力、变通服务思路的意识。

化繁为简,本就是政务服务的改革方向;能不能从现实需要出发,回应民众关切,直接考量城市公共服务的水平,考验城市管理者的智慧。想方设法给民生卡“瘦身”,也能产生让管理更轻量化的效果;统筹和优化各项社会公共服务,其实是在整合和提升为民办事的理念。期盼北京市民生卡“多卡合一”早日实现,让社保卡更具含金量,给市民生活带来更多便利,提升幸福感和获得感。(殷呈悦)

声音

□ 幽月

3月18日,在人力资源和社会保障部、国家市场监督管理总局、国家统计局联合发布的集成电路工程技术人员等18个国家新职业中,“食品安全管理师”赫然在列。尽管划分在“新职业”中,但食品安全管理师一直存在于食品生产、流通等环节,成为新职业,在得到国家层面上官方的“身份认可”外,更将这一职业“亮”在消费者心中。笔者认为,食品安全管理师的出现,对行业、消费者和从业者而言都具有重要意义。

食品行业需要专业人才。食品生产往往涉及多个环节,生产、流通、销售、服务等各个环节都需要保障安全。食品安全管理师作为食品生产、餐饮服务和管理等活动中从事食品安全风险控制和管理人员,在市场需求中有着天然优势。据国家市场监督管理总局统计,截至2019年底,全国食品生产企业16.1万家,食品销售经营企业922.87万家,餐饮服务企业591.48万家,目前已经培训上岗的食品安全管理人员远远不能满足行业和市场的需要。以食品安全管理人员培训、考核最好的广东省为例,现有食品生产经营企业约192万家,目前的食品安全管理人员532932名,还需要100万名食品安全管理人员。而全国,则需要更多的食品安全管理人员,按照广东省的比例推算,估计需要约1000万名。行业的需求意味着食品安全管理师这一职业的未来拥有着无限可能。

行业需求加上国家认可,对于这类当初默默无闻的幕后工作者来说,更容易产生归属感。食品安全管理师往往拥有着扎实的理论基础,在日常工作实践中不断提高着自身的技术。拥有一个可以被行业外其他人了解的身份,将有利于促进食品行业就业创业。一个新职业的出现,必定是社会发展的需要。在食品安全管理过程中,高素质的食品安全管理人员必不可少。关注度的背后将是从业者们更为精准的选择和培训。对于从业者来说也是提升自身技能的重要时刻。

从归属感认同感,从默默无闻到走向台前,食品安全管理师被更多人认识和了解。每个食品在生产过程中都要经过各种各样的检测,这些拥有很多专业知识,对整个产品生产足够了解,对食品安全管理师们,在完成工作的同时,也向消费者传递出产品安全、值得信任的信号,当消费者了解这一职业后,从业者的归属感与认同感多是外界评价所产生的信号,当消费者提升自我认知,而这也将进一步促进他们的成长,最终影响到行业,提高食品安全质量,提升企业服务水平,行业的经济发展。

食品安全管理师为餐桌安全护航