

# 长三角一体化高质量发展走深走实

## 正向着成为最具影响力和带动力的强劲活跃增长极目标迈进

■本报记者 刘萌  
见习记者 张芃逸

3月1日召开的国务院常务会议对持续深入推进长三角一体化高质量发展等工作进行了研究。会议强调,要紧扣一体化和高质量两个关键词,强化政策支持和改革赋能,进一步提升长三角区域创新能力、产业竞争力、发展能级,更好发挥先行探路、引领示范、辐射带动作用。

长三角地区正向着成为最具影响力和带动力的强劲活跃增长极的目标迈进。根据上海、江苏、浙江、安徽四地近日公布的数据,2023年四地的生产总值分别为47218.66亿元、128222.2亿元、82553亿元和47050.6亿元。2023年,长三角地区经济总量为30.5万亿元。在这份亮眼答卷的背后,长三角一体化发展战略功不可没。

### 示范引领作用凸显

“长三角一体化上升为国家战

略五年来,‘一体化’和‘高质量’两大中心任务为沪苏浙皖三省一市带来强劲发展动力和高质量成效。”首都科技发展战略研究院特聘研究员董晓宇在接受《证券日报》记者采访时表示,2023年长三角地区GDP总量超过30万亿元,约占全国GDP总量的四分之一,作为全国经济压舱石的示范引领作用愈加凸显。

一体化与高质量发展相结合,长三角地区不仅致力于打破行政壁垒、提升基础设施互联互通水平,更发力加强协同创新产业体系建设,构建现代化产业集群和现代化产业体系。

2024年上海市政府工作报告提出,2023年长三角一体化发展21项重点合作事项加快落地,28个科技创新联合攻关项目加快实施,152项政务服务事项实现跨省市“一网通办”。

近日发布的《2023长三角区域协同创新指数》显示,2022年,三省一市之间的技术合同成交额达

1863.45亿元,较2018年增长4.19倍,占三省一市所有技术合同成交额的比重达13.96%,三省一市已形成科技和产业优势互补的发展格局。

南开大学金融发展研究院院长田利辉对《证券日报》记者表示,“一体化”和“高质量”是相互促进、相互支撑的关系。通过实现这两个关键词的有机结合,可以推动长三角地区实现更高水平、更可持续的发展,为全国其他地区提供经验和借鉴。

### 持续加大推进力度

《长江三角洲区域一体化发展规划纲要》提出,到2025年,长三角一体化发展取得实质性进展。跨界区域、城市乡村等区域板块一体化发展达到较高水平,在科创产业、基础设施、生态环境、公共服务等领域基本实现一体化发展,全面建立一体化发展的体制机制。为达成这一目标,长三角一体化高质

量发展还有进一步走深走实的空间。

“通过一体化和高质量发展方面的制度创新,长三角为其他地区高质量发展提供了可复制、可推广的经验。此外,长三角地区产业的一体化高质量发展也直接带动了其他地区的产业发展,如长三角地区的生物医药产业和集成电路产业就带动了中西部地区相关产业的发展。”上海立信会计金融学院自贸区研究院副院长肖本华对《证券日报》记者表示,不过,目前长三角一体化的程度还不高,产业同质化问题还较为突出,跨区域配置资源的效率还不高,还需要加大一体化推进力度。

肖本华认为,在破解上述问题后,长三角地区将能更好发挥先行探路、引领示范、辐射带动作用。

“长三角城市群、产业带未来发展空间巨大。城市群之间的产业合作和分工需要强化优化;产业带需要高端化、智能化和绿色化,产业链上下游需要协同发展、补链

强链,提升产业整体的全球竞争力和可持续发展能力。”田利辉表示。

董晓宇建议,在推进长三角一体化战略走深走实过程中,一是要进一步整合跨行政区域、跨部门的科技创新力量和优势资源;二是要推进技术、资本、人才等要素跨区域高效配置和自由流动,为不断进步和应用场景的不断拓展,对于网络带宽、数据传输速度、安全性等方面的要求不断提高,因此需要持续完善数字基础设施以满足这些需求。

田利辉认为,长三角地区在辐射带动其他区域经济高质量发展方面的作用主要体现在产业转移与升级、投资与资本流动和创新与科技引领三个方面。为更好发挥辐射带动作用,长三角地区未来要深化供给侧改革,继续提升开放水平,并进一步优化产业布局,加强与其他地区的创新合作。

# 国家数据局:有效提升“东数西算”网络传输效能

■本报记者 郭冀川

近日,国家数据局会同国家发展改革委、工业和信息化部围绕充分发挥“东数西算”网络传输效能,进一步提高企业网络传输性价比,听取国家枢纽节点企业、数据传输需求企业,以及电信运营商等方面的意见建议,研究建立专用于国家枢纽节点间的公共传输通道,有效提升“东数西算”网络传输效能。

下一步,国家数据局、工业和信息化部将引导中国电信、中国联通、中国移动等企业加强创新探索,近期将在部分枢纽节点间试点开通“东数西算”的“公共传输通道”,探索采用多种服务方式,增强普惠易用水平,切实提升企业主体获得感。

去年12月份,国家发展改革委、国家数据局等部门联合发布的《深入实施“东数西算”工程 加快构建全国一体化算力网的实施意见》提出,到2025年底,用户使用各类算力的易用性明显提高,成本明显降低,国家枢纽节点间网络传输费用大幅降低。

北京社科院副研究员王鹏表示,当前我国数字基础设施在某些方面仍存在不足之处,如城乡之间的数字鸿沟仍然较大,部分农村地区和偏远地区的网络覆盖和服务质量有待提高。此外,随着技术的不断进步和应用场景的不断拓展,对于网络带宽、数据传输速度、安全性等方面的要求不断提高,因此需要持续完善数字基础设施以满足这些需求。

“千兆光网和5G等技术能够提供高速、低延迟的数据传输能力,但前提是网络带宽的支持。此外,大数据、云计算、人工智能等应用的开展,需要数字基础设施确保各类设备和传感器能够实时、高效地进行数据传输,因此网络传输效能是数字经济创新的基础底座之一,需要进一步夯实。”王鹏说。

一位不愿具名的数据中心负责人也对《证券日报》记者表示,当前在相关政策扶持和产业需求下,数据中心业务快速发展,AI算业务订单大幅增长,但在分布式计算环境中,由于不同计算机之间需要频繁地进行数据交换和通信,如果网络传输效率不高,会直接影响分布式训练的质量和速度,数据传输会成为瓶颈,从而限制分布式训练的效率。

正是看到了网络传输效能的重要性,相关政策持续发力。2023年4月份,《关于推进IPv6技术演进和应用创新发展的实施意见》发布,积极协调有序推进IPv6技术演进和应用创新发展;同年5月份,《关于进一步深化电信基础设施共建共享 促进“双千兆”网络高质量发展的实施意见》发布,推进“双千兆”网络统筹集约建设。

中国信息通信研究院发布的《中国宽带发展白皮书(2023)》显示,未来的传输网将会更加高速、可靠,能够支持更多的应用场景。预计到2025年,我国5G RedCap(轻量化)连接数有望实现千万级增长;到2028年,4G/5G物联网在移动互联网中的占比将达到60%,成为移动互联网主流。

# 中国重汽重奖科技人才

■本报记者 赵彬彬

3月2日,中国重汽举行2024年度科技创新奖励大会,以4360万元重奖科技人才。山东重工集团党委书记、董事长,中国重汽集团董事长谭旭光表示,面对AI时代,要积极拥抱新技术,以颠覆性科技定义全球商用车行业未来。

2018年9月1日,山东省委省政府、济南市委市政府作出重大决定,山东重工重组中国重汽。经过五年的发展,中国重汽发生了翻天覆地的变化。

在研发方面,这五年,中国重汽累计研发投入150亿元,超过重组前15年的总和。谭旭光表示,这彻底改变了中国重汽在科技创新上一直以来不舍得花钱、更不敢“烧钱”的守旧思维。

产品方面,中国重汽在全球竞争中杀出重围,成为带领中国重型商用车行业走向世界的战略力量。其高端品牌“汕德卡”五年累计销售26.3万辆,是重组前的12倍;重卡市占率从2018年的16.5%提升到2023年的26%,连续两年位居中国第一;2023年出口销量突破13万辆,较五年前增长2.6倍。

“重组五年,中国重汽脱胎换骨,最大的巨变就是科技的巨变,最大的成功就是科技的成功。”谭旭光说。

科技的成功,最主要的就是依靠人才。因此,中国重汽重奖科技人才。记者从中国重汽2024年度科技创新奖励大会获悉,本次大会共评选出中国重汽科技进步奖17项、技术发明奖1项、持续改进奖28项,科技创新优秀工作者42人次,奖金总额高达4360万元。

AI技术和“碳中和”政策正深刻影响着商用车行业的发展。亚洲数字经济科学院中国区主任赵永新对《证券日报》记者表示,当前,全球商用车产业正处于从传统内燃机向新能源、智能网联形态转变的关键时刻,商用车企业在新一轮竞争中如何构建新的竞争优势,成为其亟待解决的重要课题。

过去几年,中国重汽取得了骄人的成绩,不过谭旭光清醒地认识到,在AI大模型时代、大数据时代、新能源时代,必须审慎评价自己的研发能力。公司与世界一流标杆企业仍然存在“断层”的技术差距。

因此,必须痛定思痛,做出改变。“AI时代到来了,不改变就灭亡。我们首先要做的就是快速接受新事物,要用智能科技再造一个‘新重汽’。”谭旭光表示。

他提出,要主动拥抱新技术,迅速落地商用车领域的人工智能研究中心,面向120个全业务场景,率先研究AI大模型在智能驾驶、人机对话、生成式设计、预测性诊断等领域的应用,搭建起AI新科技工程体系。

研发投入方面,谭旭光明确表示:“未来五年要继续保持两位数增长,投入强度从3%迈向5%,达到世界一流水平。其中30%以上要用于前沿基础研究、人工智能应用研究。”

新能源商用车方面,谭旭光提出要做好多元化布局,在突出“新”字上狠下功夫,在新能源技术路线上,找准发力点,宁愿多“烧”一点钱,也要多储备一些技术,绝对不能走错路、迷失技术方向。

# 造车新势力2月份交付环比普降 以价换量“价格战”持续升温

■本报记者 龚楚泽

近日,多家造车新势力发布2月份交付数据。受春节假期因素影响,造车新势力交付量普遍不及1月份。除AITO问界和理想两车企外,其余造车新势力销量均未超万辆。

而随着比亚迪、特斯拉两家新能源头部车企在3月1日拉开新一轮降价潮的帷幕,龙年车市“价格战”持续升温,或将进一步加速市场洗牌。据《证券日报》记者不完全统计,3月份至今已有9家车企官宣降价或开启限时优惠,最高降价4.7万元。

“从产业角度来看,新能源车市场正在从增量发展转向存量竞争。”中国工程院院士欧阳明高对《证券日报》记者表示,一方面是因为新能源汽车行业自身的优胜劣汰,另一方面是新能源汽车与燃油车的博弈已到决战阶段,自主品牌与合资品牌的竞争也到了白热化的程度。

### AITO问界排名第一

从交付数据上看,AITO问界、理想和埃安依旧稳定在第一阵营。2月份,AITO问界交付新车2.11万辆,同比增长503.20%,其中新M7交付量达18479辆,占比87.4%。AITO问界在已公布交付量的新势力中再次超过理想汽车,排名第一。

值得关注的是,AITO问界的第三款车M9已于2月26日正式启动全国规模交付。官方披露的数据显示,M9上市62天累计大定突破5万辆。新品增加成为AITO问界下一个销量增长点。

理想汽车2月份共计交付新车20251辆,同比增长21.8%,以微弱差距败给AITO问界。3月1日,理想汽车召开2024春季发布会,旗下首款纯电车型MEGA和2024款理想L系列车型正式上市。理想汽车董事长兼CEO李想表示:“随着新车型的发布和交付,我们的目标是3月份恢复到月交付5万辆的水平。”这意味着造车新势力交付量头把交椅之争还将持续。

作为榜单季军,广汽埃安2月份销量1.67万辆,同比下降44.57%。与第一阵营中的AITO问界、理想两家企业相比,广汽埃安的交付情况已显露疲态。

除了AITO问界、理想和广汽埃安外,其余几家造车新势力和传统车企的“创二代”均未保持住此前接连破万辆或创新高的趋势,2月份交付量全部在1万辆之下。

具体来看,其他几家已发布2月份交付量的车企,按交付量排序,依次为蔚来汽车、极氪汽车、零跑汽车、哪吒汽车、小鹏汽车和岚图汽车,交付量分别为8132辆和7510辆、6566辆、6085辆、4545辆和3182辆,环比均出现下滑,同比变化分别为-33.11%、38%、105.32%、-39.59%、-24.38%和187%。

从全行业来看,2月份新能源汽车市场较为低迷,比亚迪、吉利等传统车企新能源汽车销量均出现明显的环比下滑。乘联会此前预测,2月份或是全年车市销量最低点,国内狭义乘用车零售销量约为115万辆,环比下滑43.5%,呈常规季节性走势;国内新能源车零售销量预计为38万辆,环比下滑43%,渗透率约33%,市场渗透率较去年年底有

据《证券日报》记者不完全统计  
3月份至今已有9家车企官宣降价或开启限时优惠,最高降价4.7万元

### 头部车企掀起“价格战”

值得关注的是,3月份开始,比亚迪和特斯拉两家新能源车企巨头便掀起了新一轮的“价格战”。

继2月份比亚迪连续在多个细分市场推出“荣耀版”车型后,3月1日,比亚迪再次喊出“电比油低”的口号,推出比亚迪宋Pro DM-i荣耀版,起售价10.98万元。这也意味着搭载DM-i技术的A级SUV车型正式进入10万元区间。

比亚迪集团品牌及公关处总经理李云飞表示,得益于比亚迪的规模化效应及全产业链优势,比亚



王琳/制图

迪插电混动可以做到比同级燃油车还要低。同时,李云飞还称,此举将彻底拉开与燃油车的大决战,他甚至直言“接下来,谁还会买燃油车呢?”

当天,特斯拉紧随其后,针对Model 3和Model Y车型宣布了三重优惠,包括8000元限时现车保险补贴、2000元指定车漆现车限时优惠价和限时现车金融贴息。

据记者不完全统计,此后包括吉利、上汽大众、飞凡汽车、奇瑞等在内的车企先后宣布降价,推出限时购车优惠政策。例如,吉利推出2024春季购车节,3月份期间现金优惠至高4.7万元;上汽大众途昂家族开启限时优惠,同时2.0T车型

可享2000元现金抵用券或3年保养套餐;飞凡汽车宣布旗下飞凡F7车型推出限时购车政策,至高优惠3万元,进阶版、进阶Pro版、长续Pro版、性能Pro版降价2.5万元至3万元。

麦肯锡全球董事合伙人、麦肯锡中国区汽车业务负责人管鸣宇对《证券日报》记者表示,中国乃至全球新能源汽车产业发展正处于一个十字路口,技术迭代带来的成本降低,将推动新能源汽车普及进入快车道。“当前,新能源汽车市场正以极快的速度进化,车企只有赶上技术的变化,抓住消费升级趋势,才能占据更多市场份额。”

# 公募REITs常态化发行 4只产品同日申报3只获受理

■本报记者 昌校宇

3月1日,4只REITs产品集体申报,其中3只于当日被交易所受理,其余1只项目状态显示为“已申报”。这是2024年以来,首次同日“上新”4只REITs产品。

具体来看,3只获受理的REITs产品分别为建信建融家园租赁住房封闭式基础设施证券投资基金(以下简称“建信建融家园租赁住房REIT”)、中金联东科技创新产业园封闭式基础设施证券投资基金(以下简称“中金联东科技创新产业园REIT”)以及华夏万纬仓储物流封闭式基础设施证券投资基金(以下简称“华夏万纬仓储物流REIT”);另

1只申报状态的REITs产品为华夏金隅智造工场产业园封闭式基础设施证券投资基金(以下简称“华夏金隅智造工场产业园REIT”)。

公开资料显示,建信建融家园租赁住房REIT原始权益人为建信住房服务有限责任公司(以下简称“建信住房”),该公司是中国建设银行集团所属子公司,于2018年3月份在北京注册成立,业务经营覆盖全国主要大中城市,业务范围包括住房租赁综合服务平台经营、存房业务、住房租赁REITs、资产管理、保障性租赁住房服务等。

就在2023年10月13日,建设银行发布公告称,本行附属公司建信住房作为原始权益人,以其在北

京、上海、苏州持有运营的3个保租房项目申报发行基础设施公募REITs。3个保租房项目来源于建信住房、建信住房租赁基金以市场化方式盘活存量资产。建信住房、建信住房租赁基金收购非居住存量房屋改造为保租房,通过专业化运营实现提质增效。

中金联东科技创新产业园REIT原始权益人为北京联东金园管理科技集团有限公司,该公司于2022年11月18日正式成立,主营业务为产业园区管理与运营服务等。中金联东科技创新产业园REIT底层资产包括北京大兴科创产业园项目、北京房山奥得赛产业园项目、北京马坡科技园一期项目等3个产业园区

项目。华夏万纬仓储物流REIT底层资产包括佛山南海项目、绍兴诸暨项目和湖州德清项目等3个仓储物流园项目,合计建筑面积为267721.95平方米,总估值11.49亿元。华夏金隅智造工场产业园REIT原始权益人为北京金隅集团股份有限公司,管理人为华夏基金。

除了产品“上新”速度加快外,今年2月份,公募REITs二级市场表现也相当亮眼,自2月6日起,中证REITs指数实现“九连阳”,极大地提振了市场信心。

中信证券首席经济学家明明在接受《证券日报》记者采访时表示:“近期REITs市场量价齐升,既有会计政策调整的利好催化,也有权益

市场情绪回升的间接传导。随着市场情绪的整体好转,发行端也有所推进,包括新项目的申报以及存量拟上市项目开启询价。往后看,随着公募REITs发行常态化,叠加公募REITs的稳步推进,都将助力市场扩容增量。稳步做大市场规模,形成更多可投的优质资产,或有助于承接后续逐步进入的增量资金。”

今年公募REITs市场还将迎来哪些“新成员”,明明表示,短期来看,水电等类型基础设施项目已进入询价环节;此外,政策层面鼓励新类型基础设施资产积极试点公募REITs发行,中长期来看,未来包括旅游景区、算力基础设施等资产或有望实现突破。