

新能源汽车合资要“以我为主”

杨忠阳

当年,为发展汽车产业,我国实行“市场换技术”政策,建立了大量的合资公司。结果,中方不仅没换来技术,推动自主品牌发展,还将巨大的市场拱手相让,教训不可谓不深刻。但在经济全球化的今天,绝对排斥合资方式并不可取,也有悖开放发展理念。关键在于新能源汽车合资不能沿用此前模式,走老路。应“以我为主”,提升产业化水平,真正实现汽车大国向汽车强国奋进

与此同时,由于我国相对较早地把新能源汽车上升到国家战略,企业具有一定先发优势,再加上又有全球最大的汽车市场作支撑,这给我国在电动汽车行业建立自主知识产权、培育自主品牌提供了难得的历史机遇,为形成具有全球竞争力的新能源汽车产业创造了较好的条件。如果简单地在这一领域推动合资,我国政府和企业多年来在新能源汽车领域努力形成的技术积累,很可能失去用武之地。

这样的担忧和分析不无道理。但在经济全球化,贸易投资越来越自由化和便利化的今天,一个竞争性较强的产业绝对排斥合资方式并不可取,也有悖于开放发展理念。笔者认为,政府允许中外车企合资是没有问题的,问题的关键在于,我们的新能源汽车合资不能走老路,不能沿用此前模式,使中方沦为“加工厂”,而是要“以我为主”,充分利

用国际技术、资本、人才等资源,提升国内新能源汽车产业化水平,真正实现汽车大国向汽车强国的迈进。

一方面,要掌握品牌这一战略资源。当初我们在设立合资公司时,把根本利益诉求放在了技术和产品引进上,忽视了品牌的重要性。几十年来,中外双方齐心协力把一些在国际市场上知名度较低的车型打造成为知名品牌,形成了强大的品牌影响力和溢价力,创造出了巨额利润,而一些曾经在国人心目中具有较大影响力的自主品牌却被“雪藏”,甚至消失了,的确令人痛心。

品牌是企业硬实力和软实力的载体,更是两种实力的综合体现和外化在表现。“没有自己的品牌,造多少车都是别人的辉煌”,新能源汽车更是如此。因此,在此轮合资中,中方一定要从更高的战略层面重视自有品牌的培育。须知,企业的竞

争力是以品牌,而非简单以规模来衡量的。对于一家企业来说,缺少技术和产品或许是可以替换的,如果品牌出现大的闪失,损失则无法估量和弥补。

另一方面,要强化核心技术的掌控。得益于政府的强力扶持,目前我国新能源汽车不仅产销规模跃居全球第一,企业技术能力也取得了显著进步,部分产品性能已与国外先进产品不相上下。技术是产品的重要支撑,没有核心技术的突破,就不可能培育出革命性产品。因此,在合资中,对于包括电池、电机、电控等“三电”技术,以及充电配套、整车制造等重要技术,都必须“以我为主”,保持绝对主导。中方只有通过不断提升核心技术,与外方共同开发适应市场需求的产品,形成具有自身优势的新能源汽车产品和技术标准体系,才有可能在国际市场竞争中真正掌握话语权,赢得市场竞争优势 and 他人尊重。

“双一流”是改革求变之举

余颖

近日,备受关注的世界一流大学和一流学科建设高校及建设学科名单出炉了。无论主管部门如何强调“双一流”不是“985工程”“211工程”的翻版、升级版,但这三大体系还是不免被放在一起比较。最终亮相的名单也证明了这一点:一流大学建设高校42所,原39所“985”高校全部入列;一流学科建设高校95所,原“211”高校全部入列,新增25所非211院校。

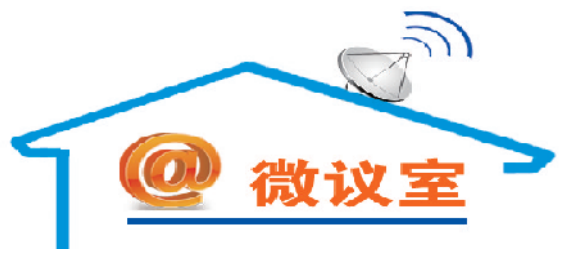
这也符合“双一流”遴选的基本原则,即充分考虑“211”“985”等高等教育重点建设基础,促进高等教育区域协调发展,服务国家重大战略布局。了解了这一原则,网络上关于入选名单的部分争议就容易解决了。有些学校、学科入选与否,的确有区域协调的需要,比如,“双一流”建设学校在“985”基础上新增的郑州大学、云南大学、新疆大学等3所大学,就有扶持中部大省河南、西南边陲云南以及丝路明珠新疆的考虑。

“双一流”是对“985”“211”的继承创新,更是改革求变。我国有2800多所高校,国家不可能撒胡椒面似地均衡使力。“985”“211”最受诟病的是终身制,高校一旦入选就拿到了终身粮票,教学质量、科研质量究竟如何,一直没有科学的评估办法,也没有退出机制。但“双一流”不一样。教育部明确表示,“双一流”建设以学科为基础,对建设过程实施动态监测,有进有出,打破身份固化,不搞终身制。

需要强调的是,此次遴选认定的是“建设”高校及“建设”学科,重点在“建设”,是迈向世界一流的起点,并非认定他们已经是世界一流大学和一流学科。目前各高校还在制定建设计划,国家的“双一流”标准尚未出台。但是,这套意义重大的评价体系应该注重三个方面的因素:一是要把人才培养质量作为首要标准;二是要把产出国家经济社会发展需要、国内外公认的成果作为重要考量;三是要把形成的重大影响力作为最高评价。

2016年,我国高等教育经费总投入超过1万亿元,财政性经费投入6000多亿元;我国内地共有24所高校进入英国QS世界大学排名500强,30所高校进入美国US-NEWS世界大学排名500强,700余个学科点进入ESI前1%,60余个学科点进入前1%。我国现在比以往任何时候都更加有条件建设“双一流”,实现“双一流”。

对于这137所入选高校来说,进入名单只是开始,接下来的建设才是更大的考验。主管部门也要创新完善体制机制,注重改革,切实扭转单纯依靠加大投入的粗放型发展局面,通过改革提高建设效益,实现高等教育的中国梦。



“禁酒令”关键在落到实处

近日,交通部出台“禁酒令”,要求交通运输部系统各行政、事业单位国内公务接待和国有企业国内公务接待,商务接待一律禁止饮酒(包括私人自带的酒),严禁超标接待;交通运输部系统举办的各类会议,开展的考察调研、交流研讨、学习培训、检查指导、课题评审、项目验收等公务活动用餐禁止饮酒等。

【短评】自中央八项规定出台以来,公务禁酒一直是个热门话题,党风政风为之焕然一新,取得了立竿见影的效果。中央和地方发布禁酒令,目的在于保护干部,杜绝酒后失言、酒后误事。让这些“禁酒令”落到实处,一方面领导干部要发挥好“关键少数”的作用,带头执行;另一方面公务接待应推行实名制,严格界定公务接待的范围、对象、费用标准等项目内容,并自觉接受组织与媒体监督。

“共享医院”须管控防范风险

近日,浙江省卫计委发布《关于杭州全程健康医疗门诊部开展医技等共享服务试点的批复》,同意杭州“全程国际医疗商城”的医疗资源共享模式,这也意味着全国首家“共享医院”落户杭州。

【短评】据报道,这家“医疗商城”最大特点在于,实现了检验、病理、超声、医学影像等医技科室及药房、手术室等资源的共享,入驻这里的诊所不需要各自配备。共享模式在医疗系统得以展现,体现了体制创新。不过,必须认识到,看病就医有时关乎性命,不是购物那么简单。在“共享医院”中,医疗事故的责任如何划分?是共享设备责任,还是相关诊所的责任?所以说,“共享医院”可以探索,但一定要把防范风险放在首位。

管住学前教育的“幼小衔接”

一周只上3天幼儿园,剩下的2天时间,1天上全天式英语课程,1天上舞蹈课、体操课。据报道,在北京等一些城市,一些社会培训机构组织的“幼小衔接”培训班非常普遍,让许多低年龄段的孩子感觉难以应付。

【短评】是否要在小学教育之前,接受“幼小衔接”教育,是许多家长面临的一道选择题。面对有的孩子提前学习小学知识,为避免自家孩子成绩落后,很多家长也只好把孩子送去学习小学知识。其实,不同年龄孩子的智力水平和认知能力是有显著差异的,强行让孩子提前接受超越年龄的学习内容,很可能拔苗助长。教育部门早就明文规定,幼儿园不得提前教授小学课程,并坚决叫停这一违规行为。对此,家长们应转变教育观念,教育部门也要对培训机构的违规行为严厉惩处。

欢迎读者就热点经济话题发表评论、漫画,来稿请发至:mzjjgc@163.com
本版编辑 马洪超 祝伟

修正网约车门槛可提振竞争活力

华挺

从一些行业的发展经验看,如果门槛定得过高,管得过于细,行业发展往往容易陷入困境;那些管理相对宽松且守法经营的行业,往往能做大做强

福建省泉州市交通委9月18日发布了《关于印发调整完善泉州市网络预约出租汽车经营服务管理实施细则的通知》,降低了对网约车准入车型方面的要求。此前,兰州市也发布了修改后的网约车管理实施细则,放宽了网约车准入标准,旧细则要求车价为14万元以上,新细则要求为主流出租车价格1.5倍,还删除了网约车司机需获得当地居住证1年以上的条款,只要求获得当地居住证。

在7月下旬,国家发展改革委有关负责人解读《关于促进分享经济发展的指导性意见》时表示,将通过调整政策法规,促进分享经济发展。交通部有关负责人也表示,三四线中小城市的公共交通服务保障能力客观上还是比较薄弱,网约车规模上可能会比特大城市、大城市要放得更宽一些。可见,泉州市、兰州市等地放松网约车准入门槛,符合国家有关部门关于促进分享经济发展的思路,能够提振市场竞争活力,满足市民出行需求。

此前各地公布的网约车细则,都对网约车车型和司机提出了具体要求,诸如“京人京车”、“沪人沪牌”、车轴距、排气量、车价、报废里程、使用年限等,网约车门槛大幅提高。相关规定严格执行后,要么大批网约车司机退出,要么只能转为“黑车”,网约车数量大幅下降,“打车难、打车贵”的现象重现,

市民对此抱怨甚多。传统出租车行业执行的是特许经营制度,各地对出租车牌照数量严格控制,衍生出很多弊端,也催生了一批坐享牌照资源的利益垄断者。网约车借助互联网技术,自主调节运营数量,契合城市交通出行规律,如果管理运用得当,无疑能在很大程度上缓解市民出行难题。网约车的出现,改变了出租车行业的传统生态环境,对市场资源重新配置,因此处理好与传统出租车的关系,处理好安全运营的问题。

从一些行业的发展经验看,如果门槛定得过高,管得过于细,行业发展往往容易陷入困境;那些管理相对宽松且守法经营的行业,往往能做大做强。对于网约车这种新业态,地方管理部门不应限制得过于死板,进而使自身沦为阻碍技术进步、社会发展的“拦路虎”。应在尊重市场竞争规则的基础上,设立负面清单,让市场在资源配置中起决定性作用,并更好发挥政府作用。

从实践看,网约车是移动互联网与信息技术、出租车行业融合的新业态,创造了灵活就业模式,赋予更多人从事出租车行业的机会,可成为经济增长的新动能。数据显示,2016年滴滴出行平台为全社会创造了就业机会,其中238.4万人来自去产能行业流出的劳动力,为供给侧结构性改革作出了重要贡献。



程硕作(新华社发)

如此强迫

近日,全国信息安全标准化技术委员会秘书处发布对首批10款网络产品和服务隐私条款评审结果,督促企业整改违法违规行,让用户拥有对自己个人信息的知情权和控制权。随着互联网技术的进步,人们享受到了网络产品和服务带来的诸多便利,但也往往并未仔细阅读或读懂它们的隐私条款,对其如何收集、使用和转让个人信息并不清楚。个别网络信息企业利用自己的优势地位,“强迫”用户同意,导致用户提供授权后“覆水难收”。对此,除了有关方面加强监管,相关企业也应加强自律,坚决杜绝与个人信息黑色产业链的任何交易及往来,积极配合监管机构监督检查,主动接受社会监督。

(时锋)

“吸引外资怎么看怎么办”系列评论②

筑好市场需求“巢”引来更多外资“凤”

柏洋

营商环境的好坏,直接决定了一个国家或地区经济发展的质量和速度。换言之,经济竞争力之争,实质上就是营商环境之争。在吸引外资领域,这一点表现得尤为突出。

国际金融危机之后,全球直接投资大幅下降,近年来虽有一定的恢复性增长,但仍远低于危机前水平。在此背景下,各国纷纷出台促进投资便利化和自由化政策,不断增强对外资的吸引力。其中,特朗普政府以减税为核心的新一轮投资政策竞争,市场关注度最高,也最具代表性。

在发达经济体推再工业化、促进资本回流的同时,东南亚、南亚等不少发展中国家也在利用其低要素成本优势,加快对国际产业转移的承接。“上压下挤”,正是当前我国利用外资的真实写照。

从外资自身发展来看,随着我国传统要素优势的弱化,营商环境的法治化、便利化,以及市场准入、行业竞争等方面享受与内资一样的公平待遇,已成为其在华的最大诉求。特别是进入经济新常态后,我国经济社会发展发生了一系列深刻的变化,“要素红利”正逐步让位于“创新红利”,“政策红利”也将被“制度红利”取

代,在此情况下,营造良好的营商环境,已成为促进外资增长的关键之举。

当前,我国经济发展总体稳中向好,如何抓住这一宝贵的窗口期,进一步改善和提升营商环境呢?

首先,要进一步提升对利用外资的认识。伴随着全球经济的温和复苏,市场需求成为最大的发展变量,也是各国争相抢夺的稀缺资源,谁掌握了市场需求,谁就掌握了利用外资的主动权。当务之急,要加快推动我国经济从“世界工厂”向“世界市场”的转变,通过培育壮大更多的中产阶层消费群体,实现对市场需求的释放。古语说得好,“筑巢”方能“引凤”,筑好市场需求这个“巢”,就一定会引来更多外资的“凤”。

其次,要推动从单纯引资为主向引资、引技、引智相结合的转变。经过多年发展,我国很多产业已经具备了良好的产业配套能力,要充分利用这一优势,加大对外企研发总部、财务中心等环节的引资力度,注重对技术创新能力、先进管理经验等软实力的引进,推动“世界工厂”向“世界办公室”的转变。

第三,要继续深化“放管服”改革。要

以自贸区 and 开放型经济新体制综合试点建设为抓手,在“负面清单”的基础上,推动形成包括市场准入、贸易便利化等在内、与国际接轨的规则体系,形成可复制、可推广的经验和模式,不断降低制度性交易成本,形成有竞争力的成本环境和公平公正的监管环境。

世界银行最新发布的《全球营商环境报告》显示,中国营商便利度近3年在全球排名跃升18位,其中开办企业便利度大幅上升31位。从排位变动上看,我国营商环境的排名不仅落后于发达经济体,也落后于许多发展中国家。

针对这一现状,国务院日前印发了《关于促进外资增长若干措施的通知》,从完善外资法律体系、提升外商投资服务水平、鼓励外资参与国内企业优化重组、完善外资企业知识产权保护等多个方面,对下一阶段促进外资增长作出了部署。从市场反馈看,上述政策举措含金量高,且具有较强的针对性和可操作性。但需要强调的是,好政策只有真正落地生根了,才能实现促进外资增长的这一政策设计初衷。



日前东风汽车公司与雷诺—日产联盟签约,双方将在现有合作基础上,另组建易捷特有限公司,主要生产和销售新能源汽车。此前,大众与江淮、戴姆勒与北汽、福特与众泰已牵手。不过,面对跨国公司在华掀起的本轮新能源汽车合资潮,不少人士也公开表达了忧虑。

忧虑在于,新一轮合资是否会重蹈“传统燃油车合资”覆辙。当年,为发展汽车产业,我国实行“市场换技术”政策,建立了大量的合资公司。在这样的企业里,表面上都是50%:50%的股权结构,似乎中外权力平等,但由于产品和技术来自外方,中方并没有多少话语权,甚至接触不到核心技术,外方的兴趣只是占领中国市场。结果,中方不仅没换来技术,推动自主品牌发展,还将巨大的市场拱手相让,教训不可谓不深刻。



在发达经济体力推再工业化、促进资本回流的同时,东南亚、南亚等不少发展中国家也在利用其低要素成本优势,加快对国际产业转移的承接。“上压下挤”,正是当前我国利用外资的真实写照。此时,我国应进一步提升对利用外资的认识,推动从单纯引资为主向引资、引技、引智相结合的转变,继续深化“放管服”改革,形成有竞争力的成本环境和公平公正的监管环境