

第四届中国自主创新年会 特别报道

打造高新区“升级版”

本报记者 祝惠春 陈莹莹

中国高新区面临打造“升级版”的“二次创业”。高新区发展面临什么问题？如何做好“高”和“新”两篇文章？在5月15日《经济日报》举办的第四届中国自主创新年会的“高新区”分论坛上，与会嘉宾围绕“打造‘升级版’高新区”发表了精彩观点。

高新区是经济体制改革的先行区，是建设创新型国家的示范区。在提高综合国力、经济结构、产业水平和高新技术企业的竞争力，以及优化创新环境等方面发挥了重要作用。科技部火炬中心常务副主任张志宏表示，高新区对我国经济发展的贡献逐年提高。2013年，国家高新区整体营业收入首次超过20万亿元，实现园区增加值达5.8万亿元，占到全国GDP的10.2%，出口创汇约占全国的17%。相当多的高新区都是当地经济最主要的支柱和最重要的增长点。目前，高新区也成为我国区域创新体系的核心载体。2013年高新区企业研发经费支出达2700多亿元，约占全国的三分之一；全部研发投入占生产总值的比重达5.26%，是全国平均水平的2.7倍；每万名从业人员拥有发明专利是全国平均水平的9.4倍；新产品销售收入占全国企业新产品销售收入的39%。可以说，各地的高新区已经成为靓丽的城市名片，是改革力度大，创新区域优的区域，建立了有利于激活创新要素的新机制、新模式。

中国高新区协会理事长张景安认



为，高新区具有中国自主创新的“引领示范”功能，如何进一步发挥这个作用，需要着力于5点：一是更多利用全球创新资源；二是创新是“寂寞的长跑”，要有耐心；三是高新区服务要超前，要用先进的思维和管理来打造服务升级版；四是要有团队精神，奉献精神；五是要真正扎实创新，打造先进的创新文化，来指导打造产业集群。

嘉宾普遍认为，当前高新区面临打造“升级版”的二次创业，需补齐“短板”。

打造高新区升级版，很重要的是解决好创新创业整体水平不高的问题，解决引领产业发展的原始性创新成果不足的问题，解决真正拥有全球主导权的高

端产业偏少的问题。”张志宏表示。武汉东湖高新区管委会副主任孙茜雯表示，东湖高新区发展经验之一就是通过创新体制机制，来推动科技创新，走过了从投资驱动到创新驱动的发展历程。她表示，虽在完善金融服务平台、行政管理体制方面做了大量的工作，但目前东湖高新区还存在院所与市场脱节严重、园区企业创新能力不够强、政产学研协同创新机制不够流畅等问题。

西安高新区管委会副主任陈辉表示，目前中西部高新区发展面临4大问题：一是产业集群度不够，没有哪个产业发展到了发生质变的临界点，以致影响了吸引高层次人才；二是发展环境有

待优化，尤其是民营科技企业还有很大的市场开拓空间；三是融资难，尤其是民营科技企业融资渠道少，比如去年西安高新区科技研发支持资金中，民营科技企业只获得10%；四是民营科技企业利润率低，难以留住人才。

高新区如何进一步深化改革，补齐当前“短板”？中关村科技园区管委会委员刘航介绍，起源于“中关村电子一条街”的中关村科技园，秉承自主创新理念，10年上台阶。目前正在遵循全球视野和市场导向两个原则，对4个方面深化改革：实行行政体制改革，探索建立特别行政监管区，行政权力实质下放；进行市场定价，外汇管理等经济社会协同改革，创办科技银行；进行跨领域的创新突破，推进京津冀地区创新辐射和转移；遵照国际创新发展整合化要求，打造与国际接轨的创新创业环境。

与会嘉宾还呼吁加大高新区政策改革力度。张志宏表示，“高新区的管理者不能只是政策的供应方，还要代表企业提出政策需求。”他认为有4个切入点：首先，做一些负面清单模式的突破；其次，把支持创业作为重要抓手，继续做好孵化链条，重视培育原创产业；第三，要把创新和创业结合起来，因为创业能通过市场渠道体现创新的价值；第四，高新区要重视企业家精神的弘扬和发展，在产业发展过程中应对企业家充分尊重。

改革，催动创新大潮

余惠敏

当前的中国，改革正在催动新一轮自主创新大潮。从全球范围看，科学技术越来越成为推动经济社会发展的主要力量，创新驱动是大势所趋；从国内现状看，主要依靠要素投入驱动的传统发展模式已难以为继，创新驱动是必然选择。无论是世界局势，还是中国现状，都为实施创新驱动发展战略带来了前所未有的重大机遇。只有全面深化改革，才能抓住稍纵即逝的机遇。

在我国，科技管理和资源配置缺乏顶层设计，自主创新难以形成合力；原始创新能力不强，很多产业领域的关键核心技术仍然受制于人；企业创新能力依然薄弱，市场在配置科技资源时尚未完全发挥决定性作用；重研究轻应用、重成果轻转化、重论文轻专利现象比比皆是，以科研能力和创新成果等为导向的科技人才评价标准还未建立；不少高新区产业结构趋同，缺乏特色优势……

改革即是创新，创新也是改革。就像科研探索必须敢冒风险才能获得创新成果一样，进一步深化体制机制改革本身同样也意味着风险。但当前形势下，不改革风险只会更大。我们必须坚持不懈，以改革与创新来真正化解经济运行中的风险。

全面深化改革，是自主创新事业新的开始。让我们不惧风险、深化改革，用改革的新进展，为经济转型注入创新活力和发展动力！

观点声音

科技部副部长张来武——

创新需要市场机制



高新区未来要通过改革科技创新体制、科技投入体制、行政管理体制，来完善创新的环境，特别是创新的文化环境。再通过市场来配置各种创新所需要的资源，如资金资源、人才资源、科技资源等等，从而促进创新和创新成果的转化、产业化。

——武汉东湖高新区管委会副主任孙茜雯

（本报记者 祝惠春 陈莹莹整理）

新能源汽车提速亟待“新动力”

本报记者 童 娜 刘 瑾

5月15日，在《经济日报》主办的第四届中国自主创新年会“新能源汽车的‘新动力’”分论坛上，与会嘉宾们集体为我国新能源汽车把脉，梳理适合我国产业现状的发展思路。

“我们这几年慢下来了。”中国科学技术发展战略研究院产业科技发展研究所所长刘峰用数据佐证了自己的观点。麦肯锡发布的电动汽车产业发展指数显示，目前来看所有国家指标都比较低，按照5级量分制，超过3分表明其产业处于比较成熟和快速发展的阶段，现在所有国家都在3分以下。值得关注的是，2010年日本、德国和中国发展指数比较接近，而2013年，德国和日本电动汽车产业发展成熟度超过2.5，而中国只有1.7。

刘峰认为，“减速”原因是多方面的，其中最重要的，在于需求层面政策多样性的差异。刘峰介绍说，中国和德国在支持电动汽车发展的政策框架体系上比较接近。但是德国在引导和激励市场需求方面，实施了更多优惠政策，比如说它的电动汽车可以在公交专用车道上行驶，再如一些国家的电动汽车可以和自家使用的汽油车共用牌照，等等。支持新能源汽车



的优惠政策越多，消费者的购买、使用信心就越充足。

“减速”还缘于新能源汽车处于产业化前夜，产业环境与政策具有不确定性，企业还在观望。工业和信息化部办公厅综合调研室副主任周玮认为，对于很多企业而言，现在真正能够把新能源汽车作为企业转型升级战略来考虑的并不是特别多。而且在新能源汽车推广应用过程中还面临地方保护主义的问题。他介绍说，

一些城市在推广应用进程中设置了技术壁垒，只推广纯电动汽车。诸如此类的条块分割难以真正调动国内强劲需求，培育出国内的大企业。“新能源汽车发展的困境主要源于4方面原因。”国家“863”计划节能与新能源汽车重大项目监理咨询专家组组长王秉刚说，主要是消费者可选择的产品还不够多、充电难、地方保护阻碍发展以及政府相关事务办理效率有待提高等。

北京市下周将出台相关政策，要求物业公司符合建筑安全要求内，无条件配合充电桩安装。未来，新建建筑中至少有18%必须配建充电桩，而对于已有物业，政府会出面与大型停车公司沟通，加快公共区域充电设施普及。

——北京市科委新能源与新材料处

处长 许心超

——北京新能源汽车股份有限公司副总经理 马仿列

（本报记者 童 娜 刘 瑾整理）

尽管面临重重困难，但新能源汽车发展已是大势所趋。那么这些前行中遇到的问题该如何解决？

北京市科委新能源与新材料处处长许心超说，北京市未来4年里，拿出了接近三分之一的购车指标给了新能源汽车。在解决制约新能源汽车使用的关键问题充电设施上，北京市采取了3项措施，一是实施备案管理，二是给予财政补贴，三是即将出台充电桩管理办法。

北京新能源汽车股份有限公司副总经理马仿列说，现在企业产品类型还比较缺乏，未来要着力提供更丰富的产品。在续航里程方面，要在现有基础上更持久。

国网能源研究院电网发展综合研究所所长张义斌提出，安装电动汽车充电设施要把握3个结合的原则。一是一定要公共措施和专用设施相结合，二是公用设施和停车设施相结合，三是充电服务和信息服务相结合。

展望未来，大家都充满信心。周玮说，今年一季度我国新能源汽车产量6651辆，销售是6853辆，比上年同期大幅增加，预计全年销量有望达到2.5万辆。

以前全球多数的新能源车企都处于研发或小批量试产阶段，而今年，部分企业进入产业化和市场化阶段。从目前相对比较成功的特斯拉公司来看，未来新能源汽车行业面临的竞争环境更需要商业模式的创新。

——北京新能源汽车股份有限公司

副总经理 马仿列

（本报记者 童 娜 刘 瑾整理）

工信部副部长毛伟明——

产业升级核心靠创新



加快实施创新驱动发展战略，围绕着工业转型升级，全面提升产业核心竞争力，下面几个环节至关重要。

一是要充分发挥企业在技术决策、研发投入、科技组织和成果转化的主体作用，围绕产业发展的重大需求，通过技术创新示范企业的引领和带动，加强企业与高等院校、科研院所的紧密结合，促进产业链、创新链、资金链相互结合。二是要全面提升创新能力，鼓励企业组织建设新一代宽带移动通信网及基础制造装备等重大科技专项，加强研发机构的建设。三是要着力构建标准体系，标准是掌握主动的先机，应紧扣产业发展的需求，鼓励企业积极参与国际标准制定，占据产业和技术竞争的制高点。四是要全力培育自主品牌，围绕着市场需求开发新产品，提升品牌竞争力。五是要不断完善创新环境，政策是激发创新活力的重要保障，应加强技术创新的人才培养，实施中小企业公共服务平台网络建设工程，支持中小企业创新创业。

（本报记者 陈学慧整理）

与德国新能源汽车发展政策相较，我国的相关政策在供给层面和环境政策层面相差不大，但在需求层面政策上，我国政策的多样性和实施力度还有些不足。如何更好地制定需求面政策，将是制定新能源汽车产业新政策的重中之重。

——中国科学技术发展战略研究院产业科技发展研究所所长 刘 峰