

# 我国筹划“米”字型产业带格局

记者日前从多个权威渠道获悉,我国计划以推进中原城市群产业带发展和成型为契机,在现有城市群和产业带的基础上,形成由“陇海线”“京广线”“济南—郑州—重庆”“太原—郑州—合肥”四条线路组成的“米”字型产业带发展格局,以此推进东中西部实现产业联动,并力争在“十三五”期间促成区域经济进一步均衡发展。

## 四大线路打通东中西部产业联动

目前,我国正计划调整和完善我国产业带和产业集分布,其中就包括构建“米”字型产业带发展格局。

据介绍,所谓的“米”字型产业带在空间上将由四条线路组成。首先是沿沿海线发展主轴。这一线路将连接长江中下游地区、中部地区和西部地区的多个城市群和产业带,将通过促进产业承接转移等方式,促进东中西部产业的合理布局 and

协同发展,最终强化对新亚欧大陆桥国际经济走廊的战略支撑作用。

第二是沿京广线发展主轴。这一线路将沟通华北、华中与华南地区,将通过密切华北平原、江汉平原、洞庭湖平原、湘东丘陵、衡阳盆地、南岭、珠江三角洲多个地区的产业带联系,进一步实现上述地区的产业升级,并在形成贯通南北的城镇产业密集带的基础上,为中部崛起和海上丝绸之路战略提供保障。

第三是“济南—郑州—重庆”发展轴。这一线路将依托郑(州)济(南)、郑(州)万(州)高速铁路建设,在郑州、济南、重庆等关键节点城市,和沿线中小城市,加速形成综合运输通道,培育装备制造、能源化工、轻工业等特色优势和各地地区优势产业,形成连接成渝城市群、中原城市群和山东半岛城市群的城镇产业集聚带。

最后是“太原—郑州—合肥”发展轴。这一线路,将以郑(州)合(肥)、郑(州)太



## 区域经济多支点格局已形成

(原)高速铁路、跨区域高速公路和城际快速通道建设,推动长治、晋城、焦作、济源、周口、阜阳、蚌埠等城市扩容提质,加快装备制造、纺织服装、食品加工、生物医药、汽车及零部件等产业集聚发展,构建连接长江三角洲城市群、山西中部城市群的城镇产业集聚带。

相关专家组介绍,“米”字型产业带发展战略将有助于推动我国经济增长空间由东向西梯次拓展,促进东中西部产业联动以及各区域和产业带的均衡发展。

据悉,为了实现“米”字型产业带发展战略,我国未来还将加速建设和形成“米”字型高速铁路网,推进“四纵六横”货运干线铁路建设,有序推进上述四大线路的支线和地方铁路建设,加强国道省际衔接路段建设,提升各产业带核心城市(群)与周边区域的陆运联通水平;优化城市群民航机场布局,规划建设一批支线机场和通用机场,加密各区域主要城市间的航线;加快

推进淮河、沙颍河国家高等级航道建设,打通中原内陆地区直通华东地区的水运通道。

中国人民大学经济学院区域与城市经济研究所所长孙久文表示,目前我国已形成了包括长三角、珠三角、环渤海及长江中游地区、成渝地区在内的区域经济多支点格局。随着中国区域经济的进一步均衡和城镇化进程的加快,大面积的城市地区和产业带有望形成。他认为,通过密切各个城市群和产业带的联系,中西部的多个城市区和

产业带将有机会进入我国经济发展的核心区域,获得更好的发展条件和环境,拥有更多的发展资源,同时也会促进东部和沿海地区的进一步发展,最终形成更多的城市群和产业带,在空间上起到对我国经济的全面支撑。

北京师范大学经济与工商管理学院院长赖德胜认为,由于东部地区的土地成本、劳动力成本等不断提高,部分产业向中西部地区转移,以及东部地区自身产业升级已是大势所趋。在这样的背景下,东中西部产业交流、联动、协同将更为密切,这有助于在全国范围内形成更加健康的产业布局。他还表示,受近年来我国实施的京津冀协同发展、长江经济带、“一带一路”、振兴老东北工业基地等多个国家战略影响,未来中西部地区将会有更多城市群和产业带逐渐崛起,东中西部发展将更为均衡,各地间的产业协作也将日趋紧密。(据《经济参考报》)

# 车市今年有望稳中回升

在经历2016年的高速增长后,2017年1月,国内汽车市场产销双双回落。业内人士表示,春节假期和购置税优惠滑坡等客观因素导致了1月份车市下滑,但总体来看,中国汽车市场2017年仍有望稳中有升。

目前,中国汽车市场正在加速升级。新能源、智能化、互联网等新消费需求对汽车产业提出了新的目标,推动汽车产业的供给侧改革迈向深入。

## 【担忧】欲扬先抑还是步入低谷?

中国汽车工业协会最新数据显示,2016年中国汽车市场产销量都超过2800万辆,实现了15%左右的增长。但2017年1月,中国汽车产销量较上月均有所下降,同时,产量比上年同期下降3.9%,销量比上年同期增长0.2%。

其中,乘用车市场1月份产销分别完成207.2万辆和221.8万辆,同比分别下

降4.2%和1.1%。而2016年最为火爆的SUV车型,1月份产销同比分别增长9.0%和10.5%,但增速大大回落,环比更是双双大幅下降。

分析原因,一方面是受春节假期影响,市场整体销量减少,另一方面则是1.6升及以下排量车型的购置税优惠由50%减少到25%。

有专家表示,2016年购置税优惠政策对汽车市场起到了很大的推动作用,部分透支了今年的市场销量。而且,出于对优惠政策可能要取消的担心,很多消费者在去年年底集中购车,这也对2017年开年的汽车销量形成了不小的影响。

中国汽车流通协会副秘书长郎学红表示,由于2016年多数经销商提前完成了全年的销量任务,因此很多促销政策在去年年底都有回收。同时,从2017年1月开始,购置税优惠退坡开始执行,并且临近春节假期,工作日减少,汽车销量相比2016年12月下降,经销商库存压力增加。预计这种趋势将持续到2月份,2月的

市场或延续成交价格下探的态势。

## 【信心】总体向好趋势未改

中国汽车流通协会发布的“中国汽车经销商库存预警指数调查”显示,2017年1月库存预警指数为61.5%,比上月上升18.6%,库存预警指数处于警戒线之上。由于2月份工作日较少,汽车销量受到影响,经销商库存压力将继续加大。

中国汽车工业协会副秘书长师建华表示,2017年汽车市场总体向好的趋势没有改变。刚性需求、宏观经济、政策影响、消费升级和四大有利因素将推动汽车市场稳中有升。

作为支柱性产业,国家政策对于汽车产业的支持没有改变,包括对节能汽车、新能源汽车等的优惠和扶持政策。“一带一路”“特色小镇建设”等政策为汽车市场的进一步开拓提供了有利条件。

同时,据国家统计局统

计,2016年底,全国居民每百户家用汽车拥有量为27.7辆,千人汽车保有量为110多辆,仍然低于全球平均水平,与发达国家相比具有较大差距,汽车刚性需求仍然强盛。中国汽车产业具有极大潜力,汽车消费仍然存在很大空间。

目前中国正处于消费结构升级不断加快的关键期。国家统计局数据显示,2016年社会消费品零售总额同比增长10.4%,其中,汽车类同比增长10.1%。12月份,限额以上单位汽车类同比增速达14.4%,销售加快与居民消费升级需求增加有直接关系。汽车消费领域目前一个突出变化就是,消费者的消费理念更加成熟理性,对于品牌越来越关注,更加崇尚个性和时尚的汽车产品。

此外,一些新的汽车消费市场正在不断涌现,汽车市场开始向中西部转移。目前,在汽车市场中,一线城市份额约占30%,二线40%,三线30%。随着一线城市限购、二三线城市逐步放量,

预计到2020年,一线城市份额会下降到15%左右,三线城市将提升至55%左右,汽车消费越来越呈现向县域延伸的趋势。

## 【升级】供给侧改革不断推进

专家预计,2017年中国汽车市场产销量将超过2900万辆,增速将在7%左右。虽然增速不如2016年两位数的增长,但发展的质量将更加精进。

这种发展质量将集中体现在新能源汽车上。中国汽车工业协会数据显示,今年1月,新能源汽车产销比上年同期分别下降69.1%和74.4%。其中纯电动汽车产销量比上年同期分别下降63.8%和67.8%。其原因在于,受新能源汽车骗补等因素的影响,新能源汽车车型目录将重新核定,一旦车企申请目录未通过,将面临产品拿不到补贴的风险。因此,很多车企在等待新目录的发布才开始销售产品。

财政部经济建设司副

司长宋秋玲表示,新能源汽车产业一直面临动力电池核心技术缺乏、充电设施建设不足等问题,虽然有很大的改善,但是仍没有根本解决。近几年,随着产业快速发展,行业散乱和低水平重复建设隐现,低端产能过剩,高端产能严重不足,优势企业和拳头产品少,在国际上缺乏整体竞争力。未来政策支持的核心是供给侧能否推出物美价廉的产品,通过提高推荐车型目录技术门槛,建立目录动态调整机制,使补贴金额与产品技术水平、产品质量挂钩,进一步强化补贴政策对促进技术进步的正向激励作用。

对此,工信部部长苗圩表示,未来将加强产能调控,提高技术准入门槛,严防低水平重复建设。针对“散、小、弱”的发展,建立了产能预警机制,引导行业中企业合理地规划产能发展计划,推进汽车产业向高品质、高性能发展,提高汽车产业国际竞争力。

(据《经济参考报》)