

到2030年,规模以上中小企业人均营业收入累计增长15%左右——

# 中小企业发展目标释放哪些信号？

本报记者 王俊岭

不久前，工业和信息化部、国家发展改革委等十部门印发《促进中小企业发展“十五五”规划》（以下简称《规划》），围绕中小企业高质量发展部署相关任务。其中，到2030年“规模以上中小企业人均营业收入累计增长15%左右”等具体目标受到广泛关注。相关目标设定有何考虑？对促进中小企业发展有什么影响？传递出怎样的政策信号？

## “锚定效率而非规模”

——充分体现发展的质量导向

《规划》提出，到2030年，我国中小企业整体发展量质齐升，中小企业营业收入、资产总额保持稳定增长，劳动报酬和劳动生产率稳步提高，规模以上中小企业人均营业收入累计增长15%左右。

为什么是“人均营业收入”？

国家发展改革委市场与价格研究所研究员刘方告诉本报记者，人均营业收入是劳动生产率的代理指标，用其作为《规划》的量化目标，科学之处主要体现在两点：一是直接锚定效率而非规模，二是准确衡量中小企业的真实竞争力。

“通常在评价企业实力时，会更关注营业收入总额等总量指标。如果‘十五五’还单纯强调总量目标，就容易释放‘促进中小企业发展要继续上数量铺摊子’的错误信号。”刘方说，人均营业收入比单纯的营收总额更能让企业聚焦发展质量。人均营收增长，要求中小企业或者在人员规模不大幅扩张的前提下实现收入提升，或者是在人员有所增加的情况下实现收入更大幅度增长，本质上都是引导中小企业将精力集中到技术进步、管理优化和附加值提升上。

刘方说，当前我国中小企业生存问题基本解决，但质量不高、创新不足、竞争力弱等结构性问题凸显，传统普惠式扶持的边际效益正在递减。“十五五”时期，中小企业领域的政策重心从“保经营主体、保就业”转向“提质量、强创新、促融通”的制度性建设，就需要政策抓手更加精准、结构导向更加明确。用人均效率替代总量扩张，释放出决策者更加关注中小企业发展质量和增长成色的清晰信号。



▲安徽省马鞍山市当涂县积极培育“小巨人”企业和制造业单项冠军，为县域经济高质量发展持续注入动能。图为马鞍山市当涂经开区一家企业的工人在生产车间吊装回转支承产品。

王文生摄（人民视觉）

国务院发展研究中心企业研究所副所长马源说，截至2025年底，全国中小企业数量已经超过6300万户，但在创新能力、专业化水平、核心竞争力、风险防控能力等方面仍有短板，与高质量发展要求尚存在差距。《规划》紧扣高质量发展主题作出了一系列安排。

比如，在优质企业梯度培育方面，《规划》提出要“构建促进专精特新中小企业发展壮大机制”，并设置了“优质中小企业梯度培育工程”，结合不同中小企业发展阶段和特征，分门别类实施定向认定和区别支持，将推动更多中小企业成长为科技和创新型中小企业、专精特新企业和制造业单项冠军企业。

在强化企业市场竞争力方面，《规划》提出健全质量管理体系、提升标准化能力，特别是引导中小企业制定商标品牌战略，鼓励有效识别和评估品牌价值，推动中小企业培育一批竞争力强、知名度高的名牌产品，从而助力中小企业破解同质化竞争难题，提高自身市场竞争力。

“《规划》的实施，有望有效激发广大中小企业创新创业创造活力和潜力，促进中小企业量质齐升、实现高质量发展。”马源说。

市场监管总局有关负责人表示，当下无障碍网约车存在着车辆属性定位不清晰、发展规模与市场需求不匹配、服务水平有待提升、企业运营积极性不高等问题，亟需从行业标准层面明确服务规范、完善制度保障，为无障碍出租汽车的运营管理、车辆配置和服务流程提供统一的技术依据。“近年来，我国已发布登机轮椅车、城市轨道交通和公共汽电车无障碍运营服务、城市轨道交通适老化设施设备配置等多项国家标准。”该负责人说。

此次发布的国家标准，从企业管理、服务人员、停靠站点、专用装置四个维度提出了系统性要求。

在企业管理方面，标准要求企业



## “跳一跳够得着”

——与宏观环境和发展阶段相匹配

“累计增长15%左右”的目标，是高是低？难度大不大？有哪些考虑？

多位受访专家认为，这一目标是合理的，其合理性主要体现在与宏观环境和发展阶段相匹配。

中国人民大学国家中小企业研究院副院长孙文凯认为，增长目标由“十四五”的“中小企业人均营业收入增长18%以上”调整至“十五五”的“规模以上中小企业人均营业收入累计增长15%左右”，虽然略有下调，但总体上仍然是一个较高的增长。这反映了全球经济弱复苏背景下中小企业仍然要持续提升全员劳动生产率的导向。同时，这也反映出政策制定者对中小企业持续创新和高质量发展发展的关心与期待。

“规模以上中小企业人均营业收入累计增长15%左右，折算到年均就是人均营收增速

2.8%至3%。该目标设定体现了对现实条件的审慎考量，与宏观环境和发展阶段相匹配。”刘方说，当前中小企业面临“战略机遇和风险挑战并存”的局面。2025年规模以上中小企业营业收入同比增长2.6%，利润总额仅增长1.4%。在这样的大背景下，设定一个年均近3%的人均营收增速，既不过于激进，也高于整体营收增速的预期，展现出“跳一跳够得着”的务实态度。

刘方同时强调，《规划》构建了覆盖增长、创新、数智化、服务、环境等维度的量化目标体系。“规模以上中小企业人均营业收入累计增长15%左右”并非孤立指标，与“专精特新‘小巨人’达2.2万家”“数智化水平二级占比达95%”等目标相互支撑，最终旨在推动中小企业人均产出效率提升。

为帮助广大中小企业更好实现相关目标，《规划》给出了一系列有力的支持举措。比如，加大小微企业创业担保贷款及贴息政策落实力度，支持带动就业能力强的小微企业发展；推动人工智能赋能中小企业管理，提升管理精细化、科学化水平；支持中小企业通过大型商业银行网络、科技及产业链资源对接国际市场，利用跨境电商平台参与国际

贸易；加大对传统产业中小企业数字化改造支持力度，推进链群融通数字化转型等。

“《规划》单独设立‘强化生产要素供给，筑牢发展基础支撑’篇章，围绕融资、人才、数据三大要素出台系统化、分层分类的配套政策，构建覆盖企业全生命周期的要素保障体系，精准破解中小企业要素获取难题，为中小企业高质量发展打通资源供给通道。”孙文凯举例说，《规划》提出实施“千帆百舸”专精特新中小企业上市培育和“科技产业金融一体化”专项，相关措施将大幅降低创新型中小企业对接资本市场的准入门槛，改变以往单一依赖银行信贷的融资结构。

## “配套厂商变身创新伙伴”

——构建起互利共生的良

性生态

对于制造业企业，提高人均营收离不开研发创新。而对于其中的中小企业，集群发展更是绕不开的选择。《规划》对此做出了详细部署，与“15%左右”一并发布的，既有“规模以上工业中小企业研发费用内部支出年均增长8%以上”，还有“国家级中小企业特色产业集群达到600个”等数字指标。

刘方说，“十四五”时期，规上中小企业创新能力快速提升，专精特新“小巨人”企业平均研发投入强度达7%；2025年，全社会研究与试验发展（R&D）经费投入比上年增长8.1%，与GDP之比达2.80%，首次超过经济合作与发展组织（OECD）国家平均水平。“十五五”时期，将规模以上工业中小企业研发费用内部支出年均增长目标设定在8%以上，是“稳中提速”的务实选择。

“未来5年，‘8%以上’的研发投入年均增速目标，并不是要求所有规上中小企业都达到这个增长强度，而是引导更多中小企业从‘几乎不研发’向‘重视搞研发’转变，是一个更具覆盖面的‘底线抬升’目标。这个目标有助于引导更多中小企业朝着专精特新方向发展。”刘方说。

国家发展改革委宏观经济研究院研究员陈曦认为，在创新实践中，中小企业广泛分布于产业链各环节，既是零部件供给、工艺改进和模式创新的重要参与者，也是大企业协同创新网络中不可或缺的配套力量。中小企业凭借灵活的组织机制、快速的市场反应，能够及时捕捉技术变革与消费升级中的细分市场，并快速将其转化为适销产品与服务。因此，《规划》提出专精特新“小巨人”企业达到2.2万家、国家级中小企业特色产业集群达到600个等数字指标，无疑在人均营业收入目标基础上进一步强调了推动大中小企业融通发展和中小企业集群化发展的重要作用。

陈曦说，许多中小企业长期深耕行业细分领域，专业化、精细化、特色化、新颖化特征显著，在产业链关键环节发挥着不可替代的支撑作用。“十五五”时期，积极建设中小企业特色产业集群，有利于发挥中小企业群体优势，实现资源共享和协同增效。“围绕主导产业汇聚大量上下游中小企业，形成分工协作、配套完善的产业生态，可以有效弥补单个中小企业规模小、资源有限的短板，促进技术、人才、信息等创新要素流动与共享，助推中国经济高质量发展。”她说。

支持大中小企业融通创新、共建创新联合体，有望帮助中小企业加快从“配套厂商”向“创新伙伴”转型。“大企业资源调动能力强、创新课题多，中小企业市场嗅觉灵敏且机制灵活。《规划》给出的相关目标和举措，有助于让大企业的‘资源势能’转化为中小企业的‘创新动能’。”刘方说，未来，中小企业将从供应链末端的配套参与者，变为主动嵌入产业创新链条、承接技术溢出、获得应用场景验证的创新参与者。

从“难约到车”到“有标可依”——

# 出租汽车无障碍运营服务有了国家标准

本报记者 孔德晨

预约一辆无障碍出租车，有时连打四五个电话都约不到车；好不容易等来一辆，上车时轮椅却卡在车门处，乘客头几乎顶着车顶……这些问题，有望随着一份新国标的出台逐步解决。

近日，国家市场监督管理总局批准发布《出租汽车无障碍运营服务规范》国家标准，指导相关企业面向残疾人、老年人及其他有出行需求的群体，持续提升出租汽车运营服务质量。标准将于2027年1月1日实施。

近年来，我国无障碍出行需求持续增长。据统计，全国残疾人总数超过8500万；截至2025年末，全国60周岁及以上老年人口达32338万人，占总人口的23.0%。然而，出租汽车领域的无障碍服务供给却长期滞后。无障碍出行需要高成本投入与精细化运营，目前供求之间仍存不小差距，难以靠市场自发填补。

家住北京市通州区的吴先生对此深有体会。他需要经常陪同坐轮椅的老人出行，打车一直令他头疼。“我

母亲腿脚不便，常年坐轮椅。我还记得十多年前，北京曾出现过一批无障碍出租车，轮椅可以直接上下，现在已经下线了。”吴先生说，陪老人打车总会遇到意外情况，要么司机不敢帮忙搀扶老人，害怕出问题担责任；要么就是车辆后备箱太小，放不下轮椅，车到了又不得不取消订单。

市场监管总局有关负责人表示，当下无障碍网约车存在着车辆属性定位不清晰、发展规模与市场需求不匹配、服务水平有待提升、企业运营积极性不高等问题，亟需从行业标准层面明确服务规范、完善制度保障，为无障碍出租汽车的运营管理、车辆配置和服务流程提供统一的技术依据。“近年来，我国已发布登机轮椅车、城市轨道交通和公共汽电车无障碍运营服务、城市轨道交通适老化设施设备配置等多项国家标准。”该负责人说。

此次发布的国家标准，从企业管理、服务人员、停靠站点、专用装置四个维度提出了系统性要求。

在企业管理方面，标准要求企业

建立无障碍运营服务管理制度和应急预案，将专用装置使用、基础手语沟通等纳入驾驶员技能培训内容。提供手机应用程序、人工热线等多种预约渠道，相关信息应在显著位置公示。定期开展无障碍运营服务质量检查，检查内容覆盖预约信息服务、专用装置状态、乘客舱设施、清洁卫生及投诉渠道等方面。

在服务人员方面，标准要求驾驶员接单后主动联系乘客，确认用车时间、轮椅携带情况等关键信息。针对不同乘客提供贴心服务，如协助使用轮椅的乘客上下车；为视力障碍乘客描述环境、妥善安置导盲犬；使用手势、书写等方式，与听力或言语障碍乘客沟通等。

在停靠站点方面，标准对通行条件、空间尺度和标识标识作出明确规定。停靠站点地面应坚固、平整、防滑且不积水，坡度不大于1：50。路缘侧应设净宽不小于1.5米的轮椅通道，与停车位无高差，有高差处设缘石坡道并衔接周边无障碍设施。地面应划停车位、轮椅通道线及无障碍标

志，在停车位设置无障碍标志牌。

在专用装置方面，标准提出无障碍出租汽车应在靠近路侧侧配备导板或轮椅升降装置。车门须满足不少于0.8米通行净宽、不低于1.3米入口净高要求，铰链车门完全打开时角度不应小于90度。车内应配置轮椅固定与乘客约束独立装置、防滑扶手、安全抓手等无障碍设备，轮椅固定装置与乘客约束装置应相互独立，并与底盘或地板连接，轮椅乘坐区域的安全抓手应布局在乘客前方、侧前方等易于触及的范围内，确保乘客在坐姿状态下无需大幅度移动身体即可抓握。标准还规定，乘客舱净高宜不小于1.35米，升降装置平台深度不应小于1.2米，宽度不应小于0.9米，导板宽度不应小于0.9米，车窗控制装置便于乘客独立操作等。

“此次《出租汽车无障碍运营服务规范》的发布，将进一步完善无障碍出行服务标准体系，为保障残疾人、老年人等群体平等出行权，持续推进无障碍环境建设提供支撑。”市场监管总局有关负责人说。



田野忙三秋

金秋十月，各地田间农事繁忙。南方稻田金黄，晚稻收割如火如荼；北方平原收完秋粮，即刻翻耕土地播种冬小麦。各地抢抓农时，全力保障粮食生产稳定有序。图为10月10日，在河南省商丘市夏邑县曹集街道，村民在田间收获玉米。

王高超摄（新华社发）