四部门组织申报产融合作试点城市，加强政银企互动——

产融合作　互助双赢

本报记者　刘　瑾

工业和信息化部、财政部、人民银行、银监会日前联合印发了《关于组织申报产融合作试点城市的通知》，明确了产业与金融合作试点城市的总体要求、基本原则、主要内容等，启动了产业与金融合作试点城市的相关工作。近日，工业和信息化部财务司负责人就相关问题接受了《经济日报》记者采访。

工信部财务司相关负责人表示，今年上半年，工业经济运行总体平稳，改变了去年持续负增长状态，这当中，金融的支持发挥了重要作用。，同时，支持实体经济也是金融业生存发展的根本。四部门联合开展产融合作试点城市工作，就是要牢固树立和贯彻落实创新、协调、绿色、开放、共享的发展理念，加快实施《中国制造2025》，以提升金融服务实体经济的效率和能力为目标，强化金融对产业的支撑作用，营造产业与金融良性互动的生态环境。通过试点城市试点示范，探索路径，积累经验。

“这次四部门联合推动产融合作试点城市工作，目标明确，内容丰富，亮点很多。”该负责人表示，概括起来，试点的主要内容是：第一，加强信息共享，搭建产融合作平台；第二，创新金融产品和金融服务，要引导金融机构开发适合“双创”、推动实体经济发展的金融产品等；第三，探索各类基金合作的新模式，要发挥财政资金的杠杆撬动作用，引导产业资本、金融资本、社会资本支持本地区重点产业发展；第四，创新财政金融有效互动的模式，鼓励地方政府引导金融机构加大对重点企业和重点项目的融资支持；第五，完善产业链金融服务。产业链融资主要是围绕产业链上下游企业提供金融服务，具有效率高、成本低的优势和专业化、个性化的特点。

该负责人表示，这次试点强调不求面面俱到，要突出主题，结合实际，务实推进。试点城市可结合实际，选择工业和信息化部会同人民银行、银监会印发的《加强信息共享　促进产融合作行动方案》中的相关内容开展试点。试点城市工作的目标是通过3年左右的时间，产业信息与金融机构对接机制基本建立并有序运转，金融服务产业的能力进一步提高，产业与金融互动良好，重点产业健康发展，企业核心竞争力有效提升。

据介绍，产业与金融合作试点城市工作要遵循以下三项基本原则：一是市场主导，政府引导；二是突出特色，示范引领；三是立足创新，重点突破。

该负责人表示，申报产融合作试点的城市应同时具备以下条件：一是产业基础好，二是金融资源丰富，三是政府对产融合作工作高度重视，四是产融合作具有一定的基础，产业与金融互动较好。

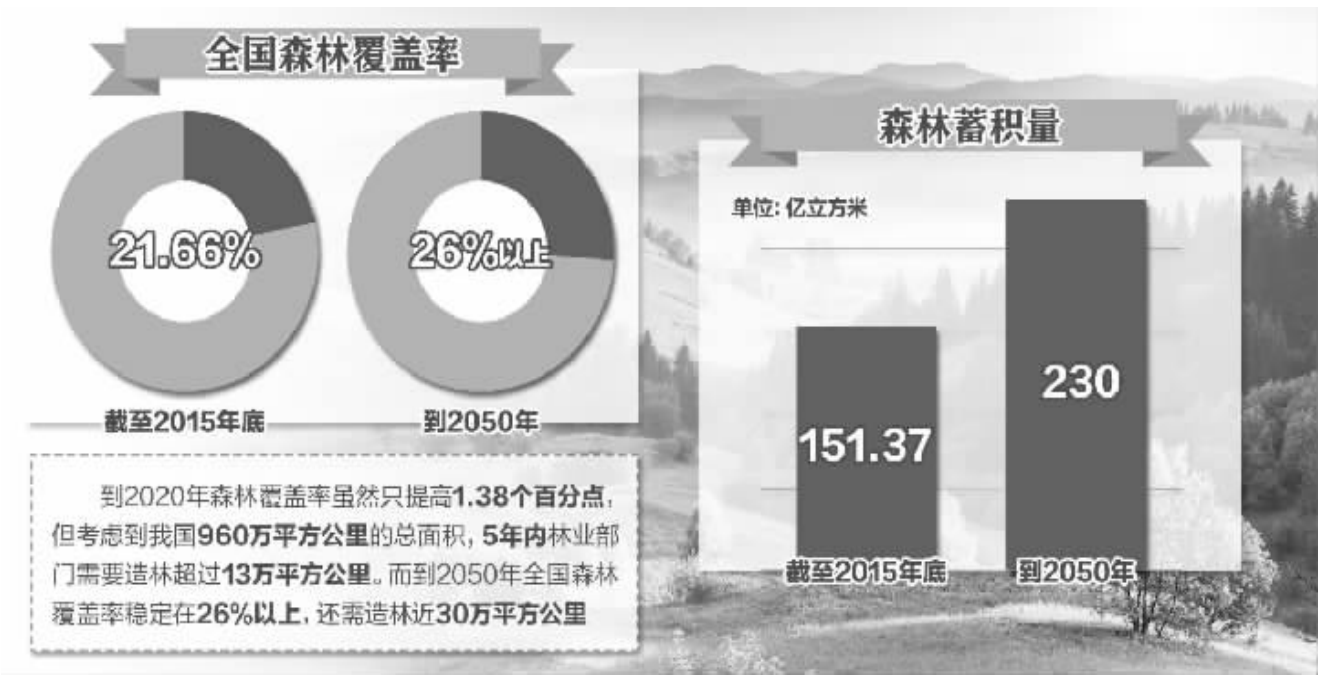
到2020年，我国森林覆盖率将超过23.04%，主要生态服务价值要超过15万亿元——

森林好不好　关键在经营

本报记者　黄俊毅

透视

“森林质量不高，是我国林业最突出的问题。提高森林质量，关键在于加强森林经营。”谈及刚刚发布的《全国森林经营规划(2016—2050年)》，国家林业局造林绿化管理司司长王祝雄如是说。这项规划提出，到2020年，我国森林覆盖率将超过23.04%，森林蓄积量要超过165亿立方米，森林植被总碳储量将超过95亿吨，森林每年提供的主要生态服务价值要超过15万亿元。



划分八大区域

《规划》把全国划分为8个经营区，分别是：大兴安岭寒温带针叶林经营区、东北中温带针阔混交林经营区、华北暖温带落叶阔叶林经营区、南方亚热带常绿阔叶林和针阔混交林经营区、南方热带季雨林和雨林经营区、云贵高原亚热带针叶林经营区、青藏高原暗针叶林经营区、北方草原荒漠温带针叶林和落叶阔叶林经营区。

《规划》对森林经营活动涉及的造林、抚育、改造、采伐、更新等环节的一系列技术措施进行组合，按照经营对象和作业强度由高到低顺序，研究提出了7种森林作业法。这7种森林作业法有助于构建完整的森林经营作业链，树立全周期森林经营理念，确保经营策略落到实处、经营行为科学规范。同时，为推动皆伐、轮伐等简单的森林采伐利用方式向渐伐、径级择伐、单株木择伐等更高水平的精细化采伐利用方式转变，引导和鼓励培育珍贵树种大径材，推动多功能森林经营，《规划》在系统收集、整理、研究相关科研成果和实践经验的基础上，参考林业发达国家的做法，研究提出了各经营区主要树种的经营特征及其目标直径。

“这是《规划》最重要的创新之处。”王祝雄说。森林经营的专业性、技术性比较强，从我国现状来看，由于森林经营工作长期被忽视，基础理论研究落后、先进实用技术缺乏、专业人才队伍断档，发达国家的成功经验和先进理念在我国难以落地生根，森林经营理论和技术滞后成为制约我国现代林业建设的明显短板。为切实提高我国森林经营水平，急需推动建立符合中国国情的森林经营理论与技术体系。本《规划》在吸纳、借鉴林业发达国家成功经验的基础上，紧密结合我国森林经营的历史和现状，详细阐述了我国森林经营技术体系，并将其落实到8大区域的经营策略中。

经营因林施策

“《规划》结合中国林情实际，针对不同类型、不同发育阶段、不同演替进程的森林，采取更加精准的经营技术措施，因林施策。”王祝雄说。

首先是突出主导功能兼顾辅助功能、防止地力衰退、保持森林健康稳定、保护生物多样性，强调适度规模经营。其次是对接公益林和商品林“两类林”管理政策，提出公益林严格保育、兼用林多功能经营、商品林集约经营的经营策略，并与不同等级国家级公益林、地方公益林以及各类商品林有机衔接，确保公益林能够切实得到保育，商品林能够充分发挥多重效益。

“在天然林、人工林两大类基础上，进一步按照森林近自然度，将天然林划分为原始林、天然过伐林、天然次生林、退化次生林，将人工林划分为近天然人工林、人工混交林、人工阔叶纯林、人工针叶纯林。”王祝雄认为，针对不同类型、不同发育阶段、不同演替进程的森林，采取更加精准的经营技术措施，因林施策，将提高《规划》的可操作性。

目标可以实现

除了2016年至2020年的近期目标，《规划》还设定了我国森林经营2021年至2050年的远期目标：到2050年，森林经营进入世界先进国家行列。森林经营对增加森林总量、提高森林质量、增强森林效能的贡献持续提升。全国森林覆盖率稳定在26%以上，森林蓄积达到230亿立方米以上。森林植被总碳储量达到130亿吨以上，森林每年提供的主要生态服务价值达到31万亿元以上。

国家林业局公布的数据显示，截至去年底，我国森林覆盖率为21.66%，森林蓄积量为151.37亿立方米。到2020年森林覆盖率虽然只提高1.38个百分点，但考虑到我国960万平方公里的总面积，5年内林业部门需要造林超过13万平方公里。到2050年全国森林覆盖率稳定在26%以上，还需造林近30万平方公里。目标能实现吗？

“这个目标设定得比较合理，完全可以达成。以‘十二五’期间为例，全国共完成造林4.5亿亩、森林抚育6亿亩，森林覆盖率提高到21.66%，比2010年提升了1.66个百分点。”国家林业局相关负责人说。他表示，“十三五”期间，林业部门将全面加强生态保护和修复，大规模开展造林绿化，增加森林资源总量；继续抓好新一轮退耕还林、三北防护林建设、荒漠化石漠化综合治理等重点林业生态工程，着力增加生态脆弱区林草植被；创新产权模式和国土绿化机制，开展大规模国土绿化行动，深入开展义务植树活动，加快森林城市和森林乡村建设，吸引社会力量造林绿化。

王祝雄表示，《规划》设定的森林蓄积量、每公顷乔木林蓄积量、年均生长量等指标值，是根据近3次全国森林资源清查期间森林采伐实际消耗量，基于当前和今后一个时期木材需求压力仍将继续加大、乔木林采伐消耗仍将维持较高水平的形势判断，并考虑到不合理采伐情况短期内难以彻底消除，从实际出发，进行保守测算的结果。“如果提出的多功能森林经营技术体系能够落实到位，相关管理改革和支持政策有力，以渐伐、择伐等为主的恒续林采伐利用方式得以确立，那么这3项指标的实现都将超过测算结果。按照《规划》完成相应的造林更新、森林抚育、退化林修复任务，这些目标是可以实现的”。

体制创新　科技进步　要素升级

物流业供给侧结构性改革刻不容缓

本报记者　沈则瑾

行业观察

7月30日，由中国物流与采购联合会主办的2016中国物流供给侧改革高峰论坛在上海举行。近年物流行业增长乏力，物流供给侧改革成为论坛焦点，“互联网+物流”等更成为与会者热议的话题。

据中国物流与采购联合会统计，今年上半年，全社会物流总额为107万亿元，同比增长6.2%，社会物流总费用5万亿元，同比增长2.7%，增速比上年同期回落了1.8个百分点，在宏观经济增速放缓的大背景下依然保持了平稳增长的势头。其中，公路运输细分市场大放异彩，在铁路、航运和航空三大运输方式相对低迷的情况下，货运量则同比增长6.4%，主导地位进一步扩大。

物流业发展规模虽然逐步扩大，但也存在隐忧。中国物流与采购联合会会长何黎明认为，我国物流业正面临结构性需求不足的矛盾：一方面，大量存量资源沉淀在传统物流业领域不能退出，无法满足生产者和消费者对高端服务的需求；另一方面，增量资源受投入不足和体制机制的约束，难以创造新的需求。

“2016年对物流产业将是至关重要的一年，物流供给侧改革进程的推进、‘互联网+物流’模式的大范围推广等诸多新任务、新模式的出现，都将为物流产业带来一次‘巨震’。供给侧改革压力下，物流产业急需寻找新模式、新体系、新规则。”何黎明说。

何黎明认为，实现物流供给侧改革，需要从多方面入手，既要加强市场生态和诚信体系的建设，改变当前物流产业“小、散、乱”的局面，又要充分推进基于“互联网+物流”的新模式发展，借助互联网工具，将传统物流模式中繁杂落后的部分加以剔除和升级，从而实现更高效率的大规模社会协同。“物流效率的提升，不仅能够让产业本身的产值和效益有所改善，更意味着全社会的交易成本和物流成本有所降低，这对当前中国实现新经济、新常态转型有着重要的推动作用。”何黎明说。

全国政协常委、民建中央副主席、上海市政协副主席周汉民认为，物流产业的供给侧结构性改革已经刻不容缓，其核心任务有三：体制创新、科技进步和要素升级。“供给侧结构性改革首先要强调制度供给，而其核心是制度创新。”周汉民表示，用制度支持创新、用技术保证进步、用资本维护成长，是实现物流供给侧改革的三大要素，中国的供给侧结构性改革一定会有辉煌的未来。

对此，国务院发展研究中心办公厅主任余斌十分认同，以往物流产业兴起依赖制造业发展，如今则要依赖技术上的进步和模式上的创新。“我们要改革创新供给结构，从而与不断升级的需求结构相适应，更重要的是我们激发供给侧的活力，从而让它不断创造出新技术、新产品、新业态，从而创造新的需求。”余斌说。

市场瞭望

互联网企业加速布局智能汽车产业

本报记者　陈莹莹

“互联网对传统产业的颠覆已涉及汽车领域。对于加速布局汽车产业的互联网企业来说，这是继PC和手机之后，又一场移动终端争夺战。”日前，在清华大学全球产业4.5研究院主办的“创新与转型：汽车业的未来之路”论坛上，清华大学全球产业4.5研究院副院长李东红这样说。

论坛发布的研究报告《转型的智慧—互联网创新思维下的汽车产业发展探究》称，2015年，中国纯电动汽车和插电式混合动力汽车销售33.1万辆，占到该类汽车全球总销量的60%，占到中国汽车当年总销量的1.35%。《报告》指出，销量占比突破1%是非常重要的拐点，预示我国新能源汽车将进入快速增长的新阶段。

2015年被《报告》认为是中国本土互联网企业造车的元年。百度、阿里、腾讯、蔚来、乐视等互联网企业纷纷跨界进入汽车行业，不约而同地瞄准智能电动汽车，从车辆的网络销售、运营使用及共享开始跨界，逐渐涉及车载电子产品与车联网智能解决方案，并最终进入智能汽车、智能制造的范畴。

在这一跨界进程中，新兴力量不断进入，传统的垂直产业链受到挑战，新能源汽车的营销模式被改变、供应链格局和利益分配格局被重构；作为跨界的产物，汽车正在从移动工具向着交通服务工具转变，发展势头如火如荼的新能源汽车，是智能汽车的最重要载体。

专家认为，为解决汽车产业当前面临的能源短缺、环境污染、交通拥堵和安全事故等四大问题，需要走一条低碳化、信息化、智能化的路子，而这条路径的实现，需要借助新能源汽车与智能汽车的发展。技术和市场的变化，新要素和新力量的介入，使整个汽车产业发生深刻变化。车企只有从汽车制造商转变为车联网服务供应商，才算真正步入工业4.0时代。

互联网企业在汽车产业的布局被科技部863计划电动汽车重大科技专项特聘专家王秉刚认为是一大利好。“我国的电动汽车经过这几年的努力，紧赶慢赶已经上来了，有创新的机会一定要抓住，要扎扎实实做好技术开发等工作，努力缩短同发达国家领先企业之间的差距。”王秉刚说。

特斯拉中国区副总裁陶琳说，随着中国电动汽车的保有量越来越大，特斯拉会跟更多中国本土化的企业开展包括车内软件开发与应用系统开发等的合作。

建造效率最高可提高50%

装配式建筑迎来“千亿级”市场

本报记者　魏劲松　通讯员　高汉明

墙板、楼梯、阳台、窗户等在生产流水线上做好，再运到建筑工地像拼积木似的一“拼”，最快4天就能“拼”出一层楼。7月29日，记者在美好置业集团武汉名流世家项目工地看到：楼梯堆放区、叠合板堆放区、阳台及飘窗堆放区……各类PC构件有序堆放，吊塔像“搭积木一样”将一块块PC构件运送至相应区域，该楼盘通过工厂化、集成化生产，像搭积木一样建房子，降低资源、能源消耗。

中央今年出台的《关于进一步加强城市规划建设管理工作的若干意见》中明确，力争用10年左右时间，使装配式建筑占新建建筑的比例达到30%。建筑业是湖北的传统产业和支柱产业之一，2015年产值突破1.1万亿元，排名全国第三，中部第一。今年2月，湖北出台《关于推进建筑产业现代化发展的意见》，在武汉、襄阳、宜昌先行先试，计划到2025年全省混凝土结构建筑项目预制率达到40%以上，钢结构、木结构建筑主体结构装配率达到80%以上。

通过政策引导和企业自主创新，湖北正积极抢占装配式建筑千亿元市场“制高点”，形成发展新动能。截至6月份，全省已建成投产的装配式建筑基地15个，采用工厂化生产、装配式施工的在建工程建筑面积190多万平方米，其中钢结构工程面积167万平方米，PC结构工程面积24.7万平方米，轻钢结构1万平方米。

湖北省工程建筑专家委员会副主任彭少民告诉《经济日报》记者，相比传统施工，使用构件建造的项目，建造效率最高可提高50%，人均劳动率成倍提高，建造时间却节省了三成，最快可4天盖一层楼。美好置业集团董事长刘道明给记者算了一笔账，对比传统方式，装配式建筑可以节水50%，节约钢材10%，木材80%，降低能耗40%。

一些建筑企业或业主担心，采取装配式施工，建造方式与人员技能大部分都得改变，需要大量投入，导致成本大幅提升。对此，有专家表示，工期缩短能带来人工成本、财务费用大幅降低。

图为飞行中的AC312E直升机。由中国航空工业集团公司自主研制的AC312E日前在哈尔滨首飞成功。该直升机是中航工业综合国内外市场需求研发的一款双发轻型直升机，具有优异的高温高原能力和良好的平原性能，以及较低的使用成本。　本报记者　刘　瑾摄

本版编辑　于　泳