

“东流碧水”凭何回？

皖江：“三管齐下”承接长三角产业转移

在习近平新时代中国特色社会主义思想指引下——新时代新作为新篇章

新华社合肥5月22日电(记者汪延、杨玉华、姜刚)“天门中断楚江开，碧水东流至此回”，长江浩荡东流，至安徽则稍做盘桓，便一气冲开天门山。我国唯一以产业转移为主题的经济区——皖江城市承接产业转移示范区，作为长三角区域一体化发展的战略腹地，正在承接产业转移，着力进行产业转型升级，孕育和积蓄着“开天门”的新动能。

升级版转移：小拉链拉出大产业

电解铜板和镀锌经过水平或上引连铸、拉丝、退火、延压加工等工序，“变身”拉链用的异型线材，再通过一台智能拉链成套设备的加工，“吐”出拉头、拉锁和拉扣。在安徽均益金属科技股份有限公司的生产车间，一台台智能拉链成套设备正在被组装调试，等待交付客户制作拉链。

“小拉链背后是千亿元的大产业，但拉链的源头制造设备以前一直被国外垄断，通过国内企业的努力，现在局面已经扭转。”均益公司董事长吴友林说。

日前，中国五金制品协会专门组织企业来均益考察，以均益为龙头，来自沪苏浙等地11家拉链制造企业来到安徽池州经济技术开发区落户，投资22.8亿元，我国拉链智能装备和高端拉链产业，在产业转移的过程中进行转型升级，实现着第二次“集聚”。

不为一企去留萦怀，而是聚集优质要素资源，加速吸收长三角产业外溢动能，快步走向中高端。

与“小拉链拉出大产业”不同，芜湖通用航空产业园是“高举高打”。去年，这个产业园已生产了20架通航飞机，今年将产量翻倍。中电科芜湖钻石飞机制造有限公司总经理洪雨宁说，起初到芜湖来主要是中电科集团有很多技术要转移，需要一个产业孵化和落地的平台。现在，企业规划的有人/无人飞机研发制造、复合材料研发、试飞、航空遥感大数据等四大中心逐步建立，集团在这方面的投资越来越有信心，订单也越来越多了。

科技改变着产业的组织形态，无生产车间的新型工业园应运而生。在繁昌县春谷产业园，看不到生产线，听不到机器的轰鸣。自2015年以来，这里已聚集了中科院上海光机所、中科大、华中科大等10多个高校院所的科技团队，集聚了3D打印企业30多家，基本构建了3D打印全产业链，成为华东地区最大的3D打印产业集群。

板块式转移：从搬车间到建研发中心

一直以来都是劳务输出大省的安徽，

人口连续多年回流；来自省外的投资超过1万亿，其中的半数以上来自长三角……伴随着劳动力和资金的回流，苏浙沪等地的一些产业开始向皖江经济带板块式转移。

浙江省玉环市的原支柱产业汽车零部件，现在已有约80%转移到了安徽省芜湖市。整个产业链搬来后，又开始了新的产业集聚。目前这个产业集群已有150家的规模，去年产值超过200亿元，摘得“国家汽车零部件出口加工基地”牌子。

“与上一轮产业转移把车间搬过来不同，这一轮越来越多的是在转移中升级产业，在转移中把研发中心建立起来，科技含量明显提升。”芜湖县委书记韦秀芳说。

在皖江承接产业转移示范区，像这样的新型产业集群越来越多。

从苏州工业园转移到铜陵经开区的苏州旭创科技有限公司是一家研发制造光通信模块的企业，公司厂长王徐说，来到铜陵是企业转型升级的新起点，他们研发出的一款光通信模块打破了国际垄断。公司已决定把5G产品和研发中心放在这里。依托旭创等一批转移型企业，铜陵经开区目前已形成了电子信息材料新产业。

长三角一体化国家战略的出台，让长三角产业溢出效应也再次加速。铜陵经开区管委会副主任薛晓成说，2017年长三角产业转移投资仅为80亿元，去年猛增到138亿元，增幅超过了70%。无独有偶，一年来，宣城经开区也显得格外火热，洽谈签约的长三角项目56个，上海的占八

成。

内涵式转移：“等高对接”实现高质量发展

记者采访发现，在长三角一体化加速的今天，无论转出地还是承接地都力求在新一轮产业转移中实现新一轮跨越发展和产业科学布局。

“前段时间，市里组织去浙江调研，很出乎我们的意料，过去他们舍不得产业转移，现在欢迎外地来对接产业转移。”池州市委常委、常务副市长郭浩说。

“等高对接”、共同发展正成为各地承接产业转移的共识，有的地方出台配套政策支持，有的地方增强创新要素支撑，搭建人才支撑平台、技术研发支撑平台。

据合肥经开区财政局副局长费红英介绍，去年该区制定出台产业和配套服务政策扶持体系，财政预算资金由2017年1.3亿元提升到去年的2.4亿元，更大力度服务产业转移、企业发展。

在承接产业转移中，芜湖市坚持产业竞争差异化，近年来依托自身装备制造的优势，在承接长三角产业转移中聚焦培育机器人及智能装备、新能源汽车等10个战略性新兴产业，已形成2个国家级基地、13个省级重大工程和专项。去年该市支持重点研发创新平台31家。

“我们既要做大长三角一体化的受益者，也要做贡献者，要在承接产业转移中‘等高对接’、共同发展。”芜湖市委书记潘朝晖说。

新华社北京5月22日电(记者刘红霞、申敏)随着6月1日0时我国对美部分商品提高加征关税税率日期临近，部分企业和民众疑惑乃至担忧，我国已经发布3份涉美约600亿美元商品加征关税公告，会不会重叠加税？也有传言称，自美进口药品在加税之列，意味着进口药要涨价。经咨询国务院关税税则委员会办公室，新华社记者22日确认：加税不重叠，药品不加税。

5月10日，美方正式宣布对约2000亿美元中国输美商品加征25%关税。作为回应，国务院关税税则委员会5月13日发布公告，宣布自2019年6月1日0时起，对已实施加征关税的约600亿美元清单美国商品中的部分，提高加征关税税率，分别实施25%、20%或10%加征关税。对之前加征5%关税的税目商品，仍继续加征5%关税。

此前，作为美国对约2000亿美元中国输美商品挥舞加征关税大棒，国务院关税税则委员会先后于2018年8月3日和2018年9月18日发布两份关税公告。

记者了解到，就对美约600亿美元商品加征关税一事，企业只需以最新公告，即5月13日发布的公告为准，无需担心重复加税。

值得一提的是，5月13日公告中附件4所列税目商品有595种，比前两份公告少了67

进口药加税，这些都是谣言！

种。据了解，汽车及零部件商品并不在此次加征关税的范围之列。把67种汽车及零部件商品从加税清单“下架”，也不是最新公告作出的决定。

在2018年12月14日发布的一份公告中，就已经有了相关规定，期限是今年1月1日到3月31日。到期当天，国务院关税税则委员会又发布公告，把期限再次延长。换句话说，汽车及零部件行业暂时不用担心被加征关税。

对于网络传言称自美进口药在加税清单、面临涨价，记者了解到，这一说法“不靠谱”。

据介绍，为不影响国内患者用药，不加重患者负担，在拟定对美反制措施时，相关部门已将治病防病用药全部排除在外。也就是说，自美进口这些药品不会加征关税。在不加税的同时，我国本身还对绝大多数药品实行零关税。因此，患者和家属朋友可以放心。

药品不加税，那医疗器械情况怎么样？据了解，本着民生优先原则，我国对心脏起搏器、支架、助听器、人造关节等植入人体的器具均没有加征关税，其他纳入征税范围的医疗器械大部分也仅征收5%的关税，征收20%或25%关税的产品数量很少，主要是医院用的核磁共振设备、X光检查设备等，考虑到进口替代等诸多因素，这部分对市场最终售价影响不大。



家门口“穿新鞋”走上脱贫致富路

▲5月22日，在位于鄱西县观音村的米高龙制鞋扶贫车间，村民在加工产品。在车间工作的村民平均每人每月可收入2500元左右。

湖北十堰市鄱西县地处秦巴山区，是国家重点贫困县。近年来，当地政府实行精准扶贫措施，建设“扶贫车间”，带动村民脱贫致富。新华社记者肖艺九摄

操控远在千里之外，延时却在毫秒之内

无人驾驶技术智能化加速，相关法律法规缺失仍突出

新华社天津5月22日电(记者翟永冠、宋瑞、尹思源)左拐、避让、倒车……武汉的测试道路上，一辆无人驾驶汽车一气呵成完成了上述动作，而操控这辆汽车的人却在1000多公里外的天津。

超高清精准地图、实时规划路线、具备伦理判断能力的驾驶员辅助系统……在刚刚闭幕的第三届世界智能大会上，无人驾驶技术备受关注。

“新华视点”记者采访发现，随着5G、大数据、人工智能等技术的发展，无人驾驶技术正加速从研发走向应用，应用场景也从普通乘用车领域迅速拓展至工农业生产领域。与技术强劲的发展势头相比，相关法律法规的缺失依旧突出。

技术 抗干扰、规划路线、伦理判断等智能化水平不断提升

在智能大会上，大唐移动战略部工作人员王佳向观众演示了远程操控无人汽车的技术。据介绍，这项技术依靠5G通信实现，信号传输全过程的延时控制在1毫秒以内。

艾康尼克生产的MUSE概念车成为焦点。这款车搭载了先进的车辆智能互联用户体验平台，车内没有方向盘，通过摄像头捕捉感受测量周围的数据再传输到主控芯片上，运算并发出指令。驾驶员只需坐在驾驶室内输入目的地，车辆就可以在高精导航系统的指引下自动驾驶。



“传统汽车业正在经历转型再造。”艾康尼克首席执行官毕福康说，无人驾驶、智能网联让汽车行业的未来之路越走越宽。

本次大会举办的世界智能驾驶挑战赛上，在躲避随机车辆干扰、规划可行路径方面，一些无人驾驶汽车表现了超高的判断力。伦理判断能力是无人驾驶技术智能化的关键标准。记者在伦理困境比赛环节看到，无人驾驶车辆需要在行人和不可逾越墙体的两条路径中做出选择，一些汽车轻松过关。

中国汽车技术研究中心有限公司数据资源中心总监杜志彬告诉记者，我国在无人驾驶的技术层面已经进入一个新的阶段。图灵奖获得者、中国科学院外籍院士约翰·霍普克洛夫特表示，随着无人驾驶技术普及，卡车司机的职业也许会消失。智能科技将帮助人们从繁重、重复性、高风险的劳动中解脱出来。

除了乘用车，无人驾驶汽车已经开始走向更广泛的应用。在长沙，由田野智能科技研发完成的湖南首款无人驾驶拖拉机完成路试，这款纯电动智能驾驶拖拉机的系统，具有

自动规划作业路径和海量存储功能，能避免漏耕、重耕现象，且作业时间不受气候、地形等限制。

比亚迪股份有限公司董事长兼总裁王传福表示，汽车智能化变革已加速智慧城市的建设，将给环保、交通、安全等方面带来改变。

市场 汽车厂商与互联网企业加速布局

汽车行业驶入智能化时代带来巨大市场潜力。无论传统汽车生产商、汽车新型企业还是互联网公司，都已加速布局无人驾驶。

据波士顿咨询公司预计，到2035年，全球无人驾驶汽车的销量将达1200万辆，到2050年，市场规模将超过40万亿元。我国人工智能产业主要集中在无人驾驶、模式识别(图像识别、语音识别)及智能机器人三大部分，无人驾驶产业占人工智能全部产业规模的30%左右，其增长速度与人工智能全部产业增速保持一致。

传统汽车行业积极推进无人驾驶技术。东风汽车集团有限公司相关负责人说，公司在发展无人驾驶的物流车、港口用车、煤矿用车等项目；重庆长安汽车股份有限公司相关负责人表示，2020年后长安新产汽车将实现全系联网化，并搭载驾驶辅助系统，2025年实现智能语音控制。

互联网企业加速与汽车制造厂商的融合。百度与金龙客车合作推出一个名为阿波龙的自动驾驶汽车，初期在封闭道路如景区、码头等区域运营；京东与上汽大通、东风汽车研发了新能源无人货车和电动无人货车；腾讯、广汽发力多个智能汽车出行领域；华为与东风汽车合作共同打造智慧汽车。

一些无人驾驶行业初创型企业也获得资本青睐。2018年，深圳星行科技有限公司以3亿美元的估值完成A轮融资，小马智行以接近10亿美元的估值完成A轮融资，无人驾驶汽车配套的激光雷达环境感知解决方案提供商腾势聚创(RoboSense)也获得包括阿里巴巴、上汽集团合计超过3亿元的战略投资。

政策 各地相关配套政策法规正加速跟进

截至去年底，已有北京、上海、深圳等多个地方先后发布了地方性自动驾驶汽车测试管理规范或征求意见稿。

自动驾驶功能需要进行大量的测试、验证工作，经历复杂的演进过程。2018年4月，首个国家级自动驾驶路测文件《智能网联汽车道路测试管理规范(试行)》出台，北京、上海、重庆、长沙、深圳等多个城市也相继出台了相关政策，并发布了地方自动驾驶路测牌照，助力无人驾驶技术研究开发。

天津大学法学院院长孙佑海表示，目前，我国在新型人工智能领域的立法尚未全面开展。南开大学周恩来政府管理学院教授吴晓林告诉记者，虽然目前政策上鼓励自动驾驶技术的发展，但实际的法律配套还存在诸多不足，与现实商业运营仍然有较大的差距。

据悉，美国内华达州早在2011年就通过法案，规定了无人驾驶汽车的道路行驶权。欧洲和日本也在2015年后明确无人驾驶汽车引发事故的责任认定问题。

专家建议，应该加快完善无人驾驶技术规划，推动技术规范，制定无人驾驶汽车路测的政策指导文件，引导市场秩序的构建。(参与采写：黄江林、王晖)

新华社北京5月22日电(记者陈爱平、王雨箫、许晓青)儿时逛豫园灯会，是上海市民何贞对“夜经济”的最初印象。如今32岁的她喜欢在下班后逛商圈、听音乐剧、赏黄浦江景，“夜生活”更加丰富……

夜间经济是现代都市经济业态之一。晚间购物、餐饮、旅游、娱乐、学习、影视、休闲……今年以来，各地“夜经济”量质齐升，为经济增长注入新动力。

夜间消费占比提升，年轻一代是“主力军”

近年来，伴随消费水平的提高，我国居民夜间消费占比逐年提升，“80后”“90后”成为主要消费群体。

银联商务的数据显示，今年“五一”小长假，本地消费者和外来游客夜间消费金额占全天的29.92%，较去年同期扩大4个百分点。

今年“五一”期间，北京王府井、三里屯等区域18时至次日早6时夜间消费十分活跃，餐饮消费同比增长达51.3%，文化娱乐等服务消费同比增长15%以上；上海黄浦江游览接待游客11万人次，同比增长46.7%。

中国旅游研究院联合美团点评发布数据称，2018年我国夜间消费交易额较上年增长47%，高于日间餐饮消费交易额增长率2个百分点。世界旅游城市联合会的资料显示，东部城市居民夜间消费强于西部，北京与东南沿海省市最为活跃。

“夜经济”的消费主体是年轻人。据美团研究院发布的2018年消费数据，有1400万青年晚8时后叫外卖到办公区；中国旅游研究院的数据显示，“80后”“90后”在夜间旅游消费中的占比分别达到40.0%、19.8%；银联商务的数据显示，“80后”游客夜间消费最为活跃，消费金额及笔数均占到所有游客的40%以上。

中国旅游研究院院长戴斌说，“夜经济”既满足居民日益增长的物质文化消费需求，也成为海内外游客感知当地文化、体验当地生活方式的重要渠道。

延展消费时空和内容，不同地域各具特色

“夜经济”的蓬勃发展是我国居民休闲消费水平不断提升、延展消费时空和内容的结果。”上海财经大学商学院文化旅游会展研究中心主任何建民说。

其实，“夜经济”并非全新的概念。业界认为，我国夜间经济自上世纪90年代初开始起步，目前已由早期的灯光夜市发展为包括食、游、购、娱、体、展、演等在内的多元夜间消费市场。

上海浦江游览集团有限公司副总经理洪朝晖说，过去消费者夜游黄浦江主要是看风景，现在他们有了更多需求，如选项丰富的美食、精致的伴手礼、方便的服务设施及友好的服务人员，以及一些演出或庆典活动等。居民消费升级倒逼企业加强创新。

此外，记者调查发现，一些城市的“夜经济”呈现出地域特色和文化内涵。

自去年8月正式开放以来，新疆国际大巴扎夜市迅速成为全疆人气最旺“深夜食堂”，民族风情的餐饮、手工艺品和建筑吸引了全国各地的游客，首月日均客流量便突破20万人次。

成都“夜经济”主打“休闲牌”；南京将丰富的夜间活动与“夫子庙—秦淮风光带”相结合，形成夜间旅游“金字招牌”；广州依托特色夜茶文化做大夜间餐饮；哈尔滨立足“冰雪大世界”等项目，引爆冬季冰雪旅游夜间消费……

“夜经济”彰显城市气质，是城市发展的一张靓丽名片。”商务部流通产业促进中心现代服务业处处长陈丽芬说。

成为经济增长新亮点，政策扶持需跟上

世界旅游城市联合会专家委副主任邹统钜等专家认为，“夜经济”已经成为经济增长的新亮点。

何建民分析，我国消费者对景色、活动、餐饮、休闲等夜间消费要素的诉求相对均衡，这也意味着，蓬勃发展的夜间消费需求，将拉动餐饮、零售、住宿、交通、文化、旅游等服务产业发展；同时，服务业消费将显著带动就业。

不过，戴斌等业内人士也指出，目前我国城市夜间经济多以餐饮、购物等消费为主，企业相关投资、产品和服务供给数量及盈利水平等仍较白天有很大差距，需要政策引导和扶持。

去年以来，上海、北京、天津、南京等多地已出台相关政策，推动夜间经济繁荣发展。如，上海允许有条件的酒吧街开展有规范的“外摆位”试点，试点在夜间特定时段，将部分夜宵街、酒吧街所属道路改为分时制步行街；天津提出依托特色餐饮街、美食街、品牌餐饮店、体育场馆、图书馆、博物馆、电影院、公园、演艺游乐场等区域或载体，打造一批夜间经济示范街区。

戴斌说，目前有近六成的受访旅游企业认为未来夜游市场增幅将在10%至20%，超过三成的企业认为夜游市场增幅将达到20%以上；超过八成的企业将继续在“夜经济”上扩大投资。

专场招聘会助力残疾人就业



▲残疾人求职者在招聘会现场交流岗位信息。近日，江西省南昌市新建区举行残疾人就业专场招聘会，12家企业提供了60余个适合残疾人劳动者的就业岗位，吸引百余求职者到场咨询。新华社记者彭昭之摄

年轻人成消费主力军 各地“打开方式”各不同

中国「夜经济」亮起来