通定存利息，但不一定能达到预期最高收益率，最终要看挂钩标的物的价格。尽管如此，结构性存款的整体风险并不大，保本型的结构性存款本金部分纳入存款保险范围。从已发行的产品来看，现有结构性存款产品大多都是保本型的。此外，结构性存款一般有认购期，需要到起息日才能起息，而定期存款则是当日起息。  
　　与理财产品收益相当，那么，结构性存款与理财产品有何不同？  
　　据业内人士介绍，从产品说明书内容来看，结构性存款将获得的是预期利息，而结构性理财产品是讲预期收益率。结构性存款本金投向的是银行存款，而理财产品的本金一般投向了低风险固定收益类资产，后者本金和预期收益都不在存款保险范围内。从收益率来看，结构性存款一般是保本的，而结构性理财产品既有保本型又有非保本型。按照资管新规的征求意见稿，保本型银行理财产品将退出资管市场，因此结构性存款可能成为其替代品，适合于风险偏好较低的投资人。  
　　融360监测数据显示，2017年12月到期的结构性存款共56款，其中人民币产品24款，4款未达到预期收益率，实际收益率均比预期收益率低0.02个百分点。  
　　结构性存款有何风险？业内人士提醒，虽然结构性存款的风险并不大，预期收益率也高于定期存款，但投资者不应把结构性存款当作普通定期存款，因为实际上它是一种理财产品。对一些结构性存款的产品，银行具有提前终止的权利。也就是说，在收益前景不利的情况下，银行如果提前终止产品，预期收益可能无法实现，投资者不能把预期收益率当做最终收益率。目前有些银行在推介结构性存款时，将之归类为银行普通定期存款，投资人要认清类别，选择适合自己的产品。  
　　“开厂就赚钱”的盛况难再有，想要爬坡过坎，烟花爆竹企业有序退还要巧提质，谁提得早、提得好，谁就更主动  
　　  
　　今年春节，“东家西家爆竹声”的景象更少了。北京五环内禁放烟花爆竹，许可烟花爆竹零售网点同比下降82.97%；天津外环线以内地区一律禁放；不少三四线城市也加入禁限放队伍……  
　　与此同时，烟花爆竹行业整顿持续进行。2017年新增河南、甘肃两省退出烟花爆竹生产，退出生产省份全国已有19个。主产区之一的湖南两年来累计退出烟花爆竹生产企业1100多家，至去年底，全国生产企业总数已减至2500家以内。  
　　烟花爆竹落后不安全产能有序退出，燃放受到适度限制，安全事故少了，噪音小了，空气更清新了，是件好事。但另一方面，一些烟花爆竹企业的日子更加不好过，一位业内人士介绍，近几年烟花爆竹国内销售额估计减少20%—30%。  
　　烟花爆竹行业是否就此陷入困境？客观而言，前些年“开厂就赚钱，生产不愁卖”的盛况难再有，但传承千年的民俗传统短期内较难消失，市场需求依然存在。活路有，但活法不再是盲目扩张、低价竞争。想要爬坡过坎，烟花爆竹企业有序退还要巧提质，谁提得早、提得好，就有可能抢得先机。  
　　安全环保是关键。“高危”“污染”是遏制烟花爆竹发展的两大争议点。目前烟花爆竹生产工厂化、机械化、自动化程度依然较低，关键涉药环节基本实现人机分离、人药分离是保障本质安全的手段之一。笔者采访过的一家爆竹生产企业采用自动化生产线后，插引可由原来的20人减少至3人，在线药量从5千克降低到0.8千克以下，企业负责人说得好，“投入高些，不用那么担惊受怕”。  
　　改进生产原材料和技艺，研发微烟、无硫、无味、少残渣的环保产品，让烟花爆竹不再是“会呼吸的痛”。今年就有企业推出新型组合烟花，升空高度可达10米，但不会在空中炸开，也不会形成浓雾，价格也不比传统组合烟花贵。多生产一些性价比高、叫好又叫座的环保烟花，是企业的升级路径之一。  
　　细分市场获一杯羹。目前市场上比较多的是大组合烟花，普遍追求“更大、更响”的效果，玩具烟花等小产品受人工成本占比较高、利润空间低等因素影响，一些企业往往选择放弃生产或者偷工减料。但实际上这类小产品安全性相对较高，随着安全环保意识提升，有的地方还禁售组合类烟花品种，小产品的市场潜力可期。目前玩具烟花的消费主群体是伴随各种新科技长大的“00后”“10后”，他们对于时尚、趣味的需求，与玩具烟花滞后的现状存在一定矛盾。企业如果能顺应新需求，开发出安全环保又有创意的新产品，同样有望在行业洗牌中拥有主动权。  
　　烟花爆竹提质，靠技术也要成艺术。作为传统文化产业，提升产品文化附加值是优化升级新思路。比如有的烟花爆竹企业搭上影视、动漫“快车”，打造传统烟花文化与现代流行元素相结合的文化产品；有的企业针对求婚、生日等场景，结合声光艺术等进行个性化微焰火编排，从利润空间较低的单纯“烟花制造”向文化附加值高的烟花创意产业转型。  
　　不再以量取胜，既有序淘汰落后产能，又加速推动优化升级，打破“散乱小”格局，传承千年的民俗才能走得又稳又好。  
　　“现在机票好像越来越贵，买春节期间往返老家的机票，基本没有折扣，买全价票真是有点心疼。”这个春节，身边有一些人这样吐槽。有人认为这跟民航价改有关。  
　　去年12月，中国民航局会同国家发改委发布了进一步推进民航国内航线运价改革的通知。通知明确，新增306条航线实行市场调节价，加上此前放开定价的724条，已接近国内航线总量的1/3。有专家测算，实行市场调节价的航线承载的旅客已经超过民航总旅客量的半数。  
　　一提到价格改革，消费者总有涨价的担忧。尤其这一次民航价改，力度不小。国内机票价格今后将如何波动？消费者又该怎样应对？  
　　民航价改的关键一步  
　　此次放开的航线，包括北京—上海、北京—广州等众多热门航线  
　　放开航线定价，此次不是头一遭。民航运价改革已经稳步推进多年。2013年我国首次放开31条航线定价，到2014年又新放开101条，再到2017年6月，已经实行市场调节价的国内航线条数增至724条。在此基础上，此次民航价改仍然意义重大。  
　　梳理此前的改革历程，中国民航大学经济与管理学院教授李晓津表示，以2004年为节点，民航运价的发展可分为三个阶段：第一阶段，2004年以前。政府直接定价，机票既不能随意打折也不能涨价。  
　　第二阶段，2004年—2013年。这10年间，民航运价“上有天花板、下有地板”的局面改变，2004年公布的《民航国内航空运输价格改革方案》规定，国内民航票价以平均每客公里0.75元为基准价，上浮不超过25%，下浮不超过45%。2010年，机票定价下限取消，“一折票”等低价票变得合规，同年国内航线头等舱、公务舱票价放开。  
　　第三阶段，2013年至今。2013年11月，民航首次放开31条国内航线的价格上限，民航运价市场化改革提速，此后，实行市场调节价的航线数量逐步增加。  
　　“去年底的改革有标志性意义。”李晓津说。此次放开的航线不仅数量可观，占有市场份额也大，影响面更广。“此前放开的航线多是800公里以下的短途航线以及800公里以上与高铁动车组形成竞争的航线，此次放开的航线则是有5家以上（含5家）航空运输企业参与运营的航线，包含了众多热门航线。”比如全球最繁忙航线排行榜中前20位中的6条，北京—上海、北京—广州、北京—深圳、上海—深圳、上海—广州及成都—北京，还有诸如成都—拉萨等省会城市之间往来的航线。  
　　此次改革的步伐也紧扣着我国民航运价改革的时间表。2015年出台的《中国民用航空局关于推进民航运输价格和收费机制改革的实施意见》中明确改革目标：“到2017年，民航竞争性环节运输价格和收费基本放开。到2020年，市场决定价格机制基本完善，科学、规范、透明的价格监管体系基本建立”。  
　　李晓津认为，中国民航运输规模已经连续12年稳居世界第二，近几年民航发展稳中有进，无论是安全形势、服务水平还是保障能力都在不断提升，相比之前“小步快走”的节奏，此次改革有质的飞跃，同时也有平稳进行的环境和条件，“民航价改2020年的目标有望实现”。  
　　整体票价不会普遍上涨  
　　此前放开定价的航线，近几年的实际票价有涨有跌，两极分化  
　　随着放开定价的范围越来越大，国内航线机票会不会大面积涨价呢？  
　　此次调整的306条航线，目前来看各大航空公司在这一航季（航班计划，一般分夏秋和冬春航季）还未做出调整。专家预测，下一航季热门航线的经济舱全价应该会有一定幅度上浮，热门航线在热门时段的实际票价可能也会相应上涨。  
　　中国民航管理干部学院航空运输服务研究所所长邹建军表示，“实行市场调节价也就意味着价格由市场说了算，此次放开的航线中不少都是资源极度饱和的航线，供不应求，这些航线无折扣经济舱票价有一定上浮是正常的。”从此前实行市场调节价的航线来看也是如此。比如2015年实行市场调节价的杭州—北京航线，经济舱无折扣票价已从2015年的1540元逐年增长到2018年的2200元，涨幅超过40%。  
　　全价票不等于实际购票价格。经济舱全价票上涨后，实际销售票价是否一定会全面上涨？“很难出现价格普遍上涨的情况。”民航局发展计划司副巡视员张清表示，首先，目前放开定价的1000多条航线，基本上是与公路、高铁还有行业内充分竞争的航线。在这些航线上，供给比较充足，竞争也比较激烈。其次，《民用航空运输市场价格行为规则》对每航季的调整范围、频次和幅度做了限定。也就是说，实行市场调节价，并不意味着可以随意涨价。按规定，每条航线每航季无折扣公布运价上调幅度累计不得超过10%，每家航空公司每航季上调无折扣票价的航线原则上也不得超过本企业上航季运营实行市场调节价航线总数的15%。“从制度上避免出现机票价格普遍上涨的情况。”张清说。  
　　实际情况来看也大致如此。  
　　根据去哪儿机票数据平台，此前放开定价的航线近几年的实际票价有涨有跌。2017年，南京—北京航线实际平均票价同比降低1.26%，郑州—上海同比降低17%以上，昆明—成都2017年同比降低0.56%。上涨的航线比如合肥—北京，2017年均价上涨8.76%，大连—北京同比增长12.57%等。“监测数据显示，放开定价的机票随着市场波动，热门航线、热门时段不乏上涨的，但很多时候折扣票依然满天飞。”李晓津说。  
　　放开定价，机票价格的另一大变化是，票价的两极分化越来越明显。一方面热门航线、热门时段票价上涨，另一方面冷门航线或者冷门时段的票价在不断下降。比如春运期间，去哪儿机票数据显示，除夕前三天，重庆—上海机票含税价格低至0.6折，仅为150元，成都—北京最低支付价格只要375元。这些被称为春运的“反向航线”的机票价格很低，往往比火车票还便宜。  
　　有涨有跌，两极分化，整体价格基本平稳。“事实上过去10多年来，从全国范围内整体来看，民航运价在不断下降。”李晓津介绍，2014年每吨公里的民航运价为5.11元，2016年这一数字为4.5元。根据民航局的监测，2017年民航客运的价格平均水平也是下降的。  
　　买机票需要精打细算  
　　要更全面考虑淡旺季、机型、订票时间、退改票等各种因素  
　　今后坐飞机，怎么买票更划算？专家认为，民航运价由市场定价范围越来越广是大势所趋，对乘客来说，要买到划算机票需要更精打细算。  
　　李晓津分析，未来民航国内运价会更加真实、客观、灵活地反映供求状况、竞争状况以及资源稀缺程度，票价会更趋两极分化。一方面高票价可能会变得更高，比如一线城市出发的航班，这部分票价上涨短期内看增加了乘客负担，但长期看，可以刺激航空公司增开航班，增加运力，扭转市场供不应求的局面，并且受市场调节运价会开始新一轮下浮。  
　　另一方面，低票价应该更低，比如偏远地区航线和反季节航线，可以吸引更多人选择此类航线，节省出行成本的同时也提升航班上座率，春运反向航线正是如此。“民航业市场化较为成熟的国家比如美国，同一条航线经济舱最高票价跟最低票价可能相差10倍。价格杠杆发挥更大作用，既能吸引更多民航乘客，同时也让民航资源得到更好配置，这也是民航供给侧结构性改革的体现。”李晓津说。  
　　对消费者来说，今后买机票策略也要更灵活，要更全面考虑淡旺季、机型、订票时间、退改票等各种因素，必须要走热门时刻、热门航线，可以提前订票、“曲线回家”，条件允许则可选择“反季节旅行”，往往能够买到冷门时刻、冷门航线的“白菜票”。  
　　机票价格逐渐放开，对航空公司来说，不仅意味着更大的权利也意味着更大的责任。李晓津表示，定价空间更大的同时，航空公司也面临更激烈的竞争，包括与高铁等其他交通方式的竞争以及同业竞争等，要从安全、服务、运力调配、空管等多方面提质增效。  
　　价格放开只是改革的“一条腿”，另一条腿“价格监管”也要紧随其上。民航管理部门表示，要建立航空运输企业和销售代理企业价格行为信用档案。价格主管部门也表示，将加强对国内旅客运价的监管，建立日常巡查、重点检查和“双随机”抽查相结合的监督检查机制，依法查处各类违法违规价格行为，特别是防止企业在某些情况下结成价格联盟，以保护消费者权益，共同建立一个科学、规范、透明的价格监管体系。  
　　打击和整治煤矿违法违规专项行动开展  
　　本报电  国务院安委办日前印发通知，决定2018年组织开展依法打击和重点整治煤矿安全生产违法违规行为专项行动。打击和整治的重点内容包括煤矿上级公司、正常生产建设煤矿、责令停产停工整改煤矿、列入当年化解过剩产能退出计划煤矿、托管煤矿、长期停产停工或“僵尸煤矿”等六大部分。各地可以根据煤矿安全生产实际，确定其他内容。通知要求，各省级安全生产委员会要成立专项行动领导小组，将专项行动作为全年工作的重中之重，与煤矿重大灾害防治、落后产能淘汰退出、煤矿安全基础建设等工作有机结合，并纳入煤矿安全监管监察执法。  
　　（于  跃）    
　　  
　　南航北京分公司加强旅客安全保障  
　　本报电  2017年，南航北京分公司共保障处置旅客突发疾病及受伤事件178起，出港航班因旅客突发疾病紧急滑回北京4次，航班紧急返航、备降北京4次。近年来，南航进一步完善空中医疗紧急事件通报程序，专人分别负责与机组进行沟通记录事件、启动紧急事件通报程序以及负责协调空管单位等，确保突发事件后的后续航班顺畅进行。  
　　（赵展慧）  
　　2017年，中央企业的发展质量和水平明显提高，交出一份亮眼的成绩单。  
　　先进制造、建筑等行业企业效益稳步增长。  
　　2017年，国机集团实现营业收入2861亿元，比上年增长34%，实现利润总额112.3亿元，首破百亿利润大关；中铝公司创下国际金融危机10年来最佳经营业绩，资产总额达5300多亿元，全年完成营业收入超3100亿元，分别同比增长2.5%、17.5%，双创历史新高；中国建筑主要经济指标均再创历史新高，全年新签合约额24500亿元，同比增长18.4%，公司继续保持建筑行业全球最高信用评级，位居世界最大投资建设集团。  
　　传统资源能源类行业企业也打了翻身仗，为整体效益增长奠定了基础。  
　　2017年，新成立的国家能源集团完成煤炭销量6.5亿吨、煤炭产量5.1亿吨，发电量8880亿千瓦时，油化品产量1200万吨，煤炭销售总量、发电量等经营指标创下历史最好水平，实现了平稳起步和良好开局。  
　　作为保障金属资源供应的“国家队”，中国五矿的资源开发运营在2017年上了新台阶，金属矿产品实际经营量同比增长17.3%，首次突破1亿吨大关。其中，邦巴斯铜矿全年满产运行，澳大利亚杜加尔河锌矿提前建成投产。目前，中国五矿拥有的铜、锌产量和储量位列全球前十，钨、锑、铋资源储量居全球第一。  
　　据统计，98家央企中，利润总额过百亿元的达到41家。好效益背后，有哪些动因呢？  
　　好效益源自新旧动能的持续转换。  
　　近年来，中铝集团积极围绕供给侧改革，按照“科学掌控上游、优化调整中游、跨越发展下游”的思路，加快产业布局优化和结构调整，2017年完成“处僵治困”30户的年度治理目标，同比减亏13.65亿元。国机集团持续加大科技投入，2017年科技投入达51.2亿元，同比增长2.8%，确定了集团7个重大科技专项和10项重点研发项目，组织集团内外企业开展联合攻关。  
　　好效益源自改革红利的不断释放。  
　　2017年，中船重工创新商业模式，实施了国内首例市场化债转股，增加中国重工资本金218.68亿元，降低集团公司资产负债率4个百分点，年利息支出可减少8.48亿元，杠杆率高、财务负担重等问题有效缓解，主要经济指标呈现持续增长态势，全年实现营业收入3085.2亿元，同比增长10.2%。  
　　好效益源自“一带一路”的开放东风。  
　　在越南，中冶集团设计建成了东南亚最大钢铁联合企业——台塑越南河静钢厂1号高炉，实现中国特大型高炉核心技术和装备整体出口；在南非，国家能源集团参与的德阿风电项目高标准投产，实现全产业链走出去，被誉为金砖国家能源合作典范；2017年，中国建筑在9个新国别实质运营，经营布局持续完善，在20个新国别进驻设点，市场触角大幅拓展。  
　　国资委有关负责同志表示，2018年，要努力推动国有企业效益实现稳定增长，国有资本保值增值率、回报率进一步提升。  
　　正在执行中国大洋49航次业务化调查任务的“向阳红10号”带上了一件探海利器——潜龙二号。它是我国自主研发的4500米级深海资源自主勘查系统，也是目前国内最先进的自主水下机器人。  
　　潜龙二号长啥样？它有何过人之处？未来又将如何应用？  
　　  
　　相比潜龙一号，潜龙二号更像一辆越野车，能更好地在复杂地形中作业  
　　见过潜龙二号的人，都对它印象深刻。  
　　与很多潜水器不同，潜龙二号看起来就像一条鱼：长3.5米，高1.5米，体重1.5吨，立扁形身体通体鲜黄，还有4只“鳍”——科学家亲切地称之为“黄胖鱼”。  
　　潜龙二号奇特的模样在国内独树一帜。“这是国际上首次应用非回转体立扁鱼形设计，有利于减少垂直面的阻力，便于它在复杂海底地形中垂直爬升，也可以增强水面航行能力。” 潜龙二号总设计师、中科院沈阳自动化研究所研究员刘健说，“我们设计的初衷并非为了仿照鱼形，外形设计依据的是水动力优化计算的结果，没想到最后和鱼的外形类似。”  
　　科研人员在潜龙二号上倾注了大量心血，盼望它担负起深海探测的重任。  
　　潜龙二号是在国家863计划支持下，由我国科研人员自行设计、历时5年艰苦攻关研制的。作为一套集成热液异常探测、微地形地貌探测、海底照相和磁力探测等技术的实用化深海探测系统，它主要用于多金属硫化物等深海矿产资源的勘探作业。  
　　浩瀚海洋中蕴藏着丰富的资源，根据国际海底管理局的相关规章，哪个国家最先探测到海底资源，并提供相应数据和资料，就能获得优先开采权。仅靠人类的潜水技术，不能到达深海的绝大部分区域，水下机器人就有了用武之地。  
　　水下机器人通常分为三类：载人潜水器（HOV）、遥控水下机器人（ROV）和自主水下机器人（AUV）。其中，大名鼎鼎的蛟龙号是载人潜水器，海龙号是无人遥控潜水器，二者均擅长局部作业、定点精细探测，却不擅长大范围精细探测。潜龙号则不同，它是无人无缆自主潜水器，可以自由行动，在较大的区域范围内进行精细探测，可以自主导航、自主作业以及自我保护。  
　　我国第一台实用型6000米水下机器人潜龙一号诞生于“十二五”期间，应用于海底较平坦的多金属结核区。  
　　早就有潜龙一号了，还要“黄胖鱼”做什么？  
　　“洋中脊多金属硫化物区的海底地形异常复杂，上下起伏达1000多米，探测难度很大。”大洋49航次第二航段首席科学家、国家海洋局第二海洋研究所研究员陶春辉说，有些任务潜龙一号胜任不了，需要升级版的潜龙二号。  
　　相比潜龙一号，潜龙二号更像一辆越野车，能更好地在复杂地形中作业：除了探测多金属硫化物，它还能探测多金属结壳资源，获得同时间同位置的声学微地貌、温盐深、浊度、甲烷、氧化还原电位、磁力等多种数据，进而圈定矿化区。  
　　“黄胖鱼”构造精、“智商”高，探测成绩创下我国深海自主水下机器人之最  
　　“黄胖鱼”怎么工作？  
　　下潜前，科研人员会在“黄胖鱼”的“大脑”中植入参数和使命配置，然后用吊车将其放到水中；之后解除吊车和潜水器之间的联系，“黄胖鱼”就能够下潜到指定区域。  
　　“它身上安装了下沉压载铁和上浮压载铁。下水后它依靠自身重力下潜。下潜到预定深度后，它自动抛掉下沉压载铁，然后开始作业。完成作业后，它会自动抛掉上浮压载铁，实现自动上浮，工作人员再通过遥控挂钩或抛绳等方式将它回收到母船。”刘健说。  
　　到达作业区的“黄胖鱼”非常忙碌。在“大脑”控制下，它的“眼睛”格外敏锐，背着一架“相机”灵活穿梭，“尾巴”也在同步工作。  
　　“眼睛”是指潜龙二号的声呐。其中，前视声呐是一台避碰控制设备，可以将潜水器采集的声学数据转化为图像，用以识别障碍物和周边环境，随后通过自主转动和躲避，保障机体安全和任务正常。据介绍，这项技术也是在国内首次采用。两侧的测深侧扫声呐，会一刻不停地搜集地形地貌数据，进行实时信号处理，沿着规划好的线路在海底来回横扫。  
　　在电池支撑下，潜龙二号最长可工作30多个小时。“黄胖鱼”的4只“鳍”，其实就是4个可旋转舵推进器。靠操控推进器和舵进行运动，潜龙二号才能灵活地前进、后退、旋转，在海底“翻山越岭”。  
　　“相机”，就是海底照相机，每隔7秒钟就能在伸手不见五指的海底拍摄一张照片，最终形成一张完整清晰的海底照片，供科学家分析研究。  
　　“尾巴”是安装在潜龙二号末端的磁力探测仪。“有些多金属硫化物区已经不活动，传统的羽状流探测系统难以探测。而国内首次采用、自主研发的磁力仪却能探测出它的磁异常。”陶春辉说。  
　　“黄胖鱼”的先进不仅体现在精良的构造，更在于它高“智商”，自动性好。比如，当它发现自己“身体”出现故障，如果不影响作业，它就会坚持到底；如果感到“大事不妙”，不能再在水下了，它就会自动结束作业上浮回来。  
　　“黄胖鱼”初出茅庐，就表现不俗。2016年2月至3月，它在西南印度洋执行了中国大洋40航次第二航段试验性应用任务，这也是它的首次试验性应用。该任务总共进行了8个潜次，其中7个潜次为长航程探测任务，水下时间231.3小时，累计航程661.7公里，探测面积达到218平方公里，探测数据均完整有效。  
　　在这次试验性应用中，潜龙二号的探测面积超过我国以往任何深海自主水下机器人的探测面积，连续4个长航程成功探测成绩也创下了我国深海自主水下机器人之最。  
　　“黄胖鱼”的“弟弟”潜龙三号预计今年3月进行首次海试  
　　在刘健眼里，“黄胖鱼”就像他的孩子。做父母的，最牵挂的永远是孩子的平安。每次潜龙二号下水，刘健都会“儿行千里母担忧”。  
　　刘健盼着这个孩子成长更快。“潜龙二号是我国目前最先进的深海自主水下机器人，已达到国际先进水平。但它的技术水平和性能还需进一步提高。”刘健告诉记者，当从水面将潜龙二号顺利回收后，科学家会下载其探测的各项数据。“今后要通过技术创新缩短数据回传和下载的时间，更及时地处理数据。”  
　　“潜龙二号是机器人的一种类型，随着人工智能技术的不断进步，也许未来在充分论证的基础上，有可能将一些最新的智能技术应用到潜水器的升级换代上。”大洋矿产资源研究开发协会办公室副主任李波说。  
　　除了潜水器本体和探测技术的改进，专家认为还要改进管理、强化应用。  
　　据了解，“黄胖鱼”的“弟弟”潜龙三号预计今年3月进行首次海试。“它和潜龙二号是孪生兄弟，是在其基础上进行优化升级的同类潜水器。”李波说，海洋浩瀚无际，深海探测需求日益增长，“潜龙”家族的主要目标是对深海资源进行大范围精细探测，更好为大洋资源勘查和深海科学调查服务。因此未来潜龙家族潜水器数量还会继续增加，开展集群作业、协同作业。  
　　此外，服务于深海探测的新科考母船有望在2019年底下水。届时，它将同时搭载“蛟龙”“海龙”和“潜龙”，“三龙”将有机会携手探海。  
　　高质量发展阶段对科技的需求是通过原始创新孕育颠覆性的新技术，进而更好地发挥优势，实现创新驱动  
　　  
　　党的十九大报告指出，创新是引领发展的第一动力，是建设现代化经济体系的战略支撑。当前，我国经济已由高速增长阶段转向高质量发展阶段，对科技创新提出了更高的要求。如果说高速增长阶段对科技的需求是更好地发挥比较优势、实现效率驱动，高质量发展阶段对科技的需求则是通过原始创新孕育颠覆性的新技术，进而更好地发挥先发优势，实现创新驱动。  
　　回顾科技创新与国家发展关系不难发现，一个国家能否在新一轮科技革命和产业变革中占得先机、获得较长时间的持续发展，与该国的基础研究实力密切相关。投资基础研究，虽然不能马上获得回报，但其衍生效应却非常深