

上半年用电增速回升

转型持续发力 本报记者 王轶辰报道:国家发展和改革委员会今天发布上半年发电量情况,初步统计,今年上半年,全国全社会用电量约27759亿千瓦时,同比增长2.7%,增速较去年同期回升1.4个百分点。专家表示,虽然用电量持续保持低位运行,但在高耗能行业去产能的背景下,上半年用电增速仍然出现回升,说明结构调整、转型升级成效显著。

结构不断优化

具体来看,上半年第一、二、三产业和居民生活用电量同比分别增长7.7%、0.5%、9.2%和7.7%,增速同比分别回升6.9个、1.0个、1.2个和2.9个百分点。分季度看,一、二季度全国全社会用电量同比分别增长3.2%、2.1%。6月全社会用电量约4925.3亿千瓦时,同比增长2.6%,增速同比回升0.9个百分点。

“全社会用电量平稳增长的同时,用电结构不断优化,三产和居民生活用电对全社会用电量增长的贡献率大于二产。”国家发改委新闻发言人赵辰昕表示。

上半年,三产和居民生活用电对全社会用电量增长的影响度合计达到80.9%,远高于二产的14.4%。三产用电中,信息传输、计算机服务和软件业用电同比增长14.2%,商业、住宿和餐饮业用电同比增长7.3%,金融、

房地产、商务及服务业用电同比增长9.6%。赵辰昕表示,受去产能影响,高耗能行业用电量降幅较大,直接导致上半年二产用电总体低迷,同比仅增长0.5%。其中,冶金、有色行业用电同比分别下降9.4%和4.3%,增速同比分别回落2.9个和9.6个百分点。

值得注意的是,此番用电量回暖的背后,是我国电力体制改革力度的加大。“上半年我国着力推进电力市场化交易,发用电计划、竞争性环节电价、配售电业务有序放开,输配电价改革覆盖全国18个省级电网和华北区域电网,电力市场化交易规模显著扩大,并在优化电力资源配置、降低用电成本等方面发挥积极作用。”赵辰昕说。

从发电情况看,改革起到了良好效用。上半年全国水电、核电发电量同比分别增长15.3%和25.6%,火电发电量同比下降2.9%,折合节约标准煤约3247万吨,减排二氧化碳约0.85亿吨,发电结构继续优化。

此外,用能成本逐步降低。赵辰昕透露,通过实施煤电价格联动,燃煤机组上网电价、一般工商业电价每千瓦时平均降低3分钱,加上利用取消化肥优惠价等腾出的空间降低工商业电价,共减轻电费负担470亿元左右。同时,7个地区试点的输配电价改革,降低输配电费用80亿元;电力直接交易今年预计达到1万亿千瓦时,进一步减少企业支出285亿元;非居民用天然气门站价格每立方米降低0.7元,减轻下游用气企业负担430亿元以上。

近日,国务院办公厅印发《营造良好市场环境推动交通物流融合发展实施方案》,要求“推动交通物流一体化、集装化、网络化、社会化、智能化发展,构建交通物流融合发展新体系”,明确提出“十三五”时期我国交通物流融合发展的思路、方向和主要任务。

一、把握发展机遇,迎合交通与物流融合发展大趋势,顺应新的发展要求

物流业是融合运输、仓储、货代、信息等产业的复合型服务业,交通运输是物流的基础环节和依托载体,二者密切相关,有机结合、协同联动、相互促进,对支撑和引领经济社会发展具有基础性、战略性作用。从发达国家经验看,交通、物流、互联网联动融合已成为较普遍的现象和大势所趋。当前,我国处于经济新常态下加快转变发展方式、深度融入国际产业分工格局、提升全球产业价值链地位的关键时期,产业跨界融合和资源整合共享趋势凸显。加快综合交通、现代物流与新一代信息技术融合联动发展,高效串接产业链各部门,衔接供应链各环节、打通运输链各节点,有利于促进要素有序流动、资源高效配置、市场深度融合,推动实体经济结构优化、降本增效;有利于加快新理念、新技术、新模式应用,更好支撑农业、工业、服务业转型升级,推动产业结构向中高端迈进;有利于支持企业“走出去”,深度融入国际产业分工格局,提高国际竞争力,对推动供给侧结构性改革,发挥交通运输与物流整体效率,改善产业运行环境,培育经济增长新动能和新增增长点,拓展发展新空间,提升经济综合效益,具有重大意义。

近年来,我国交通运输与物流快速发展,综合运输大通道基本贯通,综合交通枢纽和物流节点城市功能显著提升。交通物流衔接融合的基础网络初步形成,江海、陆海等多式联运服务能力不断增强。运用互联网、大数据等信息技术的效果日益显现,公路港、电商物流等新业态不断涌现,提升了交通、物流效率。但交通、物流与信息技术融合不足,支撑保障实体经济高效运行的作用尚未有效发挥,突出表现为交通枢纽与物流园区布局不衔接,多式联运和供应链物流发展滞后,运输标准化、信息化、规模化水平较低,交通物流链

式流程不畅,“最初和最后一公里”尚未打通,服务未能实现“一单到底”,互联网、物联网、云计算、大数据等技术应用不足,共享服务平台缺失,“信息孤岛”问题突出,产业发展环境不完善,体制机制不协调,市场诚信体系不健全,特别是共享平台、体制机制等问题严重制约着交通、物流、现代信息技术之间的深度融合,亟待有效解决。为此,需要把握经济结构、转变方式带来的交通物流融合发展机遇,积极迎合国内外交通物流融合发展趋势,顺应经济新常态带来的发展新要求,以构筑资源共享平台和创新体制机制为重点,提高交通物流融合发展质量与效率。

二、构筑共享平台,以“互联网”为纽带,实现交通与物流资源高效利用

整合信息资源、链接服务资源、集聚管理资源、拓展社会资源,加快构建资源共享、高效配置的交通与物流运行平台体系,是推进交通与物流深度融合的有效途径和重要手段。目前,我国交通、物流总体仍处于各自为政,分离、分割、分散式发展状态,尽管政府、企业都高度关注资源整合和要素共享,部分区域、领域也由政府或企业搭建了一些社会化或专业化的资源整合平台,如上海航运交易所、菜鸟智能物流骨干网等,拥有各类互联网平台超过2000个,各类移动终端应用近300个,但总体来看规模小、分布散、功能不完善,各主体、各地区、各企业、各平台之间标准不对接、接口不统一、设施不共用、信息不互通、资源不共享。

要推动交通与物流深度融合,必须充分利用互联网、大数据、云计算等现代信息技术手段,真正构筑形成促进资源要素高效流动、开放共享的平台体系。

一是依托国家电子政务外网,由政府推动,企业、行业组织共同参与,整合现有资源,建设国家交通与物流共享服务平台。该平台的主要功能,首先是提供“一站式”公共服务,要做到“三个对接”,既对接铁路、航运、航空等国有大型运输与物流企业运作平台,统一标准、企业赋码、平台汇聚,实现“一单一码、电子认证、绿色畅行”;也对接社会化企业经营平台,引导结合自身实际对赋码货物提供便捷运输;还对接交通、物流、信用、金融、公安、工

商、税务、海关、边防、检验检疫等系统,提供一站式服务。其次是促进公共数据交换共享,发挥平台对接相关部门、重点企业已有信息系统的信息交换通道作用,并强化与国际标准、规范信息交换的标准和接口等对接。再次是提升大数据对决策的支撑能力,加强大数据分析利用,汇集形成面向社会开放的交通物流“大数据”库,挖掘应用数据资源,提高宏观经济监测、重大基础设施布局、物流仓储分布、产业政策决策的科学化水平。

二是鼓励交通与物流企业拓展专业化平台的社会服务功能,推进“平台+物流交易”“平台+供应链协同”“平台+跨境电商”“平台+金融保险”等多种合作模式,与国家共享服务平台合作共建,实现信息交换、数据共享、一体服务。首先是重点支持社会资本有序建设综合运输信息、物流资源交易、大宗商品交易服务等专业化经营平台,提供信息发布、交易撮合、线路优化、仓配管理、追踪溯源、数据分析、担保结算、融资保险、信用评价、客户咨询等服务,引导线上线下多点互动运行和协同运作。其次是推动跨境交通物流及贸易等专业化平台融合整合。重点以服务“一带一路”战略为导向,推动跨境交通、物流及贸易平台整合衔接与融合发展,实行“单一窗口”制度,构筑联合查验、一次放行的通关新模式,鼓励跨境物流平台通过委托代理、设立分支机构等方式在海外拓展服务网络,增强电商跨境服务能力。

三是强化跨平台资源共享共用,加强对各类平台的监督管理。首先是建立健全信息资源共享机制。重点推进政务信息公开,建立公共数据互换制度,提供物流信息标准建设、交换管理、行业公共信息收集与维护、国内国际信息交流合作等服务。推进政府部门、社会组织、企业主体等开展互应用服务,构建合作共赢机制。其次是加强诚信体系建设。充分利用交通物流公共数据,依托社会信用信息共享平台,整合汇聚行业协会、专业化经营平台数据资源,形成行业相关主体诚信档案,建立实施“黑名单”制度和机制,对失信企业予以预警警示、惩戒和淘汰等处理。

三、创新体制机制,积极营造交通、物流、信息融合发展的良好产业生态

完善体制机制、技术标准和政策保障,

构建开放公平的市场环境,是促进交通与物流融合发展的重要基础。要推动交通与物流深度融合,必须在体制机制方面下大力气,真正营造有利于交通、物流、现代信息以及其他产业融合发展的产业生态。

一是理顺制度框架。首先是强化部门间衔接协调。加强中央与地方之间、区域之间的政策协同和监管协调,充分发挥既有部际联席会议等制度的协调作用,研究协调跨行业、跨部门、跨领域的规划、政策、标准等重大事项,促进政府、企业、中介组织、行业协会等信息公开与共享。其次是统筹规划建设。围绕设施规划、设计、建设、运营,形成统一协调机制,做到统一规划、统一设计、统一建设、统筹运营,推进“多规合一”,加强交通、物流设施规划与城乡规划、土地利用规划等的衔接。

二是营造市场环境。建立健全符合市场规律和行业发展规律的价格形成机制,加强执法力度,维护市场公平。完善市场准入制度,优化市场结构,支持企业规模化、集约化、网络化发展。在企业设立分支机构、申办资质证照等方面,加大简政放权力度。抓紧研究出台无车承运人资质条件。加强诚信体系建设,建立跨区域、跨行业联合惩戒机制,加大违法违规的惩戒力度。加强安全监管,重点加大公路超载整治力度。

三是强化政策支持。以打破条块分割、地域歧视、企业垄断为重点,系统梳理、修订、完善交通、物流融合发展的相关政策法规,通过政策法规约束主体行为。合理界定交通物流基础设施公益属性,加大财政性资金对公共基础设施建设、共享服务平台构建、节能减排车辆更新、绿色包装补贴及公共服务产品提供等的支持力度。加快建立完善“一单制”相关配套政策和管理办法。完善物流企业、无车承运人以及个体运输户代开发票政策。引导金融机构支持综合交通物流枢纽建设、标准化装备制造推广等。

四是完善技术标准。加强产品生产、流通等全链条设施设备标准衔接。加快修订完善物流园区等设施建设标准与规划。建立共享服务平台标准化网络接口和单证自动转换标准格式。完善交通物流服务水平,提升系统运行效率和操作安全性。完善全社会物流统计核算指标和标准等。

提高产业资金支持精准度 持续提升企业市场竞争力

深圳市福田区创新打造现代化国际化创新型城区

为破除创新驱动发展瓶颈,深圳市近期密集出台“推动科技创新、提升企业竞争力、促进人才优先发展”等方面的“三大政策”,以推进供给侧结构性改革为主线,有力、有度、有效落实好“三去一降一补”重点任务,持续深入推进创新战略,培养壮大一批有国际竞争力的创新型领军企业,努力实现“十三五”良好开局。

与此同时,深圳市福田区从自身特点、自身优势出发,积极加强市区两级政策的衔接和协调,以“四个全面”和“五大发展理念”为引领,紧紧围绕“打造现代化国际化创新型城市”的战略目标,紧扣“市场化、多元化、精准化、集中化”原则,围绕促进产业发展形成增量,资金申请清晰明确、诚信可靠、可预期和行业特色突出、阶段时段具体的要求,构建“上层整合资源、中层精简审批、基层标准服务”的管理模式,完善资金政策体系,提高资金支持精准度,发挥产业资金引导作用,利用市场正向反馈为创新提供内在激励,有效激发市场配置资源的活力与动力,把产业创新、金融创新、科技创新等融合在一起,为创新营造良好的土壤,持续提升福田区企业竞争力。

产业资金是促进产业升级的重要手段,是政府引导支持的重要载体。自2012年以来,福田区建立了规范的“1+1+9”产业资金政策体系,对产业聚集、产业发展发挥了重要的作用:一是向总部企业倾斜支持其做大做强;二是促进产业转型升级,尤其是支持高成长性企业;三是加大对中小微企业支持,培育企业中的好苗子;四是加大关键节点支持,帮助暂时困难但具有发展潜力的企业突破关键期、渡过难关。

为加快推进供给侧结构性改革,注重政府引导和政策支持,2016年,福田区修订了产业资金政策,资金安排预计将达10亿元。修订后的产业资金政策体系格局基本不变,继续支持总部经济、现代服务业、金融业、科技创新、绿色发展、文化产业、标准化战略、区长质量奖和产业行业协会,共设168个支持项目,其中核准制项目166个,评审制项目2个,具有突出招商引资和支持小微企业、坚持市场化多元化引导、指引清晰明确可以预期、突出行业特色及阶段时段特征等四大特征,支持企业提升核心竞争力,鼓励引导企业做大做强做优。

新的产业资金政策体现的十大变化:

一、改革资金运行机制,建立“简易程序办理、专责小组会议审批、联审会审批”三种办理模式。对标准清晰、条件清楚、没有自由裁量空间的项目采取简易程序办理,办理时间从3个月压缩至1个月,提速60%,涉及46个项目,占27.8%;专责小组会议审批办理简易程序之外的实施细则规定支持项目,办理时间从3个月压缩至2

个月,提速30%,涉及114个项目,占69.09%;联审会负责审批对超出各专项资金实施细则规定范围的事项、专责小组提请审议的事项、其他联审会认为应提交审议的重大事项进行审议,提高决策的科学性、严谨性和规范性。

二、创新发现机制,产业资金政策体系原则上规定了专项资金的产业导向和激励功能,推动招商引资和产业转型升级,提升营商环境综合优势。对辖区经济社会发展有重要影响,且分项资金实施细则未涵盖的事项,可由企业向主管部门提出申请资金支持。

三、加大资金支持力度,年度纳税额1亿元以上企业或在地统计属于大型以上企业由原来的年度支持不超



图为深圳市福田区CBD。

过300万元提高至最高不超过500万元,经认定的特大项目支持提高至最高不超过1000万元。加大具体项目的支持金额,如具有一定规模企业的贷款贴息支持,由原来的最高不超过50万元提高至最高不超过100万元。

四、关注小微企业成长,分项资金实施细则专门设立小微企业贷款贴息项目,对在地统计名录库内的每家小微企业予以不超过10万元的支持。该举措将惠及辖区近3万家小微企业,切实缓解小微企业“融资难、融资贵”的困难。

五、突出招商引资,专门设立招商引资实施细则,从落户奖励、办公用房支持、配套支持等7个方面支持重大龙头企业和重大关键项目的引进,充分发挥大型企业支撑引领作用示范带动作用,资金支持最高可达4500万元。

六、加大专门专业服务业支持,修订后的产业资金政策规定对提供法律服务、财税服务、金融中介、咨询服务、评估服务、质检技术服务、会展服务等专业服务业企业,营业收入同比增长20%以上、经营业绩突出的高成长性企业,给予最高50万元的经营奖励。增加办公用房

支持,符合条件的专业服务业企业,2015年1月1日后在福田区新购置自用办公用房的,可按最高3000元/㎡的标准分三年给予支持,每年度最高支持300万元。增加人才培养支持,对辖区专业服务龙头机构举办或组织参加的行业内高端培训,经事先备案,可按最高每人培训费用的30%、给予该培训项目不超过30万元的经费支持,全面提高从业人员专业素质。

七、建立企业可预期、可监督的政府服务清单,各部门根据实施细则编制规范的《申请指南》,方便企业对号入座准备申请材料,政府在线发布政策,多渠道组织政策宣讲,各部门按公开的支持标准和流程审核办理,提出合理的资金支持方案,公开支持的企业名单和项目,接受社会监督。建立资金支持限制清单,企业对照政策和标准可预期申请项目的办理结果。

八、建立资金支持限制清单,审慎梳理受累计支持满3年的支持项目,结合产业发展方向和企业需求,缩小限制清单范围,放宽支持项目。提高资金支持力度,年度对同一企业的支持上限由原来的300万元增加至1000万元。

九、全年开放受理。除规定了受理期限的项目外,其他项目全年开放受理,当年受理项目原则上当年办结、回复。

十、给予企业关键节点支持。辖区产业行业协会发现并经主管部门核实,具有发展潜力但暂时出现经营困难的辖区企业,也可以安排资金支持,帮助企业渡过难关。

此外,新的产业资金政策突出行业特色及阶段时段特征。

一、总部经济实施细则突出对总部企业持续服务和存量企业的支持,做好市区联动的配套奖励,关注支柱企业、传统优势行业,鼓励总部企业购置办公用房,调动高端商务楼宇业主、物业公司、大企业积极性。“总部经营奖励”从原来的最高支持200万元提高至300万元。

二、现代服务业实施细则突出对出口外贸企业、社销零售增长、服务贸易和专业服务业的支持,并全面提高资金支持力度,加大对企业开拓海外市场风险的保障力度。如保费支持,对企业的出口信用保险项目给予保费的40%,给予最高50万元的支持,新增“海外投资保险”支持,对相关企业按实际支付保费的40%支持,专业服务业新增“购置办公用房”和“人才培养支持”,贷款贴息支持的最高限额由50万元提高至100万元。

三、金融业和企业上市实施细则突出市区联动,紧扣市金融办出台的支持金融业条款,借力金融机构的“杠杆”和“桥梁”作用,发挥金融机构服务中小微企业的

积极性和主动性,在金融创新、资产扩张、品牌宣传、高端培训、行业服务、上市服务等方面加大支持力度。

四、绿色发展实施细则突出对小微企业、市场化项目和对企业源头的支持,切实缓解小微企业融资难融资贵的问题,设立“小微企业贷款贴息支持”、“研发推广类支持”、“专业服务类支持”等。

五、文化产业实施细则突出市场化、产业聚集发展和加大贴息支持力度,注重新引进重点龙头文化企业和产业园区自主培植优质文化企业,加大对创意设计和研发创新支持,引领时尚产业发展。

六、科技创新实施细则突出科技金融、国高企业、孵化期企业、成长期科技企业、创新创业活动、互联网和电子商务项目的支持。

七、标准化战略实施细则突出标准研制、企业标准联盟机制培育和采用执行标准的支持。

八、产业行业协会实施细则强化对协会综合能力的支持,并鼓励提供“互联网+”服务乘数效能和发挥引入战略合作项目的桥梁作用。

在产业资金政策多年实践的基础上,福田区从申报条件、支持标准到办理期限还做了进一步的规范、明确、刚性规定。

一是统一入口和出口,福田区企业服务中心作为服务企业的综合平台负责申报受理,各产业主管部门负责办理,对实施细则暂未涵盖但对辖区经济社会发展重要的事项按“一事一议”流程办理。

二是强调企业诚信申报,对企业在申报、执行受支持项目过程中有弄虚作假,拒绝配合产业资金绩效评价和监督检查的,将录入诚信黑名单,五年内取消产业资金支持资格。



图为位于福田区的深圳国际创新中心。