

拓宽渠道 转变理念 打造洼地

偃师多措并举促招商

7月16日,偃师市成功举办了2014年开放招商重点项目集中签约仪式,签约项目18个,总投资52.9亿元。其中,超亿元项目16个,总投资52.1亿元;超10亿元项目1个,总投资20亿元。

这些项目立足偃师实际,既有布局于制鞋、电动三轮车、电线电缆等传统产业的转型升级项目,也有着着眼于新兴产业的电子电器、电子商务、光电设备等项目,还有城建与民生、农业与生态项目,对助推偃师产业转型升级、积蓄发展动力、加快崛起速度具有重要意义。

近年,偃师市强化“集聚、链条”产业发展理念,突出“延链、补链、强链、建链”,定向、定位、定点、定责实施开放招商,促进经济社会加快发展。

■ 拓宽招商渠道

今年以来,偃师市上下坚持把开放招商作为“一举应多变、一招求多效”的战略举措和稳增长、调结构、促转型的重要抓手,持续创新招商方式,强力开展招商攻坚行动。

该市在“三大员”招商的基础上,结合驻外招商办事处,以珠三角、长三角、环渤海湾、闽东南、川渝等地区为重点,紧盯龙头企业、沿海产业园区整体转移项目、商会牵头项目,积极引进竞争力强、成长性好、关联度高的项目。截至目前,“三大员”已分赴北京、上海、武汉、深圳、广州、顺德等



中安LED项目建设工地 黄伟伟 摄

地外出招商15批次,对接洽谈项目17个;4个驻外招商办事处对接洽谈项目35个。

“在强化‘三大员’招商的基础上,我们将开展市委书记、市长、副书记、常务副市长、产业集聚区管委会主任‘五大员’带头外出招商。对重大招商项目,坚持市主要领导带队‘一对一’叩门招商,‘点对点’项目对接,提高招商成功率。”偃师市投资服务促进中心负责人称。

同时,偃师市创新多元招商模式,发挥偃师籍在外人士及本地企业家招商主体作用,营造以商招商氛围,引进新企业落户;通过政府网站、官方微博、微信平台等途径,开展网络招商;积极探索中介招商、委托招商等方式,联系有实力、有信誉、业精

路广的中介招商机构,拓宽招商渠道。

■ 转变招商理念

偃师市一名驻外招商工作人员表示,现在外出洽谈项目,他们都会认真分析外部经济形势,承接产业转移的优势和主要产业的特点及偃师产业的发展方向,只有做好了这些“功课”,知己知彼,才能提高开放招商成功率,从而百战不殆。

理念的转变就是机遇,该市摒弃以往“捡到篮里都是菜”的思想,对捕捉到的招商信息做到有规划论证、有可行性研究报告、有融资方案,以此来判断项目是否有市场、有利润、有资金,算清经济效益账、社会效益账,切实提

高项目准入门槛,坚决杜绝高污染、高能耗、低产出项目进入偃师,从而保证合理招商、科学招商,为偃师长远发展奠定良好基础。

■ 形成磁场效应

立足“筑巢引凤”,偃师市把产业集聚区和工业园区作为开放招商主平台,构建“1个产业集聚区+10个镇工业园区”的发展格局,形成开放招商“强磁场”,打造招商洼地。该市围绕产业集聚区主导产业发展,健全完善公共服务平台、信息服务平台、投融资平台等服务平台建设,瞄准大企业、大项目和带动性强的产业转移项目,推进承接产业转移新高地——“园中园”建设,加速产业集聚发展,实现产业转型提质增效,增强园区承载能力。近期,偃师市拟在福建省宁德地区举办专题推介会和市情说明会,集中推介偃师市承接产业转移“园中园”。同时按照“四集一转、产城一体”思路,完成10个镇专业园区的“三规(产业布局规划、土地利用规划、镇区总体规划)合一”和主导产业定位,打造优势产业集群和富有特色的产业链条。

今年以来,偃师市签约招商项目29个,总投资83.1亿元,其中超亿元项目22个,总投资80.1亿元;超10亿元项目2个,总投资36亿元。新签约已开工项目17个,总投资40.4亿元,项目开工率达58.6%。

(高翔)

偃师市8个重大项目集中开工

本报讯 7月10日,偃师总投资33.1亿元的8个重大项目集中开工。

此次开工的项目有投资8亿元的东风新能源公司一期年产5万辆新能源汽车、投资4亿元的大运公司年产20万辆电动车、投资5亿元的华通电缆公司年产5万吨中强度全铝合金绞线、投资12.5亿元的鲜易温控供应链产业基地、投资1.1亿

元的国龙燃气公司LNG液化工厂、投资1.2亿元的泉兴鞋业园、投资8000万元的健稷粮食合作社仓储物流中心、投资5000万元的昆坤隆公司年产50万米高性能导线等,其中主导产业转型升级项目3个、传统产业提档升级项目2个、复合型服务业及工业配套项目3个。这些项目的实施,对偃师市加快转变经济发

展方式、加速推进新型工业化将发挥重要作用。

今年以来,偃师市借助党的群众路线教育实践活动东风,以干部作风大转变推动工作水平大提升,牢牢把握“持续转型、奋力崛起”总基调,以提速增量、提质增效为目标,持续抓好开放招商、服务企业、优化环境三大举措。为加快项目建设,该市

坚持落实好市领导分包重大项目、首席服务官小组和“两个不见面”等制度;坚持“六个一”制度,即一个项目、一个领导、一个服务小组、一个方案、一个督导机制、一抓到底,解决好项目建设过程中出现的问题,力促项目早落地、早开工、早竣工、早投产,全市经济社会发展保持了良好势头。

(黄伟伟)

新闻聚焦

新政出台,新能源汽车离百姓生活更近,大众仍存疑问——

新能源汽车五问

国务院办公厅《关于加快新能源汽车推广应用的指导意见》21日正式发布。工信部部长苗圩称,此次扶持政策力度空前,含金量极高。

新政策的出台,标志着我国新能源汽车已从试验期转向推广期。新能源汽车的发展,既关乎产业,又关乎百姓生活。新政策来了,新能源汽车近了,社会大众对此又有哪些疑问?

能不限购、不限行吗?

“新能源汽车很环保,但比传统汽车贵那么多,我买它,能享受传统汽车没有的优待吗?”这是许多被问及是否会选择新能源汽车的人很自然的想法。

在北京、上海等一线城市,已有优待。比如,上海购买新能源汽车,满足一定条件即可免费配给牌照;而在北京,参与新能源汽车摇号,中标概率大大高于传统汽车。

新政策明确,实行差异化的新能源汽车交通管理政策。有关地区为缓解交通拥堵采取机动车限购、限行措施时,应对新能源汽车给予优惠和便利。同时,改进道路技术监控系统,通过号牌自动识别系统对新能源汽车通行给予便利。

电池安全吗,有污染吗?

日前,有国外媒体报道,一辆被盗的特斯

拉电动汽车在被警察追逐的过程中,撞上其他车辆劈成两半,锂电池发生爆炸。

“经过这些年的发展,新能源汽车动力电池技术已有长足进步,电池材料本身都具备阻燃技术,起火爆炸的风险已大大降低。”中国汽车工业协会副秘书长许艳华说,但和传统汽车一样,在极端情况下也不排除会发生爆炸。

谈及动力电池,人们往往会想到在电动自行车上使用的铅蓄电池,其不规范的回收已被视为重金属污染的元凶之一。那么,电动汽车电池会带来新污染吗?

“新能源汽车动力电池经过国家级严格检测,其所含的化学物质均可回收。”比亚迪汽车新闻发言人李云飞说,相比电动自行车电池,新能源汽车电池回收门槛较高,一般都由车企自行回收,但规范回收还需配套的政策法规。

补贴会持续多久?

来自政府的补贴是新能源汽车在市场上具备一定竞争力的重要原因。这种补贴会持续多久呢?

今年2月,国家发改委等单位联合发布的通知明确,新能源汽车补贴2014年和2015年补助标准相比2013年分别降低5%和10%,而根据车型和续航里程的不同,补贴标准从几万元到十几万元不等。这一规定到2015年截止。

新政策明确,有关方面要抓紧研究确定2016年至2020年新能源汽车推广应用的财政支持政策,争取于2014年年底前向社会公布,及早稳定企业和市场预期。

“这意味着新能源汽车的补贴

至少在2020年前依然会存在,不过补贴数额将会随着时间推移而逐步减少。”许艳华说。

有产能过剩的风险吗?

国家层面大力推广新能源汽车,会不会各地一哄而上,最终酿成产能严重过剩的恶果?

“发展新能源汽车前,国内汽车厂商都已有多年的传统汽车生产经验。”在许艳华看来,当前新能源汽车产能并不大,如果市场规模扩大,车企更多会对传统汽车产能进行改造,暂时无须担忧产能过剩问题。

产能是否会过剩,还得看需求。新政策在培育市场上提出多项措施,比如扩大公共服务领域新能源汽车应用规模,推广应用城市新增或更新车辆中新能源汽车比例不低于30%;政府机关及公共机构购买新能源汽车占更新车辆比例不低于30%。“新能源汽车的拼装门槛不高,不宜一哄而上。车企应打破拼装思路,着眼内部垂直整合,争取真正拥有核心技术。”李云飞提醒。

中国有机会领先吗?

当前,我国传统汽车自主品牌的发展有些艰难,市场份额不断下降。不少业界人士认为,相比传统汽车,我国的新能源汽车发展水平与国际先进水平差距不大,最有机会实现弯道超车。

“从新能源汽车销量看,美国一年有10万辆,日本是4万辆,我国今年有望达到4万辆到5万辆。”许艳华说,三国新能源汽车本质上没有太多差别,都处于初期阶段,我国确实有引领全球的机会。

习近平总书记此前在上海考察时强调,发展新能源汽车是我国从汽车大国迈向汽车强国的必由之路。应该看到,经过几年努力,我国一些新能源汽车产品技术水平在国际舞台上已颇具竞争力,也应该承认,国内厂家在产品形象包装和市场推广方面仍有较大改进空间。

(据新华社北京7月21日电)

延伸阅读

新能源汽车有“痛点”且看新政开“良方”

你会买新能源汽车吗?如果回答“不会”,通常理由是什么?“太贵”“没地方充电”……近年,无论国家层面还是地方,对新能源汽车支持力度都挺大,但普通百姓买账的依然不太多。问题在哪儿?针对当下新能源汽车的种种“痛点”,最新发布的新能源汽车推广新政策开出“止痛良方”。

痛点一 购车贵

新能源汽车有多贵?举个例子,比亚迪新能源汽车E6定价31万元到33万元不等,可比的比亚迪S6定价10万元到13万元。新能源汽车定价通常为可比汽油车定价的2倍到3倍,即便算上补贴,仍然要高出60%到100%。

【新政】除此前已经出台的“2014年9月1日至2017年12月31日对纯电动汽车、插电式混合动力汽车和燃料电池汽车免征车辆购置税”外,此番新政策还提出研究完善新能源汽车车船税优惠政策并做好减免工作,同时要继续落实好汽车消费税政策。

【点评】新能源车贵主要原因是电池成本高,在电池成本无法迅速下降情况下,政府推出税收优惠无疑将大大助力新能源汽车的推广。中国汽车工业协会副秘书长许艳华说,从长远看,车企还是要通过降低电池成本,让电动车在经济上更具竞争力。

痛点二 充电难

尽管一些地方放出消息要大规模兴建充电设施,但受土地、产权等因素制约,未见明显效果。即便是北京、上海等一线城市,普通居民要找到方便的充电设施都十分困难。一些4S店已经兴建的充电设备,由于输电线路等原因闲置。

【新政】新政策的25条具体措施中,有7条专门针对“充电难”,从城市规划、充电设施用地、用电价格、关键技术攻关到落实主体责任等各方面对加快充电设施建设提出指导意见,还提出鼓励社会资本

进入充电设施建设和运营领域。

【点评】充电设备不完善是新能源汽车推广的核心“痛点”。指导意见对用地、规划等都进行明确,但具体到操作层面,依然需要各地方出台细则。

痛点三 地方保护

想买一款插电式混合动力车?在北京,不行!因为它没有被纳入北京的新能源汽车推广目录。新能源汽车想进入某地销售,车企必须到当地投资设厂。类似这样在新能源汽车准入上设置门槛的做法,在全国很多城市并不鲜见。

【新政】新政策明确,各地区要执行国家统一的新能源汽车推广目录,不得采取制定地方推广目录、对新能源汽车进行重复检测检验、要求汽车生产企业在本地设厂、要求整车企业采购本地生产的电池等零部件等歧视性措施。

【点评】地方保护,令有实力的新能源汽车产品不能进入所有的试点城市,没有实力的企业即使有地方政策的支持,仍不能生产出更有竞争力的产品。去除市场上所有的地方保护主义,我国新能源汽车市场的发展空间将无可限量。

痛点四 里程焦虑

电池能量密度不高,导致市场上多数电动车续航里程依然偏低。目前,国内续航里程最长的比亚迪E6一次充满电可行驶300公里,而其他品牌通常为100公里至200公里,有的甚至不足100公里,难以达到消费者的要求。

【新政】新政策提出,通过国家科技计划,对新能源汽车储能系统、燃料电池、驱动系统、整车控制盒信息系统、充电加注、试验检测等共性关键技术以及整车集成技术集中力量攻关。

【点评】里程焦虑核心是电池技术水平问题。许艳华透露,中汽协已联合一些车企成立动力电池研究院,预计未来几年我国动力电池成本有望降低一半以上。

(据新华社北京7月21日电)



助推 新华社发 徐骏作