



产经新闻

本报记者 张玺 通讯员 王向东

近日,京津冀三地共同研究制定的《关于加强京津冀产业转移承接重点平台建设的意见》印发实施,初步明确了“2+4+46”平台方案,即北京城市副中心和河北雄安新区两个集中承载地,四大战略合作功能区及46个专业化、特色化承接平台。该意见是京津冀三省市首次联合制定的综合性、指导性文件。12月20日,京津冀三地协同办联合召开的新闻发布会上,北京市推进京津冀协同发展领导小组办公室副主任刘伯正表示,三地将有序引导创新资源和转移产业向这些平台集中,促进产业转移精准化、产业承接集聚化、园区建设专业化。

避免同质化竞争

据专家分析,京津冀区域内产业结构相似、产业前后向联系小、恶性竞争等现象长期存在,原因在于三地之间的产业缺乏协同发展。如何促进京津冀地区产业协同发展,提升该区域产业竞争力,成为京津冀地区应该关注的问题。

在现行体制下,京津冀各区域的发展虽有国家宏观规划的指导,但由于既有利益格局的约束,区域之间的产业内在联系在很大程度上被行政体制所阻隔,这一问题在京津冀三地体现得非常明显。

专家介绍,这种状况如果不改变,不仅低水平重复建设难以避免,而且高水平重复建设也将频频出现,致使三地的比较优势难以充分发挥。

京津冀协同发展上升为国家战略以来,三地产业转移协作日益增多。据初步统计,仅津冀两省市现有的各类开发区就达300余个,产业转移平台布局相对分散,部分还存在功能交叉重复、同质化竞争、公共服务配套不够等问题。

产业联动效果初显

此次意见明确京津冀三地将联合打造“2+4+46”产业转移承接平台,包括北京城市副中心和河北雄安新区两个集中承载地,曹妃甸协同发展示范区、北京新机场临空经济区、天津滨海新区、张承生态功能区这四大战略合作功能区及46个专业化、特色化承接平台。

据介绍,北京城市副中心主要围绕市属行政事业单位整体或部分转移,大力发展行政办公、商务服务、文化旅游、科技创新等主导产业;河北雄安新区重点发展高端高新产业,打造创新高地和科技新城。

在四大战略合作功能区打造中,钢铁深加工、石油化工等产业及上下游企业将向曹妃甸协同发展示范区集聚;北京新机场临空经济区将打造国际交往中心功能承载区、国家航空科技创新引领区和京津冀协同发展示范区;发挥2022年冬奥会筹办的牵引作用,共建京张文化体育旅游带;引导北京金融服务平台、数据中心机构以及科技企业、高端人才等创新资源向天津滨海中关村科技园集聚。

目前,京津冀三地产业联动效果初显。曹妃甸示范区累计签约北京项目129个,首钢京唐公司二期等一批重点项目加快建设。张承生态功能区农业、旅游、数据中心等绿色产业加快落地,张北云计算产业基地两个数据中心投入运营。天津滨海中关村科技园自揭牌以来新增注册企业累计达316家,创新创业生态逐步完善。

12月15日,天津滨海国际机场年旅客吞吐量突破2000万人次,标志着天津机场正式跨入繁忙机场行列,实现了天津民航史上具有里程碑意义的重大跨越。

近年来,天津机场作为京津冀机场群中重要骨干机场,紧抓滨海新区开发开放、京津冀协同发展、“一带一路”、雄安新区建设等重要战略机遇,增强区域枢纽作用,建设我国国际航空物流中心,努力打造成为进出北京的“空中新通道”。

而滨海中关村科技园成立短短1年时间,中关村的创新动力和滨海新区优质的配套服务“手拉手”效应初显,逐渐形成工业控制系统信息安全、大数据等特色领域,企业注册资本金达49亿元。

打造区域生态产业链

目前,在产业链的延伸方面,北京天津河北区域显示双向延伸产业链现象,北京企业将制造环节转移至河北天津,天津和河北省企业将一部分研发和营销职能迁址北京。但就产业配套措施方面,京津冀区域产业链配套薄弱,完整的产业链尚未形成。

有专家分析,在协同发展过程中,随着科技进步和经济环境的变化,传统的产业发展模式已难以适应。污染严重成为河北省经济发展的矛盾点,需要创新机制,将京津的优质创新资源引入河北,打造区域生态产业链,实现低碳减排和经济利益双丰收。

河北省承接京津产业转移中,并没有一接了之,而是以生态约束倒逼产业转移升级,以产业转移升级促进生态改善,坚守绿色发展的底线。首钢京唐利用其自主创新的“全三脱”炼钢工艺,打造出国内第一个高效率低成本的低污染钢铁生产厂。北京现代将首个工厂落户地放在沧州,并将将实现废气、废水、废弃物的绿色排放与回收利用,打造集绿色、品质和智能于一体的现代化汽车制造工厂。目前,河北省正加快推进张家口可再生能源示范区建设,希望通过先行先试,破解京津冀地区可再生能源发展的深层次矛盾。

有专家建议,在打造京津冀生态产业链过程中,要促进创新要素的自由流动。京津冀科技资源丰富,尤其是北京拥有全国1/4的国家级重点高校,1/3的国家级重点实验室,1/2的院士,创新潜力巨大。而天津、河北地区的科技资源相比北京而言明显缺乏。协同发展的根本推动力在于协同创新驱动,而京津冀区域协同创新能力有待提高。

年终特稿

本报记者 徐潇

2017年,面对风云多变的全球经济,中国经济稳中求进,取得令世界瞩目的新成就,并推动着全球经济增长。在这一年里,新经济、新动能不断涌现,人工智能、共享经济、新能源、新零售等,不仅令世界瞩目,也深刻改变着中国经济发展方式,为未来发展注入巨大活力。

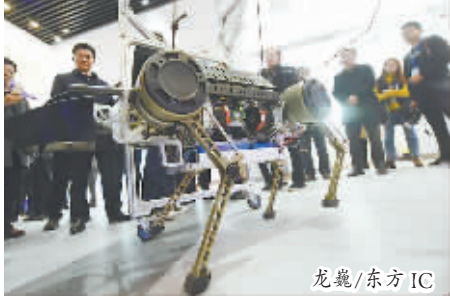
人工智能:一场革命

2017年,一场围棋人工智能程序AlphaGo升级版和职业九段柯洁的“人机大战”引来万众瞩目,宣布人工智能革命浪潮袭来。

中央和地方政府连续发放针对人工智能产业的政策红利,并配以相应的发展规划和扶持基金,确立首批四大人工智能创新平台,前所未有地将人工智能作为国家级战略决策全面铺开。

可以预见的是,人工智能相关行业和产业商业红利期已经到来。有数据显示,中国人工智能产业规模预计2018年增至238.2亿元,2019年增长至344.30亿元。

人工智能智在芯片,在这条赛道上,有智能设备厂商、云计算厂商、传统芯片厂商。主力公司如苹果、微软和谷歌等都在开发自己的处理器,应用于人工智能和其他的工作负载。另一些更加垂直细分的初创公司的表现同样不容小觑。寒武纪、地平线、深鉴等人工智能芯片公司相继获得融资,新一代计算芯片可以提供更强大的计算力,同时在集群上实现的分布式计算能够帮助人工智能模型在更大的数据集上运行。



龙巍/东方IC

当音箱成为智能音箱,家居生活有了新变化。智能音箱不仅是音响产品,同时是涵盖了内容服务、互联网服务及语音交互功能的智能化产品,不仅具备WiFi连接功能,提供音乐、有声读物等内容服务及信息查询、网购等互联网服务,还能与智能家居连接,实现场景化智能家居控制。2017年,智能音箱大战被认为是“百箱大战”。

“刷脸”,不是真的刷,是以苹果为代表,“比指纹更快的人脸解锁”成为智能手机必备功能。支付宝打响“刷脸支付”第一枪,农银、建银纷建“刷脸取款”功能。人脸识别功能不仅是手机卖点,也给安防发展带来了便利。

预计未来,随着人工智能的加速建设,国内城市级的视频监控系统在数字化、网络化、高清化、智能化的发展阶段后,将形成广覆盖、大联网、高智能的格局,在应用层面具有强烈的大数据处理需求来消化,利用海量的视频监控信息,辅助案件侦破,实现事前预警。

共享经济:改变着我们的生活

2017年是共享经济蓬勃发展的一年。

这一年,城市的道路上出现了小黄车、小蓝车,甚至是共享汽车。餐厅里、车站里、电影院里出



李富华/东方IC

现了共享充电宝。共享办公、共享服装、共享车位、共享健身仓等等也是非常火热。共享经济正在潜移默化地影响我们的生活。

一时之间,似乎“万物皆共享”。在这种浪潮之下,创业项目逐渐被投机行为淹没。共享经济出现了一些“无厘头”项目。共享篮球、共享雨伞、共享睡眠仓……一些共享项目,除了噱头,几乎都没有什么价值。

共享经济的初衷是充分利用社会闲置资源,使其发挥更大的价值,但共享经济井喷的一众项目只不过是把租赁换了一种说法。这些项目需要制造出大量的新产品,并占用现有社会资源和空间,往往是对社会资源的浪费。

6月13日,悟空单车宣布退出共享单车市场,成为共享单车失败第一品牌。随后,小蓝单车、酷骑单车等相继宣告失败,不少品牌还出现了押金难退的情况。

在共享单车的二线玩家纷纷因为押金困局倒下后,共享单车市场只剩寡头——ofo和摩拜游戏开罗。共享单车赛道上,又将有一番新的博弈上演。

无疑共享经济成为2017年一大热点。从长远看,共享经济的大幕只是刚刚开启,未来经过不断的博弈,那些能很好满足人们幸福生活需求的共享方式一定会走出自己的一方天地,共享经济一定会为经济社会发展增加活力。

“一带一路”:孕出新商机

5月14日,国家主席习近平在“一带一路”国际合作高峰论坛开幕式上发表主旨演讲时指出,“一带一路”建设逐渐从理念转化为行动,从愿景转变为现实,建设成果丰硕。

北京外国语大学丝绸之路研究院发起一项调查,来自“一带一路”地区20个国家的青年选出“你最想把中国的什么带回祖国”,得票最多的是高铁、网购、支付宝和共享单车,它们被称为中国的“新四大发明”。

这“新四大发明”囊括了生活消费要素。中国速度,高铁速度。高铁将广袤的中国在飞驰的动车中化为咫尺之遥,驶出国门就引得国际友人羡慕至极。如今驶出国门,为许多国家人民出行提供便捷的服务。网购的迅速发展,不仅催生了“国内剁手党”,“国际剁手党”也是越剁越开心。支付宝、无线支付模式代表作,不仅解决了带钱还是带卡的纠结,还解决了以往长期困扰国人的交易信用难题。至于共享单车,环保、共享的理念正是年轻一代的消费理念。

一定意义上说,“新四大发明”可以成为各行各业融入“一带一路”战略的共享经济支点,也可以成为中国提升开放型经济水平、构建对外开放新格局的抓手之一。“新四大发明”从看似最日常化的场景出发,形成中国与“一带一路”各国的人文交流和民心相通,构建起开放、创新、活力、联动、包容的经济



张和平/东方IC

现了共享充电宝。共享办公、共享服装、共享车位、共享健身仓等等也是非常火热。共享经济正在潜移默化地影响我们的生活。

一时之间,似乎“万物皆共享”。在这种浪潮之下,创业项目逐渐被投机行为淹没。共享经济出现了一些“无厘头”项目。共享篮球、共享雨伞、共享睡眠仓……一些共享项目,除了噱头,几乎都没有什么价值。

共享经济的初衷是充分利用社会闲置资源,使其发挥更大的价值,但共享经济井喷的一众项目只不过是把租赁换了一种说法。这些项目需要制造出大量的新产品,并占用现有社会资源和空间,往往是对社会资源的浪费。

6月13日,悟空单车宣布退出共享单车市场,成为共享单车失败第一品牌。随后,小蓝单车、酷骑单车等相继宣告失败,不少品牌还出现了押金难退的情况。

在共享单车的二线玩家纷纷因为押金困局倒下后,共享单车市场只剩寡头——ofo和摩拜游戏开罗。共享单车赛道上,又将有一番新的博弈上演。

无疑共享经济成为2017年一大热点。从长远看,共享经济的大幕只是刚刚开启,未来经过不断的博弈,那些能很好满足人们幸福生活需求的共享方式一定会走出自己的一方天地,共享经济一定会为经济社会发展增加活力。

“一带一路”:孕出新商机

5月14日,国家主席习近平在“一带一路”国际合作高峰论坛开幕式上发表主旨演讲时指出,“一带一路”建设逐渐从理念转化为行动,从愿景转变为现实,建设成果丰硕。

北京外国语大学丝绸之路研究院发起一项调查,来自“一带一路”地区20个国家的青年选出“你最想把中国的什么带回祖国”,得票最多的是高铁、网购、支付宝和共享单车,它们被称为中国的“新四大发明”。

这“新四大发明”囊括了生活消费要素。中国速度,高铁速度。高铁将广袤的中国在飞驰的动车中化为咫尺之遥,驶出国门就引得国际友人羡慕至极。如今驶出国门,为许多国家人民出行提供便捷的服务。网购的迅速发展,不仅催生了“国内剁手党”,“国际剁手党”也是越剁越开心。支付宝、无线支付模式代表作,不仅解决了带钱还是带卡的纠结,还解决了以往长期困扰国人的交易信用难题。至于共享单车,环保、共享的理念正是年轻一代的消费理念。

一定意义上说,“新四大发明”可以成为各行各业融入“一带一路”战略的共享经济支点,也可以成为中国提升开放型经济水平、构建对外开放新格局的抓手之一。“新四大发明”从看似最日常化的场景出发,形成中国与“一带一路”各国的人文交流和民心相通,构建起开放、创新、活力、联动、包容的经济

模式,也指向“一带一路”经济文化共同体发展趋势。

国企改革:全面提速

2017年,国企改革动作频频,落实效果初步显现。央企重组加速,混合所有制改革迈出实质性步伐,公司制改革接近尾声。

国务院国资委日前透露,今年以来国企改革重点难点问题陆续取得突破,其中公司制改制全面提速,中央企业集团层面公司制改制方案已全部批复完毕,各省级国资委出资企业改制面达到95.8%。



张和平/东方IC

今年是国企公司制改革全面提速的一年。中国企业研究院执行院长、首席研究员李锦认为,2017年的国企改革有5个明显的特点:一是,国资改革引领国企改革的态势比较明显。以管资本为主的监管体制改革,建立现代企业制度为核心的公司制改革和混合所有制为核心的产权改革,共同为国企改革创造条件,引领国企改革的新局面。二是,公司制改制进度加快。改制后,原来的“公司”将变为“有限公司”。国家以股东的形式参与,国有企业不再是行政性企业。国企改革朝着市场化方向深入推进。三是,混合所有制改革取得突破性进展。尤其是,联通和东航的混改试点形成重要突破,带动全国的混改试点的推进。四是,供给侧结构性改革效果非常明显。尤其是,年初政府工作报告提出的煤炭、钢铁去产能目标均已提前两个月超额完成。五是,央企重组频率明显提升,央企数量已经减至98家。未来,以布局优化、结构调整为重点的央企重组还会进一步加快。

2017年是国企改革的“施工年”,国企改革向纵深推进。

新能源车:跃上新台阶

在连续两年多的购置税补贴政策刺激下,2017年,新能源车迎来了大发展。

中国汽车工业协会的数据显示,11月份我国新能源汽车产销量分别为12.2万辆和11.9万辆,同比增长分别为70.1%和83%;2017年前11个月累计产销分别为63.9万辆和60.9万辆,同比增长分别为49.7%和51.4%。

商务部新闻发言人高峰在12月份商务例行发布会上指出,新能源汽车全年销量有望超过70万辆。整个新能源车行业奏响了疾速狂想曲。

业内人士认为,新能源车今年发展迅速得益于即将实施的双积分制。今年出现了大众联手江淮、福特牵手众泰、北汽与奔驰合作打造新能源汽车的消息。由于双积分要求车企必须拥有一定比例的新能源积分,而如果油耗积分过多导致新能源积分变为负数,车企下一年度将直接停产。“一些国外品牌产生了对在中国市场发展的担忧,今年谋求与本土企业联姻。”业内人士表示。

不过,疾速发展的新能源车也有避不开的关卡。关于汽车制造,技术是绕不开的话题。跟国际技术相比,国内新能源汽车厂家造的电动汽车并未达到消费者所需的程度,且至今仍然没有自己的新能源汽车核心技术,包括上汽在内的国内汽车厂商只能通过与海外巨头合作、采用共享知识产权的方式研发自己的车型。另外,当前新能源汽车终端使用存在充电桩运营混乱、充电效率不高,电池更换费用过高、售后体系跟不上等问题。更甚者,有不良制造企业,将政策红利作为企业获利的根本,没有落实到认真造车,更多的是将这些政策红利作为套取补贴的一个捷径。这些都说明新能源车之路还很长,需要各方都付出艰苦努力,最后才能达到理想的彼岸。

根据中汽协数据,2018年100万辆的总销量目标或能达成。看来,明年新能源车的发展依旧值得期待。

新零售:线上线下交融

2017年无疑是新零售元年,在今年的创投行业中,新零售的热度不亚于人工智能和共享经济,公开数据显示,2017年有关新零售的投融资事件超过百起,涉及金额97亿元人民币。

新零售,主要是消费体验+零售体验的双重升级,它的最大趋势是线上、线下、物流、数据、供应链的资源整合,“互联网+电商”和“实体+零售”也将由冲突和竞争,走向融合和互通。

2016年11月,国务院第一次发布关于新零售的指导意见——《关于推动零售实体创新转型的意见》。一年来,各行各业特别是消费领域关于新零售的探索和实践如火如荼,一些现象级的新零售模式不断涌现。

一年多以来,新零售的发展速度不可小觑,阿里巴巴围绕新零售的投资金额已达到500亿元,涉及高鑫零售、三江购物、联华超市、新华都等十多个项目。腾讯也在年末搭上新零售列车,重金入股永辉超市“超级物种”。此外,便利蜂、爱蜂蜂、每日优鲜等小玩家等也线上线下齐发力,企图抓住新零售契机,全面提升市场占比。据不完全统计,目前已有46家公司从事无人便利店。

零售升级,促进了个性化消费场所的诞生,体验式营销场所也在增加。互联网所形成地新零售让消费者有更多与厂家接触的机会,主要表现在场景体验、口碑体验等,通过体验可以最大限度的提升用户的参与和分享兴趣,提升消费者对产品的认同度。特别是场景体验,消费者通过亲身的体验感观,来进行识别。

新零售的发展,离不开大数据支持。大数据正在成为厂家和消费者分析、了解市场动向,提供个性化服务的数据依托。在此基础上,大数据将成为新零售业的金矿。以订单来源追溯为特色的优必上模式,将消费者消费情况的相关数据呈现到厂家眼前,将进一步服务底层特色生产厂家和普通消费者。

创新已成为经济发展的推动力,随着新经济、新动能的不断增大增强,中国经济一定会取得更大发展。



佟丽萍/东方IC

“这得益于我国强大的制造能力和配套能力。”张凯说。

据了解,由于我国具有完整的造船配套能力,目前包括美国在内的许多国家的船只修理都需要到我国的船坞进行,因为世界上几乎没有哪个国家拥有中国这样完整的设施以及成本优势。

形势依旧严峻

中国的造船行业正在从产能过剩的阵痛中逐渐走出,并恢复元气,但一个不容忽视的事实是,行业的产能过剩依然严重,整体迈向中高端的路子依旧还很长。

在南通启东的码头,一个个崭新的钻井平台停靠在码头,这些船只均是在2013年高价时由企业建造。随着2014年下半年国际油价骤然下跌,石油勘探开发投资减少,如今这些平台失去了买家。记者从权威人士处获悉,目前,仅停靠在码头的钻井平台就多达70个,这些平台造价不菲,少则几亿,多则几十亿。这些海工装备的过剩,恰恰在一个侧面反映了我国整个造船行业产能过剩的处境和去库存的压力,以及投资的盲目性。

郭大成认为,我国造船业目前依然面临很严峻的形势,在发展面临较多的困难,如融资难、融资贵;海工市场依旧低迷,在手订单风险加剧;手持订单量虽然有所回升,但连续生产面临挑战。除此之外,造船能力供大于求等长期存在的问题依然没有得到根本解决,品牌建设薄弱,自主研发设计能力有待进一步提高。

“下一步,我国造船业应当继续把科技创新摆在行业发展全局的核心位置,以科技创新带动全面创新,着力提高科技创新对产业发展的支撑力和引导力,充分发挥市场在资源配置中的决定性作用,加强政府引导,全力去除无效产能,着力化解过剩产能。”郭大成说。

一方面着力淘汰落后产能 一方面加快迈向中高端

中国造船业在产能过剩阵痛中寻曙光

本报记者 孙喜保

在江苏南通启东国家级海工装备制造基地的一个造船厂,工人们正在忙着焊接、搬运,各种船舶的零部件摆满了基地,整个船厂一片繁忙的生产景象,似乎在预示着行业正在从“寒冬”中逐渐复苏。

行业回暖出现

随着世界经济回暖,国际航运市场也在逐渐恢复,再加上近几年一些过剩造船产能的出清和库存的清理,给那些在“寒冬”中挺过来的造船厂带来了更多的订单。

“目前,我国造船行业正在出现一些积极的变化,在激烈的市场竞争和恶劣的市场大环境里,淘汰了一批,兼并重组了一批,如今能够存下来的基本都是佼佼者。”近日,中国船级社江苏分社社长张凯在接受本报记者采访时如此评价。

我国是全球第一造船大国,江苏则是中国船舶制造的大省,中国近三分之一的船舶在此生产;江苏也是国内造船企业的聚集地,业内多家知名企业聚集于此。可以说,江苏的造船业在一定程度上反映了我国造船行业整体的情况。

据中国船舶工业协会提供的数据显示,今年前

11个月,我国造船完工量、新接船舶订单量正保持增长,企业手持订单量也止跌企稳,协会重点监测企业工业产值等主要经济指标降幅也有所收窄。中国造船业正逐渐恢复元气。

产能过剩缓解

产能过剩是我国乃至整个世界造船行业的最大挑战,尤其是我国造船业。工信部数据显示,“十三五”期间全球新船年均需求在8000万至9000万载重吨左右,目前仅中国造船产能就达到6500万载重吨,这还是去产能后的结果,仅中国的造船产能就可满足全球绝大部分的需求。

如果说在中国经济高速发展的时候,这一产能过剩问题还能得到掩盖的话,那么在目前的背景下,问题则全部暴露出来:一方面我国经济已经进入中高速增长的新常态,对大宗商品市场需求放缓,购买力不足导致运力过剩,运价下降;另一方面则是,前几年由于我国造船行业的技术含量低,结构不合理,高端船舶制造能力不足,低端制造能力重复,导致我国造船行业面临着较大的经营压力,造船业遭遇到了前所未有的“寒冬”。

“受国际原油价格低迷、船运市场萧条等综合因素的影响,我国船舶市场近年来持续低迷,船舶工业面临巨大挑战。”中国船协会长郭大成表示。