

国家发改委决定加速推进输配电价改革

今年基本实现省级电网全覆盖

平衡车：立规矩才能走得稳

本报记者 马洪超

本报北京8月31日讯 记者林火灿报道：在今天召开的加快推进输配电价改革工作座谈会上，国家发展和改革委员会部进一步加快推进输配电价改革试点工作，决定将原定2017年开展的14个省级电网输配电价改革提前到今年9月份启动，基本实现省级电网的全覆盖。

市场交易、约束电网企业成本、降低实体经济成本、创新电网企业监管模式发挥了重要作用。

数据显示，2015年试点的5个省级电网，通过成本监审核减了电网企业不相关资产、不合理费用达16.3%，最终用于降低实体经济用电成本的金额为56亿元。

配电价改革的过程中，各省价格主管部门要克服工作时间紧、任务重、专业性强、情况复杂等实际困难，紧紧围绕从严开展成本监审、科学核定输配电价、协调推进配套改革、大力推动电力直接交易等关键环节，破解制约推进输配电价改革面临的难题，按照“管住中间、放开两头”的基本思路，加快形成独立的输配电价体系，加快制定输配电价定价办法，加快建立输配电价监管的制度框架，把价格机制改革全面向纵深推进。

国家发展改革委有关负责人介绍说，自2014年10月份在深圳启动了输配电价改革试点以来，输配电价改革由点及面，逐步扩大，已经覆盖了18个省级电网和1个区域电网，对于促进电力

“当前和今后一段时间电力供求形势宽松，推进输配电价改革面临难得的‘窗口机遇期’。”上述负责人表示，国家发展改革委要求各省级价格主管部门把

根据部署，今年4月份试点的12个省级电网和华北区域电网，国家发展改革委将力争今年年底前核定完输配电价并向社会公布。本轮新增的14个省级电网，计划于2017年1月底完成成本监审工作。

国家发展改革委要求，在推进输

近日，上海、北京等城市先后表示电动平衡车不能作为交通工具在道路上使用，只能作为休闲游乐工具，引起人们对电动平衡车的再次关注。作为新型代步工具，电动平衡车近几年迅速风靡全球，成为深受年轻用户喜爱的产品。由此，国内平衡车迅速形成了一个千亿级的产业集群，国内生产企业有上千家。不过，去年12月底以来，国内平衡车生产企业却开始面临不小的经营压力。

记者在采访中了解到，有些生产企业开始偷工减料，生产的产品也存在着质量隐患，比如电池不合格、充电器不达标等。深圳市鑫威特科技有限公司总经理姚姓表示，目前市场上销售的电动平衡车大都使用锂电池，平衡车电池价格从90元到250元不等，差价特别大。山寨产品多是采用质次价廉的材料，导致成品质量参差不齐，很容易引起短路、燃烧甚至爆炸事故。

销路旺盛之下，一些跨境电商卖家蜂拥而入，对专利问题也没有太多顾忌，甚至选择视而不见。正是由于在专利授权、产品质量等环节上存在一定的问题，2015年底以来美国对中国产平衡车开展了3次调查，国外一些电商网站也下架了中国平衡车产品，我国平衡车行业一下子陷入低谷，一些企业的日子过得很艰辛。

深圳硕颖智能科技有限公司董事长陈国民表示，目前国内平衡车行业尚缺乏统一的行业标准，一些企业也没有做到自律。看到有人卖10元，就跟着卖8元，其实合格产品的成本就是8元，恶性低价竞争的结果，必然是质量难以保证。这也呼唤平衡车行业亟待加强管理。

经过各方努力，8月30日，中国机电商会电动平衡车分会终于在北京成立。中国机电商会电动平衡车分会理事长、杭州骑客智能科技有限公司董事长应佳伟表示，电动平衡车行业是一个以创新驱动改革的典型行业，必须防止“劣币驱逐良币”现象。这需要在知识产权保护、产品质量、行业规范等方面做好保障。应佳伟说，中国机电商会电动平衡车分会正负责牵头组织制定我国第一个平衡车团体标准，届时将广泛听取产业上下游企业的意见，以促进电动平衡车产业健康有序发展。

在商务部贸易救济调查局副局长刘丹阳看来，成立电动平衡车分会以及制定平衡车团体标准，有利于尽快明确平衡车电池电路等涉及消费者安全方面的标准，有利于加强行业自律，杜绝仿冒行为，促进企业创新，实现行业良性发展。

《2016汽车产业发展报告》出版

本报北京8月31日讯 记者黄鑫报道：今天，《2016汽车产业发展报告》正式出版。在国务院发展研究中心、中国汽车工程学会与大众汽车集团(中国)三方的共同努力下，汽车蓝皮书迄今已连续9年成功出版。报告以其紧贴产业脉搏的选题、富于前瞻性的战略思考、极具国际化的视野、广泛深入的调研以及专业独到的分析，为政府、企业及相关机构决策制定和战略规划提供了极具价值的参考建议。

《报告》集中探讨“中国汽车智能化发展战略”，指出汽车智能化趋势将推动汽车产业的生产变革、汽车产品的智能化变革、汽车服务的智能化变革，并将引发汽车产业价值链、产业链、创新链的动态调整。报告回顾了2015年中国汽车产业的结构调整，并通过与世界各国的横向对比，指出中国汽车产业在激烈的国际竞争中表现出的优势及不足，而汽车智能化、智能网联汽车将成为中国赶超世界汽车强国的重要机遇。

西北地区首个动车组检修段竣工

本报西安8月31日电 记者雷婷、通讯员陈利红 焦键报道：8月30日，由西安铁路局承建的西北地区首个动车组检修段——西安动车段竣工投用。该项目投产运营后，将有效缓解全国铁路动车组高级修能力不足的局面，而且对促进西北地区高铁建设以及打造西安高铁路网枢纽具有重要意义。

西安动车段是国家铁路“十二五”规划重点建设项目，主要承担着西安、兰州、乌鲁木齐铁路局及青藏铁路公司配属的动车组三级修以上检修任务，辐射西安、宝鸡、乌鲁木齐、哈密等7个铁路枢纽。设计年检修能力300列8辆编组动车，主要检修库房有三级修库、转向架检修库、静调库、立体材料库等，可完成和谐2型、3型、5型及CRH380AL、CRH380BL型等多种型号动车组的三级检修任务。



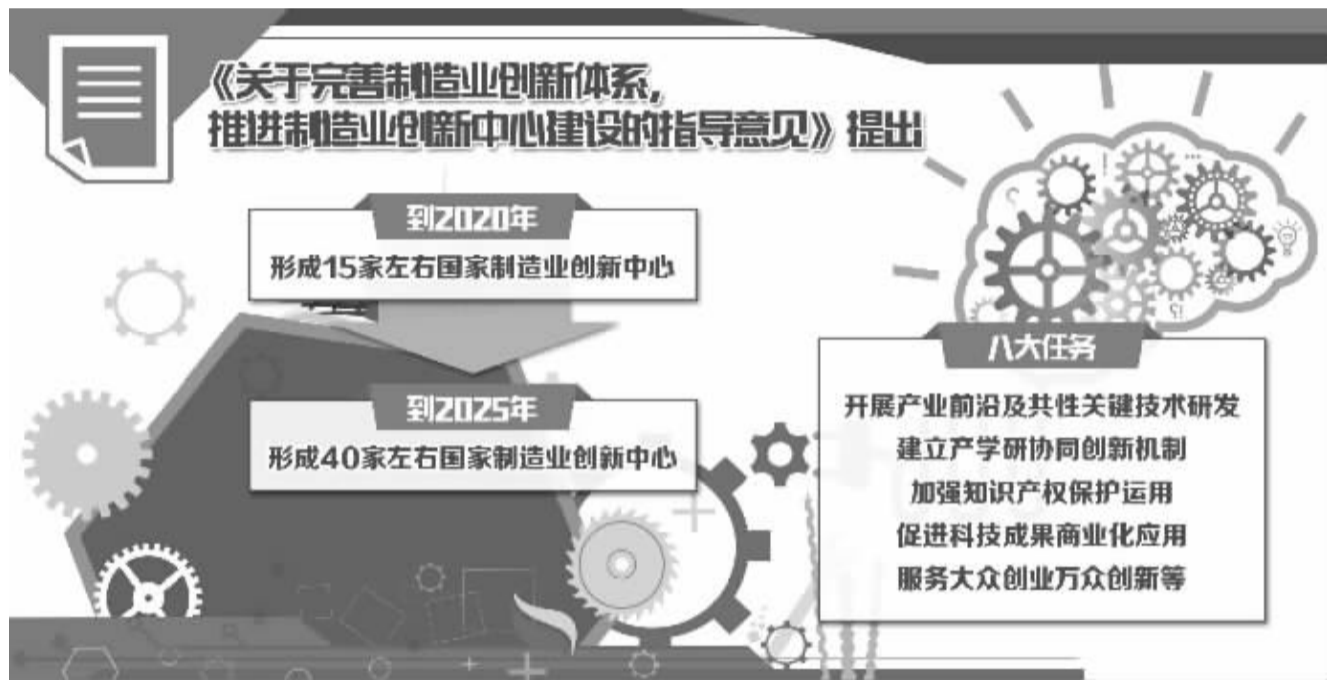
8月31日，工人在顺驰企业有限公司眼镜盒生产线上工作。眼镜盒制造业是河北省新河县的传统产业，经过40余年的发展，已成为富民强县的重要产业。目前，该县眼镜盒年产量6.8亿只，年产值10多亿元，产品出口到美国、日本、意大利等20多个国家和地区。 新华社记者 牟宇摄

本版编辑 于泳

制造业创新中心建设指导意见发布——

让中国制造由大变强

本报记者 刘瑾



8月30日，工业和信息化部印发《关于完善制造业创新体系，推进制造业创新中心建设的指导意见》，要求按照《中国制造2025》战略部署，以“一案一例一策”方式统筹推进国家制造业创新中心和省级制造业创新中心建设。

“《意见》的出台正当其时，在我国制造业大而基本的判断下，创新是增强核心竞争力的不二选择。提升创新能力、补上创新短板、打破创新屏障，要解决这些问题，无论是从国家还是地方来看，建立创新网络都是非常必要的。”国务院发展研究中心技术经济研究部部长马名杰向《经济日报》记者表示。

创新更具前瞻性

《意见》设立的具体目标为，到2020年，形成15家左右国家制造业创新中心；到2025年，形成40家左右国家制造业创新中心。在有条件、综合实力较强的地方，建成一批省级区域制造业创新中心，作为国家制造业创新中心的支撑和补充。

马名杰表示，《意见》不仅设立了目标，也对指导下一步制造业创新中心提供了更为细致的、可操作性更强的指南。《意见》在吸收了这些年我国在建立产学研联盟、产学研合作方面积累的一些经验和教训，解决了其中的问题，并借鉴了国外的经验，作出了符合中国制造业发展和创新国情的探索。

国务院发展研究中心技术经济研究部助理研究员杨超表示，《意见》抓住了创新的趋势。近年来，开放式创新成为重要的创新方式，其中信息的流动是一个至关重要的环节。建立家制造业创新中心集合科研基础设施、人才、技术标准、资本等要素，构建各类产业技术联盟，有利于信息的流动。同时，创新需要更好的市场环境和政策支撑，《意见》涉及创新的多个方面，从技术、资源和人才等要素，到市场、政府等环境创造方，再到企业、院所和创新中心等微观主体，都有所涉及。

中国人民大学经济学院教授刘瑞表

示，建立制造业创新平台、创新中心应该是制造业强国的重大战略举措。在此之前，制造业以及其他行业都有大量国家级的高新技术开发区和孵化器，但是比较分散，而且凝聚力不是特别强。现在提出创新中心就是想进一步集中资源，建立更具有攻克高端制造业技术的创新平台。这个平台应该是在集中优势，在已有的开发区和孵化器的基础上，进一步整合资源来开展制造业创新。

重视成果效益转化

《意见》提出了八大任务，包括开展产业前沿及共性关键技术研发、建立产学研协同创新机制、加强知识产权保护运用、促进科技成果转化应用、服务大众创业万众创新。

目前，我国制造业解决了“大”的问题，但“强”的问题仍十分突出，根子在于创新能力不强，突出表现为对外技术依存度高、关键核心技术受制于人、创新成果产业化不畅等。

在杨超看来，《意见》明显向创新平台、共性技术和商业化等环节倾斜。商业化是创新实现的后端和关键环节，没有市场化的技术、产品都不能算是创新。《意见》努力打通制造业创新的关键

环节，在共性技术、首次商业化应用、创新公共服务等关键环节下功夫，针对制造业创新中的薄弱环节，有的放矢地支持制造业创新。

杨超介绍说，这符合国际制造业创新趋势，近年来国外也逐渐重视创新网络建设，以及创新成果的商业化和产业化。2012年美国开始投资10亿美元建立其制造业创新网络，作为区域创新系统和制造业创新的载体。该创新网络由若干创新研究院组成，主要支持从“发明”到“商业化前”这个阶段的研究，从而衔接了研发链条中的两个强势环节，弥补了中间环节缺失造成的创新效益外流。

对此，刘瑞的看法是，创新中心需要按照共性需求来建立。所谓共性需求就是一个行业的生产、研发和制造等都围绕着一个共性的需求，然后集中起来打造相关的配件、零配件和服务。

优化创新生态环境

《意见》提出，优化制造业创新生态环境，形成以国家制造业创新中心和省级制造业创新中心为核心节点的多层次、网络化制造业创新体系，显著提升国家制造业创新能力。

杨超表示，对于优化创新生态环

境，首先需要营造公平统一的市场环境，只有在公平、统一的市场环境下，企业间才会出现平等竞争，创新者的优势才能体现出来，并有望获得超额利润，从而激发创新动力；其次要进一步加强知识产权保护。新产品、新工艺中往往都包含各类知识产权，知识产权保护是保护新产品、新工艺的必要条件。应提高知识产权违法成本，降低知识产权维权成本，使创新得到更好保护；第三要创造更好的金融环境。资金是创新的重要因素，优化创新生态环境必须降低企业融资成本，尤其是直接融资成本。通过降低天使投资等早期股权投资税率等方式促进其发展，使高风险的创新行为能够更容易获得资金支持；最后，要打通知识产权转化转移通道。明细相关权益，提高研究人员将知识产权转化的积极性，促进高校、院所里的一批知识产权转化为实际的产品和技术，并应用于创新。

“地方一定要结合本地的经济和产业发展实际，特别是要基于企业和市场的需要，创新中心的主体是企业、高校院所，政府主要是搭桥、协调和支持的作用，要尽力避免出现脱离本地发展实际一哄而上的情况。”马名杰表示，不要为了拿到牌子，结果脱离了企业和产业发展的需要，最终成个空架子。

9月1日起，玩具等15类商品无需法定检验检疫即可出口，专家提醒——

玩具行业勿忘“体检”

本报记者 薛志伟 通讯员 杨卡娜

国家质检总局日前发布消息，从今年9月1日起，玩具、童车、儿童用安全座椅等15个商品类别将无需法定检验检疫即可出口。这意味着出口玩具企业或其发货人、代理人无需再持由检验检疫部门签发的《出境通关单》即可向海关申办出口手续。有业内人士认为，这对我国玩具、童车、儿童用安全座椅等相关生产企业而言是利好，将刺激产量提升；另一部分则态度谨慎，认为放量增长将进入一个“大浪淘沙”的新时期。

我国是世界最大的玩具生产国和出口国，全球市场上超过三分之二的玩具产品来自中国。我国玩具出口连续5年增长，全国出口玩具由2011年的126.2亿美元增长到2015年的216.4亿美元，年均增长达到14.3%。然而，我国出口玩具在国外却屡遭通报，或不准销售，或

采取扣关等措施，致出口企业蒙受损失。2016年上半年我国出口欧美的儿童用品类被通报数量在出口消费品通报中最多，共274起，占比50.37%，其中玩具约占75%。以主要市场欧盟为例，被通报原因主要是企业对国外技术性贸易措施不够了解、自身检测能力有待提升、产品设计与质量控制环节有待加强等。

厦门东渡检验检疫局相关负责人举例说，今年7月18日，欧盟将玩具中双酚A迁移量从0.1mg/L降至0.04mg/L。同时，欧盟委员会表示随着新科学证据的获得，将继续调整玩具安全指令中双酚A的限量要求。其他如荷兰、拉脱维亚等国家则持续关注微生物危害，对我国出口的雕塑黏土、肥皂泡等产品需氧菌超标存在微生物危害的危险都曾作过通报。此外，德国、爱沙尼亚也曾分别对我国出口的玩具枪及玩具手提电话等提

出损伤使用者视力及听力的危害。由于行业门槛偏低，小微企业数量众多，加上玩具的安全敏感性所引起的国外技术性贸易壁垒较多，我国出口玩具已成为欧盟通报重灾区。有玩具生产商陈先生感叹，虽然成本高、难度大，但我国玩具企业应该不断提高生产质量，达到出口国市场质量检测的标准。

为此，专家提醒相关企业，应提升自身的质量保证能力和风险防控意识，避免因出口质量问题造成损失。同时玩具等轻工产品如由动植物材料加工而成，出口仍需向检验检疫部门申报，并经出境动植物检疫合格后才能出口。

此外，玩具企业一定要积极应对政策调整，抓住机遇，转危为机。

首先，要提高风险防范意识，掌握技术性贸易措施主导权。相关企业应加强对欧盟玩具产品质量安全技术法规和标

准的了解，按照欧盟标准和要求组织生产，重点关注原材料化学危害、小部件等项目，通过增强研发能力，创造自主品牌，逐步掌握玩具出口的销售权、开发权、制版权，进而由被动接受壁垒到主动应对壁垒。

其次，要加快产品的转型升级，提高产品质量意识。一方面，企业加大技术投入和创新，使用新型环保、安全无毒的原材料替代可能对人体造成伤害的原材料，减少玩具化学危害。另一方面，企业需完善质量管理体系，提升质量管控能力，从源头确保产品质量安全。

同时，要加强与检验检疫部门的沟通，形成技术合力。玩具企业应对新产品及新材料送检验检疫等权威实验室检测，降低质量风险。同时利用检验检疫在技术性贸易壁垒方面的信息优势，建立监测预警机制，从源头规避出口风险。