

三农瞭望

从进博会看农产品进口新趋势

农产品进口,既是主动选择,也是现实需要。不论农产品进口形势如何,都不能须臾放松国内生产,要调整优化结构,向农村改革和科技创新要产量和效益。在守住底线的基础上,把握农产品进口新趋势。

食糖的供求缺口约为三分之一。我国每年不仅要进口2000多万吨玉米、200多万吨干牧草,还要进口大量大豆榨油后用作饲料,以及进口相当数量的肉类、奶类产品。今天,我国人均摄入的热量、蛋白质、油脂三大指标均已高于世界平均水平,全面高于日本,逼近欧美发达国家平均水平,农产品贸易功不可没。

作为世界最大的农产品进口国,我国对来自全球的优质安全农产品一直秉持开放和欢迎态度。从进口额看,排名前列的农产品有大豆、奶粉、牛肉、葡萄酒、棕榈油等。进博会上,多家国内企业开启“扫货”模式。事实上,消费需求越来越多元化和品质化,进口的泰国榴莲、智利红酒、地中海橄榄油等,不仅丰富了本国居民生活,也为世界农产品市场作出贡献。

农产品进口增长已经是不争的事实,未来可能还会持续。不过,进口也要守住安全

线。利用好“两个市场”就必须有一个安全线,超过了以后就要亮红灯。这条安全线就是,必须依靠自己保口粮,集中资源保重点。不论农产品进口形势如何,都不能须臾放松国内生产,要调整优化结构,向农村改革和科技创新要产量和效益。在守住底线的基础上,有必要把握农产品进口新趋势。

当前,国际粮食和农业供应链风险日益多元,不仅受到主产国自然灾害和气候变化的影响,还有资本炒作引发的大宗农产品价格波动,地缘政治和冲突对农产品贸易的冲击,这些因素交织,使供应链的不确定性加大。近3年多来,全球已经出现两轮明显的部分主产国限制农产品出口现象。对于“买不到、买不够、买得贵”的风险,如果没有准备,就会受制于人。这就要求我国提升农业的全球话语权,掌握农产品进口主动权。

为确保进口稳定性,国家正加速构建多

元化进口格局。2021年和2022年,我国进口玉米来自美国的占比分别为70%和72%,来自乌克兰的占比分别为29%和26%。2023年,进口玉米来源国不仅有美国、乌克兰,还有巴西和南非。今年5月,从南非进口的首船饲料玉米抵达,在稳定玉米全球供应链上迈出重要一步。下一步要重点关注与现有粮源有较大季节互补性和增产潜力的国家及地区,确保供应安全。

掌握农产品进口主动权,还要升级农业国际供应链掌控能力。近年来,国际大粮商持续多元化布局,向产业链下游延伸。这启示我们,要培育具有国际影响力的大粮商,提高对粮源来源和物流节点的掌控力。改变主要向国际大粮商“一手交钱、一手交货”的贸易方式,通过在进口来源国建立粮油收储设施,以及向当地农场主提供经济技术服务等方式,建立自主采购新机制,确保价格可控。



齐金亮

跨海见

马一德

最后

织密电信反诈安全网

年 巍

一段时间以来,缅北成为人们关注的焦点。“中国科学院博士被骗到缅甸一年,每天被强迫工作18小时”“月薪1000元!大学生境外求职,竟身陷缅北”……境外电信诈骗分子极为猖獗,严重威胁百姓的生命财产安全。

今年以来,公安部持续加大对跨境电信网络诈骗犯罪的打击力度,坚持抓金主、铲窝点、打平台、断资金,重点缉捕电诈犯罪集团头目和骨干。夏季治安打击整治行动开展以来,在严打电信网络诈骗犯罪方面,公安部共组织发起集群战役150次,抓获犯罪嫌疑人1.7万名,目前已有2317名缅北涉我电信网络诈骗犯罪嫌疑人被成功抓获并移交我方,形成了有力震慑,挤压了境外诈骗活动的空间。10月12日,公安机关又公开通缉了两名缅北电诈头目。如此高压态势下,近期,全国电信网络诈骗案件发案呈现明显下降趋势。

电信网络诈骗是传统骗术的滋生蔓延。有的诈骗集团利用区块链、人工智能等技术,不断更新升级犯罪工具,还有的紧跟社会热点,随时变化诈骗手法和“话术”;等等。针对电信网络诈骗,有关部门重拳出击且效果显著,但反诈不能全靠一方努

力。我们每个人都应意识到,面对这样那样的暴富神话,要记着对自己说“醒醒”。只有全社会共同发力,才能让治理效果最大化。

国家和社会稳定是经济发展的前提,只有国家和社会稳定,经济发展才能不断推进。打击治理电信诈骗,就是让人们在更加安全地享受网络红利的同时,为国家安全、社会安定、人民安宁提供有力保障。进一步讲,随着时代的发展和进步,人们期望在衣食住行、网络空间、公平正义等社会生活各方面都更有保障。比如,市场监管部门持续推进的民生领域“铁拳”行动、中央网信办不久前部署开展的“清朗·生活服务类平台信息内容整治”专项行动等,一项项高效率整治行动、一个个高质量服务举措,让百姓的生活更安心、更放心、更舒心。

重拳打击电诈也好,全面开展放心消费行动也罢,不断织密“安全网”、持续拧紧“安全阀”,巩固人民安居乐业、社会安定有序的良好局面,既是我国经济实现高质量发展的坚实基础,也为我们应对各种风险挑战增添信心。

(中国经济网供稿)



湖南湘潭

朱慧卿作(新华社发)

“30分钟医疗圈”便民利民

近年来,湖南省湘潭市组建了453支家庭医生团队,构建紧密型医联体,打造“30分钟医疗圈”,为群众提供一体化、连续性健康服务。每支家庭医生团队均包含全科医生、护理人员、医疗专家等,群众看小病无需再去大医院,而是能够就近找家庭医生,大病患者也可通过“绿色通道”转诊到上级医院。通过医联体建设,基层的检查结果能及时上传到上级医院,无需重复检查,节约人力、时间等成本。医联体内影像诊断、疑难病例远程会诊等实现全覆盖,形成“县乡一体、以乡带村、上下联动、信息互通”的县级分级诊疗体系,让群众看病更加方便,类似经验值得更多地方借鉴。

(时 锋)

流动风景线

在河北,国家“一号风景大道”两侧满目金黄的草毯,山峦起伏,独特的景色让人流连;在四川,大峨眉旅游北环线新修的高速收费站设计融入夹江年画等文化元素,线路联通众多旅游项目……当前,随着游客出游半径显著扩展,全域旅游快速发展,交通与旅游融合成为新发展趋势。

交通运输本身就具有一定的旅游属性,高速公路服务区、旅游公路也可以成为旅游打卡地。然而,当前文旅融合在理念、能力和效果等方面存在一些问题,阻滞文旅融合深度发展。例如,文旅融合的同质现象较为普遍,“和而不融”仍然明显,发展机制不健全,人才结构性短缺,专业政策指引不足,社会认可度、普及度不够;等等。为突破文旅融合困境,应深挖文旅融合潜能,推动我国旅游产业高质量发展。

对此,应以实现“快进、慢游、深体验”为目标,将交通和旅游要素进行深度融合、交叉和重组,实现交通功能旅游化、旅游交通智慧化、文旅产品共享化,以取得更好的经济效益和社会效益。

完善体制机制是保障。体制机制的深度融合为文旅融合发展提供了推动力。要完善文旅融合发展规划,加强跨部门、跨行业和跨区域文旅融合的体制机制、规划、标准等建设和改革。健全文旅融合运行机制,如沟通协调机制落实主体责任、资金保障机制提升资金使用效益等。构建文旅融合法律政策体系,推动政策法律化,加快文旅融合法律法规的体系构建,破除机制改革壁垒。

贯通产业资源是基础。在资源融合上,应促进两个产业资源深度融合,往横走向、往上下游走。往横走向,培育带动旅游沿线产业发展,通过交通旅游与工业、农业、文化等相关产业的融合,实施“文旅+”战略,催生文旅新业态、经济新动能。往上下游走,可将现有的文旅融合产业链尽可能向上下游扩展延伸,向上游到基础产业环节和技术研发环节,向下游到市场扩展环节,深化上下游整体对话。

丰富产品服务是主体。要不断丰富优质旅游产品和服务供给,让游客“愿意来”“留得住”“玩得开心”。应进一步丰富产品的多样性、丰富度和时间空间的覆盖度,形成功能完善的文旅融合设施网络。同时,文旅服务包括公路沿线、服务区等旅游服务设施,红色旅游、乡村旅游等交通基础设施,定制化旅游运输服务、网格化的服务管理机制、旅游客运安全管理等。在这些方面,还应下功夫不断完善,满足游客需求。

培育科技人才是支撑。科技与人才深度融合是文旅融合发展的题中之义。应提升文旅融合数字化、网络化、智能化水平,构建文旅融合大数据中心体系、文旅融合综合信息服务平台等,加强智慧交通基础设施、智慧出行服务体系建设,发挥智慧产业引领作用。通过政策引导和教育教学等形式,与多学科复合型文旅人才培养模式,科学调整文旅从业人员的数量、比重、知识结构和实践能力。

立足需求谋划商用车转型升级

卢福永

我国商用车产业进入转型升级的关键阶段。要坚持绿色、智能产业转型升级;规范国内市场环境,积极开拓国际市场;支持基础和核心技术创新,推进融合创新;提高基础设施水平和政策效率。

今年以来,我国商用车市场有所回暖,发展势头良好。中国汽车工业协会最新数据显示,今年1月份至9月份,商用车产销分别完成290.7万辆和293.9万辆,同比分别增长19.8%和18.3%。

当前,我国商用车产业进入转型升级的关键阶段,重点要解决产品和市场相关问题。商用车形成需求的基础是国内大市场,同时我国商用车已具有一定的国际市场份额。从细分市场来看,商用车的主力车型是货车,客车细分市场虽然具有较高的增长率,但总体市场份额较小。商用车企业众多,我国具备商用车整车生产资质的企业有90多家,专用车公告内企业达2000余家,但大品牌大企业相对缺乏,同质化竞争激烈,价格战不断,长久看不利于行业健康发展。

绿色发展也对我国商用车产业提出了新要求。原因在于交通行业是节能减排的重点领域,其中,商用车保有量占整体汽车保有量的11%左右,碳排放量占比却高达近60%,商用车的绿色转型需求故而变得比较迫切。基于此,推进商用车产业的顺利转型升级,应多渠道、多主体协同开展相应举措。

坚持绿色、智能的产业转型发展。商用车电动

化、智能化、网联化趋势是转型升级的核心。新能源商用车须从纯电动、混合动力、燃料电池等多条技术路径发展,实现多能源共同发展格局,优化目前以纯电动为主的单一路线。在商用车细分市场,新能源汽车渗透率参差不齐,大、中客车的的新能源渗透率远超过其他品类,轻、微卡的渗透率相对一般,而中、重卡的新能源渗透率较低,尚处于起步阶段。因此,绿色发展要有侧重点,对发展滞后的细分市场要有所倾斜。

规范国内市场环境,积极开拓国际市场。规范国内商用车供给市场,改善供给结构,合理推进兼并重组,打造国际化大品牌。商用车出口要充分利用高水平自贸协定,比如,RCEP区域是全球第二大商用车市场,我国作为RCEP成员国应充分利用优惠规则提升商用车出口水平。加快走出去步伐,探索建立商用车国际产能联盟,在共建“一带一路”国家和自贸协定伙伴国率先进行海外产业布局,推

近日,国务院办公厅印发了《专利转化运用专项行动方案(2023—2025年)》(以下简称《方案》),提出从提升专利质量和加强政策激励两方面发力,打通专利转化运用的关键堵点,优化市场服务,培育良好生态,激发各类主体创新活力和转化动力。《方案》确立了未来几年我国促进专利转化运用的总体目标、推进规划、重点举措和实施保障,为专利制度优势转化为创新发展的强大动能提供了制度支撑。

在高质量发展阶段,创新成为引领发展的第一动力,各项生产要素向创新领域集聚,我国创新能力取得实质性进展。目前,我国研发人员总量居世界首位,全社会研发投入支出居世界第二位,基础研究和原始创新不断加强,战略性新兴产业发展不断壮大,在关键技术领域取得重大成果。然而,科技创新不仅仅是实验室里的研究,必须将科技创新成果转化为推动经济社会发展的现实动力。

科技创新成果从实验室到投入应用,看似只有“一公里”距离,跨越这“一公里”却面临着中试放大、资金筹集、市场营销等重重阻碍。即便放眼全世界,科技成果转化都是普遍性难题,在我国尤其如此。由于科技创新成果主要体现为知识产权尤其是专利权,专利运用转化是我国科技成果转化的“晴雨表”。据统计,截至2022年底,我国发明专利有效量为421.2万件,居世界第一位,发明专利产业化率却为36.7%,高校发明专利产业化率仅为3.9%,大量专利技术被闲置。党的二十大报告提出,加强企业主导的产学研深度融合,强化目标导向,提高科技成果转化和产业化水平。如何激活庞大的专利存量资产,成为我国创新驱动发展战略实施中的突出难题。

总体而言,专利转化率低包括多方面原因。一是长期以来我国科技创新与经济发展“两张皮”,高校、科研院所不直接参与市场竞争,不了解市场需求,导致创新成果无法直接转化为消费者所喜爱的产品。二是体制机制阻碍问题。过去,我们通过政府引导、政策奖励等多重措施激励企业创造知识产权,但是有的企业专利申请数量不重质量,甚至为了创新资质评选、科研项目结题单纯“制造成果”,导致有产业化价值的专利占比比较低;有的尽管创新成果符合实践需求,但因转化“中梗阻”、专利价值难以确定、交易成本过高等,导致供需难以匹配。

面对阻碍科技成果转化的多重因素,必须直击问题症结,分类施策、多点发力。近年来,促进科技成果转化法、《促进科技成果转化转移转化行动方案》等立法和重要政策文件集中出台,致力于打造产学研深度融合的创新体制,以质量为导向的知识产权创造机制,解决创新过程与市场需求不匹配的问题。此次《方案》的出台,重点解决供需匹配中的体制机制阻碍问题,从高校科研机构、企业、产业、产品层面进行立体化布局,面向专利转化运用的关键堵点明确责任主体、完善服务生态体系,为建立高效顺畅的专利转化运用市场体系提供了根本保障。

未来,《方案》要得到充分有效实施,需重点发挥政府的战略引领和保障作用。具体而言,政府要充分发挥信息服务功能,在现有统一专利数据库的基础上进行深度加工,为高校科研院所、企业、产业知识产权决策提供有效的指引,充分运用大数据、人工智能等新技术,按照产业细分领域进行匹配推送,促成供需对接。要大力培育市场中介组织,发挥不同专业特长、行业优势,不断降低专利转化运用中的谈判成本、执行成本和监督成本,促进创新市场要素的自由流动,尤其要完善知识产权运营公共服务平台体系建设,优化公共服务功能、提升服务标准。要健全知识产权金融政策和投融资体系,通过财政、税收政策支持,鼓励社会资本以股权、债权等方式对高新技术企业、创新型企业开展投融资支持,拓宽企业知识产权融资渠道,为创新型企业持续研发创新、技术转化、扩大产能提供资本基础,彻底释放创新驱动发展战略的强大动能。

(作者系中国科学院大学知识产权学院院长、博士生导师)

动商用车国际化和本地化融合发展,从而降低成本、规避贸易壁垒、提高品牌影响力。要利用自贸试验区开展商用车产业链贸易制度创新,比如借鉴浙江、北京自贸试验区的相关经验并复制推广。

支持基础和核心技术创新,推进融合创新。商用车产业的竞争不仅是整车市场的比拼,关键零部件、电池、传感器、大算力芯片、操作系统、智能驾驶系统等也是提高产业链竞争力的必要支撑。目前,我国新能源商用车的生产主体主要包括传统车企、造车新势力和跨界乘用车企业,新型商用车的生产已呈现出多元化趋势。融合创新还需有更多的跨界企业、科研机构、高校协同参与,有条件的产区应试点引进相关的国际先进实体研究机构,开展国际合作。

提高基础设施水平和政策支持效率。商用车电动化可以选择充电和换电技术路线,但目前的充电、换电基础设施建设还有很大发展空间。智能化发展需要更大的基础设施投入和政策保障。相关的产业政策应更具指向性,对商用车科技创新和人才保障等方面重点支持,放开新能源商用车路权,稳妥支持智能商用车扩大试点范围,释放政策效能。