

北京将构建“2441”高精尖产业体系

“十四五”时期是我国开启全面建设社会主义现代化国家新征程、向第二个百年奋斗目标进军的第一个五年,也是北京落实首都城市战略定位、建设国际科技创新中心、构建高精尖经济结构、推动京津冀产业协同发展的关键时期。8月18日,北京市人民政府发布印发《北京市“十四五”时期高精尖产业发展规划》(以下简称《规划》)的通知。

《规划》提到,到2025年,北京高精尖产业增加值占地区生产总值比重将达到30%以上,万亿级产业集群数量4-5个,制造业增加值占地区生产总值13%左右、力争15%左右,软件和信息服务营业收入3万亿元,新增规模以上先进制造业企业数量达到500个。

高精尖产业2.0升级版

在产业方面《规划》披露,北京将积极培育形成两个国际引领支柱产业、四个特色优势的“北京智造”产业、四个创新链接的“北京服务”产业以及一批未来前沿产业,构建“2441”高精尖产业体系,打造高精尖产业2.0升级版。

其中,两个国际引领支柱产业分别为新一代信息技术和医药健康;新一代信息技术

重点布局海淀区、朝阳区、北京经济技术开发区,力争到2025年新一代信息技术产业实现营业收入2.5万亿元;医药健康在新型疫苗、下一代抗体药物、细胞和基因治疗、国产高端医疗设备方面构筑领先优势,北部地区重点布局昌平区、海淀区,南部地区重点布局大兴区、北京经济技术开发区,力争到2025年医药健康产业实现营业收入1万亿元,其中中医药制造达到4000亿元。

四个特色优势产业分别为集成电路、智能网联汽车、智能制造与装备、绿色能源与节能环保。

其中,集成电路重点布局北京经济技术开发区、海淀区、顺义区,力争到2025年集成电路产业实现营业收入3000亿元。

智能网联汽车重点布局北京经济技术开发区和顺义、房山等区,建设世界级的智能网联汽车科技创新策源地和产业孵化基地,力争到2025年汽车产业产值突破7000亿元,智能网联汽车L2级以上渗透率达到80%。

智能制造与装备重点布局北京经济技术开发区和昌平、房山等区,力争到2025年智能制造与装备产业实现营业收入1万亿元,其中智能装备部分达到3000亿元。

绿色能源与节能环保重点布局昌平、房山、大兴等区,力争到2025年绿色能源与节能环保产业实现营业收入5500亿元。

四个创新链接产业分别为:区块链与先进计算重点布局海淀、朝阳等区,力争到2025年实现营业收入超过6000亿元;科技服务业重点布局“三城一区”、城市副中心,形成5个以上定位清晰、布局合理、协同发展的产业集聚区,力争到2025年实现营业收入超过1.25万亿元;智慧城市产业在北京全域打造智慧城市应用场景,力争到2025年实现营业收入3500亿元,带动上下游产业接近万亿,打造30个以上可复制、可推广的标杆工程;信息内容消费

重点布局海淀区、朝阳区、石景山区、通州区,力争到2025年实现营业收入超过5000亿元。

同时,北京将抢先布局一批未来前沿产业,瞄准国际前沿抢占产业发展制高点,超前部署一批具有深远影响、能够改变科技、经济、社会、生态格局的颠覆性技术方向,构建基于新原理、新技术的新业态新模式,为高精尖产业持续发展培育后备梯队。

推动产业换核、强芯、赋智、融合

北京发展高精尖产业已经有一定基础。数据显示,2020年全市高精尖产业实现增加值9885.8亿元,占地区生产总值比重达到27.4%,较2018年提高2.3个百分点;培育形成新一代信息技术(含软件和信息服务)、科技服务业2个万亿级产业集群以及智能装备、医药健康、节能环保、人工智能4个千亿级产业集群。

“经过前期的创新积累和产业孕育,北京高精尖产业发展进入了创新自主化的攻坚期、产业集群化的发力期和数字智能化的迸发期。”市经信局方面表示《规划》提出:“十四五”时期,北京将推动产业换核、强芯、赋智、融合,加快产业基础再造提升、产业链条

优化升级、智能绿色全面覆盖、制造服务深度融合、区域发展开放联动“五个突破”,推进动力转换、效率提升、结构优化“三大变革”,实现高精尖产业质量、能量、体量“三量提升”,打造一批具有全球竞争力的万亿级产业集群和领军企业。

规划按2025年和2035年设定了目标。其中,2025年主要目标为以高精尖产业为代表的实体经济根基更加稳固,基本形成以智能制造、产业互联网、医药健康等为新支柱的现代产业体系,将集成电路、智能网联汽车、区块链、创新药等打造成为“北京智造”“北京服务”的新名片,产业关键核心技术取得重大突破,国产化配套比重进一步提高,生产效率达到国际先进水平,绿色发展更加显著,京津冀产业协同发展和国际产能合作迈向更高层次。

2035年远景目标为在全国率先实现新型工业化、信息化,基本实现产业治理体系和治理能力现代化,具有首都特点的高精尖产业体系更加成熟,产业综合竞争力位居世界前列,保持与首都经济社会发展阶段相适应的先进制造能力,广泛形成智能、绿色生产方式,产业自主创新能力显著提升,京津冀产业协同发展新格局全面形成。

北京商报综合报道

西街观察 Xijie observation

反思双汇内斗中的人与法

汤艺甜

8月17日深夜,一篇名为《万洪建:我眼中的父亲万隆》的文章引爆舆论场。近2500字的长文里,从偷税漏税到损公利己,儿子细数了父亲的四宗罪,字句诛心。

堪比九子夺嫡的宫斗大戏里,翻手为云的民营企业家人设崩塌,二代们则为权力斗红了眼,亲情、人性、下线暂时抛到一边,“什么英雄啊,灰头土脸脊背凉”。

双汇式反目少见但不稀奇,时至今日,那批出身草莽时代的民营企业家人至暮年,接班人早已是绕不开的话题。81岁的万隆,52岁的万洪建,中间是年收入1765亿元的双汇母公司,矛盾的导火索正源于此。

真相如何尚无定论,但管中窥豹,当内斗已经闹到人尽皆知的地步,双汇或许也“有点东西”,比如股权处置,再比如被诟病的分红。

从濒临倒闭的漯河肉联厂到如今的《财富》中国500强第65名,万隆之于双汇,是打江山的一言九鼎。从0到1,需要狠结果敢,穷追猛打的“赌性”,泥泞的道路上,一些看似野蛮的手段为早期发展注入腾飞的动力。

近半个世纪的发展后,双汇也早已走出了漯河,在香港九龙的环球贸易广场上俯瞰香江。双汇身后,中国经济精耕细作,而当行业规范、法律制度日臻完善,可供民营企业野蛮生长的空间也少了许多。

康庄大道上,守江山该有一番面貌,大开大闢的快速打法开始失去早年的神奇效力。无论是一言堂的决策模式,还是家族传承的经营理念,亦或是任人唯亲的用人制度,在当下新常态的经济环境下,多少有些力不从心了。

至于把持着一切的创一代,创新能力衰退、保守主义上头的倾向,随着年岁渐长,在所难免。

比如在万洪建看来,年逾八旬的老父亲已经成为双汇发展转型的阻碍。

经济创新已经先行,但公司管理理念的更迭容易滞后,没有哪座“江山”是铜墙铁壁,只顾埋头苦干就能不怕巷子深;也不是所有企业家都能如老干妈,即便不上市,也能坐拥外卖风口下的佐餐红利。

家族企业不能一概而论,比起一代们的白手起家,二代们在高度信息化的时代成长起来,大多坐拥高学历,对于父辈的粗犷难以理解,代际之间的鸿沟无法避免。

他们需要与上一代融会贯通,又需要学会自我切割。守旧该守的是果敢的实干精神,创新要创的是现代化治理模式,流程要规范化、财务要清晰化、研发要高效化。

不破不立。用制度去约束人,用现代公司治理观念走出过往,才会有新人新气象。反思双汇式的父子反目,围观父与子的激烈斗争,也是反思现代公司治理中的“人”与“章法”。当“人治”问题频出,遵循现代公司制度与章法的意义才不言而喻。

“君子之泽,五世而斩”,传统企业已经站上了继承与颠覆的天平。创业不易,守业更难。创业时代是筚路蓝缕,披荆斩棘,用粗犷杀出重围;守业时代是精耕细作,握好“凌波至宝”,安然驶过那些暗礁。

公共自行车谢幕 共享单车市场化运营正当时

北京公共自行车迎来终章。8月18日,北京商报记者自北京市交通委获悉,为顺应行业发展趋势,2021年起,各区逐步退出公共自行车运营或转为市场化运营。截至6月30日,通州区、怀柔区、大兴区、昌平区公共自行车已转为市场化运营并接受区级管理部门监管,其他行政区公共自行车全部退出运营。

除门头沟区、怀柔区外,其他行政区均已引入互联网租赁自行车服务。目前,在北京市运营互联网租赁自行车的企业共3家,即美团、哈啰和青桔,中心城区车辆投放总量控制在80万辆以内。

公益为主: 公共自行车的诞生

北京最早的公共自行车出现在2005年。当时,奥运会召开在即,民营企业王勇看中这一市场,创办贝科蓝图共享单车租赁公司。此后两年,贝科蓝图在北京扩张到100多个租车点,8000辆共享单车。

有市民向北京商报记者回忆称:“当时租车网点会有专人值班。有需求的人每辆车交几百元押金,按月租、日租或计时收费。”但这种商业模式租赁收益甚少。贝科蓝图公司负责人曾向媒体透露,公司自2005年运营以来始终亏损,这个行业需政府扶持。

2012年,北京市公共自行车服务系统正式启动试运营,由市交通委、市政市容委组织推广公共自行车,由政府主导,企业参与。首批2000辆自行车散布在北京地铁5号线和10号线沿途的63个租赁点。按照规划,到2012年底,北京将有2.5万辆公共自行车投放市场。到2015年,全市的公共自行车将达到5万辆,并且形成网络,覆盖交通枢纽、主要城镇街区、商业网点。

公益是北京公共自行车的最明显特质。办理骑行卡后,市民可自主取车,网点跨区通用,24小时全天还车。骑行一小时内免费,之后每小时收费1元,每天累计不超过10块钱,连续租用时间不超过3天。

承前启后: 完成新商业模式引导

运营初期,公共自行车方便、低价的模式备受认可。据当时媒体报道,截至2015年底,全市公共自行车骑行量日均达30万次,数量达到48000辆。在2016年的北京28个重要民生实事项目内,还包括计划新增公共自行车1万辆。

也是这一年,ofo崭露头角,摩拜单车在上海上线;“即停即走”的共享单车迅速在全国掀起热潮,几乎改变了人们的出行



方式。2017年9月,北京共享单车总数达到最高峰:235万辆。

时任市交通委主任的周正宇在2017年4月介绍:“未来公共自行车投放工作会暂时停一停。虽然共享单车优势更明显,但有桩自行车依然受到欢迎和肯定,两者适用人群不一样。目前公共自行车使用数量和频率并没有下降,今后还要把公共自行车运行好。”

但在数量庞大和更为灵活的共享单车面前,公共自行车败势明显。今年3月起,东城、朝阳、海淀等中心城区陆续宣布公共自行车停运。截至6月30日,通州区、怀柔区、大兴区、昌平区公共自行车已转为市场化运营并接受区级管理部门监管,其他行政区公共自行车全部退出运营。北京商报记者给上述四家公共自行车市场化运营企业拨打了电话,但均无人接听或拒绝回复。

“无论是资源还是管理模式方面,公共自行车都很难跟共享单车比较。因为共享单车有很大的资本投入,通过大数据去优化网点布局,而公共自行车在这方面的信息化程度就相对较低。”北方工业大学汽车产业创新研究中心研究员张翔告诉北京商报记者:“而且其盈利空间较小,政府在这时候撤出市场,交给市场化运营,进而投向其他的公益市场,这其实也是政府资本的一个职能,即完成对于新商业模式的引导,起到初期的示范作用。”

中国人民大学副教授王鹏也认为:

“随着城市内部交通的优化,在公共自行车已有网点有限的情况下,采取新的形式来促进城市的交通发展,提倡绿色出行,让市场化的手段加入进来是一个必然的选择。公共自行车也完成了自己的历史使命。”

精细管理: 共享单车规范史

目前来看,北京的共享单车市场已经走上了规范发展之路。北京市交通委数据显示:2021年上半年,互联网租赁自行车投放布局进一步优化,运维调度力量显著增强,车辆淤积和分布不平衡等现象有明显改善,车辆运营效率和服务水平不断提高。

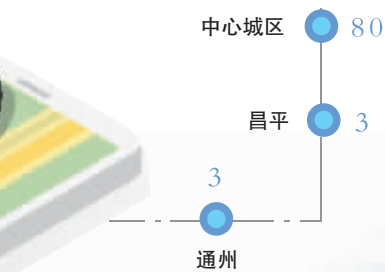
目前,北京市运营互联网租赁自行车的企业共3家,包括北京摩拜科技有限公司(以下简称“美团”)、上海钧正网络科技有限公司(以下简称“哈”)、广州骑安科技有限公司(以下简称“青桔”)。根据市交通委今年4月发布的公示,2021年中心城区互联网租赁自行车总量控制在80万辆以内,其中美团40万辆,哈21万辆,青桔19万辆。此外,各郊区运营车辆约12.8万辆。

为进一步引导有序停放车辆,围绕市民投诉集中的轨道交通站点和重点商圈,目前,北京全市已建成1181个电子围栏监测管理停放区,可容纳超过65000辆互联网租赁自行车。对于严重违规停放

互联网租赁自行车 车辆分区报备情况

(单位:万辆)

共计92.8



的骑行者,三家企业按照统一标准限制其车辆使用。

不过,从实践来看,生活中共享单车乱停乱放的情况还是不少。王鹏建议:“不能通过类似出让补偿金的方式,通过技术的手段,让骑车的人能够更好地停放在合理的区间。另外现在资本也趋于理性了,不会像以前那样无序扩张,供需之间还是要保持平衡。”

北京商报记者注意到,对于违规投放车辆,行业协会目前优选了第三方清运企业,对违规投放车辆进行无差别清理,截至6月底,中心城区合规投放车辆比例达到90%以上。

值得一提的是,市交通委在公示中再次强调,北京市不发展共享电动自行车。截至目前,市交通委已对于拒不整改的互联网租赁电动自行车运营企业累计实施行政处罚9次,涉及8个品牌。同时,各区政府组织全面清理路面上的互联网租赁电动自行车。

“互联网租赁电动自行车往往存在保养维护不及时、配套设施建设不到位、运行安全风险高、电池污染严重等多重隐患,租赁电动自行车的骑行人不固定且多未接受过专业的交通安全教育和技能培训,容易发生交通事故,加之电动车自重较大、速度快,一旦发生事故就会带来较大的伤害和损失。”北京市交通委表示。根据《北京市非机动车管理条例》,驾驶未登记的电动自行车上道路行驶的,对驾驶人处20元罚款。北京商报记者 陶凤 王晨婷