实施优势再造战略

重塑河南高质量发展新优势

李迎伟

长期以来，我省在交通区位、产业基础、内需规模等方面形成了比较优势，随着构建新发展格局加快推进，产业链供应链大规模深层次重构，已有优势面临不断弱化甚至消失的挑战。在这样的大背景下，省委提出实施优势再造战略，为全省巩固提升已有优势，培育形成新的竞争优势明确了方法路径，对促进经济社会高质量发展、加快现代化河南建设具有重大意义。

一、比较优势的内涵与变化

比较优势，是指一个区域中由区位条件、资源禀赋、劳动力、资本等因素共同形成的有力发展条件，基本分为以下4类。

（一）资源禀赋优势

自然条件是社会生产生活的基础，决定着社会生产力的空间布局和劳动生产率的高低差异，特别是对于受自然资源约束较高的产业，像农业、采掘业、加工业、旅游业等，自然资源禀赋具有决定性的作用。比如，采掘业受矿产资源禀赋影响，大多都布局在原材料和燃料产地，德国鲁尔工业区在20世纪以采煤工业起家，由于资源禀赋实现经济快速发展，鲁尔工业区发展成为德国重化工业最发达的地区，工业产值一度占全国的40%，鲁尔区的发展促进了德国发展成为世界发达国家之一，但是由于面临资源枯竭和全球产业变革，导致鲁尔工业区衰弱，经历了长时间的产业转型升级的阵痛后经济获得恢复和发展，现在已成为德国乃至世界的工业绿色发展的典范地区之一。

（二）人文资源优势

主要包括人口数量、人口素质、历史文化等方面。人口数量决定着一个区域劳动力的供给能力和消费能力，人口素质决定着区域的综合竞争力和未来发展潜力，历史文化则是区域比较优势的一个重要方面，比如西安作为蜚声海内外的历史文化名城，其历史文化资源一直被全国甚至是世界所瞩目，西安充分发挥这一比较优势，实施“旅游+”和“文化+”战略，提升国际化程度，提高旅游消费水平，发展全域化旅游，打造出一座博物馆之城、演艺之都，西安文旅“西引力”进一步增强，其中大唐不夜城入选全国首批示范步行街，节日期间打卡量多次成为全国第一，去年国庆期间大唐不夜城平均每天接待游客30万人次左右，商圈消费增速全国第一，旅游业逐渐成为西安市比较优势最明显，在国民经济中发展最快，带动最强的支柱产业之一。

（三）生产要素优势

主要包括技术、资本等方面，体现出区域的生产率水平。技术优势决定着区域的生产力和生产结构，以及在贸易分工中的地位。资本优势既反映出区域过去生产能力的结果，也代表了今后的生产边界。比如，美国“锈带”振兴，“锈带”指美国中西部一带曾经历辉煌后陷入低迷的老工业区，主要包括伊利诺伊州、印第安纳州、密歇根州、俄亥俄以及宾夕法尼亚州等地区。这里曾经是美国经济的引擎，随着交通运输、产业结构、环境压力、贸易需求的变化逐渐陷入低迷。然而就在困顿中，一些城市以尖端技术强化科技对产业的引导，从而实现经济与社会的升级换代。以匹兹堡为例，它现在已经是全美绿化率最高、连续多年被《福布斯》杂志评为全美最清洁的城市，在这里的知名公司中，有西屋电气这样的后发企业，也有老牌的美国钢铁公司，匹兹堡还是医疗、教育、科技、机器人制造和金融服务业的栖息地，如今在这里已看不到曾经的烟囱林立，也看不到一度的城市萧败，256米高的美国钢铁大厦依然矗立，告诉人们这个新生的绿都曾经是个钢城。

（四）交通区位优势

主要是指依托港口、公路、铁路、航空等条件，加速枢纽偏好型产业集聚，推动区域经济转型升级。统计显示全世界35个国际大都市中有31个是依托交通枢纽发展起来的，全球财富的一半集中在交通枢纽发达的城市，比如美国孟菲斯依靠得天独厚的交通区位，大力发展航空货物运输产业，吸引了美国联邦快递（FedEx）将孟菲斯机场作为枢纽基地，联合包裹（UPS）、敦豪快运（DHL）等著名快递公司也在此设有分支机构，推动孟菲斯发展成为全球重要的航空货运中心，2020年孟菲斯机场货运量达到461.34万吨，排名世界第一。

世界上没有一成不变的优势和劣势，当前的优势某天可能就会成为劣势，今天的劣势也可以发展成为日后的优势，导致比较优势变化的因素是多方面的，主要有发展阶段、技术变革、要素流动、政策因素等影响。

二、河南经济发展的优势与挑战

（一）关于交通区位

河南地处中原腹地，承东启西、连南贯北，拥有普铁、高铁双“十”字铁路枢纽，全国“十纵十横”综合运输大通道中有5个经过河南，以郑州为中心的米字形高速铁路网基本建成，联通全国主要经济区域的“米+井”综合交通运输通道初步形成。

1.郑州国际航空货运枢纽发展迅速

郑州机场二期工程建成投用，北货运区工程主体完工，初步形成横跨欧美亚三大经济区、覆盖全球主要经济体的国际枢纽航线网络；郑州机场货邮吞吐量突破70万吨大关，跻身全球货运40强，客货吞吐量最高分别升至国内第11位、第6位。

2.国际铁路枢纽地位巩固提升

郑徐、郑万、郑阜、商合杭、太焦高铁相继开通，郑济高铁郑濮段计划今年“五一”前正式运营，高铁里程1979公里，米字形高速铁路网成形在即。中欧班列（郑州）辐射境外30多个国家、130多个城市，实现最多每周去程16列、回程18列的高频次“快跑”。

3.高速公路便捷畅通

全省高速公路通车里程达到7216公里，省际出口33个，所有高铁站、机场、港口和省级产业集聚区实现二级及以上公路连通。

4.内河航道升级加快

全省内河航道里程达到1725公里，建成周口、信阳、漯河、平顶山等4个以货运为主的港口，沙颍河、淮河两条航道通江达海。

同时，我省枢纽对产业和经济的“搅拌器”“放大器”的功能未能充分发挥，交通运输“流量”大于“留量”问题突出，枢纽偏好型产业规模小、产业链不健全、市场竞争力弱，来自周边区域围绕枢纽资源、要素的竞争日益加剧，面临枢纽地位相对弱化、先发优势丧失的风险。

（1）交通枢纽建设仍有短板。高效联通长三角地区的东向通道不足，亚欧大陆陆桥、京港澳等主通道部分区段能力饱和，高铁里程居全国第8位，仍落后于广东、辽宁、湖南等省份，“十四五”期间处于在建和前期工作的项目仅有约336公里；高速公路里程排名跌至全国第9位（2006 — 2013年居全国第1位）、路网密度仅居全国第10位。交通枢纽更多承担过境集疏功能，引流、驻流能力不足，客货“始发终到”集聚效应有待提升。运输组织方式落后，经营主体偏弱，近七成物流园区仅具备一种运输方式，全省规上物流企业仅占物流市场主体的7.7%，物流市场规范化、专业化程度亟待提升。

（2）枢纽偏好型产业基础薄弱。临空产业结构单一，智能终端产业“一家独大”，增加值占航空港实验区规模以上工业的90%以上，且企业多处于来料加工和组装等初级产品阶段。航空关联产业发展缓慢导致本地货源匮乏，郑州机场出口货物中我省货源仅占10%左右。高铁经济拉动效应有限，全省仅郑州东站商务区初具规模，其他高铁枢纽的商务区还在开发过程中。临港经济产业链条较短，周口港、淮滨港等临港经济目前仍以仓储物流产业为主，关联产业延伸和配套产业吸引不够。

（3）要素支撑能力不足。空港、高铁、海港、陆港四大枢纽型经济区缺乏产业发展配套和居民生活配套设施，基础设施和教育医疗等公共配套设施建设落后。促进公平竞争、放宽市场准入等方面仍有短板，制约商品及资金、技术等要素流动的壁垒依然存在，了解产业发展又熟悉枢纽建设的复合型人才和企业家十分短缺，枢纽经济区与行政区之间管理不协调问题突出。

表1　2020年路网规模排名前10省份情况

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| 省份 | 铁路 | | |
| 里程（公里） | 路网密度  （公里每平方公里） | 路网密度排名 |
| 内蒙古 | 14277 | 1.21 | 25 |
| 河北 | 7870 | 4.17 | 6 |
| 新疆 | 7830 | 0.47 | 29 |
| 山东 | 6887 | 4.36 | 5 |
| 黑龙江 | 6781 | 1.43 | 24 |
| 辽宁 | 6628 | 4.48 | 4 |
| 河南 | 6518 | 3.9 | 8 |
| 山西 | 6247 | 3.99 | 7 |
| 湖南 | 5630 | 2.66 | 20 |
| 陕西 | 5589 | 2.72 | 18 |
| 省份 | 高速铁路 | | |
| 里程（公里） | 路网密度  （公里每平方公里） | 路网密度排名 |
| 安徽 | 2329 | 1.66 | 5 |
| 广东 | 2137 | 1.19 | 11 |
| 辽宁 | 2106 | 1.42 | 9 |
| 山东 | 2090 | 1.32 | 10 |
| 江苏 | 2062 | 1.92 | 3 |
| 湖南 | 1986 | 0.94 | 14 |
| 河南 | 1979 | 1.19 | 12 |
| 省份 | 高速公路 | | |
| 里程（公里） | 路网密度  （公里每平方公里） | 路网密度排名 |
| 江西 | 1898 | 1.14 | 13 |
| 福建 | 1866 | 1.51 | 6 |
| 广西 | 1771 | 0.75 | 19 |
| 省份 | 高速铁路 | | |
| 里程（公里） | 路网密度  （公里每平方公里） | 路网密度排名 |
| 广东 | 10690 | 5.95 | 4 |
| 云南 | 9000 | 2.31 | 23 |
| 四川 | 8000 | 1.65 | 25 |
| 河北 | 7775 | 4.12 | 12 |
| 贵州 | 7604 | 4.32 | 9 |
| 山东 | 7473 | 4.73 | 7 |
| 湖北 | 7433 | 4 | 13 |
| 河南 | 7100 | 4.25 | 10 |
| 内蒙古 | 6985 | 0.59 | 28 |
| 湖南 | 6951 | 3.28 | 18 |

表2：2021年各省运输机场规划建设情况表

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 省份 | 现有机场数量 | 排名 | 2025年规划机场总数 | 省份 | 现有机场数量 | 排名 | 2025年规划机场总数 |
| 全国 | 248 | — | 370 | 山西 | 7 | 14 | 9 |
| 新疆 | 22 | 1 | 33 | 江西 | 7 | 14 | 9 |
| 内蒙古 | 19 | 2 | 26 | 湖北 | 7 | 14 | 9 |
| 四川 | 16 | 3 | 22 | 福建 | 6 | 19 | 10 |
| 云南 | 15 | 4 | 25 | 吉林 | 6 | 19 | 16 |
| 黑龙江 | 13 | 5 | 23 | 河北 | 6 | 19 | 10 |
| 贵州 | 11 | 6 | 16 | 安徽 | 6 | 19 | 10 |
| 山东 | 10 | 7 | 12 | 西藏 | 5 | 23 | 10 |
| 湖南 | 10 | 7 | 12 | 陕西 | 5 | 23 | 9 |
| 甘肃 | 9 | 9 | 14 | 重庆 | 5 | 23 | 5 |
| 省份 | 现有机场数量 | 排名 | 2025年规划机场总数 | 省份 | 现有机场数量 | 排名 | 2025年规划机场总数 |
| 江苏 | 9 | 9 | 9 | 河南 | 4 | 26 | 9 |
| 广东 | 9 | 9 | 13 | 海南 | 4 | 26 | 8 |
| 辽宁 | 8 | 12 | 11 | 宁夏 | 3 | 28 | 4 |
| 广西 | 8 | 12 | 11 | 北京 | 2 | 29 | 2 |
| 青海 | 7 | 14 | 13 | 上海 | 2 | 29 | 2 |
| 浙江 | 7 | 14 | 9 | 天津 | 1 | 31 | 1 |

（二）关于产业基础

我省是传统工业大省，工业总量长期居全国第5位、中西部第1位，2016至2021年，全部工业增加值从1.6万亿提高到近2万亿元，培育形成一批引领带动作用突出、支撑性强的产业链。

1.传统产业竞争力持续提升

主要包括装备制造、食品制造、汽车制造、轻工纺织、钢铁、有色金属、建材和化工等8大产业，规模约3.4万亿元，占全省工业的比重72%，初步形成装备制造、食品两大万亿级产业集群，其中，装备制造构建形成了电力装备、农机装备、盾构装备、矿山装备、起重装备等具有国内影响力的优势产业链；食品产业连续15年稳居全国第二位，肉类、果蔬和面粉加工能力位居全国第一，形成了较为稳固的冷链食品和休闲食品产业链；汽车产业形成了郑州整车、新乡动力电池、鹤壁汽车电子等产业集群；铝加工形成从氧化铝、电解铝到合金化加工等完整产业链条，氧化铝、预焙铝电解等技术处于国内乃至国际先进水平；建材工业形成了汝州水泥、许昌禹州陶瓷、郑州新密和濮阳耐火材料、洛阳玻璃等具有全国影响力特色产业集群；轻纺工业量大面广、门类齐全，拥有新乡化纤、新野纺织等行业龙头企业和一批具有特色的中小企业。

2.新兴产业快速壮大

2018年以来，我省先后制定了10个新兴产业发展行动方案和产业链提升方案，建立健全省级领导任链长的链长制，目前已形成郑州信息技术服务和下一代信息网络、平顶山新型功能材料、许昌节能环保等4个国家级战略性新兴产业集群，正在加快形成错位发展、优势互补的新兴产业发展格局。2021年，战略性新兴产业工业总产值占全省工业总产值比重为24%，比2015年提高12.2个百分点。

3.未来产业取得积极进展

我省在氢能和储能、量子信息、基因技术等领域有一定的积累，其中，我省氢源丰富，在氢燃料电池客车、动力系统、车载加氢系统等产业领域科研攻关及产业化方面取得了积极成果，已有一定技术基础和示范经验；量子通信产业方面，正在加快建设“一网一中心一基地”（量子通信网络、研发创新中心、应用示范基地）；河南省基因检测技术应用示范中心是首批国家级基因检测技术应用示范中心之一，在肿瘤基因检测等领域有较好基础。

4.载体能级持续提升

把开发区作为全省经济建设的主阵地、主战场、主引擎，全省共规划开发区184个，区内工业增加值、利润、投资等占全省工业的比重均超过60%，郑州航空港、郑州经济技术等2个产业集聚区营业收入超千亿元，全省依托开发区培育形成19个千亿级、150个左右百亿级产业集群。

同时，我省制造业多数仍处于产业链前端、价值链低端，很多领域创新能力弱、资源消耗大、龙头企业数量少、品牌影响力不强，以中低端为主的产品结构难以满足日益升级的消费需求等问题突出，面临在产业链供应链中出局的风险。

（1）优势产业能级不高。部分产业链条不完整，大多数位于中低端环节，大而不强、宽而不深，超过60%的企业仍以初级产品为主，对产业链供应链的整合和控制能力不足，一些具有国际竞争力的产业仍处于产业链不完整状态，比如我省电子信息产业中智能终端主要以代工组装为主，非苹果手机产量低、产值低，缺少“硬核”产品；汽车制造产业中汽车整车产量仅占全国3%左右，上汽郑州、东风日产、开封奇瑞轿车和中重型载货车品种少、产量低，缺少中高档产品；食品制造产业中白酒业河南有近600亿消费市场，豫酒只占20%左右；安钢集团作为省内钢铁龙头企业，产品结构单一且普钢产品比重大，市场竞争力位于全国钢铁企业综合竞争力排名30名之外。特别是，部分产业产能流失问题突出，我省作为铝工业大省，氧化铝、预焙铝电解等技术处于国内乃至国际先进水平，拥有中孚实业、万基控股、伊电集团、明泰铝业、万达铝业、宝武铝业等行业龙头企业，涵盖从氧化铝、电解铝、合金化加工等完整产业链条，2020年铝材产量1031.6万吨，居全国第2位。受生产成本特别是用电成本等因素制约，自2018年以来电解铝产能加速向云南、四川、内蒙古等省外转出，目前全省在运电解铝企业仅剩4家、产能185万吨。

（2）新兴产业发展滞后。突出表现为创新能力弱、总量规模小、产业能级低、产业链不强，缺乏精准有力的规划引导和政策支持。战略性新兴产业占规模以上工业增加值比重仅为24%，大幅落后于安徽（35.5%）、江苏（32.8%）、浙江（31.1%）等省份，特别是新能源汽车、电子信息等产业关联度高的蓝海领域产业链竞争力明显偏弱、后续项目储备不足，面临着脱链、出局的风险。

（3）创新能力严重不足。高端研发机构和高层次人才匮乏，2020年研发经费投入强度为1.64%，居全国第18位，仅相当于全国平均水平的68.3%。创新链与产业链融合不紧，科技型中小企业、高新技术企业数量仅为全国的5.7%和2.3%，至今尚无一家本土成长起来的“独角兽”企业，技术市场成交额仅占全国的5‰左右。

（4）创新主体能级不高。优质企业数量少、规模小、带动能力不强，全国A股4120家上市企业河南仅有89家；全国企业500强中仅入围10家，远低于山东的47家、江苏的45家、浙江的43家，其中仍有8家从事能源原材料相关行业；全国制造业500强中仅入围18家，远低于山东的75家。

表3：我省与先进省份和周边省份部分创新指标对比

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 省份 | R&D经费投入强度（%） | “十三五”期间R&D经费投入强度年均增速（%） | 高技术企业数量（个） | 国家企业技术中心（个） | 万人发明专利拥有量（个） |
| 北京 | 6.44 | 6.0 | 28965 | 90 | 111 |
| 上海 | 4.17 | 5.4 | 17011 | 82 | 48 |
| 广东 | 3.14 | 8.0 | 53827 | 122 | 28.0 |
| 江苏 | 2.93 | 3.3 | 32449 | 113 | 36.0 |
| 山东 | 2.30 | 6.0 | 14696 | 189 | 12.4 |
| 浙江 | 2.88 | 6.3 | 22156 | 134 | 34.1 |
| 河南 | 1.64 | 5.8 | 6324 | 95 | 4.4 |
| 省份 | R&D经费投入强度（%） | “十三五”期间R&D经费投入强度年均增速（%） | 高技术企业数量（个） | 国家企业技术中心（个） | 万人发明专利拥有量（个） |
| 湖北 | 2.31 | 5.8 | 10463 | 64 | 12.4 |
| 湖南 | 2.15 | 12.0 | 8621 | 55 | 8.14 |
| 安徽 | 2.28 | 1.5 | 8561 | 79 | 15.4 |
| 江西 | 1.68 | 8.4 | 7152 | 29 | 3.14 |
| 山西 | 1.20 | 8.3 | 3264 | 31 | 4.8 |
| 陕西 | 2.42 | 1.8 | 6197 | 39 | 14.1 |
| 四川 | 2.17 | 4.0 | 8154 | 87 | 8.4 |

（三）关于内需规模

1.消费市场空间大

我省有近1亿总人口、2200多万中等收入群体，社会消费品零售总额达到2.44万亿元，规模居全国第5位。随着疫情防控成果的不断巩固和城乡居民收入稳步提升，消费总量扩大和结构升级的空间广阔。

2.有效投资规模大

交通、公共服务等基础设施建设历史欠账多，还存在不少短板，比如高速铁路、高速公路路网密度分别居全国第12位、第10位，全省仅有4个运输机场，人口超千万的郑州城市轨道线路长度仅为207.32公里、居全国第15位，还有很多投资空间。省委、省政府把项目建设作为经济工作主抓手，确立了“项目为王”的鲜明导向，滚动实施“三个一批”活动，全省上下形成了大抓项目、抓大项目、抓好项目的浓厚氛围，必将有力拉动有效投资快速增长。

3.新型城镇化潜力大

我省常住人口城镇化率仍低于全国8.46个百分点，随着郑州、洛阳、南阳等中心城市和郑州都市圈建设提速，县域经济高质量发展步伐加快，户籍、居住证、农村土地等制度改革持续深化，城镇基本公共服务常住人口覆盖范围不断扩大，农民进城积极性有望进一步提高，预计每年将有150万左右农村人口转移到城市，按每个转移人口拉动4.5万元新增基础设施投资、年新增1万元消费支出口径计算，仅此一项每年全省可新增投资消费需求超过800亿元。

同时，我省内需潜力尚未充分释放，面临经济循环迟滞的风险。河南常住人口居全国第3位、社会消费品零售总额仅居全国第5位，实际消费能力与人口大省地位不相匹配，同时以财政投入支撑投资高速增长的模式难以为继，市场化融资模式尚未完全建立，供需结构性错配问题突出，内需潜力尚未充分释放，面临经济循环迟滞的风险。

（1）产业链供应链协同配套水平不高。突出表现在主导产业的产业链区域组织化水平不高，部分行业特别是电子信息、新型材料等战略新兴产业龙头企业外购件和外协件本地化配套率偏低。比如，装备制造方面，整机企业与零部件企业不协同不匹配现象突出，据统计，我省装备制造企业生产的零部件省外销售比例高达61.7%，2021年许继集团、卫华集团等龙头企业省内零部件采购额占比分别仅18%、35%；食品制造方面，奶、酒等高附加值食品本土供需匹配不高，其中乳制品加工企业省内奶源自给率约为63%，本土乳制品企业产量约为30万吨/年,仅占全省消费量的10%；2020年全省规模以上白酒企业产量28万千升，销售收入110亿元、仅占全省市场的22%；电子信息方面，目前我省企业以整机组装为主，2021年全省整机销售收入占比高达82.4%、零配件企业销售收入仅占17.6%，且整机企业本地化配套率相对较低，2021年汉威科技、信大捷安等龙头企业省内零部件的采购额占比分别仅为21%、25%；汽车制造方面，据税务部门开票统计，2019 — 2021年我省汽车行业（含整车和零部件）外购金额2529亿元、外销金额1984亿元，逆差545亿元，2021年宇通客车等龙头企业省内零部件采购额占比为40%。

（2）城乡居民收入偏低。全省城乡居民人均可支配收入、消费支出分别达到26811元、18391元，均仅相当于全国平均水平的76.3%，城乡居民恩格尔系数高达27.4%，严重制约消费能力提升和结构升级，人均消费支出占收入比重低于全国水平。

（3）消费环境不优。消费领域中高端产品服务供给不足、升级缓慢，大量新兴服务消费外流，商贸设施建设相对滞后，全省人均零售营业面积仅为0.057平方米，远低于全国的0.129平方米。农村商品流通主渠道不畅、销售网点萎缩，商贸设施和电商物流网络不够健全，水、电、路、讯等基础设施落后，农村公路重建设轻养护，不能满足农村居民生活水平提升的要求。

（4）平台经济活力不足。互联网平台与产业融合不够，没有一家具有全国影响力的网络销售平台企业，阿里、京东等网络销售平台在我省仅布局了仓储、分拣等业务，平台税收基本都在总部所在地缴纳，我省庞大的消费流量并未沉淀为经济“留量”。同时，本土微商培育发展不足，加之我省网上零售收货多、发货少，现行网络零售额计算方法以发货所在地进行统计，导致纳入统计的网络零售额远低于实际消费发生额，2020年阿里平台上以我省作为发货地、收货地的零售额分别为1564亿元和3380亿元，逆差1816亿元，严重影响全省社会消费品零售总额增速。

三、实现优势再造的方法与路径

面对传统优势弱化、内外竞争加剧的新形势新情况，省委工作会议和省第十一次党代会明确提出实施优势再造战略，就是要超前谋划、前瞻布局，加速培育新的比较优势，力争在原有基础上实现新的更大突破。

（一）推动交通区位优势向枢纽经济优势转变，争取让“流量”变成“留量”

坚持以通道枢纽为基础，以高效物流为纽带，以优质服务为依托，推动各类要素资源向交通枢纽集聚布局，加快建设交通网络、物流枢纽、关联产业互动融合、协同发展的枢纽经济体系。到2025年，枢纽经济集聚成势，“米+井+人”综合运输通道全面建成，以郑州国际交通门户枢纽为核心、多节点支撑的枢纽体系更加完善，“通道+枢纽+网络”的现代物流运行体系基本形成，现代物流产业规模突破万亿元，打造万亿级空港型产业基地和若干陆港型、临港型等特色优势产业集群，初步建成具有国际影响力的枢纽经济先行区。今年重点抓好3个方面。

1.实施枢纽能级提升行动

完善通道运输网络，全面建成米字形高速铁路网，加快建设呼南高铁焦作至平顶山段、平顶山经漯河至周口高铁等项目，全面实施高速公路“13445”工程，推进“一枢多支”现代化机场群建设，改造升级淮河、沙颍河、贾鲁河等内河航道，构建直连主要经济区域的“米+井+人”综合运输通道。巩固提升郑州国际性综合交通枢纽地位，加快郑州机场三期工程、小李庄站及郑州北编组站搬迁、中欧班列集结中心等重大项目建设，统筹推进洛阳、商丘、南阳全国性和其他区域性综合交通枢纽建设。

2.实施物流提质发展行动

依托综合运输通道打造12个物流大通道，推进郑州空港型、洛阳生产服务型等10个国家物流枢纽和30个区域物流枢纽建设，加快构建“通道+枢纽+网络”现代物流运行体系。培育壮大本土物流骨干企业，重点支持中原龙浩、中州航空等发展航空货运，瑞茂通等发展大宗商品物流，双汇物流、大象物流等发展冷链物流，郑州国际陆港等发展电商物流，积极引进一批国内外知名物流企业在豫设立区域性和功能性总部。

3.实施枢纽产业集群培育行动

产业是行动的归宿和落脚点，除了熟知的美国孟菲斯、德国法兰克福，国内也有很多典型成功案例，比如四川成都作为国家级航空高技术产业基地，发挥研发制造航空发动机优势，集聚了一批军工集团和航空企业，成都临空经济示范区形成了以航空经济为引领，以电子信息、生物产业、绿色能源等高时效性、高附加值产业为支撑现代适航产业体系；江苏徐州依托京沪高铁徐州站规划国际服务外包示范区，包括商务区、总部基地、生活区等，大力发展软件设计、金融后台服务、创新设计等相关产业，2020年服务外包合同额、执行额分别增长32%和23%；安徽芜湖借力全省港口一体化、港航协同化发展的优势，重点发展物流运输、船舶交易、航运金融、法律服务等，吸引奇瑞新能源汽车、海螺集团、新兴铸管、中联重科等一批具有全球竞争力的重点企业，芜湖港为安徽省进出口企业融入长三角、融入国际市场，提供了一条“高效、快捷”的物流大通道。具体到我省，借鉴以上城市成功经验，重点抓好“四个经济”：航空经济方面，以郑州航空港实验区为龙头，推进智能终端（手机）产业园、临空生物医药园、双鹤湖智能装备产业园等项目建设，形成核心产业集群；培育发展航空金融、国际会展等现代服务业，吸引集聚离岸金融、飞机租赁等业态，高标准建设郑州新国际会展中心，共同构筑临空产业生态圈层。高铁经济方面，推进中车郑州生产基地、洛阳生产基地建设，吸引电子信息、机电设备、高端合金等关联配套产业集聚，逐步形成高铁装备“河南造”；前瞻性布局高铁货运，建设郑州高铁物流一级节点，利用高铁快运高效集疏的优势，让特色产品“跑起来”。陆港经济方面，高水平建设中欧班列郑州集结中心示范工程，谋划布局郑州国际陆港新节点，到2025年争取开行国际直达线路达到20条以上。在沿线国家建设一些经贸产业合作园区、特色商品展示中心和海外仓，促进班列运贸一体化发展，同时，推动班列商品进国内各市县展示展销，让商品既有“国际范”、又有“河南味”。临港经济方面，支持周口、淮滨等完善提升内河港口及航道设施，因地制宜发展装备制造、新型建材、食品加工等产业，布局建设临港物流产业园，将中原地区的货物通过水运快捷通向世界，打造独具特色的中原港口贸易中心。

（二）推动产业基础优势向现代产业体系优势转变，争取让“存量”变成“增量”

坚持把制造业高质量发展作为主攻方向，落实产业链链长和产业联盟会长“双长制”，推动产业链、创新链、供应链、要素链、制度链深度耦合，构建支撑高质量发展的特色优势现代产业体系。到2025年，培育100家左右国内一流的“链主”企业，形成装备、食品、电子、先进金属材料、新型建材、轻纺6个万亿级和汽车、化工、节能环保、生物医药4个5000亿级，以及若干千亿级产业链供应链，制造业增加值占GDP比重保持在30%以上，更多产业产品、技术装备、材料器件进入中高端、成为关键环。今年重点抓好5个方面。

1.实施传统产业提质发展行动

提升电气装备、现代农机、盾构装备、矿山装备等优势产业集聚水平和本地化配套能力，加快洛阳高端装备制造产业园等建设，打造全国重要的装备制造产业集群。加快钢铁产业优化布局、企业兼并重组和装备大型化改造，推进有色、化工、建材等行业向新型材料、高端材料延伸，支持濮阳新型化工、洛巩高端铝材、焦作钛锆等产业基地建设，打造具有竞争力的新材料产业集群。开展新一轮工业企业技术改造，力争技术改造投资占工业投资比重超过60%。

2.实施新兴产业培育壮大行动

近年来安徽合肥坚持在创新发展领域深耕细作，以“合肥模式”招大引强带动产业集聚，由政府直接充当投资合伙人，集中力量支持以地方融资平台为桥梁，引进一批体量大、带动性强的行业巨头项目，撬动上下游企业落地，吸引全产业链布局。在汽车制造领域，合肥果断拿出100多亿元投资蔚来汽车，成功引入蔚来汽车中国总部，启动实施江淮蔚来工厂EC6量产项目、新桥智能电动汽车产业园区，积极抢占豪华车品牌市场份额。目前蔚来汽车与理想汽车、小鹏汽车并称中国三大造车新势力，摩根大通分析预测，到2025年蔚来汽车在全国电动汽车市场占有率将达到30%。可以说现在创新已经成为合肥的城市名片。具体到我省，深入实施战略性新兴产业跨越发展工程，推行产业链链长和产业联盟会长“双长制”，动态实施重点事项、重点园区、重点企业、重点项目“四个清单”，加快鲲鹏硬件生产基地、中铁装备智能盾构基地、郑州临空生物医药园、节能环保产业示范基地等建设，着力构建电子信息、智能装备、生物医药、节能环保、新能源汽车等战略新兴产业链。

3.实施未来产业前瞻布局行动

研究制定未来产业发展规划，加快发展氢能储能，支持宇通集团等龙头企业开展氢燃料电池公交、物流车辆示范应用；依托信息工程大学等知名高校和科研院所，建设量子通信、量子计算重大研究测试平台，加强脑机交互与混合智能等前沿技术研究，在先进制造、城市治理、公共安全等领域开展示范应用；依托行业骨干企业培育发展基因技术、高端疫苗、高性能影像设备等新产业新产品。

4.实施开发区高质量发展行动

商丘作为传统农业大市，坚持以园区发展破局，近年来按照“一县一品”的产业发展布局，加快特色主导产业全产业链发展的步伐，初步形成专业化、精细化、特色化的产业发展格局，永城煤化、夏邑纺织、柘城辣椒、宁陵酥梨、睢县制鞋等一批区域公共品牌叫响全国。下一步，全面推行“管委会+公司”模式，支持开发区选择1— 2个主导产业、1个新兴产业或未来产业，集中要素资源培育，加快形成特色优势。到2025年，开发区产业用地占比超过60%、主导产业投资占工业投资比重超过70%、工业投资占本地区工业投资比重超过80%。

5.实施企业培育成长行动

推广“智慧岛”运营模式，建立完善“微成长、小升高、高变强”梯次发展机制，优化提升孵化培育、政策培训、企业认定等服务，今年全年新增10亿级以上龙头企业25家、上市企业10家、规模以上工业企业2500家。深化国企国资改革，组建国有资本投资公司和运营公司，推进省属国有企业混合所有制改革，推动钢铁、化工等行业战略性重组、专业化整合，引导国有资本向战略性新兴产业和优势产业集中。

（三）推动内需规模优势向产业链供应链协同优势转变，争取让“体量”变成“动量”

紧紧扭住供给侧结构性改革主线，加强需求侧管理，促进供给与需求动态平衡，实现产业链供应链协同发展。到2025年，标志性、引领性重大项目年投资规模稳定在1万亿元以上，社会消费品零售总额年均增长7%左右，重点工业品生产省内配套水平、终端消费品市场占有率明显提高。今年重点抓好4个方面。

1.实施供需适配行动

以整机和终端产品为牵引，系统梳理中铁装备、郑煤机、洛阳轴承、宇通客车等产业链“链主”企业产品、原材料、零部件等市场需求情况，推动相关配套企业集聚发展。以食品、汽车、轻纺等消费品行业为重点，实施增品种、提品质、创品牌“三品”行动，全面提升产品有效供给能力和水平，提高产品本地市场占有率。依托强大内需市场和产业配套优势，深化与长三角、粤港澳大湾区等发达地区合作，推广“创新策源在外、生产应用在河南、产品市场在全球”的产业合作模式，共建一批产业链集群式专业园区，建成投用比亚迪新能源汽车、格力冰洗生产基地等重大产业项目。

2.实施市场招商行动

聚焦京津冀、长三角、粤港澳、“一带一路”重点国别等招商方向，发挥我省功能定位和比较优势，动态完善重点产业链招商图谱和路线图，开展靶向招商、产业链招商、以商招商、专业化招商，在先进制造业、轨道交通、数字经济等领域引进落地一批标志性项目，吸引更多头部企业入驻，加快集聚更多优势技术、产品和要素资源。

3.实施扩大投资行动

滚动开展“三个一批”活动，强力谋划推进实施一批强基础、补短板、利长远的重大项目。从重点领域看，交通领域，推进机场、高铁、公路等重大交通基础设施项目建设，力争“十四五”期间完成投资9800亿元（这里一些新的开发模式也要提前规划研究，比如广东肇庆坚持“一站一城”理念，围绕轨道以TOD站点带动城市更新，合理规划布局创新孵化、创业培育、产业发展、生活服务等配套设施，在站点周边打造功能齐备的产业新城，据了解肇庆鼎湖区通过对TOD片区用地规划调整及盘活收回等方式整理出大量熟地，快速缩短产业项目动工的前期准备时长，鼎湖山城轨站的鼎湖桂城TOD片区建成2年内就吸引了元气森林、乔东新材料、广东环亚14家企业及部分高校、科研机构等入驻，充分释放了TOD虹吸效应）；水利领域，深入推进“四水同治”，实施观音寺调蓄、郑开同城东部供水、袁湾水库、淮河流域重点平原洼地治理等重大工程，完成投资5000亿元；能源领域，推进西气东输三线中段（河南段）、中原大型煤炭储备基地、屋顶光伏、抽水蓄能电站等能源项目建设，完成投资5000亿元；新基建领域，布局建设国家级行业大数据中心、黄河云、5G基站、外电入豫特高压输变电工程等新型基础设施，完成投资5000亿元；生态环保领域，加快超低排放改造、节能环保装备应用、综合能源改造等节能技改项目，完成投资1000亿元；新型城镇化领域，开展城市更新行动，实施都市圈轨道交通、市域铁路、老旧小区改造、棚改房安置、防洪排涝设施、水电气暖管网等项目，完成投资5000亿元。

4.实施促进消费行动

一方面，稳步提高居民收入，健全工资合理增长和支付保障机制，探索通过土地、资本等要素使用权、收益权增加中低收入群体收入，拓宽居民经营性、财产性收入渠道。另一方面，创造优质供给适应引领消费需求。比如，广东通过“政府搭台、协会参与、企业联动”的方式，实施线上线下配合、全产业链协同，推出一系列鼓励汽车消费的政策举措，对广州、深圳省内两个汽车限购城市进一步放宽汽车摇号和竞拍指标，对“国六”标准排量汽车实施每辆车财政补贴从2000元至5000元不等，持续搅热本地区汽车市场人气，2020年全国城市汽车销量排名前10的城市中广东独占3席。四川成都抢抓消费需求改善升级机遇，依托优美怡人的生态环境、安逸巴适的生活观念强力打造品牌经济，大力发展城市首店和特色小店，通过对品牌首店、新品首发、老字号入驻等给予资金奖补，成功吸引华为荣耀全球首店、古驰美妆中国首店等相继入驻，国际一线品牌引进率超过85%，打造了一批以太古里为代表的游客打卡消费集中地，2020年国际消费中心城市榜单成都仅次于上海、北京，位列第3名。具体到我省，就是要继续推进吃穿住用行等传统消费提档升级，着力发展“首店经济”“夜经济”“免税经济”新消费业态，特别是针对平台经济活力不足问题，积极引进知名电商企业总部或区域性、功能性总部，支持本土电子商务企业（平台）发展，加快电子商务示范基地、电商产业园、直播基地等载体建设，举办微商创业大赛，打造线上线下时尚消费新高地。

（作者系河南省发展和改革委员会党组成员、副主任）