

田心路通车、航空城331老城区更新规划出炉……

# 三个维度看株洲城市更新

株洲日报全媒体记者/吴楚  
通讯员/陈帆

田心路通车、市国土空间规划委员会专题会议审议并原则通过航空城331老城区更新规划……

消息不断背后,是株洲城市更新不断提速的缩影。

## 1 看顶层设计

城市更新,专业性强、时长牵涉跨部门协作、统筹推进。看顶层设计,首先就要看组织保障。

2020年12月,株洲市在全省率先成立城市更新工作领导小组。株洲市住建局又在省率先设置城市更新科室。

2022年4月,城市更新工作领导小组进行人员调整。市委书记任顾问、市长任组长,分管城乡建设工作的副市长任执行副组长,全市50个部门任成员单位,工作合力进一步增强。

城市建设,规划先行。作为城市更新重要顶层设计,自然不可或缺。

分类实施看专项规划。《株洲市旧城提质改造规划方案》《株洲市历史文化资源保护利用规划》《株洲市老旧小区改造规划》《株洲市海绵城市建设专项规划》《株洲市城市轨道交通规划》《株洲市航空特色小镇提质改造规划》等特定片区

城市更新,是一个系统工程,既牵涉产业发展,又事关民生百态。老工业城市株洲,从来都是转型排头兵。换言之,它一直在“更新”。

在城市更新新一轮大形势下,又该如何看待株洲城市更新?借着消息不断的窗口,我们不妨细细梳理一下。

更新规划逐步出炉。规划体系逐步完善的同时,政策体系开始健全。

2021年5月,《株洲市城市更新项目协议搬迁工作指引》《株洲市城市更新资金管理暂行办法》先后出台,让城市更新起步不再凌空蹈虚。

2021年11月出台《株洲市城市更新实施办法》;2021年、2022年连续两年编制了《株洲市城市更新行动计划》,让株洲城市更新真正有的放矢。

此外,记者从相关部门获悉,株洲还将启动编制《株洲市城市更新总体规划》。目前已完成株洲市建成区及田心片区城市体检,编制了城市体检报告和城市更新规划纲要。

可能对普通老百姓来说,各种与“城市更新”有关的专业术语看起来很远,但事实上,它却离每一位市民都很近。

城镇化进入下半场,城市建设由高速增长向高质量、“增量建设”转向“存量建设”,解决那些困扰老百姓多年的“城市病”,当然是城市更新应有之义,也是重要目的。

在这方面,株洲有经验、有成效。“以前,一天就上下一趟楼,买菜或者办事,现在买家具都不担心了。”8月10日上午,园丁小区住户刘先生道。这个小区,2019年即实现加装电梯全覆盖。

“上楼难”是不少老旧小区居民,特别是老年、残障居民的一块心病。



8月1日,田心路试通车。建设单位供图

## 2 看具体举措

2018年,株洲市在全省率先启动既有住宅加装电梯工作,成为湖南省第一个明确有政府补贴、第一个基本实现加装电梯“一件事一次办”、第一个将党建引领融入加装电梯工作的城市。

2021年,株洲市再次结合民法典及既往工作经验,出台《既有住宅加装电梯实施办法》2.0版,进一步简化流程、加强监管,提高了资金使用效率。截至目前,全市已受理加梯申请1100余台,完成联合审查480台,建成358台,发放财政补贴2140万元。

在精细化城市治理大形势下,如何把钱花在刀刃上,将城市更新做到百姓心坎上?治堵,看交叉路口。仅去年至今,株洲全市6条干线23个路口调整了信号灯,31个路口可提前实现左转掉头。

“蹲位”“车位”直接关乎市民幸福感,如何再提升、再更新,急人之所急?2019年至2021年,新建“建宁驿站”公共厕所206座。设置城区道路临时停车位约7200个,整合社会封闭停车场超100个。

城市更新,不仅要新,也要“旧”——保护文脉,留住乡愁。过去几年来,茶陵县有三处街区被列为湖南省历史文化街区,株洲市公布了首批8处历史街区,已基本完成测绘建档、挂牌保护工作。

城市更新不仅像一只巨大的“魔术师”,也是一支“冲锋号”,数载辗转腾挪,不仅解决了诸多困扰群众多年的操心事、烦心事、揪心事,株洲各级各部门也积累了诸多推动城市更新的经验。

“治理城市病的诸多工作千头万绪,协调、对接难度大,通过多年推进旧城提质、交通畅通等专项行动,我们在协调机制、制度保障、基层治理方面都归纳了一些行之有效的破题做法。”市住建局相关负责人介绍。

干部能力提升年 智库·经济课堂

28816112  
责任编辑:刘飞黄  
美术编辑:言岚  
校对:杨卓

# 车企进入加速分化期

今年上半年,我国汽车市场环境复杂多变,市场增速呈现“V”形走势。中国汽车工业协会数据显示,上半年我国汽车销量为1205.7万辆,虽同比下降6.6%,

但降幅相比1月份至5月份收窄了5.6个百分点。

值得注意的是,上半年,汽车销量排名前十位的企业(集团)共销售1034.3万辆,占汽车销售总量的85.8%。而结合十余家车企发布的今年上半年业绩预告来看,车企业绩分化明显。有业内人士表示,随着汽车行业智能化、电动化加速,转型慢的车企将逐步出局。

### 自主品牌车企向上

今年以来,车市经历了“高开”“腰折”“追平”“创新高”,如同过山车般惊心动魄。而在这段时间,自主品牌汽车市场份额不断提升成为我国汽车市场的最大亮点。

今年上半年,自主品牌乘用车共销售489.1万辆,同比增长16.5%,占乘用车销售总量的47.2%,比去年同期上升53个百分点,延续了去年以来不断提升的发展态势。

长城汽车、长安汽车、比亚迪等头部车企业绩表现亮眼。上半年,长城汽车预计盈利53亿元至59亿元,同比增幅在50.2%至67.2%之间;长安汽车预计盈利50亿元至62亿元,同比增幅在189.14%至258.54%之间;比亚迪预计盈利28亿元至36亿元,同比增幅在138.59%至206.76%之间。

特别是新能源汽车领域,自主品牌成为绝对主力。比亚迪汽车于今年3月起正式停产燃油车,成为全球首家停产燃油车的传统车企。今年上半年,比亚迪新能源汽车销量突破64万辆。6月中旬,比亚迪首次站上万亿元市值,成为我国首家市值破万亿元的车企。

奇瑞、广汽、东风乘用车等传统自主品牌车企纷纷发力新能源汽车,上半年均实现正增长。理想、哪吒、小鹏、蔚来、零跑等一众造车新势力同样在上半年逆势上行,新品迭出,增量可观。

上半年,新能源汽车整体产销完成情况超出预期,分别完成266.1万辆和260万辆,同比增长12倍,产销规模创新高,市场渗透率达21.6%。截至6

月30日,我国新能源汽车保有量已经突破1000万辆,从相关企业数量的变化也能够感受到新能源汽车行业的热度。天眼查数据显示,截至7月14日,全国有约552万家新能源汽车相关企业,其中,今年上半年新增注册企业11.8万家,1月至6月新增注册企业平均增速为46.5%,保持高速增长。

上汽协理总工程师许海东表示,自主品牌市场份额持续提升,核心是品牌竞争力的提升。自主品牌产品正在被越来越多的国内消费者接受,必然会带来销量和市场份额增长。尤其是新能源汽车领域,自主品牌发展较早,呈现出百花齐放蓬勃向上的发展态势。“从总体判断,未来两三年,自主品牌将呈现稳步提升发展趋势。”许海东说。

### 市场持续优胜劣汰

与头部自主品牌车企在新能源领域的高歌猛进不同,细分赛道分化明显。截至7月18日,16家汽车上市公司发布2022年半年度业绩预告,其中净利润预增公司3家,扭亏1家,业绩预减、首亏公司12家。

燃油车市场情况不乐观。全国乘用车市场信息联席会秘书长崔东树分析,6月份,累计狭义乘用车销量771万辆,较去年同期累计增速下降12%。传统燃油车走势相对低迷,虽然在恢复增长中,但大大低于2019年的销量。这一领域持续下行带来较大的市场压力。

在激烈的市场竞争中,有一些相对弱势的车企陷入困境。7月15日,湖

南猎豹汽车股份有限公司等6家企业合并重整第一次债权人会议召开,曾经辉煌的猎豹汽车走到破产重整境地。7月18日,Stellantis集团宣布,与广汽集团协商终止本地合资企业,今后将专注于在中国分销Jeep品牌的进口汽车,这意味着成立于2010年的广汽菲克即将落幕。目前,除了已经退市的几家合资品牌,还有不少仍在苦苦挣扎的品牌,如三菱、标致、雪铁龙等。

在新能源汽车赛道上,也有大批缺少技术和经验的新进入者被淘汰,如拜腾、博骏、赛麟等。近日,国内最早一批新能源车企之一奇点汽车因拖欠员工工资、供应商货款频遭起诉,其智

车优行北京分公司在近日被强制破产重整。

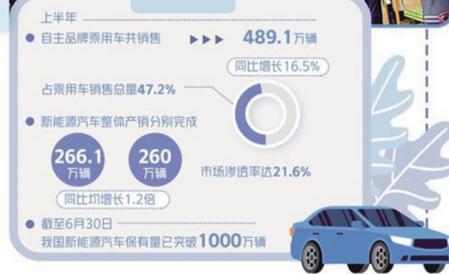
对此,许海东认为,分化是市场经济中的必然,而分化的结果,就是一些好的自主品牌会继续上升,而一些比较差的可能会面临淘汰。好的自主品牌上升往往意味着会占领更多的市场份额,带领整个自主品牌汽车市场份额向上发展。

可以预见,未来几年,将会有大批的车企面临压力,分化会进一步加剧。也许真的会如长安汽车党委书记、董事长朱华荣在年初的预测,未来3-5年,将有80%的中国燃油车品牌“关停并转”(关闭、停产、合并、转型)。



在北京汽车株洲分公司总装车间,工作人员在组装汽车。北京汽车株洲分公司是北京汽车股份有限公司自主品牌产能最大的整车制造基地,目前整车年产能达19万台。

新华社记者 陈思汗摄



### 下半年行业预期向好

今年以来,面对供给冲击、需求收缩、预期转弱的三重压力以及新冠肺炎疫情多点散发带来的供应链大考,我国汽车工业表现出较强的发展韧性。

中国汽车工业协会副秘书长陈士华表示,在各方共同努力下,我国汽车行业已经走出4月份的最低谷,6月份产销表现更是好于历史同期水平,标志着我国汽车产销已全面恢复到正常水平。

随着汽车行业复工复产已经全面达成,各家车企都在做好常态化疫情防控的前提下加紧推进产销,不仅要补之前的产销损失,还要力保实现年初制订的产销量目标。同时,除了购置税减半政策会延续到年底外,一些省市出台加码刺激汽车消费的政策,将会有力释放潜在的消费需求。

主要车企对今年下半年市场发展抱有信心。比亚迪方面预计,今年总销量将达150万辆,在供应链良好的情况下甚至有望冲击200

万辆。按照全年150万辆销量预测,比亚迪下半年还需完成约86万辆的销量,即月均销售14.3万辆以上。6月份,比亚迪董事长王传福在股东大会上说,比亚迪在手的订单超过50万辆且不断增加,交付周期要5个月至6个月之久。

展望下半年,陈士华表示,在一系列促消费政策的激励下,我国宏观经济将保持稳定增长,市场消费信心也将明显恢复,购置税减半政策效果还会持续显现,乘用车市场回暖势头也会进一步加大;在基建拉动、货车贷款延期还本付息等利好因素影响下,货车市场也有望探底回升;新能源汽车将继续保持高速增长势头。

陈士华综合研判,今年我国汽车销量有望达到2700万辆,同比增长3%左右。其中,乘用车销量预计2300万辆,同比增长7%左右;商用车销量预计400万辆,同比下降16%左右;新能源汽车销量有望达550万辆,同比增长56%以上。(原载《经济日报》)

### 制造业高水平开放将持续扩大

近年来,有关“外资企业撤离中国”的传言,多次引发关于制造业外迁、产业链转移的讨论。虽然一些外资企业在全局推进多元化布局,但总体看,外商对华投资步伐并没有放慢。

数据表明,当前我国依然是外商青睐的投资选择地。今年前5个月,我国实际使用外资金额5642亿元,同比增长17.3%。中国德国商会、中国美国商会的报告显示,超七成外资企业计划增加在华投资,多家知名跨国企业围绕低碳领域加大在华布局,可见外商对华投资步伐并未放慢。

制造业高水平开放还会持续扩大。我国多次表示将秉持开放、合作、团结、共赢的理念,扩大制造业高水平开放。一方面,支持外商加大在华投资,鼓励外资投向先进制造、高新技术等领域,全力支持重点外资项目加快落地;另一方面,鼓励国内企业加强国际合作,做优做精一批国际产能和装备制造合作项目,共同维护全球产业链供应链稳定畅通,推动构建制造业合作伙伴关系,为制造业绿色发展搭建更多交流平台。(金观平)