

# 央企扶持专精特新“小巨人” 建产业链融通“中国方案”

本报记者 索寒雪 北京报道

近日,国资委表示,要进一步发挥好中央企业对产业链的融通带动作用,通过搭建合作交流对接平台,探索建立以中央企业为牵引,专精特新“小巨人”企业、制

## 高效协同生产要素

“我们最近召开的招商会,有400多家供应链上的企业参加,我们带着供应链企业共同发展。”一位央企人士向记者表示。

近期,国资委和工信部正在推动中央企业与各类所有制企业聚焦主业、协调联动、互利合作,共同探索产业链融通发展的“中国方案”,积极补链、强链、固链,切实提升我国产业链韧性和竞争力。

习近平总书记高度重视现代化产业体系建设,发表了一系列重要讲话,作出一系列重要指示,对加快构建现代化产业体系作出重要部署,为推动产业链融通发展提供了根本遵循。

国资委表示,要坚决贯彻落实党中央、国务院决策部署,充分认识产业链融通发展是建设现代化产业体系、实现各类所有制企业共同发展、加快建设世界一流企业的必然要求,进一步推动国有企业和民营

造业单项冠军等优质中小企业为支撑,大中小企业融通发展的新格局。

《中国经营报》记者了解到,在进口设备受到影响后,中国专精特新“小巨人”企业迅速补位,与央企形成了紧密的合作。

企业分工合作、优势互补,形成多种所有制企业共同发展的良好局面,促进我国产业链供应链循环畅通,优化资源配置,增强产业优势,打造具有世界水平的现代产业集群,引领产业链上中下游企业融通创新,共同向价值链中高端不断迈进。

国资委提出,要进一步发挥好中央企业对产业链的融通带动作用,通过搭建合作交流对接平台,探索建立以中央企业为牵引,专精特新“小巨人”企业、制造业单项冠军等优质中小企业为支撑,大中小企业融通发展的新格局。

“国际产业发展经验表明,推进产业链上下游有效融通,是现代化产业体系建设必不可少的重要内容。无论是美国的创新资源模式,还是韩国的系统性融通模式,或者是德国的集聚区融通模式,都为打造本国的产业竞争力发挥了重要作用。”一位参与相关问题讨

“我们在很多装备上完成了国产化替代,这个过程中,央企给予了很大的帮助,我们可以深入现场。”一位石油行业装备企业负责人向记者表示。

据了解,该企业获得了中石油和中石化的D轮融资。

论的内部人士表示。

他说,中国产业体系规模庞大、门类齐全,当然还存在着断点和堵点,特别是在当前外部打压遏制随时可能升级的形势下,更加需要强化上、中、下产销有效衔接,高效集聚各类生产要素,保持并增强我国产业体系完备和配套能力较强的优势,加快提升我国产业的核心竞争力。

此外,产业链融通发展是实现各类所有制企业共同发展的必然要求。

“国有企业和民营企业都是社会主义市场经济的重要组成部分,都是我国经济社会发展的重要基础。当前,国有企业大多处于关系国家安全、国民经济命脉和国计民生的重要行业和关键领域,规模优势、平台优势、场景优势突出,是我国产业发展的底座。双方各有分工,优势互补,在更高层次加强产业合作,有利于取长补短。”该人士表示。

## 共建新机制

9月14日,国资委、工信部共同召开了中央企业产业链融通发展“共链行动”启动会。会议提出要共建新机制,加强与产业链相关企业、重要区域的协调会商,建立产业链上中下游供需对接机制、项目共建机制、成果共享机制和生态共建机制,实现多维度协同。

会议还强调,要共筑新基础,发挥重大工程和重点项目的强引擎、硬支撑作用,通过合资建设、增资扩股、投资并购等方式广泛合作,在产业补链、延链、升链、建链方面加快打造一批示范项目,夯实产业发展底座。共享新成果,加强管理创新和商业模式创新,与各类所有制企业共同创造更多新产业、新业态、新模式,以“一带一路”建设为重点,带动产业链上下游企业联合出海,激发产业发展原动力。共创新生态,发挥龙头企业产业主导作用,强化产业链供需协同,引领带动各类市场主体参与新型价值创造体系建设,打造互利共赢共同体。共谋新发展,加强与各类所有制企业在新领域、新赛道上的合作,大力发展战略性新兴产业,积极培育孵化未来产业,加快形成新质生产力,掌握未来竞争主动权。

中国中车董事长孙永才向记



江西赣州一家“专精特新”企业,工人在操作调试自动化机械臂,加工订单产品。视觉中国/图

者介绍,中国中车深化全产业链协同创新。“中国中车依托打造原创技术策源地中的重大工程、重点专项、重要项目,以紧迫性、基础性、前沿性和颠覆性技术为主攻方向,跨领域、跨专业组建协同创新团队,探索形成可复制、可推广的协同创新模式,探索建立‘应用带动基础研究’的创新机制。”

按照“一链多核、一链多平台、多链共平台”的思路,中国中车创新机构对全产业链企业开放,支持产业链企业组建省市级创新中心和技术平台。

中国移动总经理董昕向记者表示,中国移动打造产业链高效协作平台,推动产业机制“建起来”。推出“十百千万”合作伙伴

计划,发布12条产业支持政策,通过“串珠成链”,汇聚上链企业超1300家。GTI国际产业合作平台已汇聚全球143家运营商、256家产业合作伙伴。

国资委提出,要科学谋划实施方案,结合产业链特色,以链式思维引领带动产业链上中下游企业协同发展,有效提升产业链供应链韧性和安全水平。要抓住重点务求实效,围绕供需匹配、协作配套、创新合作、资源共享、产业赋能、产融结合等方面,持续强化与产业链上下游企业的产业合作和有效对接,以实实在在的重大项目和重大工程,将“共链行动”真正打造成为助力现代化产业体系循环畅通的实招硬招。

# 七部委联手落实最严格水资源管理制度 加强城市用水量管理

本报记者 索寒雪 北京报道

2023年6~8月,北京、河北、海南、新疆气温均为历史同期最高,华北、东北一度干旱。近日,国家发展

## 工业农业受“炙烤”

我国人均淡水资源占有量远低于世界平均水平,水资源短缺已成为经济社会发展的重要瓶颈制约。

“今年明显感觉到田地里的水变少了。”一位浙江金华地区农户向记者表示,“我有三块不同位置的地需要种植,每天早上需要带着水泵去种地。”

然而,田地边的水沟内,水位也非常低,需要跳进水沟内才能接触到水面,当地夏季最高气温多日在38摄氏度以上。

在工厂周边的水系中,水道已经见底,水生田螺暴晒在阳光下。

该地政府发布消息,2022年7月~2023年7月,该市降水量较常年

改革委、水利部等多部委联合印发《关于进一步加强水资源节约集约利用的意见》(以下简称“《意见》”)。

《意见》提到要“落实最严格水资源管理制度”。国家发展改革委

同期偏少35%。截至2023年7月11日,横锦水库蓄水量10410万立方米,蓄水量率56.9%,较常年同期偏少33.8%。该市持续高温干旱少雨,全市用水日创新高。

政府号召:“我们要积极行动起来,节约每一滴水,用好每一滴水。”

此外,周围的重要小商品出口基地义乌出资2亿元一次性买断横锦水库每年5000万立方米的用水权,另外每年还须支付500万元的管理费。

在这种高温供水压力之下,对水资源的集约利用是很多地方政府的当务之急。

《意见》提出,到2025年,全国年

人士向《中国经营报》记者表示,将严格用水总量和强度双控。加强省、市、县三级行政区域用水总量和强度控制指标管理。加快开展跨行政区划江河流域水量分配。加快明

用水总量控制在6400亿立方米以内,万元国内生产总值用水量较2020年下降16%左右,农田灌溉水有效利用系数达到0.58以上,万元工业增加值用水量较2020年降低16%。到2030年,节水制度体系、市场调节机制和技术支撑能力不断增强,用水效率和效益进一步提高。

《意见》明确了7方面、19项重点工作任务,主要包括落实最严格水资源管理制度。严格用水总量和强度双控,强化取水管理,严格节水管理。加强农业农村节水。坚持以水定地,发展节水农业,提高农村节水能力。强化工业节水。坚持以水定

确以县级行政区为单元的地下水取水总量和水位控制指标。合理配置本地区生活、农业、工业和河道外生态环境用水。坚持先节水后调水,把节水作为受水区的根本出路。

产,强化企业和园区集约用水,实施节水改造。厉行城镇节水。坚持以水定城定人,遏制用水浪费,公共机构率先垂范。推进生态景观节水。坚持以水定绿,严控景观用水。推广非常规水源利用。加强污水资源化利用,推动海水、矿井水、雨水等非常规水源利用。发展节水产业。加强技术研发应用,推广节水产品,发展节水服务产业。

《意见》要求,健全标准计量体系,完善经济政策,加强组织协调。充分发挥节约用水工作部际协调机制作用,各部门各司其职,加强沟通协调,做好行业 and 地区指导,抓好《意见》落实。

## 最严格水资源管理制度

2019年4月,经中央全面深化改革委员会审议通过,国家发展改革委、水利部联合印发了《国家节水行动方案》。2022年,全国万元国内生产总值用水量、万元工业增加值用水量分别较2015年下降33%和50%。

“但总的来说,当前我国用水方式还比较粗放,水资源利用效率仍有较大提升空间。”国家发展改革委相关人士表示。

《意见》提到要“落实最严格水资源管理制度”,上述人士表示,要严格用水总量和强度双控。加强省、市、县三级行政区域用水总量和强度控制指标管理。加快开展跨行政区划江河流域水量分配。加快明确以县级行政区为单元的地下水取水总量和水位控制指标。合理配置本地区生活、农业、工业和河道外生态环境用水。坚持先节水后调水,把节水作为受水区的根本出路。

此外,要强化取水管理。“推行规划水资源论证,严格建设项

目水资源论证。依据可用水量 and 建设项目水资源论证审批取水许可。水资源超载地区暂停新增取水许可。依法关闭公共供水管网覆盖范围内或者通过替代水源已经解决供水需求的区域内的自备井。”他表示。

此外还要严格节水管理。该人士表示:“切实发挥用水定额在规划编制、水资源论证、节水评价、节水改造等方面的约束调节作用。在黄河流域、严重缺水地区逐步推行高耗水工业服务业强制性用水定额管理。从源头把好规划和建设项目节水关。”

《意见》提出,打造节水型企业 and 园区,鼓励串联用水、分质用水,实现一水多用和梯级利用。开展工业废水循环利用试点示范。开展工业企业水平衡测试、用水绩效评价和水效对标行动,实施节水改造。制定重点用水行业水效标杆水平和基准水平,并定期更新。发布国家鼓励的工业节水工艺、技术和装备目录。

# 上海拟自主运营新建市域铁路 将与长三角城际网贯通运营

本报记者 孙丽朝 上海报道

上海正在规划自主运营新建市域铁路线路,并将推动上海市域铁路网与长三角城际铁路网络的衔接和贯通运营。上海交通委员会铁路处处长施勇在9月22日召开的2023市域(郊)铁路发展大会上透露上述信息。

上海市域铁路运营有限公司党委书记、执行董事徐敦锋在会上表示,近年来,上海新建市域铁路规划12条,共计约650公里。目前上海市有机场联络线、嘉闵线、南汇支线、上海示范区线等4条在建的市域铁路线路,未来,这些线路都将由该公司负责运营。上海市域铁路除

自身实现网络化运营外,还存在跨方式运营和跨区域运营两大特点。未来,5条新建市域铁路将实现跨区域运营,部分新建市域铁路具备国铁列车下线运营条件。

上海申铁投资有限公司副总经理杜峰介绍,按照规划,上海市域铁路嘉闵线北延可至江苏太仓,实现与江苏衔接,从太仓又与苏南的苏锡常快线进行衔接。上海的市域铁路示范区线在“水乡客厅”(位于沪苏浙交界处,面积约35平方公里,是依托长三角原点,由两省一市共同打造的功能样板区)可与苏州方向的水乡旅游线衔接,浙江方向的嘉善至西塘线,也可通过“水乡客厅”进入上海市域铁路网,真正打造

轨道上的长三角。

“上海不同市域铁路线路之间,本市市域铁路与江苏、浙江两省之间,以及市域与国铁间跨线运营,这就要求我们的标准规范、调度指挥、司机交路等都具备网络化运营的特点。”徐敦锋表示,在新建市域铁路网中,保证国铁下线运营和城轨换乘便捷,需要在技术和调度管理上全面思考和协调。在不同运营主体之下,实现跨区域运营,更需深入研究。

上海申通地铁集团有限公司(以下简称“申通地铁”)官网信息显示,上海市域铁路运营有限公司成立于2022年1月,是申通地铁的全资子公司,也是上海市新建市域

铁路的唯一运营主体,规划运营总里程超过600公里。

江苏省铁路办公室规计处副处长孙华强今年3月16日也曾公开表示,未来,江苏省将加快自主建设运营体系,推进干线铁路、城际铁路、市郊铁路和城市轨道交通融合发展,推进部分城际铁路和市郊铁路独立成网。

接近江苏省政府人士对《中国经营报》记者透露,未来,江苏省自主运营的部分城际和市域铁路将与本地新建地铁线路互联互通,也将与浙江、上海的市域铁路互联互通、过轨运行。但这些设想的实现仍需漫长摸索,前期技术、团队、设备等方面仍离不开铁路部门的支持。

## 卢春房:建议建设多式联运数字化协同平台

本报记者 孙丽朝 北京报道

“为推动多式联运发展,建议国家建设多式联运数字化协同平台,推动多式联运各参与方互相开放与共享信息资源,开发各类应用服务,促进各种交通运输方式深度融合,提升运输效率,降低社会成本。”中国工程院院士卢春房在9月25日召开的全球可持续交通高峰论坛(2023)“交通强国建设试点先行 携手助力交通可持续发展”边会上作出上述表态。

卢春房表示,近年来,我国综合运输服务发展初见成效,但仍然面临服务不衔接、数据不互联、制度不统一等问题,存在联程客票不便利、联运单证不好用、集装箱不共用等挑战。要推进旅客联程运输“一票制”、多式联运“一单制”“一箱制”,仍需信息技术的进步、运营机制的突破和组织管理的优化。

“一票制”是指实现旅客出行“一次购票、一次支付、一证(码)通行”。“一单制”是指在多式联运过程中,凭一份多式联运(电子)运单或

提单,实现托运人一次委托、费用一次结算、货物一次保险,多式联运经营人全程负责的一体化运输模式。“一箱制”指集装箱运输不换箱、不开箱、一箱到底的服务模式。

对于当前客运“一票制”发展存在的问题,卢春房表示,由于运输管理分裂,受制于安全、数据隐私、商业利益等多重因素影响,各运输方式之间数据难以共享,时刻表、晚点等数据尚未开放共享,联运服务高效衔接及应急管理有难度,联程旅客无法实时查询全程程

出行动态信息。此外,“一票制”发展还存在跨运输主体协同运营机制缺失,各主体清分结算机制不完善等问题。

卢春房建议,发展联运服务体系,完善联程运输标准,创新协同运营模式,建设联运补贴机制。“一方面,对联运枢纽改造、示范联运线建设进行政府补贴;另一方面,对于区域通票、线路通票、多交通方式联运通票等进行补贴。”

针对我国当前多式联运发展水平较低的问题,卢春房表示,多

式联运在信息共享方面面临着与客运“一票制”发展相同的问题。此外,多式联运标准体系、设施设备、利益分配机制等亟须提升。他建议,完善多式联运标准体系,加快多式联运设施设备优化,完善多式联运支持和激励政策。

卢春房长期从事铁路建设管理和科技创新工作,曾任原铁道部副部长、原中国铁路总公司副总经理,在青藏铁路、京沪高铁等重大铁路工程建设中担任过总指挥。2017年11月,卢春房当选为中国工

程院院士。

今年8月24日,交通运输部等八部门联合发布《关于加快推进多式联运“一单制”“一箱制”发展的意见》(以下简称“《意见》”)。聚焦当前发展中的突出问题,《意见》部署了6大方面15项重点工作,包括推进多式联运信息互联互通,支持多式联运信息集成服务发展;拓展多式联运“一单制”服务功能,探索赋予多式联运单证物权凭证功能;健全多式联运“一箱制”服务体系,完善“中途不换箱”合作机制等。