

# 国际创新创业中心: 成都高新区的万亿级理想

2015年工业总产值突破3000亿,八成以上来自战略性新兴产业

本报记者 龚友国

成都高新区2015年全力推动产业转型升级和创新驱动发展,经济保持稳中向好发展态势,实现全口径产业总产值5700亿元,其中工业总产值达3085亿元,成为四川首个工业总产值突破3000亿的工业园区,规模在全国国家级高新区中位居前列。实现工业增加值905.5亿元,占地区生产总值的70.9%,为区域经济发展提供了重要支撑。

“工业迈上3000亿台阶,在成都高新区发展历程中是一个具有标志性意义的事件。”成都高新区发展策划局副局长熊平在接受《中国企业报》记者采访时表示,作为成都市先进制造业的重要基地,成都高新区工业总产值迈上新台阶也从一个侧面反映出成都工业转型升级步伐加快和总体实力不断增强。

## 信息技术成为 全球产业版图重要一极

成都市正在加快建设国家先进制造业中心,新的工业空间布局体系明确了成都高新区的带动作用,突出发展高新技术产业,着力打造“大智造”产业板块。成都高新区工业在2015年的亮眼表现,正是成都工业加快转型升级、加快培育新的经济增长点、筑牢城市发展产业基础的有力证明。

据熊平介绍,在规模不断攀上新量级的同时,成都高新区的工业结构也在不断优化。2015年的工业产值中,八成以上来自战略性新兴产业,其中新一代信息技术产业成为全球产业版图的重要一极。成都已成为国内移动互联网产业的重要布局地,聚集了英特尔、德州仪器、富士康、戴尔、联想、京东方、深天马、中光电、迈普等一批国内外知名企业,推动成都成为中国“IT第四极”。此外,成都高新区生物医药、生物医学工程、航空装备、先进环保等产业的集约集群发展态势明显,未来可望成为成都先进制造业发展的新引擎。

2015年,成都高新区充分发挥政策对主导产业发展的支撑作用,制定了鼓励重点存量企业多做贡献、稳定外贸进出口增长、支持重点项目建设三项政策,全年兑现各类政策扶持资金近30亿元。在多项政策的引领和支撑下,全区战略性新兴产业2015年实现增加值650亿元,其中生物、节能环保产业增加值分别增长16%、18%,高端软件和新兴信息服务业增长22.2%,电子商务交易总额突破3300亿元。

在工业快速发展的支撑下,成都高新区2015年实现地区生产总值1277.6亿元,增长10.1%,在成都市地区生产总值中的占比提升至11.8%,拉动全市地区生产总值增长1个百分点;完成固定资产投资552.3亿元,财政总收入348.8亿元,一般公共预算收入140.9亿元,实际利用外资15亿美元。成都综合保税区全年实现进出口总额1250亿元,位居全国综合保税区前列。

与此同时,重大产业化项目布局成都高新区的势头不减。在先进制造业领域,引进了总投资1亿美元的成科技下一代显示屏关键元器件生产基地、15亿元的镇泰投资总部及医药生产基地、5.5亿元的立航科技航空装备制造及旋翼机生产基地、25亿元的中电国际分布式能源项目;在现代服务业领域,引进了总投资30亿元的中国铁塔四川总部、18亿元的小米金融投资服务平台、中国检验认证集团西部综合检测基地、中国版权保护中心西南登记中心等重点项目,新增美国3M公司、利宝保险2家世界



在企业培育方面,帮助300多家中小企业获得担保贷款18亿元,20余家中小企业获得风险投资10亿元以上,新增创业板上市公司6家、新三板挂牌企业27家。目前,已有上市公司26家,约占成都市一半,上市企业数量在国家级高新区中排名第二,仅次于北京中关村。

在高层次人才方面,引进产业急需紧缺人才超过1万名,引进海外留学和博士创业人才343人,累计发放4.2亿元的人才资助资金。截至2016年1月31日,成都高新区已聚集国家“千人计划”人才85人,占四川省的38%。

这些推进创新驱动发展的举措已取得明显成效。2015年成都高新区新认定高新技术企业80家,总数达到610家;新增科技型初创企业3020家,同比增长300%;新增销售收入首次突破1000万元的企业63家。

科技创新离不开重点领域深化改革。在投融资体制改革方面,通过采取信用增强措施,建立政府风险资金池,加大科技信贷产品创新,形成与企业梯度培育体系适配的债权融资产品链,优化天使投资、创业投资、产业投资股权融资产品链,聚集各类股权投资机构近400家,管理资金规模超过750亿元。

在商事制度改革上,率先在四川省试点工商营业执照、组织机构代码证和税务登记证“三证合一”制度,“先照后证”综合管理系统上线运行;开展了“一窗式”行政审批改革,实行对外“一窗进出”,全程代办、同步审批。2015年,成都高新区新登记各类型企业18196户,同比增长57.99%,新增注册资本(金)831.32亿元;新登记个体工商户4427户,同比增长34.31%。

同时,成都高新区2015年积极借鉴推广自贸区经验,通过复制推广上海自贸区14项海关监管创新制度,实施更加便利的检验检疫制度,积极推进跨国公司外汇资金集中运营试点和外商投资企业资金意愿结汇制度。

## 国际化创新“七大行动”

成都高新区党工委书记范毅介绍说,成都高新区去年6月成功获批成为西部首家国家自主创新示范区,为其“十三五”期间的创新发展提供了重大战略机遇。省委、市委高度重视成都高新区在全省、全市发展大局中的工作摆位。示范区建设首先带来了“先行先试”的政策红利,成都高新区不仅可以率先落实示范区政策,而且可以结合实际制定有关政策,这对于发展创新型产业集群、催生新经济新业态新模式具有重大意义。

据了解,四川省委、省政府正在研究制定《关于建设成都国家自主创新

示范区的实施意见》。成都市委、市政府正在积极推动出台《成都国家自主创新示范区条例》,该条例已被列入四川省人大立法计划,其出台将为示范区建设“保驾护航”。目前,成都高新区正加快制定《成都国家自主创新示范区发展规划纲要》。下一步,还将制定示范区建设行动方案,明确到2020年的主要任务分工、时间节点。

范毅表示,“十三五”期间,成都高新区将紧紧围绕国务院批复的“三区一极”发展方向,充分发挥成都高新区的产业优势和创新资源集聚优势,积极开展创新政策先行先试,激发各类创新主体活力,着力研发和转化国际领先的科技成果,打造一批具有全球影响力的新企业,全面提高自主创新和辐射带动能力,努力把成都高新区建设成为万亿级国际创新创业中心。

根据未来五年的发展规划,到2020年,成都高新区要实现全口径产业总产值10000亿元,聚集科技企业10000家,聚集高层次创新创业人才10000人,发明专利授权累计超过11000件,制定国际、国家和行业标准1000项。

根据上述目标,成都高新区提出要实施“七大行动”,为实现“三区一极”的战略定位提供支撑——实施双创大引领行动,打造“世界双创试验田”;实施产业大智造行动,打造“国际智造谷”,加快建成中国新一代信息技术产业高地,初步形成5个以上新千亿产业集群;实施人才大汇聚行动,打造“国际创客天堂”;实施开放大融合行动,打造“全球投资首选地”;实施产城大提升行动,打造“国际现代新城”;实施体制大突破行动,打造“全面创新改革核心引领区”;实施民生大保障行动,打造“文明和谐首善区”。

在园区建设方面,成都高新区相关负责人介绍,落户成都高新区的新川创新科技园建设发展全面提速,现已完成园区城市设计导则、绿化水系、新川之心设计方案等专项规划设计方案,主干路网基本形成通车能力;方正世纪信息西南总部及研发中心项目、中国移动咪咕音乐基地等10个重大产业化项目签约入驻园区,总投资达81.4亿元;新一代信息技术孵化园、生物医药创新孵化园、新川之心等项目顺利开工建设。

下一步,成都高新区将积极推行“一区多园”模式,强化创新要素辐射带动,将成都示范区先行先试政策在成都市域推广共享。同时,实施“并肩行动”计划,通过异地孵化、飞地经济、园区管理模式输出、成立跨区域园区联盟、布局跨区域产业链等方式,全面深化与绵阳、乐山、自贡、泸州等省内国家级高新区的联动发展。

# 中关村天津滨海新区 企业融资环境占优

丁静

北京中关村和天津滨海新区对区内企业融资已走出一条坚实的的道路。全国人大代表、北京市常务副市长李士祥7日在北京团审查“十三五”规划纲要草案时透露,2015年中关村2万多家科技企业总收入占全国高新区七分之一,正是得益于区内企业良好的发展,而企业发展又得益于开发区对他们的各种扶助。

李士祥说,北京创新资源丰富,中关村创新创业高度活跃。2015年,中关村2万多家科技企业总收入超过4万亿元,占全国高新区七分之一。李士祥指出,整体来看,中关村融资环境明显优于全国其他地区。但融资难,尤其贷款难的问题依然突出。对于中小企业创新发展,这一问题急需解决。2015年,中关村收入在1亿元以下的企业获得银行贷款的不足7%,收入在2000万以下的企业获得银行贷款的不足3%。李士祥建议,北京应在推进结构性改革中加大创新力度,进一步深化金融改革,实现资金链、产业链、创新链匹配融合。

而在天津滨海新区,为进一步增强金融扶持能力,帮助企业破解资金瓶颈,日前出台针对中小微企业的贷款风险补偿机制十条补充措施,其中提出了设立金额不低于5亿元的资金池。滨海新区将发挥融资租赁行业政策高地优势,利用新区单独设立的小微企业融资风险补偿金,与天津市租赁协会及相关融资租赁公司合作,探索开展固定资产售后回租、厂商租赁、PPP(政府和社会资本合作)项目融资等业务,帮助小微企业融资。新区及旗下多个经济功能区将共同设计资金池,金额不低于5亿元,专门用于新区企业偿债过桥、风险缓释和提前补偿。

(上接第九版)以政府搭台,鼓励和吸引社会资本参与合作(PPP)方式加快停车场基础设施建设;以商业模式经营,运用成熟的移动互联网技术公开竞价,汽车使用人竞价预约医院、景区、学校等车位需求集中区域的车位使用权,价高者获得车位使用权。结合城市业态布局,在部分特定路段提供临时停车累进计价ETC自动收费等,并将上述所获收益反哺公共交通发展。

所以通过立法,明确个人拥有及使用小汽车的基本必备条件、规则,解决城市停车难的问题。同时,严格交通执法,没有车位不能停车,市民自然会选择公共交通工具出行。个人小汽车出门应进“旅馆”,就像人一样,回家、出门自由,但外出离家就不能露宿街头。

## 特大型城市 建设地下快速物流公路

《中国企业报》:部分城市的限牌、限行并未如愿解决城市拥堵,要发展经济,又要解决拥堵,怎么办?

王昌干:部分一、二线城市为缓解城市交通压力而采取的限牌、限购、限行一直伴随着争议争论,认为这些地方法规有悖于国家大法,限牌限行政策缺乏合法性、合理性、公平性、公正性。

上海1994年就开始对新增小客车实行限额拍卖制度,北京2010年对小客车数量调控与配额实行管制,后来的杭州、广州、深圳等城市也开始了限牌与小客车配额管制。实践证明效果有限,随着时间推移,作用更是微乎其微。据高德地图交通大数据监测发布的《2015年度中国主要城市交通分析报告》显示,全国10个最堵的城市为北京、济南、哈尔滨、杭州、大连、广州、上海、深圳、青岛、重庆,其中5个城市限牌、限号,而北京还3次实行单双号限行。

《中国企业报》:你曾提出特大型城市解决城市拥堵顽疾不应偏重发展地铁轨道(客运)交通,应适度发展建设地下快速物流网,条件好的城市还可开建地下物流中转站,让人流在地面,物流到地下。请你谈谈这方面的问题。

王昌干:特大城市道路资源的有限性就决定了必须充分利用城市地下空间,从1863年英国伦敦建成世界上第一条地铁开始,100多年来地铁已经成为大城市解决公共交通的主要工具。在科技发展日新月异的今天,面对未来,发展地铁(客运)应该是唯一选项,建设城市地下快速物流通道,挪出更多地面道路资源用于人的出行,才更为体现“以人为本”的城市发展终极目标。

由于处在地下空间,在需要交汇的地方可以很方便地形成立交,不需要红绿灯的指挥;地下公路根据线路的效益布置出入口和停车场或者转入到其他地下公路。对于物流可以说地下公路是地面道路的提升。

这一系统的建立把地下公路与地面公路融为一体,相当于铁路上的快车和慢车。地下公路相当于物流快车系统,地面公路相当于物流慢车系统,车辆在地下以快速运行长距离后可以转入慢车系统。车辆可以直接到达每个小区,物流可以从始发点直达目的地。与地面高架路相比,可使沿线居民免受高速行驶车流产生的噪音和废气的影响,并且节约了大量宝贵的城市土地资源。在实际建设中,可以采取政府出资建设地下城市通道主干道,各类地产开发商及物业业主出资修建支线。

进入20世纪,美国波士顿、日本东京、俄罗斯莫斯科都修建地下城市地下公路,我国的南京市内环线、上海的外滩也都建设了地下公路,这些地下公路建成通行,极大缓解和改善了城市交通,减轻环境废气污染,没有噪音污染。