

# 黑土地上新变化折射经济新信号

## 解析“投资正过山海关”之一

新华社沈阳8月1日电(记者徐扬、汪伟、王炳坤)沙特阿美、恒大、阿里巴巴……今年以来,一批商界巨头纷纷布局东北,“投资正过山海关”的势头初显。从“投资不过山海关”到“投资正过山海关”,背后隐藏着怎样的经济信号?

### 看走势:春江水方暖

近日,阿里巴巴董事局主席马云的黑龙之行成为企业圈关注的焦点。此前,恒大、京东、腾讯等一批大型企业也已经提前在东北布局。

“春江水暖鸭先知。”中国东北振兴研究院副院长李凯说,东北经济企稳后,其投资价值正在显现,企业界闻风而动。

2014年以来,东北三省经济增速明显下滑,占据东北经济半壁江山的辽宁还一度出现负增长。2018年开始,三省经济逐步走出低谷。今年上半年,辽宁省经济增长5.8%,规模以上工业增加值增速超过了全国平均水平,稳中有进之势正在夯实。

资本的嗅觉最为灵敏。今年6月,恒大集团宣布在沈阳投资1200亿元,重点建设新能源汽车等项目。恒大集团相关负责人说,沈阳是一座正在崛起的现代汽车之城,恒大选择沈阳,看中的是沈阳拥有坚实的装备制造

基础、雄厚的零部件配套能力和完备的汽车产业体系。

不只是恒大。今年3月,全球石油巨头沙特阿美石油公司与中方企业共同投资100多亿美元的大型化工合资企业在辽宁盘锦揭牌成立;去年10月,宝马集团宣布在沈阳增资30亿欧元……

走势向好,消费物流业感受更为直接。“去年京东在东北地区的市场订单量增速最快。”京东物流集团东北区域分公司总经理李斌说,仅在辽宁,京东固定资产投资就超过了26亿元,未来三年京东在辽宁累计投资将超过82亿元。

### 看政策:好风凭借力

大连长兴岛码头,货船往来十分密集。今年5月,长兴岛上的恒力2000万吨/年炼化一体化项目全面投产。这将成为大连新的经济增长引擎。

这个重大工程是国家发展改革委确定的“东北地区老工业基地振兴三年滚动重点推进项目”之一。

吹过山海关的“投资风”的背后,是国家一系列重大政策举措的不断发力。

2016年以来,从《中共中央 国务院关于全面振兴东北地区等老工业基地的若干

意见》到《东北振兴“十三五”规划》,从“六省八市对口合作”到“新一轮东北振兴三年滚动计划”……国家连续打出了政策“组合拳”。

2018年9月,国务院批复了《沈抚改革创新示范区建设方案》。此次,腾讯与辽宁省合作的重点就是将沈抚新区作为推动“数字辽宁”建设的重要区域之一。

恒大集团相关负责人在谈到布局东北的深层次原因时也表示,既是积极响应国家振兴东北的号召,也是看到了东北正以产业转型升级推动全面振兴。

国家将设立东北振兴专项转移支付;加快推进国企国资改革取得突破;采取更大力度开放措施,打造重点面向东北亚的开放合作高地……6月6日召开的国务院振兴东北地区等老工业基地领导小组会议上,一系列新部署再次聚焦东北。

政策还在不断加力,投资北上的动能将更加强劲。

### 看结构:新桃换旧符

在沈阳市康平县开发区的一处塑料循环产业园内,一排排灰绿相间的厂房并列而立,机械设备陆续进厂。

康平县委书记滕增泰说,这个总投资超

过30亿元的项目完全由来自浙江的企业投资建设,是通过技术手段回收再造废旧塑料的新兴产业。

“民营企”“新兴产业”,正如这个项目一样,这一轮进入东北的投资出现了两大明显变化:

主角在变——

从宝马集团到沙特阿美,从恒力集团到恒大、京东……李凯说,与以往投资东北的热潮相比,新一轮投资并不是政府主导,而是市场选择,展现出国资、民营、外资“三资并进”的结构,并且两者劲头更足。

结构在变——

在浑南区建设新能源汽车整车研发生产基地,在铁西区建设轮毂电机研发生产基地和动力电池超级工厂……与前些年以地产项目为主不同,新的投资将让恒大在辽宁形成以民生地产为基础,文化旅游、健康养生为两翼,新能源汽车为龙头的产业格局。

研发中心、发动机工厂、动力电池中心……近年来宝马在沈阳的投资也不断向产业链上端转移。沙特阿美、恒力石化……一系列在辽宁石化产业的投资,聚焦于延伸石化产业链条的精细化工。

辽宁社科院副院长梁启东表示,“新”是当前投资东北的最大亮点,对于重塑东北经济发展的动力格局意义深远而重大。

(上接1版)又一个兄弟民族赶了上来!这成为中国特社会主义制度下边疆少数民族“一步跨千年”的生动实践。云南省政府副秘书长、省扶贫办主任黄云波说,基诺、德昂、独龙3个“直过民族”整族脱贫只是先行一步,2020年全省11个“直过民族”和人口较少民族将全部实现整族脱贫。

除汉族外,云南有25个世居少数民族,少数民族人口约占全省总人口三分之一,是我国少数民族种类、特有民族、跨境民族、民族自治地方最多的省份。

1951年,普洱专区各族人民会盟立誓、刻石铭碑:“从此我们一心一德,团结到底,在中国共产党的领导下,誓为建设平等自由幸福的大家庭而奋斗!”

在云南,党和国家的民族政策得以充分落实,团结进步融入各民族的血脉。

“我们家四代20多人中有四个民族,大家和谐融洽。”90多岁的老人叶德祥家住香格里拉市建塘镇金龙社区,提到家庭和谐密码,他说,国家倡导的平等、团结、互助、和谐的民族关系,是家里和谐融洽的真正“密码”。

叶德祥老人口中的“密码”,也是云南各族人民守望相助的“密码”。

70年来,民族团结进步的法制保障趋于健全。今年5月1日,《云南省民族团结进步示范区建设条例》施行,标志着示范区建设步入了规范化、法制化轨道。

70年来,天堑变通途。云南民族地区公路里程由2012年的15万公里增加到2017年的20万公里,乡镇之间公路通畅率和乡镇到建制村通公路率都达100%。

70年来,高素质少数民族干部队伍茁壮成长,目前全省少数民族公务员及参公管理人员10.65万人,占总数的33.3%。

“各民族都是一家人,一家人都要过上好日子。”云南推动示范区建设与扶贫开发深度融合促进,民族地区主要发展指标年均增幅多年来均高于全省平均水平,2018年民族地区贫困人口由2012年的426万人减少至86.5万人。

### 绿色引领,高质量跨越

白族汉子李德昌家住大理市湾桥镇古生村,以前他未涉足旅游,现在是知名“导游”——为一波接一波到自家白族小院的游人讲解洱海,讲解绿水青山。

背靠苍山,面朝洱海。古生村位于云南第二大淡水湖洱海之畔,靠湖吃湖成为大多数村民的不二选择。随着洱海流域人口聚集和生生活方式变化,污染防治警铃响起,1996年和2003年,洱海曾两次大面积暴发蓝藻。

2016年11月,云南开启抢救式保护工作,全面打响洱海治理攻坚战。2018年,洱海有7个月保持Ⅱ类水;今年1月至3月,全湖水水质保持Ⅱ类。

现在,古生村大青树依旧繁茂,湖涛声依然不绝于耳。变化的是洱海边新增了排污管廊、生活污水输送到污水处理厂处理……绿色和生态的理念扎根到每个村民的心里。

“入湖溪水真是清了,洱海也清了。”李德昌说,洱海如被污染了,别说没人来,就是家园都守不住了。

洱海的保护治理是云南践行生态文明理念的缩影。今年上半年,全省水环境质量整体稳定,九大高原湖泊水质整体保持稳定,纳入国家“水十条”考核的100个断面水质上半年优良比例为79%。

像污染防治和环境保护一样,争当生态文明建设排头兵,不仅要守好绿水青山,还要探索绿色的高质量发展之路,一幅绚丽多彩的生态新画卷在云岭大地展开。云南省林业和草原局局长任治忠介绍,当前云南生物多样性相关指标居全国第1位,森林覆盖率60.3%,居全国前列。

新中国成立至今,云南产业门类从当初的矿业、卷烟、糖等紧缺性产品,发展成40余门类工业系统,产业体系从落后走向繁荣兴旺与“高精尖”,还在绿色能源等领域中屡创奇迹——鲁布革水电站在全国第一个利用世界银行贷款、率先实行国际招标;在川滇交界的金沙江下游,正在崛起一个世界级清洁能源基地,建成或在建的水电站总装机容量逾4600万千瓦。

“十二五”,云南共淘汰落后产能2398余万吨,累计单位GDP能耗下降20.7%。通过污染物的大幅削减和强有力的环境监管,“十二五”全省河流水质优良率、达标率分别较“十一五”提高了14.5和15.5个百分点。

“十三五”以来,云南持续推动“粗、黑、重”的产业结构向开放型、创新型和高端化、信息化、绿色化的“两型三化”转型,在打造世界一流“绿色能源、绿色食品、健康生活目的地”上频出大招。

争当排头兵,云南还立下“军令状”:到2020年,省级生态文明县(市、区)创建比例将逾50%,省级生态文明乡镇(街道)创建比例逾80%,争创一批国家生态文明建设示范区。

天更蓝,地更绿,水更清。云南正用心抒写绿色发展答卷,奋力追赶。

### 双向开放,从“末梢”到“前沿”

“遇到爬坡时,人们跳下火车到路边去一下厕所,回身仍可跳上火车继续旅途。”这个“趣事”深深地烙在云南铁路博物馆讲解员脑海中。

在上世纪20年代到90年代运营的云南个旧至鸡街的寸轨铁路上,火车很慢。现在这列由蒸汽机车牵引的行李车、邮车、客车、罐车组成的列车正停在博物馆里,成为云南铁路发展的一个记忆。

山岳横亘,江流湍急。五尺道、蜀身毒道、茶马古道……千百年来,云南人对路的渴望从未停止。“火车没有汽车快,火车不通国内通国外。”这是民谣中调侃云南闭塞和落后的语句。新中国成立时,全省只有一条滇越铁路。

1966年,贵昆铁路建成通车,结束了云南“火车不通国内通国外”的历史;1970年,成昆铁路通车,云贵川三省的铁路交通网全面形成……

目前,云南已从“米轨”迈入“高铁时代”,“八出省、五出境”铁路通道正快速推进,“七出省、五出境”高速公路干线主骨架基本建成,水、陆、空立体交通网络进一步完善,特别是“一带一路”倡议的实施,日益让云南从“末梢”变为枢纽。

穿越高黎贡!不久前,我国铁路第一长隧——大瑞铁路高黎贡山隧道1号竖井掘进至井深702.7米,打破国内铁路竖井最深纪录,这意味着中缅大通道建设取得新进展。

中老铁路将于2021年全线通车。“中老铁路开通必将为中老旅游可持续发展创造更好条件。”老挝新闻文化旅游部门一位负责人说。

优势在区位,出路在开放。通过多年来的努力,云南以铁路、公路、航空等交通设施建设为基础,奋力打开山门,主动服务和融入国家发展战略。落后闭塞的边陲,正变成开放、发展的前沿。

现在,一个面向南亚东南亚的开放新格局正在构筑。去年云南与大湄公河次区域五国的贸易总额同比增长5.6%、双向投资占云南对东盟10国投资额的95%,通关速度提升60%、费用降低40%。昆明海关发布数据,今年上半年,云南实现外贸进出口额达1049.4亿元人民币,同比增长12.6%,进出口额创历史新高。

浓墨重彩,云南再绘开放之笔——全面构建“1+15”的开放政策体系,围绕新时代扩大和深化对外开放一举推出100条政策措施,随着中缅、中老、中越经济走廊和中国—东盟自贸区、澜湄合作机制建设深入推进,云南区位优势正变为后发优势,开放新高地正加速形成。

站在新时代的起点上,一个面向南亚东南亚的辐射中心正在云岭高原崛起。新华社昆明电

## 南昌经开区多措并举构建人才高地

据新华社南昌8月1日电(记者沈洋)继两年前获得数控中级技师职业资格后,今年吴曰连又考取了数控高级技师职业资格。

今年30岁的吴曰连是南昌海立电器有限公司电机部主任工程师,他所在的公司有2人通过高级技师职业资格认定,160多人通过职业资格或技能等级认定。“获得高级技师职业资格后,可获得政府5000元补贴。”吴曰连说,既提升职业技能又能得到补贴,工作学习更有奔头了。

为助力企业人才技能提升,南昌经济技术开发区(简称南昌经开区)对园区企业职工技能培训进行补贴,按照取得证书等级给予1000元至5000元的补贴。这只是南昌经开区构建人才高地的多项举措之一。

南昌经开区内有23所高校和技工院校,近25万大学生。南昌经开区搭建了一批创新创业服务平台,促进和帮助青年人才创新创业,充分激发各类人才的创造活力。

截至目前,南昌经开区拥有国家级科技企业孵化器3家,国家众创空间5家,省级科技企业孵化器和众创空间各2家,形成了腾讯众创空间(南昌)、北大资源众创空间(南昌)、清华科技园孵化基地、桑海国家生物医药孵化器、猪八戒总部园区、洛客创意产业园、创业黑马南昌分会和驻区高校创新创业中心八大众创平台。

在人才支撑下,南昌经开区培育形成了新能源汽车及汽车零部件、电子信息、生物医药、家用电器、新材料等产业,吸引了包括来自17个国家和地区的6000余家企业入驻,2018年园区总收入超过3000亿元。



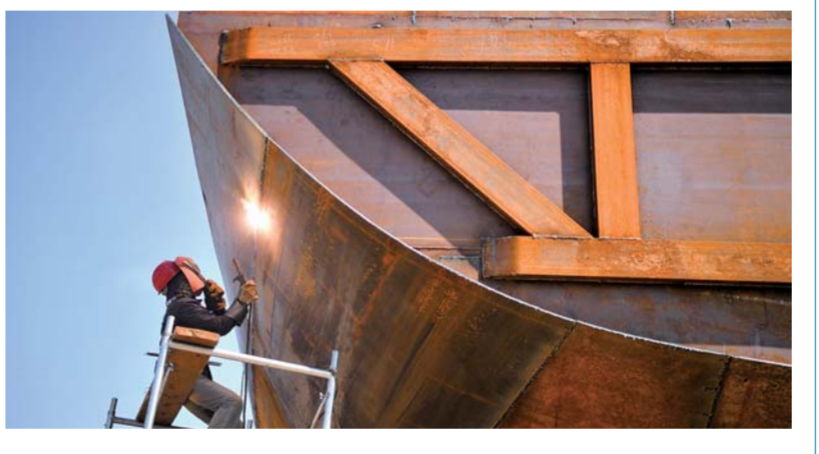
### 十里淮堤造船忙

▲这是8月1日无人机拍摄的淮滨县造船产业集聚区。

▶8月1日,工人在淮滨县造船产业集聚区作业。

近年来,河南省淮滨县依托地处淮河之滨的地理优势,积极发展造船业,建立了淮滨县造船产业集聚区。目前,淮滨县已培育发展规模以上企业7家,具备年生产各类千吨级钢制货船500艘的能力。

新华社记者李嘉南摄



# 秒产超30吨,钢产量为何连创新高?

新华社北京8月1日电(记者姜琳)国家统计局最新发布显示,上半年我国粗钢产量4.92亿吨,同比增长9.9%,再创历史新高。二季度更是连创新高,达到每秒产钢超过30吨的“巅峰”。

在经济下行压力加大的前提下,钢材市场靠什么支撑?去产能巨大的前提下,产量不断攀升,是否隐含风险?

### 钢产量连创新高,钢市“火”从何来?

“今年钢铁产量的增长完全是由国内市场需求拉动的。”中国钢铁工业协会秘书长何文波说。

受益于供给侧结构性改革,近两年来钢材价格回升,产量也节节攀升。

今年一季度,我国钢产量在2018年突破历史最高值的基础上再创新高。紧接着4、5、6月份,粗钢月产量再度刷新纪录,由此也带来了“钢卖哪去了”的疑问。

何文波告诉记者,上半年粗钢产量增加4434万吨,而钢材净出口折合粗钢同比减少7万吨。这说明增产主要用在了国内消费,而且实实在在都卖出去了,其中三分之二

满足建设领域需求。

“钢铁产量强势增长,最重要的拉动因素是消费需求旺盛。据测算,上半年粗钢表观消费量约4.6亿吨,增长高达10.6%。”兰格钢铁研究中心主任王国清说,尽管汽车用钢需求下滑,但基建的持续投入带来了以螺纹钢为代表的建设用钢量持续增长。

上半年,我国投资“补短板”力度加大。一些重大水利、交通、能源等基础设施项目加速推进,贫困地区薄弱基础设施建设、棚户区改造持续发力,由此带来钢材需求火热。

从价格看,截至6月底,螺纹钢价格依然保持每吨4002元,同比仅下降1.3%,板材价格则同比下降了9.3%。

### 去产能背景下,谁在增产?

“与生产总量增加情况相比,增产结构更值得关注。”何文波认为。

据中钢协统计,上半年,作为会员的大中型企业粗钢产量增长5.6%,但非会员企业即小型钢厂增长24.1%,增速远高于前者。后者生产增量更是占了总增量的56.2%。

何文波分析说:“2017年6月30日以后,地条钢产能应退尽退。当年下半年,非会

员企业产钢7500万吨,可以认为都是合规合法产量。但到了今年上半年,非会员企业产钢量比那时增加了5343万吨,增长高达71.2%。”

“哪些企业在增产,产能是否合规,是否符合产业政策和环保要求等,都亟待查清。”他说。

据了解,当前不少钢铁企业为了增产持续高负荷生产,产能利用率甚至高达150%。一些钢铁主产地产量更是“突飞猛进”。一季度河北粗钢产量同比增长19.2%,是全国的2倍,贡献了全国近一半增量。

“近年来我们去掉了1.5亿吨粗钢产能和1.4亿吨地条钢产能,显然,去产能不限产量是不行的,需要政府、行业、企业共同研究解决。”工业和信息化部原材料工业司司长王伟说。

### 产量连连攀升,有无风险?

专家表示,长时间高负荷生产极易引发安全、环保及质量风险。

去年高管薪酬居上市公司榜首的方大特钢科技股份有限公司,今年持续高产,仅一季度就数十次打破日产纪录。但上半年接连发

生2次事故,已造成多人死亡。江西省安全生产委员会通报称,事故暴露了方大特钢重效益轻安全问题突出。

钢铁产量增长过快,还会带来“增产不增效”的不利影响。

中钢协数据显示,上半年,会员钢铁企业主营业务利润同比下降30.7%。从近期公布的上半年业绩快报看,太钢不锈、华菱钢铁、鞍钢股份、安阳钢铁、韶钢松山等钢铁上市公司净利润均出现下滑。

“如果不及时转变依靠规模扩张、高产增产的思路,钢铁行业仍可能回到供大于求的老路。”中钢协副会长高祥明说。

他表示,从近几年已公告的产能置换项目看,各地拟建钢铁项目的粗钢产能近2亿吨,其中的过剩风险必须警惕。

“钢铁行业靠规模扩张谋发展”的惯性思维没有彻底改变,靠提质增效要效益”的创新思维没有全面形成,扭曲生产要素配置的低水平“僵尸”产能没有彻底清除。”王伟认为。

今年三季度,工信部和国家发展改革委等部门将开展督导检查,对已化解产能复产、“地条钢”死灰复燃、产能置换不合规等行为进行重点检查。