

上海：以前瞻立法建科创之城

“希望能通过这样的制度安排，为广大科研人员勇闯‘无人区’卸下包袱，激励全社会形成创新风气”

“

“希望能通过这样的制度安排，为广大科研人员勇闯‘无人区’卸下包袱，激励全社会形成创新风气”

新华社上海1月20日电(记者陆文军、周琳、仇逸)《上海市推进科技创新中心建设条例》20日经上海市第十五届人民代表大会第三次会议表决通过。以前瞻立法，促科创之城，在2020年上海科创中心建设基本框架形成的时间节点，推出一整套制度供给正当时。上海科技创新中心建设已取得重要的阶段性成果。上海政府工作报告显示，2019年特斯拉新能源汽车投产，阿尔茨海默症治疗新药上市，工业投资增长11.3%左右，连续21个月保持两位数增长。

这得益于科创制度的供给。《上海市推进科技创新中心建设条例》并非上海推进科创中心建设的唯一一部法规。上海市人大常

委会法工委主任丁伟说，围绕科创中心建设，从科创中心建设“22条”、促进科技成果转化“三部曲”，到科改“25条”以及其他10余个配套政策，上海已经形成了科创领域的“法规群”“制度群”。

而此次条例出台有两个大前提，有助于形成“优中更优”的制度体系：科创中心建设是一项系统工程，涉及科技、经济、金融、教育、财政等诸多领域，需要一部法规，综合各方资源，提供更具竞争力的法治环境；前期制度和改革经验已有部分行之有效，亟待梳理整合，提升和完善固化成果经验。

1月9日，上海期智研究院、上海树图区块链研究院揭牌，未来将落户徐汇西岸，以人工智能、高性能计算系统、量子计算及量子人工智能等前沿领域为方向。“不仅研究领域新，而且组织架构新，将从上海各大高校选拔优秀年轻团队，力争创新策源。”上海市徐汇科委相关负责人说。

科创中心建设所涉主体较多，激发和保障各类创新主体的活力和动力是立法的根本宗旨。“在设计中，我们将最宽松的创新环境、

最普惠的公平扶持政策、最有力的保障措施立法理念体现在条款里。”上海市科委主任张全说。

对于如何让科研人员敢啃“硬骨头”，条例给予了多重松绑。例如，赋予科研事业单位更大的人财物自主权，细化对各类企业的支持措施，扩大科研事业单位在人、财、物等方面的管理自主权等。

人才是创新的第一资源。记者注意到，条例单独对人才政策进行了详细阐述，其中对创新能力突出、创新成果显著的海内外科技人才，尤其是青年人才将给到持续稳定的支持。此外，大力营造鼓励创新、宽容失败的氛围，也被写进了条例里。对于承担探索性强、不确定性高的科研项目，未能形成预期科技成果，但严格履行科研合同、未违反诚信要求的，不作负面评价。

作为条例的“操刀者”之一，上海市科委副主任路大进介绍，希望能通过这样的制度安排，为广大科研人员勇闯“无人区”卸下包袱，激励全社会形成创新风气。

作为一项系统工程，科创中心建设并非

孤立，而是与上海其他“四个中心”建设、自贸试验区建设、长三角一体化建设等联动发展。此次条例中，“金融环境建设”“知识产权保护”等内容，都独立成章。

2020年是上海建成“具有全球影响力的科技创新中心”基本框架的“交卷年”。数据显示，2019年上海科技创新中心指数达到281.9，同比增长10.51%，每4个就业者中就有1人从事知识密集型产业。

无论是原始创新端，还是产业发展端，近年来“高质量”“高显示度”的成果在上海不断涌现。策源方面，量子密钥分发系统的安全距离扩展至200公里，到“墨子号”量子科学实验卫星发射升空；从首架C919大型客机一飞冲天，到实现克隆猴“中中”“华华”呱呱坠地……一批标志性原创成果涌现，一批世界级科技设施集聚。

法规的出台只是开始。据介绍，上海将紧紧围绕形成符合科技创新规律的资源配置方式这个关键，充分激发各方面创新要素活力，形成科创中心建设“满盘皆活”的生动局面。

稳住「基本盘」 强健产业「筋骨」

工信部部长苗圩解析二〇一九年工业运行态势

新华社北京1月20日电(记者张辛欣)2019年，面对复杂严峻的内外部环境和不断加大的经济下行压力，我国实现规模以上工业增加值同比增长5.7%，工业运行保持在合理区间。高技术制造业增加值增长8.8%，市场预期有所改善。

工信部部长苗圩20日在国新办发布会上表示，工业发展顶住了压力，稳住了“基本盘”，产业基础不断夯实，产业链现代化水平不断提升，制造业发展的“筋骨”愈发强健。

工业发展呈现可喜变化

全年规模以上工业增加值增长5.7%，制造业增加值同比增长快于整体工业；在41个工业大类行业中，有20个行业的增加值增速同比回升；制造业采购经理指数(PMI)连续两个月回升至荣枯线以上……发布会上的一系列数据，让人们感受到了工业运行的诸多变化。

“在内外部风险挑战明显上升的情况下，工业运行顶住了大大小小的压力，稳住了‘基本盘’。”苗圩说，多数行业保持了平稳增长，新动能支撑作用不断增强，市场预期有所改善。

2019年，高技术制造业增加值增长8.8%，增速快于规模以上工业3.1个百分点。新兴产业也保持良好的发展势头。先进制造业加快培育壮大，加快推动传统产业转型升级，发展的结构优化，新动能不断积蓄。

值得一提的是，随着创新驱动深入实施，产业基础能力和产业链水平不断提升。我国新建先进轨道交通装备、农机装备、智能网联汽车、先进功能材料等4家国家制造业创新中心，加快实施重大短板装备等工程，推动互联网、大数据、人工智能加快与实体经济深度融合，产业链水平整体提升，布局不断优化。

苗圩认为，“基本盘”的稳定与产业“筋骨”的强健相结合，凸显了结构调整的力度，工业发展的质量稳步提升。

产业环境不断改善

产业的发展离不开环境的浸润。苗圩认为，近年来一个很明显的特征，就是振兴实体经济特别是制造业成为各方共识。推动落实更大规模减税降费，推动工业生产许可证种类大幅度减少，多措并举缓解中小企业融资难融资贵问题，扎实开展清理拖欠民营企业账款工作……支持和鼓励制造业发展的举措不断推出，提振了企业谋事创业的信心。

中小企业支持政策落地实施，推动涌现一批专精特新“小巨人”企业。制造业单项冠军培育提升专项行动实施以来，工信部会同有关方面先后遴选了4批共256家示范企业和161项冠军产品。通过国家重大专项首台套、首批次保险等方式，为创新产品的产业化应用提供助力。

“2019年全年，我国民营企业工业增加值增长7.7%，高于整体工业2个百分点。”苗圩说，对外开放水平进一步提高，国内制造业吸引外资能力不断增强。在全球跨境投资大幅下滑背景下，2019年前11个月，我国高技术制造业实际使用外资同比增长5.7%。

苗圩认为，随着大规模减税降费、优化营商环境等举措效应加快显现，有利于制造业发展的因素将不断增加。

多措并举推动制造业高质量发展

与一些发达国家相比，我国制造业仍存在差距，也面临着结构性矛盾和转型升级的阵痛，但坚持创新引领，坚定高质量发展，产业质效将不断提升。

苗圩表示，工信部将坚持巩固、增强、提升、畅通的方针，统筹抓好量的合理增长和质的稳步提升。

增强技术创新能力是关键。苗圩表示，要加大研发投入的力度，推动落实好研发费用加计扣除等政策，加强关键共性技术的供给，再布局建设一批国家制造业创新中心。

围绕筑牢产业基础和提升产业链现代化水平，苗圩提出，工信部将加强顶层设计，围绕核心基础零部件/元器件、关键基础材料、先进基础工艺和工业技术基础，推动生产、应用、融资等合作衔接，加快市场化推广应用，深入实施重大技术改造工程，建设培育一批先进制造业集群。

苗圩说，要继续实施以制造业为重点的减税降费措施，使该减的税减到位，该降的费用降到位，同时还要持续降低制造业的用电、用气和物流成本。“工信部将坚持精准施策，促进更多的资源要素向制造业聚集。”他说。

工信部将会同有关部门 研究促进汽车消费

新华社北京1月20日电(记者张辛欣)工信部部长苗圩20日在国新办发布会上表示，我国汽车产业处在企稳筑底的关键时期。工信部将做好顶层设计，会同有关部门研究促进汽车消费的政策措施，进一步研究和评估新能源汽车补贴的政策，加大改革创新和开放合作，推动汽车产业高质量发展。

“在内外部环境发生深刻变化、经济出现下行压力的背景下，汽车行业在持续了28年正增长之后，进入了市场和产业结构调整期。”苗圩坦言，产业运行面临较大压力，一些指标出现负增长，也面临新能源汽车补贴退坡、传统汽车转型升级等影响。但从2019年下半年开始，随着企业有序调整应对和相关促进消费政策的逐步落实，市场的信心有所恢复。

“我国具有完整的汽车工业体系，还有全世界最大的汽车市场，对于未来仍有充足的信心。”苗圩说，近期工信部与部分重点企业交流，今年的汽车产销形势好于去年是各界共同的判断。预计2020年、2021年将是汽车产业企稳筑底的关键时期。

苗圩表示，工信部将做好顶层设计，尽快编制发布《新能源汽车产业发展规划(2021年-2035年)》，围绕电动化、网联化、智能化、共享化的发展趋势，坚定不移推动新能源汽车产业高质量发展。同时会同有关部门研究促进汽车消费的政策措施，研究促进二手车流通、鼓励支持农村汽车市场开拓等方面的政策，加大改革创新和开放合作。



高速公路“跳过”虎跳峡

▲这是1月20日拍摄的香丽高速公路虎跳峡金沙江特大桥(无人机照片)。据云南建投集团消息，云南香(格里拉)丽(江)高速公路虎跳峡金沙江特大桥20日顺利合龙，大桥主体结构全部完工，计划春节后启动桥面板安装工程。香丽高速公路全长约140.3公里，全线桥梁120座、隧道26座，桥隧比达55%。虎跳峡金沙江特大桥全长1017米，由云南建投集团投资建设，中铁大桥局承建，是香丽高速公路的重点控制性工程。

新华社记者吴寒摄

放下身段谋市场 放活价格闯市场

来自中国铁路沈阳局的货改报告

本报记者徐扬、崔师豪

作为全国最大的铁路局，中国铁路沈阳局有限责任公司在去年煤、粮、矿三大需求锐减的情况，货物发送量逆势增长。2019年货物发送量完成3.68亿吨，同比增长6.3%，特别进入下半年，月均发送货物3315万吨，比上半年月均增加496万吨，增幅达17.6%。运量转跌为升、前低后高的背后，“铁老大”做对了什么？记者调查发现，放下身段谋出路、放活价格闯市场，沈阳局靠改革改出了活力和动力。

改运价——

从一口“死”价到一口“活”价

铁路曾是计划经济的“堡垒”，沈阳局又在受计划经济观念影响深重的东北地区，可说是“堡垒中的堡垒”。在市场好的时候，“堡垒”的负面效应感受不明显；到了市场不好的时候，“堡垒”的负面效应就水落石出了。2019年，全国经济和腹地经济均面临较大下行压力，“铁老大”深感不改革就没有出路、甚至没有活路。例如，去年前三季度，沈阳局煤和粮的运量均同比下降了400多万吨。

如何攻破这座“堡垒”？沈阳局领导班子经过调研后认为，“运价”是牵一发而动全身的牛鼻子，只有搞活了运价才能激活市场。改革前，货商用铁路运输大宗货物的价格由沈阳局规定，上下浮动空间都非常有限，货商难有讨价还价的余地。改革后，铁路运价以公路运价为参照系，灵活定价，适当上浮。并且将定价权一竿子插到底，下放到直接面向市场的货运中心下属的营销事业部，一线的营销人员可以直接和货主议价。

广州市万发物流有限公司沈阳货运中心

负责人金志权每天要通过火车把600吨左右的货物从沈阳发往广州。据他介绍，改革前汽配货物的铁路运价为500多元/吨，现在的价格降到了300多元/吨。“现在我们要运输的货主要是食品、服装。沈阳局灵活确定运价以来，运价下降了许多。现在我们用铁路运输的费用不到公路的一半。”

原先的单方面定价变成了铁路与货商的双方议价。由定到议，这一字之差意味着沈阳局正在由过去衙门作风的“铁老大”向市场化经营的服务型企业转变。实行价格改革后，沈阳局预计每年可为全社会节省物流成本约30亿元。今年7月价格改革以来，沈阳局货运发送量逐月上升，效果可谓立竿见影。

在搞活运价的改革中，沈阳局同步搞活收入，“大锅饭”不打自破。在营销事业部成立之前，铁路营销人员觉得业绩好坏无所谓，反正都是吃“大锅饭”。薪酬制度改革后，员工多劳多得，工作作风由被动变主动。

开原营销事业部经理吴彦平说，之前客户来发货，我们是以能运就运、不能运就拉倒。2019年，全国经济和腹地经济均面临较大下行压力，“铁老大”深感不改革就没有出路、甚至没有活路。例如，去年前三季度，沈阳局煤和粮的运量均同比下降了400多万吨。

如何攻破这座“堡垒”？沈阳局领导班子经过调研后认为，“运价”是牵一发而动全身的牛鼻子，只有搞活了运价才能激活市场。

改革前，货商用铁路运输大宗货物的价格由沈阳局规定，上下浮动空间都非常有限，货商难有讨价还价的余地。改革后，铁路运价以公路运价为参照系，灵活定价，适当上浮。并且将定价权一竿子插到底，下放到直接面向市场的货运中心下属的营销事业部，一线的营销人员可以直接和货主议价。

广州市万发物流有限公司沈阳货运中心

辽宁港口多、海岸线长，水路铁路相结合的多式联运潜力巨大。沈阳局的下属企业——港铁物流盘锦分公司的货场位于盘锦港内，多年来一直扮演着“开火车”的角色，只负责把货物从位于港口内的火车站送到一个火车站，其他的业务与他们无关。

2018年12月，港铁物流集团与中远海运物流集团合资合作，成立了大连沈铁远海多式联运合资公司，给客户id提供铁路两端、港口短驳、装卸和多式联运手续办理等全链条物流服务。

记者近日在货场看到，氧化铝货物被白色的包装袋裹得严严实实，整齐地码放在火车旁边，等待着起重机把它们装上车皮，这些业务之前都要由货主自己完成，现在则是交给了港铁物流来做。2018年，上海象屿速传供应链有限公司通过铁路运输氧化铝货物8万吨，2019年这个数字涨到了40万吨。

上海象屿公司盘锦办事处经理洪利丰说：“之前我们运输货物要多方协调，仓储、装卸、包装、短途汽运都需要我们去操心，很耗费精力。现在是铁路的‘物流总包’，一条龙服务帮我们安排妥当。”

通过运输组织方式的改革，客户到沈阳局发货，就像是在淘宝下单一样简单方便。之前，货主到铁路发货要经历复杂的手续，其中一项就是填写请车单。一个“请”字折射出“铁老大”的架子和计划经济的影子。如今，在货场营业大厅里，看不到货主填写请车单，90%以上业务都通过网上办理。金志权说：“现在我们请车都不用去货运中心办手续了，直接在手机App上动两下手指就能下单，用火车拉货变得和网购一样简单。”

沈阳货运中心副总经理张跃说，从请车到下单，从“站到站”到“站到门”，铁路的角色正在从原来的承运商向现在的物流商转变。

送货上门、提供包装，铁路正在成为大宗货主们的“快递小哥”。

看经验——

改革势在必行也事在人为

沈阳局货运改革初见成效，在铁路内外引起了热议，总结起来有三点经验和启示。

——最困难的时候也正是最好的改革窗口期。铁路货改是市场倒逼的结果，是不得不为势在必行。一方面是全国3万多公里高铁里程释放了数以亿吨的铁路运能，富余能力用不上就是天天损失；另一方面是经济下行压力加大，大宗商品运量下降，双重压力倒逼沈阳局必须改革。沈阳局的经验表明，改革需要压力。如果能够用好用压力，化压力为动力，化挑战为机遇，最困难的时候也正是最好的改革时间窗口。

——只要改革对路子，大船调头也不难。铁路点多线长面广，体量大、摊子大，沈阳局职工多达20多万，改革的难度可想而知。沈阳局的货改能够在较短时间内初见成效，关键在于抓住了牛鼻子，以价格改革为核心、市场化经营为导向，改革的效果看得见摸得着，去年下半年改革以后，沈阳局单日装车累计66次、连续58天超2万辆，最高日达21081车，均创历史新高。

——货运改革尚有很大空间能激发更多潜能。2015年以来，沈阳局开始货运改革，五年间实现了从1.0到2.0版本的提升。但改革永远在路上，远没有结束。例如，搞活价格目前只限于沈阳局管内，跨局运输的价格机制还需要联动完善；铁路营销团队还不够专业化，满足现代化物流的要求还有差距等等。但可以预见，进入2020年，“铁老大”的改革历程也将挺进深水区。