

## 区域热点

## 产业观察

### 2021年京津冀区域发展指数发布

# 天津实际使用外资同比增幅居首

### 京津冀首笔在津落地 植物新品种权质押贷款投放百万元

近日,京津冀首笔植物新品种权质押贷款在天津落地,投放金额达到110万元。此次贷款的成功投放,进一步拓宽了育种企业融资渠道,也为京津冀地区提供了新的质押贷款样本。

据了解,植物新品种是指经过人工培育或者对发现的野生植物加以改良,具备新颖性、特异性、一致性和稳定性并有适当命名的植物品种。植物新品种权与专利权、著作权、商标权一样,属于知识产权的范畴。不过,一直以来,其商业价值未能得到充分发挥。不少企业手握植物新品种权却依然难以融资,这也成为制约行业发展的一道难题。光大银行天津分行普惠金融部相关负责人对记者表示,在得知天津一家育种企业有融资需求后,该行开始探索将植物新品种权作为抵质押品的可行性,历时2个月,终于通过动产融资统一登记公示系统和“双质押登记”风控模式成功办理了首笔植物新品种权质押贷款。

根据植物新品种权质押贷款流程,银行收到企业的质押融资申请后,将资料交给评估机构,由评估机构出具植物新品种权资产评估报告。随后,银行根据企业资料和评估报告完成审批流程,并与企业签订借款合同与质押合同,在办理完成质押登记后,即可放款。

在植物新品种权质押贷款中,如何准确进行价值评估是难点。“在评估时,我们主要考察植物新品种的市场前景,根据品种权人的保护能力、品种权的期限、推广区域、销售收入等因素进行综合评估。”曾多次完成植物新品种权评估的东鹏资产评估(北京)有限公司总经理宋锐对记者表示,与其他知识产权评估不同,植物新品种研发周期长,研究经费经常有政府支持,开发成本与预期收益不对称;植物新品种权往往具有唯一性,缺少可借鉴案例,所以价值评估时需要特别谨慎。

企查查数据显示,近年来,天津种子相关企业注册量大幅增加。2017至2021年,每年新注册企业从398家跃升至860家。截至今年12月初,天津种子相关企业总数已超过5000家。植物新品种权质押贷款在天津的市场需求将逐渐扩大。

包括天津在内,近期国内多地大力推进植物新品种权质押贷款投放。然而,这一模式当前尚处发展初期,相关法律法规、办理流程等仍有待完善。为此,《植物新品种保护条例》近日迎来首次全面修订。修订草案提高了对侵害植物新品种权行为的罚款数额,同时,还鼓励建立品种权申请、维权咨询、技术鉴定、价值评估和转化利用等专业队伍。这将为植物新品种权的金融服务创新提供有力支撑。

本报记者 郝一萍

## 信息速递

### 助力京津冀数字化转型 生态城项目获批国家级试点平台

日前,在工信部公示的98家首批财政支持中小企业数字化转型试点平台中,华为滨海基地助力天津生态城城市资源经营有限公司(以下简称“城资公司”)申报的项目位列其中,这是滨海新区首个数字化转型平台获批项目。

根据工信部今年8月发布的《关于开展财政支持中小企业数字化转型试点工作的通知》,从2022年到2025年,中央财政计划分三批给予资金扶持等方式支持地方开展中小企业数字化转型试点,打造一批小型化、快速化、轻量化、精准化的数字化系统解决方案和产品,形成一批可复制可推广的数字化转型典型模式,带动广大中小企业“看样学样”加快数字化转型步伐,促进专精特新发展。

我市按照重点支持领域要求,选择了纳入产业发展规划、升级潜力大的8个细分行业,包括汽车制造业、通用设备制造业等。“经过3个月的走访对接,递交相关材料等流程,最终我们成为首批入选的平台。”城资公司相关负责人表示。此次城资公司申报的拟帮扶企业共有14家,均来自于电子元器件领域。下一步,工信部将会进一步落实企业的需求并对符合要求的企业拨付一定资金,支持其进行数字化转型。

作为试点平台的技术服务提供商,华为滨海基地自2018年落户生态城至今,已累计为滨海新区近600家企事业单位、高校提供上云转型服务。未来,华为滨海基地将从技术和生态两个维度提供赋能服务,加速中小企业与生态伙伴的成长,助力区域数字经济发展。

城资公司相关负责人表示,此次获批试点平台,将助力现有符合条件的中小企业进行数字化转型,也能更好地吸引京津冀相关企业入驻,促进三地企业合作进一步加深。

本报记者 刘畅

### 中关村国家自主创新示范区 津冀分支机构累计9032家

日前,北京方迪经济发展研究院、中关村创新发展研究院联合发布“中关村指数2022”报告。两家研究院连续15年开展中关村指数研究,今年是第11年向社会发布中关村指数报告。

报告显示,中关村国家自主创新示范区加快推进跨区域协同创新,深度服务京津冀协同发展。截至2021年底,示范区企业累计在津冀地区设立分支机构9032家。示范区企业实施河北承德数字农业智慧园区综合管理、天津滨海数字化车间运营管理等项目,有力推动传统产业转型升级。加强与全国其他区域的双向合作,思灵机器人、银河航天等示范区企业在哈尔滨、合肥、湖北咸宁等地建立产业化基地,加强与南宁、银川、拉萨等“一带一路”节点城市对接,促进当地经济转型和产业升级。

近年来,中关村国家自主创新示范区主动服务国家区域协调发展战略,加快融入新发展格局,在更大范围内实现创新链产业链良性循环。2021年,示范区输出技术交易合同59527项,技术合同成交额4540.3亿元,同比增长7.8%,成交额规模约占全国八分之一。

本报记者 袁诚

本报讯(记者 刘畅)昨日,京津冀协同发展统计监测协调领导小组办公室发布2021年京津冀区域发展指数。测算结果显示,2021年京津冀区域发展指数为138.9,较上年提高7.7点。其中,从利用外资看,京津冀区域实际使用外商直接投资额较上年增长9.6%,天津同比增长13.8%,增幅居首。

据了解,京津冀区域发展指数评价指标体系基于五大发展理念构建,包括创新发展、协调发展、绿色发展、开放发展和共享发展5个一级指标。以2014年作为基期并设指数值为100,通过5个分领域指标值的变动趋势分别计算5个分指数,合成为京津冀区域发展总指数。

2021年,京津冀三地创新动能持续增强,创新产出和创新效率提升明显。创新

投入方面,京津冀区域共投入研究与试验发展(R&D)经费3949.1亿元,较上年增长14.6%。区域R&D投入强度达到4.1%,较上年提高0.1个百分点,北京、天津、河北分别为6%、3.7%和1.9%。

从区域协调看,区域间联系更加紧密,要素流动加快,城乡居民收入差距有所缩小。随着交通一体化深入推进,三地区域空间联系强度较上年上升11%。区域城乡居民人均可支配收入比进一步缩小,天津由1.86:1缩小至1.84:1。从要素流动看,三地企业在区域内跨省(市)设立分支机构数量快速增长,2021年为7453家,较上年增长14.1%。京津研发、河北转化格局积极推进。

随着三地生态环保方面协同治理逐步深入,绿色生产、生态环境改善取得积极成

效。区域能耗持续下降,2021年京津冀三地万元地区生产总值能耗较上年分别下降3.1%、5.1%和6.7%;可再生能源开发利用规模逐步扩大,占能源消费总量的8.8%,较上年提高1.9个百分点;2021年京津冀地区PM<sub>2.5</sub>平均浓度为38微克/立方米,较上年下降15.6%。

对外经贸实现较快增长,进出口与利用外资有所恢复。从对外贸易看,2021年区域货物进出口总额为6874亿美元,较上年增长35.5%。区域高技术产品出口额占出口总额的比重为28.7%,较上年提高4.7个百分点。从利用外资看,2021年区域实际使用外商直接投资额较上年增长9.6%,京津冀三地分别增长7.8%、13.8%和13.4%。

共享发展稳步推进,基本公共服务共

享和基础设施共建带动作用明显,居民获得感进一步增强。京津冀三地积极建设以轨道交通为骨干的多节点、网格状、全覆盖的交通网络。区域公路网更趋完善,高速公路里程密度由2020年的474.6公里/万平方公里提高至2021年的487.5公里/万平方公里。京张高铁、京雄城际、京哈高铁京承段等建成通车,京唐、京滨城际加快建设,区域铁路里程密度由2020年的484.9公里/万平方公里提高至2021年的498.0公里/万平方公里。

据了解,为更好反映京津冀协同发展情况,进一步对接协同发展阶段性重点任务,2022年对京津冀区域发展指数评价指标体系进行了优化调整,二级指标由18个调整为15个,三级指标由45个调整为37个。

## 津报智库

# 见证“中国速度” 发出“中国声音”

——对话《中国现代物流发展报告2022》编者

■本报记者 陈璠

近日,由国家发展改革委经济运行调节局、南开大学现代物流研究中心主编的《中国现代物流发展报告2022》(以下简称《报告》)正式在津发布。作为我国物流产业发展的标志性文献,南开大学京津冀协同发展研究院高端智库的最新成果,《报告》成为全球了解中国物流市场与政策的重要窗口与平台。业内评价,这是政府部门借用外脑与高等学府智库建设相结合、共同推进经济社会发展的成功范例。本报记者就《报告》内容亮点采访了该书相关编者。

### 四篇章为中国物流“画像”

物流业一头连着生产、一头连着消费,贯穿一二三产业,是延伸产业链、提升价值链、打造供应链的重要支撑,在构建现代流通体系、促进形成强大国内市场、推动高质量发展、建设现代化经济体系中发挥着先导性、基础性、战略性作用。

《报告》由综合篇、行业篇、专题篇和附录四部分构成。据介绍,综合篇从宏观角度全面总结和客观分析了中国物流业的总体发展状况,持续追踪中国物流产业宏观发展环境和发展状况,刻画出中国物流发展的总体脉络与规律;行业篇针对交通运输物流、制造业物流、商贸物流和农产品物流四个领域进行深入研究;专题篇紧跟国家重大发展战略,立足中国物流发展前沿,针对物流发展的重大事件、热点问题、新兴领域和前沿技术等进行深度剖析;附录梳理了国务院以及国家发展改革委、交通运输部等部门历年发布的物流相关政策与规划的重要内容,以及历年物流业相关统计数据。

### 物流产业规模居世界前列

“从2002到2021年,中国社会物流总额和社会物流总费用分别从23.26万亿元和2.3万亿元,增长到335.2万亿元和16.7万亿元,已成为全球最大物流市场。货运量和货物周转量分别从148.34亿吨和5.07万亿吨公里,增长至529.7亿吨和22.36万亿吨公里。港口货物吞吐量和港口集装箱吞吐量分别从28亿吨和3721万标箱,增长到155.5亿吨和2.8亿标箱。快递业务量从1.4亿件增加到1083亿件。”《报告》编委、南开大学现代物流研究中心主任肖建华教授表示,经过多年发展,中国社会物流总额和社会物流总费用大幅增长,铁路货运量、公路货运量及周转量、水路货运量及周转量等指标均居世界第一;港口规模居世界第一,港口货物吞吐量和集装箱吞吐量连续十多年居世界第一,海运船队运力规模位居世界第二;民航货邮周转量居世界第二;快递市场规模连续8年位列世界第一。中国已经成为具有国际影响力的物流大国。

### 智慧物流技术全球领先

随着新一轮科技革命兴起,新兴技术在物流领域加速推广应用,智慧物流成为行业发展新引擎。

“天津港北疆港区C段智能化集装箱码头,是全球首个‘智慧零碳’码头;烟台港借助自主研发的干散货专业化码头全流程自动化控制系统,是全球首个真正意义上

的自动化干散货全自动化码头。”《报告》编委、南开大学现代物流研究中心王玲副教授表示,中国已建成10余座自动化集装箱码头,另有多座自动化集装箱码头在建,已建和在规模均居世界首位,核心技术达世界领先水平。随着物联网、大数据、云计算、人工智能等新兴技术在中国物流领域中加速推广应用,智慧物流已经成为中国物流行业发展的新引擎。同时,随着仓储设备技术集成程度的进一步提高,智能仓储物流呈现快速增长态势,AGV、自动存取机器人、自动识别和自动分拣系统等先进物流设备也在加速应用。

### 成为全球海运连通性最好国家

港口连通性是体现运输效率、基础设施建设以及贸易便利化和其他可持续性因素的重要指标。

《报告》指出,根据联合国贸易和发展会议发布的《2021年世界海运发展评述报告》,2006—2021年,中国的班轮运输连通性指数提高了69%,位列全球第一,中国成为全球海运连通性最好的国家。根据世界银行和HIS Markit发布的2020年集装箱港口绩效指数,中国有10个港口位列世界前25位;对于排名前25的经济体,中国的集装箱装卸速度排名第三;对于排名前30的经济体,在干散货的货物和船舶装卸绩效排名中,中国的卸货速度最快,每分钟23吨。中国沿海主要港口专业化码头装卸作业效率,百米岸线完成集装箱吞吐

量均为世界领先。

在快递服务方面,中国不仅是快递大国,快递速度也是全球领先。快递企业在提高服务质量的基础上,不断缩短服务时限,共同打造“中国速度”。根据《国家邮政局关于2021年快递服务满意度调查和时限准时率测试结果的通告》,2021年全国重点地区快递服务全程时限为57.08小时,72小时准时率为77.94%,48小时准时率到达66.64%。

### 整体基本恢复至疫情前水平

此外,《报告》还及时追踪了2021年我国物流业发展的最新热点问题。在物流发展环境方面,2021年全球经济与贸易复苏,中国经济持续恢复高水平,对外开放坚定推进,“碳达峰碳中和”行动纲领出台,为中国物流高质量发展提供了有利的外部环境。在物流市场总体规模方面,2021年中国社会物流总额、货运量与货物周转量、机场货邮吞吐量的增速明显回升,物流市场整体基本恢复至疫情前水平。在物流市场发展特征方面,一是中国国际物流市场供需两旺,成为各物流细分市场中的最大亮点;二是国际物流网络加快完善,海外网点和国际物流通道进一步拓展,港口和机场的国际物流枢纽功能进一步增强;三是多家物流龙头企业通过重组、并购等多种渠道实现强强联合,服务能力得到迅速提升;四是一批物流企业通过积极引入风



本报记者 郝一萍

本报记者 刘畅

本报记者 袁诚