

# 论实施“双主业”发展战略必要性与对策措施

张学斌 夏燕

(中车株洲车辆有限公司 湖南 株洲 412003)

**摘要**中车株洲车辆有限公司(以下简称株辆公司),是中国高铁名牌之制造企业—中车集团下属企业,地处湖南省长株潭地区的株洲市,公司目前正在起草编制《株辆公司“十四五”发展规划》,在目前的传统铁路货车需求减少,急需发展新产业的情况下,公司拟确立做优传统产业、打造新型增长极的“双主业”发展战略,本文作者以货车企业和株辆公司为例,论述国有货车企业实行“双主业”发展战略的必要性、存在问题、提出对策措施,仅供国有企业改革与产业结构调整参考。

**关键词**“双主业”战略的必要性;存在问题;对策措施

## 一、货车企业实施“双主业”发展战略的必要性

### 1. 实施“双主业”发展战略,是中车公司深化国企改革的必然选择

为了落实中央关于实施供给侧结构性改革的决定,中国中车对货车板块作出了“货车新造去产能”为主要原则的调整思路;株辆公司在国内铁路货车的市场份额为10%左右,是中国中车货车板块的骨干企业,有义务和责任贯彻上级精神,通过提升企业核心资源的价值创造力和核心业务的市场竞争力,来发挥货车业务板块的核心企业表率作用。

### 2. 实施“双主业”发展战略,是适应严峻的货车市场形势之需要

当前,受世界经济发展不稳定、中美贸易摩擦、经济下行压力加大的影响,各国开始回归制造业;从国内市场来看,国铁车占铁路货车总产量的80%以上,从2012年到2016年铁路货运量开始持续下降,其中:2015年下降比例达到了12%,急需开辟第二市场;但是,国家为了发挥铁路货运优势,在2017年印发了《“十三五”现代综合交通运输体系发展规划》,带动了铁路货运量同比增长11%,同时也为做优传统货车制造产业,提供了政策保障。

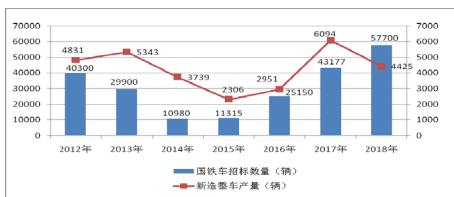


图1 2012—2018年国铁车市场与公司产量对比

### 3. 实施“双主业”发展战略,是株辆公司可持续发展的内在需求

“十三五”以来,株辆公司提出了坚持创新驱动,实施提效率、增效益、优品质变革举措,构建适应市场经济新常态的多元发展模式;在推进业务结构调整中,通过深刻分析内外部发展环境认为,通过利用中车品牌、设备、生产线、人才、体系保障等优势资源来大力发展新产业,已经基本形成“东方不亮、西方亮”的多元化经营格局,为企业实施“双主业战略”提供了有利的条件。

## 二、株辆公司实施“双主业”发展战略需要改善的问题

1. 在做优传统产业方面,建议改善以下问题:1)随着提质增效和节拍化生产的推进,产线布局遭遇瓶颈;公司生产线整体自动化程度不高、与节拍不匹配且资源浪费比较严重,布局和装备配置均亟待提升和完善;2)对标行业标杆企业,株辆公司在产品质量保障、成本控制、员工素养方面还有比较大的提升空间;3)近几年对前瞻性的技术研究投入不足,对先进性工艺、标准化工艺、工装及工器具标准化、模块化研究应用不够。

2. 在扩大新产业规模方面,需要改善的问题:1)目前只有项目没有产业,未形成长线业务和自主“拳头”产品,大多项目还只停留在产业链的下游,距离真正

形成产业化和规模化还有一定的距离;2)承接的订单主要是一些低附加值的钢结构业务,投入与产出不成正比,从长远来看不利于新型产业的发展;3)产业发展的人才队伍建设处在初级阶段,设计研发、项目管理、市场营销等方面的能力不足,人才队伍成长需要时间历练。

## 三、株辆公司实施“双主业”发展战略的对策措施建议

### 1. 对于新产业,要在发展战略与机制保障方面做好顶层设计

在发展战略方面:要基于国家政策引导的产业方向,积极寻找在现代化物流、新能源、环保、信息化等新兴领域的政策支持,通过技术延伸和市场延伸的方向去寻找新的产业;同时要高度重视构建适应“双主业”发展的技术创新体系及加强市场营销能力和人才队伍建设;在机制保障方面:要逐步建立完善高效的法人治理架构和管理体系,为发展战略实施提供全面的组织保障和机制引导;同时也要变革机制,深化导向干事、创业体制机制的建设,增强干事与创业者的原动力,充分体现体制机制创新所带来的制度红利。

### 2. 对于传统主业,要实行多措并举,提升产品的盈利能力

在传统主业运营品质与效率不高的情况下,要在提高效益上下功夫,真正实施高质量发展,其主要方法:首先,以传统业务发展和自身资源优势为基础,对标先进找差距,通过制造技术升级、产品升级和管理升级,配置科学的人财物等资源,最终促进资源效能最大化;其次,要对生产过程实行全价值链分析,通过工艺流程再造,消除不增值的流程、工序和动作,从源头整体降低制造成本;再次,就是要加强对电气、液压等装配工艺技术研究,加大新材料、新技术在传统产业与相关产业的应用,扩充工艺技术边界,逐步实现传统规模化生产,逐渐向高端定制化生产转变。

### 3. 要依靠政策导向,要积极投身于现代化物流建设

为充分发挥铁路货物运输的优势,国家确定了实施货运组织改革的政策,先是2013年在铁总正式实施货运组织改革,相继出台了多个关于发展铁路现代物流的文件;随后2015年铁总印发了关于建设铁路物流中心的文件,对铁路物流中心分不同等级在全国范围内进行建设作了节点规划设计;近几年虽然对部分既有货场、物流基地的老旧设备进行了更新换代,但设备更新仍然以服务于“黑货”为主,对运输收益高的“白货”存储、装卸所需要设备新建较少,使得难以满足实际需求;同时缺乏与其他运输形式相匹配的运输机制,造成公路与铁路、水运与铁路等多式联运转换不协调,存在运力浪费等现象,铁路物流现代化装备、作业技术及“最后一公里”的联运服务即“门到门”服务有待完善,所有这些,都为我们扩大现代化物流建设,发展铁路物流装备,带了新的发展机遇。

### 作者简介:

张学斌:中车株洲车辆有限公司规划运营部规划主管、高级经济师、长江管理专家、支会主席;从事企业管理工作38年,荣获全国投入产出先进个人、湖南省统计先进个人、中车公司提质增效先进个人称号,有8篇论文刊登在国家级杂志上,14篇论文刊登在省部级杂志上。

# 交通广播晚高峰节目发展策略研究

刘华楹

(海南广播电视总台交通广播 海南 海口 570206)

**摘要**当前我国的经济文化事业发展迅速,人们的物质生活水平有了显著地提升,开始对精神层面地生活有更高是标准和要求。交通广播作为当前大众熟悉的广播媒体,也是人们日常出行不可或缺的重要工具。而交通广播晚高峰节目也是为方便广大市民朋友倾心打造的,广大听众可以通过交通广播节目一方面第一时间获取自身所需要的路况的基本信息,另一方面也能获得身心的放松和愉悦。但是伴随着经济的快速发展,城市的面积在不断扩张,人们物质水平的提升带来的就是私家车的数量不断递增,广大市民的出行压力也不断增大。尤其是在晚高峰时期,人们通常劳累一天,心情比较的疲惫烦躁,如果再加上出现道路拥堵的情况,更是加重了市民这种烦躁的情绪。这时候交通广播的重要性就体现出来了,交通广播可以通过多样化的播报形式,为市民朋友提供全面贴心地服务。但是在当前新媒体发展如此迅速地大环境下,给交通广播的发展带来了巨大的冲击,所以,如何让适应新时代的发展脚步,满足广大听众的个性化需求,为听众提供更加全面的服务,不断提高自身的收视率,这些问题都是当前交通广播急需考虑的问题。本文呢结合当前交通广播晚高峰节目的现状,主要分为两部分:首先分析交通广播晚高峰节目的受众和节目内容,然后对如何更好地促进交通广播晚高峰节目发展,促进交通广播的长久发展,不断提升自身的竞争力,提出自身的几点建议和想法。

**关键词**交通广播;晚高峰节目;发展策略

## 0 引言

在当前新媒体发展形势如此大好的背景下,交通广播平台既迎来了全新的发展机遇,同时也迎来了严峻的挑战和巨大的压力。但是伴随着我国的经济的发展和人们生活水平的提升,汽车行业展现出其蓬勃发展的大好形势,因此,汽车行业的迅速发展也给交通广播行业的发展带来了全新的发展机会。当前为了应对新时期的挑战,各大交通广播平台也采取了多种有效地举措,都积极的转变原有的发展模式,充分地解广大听众的实际需求,将频率进行了更深入地细化,这些举措都充分适

应新时代广播行业发展的新需求和新发展理念。所以,对于交通广播平台来说,应该及时地抓住新的良好发展机遇,对于节目的形式和内容不断地改革和创新,积极自信的面对新的挑战,为广大的听众提供更全面的服务,打造出更多具有特色的、适合晚高峰时期的交通广播节目。

### 1 交通广播晚高峰节目的受众

事实上,对于交通广播晚高峰节目来说,其进行受众的分析就是来明确节目的内容到底是做给谁听。在交通广播长期发展的过程中,其收听的两个黄金时间段就

是早高峰时期和晚高峰时期。即使现在交通广播平台受到了众多新媒体的冲击，但是其收听的两个黄金时间段还是一直存在的，并且还随着时代的变化形成了独特的特点。晚高峰时期主要就是针对广大的上班族群体来说，因其在比较集中的时间下班，所以形成了一个交通高峰期。因其高峰时期的车流量很大，通常会发生交通拥堵等现象，对司机和乘客来说，都需要在车内停留较长的时间，因此这类群体也就成了交通广播晚高峰节目的受众。而对这些受众进行具体更深入地分析可知，受众的结构发生了明显的变化，其主要表现在以下三个方面：首先是受众的数量在不断增加，并且手中的文化知识水平也呈现出了更多元化发展的趋势。以往原有的听众中文化知识水平较高的人占大多数，但现在听众的文化知识水平层次不一、高低不同，同时对于信息的需求也是不同的，存在着很大的差异性；其次是交通参与的主体对象也在不断地发生变化，私家车的数量一直在不断上涨，再加上还有滴滴、代驾等等不同车形式出现在人们的日常生活中，所以，交通广播晚高峰节目的主要受众已经不再局限于公交车司机、出租车司机等等；然后是交通广播晚高峰节目的广大听众对于交通的发展也变得更加地关注，同时参与程度也逐步提升。

### 2 交通广播晚高峰节目的内容

交通广播晚高峰节目只有明确广大听众群体的真实需要的信息内容，才能创作出听众更喜爱、更受欢迎的广播节目。对于晚高峰时期的节目来说，大部分听众都是直接参与交通的人员，主要有以下三个原因：第一是城市的交通压力不断上升，大部分听众想要通过交通广播获取更多更全面的详细的交通路况信息，并且听众也增大了对于交通信息的关注；第二个方面是听众对于广播的内容的质量有了更严格的标准和要求，除了想在广播内容中获取交通信息外，还想通过收听获取对热点事件、新闻发表得更加深入的解说；第三是在晚高峰时期，听众往往都是结束了一天繁杂的工作，更加希望通过轻松有趣的广播内容来使得自己的身心获得放松。

### 3 如何更好地促进交通广播晚高峰节目发展

#### 3.1 更好地贴近听众现实生活

交通广播晚高峰节目如果想要吸引更多听众的注意力，提升广播节目的质量，就必须明确广大听众的实际需要，更好地贴近听众现实生活。通常情况下。晚高峰时

期的下班群体对城市的发展情况、交通路况、生活环境都比较关注，不但想通过交通广播获取当地的新闻信息，还想要通过交通广播获取更多有价值的服务型新闻信息，在广播中放松身心，有效地缓解一天的紧张和疲劳。

#### 3.2 积极弘扬正能量

在交通广播晚高峰节目中一定要对于好人好事进行弘扬，鼓励广大市民向其学习，这样也实现了晚高峰交通广播的真正意义和价值，这样也更加的和市民听众的真实生活相贴近，使得交通广播晚高峰节目更加具有特色性和具有正能量的价值导向作用。

#### 3.3 更加具有针对性

在城市晚高峰时期，正是城市拥堵的时期，因此听众对于交通情况的需求量也会大大增加，再加上城市之间的交通路线通常都是错综复杂的，因此晚高峰时期的交通广播更应该为广大听众提供最准确、最及时的、有针对性地交通路况信息。可以为广大听众提供城市主要道路的交通路况信息，对道路拥堵程度及其路况变化实时报道。

#### 结语

在当前新媒体的大环境下，网络时代的发展带给交通广播平台的既是一种机遇，也是一种全新的挑战。所以，对于交通广播晚高峰节目来说，更应该深入了解听众的需求，不断地改革创新发展模式，提升自身的竞争力。

#### 参考文献

[1] 王璐. 新时期交通广播晚高峰节目发展探讨[J]. 新闻研究导刊, 2018, 9(02): 108-109.

[2] 欧阳莉娅. 交通广播晚高峰节目发展策略分析——以惠州交通广播《家在惠州》为例[J]. 视听, 2017(08): 92-93.

#### 作者简介:

姓名: 刘华楹(1988.05.23); 性别: 男; 民族: 汉族; 籍贯: 黑龙江哈尔滨; 学历: 本科; 现有职称: 初级职称(二级播音员); 研究方向: 播音与主持艺术。

# 电子通信工程中如何有效解决电子干扰问题及应对路径

李文翔

(成都工业学院 四川 成都 610031)

[摘要] 随着电子通信工程产业的进一步发展, 相关工程系统规模越来越大、结构越来越复杂, 相应的干扰因素也越来越多。比较典型的干扰问题包括接地干扰、电磁干扰等, 本文探讨了产生各类干扰问题的主要原因, 再针对相关原因从优化线路设置、减少地线阻抗、降低地环路干扰以及做好防雷等角度, 提出有效的应对策略。

[关键词] 电子通信工程; 电子干扰; 接地

电子通信工程是维持现代社会高效运转的重要工程, 而电子干扰是影响系统运行效率、稳定性, 威胁系统及工作人员安全的主要问题。因此, 需要对各类电子干扰问题的特点以及产生的原因进行深入研究, 并在电子通信工程系统建设、使用和维护中, 采用有效的措施, 对电子干扰问题进行规避和处理, 提升系统运行稳定性和可靠性。

## 一、电子通信工程中电子干扰问题的特征和产生原因

### (一) 设备及材料问题

电子通信工程是由大量不同的设备、电子元件、通信线缆及其他基础材料构成, 每一种设备或材料的质量, 都将直接决定系统的性能和可靠性。在部分电子通信工程系统中, 通信设备本身的安全性欠佳, 导致其在运行中存在一些隐患, 导致系统抗干扰能力受到影响。比如, 部分设备绝缘层质量存在问题, 在运行中引发漏电问题, 漏电不仅会对线路造成干扰, 还可能引发更为严重的安全事故。

### (二) 磁场脉冲问题

很多通信设备运行的过程中会出现磁场脉冲信号, 如果系统产生的信号磁场过强, 会引起系统出现电荷, 导致设备信号传输受到干扰<sup>[1]</sup>。普遍情况下, 因磁场脉冲问题而引发的电磁干扰问题又分为辐射干扰和传导干扰, 前者是指导电介质将电网中的信号耦合到另外的电网之中的过程, 后者是指干扰源在一定空间内将信号耦合到另一电网的过程。

### (三) 设备安装维护问题

为了确保电子通信工程运行稳定和安全性, 需要对工程系统进行统一管理和必要维护。一方面部分工程设备在安装阶段存在规范性不足的问题, 比如设备抗干扰系统安装不到位、没有按照要求接地等, 都会引发干扰问题。另一方面, 部分维护人员专业技术不扎实, 对维护管理工作不重视等, 都会导致干扰问题不能及时被发现, 导致干扰问题越来越严重, 影响越来越大。

## 二、电子通信工程中如何有效解决电子干扰问题的措施

### (一) 优化线路设置

在电子通信工程系统中, 保证线路设计及安装规范, 是杜绝多数干扰问题的关键。在布线环节中, 要充分处理好接地, 采用可靠的抗干扰接地技术, 规避因接地问题产生的干扰问题。具体来讲, 技术人员需要按照规范要求, 对接地位置进行精确定位, 通过实时检测确保接地质量。需要注意的是, 布线过程中的电阻问题也是引发干扰的主要原因。在抗干扰接地中, 绝大多数的电子通信设备电阻都不等于0, 所以进行接地处理并不是只是为了将线路中多余的电荷导入大地, 关键还有消除电阻的作用。所以, 在布线设计和施工中, 要充分考虑设备电阻问题, 合理布置线路, 提升线路抗干扰能力。

### (二) 处理好接地电阻问题

电子通信工程中相关系统的正常运行过程中, 信号源需要经过接地回流, 如果回流期间受到电阻的影响, 会出现电位差问题, 对信号源回流造成干扰。究其原因, 主要是因为部分电子设备在接地时会产生阻抗, 导致信号源回流受到影响。所以, 接地施工时, 要采用科学的方法, 降低设备接地阻抗。阻抗主要受到接地电阻、电感的影响, 尤其在高频电流当中, 电感值的大小会对电阻产生非常大的影响。从科学计算的角度来讲, 在导线截面面积固定的情况下, 若圆截面电感值比较大, 截面面积和电阻值成反比关系。考虑到导线长度与截面面积成反比关系, 所以可以在保证系统功能的基础上, 适当缩短导线长度, 降低电阻和电感值。所以要通过地线长度计算电感值, 再结合整个系统的布置方案, 对地线长度进行合理控制。

### (三) 解决好地环路干扰问题

在处理好电子通信工程接地电阻问题之后, 还要面对地环路问题产生的影响。在系统电流经过分布电容时, 会产生接地回路, 产生电压。如果整个系统此时有比较强的交变电磁场, 会导致地环路受到影响, 进而产生与地环路面积成正比的感应电压, 当地环路面积过大时, 随之而增大的感应电压将会对系统设备的运行产生干扰。为此, 需要处理好地环路问题。目前, 解决该问题的方式包括通过光电耦合、平衡电路等方式, 消除地环路产生的必要因素。同时, 也可以使用相关方法阻断信号源和地面的联系, 进而避免地环路形成<sup>[2]</sup>。

### (四) 做好防雷处理

当电子通信工程系统受到雷击时, 因电压、电流的爆发性增长, 轻则对系统造成干扰, 重则产生严重的安全事故。所以, 需要在电子通信工程的设计、施工和维护中, 充分做好防雷问题。具体来讲, 首先要设计时充分考虑系统的承受能力, 保证其在遭受雷击的时候保持稳定性和安全性。其次, 要为电子通信工程系统配备完善的避雷装置, 降低系统遭到雷击的概率。

#### 结束语

总而言之, 在信息通信技术飞速发展的背景下, 电子通信工程对社会生产力的发展以及人们的生活品质有重要的影响。而在电子通信工程的设计、安装和维护管理中, 需要充分研究产生各类干扰问题的特征及原因, 然后针对这些问题, 从线路设置、线路布设等角度, 规避引发各类干扰问题的电阻、磁场、地环路因素。在此基础上, 从设计安装角度提升电子通信工程系统设备性能, 做好防雷处理, 进一步提高系统的抗干扰能力, 确保系统保持高效、稳定、安全运行状态。

#### 参考文献

[1] 胡勤. 电子信息通信工程中的干扰因素及抗干扰措施[J]. 建筑工程技术与设计, 2020(12): 739.

[2] 徐青青. 电子通信工程中设备抗干扰接地措施的探析[J]. 大众标准化, 2020(10): 122-123.