

■ 产业聚焦

发展新能源汽车是大势所趋，是未来推动汽车产业转型升级的重要一环。但与此同时，发展新能源汽车也是一个“渐进”的过程，并非一蹴而就，一些技术瓶颈和政策细则亟待落实。

新能源汽车： 在路上，“渐进”前行

本报记者 牛建宏



4月23日开幕的北京车展上，新能源汽车无疑吸引了众多目光。1200多辆参展车中，新能源车有88辆，比例高达7%还多，这反映出汽车企业对发展新能源汽车的重视和投入力度。

按照中国贸促会汽车分会会长王侠的说法，本次车展上的新能源车数量虽然少于去年，“但性能更加务实，更加贴近消费者。”

而此前的4月18日，国务院总理温家宝在主持召开国务院常务会议上讨论通过了《节能与新能源汽车产业发展规划(2012—2020年)》(以下简称《发展规划》)。这是继今年3月份，《电动汽车科技发展“十二五”专项规划》出台后，短短一个月内再度发布的计划。

《发展规划》中指出，现阶段节能车发展重点在推广非插电式混合动力汽车和节能内燃机汽车，同时重点推进纯电动汽车和插电式混合动力汽车的产业化进程，而纯电动汽车将被设为汽车工业未来主要战略发展方向。

《发展规划》设立的新能源汽车发展目标为，2015年纯电动汽车和插电式混合动力汽车累计产销量达到50万辆，当年生产的乘用车平均燃料消耗量降至每百公里6.9升；2020年产销量超过500万辆，燃料消耗降至5.0升。

在众多的业内人士看来，发展新能源汽车是大势所趋，是未来推动汽

车产业转型升级的重要一环。但与此同时，发展新能源汽车也是一个“渐进”的过程，并非一蹴而就，一些技术瓶颈和政策细则亟待落实。

推动产业转型升级的必需

在今年两会期间，全国政协委员、中国第一汽车集团进出口公司总经理李维斗就提出要加快汽车产业产品结构调整和技术升级，加快发展新能源汽车。

“中国汽车产业技术升级的速度还不够快。”李维斗如此评价当前中国汽车产业发展的现状。在他看来，中国汽车工业的技术来源主要有三个方面：自主创新、自主引进与自主集成。三种方式中，自主创新是基础、是根本、是前提。没有强大的自主创新做保障，引进别人技术没有资本，集成人技术没有能力。

“花钱只能买来通用的技术和部分开发能力，但买不来核心技术与核心能力。”李维斗说。

李维斗介绍，目前，虽然各大汽车集团主观上认识到自主创新的重要性，但研发投入占销售收入的比例远小于国外大的汽车公司，投入的绝对数差距更大。2009年，丰田研发投入占营业收入比为3.83%，大众为2.85%，国内自主企业为1.82%。

“中国汽车企业重开发、轻研究，重应用、轻基础，如不抓紧调整升级并迎头赶上，将很难在未来的竞争中拥有立足之地。”李维斗说。

在李维斗看来，加快汽车产业产品结构调整和技术升级，就要进一步加快新型动力系统研发的路线。新能源汽车是国家“十二五”加速培育和发展的战略性新兴产业之一，是替代传统内燃机动力的发展方向，是节能减排的重要实现途径。

“借鉴其他行业的发展经验，从彩电的LED替代CRT，从数码相机替代胶片相机，产品进步和技术升级不可阻挡。我们应该抓住新能源动力系统转型的机遇，实现跨越式发展。”李维斗说。

毫无疑问，作为新兴产业，新能源汽车有助于中国汽车产业的转型升级，并将成为新的经济增长点。而《发展规划》的出台，无疑将在未来推动汽车产业转型升级。

看着好，难做到？

“国内新能源车推广还处于起步阶段，厂商普遍感觉难度很大。”国家“863计划”电动车项目组组长王炳刚坦言，国务院通过的《发展规划》是新能源汽车行业的利好消息，在技术不断进步的同时，成本和充电设施仍是制约新能源汽车发展的难点。

“目前，电动汽车成本居高不下是制约电动汽车的一个主要因素，究其原因，与电动汽车的技术有待完善有很大关系。”北京理工大学电动车辆国家工程实验室林程说。

在林程看来，电池比容量、寿命等都是制约因素，汽车厂商也难以通过过量产来控制成本，所以造成电动汽车价格居高不下。

“中国目前电动汽车电机、电池80%的核心部件依赖进口，增加了整车制造的成本。”据国家专利局内部人士透露，目前新能源汽车专利的关键领域，大多已经被国外企业所控制。

而一些汽车企业则反应：新能源企业的财政补贴的模式一般是厂家先垫付，政府再把补贴资金付给企业。但实际上，国家虽然有政策出来，但各地具体的细则又不一样，落实也很难到位，周期实在太长。

所有这些原因都在一定程度上造成了新能源汽车的“叫好不叫座”。在2012年4月中汽协发布的产销数据中，节能与新能源汽车生产和销售仅占全国汽车总产销量的0.2%左右。一季度，汽车整车企业生产销量与新能源汽车8626辆，销售新能源汽车10202辆，而全国一季度汽车总产销近480万辆。2011年，产销

1841.89万辆和1850.51万辆，而新能源汽车的产销均不足万辆。

有媒体统计说，2010年6月，国家四部委联合出台了《关于开展私人购买新能源汽车补贴试点的通知》，上海、长春、深圳、杭州、合肥首先试点，但是，一年以后，上海仅有2辆私人购买的新能源汽车，在杭州也只有25人购买了纯电动汽车。

因此，对于《发展规划》中设立的新能源汽车发展目标“2015年纯电动汽车和插电式混合动力汽车累计产销量达到50万辆”，业内很多人士表示并不乐观。

全国乘用车市场信息联席会副秘书长崔东树就表示，按照目前的产销状况，如果没有各地政府的大力推动，达到前述目标有一定难度。

总之，发展新能源汽车只能是一个漫长的渐进过程，必须根据技术的成熟度和市场接受程度进行优先排序。

让新能源汽车驶入“快车道”

在李维斗看来，混合动力、纯电动和燃料电池三类新能源汽车共同构筑了汽车能源动力系统电气化的基础。目前，混合动力汽车已经率先开始产业化，基本具备了与传统汽车竞争的实力，随着动力电池技术的发展，纯电动汽车是主要发展方向之一，燃料电池汽车在较长时期内仍将处于研究、示范阶段。

李维斗建议，电池、电机和电子控制技术是决定我国电动汽车自主发展取得成功的技术关键，是未来电动汽车产业竞争的优势所在。国家应重点支持研究开发下一代新型动力电池，突破性能、寿命、成本及系统集成等制约动力电池规模应用和产业化的技术瓶颈。

李维斗还建议，支持研究基于新型电机集成驱动的底盘动力学控制、整车控制系统等前沿技术，以及机电耦合、能量回收等混合动力方面的汽车关键技术。

业内普遍认为，加快培育、发展节能与新能源汽车产业尤其是电动汽车产业，对于推动汽车产业转型升级，培育新的经济增长点，具有重要意义。

有关专家建议，国家应注重对包含电机、电池、电控等重点零部件产业群的扶持，应在项目审批、政府采购等方面适度支持自主品牌产品。同时还应构建起一个新能源汽车资金平台和投融资体系，以吸引更多国际和国内资本投入绿色产业，帮助电动汽车行业驶入发展“快车道”。

企业成为科研投资主体并加大投入力度，才能保持市场中保持较强竞争力。

严格的知识产权保护是种子科研创新的动力源泉。种业的竞争归根结底是科技的竞争，谁掌握了优良品种，谁就掌握了市场的主动权。因此，在品种专利权得到有效保护的前提下，企业才愿意出巨资投入新品种培育，为推进种业科技创新提供强大的动力。

创新管理方式方法。创新产业管理方式和创新产业调控机制，充分发挥行业协会的社会化管理职能。积极培育种子市场服务体系，发展中介组织和合作组织，确立行业协会参与管理和服务的主体地位和自愿原则，实行行业服务和自律管理的非营利性和法人管理。

推动兼并重组，创新产业组织。企业的大型化、全能化是国际种业发展的趋势，我国种业的发展必须融入国际经济发展的潮流中，加快推动种子企业兼并重组，以培育具有核心竞争力和较强国际竞争力的“育繁推一体化”种子企业。

(作者系北京交通大学中国产业安全研究中心博士后)

■ 地方来论

经济开发区建设需慎重

民盟葫芦岛市委 刘健美

经济开发区具有集合地区性政策、资源和人才，为投资者和企业提供优惠、方便、快捷的政策和服务等优势。经济开发区的建设，吸引了一大批投资项目落地生根、开花结果，在加速地区经济发展上发挥了不可替代的作用，许多地区借助经济开发区的建设，使地区经济实现了跨越式发展。

时下，各地为了加快经济发展，普遍采取建设经济开发区的做法，这种做法毋庸置疑是正确的。但是，在建设经济开发区中，有些地区陷入了误区，盲目建设多个经济开发区，出现了无序竞争、盲目上项目等做法，使许多经济开发区经济发展质量不高，经济发展规模不大，龙头企业不够多，没有自己的省级、国家级品牌，没有上市公司等，经济开发区处于有名无实、名存实亡的尴尬境地。极大地浪费了资源，浪费了人力、物力和财力，成为地区的包袱。因此，在经济开发区建设上要慎之又慎，注意把握三个原则。

一是经济开发区建设数量宜少不

宜多。一个地区的资源、产业优势是有限的，经济开发区建设多了，只能形成无序竞争，两败俱伤。应结合地区的产业优势、资源优势和人才优势，集中精力建设精品开发区，使建成的经济开发区名副其实地成为地区经济发展的龙头。

二是经济开发区建设应立足长远。经济开发区既要立足眼前，更要放眼长远，应形成综合优势。在基础设施建设等硬件建设上，应千方百计加大投入。在软环境的建设上，应向政策稳定、制度透明、管理规范、办事高效、服务周到的方向发展。同时，还可以借鉴国际工业园区的发展经验，对开发区内的优势产业进行科学规划，分片组团，以实现资源的低成本共享。

三是经济开发区的招商引资应好中选优。应按产业链招商的思路，有意识地促进产业集中，实现以产业优势、产业特色招商。在选择项目时，应充分考虑环境保护，按照可持续发展的要求好中选优，而不能饥不择食，有项目就上。

■ 八面来风

通信业“十二五”发展规划发布

工信部4日发布《通信业“十二五”发展规划》。《规划》要求，“十二五”将通过实施“宽带中国”战略，使用通信业的战略性、基础性和先导性作用更加突出。

《规划》明确提出，到“十二

五”期末，将通过实施“宽带中国”战略，初步建成宽带、融合、安全的下一代国家信息基础设施，初步实现“城市光纤到楼入户，农村宽带进乡入村，信息服务普惠全民”。

我国首部海洋经济地图在粤发布

为进一步提高海洋经济地图编制质量，发挥海洋经济地图的专业性及科普性，5月4日，国内首部海洋经济地图——《广东海洋经济地图》正式发布。

据介绍，《广东海洋经济地图》的编制是一次全新的尝试，融汇了地理信息、地图编制、海洋经济、城乡规划和公共政策等学科。

两部门发文力推绿色建筑 2020年新建筑占比将超3成

记者5月6日从财政部和住房城乡建设部获悉，两部门联合对外发布《关于加快推动我国绿色建筑发展的实施意见》，明确将通过建立财政激励

机制、健全标准规范及评价标识体系、推进相关科技进步和产业发展等多种手段，力争到2020年，绿色建筑占新建建筑比重超过30%。(均据新华社)

■ 中国产业安全系列谈⑥

创新是种子产业安全的基石

张新民

中国种业市场价值已经超过550亿元，是仅次于美国的世界第二大种子市场，日趋成为国际种业巨头竞争的焦点。外资已经不同程度浸入到我国种子产业中，如向日葵占50%以上的市场份额，高端蔬菜种子占50%(其中甜菜种子占90%以上)，美国先锋公司选育的“先玉335”在整个东北地区的种植面积几乎超过一半，为我国种业敲响了警钟。目前，在我国登记注册的外商投资农作物种子企业已有76家，其中包括26家独资公司、42家合资公司、8家合作经营公司。而这些名义上只能占合资公司49%股份的公司实际上掌握着种子公司的核心资源：技术与专利。

关键时候，一粒小小的种子能够绊倒一个巨大的国家；种子的安全关系到粮食安全，也关系到国家的安全。国内种子企业怎样以小博大，以弱对强？如何应对外资企业“攻城略地”的迅猛发展势头？如何保障中国种业安全成为迫切需要解决的战略性课题。

创新是中国种子产业安全的基石。种业创新包括科研创新、管理机制创新以及产业组织创新。

科研创新不足制约种业竞争力提高。尽管我国种子科研技术有了较大发展，但总体看，我国种业研发投入严重不足。中国目前有大大小小的种

子企业8000多家，但多以产、销为主，拥有科研能力的种子企业不到总数的1.5%，对科研经费的投入平均不到销售收入的1%，而发达国家的种子企业一般为8%~12%。与发达国家不同的是，在我国承担育种任务的主要是农业科研和教学单位，种子企业的育种能力很低，多数公司没有专门的研发机构和科研人员，种子企业只是把种子购进，充当销售的“中间商”。由于科研经费有限，产权保护能力较差，侵权现象时有发生，以致形成“育种的不如卖种的，搞科研的不如搞经营的”怪现象，大大挫伤了我国农业科研人员的积极性。

管理机制创新不足制约种子产业健康发展。世界上高度发达和具有跨国竞争能力的种子产业主要集中在美国、荷兰、德国、法国、日本、英国等国家。与此相对应，现代种子管理体制及其相关的理论研究也主要存在于这些经济发达国家，而且达到相当高的水平。虽然我国种业管理机制已经实现从计划经济向市场经济体制转变，但管理机制依然滞后于市场化发展。主要表现：一是种子产业市场化遭遇行政性“失灵”。二是管理模式和技术手段落后于市场化发展。目前我国对种子产业实行全过程管理模式，每个环节都有相应部门管理，但存在专业分隔、联合不足等问题，管

理缺乏系统规划，导致各个环节漏洞频出。三是行业社会服务和中介组织发展缓慢。

产业组织创新不足形成以弱抗强局面。1991年，全球种业十强企业种子销售额占全世界种子市场的份额为14%，1996年提高到30%，而2006年达到48%，销售收入超过120亿美元。全球种子市场集中度日趋明显呈加速之势。虽然近年来中国种子企业产权多元化，产业集中度明显提高，但远没有摆脱“弱、小、散”的市场格局。我国持证种子企业有8000多家，而国内种业十强公司占全球种子市场份额的比例仅为0.8%。2009年中国种子行业前50强企业市场占有率只有23%。种子产业组织发展滞后于种子产业化发展，难以适应种子产业的全球化竞争，面对跨国公司的资本、技术、管理竞争优势，种子产业存在严重的安全隐患。

提高种子产业创新能力，确保种子产业安全有如下的对策：

加大科研投入，完善科研投入机制。种子科技含量不断提高，需要大量的资金投入，只有加大投入种子研发规模，才能加速种业发展，提高种业竞争能力。完善科研投入机制，使企业逐步成为种子产业科研投入主体。研发资金投入和技术的提升与公司的高速成长密不可分，只有

本栏目由北京交通大学
中国产业安全研究中心承办

我们建设社会主义市场经济，前面冠了社会主义四个字，这是与西方市场经济的最大区别，如果提倡国企私有化，国有经济不能发挥主导作用，何谈社会主义？

2008年美国的次贷危机和2011年日本的核电泄漏都让私人资本的弊端暴露无遗，国有企业乃至国有经济在特殊时期的关键作用再次为人们所认识。不同于西方经济理论的是，中国国企的存在不仅是纠正市场失灵的

工具，也是国民经济的重要支柱和共产党执政的重要基础，“我们建设社会主义市场经济，前面冠了社会主义四个字，这是与西方市场经济的最大区别，如果提倡国企私有化，国有经济不能发挥主导作用，何谈社会主义？”基于对国情的深刻了解，王庆庆看问题往往一针见血。

建设社会主义市场经济是前人没有走过的道路，中国已经取得了让世界惊叹的成就，坚持中国特色国有企业发展道路自然成为题中之义，在这条充满希望的大路上，仍有许多值得探索和破解的难题。王庆庆告诉记者，规范董事会建设被誉为国资委的生命线，目前框架已经搭建，实际运作中还存在不少问题。譬如董事会应该外部董事占多数，国外的外部董事多是社会名流，声誉比薪金更重要，所以能够尽心尽责，国内的外部董事多是退任的央企领导人，主要靠党性起作用，需要建立制度来保障央企外部董事切实履职。此外，按照公司法治理结构的教义实行董事会领导下的总经理负责制，董事会之所以能够领导经理层，一是拥有任免权，二是与产权有天然联系，目前央企的董事会并不具备上述功能，不容易确保决策的效率和管理扁平化。

王庆庆还谈到，中国已经是当之无愧的制造业大国，从中国制造转向中国创造这道坎迟迟迈不过去，关键在于作为科技创新主力军的企业缺少相应的制度安排。“尽管我们有许多高精尖的发明创造，但国民经济不是靠高精尖做支撑，我们每天使用的汽车、手机有多少具有自主知识产权？国企考核最重要的指标是利润，所有科研投入都是利润的减项，除非成功那天是加项，但成功需要时间累积，可能十年二十年一个产品才成型，我们不但不能允许失败，还不鼓励投入，加之国企领导人的任期制，大家都忙于眼前利益很难考虑长远发展。”

王庆庆表示，中国的成功从来都不是照抄照搬西方经验，既然搞社会主义市场经济，就要研究国企，尤其要加强国企理论的研究，科学的理论不仅能解释国企的生动实践，还能引领国企的未来发展。