

这家公司在上海张江药谷起步 研发生产布局吴江,又把发展视野锁定临港奉贤园区

踏准国家战略节奏,不只是幸运

【自贸区与长三角】

■本报记者 陈抒怡

2019年8月,中国(上海)自由贸易试验区临港新片区正式挂牌,君实生物科技产业化基地所在的临港奉贤园区,被划入新片区先行区域。消息一出,君实生物首席运营官冯辉收到了很多朋友的祝贺。也许在不久之后,冯辉又将收到新一波的祝贺,备受关注的长三角生态绿色一体化发展示范区,已经确定选址江苏吴江、浙江嘉善和上海青浦,而君实生物的一个研发中心和生产基地正好位于吴江。

被两大国家战略“青睐”,冯辉连连感叹:“公司的发展真的非常幸运,受到了来自国家各个层面的大力支持。”从孵化地张江到吴江,再到临港奉贤园区,是君实生物这些年起步、扩张的发展路径,从某种意义上说,也见证了生物医药产业在长三角的发展过程。数据显示,近年来,生物医药产业以30%左右的年均增幅,成为全球增长最快的经济门类之一,而长三角正成为我国生物医药产业的重要基地。

从冯辉在临港奉贤园区的办公室窗口望出去,君实生物一期80亩产业基地已经初具规模,年底竣工并正式投产。基地生产规模达3万升,计划生产抗PD-1单抗、抗PCSK9单抗等创新单克隆抗体生物药。2017年,该项目获

上海市临港地区战略性新兴产业项目立项支持。

如果将视线投向更远处,还能看到100亩的空地。那里是君实生物的二期生产基地,规划中产量将是一期的数倍。翻翻人事处的招聘资料,最近每周都有新员工入职,预计到年底,君实生物在临港奉贤园区的员工人数将超过300人。如果算上美国、吴江、上海等地的研发、生产和销售团队,君实生物的在职员工已经超过千人。

这样的规模与发展前景与2012年公司刚成立时截然不同。2012年12月,君实生物在上海张江药谷一间不到300平方米的实验室中起步,创业团队是一群有医药研发与产业化背景的海归。张江药谷为初创企业的科技成果孵化提供了完善的支持与服务条件,2013年至2014年时,公司员工已扩展到几十人。

当君实生物从纯研发进入产业化布局阶段,吴江看到了它的医药发展潜力。吴江向君实生物量身提供了一系列优惠政策,承诺给君实生物的员工提供落户支持和住房补贴。“不论是本科生还是研究生,每个员工都获得了一定程度的补贴。”冯辉回忆,在如此优厚的人才政策吸引下,君实生物的研发团队进驻吴江,其苏州吴江生产基地也于2014年动工开工。

此时,君实生物的在研产品尚未进入临

床。对于普遍成功率极低的高风险医药创新企业,这个决定非常大胆,甚至是冒险的,但回过头看,这的确是君实生物能够在6年内快速建立起全产业链运营模式的关键一步。“从长远看,CMO代工模式用于商业化生产会大幅度增加生产成本,建厂可以最大程度确保药物的可及性。”冯辉解释。

那些年,君实生物在吴江的生产基地发展迅速,但是当一个小初创企业进入一个新的发展阶段时,吴江又不能完全满足君实生物的发展需求。2015年药品审评审批改革启动,药品审批中心的审评策略变得越来越灵活,审评政策和资源向临床急需的新药和短缺药品倾斜,君实生物适时借助药政改革东风,一举成为国内首家获批临床研发抗PD-1单抗、抗BlyS单抗、抗PCSK9单抗药物的中国公司。与此同时,君实生物还在挑战“药王”修美乐,研发修美乐生物类似物,并于2016年5月获得国家药品监督管理局临床试验申请批准。多款药物的研发获批,让君实生物意识到吴江基地3000升的产能已无法满足未来生产需求。

“境内外人才第一意愿还是想落户在上海。”冯辉承认,对于人才而言,上海的吸引力更强,与此同时,公司的发展前景也与上海的国际化更为契合。就在此时,临港奉贤园区也注意到君实生物,双方在相互了解之后一拍即合。

“当时这里还是一片荒地。”冯辉一指窗外,他记得,当时园区工作人员向他介绍临港奉贤园区的蓝图时特意提到:“这里将建学校,将引入房地产开发商为员工提供住宿。”这并非“空头支票”,短短几年,这些承诺都已变成了现实,而君实生物的工厂也拔地而起,成为园区内一个标杆企业。

君实生物在初创时得益于上海张江与江苏吴江提供的政策支持茁壮成长,发展到一定规模后又在上海临港得到加速发展,长三角无疑是君实生物的发展基底。“长三角环沪地区的多个城市,集聚了国内一些优秀的药企,尤其适合新兴医药企业的成长。”冯辉这样总结。

长三角能提供给君实生物的不仅仅是这些。据冯辉介绍,全国的抗体药物相关企业大多集聚在长三角,这里拥有一个成熟的上下游配套产业链。未来,长三角依然是君实生物发展的重要动力源泉。

临港新片区总体方案明确提出,将实施具有国际竞争力的税收制度和政策,研究实施境外人才个人所得税税负差额补贴政策。“这些改革举措令人期待,我们希望吸引更多人才加入公司,也期待能在海关的进出口政策、跨境金融服务等方面获得更多便利。”冯辉说,而从长三角的角度来看,如何在这一区域共同打造全产业链的生物医药产业集群,还需要区域进一步合作,合力推动产业协同。

【“长三办”周记】

整合银政企资源 创新投融资体制



进入施工期的长三角一体化发展进程,离不开作为“血液”的资金投入。结合个人工作,从一体化的角度跨区域的投融资机制,我认为长三角地区可以进一步形成合力、推动创新。

首先,为更好地服务长三角一体化建设和重点工作的有序推进,投融资机制建设要聚焦长三角一体化发展的重点领域和薄弱环节,包括长三角生态绿色一体化发展示范区、中国(上海)自由贸易试验区新片区、上海虹桥商务区等重点区域建设,以及战略性新兴产业和传统优势产业集群发展、科技创新、生态环保、基础设施网络布局和国际合作等领域,发挥政府、金融机构、企业各方优势,做好相关领域的市场建设、信用建设工作,形成可持续的市场化投融资模式,助推重点工作、重大项目落地实施。

在长三角产业布局方面,可以提升中国在全球价值链的地位和全国高质量发展样板区为主线。根据相关研究,全球价值链已从发达国家与发展中国家的“中心—外围”结构,逐步转变为“双环流”体系,发达国家输出资本、技术,中国等发展中国家制造,提供半成品或成品,形成“上环流”,中国等新兴国家输出资本、初级城市化、工业化技术,广大亚非拉国家提供原材料和初级产品,形成“下环流”。长三角可结合集成电路等自身产业优势,围绕提升我国在全球价值链的地位进行产业布局和产业体系建设,既要加强与发达国家的产业合作,同时也要加强与广大发展中国家的产业合作,打造长三角世界级的制造业产业集群,成为全球价值链中高端中不可或缺的一个环节,更好地服务改革开放和“一带一路”建设。

在长三角创新高地建设方面,可以加强科创中心与国际金融中心建设的联动。企业创新是创新企业与金融机构共同构造的创新生态系统孕育的结果,比如硅谷,既是众多创新企业的所在地,更是全球优秀的风险投资机构的集聚地。创新激励的本质是在短期对失败进行容忍,长期对成功有回报。在创新激励和优质科创企业培育方面,可探索赋予和明确科研人员一定比例的科技成果所有权或首次商业权,允许科研人员在科研成果产业的企业兼职或担任首席科学家,解决技术创新激励问题,加快创新成果的产业化步伐;在金融方面,要吸引更多国内外风险投资机构和中长期投融资机构集聚上海,共同构建多方参与的科技创新生态系统。

在生态价值实现方面,可以通过“生态+”模式和“生态价值资本化”理念,探索“绿水青山”成为“金山银山”的路径。一方面,“生态+”是生态价值实现的重要途径。如浙江安吉的“生态+旅游产业”模式,通过构建市场化投融资主体,整合经营性资源,用项目现金流及经营性资产的现金流收入共同构建信用结构,在较短的时间完成了全域旅游景区及相关基础设施建设,把美丽乡村转化为美丽经济。又如迪拜,通过棕榈岛、帆船酒店、迪拜码头等一系列重大工程项目,充分挖掘独特生态优势,既摆脱了对石油的依赖,又通过旅游产业的发展对金融、服务业的带动,成为国际金融中心之一。另一方面,生态价值实现也可借鉴碳金融市场“生态价值资本化”理念,按照“谁排碳、谁负担”原则,探索污染者付费的生态补偿机制建设,把环境污染成本内化到排放主体成本结构中,并以此构造和补充交易主体的现金流,形成开展金融活动的信用基础,推动长三角生态资源的环境效益实现,把生态优势转化为经济发展优势。

在跨区域项目的投融资机制建设方面,长三角地区可以整合银政企资源,推动市场化实施主体和投融资主体建设,通过市场建设、信用建设推动重大项目市场化落地。长三角一体化发展中会有大量的跨区域、跨流域项目,这些项目往往涉及政策和标准差异、规划审批协同、利益分配机制等难点问题,还涉及跨区域的项目开发、建设、运营和管理,建议充分整合银政企各方资源,推动重点项目建设,根据公益性项目、准公益性项目和市场化项目的不同特征和资金需求,进行前瞻性、可行性的投融资方案设计,构建合适的市场化实施主体和投融资主体,同时建立银行、保险、担保等多方参与、风险共担的跨区域风险防范机制,形成完善的市场化投融资机制,推动重大项目落地。

居民出游需求排名 长三角五城进前十

相关报告建议共建“旅游共同体”



■本报记者 陈抒怡

作为2019年上海旅游节首场重大活动,近日,2019长三角生态绿色一体化发展示范区旅游高峰论坛在上海举行。论坛上,长三角生态绿色一体化发展示范区联盟和上海社科院共同发布《长三角生态绿色一体化发展示范区旅游发展报告》。

报告发布,2017年,长三角三省一市旅游总收入为3.16万亿元人民币,占全国旅游总收入的58.5%。其中国内旅游收入为3.01万亿元,占全国国内旅游收入的65.86%。

三省一市2017年接待国内游客23.16亿人次,占全国46.31%,接待入境游客3033.91万人次,占全国21.75%。

在接待境内外游客总人数方面,江苏省共接待境内外游客7.47亿人次,排在第一位,增速为9.60%;浙江省和安徽省分别以6.41亿人次和6.32亿人次排在第二名和第三名;上海市接待境内外游客总人数与其他三省差距较大,为3.27亿人次。接待国内游客人数方面,三省一市排名仍然是江苏省、浙江省、安徽省和上海市,分别为7.43亿人次、6.29亿人次、6.26亿人次和3.18亿人次。

报告称,长三角地区拥有的自然生态资源整体处于中等水平。这一区域的人文生态资源观重新审视,挖掘区域内各类生态旅游资源价值,尤其是在世界层面具有高度影响力的生态旅游自然和人文资源,打造“长三角生态绿色一体化发展示范区”品牌,创新长三角区域品牌,以全新形象迎客全球,联合推动跨界生态旅游区发展,打造全国性的生态旅游一体化发展示范区。

1700年古航道依托江海联运而今已成为长湖申三地的水上大动脉 “中国小莱茵河”通达全球



9月9日,上海市大治河西枢纽新建二线船闸主体结构全部建成。未来,苏浙一带的集装箱船从黄浦江过大治河新建船闸,经大芦线抵达芦潮港内河集装箱港区后,中转至洋山深水港,将被运往世界各地。 本报记者 张海峰 摄

■本报记者 陈抒怡 通讯员 张泽民 计楠

一声喇叭声撕破静静的长空。“这是船要离泊了。”清晨,66岁的周援朝坐在水运文化公园,对着3岁的小孙子念叨着。周援朝家住浙江省长兴县小浦镇,年轻时就是一名船工,前年回到了岸上。只要有空他就会带着孙子来长湖申航道源头看看离泊靠泊的船只。长湖申航道是太湖流域东西向的水上大动脉,有“中国小莱茵河”之称。它的前身钱塘运河,距今已有1700余年的历史。近些年,发生在这条古老航道的故事,耐人寻味。

用上海的水泥船做起第一单

长湖申航道连通海上丝绸之路、长江经济带,是长三角地区重要的高等级骨干航道。航道西起浙江省长兴县合溪村,经湖州、南浔及江苏吴江,到上海境内的西泖河与申苏外环线相接,全长141公里,能够满足1000吨级船舶的通航,真正成为往来运输船只的“黄金水道”。

面对这些数据,原长兴县运输公司的总经理陈选华感叹不已。早在40年前,受各方因素限制,只有迫不得已的情况下,人们才会选择以船为生。“世上三件苦,撑船、打铁、磨豆腐,你像撑船的,一年四季不在家,风里雨里雨里。可想而知,当时是没有人愿意开船的。”陈选华细细描述着上世纪70年代的航运市场。

改革开放后,长三角各地大兴土木,增大了对建筑材料的需求。位于长兴县东大门的李家巷镇,有着得天独厚的矿产资源,曾是长三角地区有名的“石头城”。在上世纪80年代中后期,一部分勇于尝试的长兴人率先成为第一批吃螃蟹的人。

“1987年我凑了4500块钱买了一艘船,当时还是上海航运公司淘汰下来的水泥船,做起了我们的运输行业开始的第一单。”浙江兴一物流有限公司总经理胥爱良回忆道。

“石头经济”成就“干强镇”

水运市场渐渐兴起的时,岸上的石材加工产业也如雨后天春笋般发展起来。当时的石材加工行业可以算是暴利行业,用一台拖拉机机头带动破碎机就可以进行矿石破碎加工,一对夫妇一个月就能收入1万多元,收入多的一年能挣20多万元。

当时李家巷全镇35平方公里内,石粉企业达到235家,从业人员近1万人,年上交当地税收1亿元,占到全镇总收入的一半左右。“石头经济”让李家巷镇在多年前就跻身“全国干强镇”的行列。

作为全国最大的重质碳酸钙生产基地,李家巷镇越来越多的老百姓依靠石材生意致富,但当地的环境慢慢恶化。贯穿李家巷镇的104国道有着这样一番景象:尘土飞扬,遮天蔽日,道路两侧几乎看不见绿色植物。

“当时,我们家不敢开窗,一开窗房间里桌子上面就是一层灰,环境污染太严重了,人走过去,车子开过去,眼睛都睁不开。”长兴县李家巷镇青草坞村村主任郑经玉介绍说。

统计资料显示,1982年长湖申航道一年完成的货运量就达1900万吨,比沪杭铁路的年货运量还多出300万吨。“当时长兴4个乡镇都在开矿,开矿的时候船舶比较多了。我们海事部门天天要出动海事人员到现场维持秩序。”长兴县港航局李家巷管站原工作人员周江平回忆。那时候,航道不仅泥沙淤积,水体浑浊,而且水面柴油漂浮,高温天散发阵阵恶臭。此外,日夜行船,噪声也影响了老百姓生活。

小港大港“联姻”河海联运

2012年,党的十八大把生态文明建设纳入中国特色社会主义事业“五位一体”总体布局,首次把“美丽中国”作为生态文明建设的宏伟目标。也就是在那一年,长兴的粉体行业迎

来了大刀阔斧的改革。

“当时我们痛下决心,就不能再走这条老路,我们通过全方位的调研,决定关闭一大批粉体行业。”长兴县经信局有关负责人介绍说。

2012年,长兴县李家巷镇掀起了一场环境综合整治活动,关闭原有13家矿山中的10家,235家低小散的粉体厂重组为9家,建成现代化、清洁化、环保化、矿企一体化的新型粉体企业。粉体企业重组后,能耗减少了近2万吨标煤。腾出的土地1200亩用来打造绿色工业发展平台,发展高端装备制造和新材料等主导产业。2016年10月,经交通运输部批复,这里成为全国首个内河水运转型发展示范区。

距离水运文化公园不足百米处,就是新建的环保型物流码头南方物流码头。现在长兴已建成年吞吐能力达1200万吨的环保型物流码头——南方物流码头,变小散码头为专业、规范码头,成为内河集约型绿色港口发展的典型。

“石头城”的成功转型,是湖州航运发展的一个缩影。2013年,湖州开始整治矿山及小散乱码头。次年,矿山开采总量便从2012年的近2亿吨下降到4505万吨。随后,湖州推进港口资源整合,拆除、淘汰700多座小散码头,先后建成安吉上港、长兴捷通、德清临杭物流园区、湖州南方物流等大型公用码头。2016年开始,越来越多跑运输的船老大将目光转移到集装箱,以安吉港为例,今年上半年,安吉港累计完成集装箱吞吐量13.75万标箱,较去年同期增长18.6%。安吉上港国际港务有限公司总经理助理李伟坦言:“上海港的溢出效应是这些年安吉上港吞吐量一直保持稳定增长的主要原因之一。”

小港大港“联姻”,河海联运的实质是沿海大港与内河港口的深度合作。安吉凭借与上海港资本、技术、业务等方面合作,如今已通达全球2700多个港口和地区,吸引了马士基、地中海、中远海运、中外运等25家船公司入驻。目前,包括上海港、宁波舟山港、乍浦港、太仓港等在内,湖州与沿海沿江港口的集装箱航线已扩展到8条。