

土地资源紧缺,用地成本攀升,城市产业空间形态需要创新和突破

# “工业上楼”! 深圳推动制造业企业“向上”发展

本报讯 (记者刘友婷)日前,广东省深圳市加快“工业上楼”厂房空间建设签约仪式举行。记者了解到,为进一步加快工业区转型升级和支持实体经济高质量发展,深圳将按照每年建设不少于2000万平方米,连续实施5年的规模进度,向社会提供“工业上楼”的高品质低成本产业空间,为制造业提供更加有力的空间保障。

土地是工业发展的基本要素,近年来,如何在有限的土地上为工业寻找适宜的生长空间,成为一些工业发达城市面临的重要问题。深圳在制造业高质量发展新格局和制造业空间资源紧缺背景下,加快谋求城市空间形态的创新和突破,推动“工业上楼”,让企业

在高层楼房中进行工业生产,在不改变工业用地性质的前提下,提升楼宇的容积率。今年,深圳提出,将工业空间作为城市基础设施加以保障,大力实施“工业上楼”优质产业空间行动计划,为制造业发展提供支撑。

早在2012年,深圳就已经在全国率先探索“工业上楼”的模式。如今,有不少1~3层扁平式分布的平房或矮楼工厂,已更新成一幢幢高楼工业厂房。在深圳工业大区、产业大区宝安,已有37个社会投资项目实践“工业上楼”。其中20个“改工类”城市更新项目已实施“工业上楼”,预计可提供厂房空间214.9万平方米;17个非城市更新产业项目中实施“工业上楼”,

预计可提供厂房空间94.4万平方米。

“作为新型产业空间供给模式,‘工业上楼’能让平均地效翻倍甚至提升数倍。产业布局从横向铺排到纵向扩展,节约了产业用地,在一定程度上缓解了制造业对土地扩张的需求与土地资源稀缺的矛盾。”戴德梁行莞惠地区业务发展总经理、华南区策略发展顾问部高级董事张国华研究“工业上楼”已有10年,他认为,“工业上楼”使企业能够通过集约化空间实现产业互动,有利于塑造高集约化的产业生态。

然而,并不是所有的工业都适合“上楼”。张国华举例说,电子信息产业、生物医

疗器械产业70%的生产环节可以“上楼”,装备制造产业的组装环节也适合“上楼”,而涉及新材料、化工污染相关的产业则不适合上楼。“是否具备‘上楼’条件,可通过环保安全、减振隔振、工艺需求、垂直交通、设备载重5要素进行筛选。其中,危化品等级、生产火灾危险等级、环保要求等为环保安全要素条件,可视为第一层级要素,有一票否决权。”

张国华建议,政府部门需要出台相关的操作指引,同时做好制造业企业的指导服务工作,让能够“上楼”的企业了解“工业上楼”,愿意“上楼”。此外,制造业对租购空间载体的价格较敏感,推动“上楼”还需出台相关激励、扶持政策。



## 采收蔬菜供应市场

12月3日,合肥市肥西县高店镇五四社区一家合作社的菜农在采收蔬菜。

近日,受寒潮天气影响,安徽省合肥市气温下降。合肥市肥西县高店镇蔬菜种植基地的菜农加紧采收蔬菜,供应市场。 新华社发(徐勇 摄)

## 智能制造助推 高质量发展

12月3日,在位于渝北区的重庆临空智能终端产业园,重庆传音科技有限公司工作人员在智能手机生产、质检车间作业。

近年来,重庆市渝北区通过打造智能终端产业园、出台政策引导性文件、实施针对性产业扶持和“数字化装备普及”计划等举措,在推动传统产业智能化改造的同时,积极培育新兴智能制造产业,助推经济高质量发展。

新华社记者 王全超 摄



缓解疫情影响冲击,助力恢复市场元气

## 重庆12条“硬核”措施为中小企业纾困

本报讯 (记者李国)近日,重庆中心城区47条公交线路及轨道交通9个车站恢复运营。为缓解疫情对中小企业造成的影响和冲击,重庆推出12条“硬核”措施助力中小企业阶段性纾困。

据悉,重庆将对受疫情影响暂时失去收入来源的个体工商户和中小微企业,予以展期、续贷。鼓励各银行机构对受疫情影响较大的个体工商户和中小微企业在原有贷款利率水平基础上再上浮10%以上。加大对小微企业票据融资的支持,将“金融活水”润百业活

动”延续到2023年一季度末,全面推广线上申贷。在2023年6月前,阶段性减免中小企业使用政府转贷资金产生的资金占用费。

重庆要求,各合作银行不得因中小企业使用政府转贷资金而下调其信用评级或压降其授信额度,确保符合条件的企业“应享尽享”;引导政府性融资担保机构扩面、降费、提质、增效,并分类给予保费补贴或绩效奖励;对符合条件且通过市级统保平台投保的小微企业所缴纳的出口信保保费按100%比例支持,政策执行期限至2023年12月

31日。

此外,重庆对承租国有房屋的服务业小微企业和个体工商户,一律减免2022年度6个月租金,实际租期不满一年的按比例减免;倡导民营企业楼宇、商场、市场运营方对小微租户适度减免或返还2022年11月场地租金。对符合条件的小微企业和个体工商户,给予实际缴纳失业保险费总额60%的失业保险稳岗返还;对受本轮疫情影响,未能及时缴费的小微企业和个体工商户,在2023年第一季度前继续实行水、电、气“欠费不停供”。

将“专精特新”理念厚植到中小企业培育发展全过程

## 青岛将新培育认定千家左右雏鹰企业

本报讯 (记者张楠 通讯员刘舒婷)记者日前从山东省青岛市政府召开的雏鹰企业认定管理办法新闻发布会上获悉,青岛将“专精特新”理念厚植到中小企业培育发展全过程,大力建设“雏鹰企业-瞪羚企业-独角兽企业”优质中小企业孵化育强体系,到2025年青岛将新培育认定千家左右雏鹰企业。

据了解,雏鹰企业的培育认定工作是青岛今年的一项创新性工作,青岛市民营经济发展局今年6月牵头印发了《青岛市加快推动

“专精特新”中小企业高质量发展行动方案(2022—2025年)》。方案将完善梯度培育路径机制设为重点任务目标,计划到2025年新培育认定雏鹰企业1000家左右,新培育、争创瞪羚企业150家左右、独角兽企业8家左右,逐步构建起“雏鹰企业-瞪羚企业-独角兽企业”优质中小企业孵化育强体系。

为规范雏鹰企业培育认定工作,青岛市民营经济发展局牵头制定了《青岛市雏鹰企业认定管理办法》,明确了雏鹰企业申报条件、委托

评审、认定公示和培育支持等内容,并于今年首次启动了雏鹰企业培育认定工作。

与以往“专精特新”中小企业培育体系不同的是,《青岛市雏鹰企业认定管理办法》中培育企业的范围由之前单一的制造业企业增加到全产业中小企业,重点倾向于具有成长性、“四新经济”企业。业内人士指出,该管理办法的实施,将有效推动青岛“专精特新”企业发展速度、数量和质量的有力提升,今年申报的企业数量已经超过500家。

《长三角预制菜点质量及服务评价规范》发布

## 长三角预制菜有了团体标准

本报讯 (记者黄洪涛)近年来,简单加热便可食用的预制菜成为消费者餐桌上的新宠,但由于质量参差不齐,行业标准缺失,也引发了不少消费纠纷。在此背景下,11月24日,《长三角预制菜点质量及服务评价规范》正式发布,12月起实施。

这一团体标准是长三角消保委联盟以长三角区域内预制菜市场发展状况为依托,由江苏省消保委牵头,联合长三角三省一市餐饮行业协会、部分预制菜龙头企业共同起草的,旨在通过科学化、规范化、系统化的标准规范,促进预制菜行业规范发展。

今年2月18日,江苏省消保委根据前期省内预制菜市场消费调查情况,发布了调查报告,指出预制菜市场存在菜品质量不尽如人意、菜品口味有待提升、菜品标识不详细、菜品种类单一、物流配送及提货问题多等问题。江苏省消保委有关负责人表示,种种问题表明预制菜行业若想做大做强,必须出台和完善相关标准。

针对消费者关注的热点和调查发现的问题,该标准从原材料、加工、包装、标签标识、贮存配送、还原度以及食品安全指标等多方面提出了明确要求。

例如,标准明确,预制菜企业应在醒目位置标明产品名称、制作加工信息、食用方法、贮存方法、保质期及最佳品尝期、净含量及食材信息,确保消费者能够对其所购的预制菜品基本信息有概括了解。

## 非机动车事故多与电动自行车有关

骑车时玩手机等缺乏交通风险意识是主因

本报讯 (记者杨召奎 通讯员漆长江)12月2日是第十一个“全国交通安全日”,当天,松果智库在京发布了《中国电动自行车预防性驾驶报告》(以下简称报告)。报告显示,当前电动自行车交通事故占所有非机动车交通事故的75%。为此,报告首次将汽车的“防御性驾驶”理念引入电动自行车领域。

报告显示,目前我国电动自行车的年产量超过3500万辆,保有量则已达3.5亿辆,均为世界第一。然而,随着电动自行车的普及,事故率也不断攀升。2016年~2020年,我国电动自行车肇事事故连续5年增长。

报告分析指出,用户缺乏交通风险意识是酿成事故的主要原因。其中,有将近30%的用户有骑电动自行车的同时使用手机的习惯。报告引用公安部道路交通安全中心相关论文的数据指出,一边骑车一边接打电话,发生事故的概率是平时的2.8倍,而一边骑车一边玩手机、刷视频、看微信等,发生事故的概率则是平时的23倍。

虽然事故率增长较快,但如果能有针对性地做好安全防护,即可大幅提升安全性。该报告总结了电动自行车“预防性驾驶十原则”安全指南,从佩戴头盔、拒绝骑行时玩手机、识别盲区、规避“鬼探头”等方面,介绍电动自行车预防性驾驶相关知识。为了响应报告的倡议,松果智库发起方“强国电单车”运营方松果出行还联合交警部门,在30余城市共同举办“全国交通安全日”系列宣传活动。

# 政策“交棒”市场,新能源汽车需重新出发

## 经济观察

本报记者 北梦原

再过不到1个月时间,国家新能源汽车补贴将终止退出。这项从2010年开始实施的补贴政策,经过数次取消和延长,最终将画上句号。

12年来,在“国补”等一系列鼓励政策加持下,我国新能源汽车产业抓住发展机遇,构建了全球领先的产业集群。与此同时,新能源汽车渗透率不断提升,我国成为世界第一大新能源汽车市场。

政策牵引市场,让中国汽车工业在新能源汽车这条赛道上赢得了先机。随着市场不断成长壮大,我国新能源汽车的发展动力,已经从最初的政策驱动,转变为政

策+市场双驱动。如今,“国补”彻底退出,政策交出“接力棒”,前路将交给市场。

从2016年开始,新能源汽车补贴逐年退坡,补贴的金额逐渐下降,补贴的标准逐年提高。每一次补贴退坡,都引发了市场的波动。如今,这最后一次也不例外。在享受“国补”的最后一段时光里,不少车企出台了锁单补贴、限时保价等各种优惠政策,鼓励消费者赶上政策“末班车”。

可喜的是,在最后一次与补贴政策的“互动”中,市场显示出了足够的从容。五六年前,车企为了保住更高补贴额,甚至会赶在补贴退坡前将未售出的新车提前上牌,然后转卖给消费者。而现在,各家车企的保价政策力度大不如前,一些车企销售价格不降反升;消费者也较为淡定,与1万多元的“国补”相比,他们更在意的品质。

有评论认为,这份从容,显示出新能源车

企乃至整个新能源汽车产业,走过了多年的补贴扶持期之后,近几年已经在加快成断补贴依赖。与多年前相比,当前新能源汽车市场对于补贴的敏感度已经大为降低。

从这个角度看,政策已然可以放心地“交出这一棒”,安心退出历史舞台。虽然如此,在新能源汽车发展前路上,仍面临着诸多考验。

在产业链方面,受上游原材料涨价、电池和芯片短缺等因素影响,新能源汽车生产成本不断上升,供应链稳定性持续遭受冲击。由此带来的终端销售价格承压、生产周期拉长、车企盈利困难等一系列问题,成为当前新能源汽车产业面临的巨大挑战。

在技术方面,尽管近年来新能源汽车产品不断发展成熟,续航里程、车辆品质不断提升,但新能源汽车的可靠性、安全性仍然不时受到质疑。随着新能源汽车普及率不断提升,续航注水、电池自燃、刹车失灵等风险事故曝光越来越

越多。一直以来大打“智能牌”“科技牌”的新能源汽车亟须回归造车的初心,重新重视安全、稳定、质量等最重要、最基本的问题。

在配套方面,今年1月~10月,我国新能源车渗透率已经站上25%,10月的销量渗透率高达29.4%,提前3年超额实现了“到2025年新能源汽车渗透率达到20%”的目标。然而,充电桩这一新能源汽车的关键配套设施建设却相对迟缓,车桩比始终徘徊在1.3至1.2之间。配套设施建设落后,已成为新能源汽车进一步推广普及的最大障碍。

12年来,我国新能源汽车产业在品牌推广、品牌建设、技术储备、设计与制造工艺等方面取得了长足的进步。如今,政策“交棒”市场,新能源汽车产业需要重新出发。期待其以更加积极主动的姿态,应对和解决前路上的种种风险和挑战。