



整装再出发

东北汽车业振兴 按下快进键



■本报记者 张婷

近日,国家高层领导到黑龙江省伊春、抚远、哈尔滨等地考察调研,为东北发展指路把关。此前不久,《关于全面振兴东北地区等老工业基地的若干意见》(以下简称“《意见》”)也正式发布。国家领导人多次赴东北实地考察,相关意见、规划频繁出台,传递出中央加快启动新一轮东北振兴的信号。

作为优势产业,曾在新中国工业史上创造了无数辉煌的东北汽车业,在后来发展中慢慢落后于其他地区。这其中的问题复杂而残酷。新一轮振兴中,正承受着转型之痛的东北汽车业,势必要抓住此次契机实现转型升级,提振东北经济。

■ 解放思想提升体制机制软实力

东北自然条件优越、工业基础雄厚等原有的优势,可能让人淡忘了开拓创新的进取精神。当中国经济步入新常态、工业产能过剩时,地区之间的内功差距就体现出来了。

天津大学中国汽车战略研究发展中心常务主任郭焱表示,与长三角、珠三角地区相比,东北的差距更多体现在企业家对市场走向和政策的敏感嗅觉及商机把握上;体现在体制机制的灵活、创新要素的集聚效率上。具体到汽车业,郭焱说:“机制僵化使一汽、华晨等车企在自主开发和产品推出上未能有效对接市场需求,如对SUV、新能源汽车的产品布局缺乏前瞻性。”

因此《意见》明确,消除不利于经济发展和调整改造的体制性障碍,是实现老工业基地振兴的关键和前提。这之中,转变政府职能、实行政企分开已是当务之急。

“东北经过十几年振兴后仍未彻底走出困境,政策本身值得反思。倚重扶持、投资、输血的老路子,必定无法应对转型升级、创新驱动的新挑战。”中国社会科学院工业经济研究所研究员赵英认为,“政府应推进简政放权,将企业真正交给市场,营造有竞争力的投资、创业和发展环境。”东北各地政府已有所行动。如去年12月,辽宁省委组织部宣布了华晨集团董事长和总裁分设、由集团董事会聘任总裁及管理层的决定。尽管此决定来得晚了一些,但已见进步。

针对国企效率低下问题,清华大学

汽车产业与技术战略研究院副研究员刘宗巍认为,推进混合所有制改革、建立现代企业制度仍是关键。他提出:“引进非公资本后,能否突破固有利益掣肘,真正给民营资本以话语权?一汽等老国企的工人安置问题能否得到解决,让企业轻装上阵?”

创新机制、活跃市场离不开人。车企既需要真正的企业家,也需要实干型人才。一位一汽技术人员告诉记者:“技术人才的薪资、发展空间几年里不会有太大变化,所以很多人选择跳槽。”对此,郭焱说:“国有车企要通过提高薪酬、员工持股等方式吸引和留住人才。”

■ 立足制造业优势调整产业结构

振兴东北,解决产业结构失衡问题亦是重中之重。赵英解释说:“重工业在东北产业结构中所占比重最大,以至在能源价格下行、工业产能过剩去产能的过程中,东北受到的冲击最大。缺乏第三产业,以及第二产业中轻工业较落后,导致东北产业转型缓慢。”

此次《意见》提出要补第三产业的欠账,积极发展电子商务、连锁经营、物流配送等现代流通方式,加快发展银行、证券、保险等金融服务、信息服务、中介服务现代服务业。对此,刘宗巍强调:“东北发展第三产业,并不意味着要摒弃制造业。服务业的发展必须立足于现有工业基础,促进汽车等重点行业、重点企业的转型升级和价值链扩展。”

对汽车业而言,电动化、智能化、轻量化已成为其未来发展趋势。虽然东北地区在新材料技术、软件技术等方面具有一定的实力,也涌现出沈阳机床、吉林通用机械等具备较强自主创新能力的企业,但创新源仍点少且面窄。“东北需利用《中国制造2025》的实施契机,转变生产制造方式,大力发展新材料、新能源汽车等新兴产业,探索众筹、共享等新商业模式,形成创新产业集群。”郭焱说。

促进产业创新,民营企业的进入、与互联网的融合尤为重要。一位一汽技术人员说道:“汽车的研发、生产、销售和售后等全产业链都离不开互联网、大数据等技术。但东北目前还没有像百度、华为那样的大型IT企业,创新活力不够。”

如今东北的汽车企业正着力优化产业结构,向服务型制造企业转型。一汽“十三五”期间的技术创新将围绕低碳

化、信息化、智能化、高品质和高效益做文章。华晨则在拥抱互联网、新能源、汽车安全技术的同时,拓展汽车租赁、汽车报废与回收等业务。

■ 扩大对内对外开放形成新动力

灵活体制机制、调整产业结构,仅向东北区域内部要动力远远不够,还需要开放打破东北自身的闭塞。事实上,产业、市场和对外开放程度低,一直是东北振兴难以破题的重要症结所在。

产业开放方面,政府需进一步放宽基础产业和服务业的准入,打破地区封锁和市场割据。具体到汽车领域,国家层面的准入政策应率先放宽。中国汽车工业协会常务副会长董扬曾指出:“汽车行业对民营企业开放不够。”

对于如何营造开放的创新创业环境,刘宗巍提出加强东北与南方地区的对接交流。他建议:“可以尝试在东北建立与东南沿海发达地区对口的改革开放试点,如以大连为窗口,营造类似深圳、杭州等城市的政策环境,引入和培育活跃的创新创业力量,而后向东北其他城市延展辐射。一汽等国企也可以向一些搞得比较活的南方国企‘取经’。”

地处东北亚腹地的东北还可以在对外开放中找到振兴支点。中国人民大学经济学院教授彭刚表示:“中、蒙、俄、韩基本完成了国家层面的战略对接,中韩自贸协定也已签署,东北无疑成为多个战略叠加点。开放的外部环境使东北外贸发展获得利好。‘一带一路’战略也会拉动制造、运输、电讯等实体经济的快速发展。”

据介绍,一汽一直在跟踪和研究“一带一路”战略,一汽集团进出口公司总经理李维斗指出,“一带一路”战略对商用车市场的拉动和对车企“走出去”的促进是显而易见的。而对华晨而言,“一带一路”中的大部分国家,正是其“走出去”的主攻方向。

“不过各国经济水平、文化传统、政治体制等存在差异,会大大增加车企参与对外投资的风险和交易成本。这就需要政府协助企业了解项目情况和积极磋商,以规避一些风险。”郭焱强调。此外,还有专家建议在东北设立自由贸易试验区,给企业提供制度和政策空间,平衡因气候条件带来的工业成本增加等影响。

■ 一家之言

投资驱动 亦要讲方法论

■张婷

东北过去虽然重视工业发展,但主要靠投资拉动经济增长,产业结构调整、制度创新等未能同步跟进,以至逐步走向衰败。新一轮振兴中,很多专家指出,不能再以扩大投资拉动发展,要靠创新和科技促增长。

不过正如中国社科院中小企业研究中心主任陈乃醒所说,完全靠投资拉动的模式固然不可取,但科技和创新少不了投资,而且比过去需要更多的投资。问题不在投资本身,而在于投资方向。

一直以来,东北投资向重工业和国有企业倾斜明显。笔者在采访中问及一汽、华晨等国有车企发展优势时,专家们无不提及资金充足这一点。特别是一汽,这家被称为汽车业“共和国长子”的企业,其自主业务似乎从不用担心资金问题,更不理睬亏不亏损。一方面,一汽由一汽-大众“输血”;另一方面,一汽作为中央直属企业,政府不可能让其自生自灭,且在政府补贴上还会向其倾斜。这种情况下,东北的国有车企很难有市场危机感。

新一轮振兴计划中,国家投入的1.6万亿元资金需在立足东北优势产业的基础上,向新兴产业和中小企业倾斜。围绕汽车行业,新能源汽车、智能网联汽车、新材料等产业都是投资关注的重点领域。同时加大对汽车零部件企业的扶持力度,如通过技术升级改造传统企业的厂区设备,奖励民营汽车科技企业。

需要指出的是,再振兴不能完全依赖政府投资。东北汽车业还要积极吸引非政府投资。在各地政府大力营造良好投资和创业环境背景下,汽车及零部件企业亦应着力于技术创新和产业结构优化,进行资本的市场化运作,多渠道引资。



飞龙牌汽车水泵 原装正品 水泵专家 西泵股份 股票代码002536

○ 主导产品 汽车水泵 排气歧管 涡轮增压器壳体 电子水泵等







河南省西峡汽车水泵股份有限公司 电话: 0377-69662280 www.xixia-waterpump.com