中国制造新观察

提升精细化工产业全球优势

□ 补链延链强链，补齐产业链短板，加快关键产品攻关；

□ 推动传统产业向高端化延伸，提高产品附加值；

□ 促进涂料、染料、氟硅有机材料等行业提质，提升优势产品竞争力。

工业和信息化部、国家发展改革委等9部门日前联合发布《精细化工产业创新发展实施方案（2024—2027年）》，将引导精细化工产业高端化、绿色化、智能化发展，为推进新型工业化、建设制造强国提供坚实基础。

精细化工产业是推动制造业高质量发展、改善人民群众生活的重要物质支撑。精细化工通常指精细化学品和化工新材料，包括医药、农药、染料、涂料、颜料、食品和饲料添加剂等，涉及产品种类繁多，是国民经济重要的支柱性产业，也与百姓生活密切相关。由于技术密集程度高、产品附加值高、产业关联度大、需求增速快，精细化工是当今化学工业中最具活力的新兴领域之一，成为世界各国推动化学工业产业向高端化发展的战略重点。

我国精细化工产业在全球化工产业格局中有着突出的地位和优势。从规模看，我国精细化工产业（不含医药）营收在全球占比近50%，已多年位居首位，可生产3万多种精细化学品，农药、染料、涂料、颜料、食品和饲料添加剂等产量居世界第一位。从产业链看，骨干企业在聚氨酯、氟化工等领域已具备较强竞争力，千余家专精特新“小巨人”企业在细分领域深耕；已有400多家化工园区将精细化工作为主导产业，形成了一批精细化工特色产业集群。中国在专用化学品等细分领域的预期增速均为全球领先。

要巩固提升我国精细化工产业在全球的优势，首先要解决“低端过剩、高端短缺”的问题。精细化工本是附加值较高的产业，但我国精细化工产品主要集中在中低端领域，以染料、涂料、农药等原料型、通用型产品为主，而高端科研试剂、高性能催化剂、特种表面活性剂等高端产品却供给不足甚至依赖进口。这有待补链延链强链，补齐产业链短板，加快高端聚烯烃、特种橡胶等关键产品攻关；推动传统产业向高端化延伸，提高产品附加值；促进涂料、染料、氟硅有机材料等行业提质，提升优势产品竞争力。

其中，加强科技创新和产业创新是关键一招。推动科技创新和产业创新深度融合，是发展新质生产力的基本要求。精细化工产业有典型的“三高”特点，即对生产及应用技术水平要求高、产品质量和性能高、行业平均利润水平高，因此需要较高的研发投入和服务成本。目前，我国精细化工企业普遍小、散、弱，产业集中度低，存在研发投入不足、上下游协同攻关不够等问题。亟需完善精细化工创新体系，促进上下游协同创新，推进中试项目落地，加快科技成果转化应用。

要注意的是，对待精细化工产业不能“谈化色变”。其实，除了“三高”之外，精细化工产业还有典型的“三低”特点，即对配套资源要素要求低、装置平均生产规模低、污染物排放总量水平低。但在很多人的固有印象里，一谈到化工产业就认为是危险、有污染的，导致部分企业面临项目落地难、入园难、融资难等问题。这一方面需要继续加快技术改造，鼓励企业进行老旧生产设备、用能设备更新，提高精细化工产业的绿色安全生产水平；另一方面也有待改善行业发展的舆论环境，加强对高危工艺精细化工企业、园区的帮扶指导，取消限制精细化工企业入园的不合理政策，提升对化工企业创新发展、项目落地、融资担保、稳岗就业等保障力度。

我国精细化工产业营业收入已近4万亿元。可以预见，充分发挥我国石化化工产业基础雄厚、市场规模超大和应用场景丰富等优势，做好重点产品、做精重点技术、做强重点企业、做优重点园区，这个大市场还将释放出更多发展新空间。

黄鑫

江苏省常州市新北区常高新·漫柏未来人才社区。 新华社记者 李 博摄

产业聚焦

□ 本报记者 潘卓然

综合立体交通网建设步伐加快

《交通强国建设纲要》印发5年来，我国交通运输综合实力大幅跃升，综合立体交通网总里程突破600万公里，横贯东西、纵贯南北的综合运输网络更加完善。我国交通事业正向着“人享其行、物畅其流”的美好愿景持续迈进。

“6轴7廊8通道”加快建设

“6轴7廊8通道”是《国家综合立体交通网规划纲要》中明确的国家综合立体交通网的主骨架。“6轴”是指京津冀、长三角、粤港澳和成渝地区双城经济圈这四个经济发展极之间的主要通道，也是我国交通的主通道；“7廊”主要是指西部陆海走廊等7条走廊；“8通道”指的是沿边通道等8条通道。

截至去年底，我国铁路营业里程达15.9万公里，其中高铁超4.5万公里；全国公路通车里程543.68万公里，其中高速公路达18.36万公里；内河航道通航里程12.82万公里，其中三级及以上航道通航里程1.54万公里；港口生产性码头泊位达22023个，其中万吨级及以上码头泊位达2878个；民用运输航空机场总数259个，其中年旅客吞吐量千万人次及以上的运输机场数量达38个，货邮吞吐量万吨及以上的运输机场达63个。

据介绍，目前“6轴7廊8通道”主骨架已经基本成形，覆盖全国超过80%的县，服务全国90%左右的经济和人口。

总体来看，我国基础设施建设成果显著，综合立体交通网特别是主骨架、主干道建设取得了巨大成就。但也要看到，交通建设仍存在诸多短板。例如，普速铁路发展还存在短板，区域间高速公路通道能力还有待提升，内河航道建设和水运体系联通还存在不足，以及综合枢纽辐射能力还不强。

交通运输部部长李小鹏表示，下一步将加快“6轴7廊8通道”主骨架建设，打造示范大通道；深入实施国家综合货运枢纽补链强链，推进铁路货运网络工程、国家公路联通提质工程、内河水运体系联通工程等一系列重大建设项目。“总的来说，就是加快打通堵点卡点，为畅通国民经济循环作出新贡献。”

农村运输服务水平提升

截至去年年底，我国农村公路总里程已达460万公里。农村公路建设在改善人民群众出行和生活质量方面发挥着重要作用。“四好农村路”建设为脱贫攻坚、全面建成小康社会作出了重要贡献。

我国幅员辽阔、乡村广布，发展程度参差不齐。“农村公路是覆盖范围最广、服务人口最多、提供服务最普遍、公益性最强的基础设施。”李小鹏表示，将进一步完善政策法规，加快推动制定《农村公路条例》，加快编制《公路“十五五”发展规划》，不断夯实农村公路制度体系的“四梁八柱”。

农村公路要建好，更要管好、护好、运营好。实施农村公路“路长制”是加快提升农村公路治理能力的重要保障。李小鹏表示，将进一步提高治理能力，深化农村公路管养体制改革，完善“路长制”长效运行机制，不断激发“四好农村路”高质量发展的动力和活力。

据悉，交通运输部将实施新一轮农村公路提升行动，包括路网提升行动、安全提升行动、运输提升行动、治理能力提升行动、出行服务提升行动、和美乡村提升行动、助力产业提升行动、就业增收提升行动“八大提升行动”。

如今，方便快捷的邮政和快递服务已经成为群众生活不可缺少的一部分。随着农村公路建设不断完善，以及县乡村寄递物流配送体系建设不断推进，农村地区已基本实现快递服务全覆盖。但与此同时，农村地区仍面临着快递进村“最后一公里”问题。

国家邮政局局长赵冲久表示，邮政快递业是门到门的物流。在运输过程中，干线运输很重要，末端运输也非常重要。打通物流“最后一公里”能够提升群众幸福感，释放农村消费潜力，助力县域经济发展。

据了解，国家邮政局积极服务现代农业，实施“一村一站”工程，已累计建成1200多个县级公共寄递服务中心，以及超过30万个村级寄递物流综合服务站。快递网络已经成为农产品出村进城、消费品下乡进村的重要渠道。

浙江省宁波市宁海县在深化客货邮融合、健全县乡村农村物流服务体系、着力解决农村物流末端成本高难题方面作出了有益探索。

当地联合邮政公司、快递企业和公交企业打造农村物流服务新体系，将部分农村物流链路由三级变为二级。同时首创“公交邮路”和“公交邮箱”，定制63辆客货邮公交车，充分利用城乡公交“村村必达”的优势和公交富余运力实现快递进村，打通城乡物流“最后一公里”。截至去年年底，宁海县已开通公交邮路20条，公交带货446.5万件，快递进村率由2020年的55%提升至100%，降低农村物流成本20%以上。

全社会物流成本降低

降低全社会的物流成本是提高经济效率的重要举措。去年，我国社会物流总费用为18.2万亿元，与国内生产总值的比率为14.4%，比上年下降0.3个百分点，呈现稳步下降态势。

交通物流是有效降低全社会物流成本的关键领域。近年来，我国在物流降本提质增效方面取得了积极成效。我国已建成全球最大的高速铁路网、高速公路网、最大的港口集群以及最大的邮政快递网，对物流发展发挥了重要的支撑作用。

去年，我国每天完成1.5亿吨左右货物运输，完成4.45亿件邮快件寄递工作，货物运输流通效率保持较高水平。与此同时，运输结构不断优化。去年，铁路、水运货物运量占总运量的比重分别比2017年增长了1.4个和3个百分点，运输结构持续优化改善。

多式联运有效降低物流成本。宁波舟山港创新多式联运“一单制”，实现了海铁联运“一次委托、一口报价、一单到底、一票结算”全程物流服务，平均每个集装箱降低物流成本500元左右。

近年来，菜鸟网络科技有限公司将数智化技术广泛应用于跨境物流全链条各环节，在航空货站、海外分拨中心的中转枢纽中广泛应用AGV机器人、自动化分拣带、无人叉车、数字通关等技术，让重点国家和地区端到端物流从60天缩短到10天，降低包裹分拣成本近50%；智能合单引擎通过大数据算法，精准识别同一海外消费者在平台不同店铺的订单包裹，将多个订单打包为一个包裹后配送，降低跨境物流成本15%至20%。

不过，与发达国家相比，我国在降低物流成本上仍有较大改进空间。比如，物流全链条运行成本较高，资源配置效率、流通循环效率还需要进一步提高，运输结构调整、多式联运发展还需要进一步深化。

国家铁路局局长费东斌表示，将深化运输结构调整，推动大宗物资运输“公转铁”，推进铁路专用线进码头、进园区、进厂矿，大力发展铁水联运、高铁货运、冷链运输，降低全社会物流成本。

李小鹏表示，下一步将更多发挥各种运输方式的比较优势，做到宜公则公、宜铁则铁、宜水则水、宜空则空，持续推动多式联运，推进铁路专用线进港区、进园区、进厂区，提高综合运输组合效率。

位于湖南省长沙市望城区的香炉洲大桥。 新华社记者 陈泽国摄

如何

本报记者 亢 舒

又逢毕业季，新毕业的年轻人陆续步入社会，他们之中的很多人都需要租房。租房该如何选房，又要避开哪些“陷阱”？记者带着这些疑问走访了北京的租房市场。

北京链家通州区富力金禧店经纪人何光平告诉记者，错峰租房，可以节省一些租金。以北京市场为例，6月至8月是每年的租赁旺季，毕业季毕业生们的租房需求与9月份中小学开学的租房需求叠加，这个阶段租金大概会贵10%。租房者可考虑错开高峰期租房。

何光平提示，在选择租房位置时要更多关注通勤时间。从地图上看租房位置离工作地点直线距离很近，但交通不一定便利。或者尽管距离不远，但早晚高峰容易堵车，也会拉长通勤时间。

刚步入社会的年轻人手中资金尚显不足，合租成为很多人的选择。合租该注意些什么？北京链家研究院院长高原表示，合租需要符合相关规定。以北京市为例，《关于公布本市出租房屋人均居住面积标准等有关问题的通知》明确，出租房屋人均居住面积不得低于5平方米，每个房间居住的人数不得超过2人（有法定赡养、抚养、扶养义务关系的除外）。厨房、卫生间、阳台和地下储藏室等不得出租供人员居住。不同的城市会有不同要求，毕业生可以多了解相关规定，确保自身安全，保障自身权益。

为防范租房可能遇到的陷阱，业内人士提示，要查看出租房有无房屋权属证书或者其他合法的不动产权属证明，不要租住没有房屋权属证书的房屋；承租人有权知悉住房装修情况，并到出租房实地查看，不要租住墙体倾斜开裂、电线私拉乱接、违规打隔断、群租等有安全隐患的房屋；要查看出租人的身份证件，确认出租人是否为房东本人，如出租人不是房东本人，还要查看是否有房东同意转租的相关文件；对合租房屋，要了解合租人的数量、性别、职业、生活习惯、联系方式以及水电气等费用分摊规则，尽量将相关事宜写入租赁合同中，同时注意约定合租人提前退租的安排。

高原还提到，一些商办类房子一般是商水、商电，租住成本要比民水、民电的房子高，自采暖住宅需租客自行承担供暖成本，而集中采暖住宅供暖费用则通常由房东负担。还有一些仓库、厂房，有的会隔出很多单间出租，存在安全隐患，要谨慎选择这种非居住类型的房子。

业内人士建议，租房要签订书面租赁合同，并尽量采用房地产主管部门或者房地产中介行业组织发布的租赁合同示范（或推荐）文本，不要轻信出租人的口头承诺。签订合同前要仔细阅读合同条款，特别是要关注涨租、解约、退租、赔偿等条款，不要草率签订租赁合同。在押金和租金支付上，押金不宜超过1个月房租，租金不宜一次性预付超过3个月。首次签订租赁合同时，租期宜在一年以内，避免日后因对房屋设施设备、居住环境、合租人等不满意而提前退租带来经济损失。

规划建设保障性住房，是当前我国重点推进的“三大工程”之一。其中，保障性租赁住房主要面向新市民和青年人，国家对于保障性住房的支持力度进一步加大。当前，一些城市在住房租赁立法以及培育专业化、规模化、品牌化住房租赁企业等方面持续发力，住房租赁市场活跃度不断提升。中指研究院统计显示，今年5月份，万科泊寓、龙湖冠寓、魔方生活服务集团分别以开业规模18万间、12万间、近8万间位列长租公寓企业规模前列。业内人士认为，未来尤其是大城市的住房租赁市场发展空间还很大。

本版编辑 杨忠阳 陶 玛 美 编 倪梦婷