

国务院发布《意见》作出全面部署

康复辅助器具产业将获多项政策支持

新华社北京10月27日电 经李克强总理签批，国务院日前印发《关于加快发展康复辅助器具产业的若干意见》，对今后一个时期我国康复辅助器具产业的发展作出全面部署。

《意见》指出，发展康复辅助器具产业要坚持“市场主导、政府引导，自主创新、开放合作，问题导向、突出重点，统筹兼顾、协调发展”的基本原则，到2020年，产业规模突破7000亿元，布局合理、门类齐备、产品丰富的产业格局基本形成，涌现一批知名自主品牌和优势产业集群，中高端市场占有率显著提高。

围绕老年人、残疾人和伤病人多层次、多样化的需求，《意见》提出了四个方面的主要任务。一是增强自主创新能力。激励创新人才，搭建创新平台，促进成果转化，提高康复辅助器具产业关键环节和重要领域创新能力。二是促进产业优化升级。优化产业空间布局，促进制造体系升级，大力发展生产性服务，提高国际合作水平，推动康复辅助器具产业向中高端迈进。三是扩大市场有效供给。培育市场主体，丰富产品供给，增强服务能力，加强质量监管，打造“中国制造”品牌。四是营造良好市场环境。完善法规政策体系，发挥标准导向作用，维护良好市场秩序，平等保护各类市场主体合法权益。

为确保实现任务目标，《意见》强调了五个方面的政策支持措施。一是落实税收优惠政策，包括符合条件的康复辅助器具企业研发费用加计扣除和固定资产加速折旧、公益性捐赠支出所得税前扣除等政策。二是强化企业金融服务，通过融资试点、引导基金支持、金融产品开发等促进产业创新。三是加强财政资金引导，将康复辅助器具产业纳入众创、众包、众扶、众筹等相关财政和新兴产业投资支持范围，将符合条件的高端康复辅助器具产品纳入首台（套）重大技术装备保险补偿试点范围。四是完善消费支持措施，鼓励有条件的地方将基本的治疗性康复辅助器具逐步纳入医疗保险支付范围，对城乡贫困残疾人、重度残疾人基本型康复辅助器具配置给予补贴。五是加强人才队伍建设，将康复辅助器具知识纳入相关专业教育和继续教育范围，加强人才培养基地建设，完善从业人员职业分类。

《意见》要求，要加强组织领导，建立民政部牵头的部际联席会议制度，统筹推进康复辅助器具产业发展；推进综合创新试点，打造一批知名产业园区、前沿创新平台和知名企业品牌，为加快康复辅助器具产业发展提供经验；健全行业统计制度，建立统计指标体系，完善信息采集机制。

最近一段时间以来，煤炭价格一改过去“跌跌不休”的疲软态势，进入了“疯涨”的快车道。10月26日发布的环渤海5500大卡动力煤价格指数报收于593元/吨，环比上行16元/吨，继续刷新年内最高纪录，且连续17期价格上涨。

煤炭价格逆转让人大跌眼镜。不少人将其归因为去产能政策的实施，一些声音甚至认为当前应该调整煤炭去产能的政策力度，加大煤炭产能释放，增加煤炭市场供给。

其实，这种观点有失偏颇。从根本上讲，市场价格的波动主要受供求关系影响。从供给侧看，今年以来我国持续推进煤炭去产能，截至9月底已经完成全年去产能目标任务量的80%以上，这对于煤炭市场供应减少确实会带来一定的影响。

不过，短期内对煤炭市场供给影响更大的是为帮助煤炭产业脱困而实施的限产政策。自2012年底开始，我国煤炭产业进入隆冬，煤炭价格从850元/吨左右的高位一路下跌。为帮助煤炭产业脱困，国家发展改革委等部门联合推出限产政策，督促煤矿企业实行减量化生产，严格执行276个工作日制度。在限产政策的作用下，违法违规生产、超能力生产和劣质煤生产得到有效遏制，全社会煤炭库存也有所下降。

从需求侧看，今年特别是进入夏季以来，一些短期的客观因素也对煤炭市场供应带来了困扰，比如，夏季以来电力等主要耗煤行业阶段性、季节性需求增长拉动。此外，个别地区雨涝天气也影响了煤炭的供给。

供需两端的“一减一增”，带来了煤炭市场供需关系的改善，也带动了煤炭价格的回升。

根据今年年初的部署，我国确定全年煤炭去产能任务为2.5亿吨。尽管目前去产能进程总体顺利，但各类煤矿产能总规模全部形成有可能超出60亿吨，扣除2亿吨净进口，国内煤炭的市场空间仅在37亿吨至39亿吨，这意味着即便完成了今年全年的去产能目标任务，煤炭产业产能过剩现象依然十分严重。

因此，不能把本轮煤炭价格的持续上涨完全归因于去产能政策的持续推进，更不能因为煤炭价格短期波动而对去产能产生动摇和犹豫。

从更长远的角度看，我国能源消费强度将有所回落，特别是随着可再生能源和清洁能源的快速发展，煤炭的市场需求很难有绝对的增长空间，我国煤炭价格缺乏持续上涨的基础，未来煤炭产能过剩的形势也会更加严峻。这样的不利形势，意味着必须坚定不移去产能，努力实现煤炭生产供应更安全、更高效、更经济和更环保。在价格的短期波动面前，动摇去产能的决心，或者对落实去产能政策犹豫观望，是不可取的。

到2030年油耗降至3.2升/百公里

节能与新能源汽车技术路线图发布

本报讯 记者杨忠阳报道：受国家制造强国建设战略咨询委员会、工业和信息化部委托，中国汽车工程学会组织逾500位行业专家历时一年研究编制的节能与新能源汽车技术路线图发布会10月26日在上海发布。

据介绍，本项技术路线图描绘了我国汽车产业技术未来15年发展蓝图。主要指标包括：至2020年，乘用车平均油耗5.0升/百公里，商用车新车油耗接近国际先进水平，新能源汽车销量占汽车总体销量的比例达到7%以上，驾驶辅助/部分自动驾驶车辆市场占有率达到50%。至2025年，乘用车新车平均油耗4.0升/百公里，商用车新车油耗达到国际先进水平，新能源汽车销量占汽车总体销量的比例达到20%以上，高度自动驾驶车辆市场占有率达到约15%。至2030年，乘用车新车油耗3.2升/百公里，商用车油耗同步国际先进水平，新能源汽车销量占汽车总体销量的比例达到40%以上，完全自动驾驶车辆市场占有率达到10%。

清华大学欧阳明高教授表示，在上述重大目标指引下，路线图将进一步凝练关键技术，明晰路径，以新能源汽车和智能网联汽车为主要突破口，以能源动力系统优化升级为重点，以智能化水平提升为主线，以先进制造和轻量化等共性技术为支撑，全面推进汽车产业的低碳化、信息化、智能化和高品质。

工业和信息化部装备工业司副司长瞿国春在发布会上表示，工信部将会同相关部门在汽车中长期规划编制、政策优化升级、重大创新工程、技术路线图深化研究等方面，采取一系列综合性措施加快推进节能与新能源汽车产业发展。



10月27日，江西乐安县谷岗乡四青村竹筷厂的工人正在晾晒将要销往上海、浙江的竹筷。近年来，该县充分挖掘竹资源优势，支持竹农投资兴办竹筷、竹炭、竹丝等加工厂，带动了上万户农民脱贫致富。 谭立华摄

造船大国地位巩固 产业结构持续优化

船舶业：品质升级助远航

本报记者 刘 瑾



不断在重组整合，旗下的14家船厂现在重组后数量已不到一半。

国际船业形势严峻

国际金融危机以来，国际船舶市场进入了长周期的持续调整和低速期，已经历时长达8年的调整，期间虽有起伏，但总体呈不断恶化之势。

除了欧洲造船业凭借其在豪华邮轮等领域的优势，市场份额逆势提升外，日本等主要造船国全面陷入困境。全球活跃船厂数量从900多家减少到目前的400家，已经削减了一半以上。除了一些缺乏竞争力的中小企业被淘汰出局外，世界大型骨干造船企业也深受影响。与此同时，全球订单延期、撤单频发，大量船舶被推迟交付。有机构预计今年1月至9月份全球实际按期交付率不足60%。交船难导致船厂大量资金被占用，对船厂现金流及生产资源带来极大压力。生存已成为全球船舶工业面临的共同难题。

我国造船业也无可避免面临较2009年更为严峻的状况，行业经济运行下行压力不断加大。据统计数据显示，2016年1月至9月份，全国造船完工量2493万载重吨，同比下降15.1%；截至9月底，手持船舶订单1.09亿

载重吨，同比下降18.1%；新承接船舶订单量1852万载重吨，同比上升2.0%。

整体行业压力明显，连我国船舶企业的领头羊也纷纷开始诉苦。吴强说，“今年公司订单不仅严重下滑，并且还可能交不出去。作为一家集中做船舶及其配套产业的央企，中船工业受到的影响相当大。”同样作为国内行业巨头的中国船舶重工集团公司，企业情况也不理想。总经理孙波表示，以前的目标是追赶船舶强国日本和韩国，后来是希望超越，可惜在发展势头最旺盛的时候，遭遇危机。我国船舶业现在是发展到了很高水平，但仍面临着不少问题。

深化改革加快转型

“十三五”时期是我国建设世界造船强国的战略决胜期，产业发展进入新常态，面临的形势严峻而复杂。

辛国斌表示，历史经验证明，每一次重大的全球性或区域性危机，都蕴含着战略性机遇。

当前，世界主要造船国面临困境、新一轮科技革命和产业变革、中国经济发展战略和重大战略实施等均为我国船舶工业发展提供了重要机遇和广阔空间。从长期来看，国际贸易的发展必将推动船舶工业市场需求的增长，特别是随着未来

新航线陆续开辟、海洋资源开发进一步向深海发展，新船型、新装备的需求仍将层出不穷，海工装备，特别是深水装备市场仍将看好，只要我国船舶工业能够经受住当前严峻的考验，仍将大有作为。

“十三五”期间，我国船舶工业发展的总体思路是紧紧围绕《中国制造2025》和建设海洋强国的战略目标，以创新发展和产业升级为核心，以制造技术与信息技术深度融合为重要抓手，大力推进供给侧结构性改革，稳增长、去产能、调结构、补短板、降成本，全面提升产业国际竞争力和持续发展能力，初步实现船舶工业由大到强的跨越。

对此，辛国斌表示，要推进以下六项工作：一是继续把科技创新摆在行业发展的全局的核心位置，着力提高科技创新对产业发展的支撑力和引领力；二是要充分发挥市场在资源配置中的决定性作用，同时强化政府引导，加大对无效产能，着力化解过剩产能；三是将智能制造作为船舶工业管理升级和降本增效的主攻方向，着力推广先进高效制造模式；四是全面推进中国船舶制造“品质升级”，着力构筑中国船舶制造品牌；五是着力培育一批优强企业，保证优质企业度过“寒冬”；六是进一步深化军民融合，加大“引进来、走出去”的开放力度，着力提高融合与开放水平。

5年增加值合计26.7万亿元，占GDP比重为11.0%

我国专利密集型产业强力拉动经济增长

本报北京10月27日讯 记者沈慧报道：专利密集型产业正成为我国经济发展新的引擎。国家知识产权局今天发布的《中国专利密集型产业主要统计数据报告(2015)》显示，2010年至2014年，我国专利密集型产业增加值合计26.7万亿元，占GDP比重为11.0%，年均增速16.6%，是同期GDP年均实际增长速度(8%)的两倍以上。

“虽然专利密集型产业就业人口只占全社会的3.4%，却创造了10%以上的GDP，专利密集型产业体现出对经济的超强拉动作用。”国家知识产权局规划发展司司长龚亚麟说，2010年至2014年的五年间，专利密集型产业增加值占GDP比重由9.2%提升到12.5%，2014年专利密集型产业对GDP增长的贡献率更是达到了

22.6%，对经济增长的贡献十分显著。

根据《报告》，2010年至2014年，专利密集型产业新产品销售收入占主营业务收入的比重为20.7%，是非专利密集型产业的2.5倍，占全部新产品销售收入的比重则接近5成。“专利密集型产业对总资产的贡献率、利润率和资产负债率均优于非专利密集型产业，充分体现了专利密集型产业在市场竞争方面的巨大优势。”龚亚麟表示。

值得注意的是，专利密集型产业还具有带动出口的强大动能。《报告》显示，2010年至2014年专利密集型产业出口交货值占销售产值的比重为19.3%，是同期非专利密集型产业的2.2倍。

“仔细研究，中美欧专利密集型产业分布较为一致，大多集中在电子、通信、化

学、医药、装备制造等领域，彼此产业发展呈现较强的竞争力。这表明中美欧都力图运用专利抢占技术创新的制高点。”龚亚麟分析说，从专利密集型产业发展水平看，2008年至2010年欧洲专利密集型产业增加值占GDP的平均比重为13.9%，2010年我国专利密集型产业占GDP的比重则仅为9.1%，相比一些发达国家，我国专利密集型产业对经济贡献度仍有待提高。

不过，情况正有所好转。根据最新数据，2015年，我国专利密集型产业新产品销售收入占主营业务收入比重为23.4%，是非专利密集型产业的2.5倍；出口交货值占销售产值的比重为16%，是非专利密集型产业的2.0倍；创新投入力度方面，专利密集型产业研发经费投入强度为

1.5%，所占比重进一步提高，是非专利密集型产业的2.3倍。

“总体看，2015年我国专利密集型产业的经济效益、创新水平和发展活力在国民经济产业发展中持续保持领先地位。”龚亚麟表示。

当天，国家知识产权局还发布了《专利密集型产业目录(2016)》(试行)。发布的目录包括信息基础产业、软件和信息技术服务业、现代交通装备产业、智能制造装备产业、生物医药产业、新型功能材料产业、高效节能环保产业、资源循环利用产业，共计8大产业，涵盖48个国民经济中类行业。“目录包含的产业具备较为明显的专利优势，依赖技术创新与知识产权参与市场竞争。”国家知识产权局新闻发言人胡文辉说。

本报编辑 于 涵