

企业家日报

ENTREPRENEURS' DAILY

今日 8 版 第124期 总第 9795 期 企业家日报社出版 值班副总编辑:肖方林 责编:戴琳 版式:黄健 全年定价:450元 零售价:2.00元

2020年6月18日 星期四 庚子年 闰四月二十七

刘永好: 中国市场经济体制 锐意改革是场及时雨

■ 中新社记者 邢利宇

中共中央、国务院日前对外公布《关于新时代加快完善社会主义市场经济体制的意见》(下称《意见》)。新希望集团有限公司董事长刘永好近日接受中新社记者专访时表示,意见中提出的锐意改革措施,在中国经济恢复和国际疫情复杂多变的形势下,对于激发企业活力、渡过难关是一场及时雨,也是一剂定心丸。

“《意见》一经发布,在民营企业家中引起了广泛反响,对于提振民营企业信心具有积极意义。”刘永好说。

他认为,这一文件系统论述了社会主义市场经济体制需要如何完善,是中国经济进入高质量发展阶段后的内在需要,也是中共十九大以来,中央一系列文件精神的递进相承。此次《意见》论述更加系统、表述愈发具体,与一系列文件共同勾勒出一幅完整的社会主义市场经济体制蓝图。

“《意见》对很多关键问题提出了改革方向。”刘永好举例说,如提出“稳步推进自然垄断行业改革”,对不同行业放开电力、油气管网、铁路、邮政、烟草等行业提出清晰改革措施。又如提出“全面完善产权制度”,明确“全面依法平等保护民营经济产权”,刘永好说,产权问题一直是民营企业最关心的问题,文件再次强调要保护民营经济产权,有助于维护民营企业家的信心 and 安全感,保障数量庞大的中小民营企业健康顺利运行。

文件在市场准入方面,还提出推行“全国一张清单”管理模式,推动“非禁即入”普遍落实,尤其提及以服务业为重点试点进一步放宽准入限制。

刘永好表示,负面清单制度有利于打破行政审批和准入壁垒对经济活动的限制,激发市场主体活力,重点放宽服务业准入也符合当前中国经济结构转型方向。负面清单以外的行业、领域、业务等,各类市场主体皆可依法平等进入,这是向社会资本释放了更大的发展空间。

2020年,对全球来说都是特殊的一年。当前中国境内疫情已经平稳,恢复经济发展逐步成为政府和社会关注的重点。

新希望主业为农牧与食品行业,每年生产上千万吨饲料、为社会提供数百万吨肉蛋奶食品,工厂和销售网点遍布全国各地,直接承担着疫情期间民生保供的重要任务。刘永好介绍,在疫情前期,新希望曾受到运输不畅、供应不足的影响,但已逐步改善好转,早在3月中旬,新希望全国各地的公司已全面复工复产。

“我们也曾对当前形势进行审慎研判,结论是新希望不会改变今年和近一个时期的投资发展规划。”刘永好说。

[下转 P2]

推动建立符合我国国情的长护险制度框架

◎我国长护险制度的功能定位 ◎我国长护险制度需引入“非市场力量” ◎我国的长护险制度框架

《P3》

如何直面行业挑战? 汽车集团各出大招

市场持续下行叠加新冠肺炎疫情,汽车行业正面临前所未有的挑战,崭新的市场格局即将形成。作为中国汽车企业中的巨擘,汽车集团们该如何转“危”为“机”,直面挑战?

6月13日,由中国国际贸易促进委员会汽车行业委员会和重庆国际汽车展览会组委会共同主办的2020中国汽车重庆论坛如期举行,在北京车联天下信息技术有限公司董事长杨泓泽的主持下,长安汽车总裁、党委书记朱华荣,北汽集团董事长、党委书记徐和谊,东风集团有限公司党委常委、副总经理尤峥,上汽集团副总裁陈德美,广汽集团党委常委、常务副总经理吴松等五位来自集团级老总齐聚一堂,针对以上话题发表了各自的见解。

朱华荣:熬住短期阵痛,活出勃勃生机

在长安汽车总裁、党委书记朱华荣看来,全球经济的不确定性是眼前最大的难题。受疫情影响,购车需求和消费能力大幅下降,预计2020年全球汽车销量下滑10%,中国汽车下滑10%~16%,行业形势非常严峻。

在此大背景下,行业竞争呈现新趋势,产业新格局初显。中国汽车企业该如何化解危机?朱华荣创新性地提出了“新4+2”概念,即汽车电动化、智能化、网联化、健康化全面融合,新零售化与共享化模式持续优化,汽车“由硬向软”加速升级。

对于长安汽车而言,则主要从以下方面迎接挑战:首先,坚定不移从传统汽车制造企业向智能出行科技公司转型,从品牌、资金、技术等各方面加速缩短与国际品牌的差距,将效率打造为核心竞争力;其次,坚持新能源发展方向,在行业内寻找新的市场空间与合作机会;第三,加大产品结构调整,通过逸动PLUS、UNI-T等全新车型的推出,实现产品、受众、品牌的全面焕新;最后,加强客户经营工作,打造用户生态圈。

“长安汽车有信心迎接未来二十年的发展周期新机遇。”朱华荣表示。

徐和谊:危中寻机、化危为机,抢抓增长机遇

“危和机总是共生并存,克服危即是机。”北汽集团董事长、党委书记徐和谊表示,中国汽车产业在坚定信心、保持定力的同时,要善于从三个维度危中寻机、化危为机。

首先是市场层面,告别高速增长并不意味着产业驱动力断档,政策红利与消费潜力的持续释放仍蕴含增长机遇。我国人均汽车保有量和人均收入水平较发达国家也具有极



2020中国汽车重庆论坛现场

大增长潜力,汽车消费总量的天花板还远未到来,用户对于高品质产品的需求也在不断增长。中央和各级地方政府高度重视汽车产业发展,已经或正在出台一系列鼓励政策,将有力支撑国内车市平稳健康发展。

其次是产业层面,更开放、竞争更强的淘汰赛已经开启,但并不意味中国汽车身处劣势,自身持续积累与全球产业重塑,仍蕴含取胜机遇。自主品牌在技术应用、产品品质、体系能力等各方面,都具备了与外资品牌“掰手腕”的综合实力。全球汽车产业的解构与重构明显提速,更多资源将会转向中国,产业中心将进一步向中国倾斜,为中国汽车品牌拼杀突围增添砝码。

第三是转型层面,跨国企业围绕“四化”全面发力,但并不意味“换道超车”窗口关闭,产业先发优势与国内转型仍蕴含领先机遇。以新能源为例,中国走在了全球新能源转型的前列,具备全球最成熟的新能源汽车产业链,拥有一批具有国际竞争力的整车和零部件企业。此外,我国还具有得天独厚的制度优势、良好接受度的消费群体、完备的互联网产业生态,都将为中国汽车企业的智能网联和自动驾驶产业发展创造全球最优的基础和条件。

尤峥:“一收一放”深化转型升级,向汽车新生态加速升级

东风集团有限公司党委常委、副总经理尤峥认为,目前汽车产业正呈现“五化”归一车、一车通“四网”的融合发展态势。具体来讲,就是以数字化技术为基础,将轻量化、电动化、智能化、网联化、共享化都融合在车辆上,通过车辆打通公路网、能源网、信息网和金融网。

在5G、AI、互联网、云计算等新技术的支持下,汽车将不再是一个传统的交通工具,而是成为行走在高速公路上的移动终端,汽车行业传统产业链也将随之发生深刻变革。因此,除了持续开展关键技术攻关、确保汽车产业安全可控,也要同步深化汽车产品向产品+服务转型,围绕客户动态和需求,加快传统汽车向新生态汽车升级,推动品牌向高端化发展。

就东风汽车集团而言,也将在“一收一放”间深化转型升级。所谓“收”,体现在聚焦核心业务,加快推动新能源、智能网联、智慧出行、智慧物流等新生态的运用。目前,东风的新能源模块架构的开发正在有序进行,无人配送车辆、港口无人驾驶、无人驾驶环卫车、工程车等相关产品都在测试优化当中。所谓“放”,体现在不拘一格、开放合作。目前,东风汽车集团已与广大车企、互联网公司、科技企业、地方政府建立了战略合作关系。

与此同时,尤峥透露,东风汽车以融合碰撞发展模式所打造的全新自主高端新能源品牌,将在今年7月正式发布,旗下车型也将在明年7月推出。

陈德美:顺应消费变化和升级趋势,发力“四化”化危为机

上汽集团副总裁陈德美预测,国内市场今年全年销量或同比下降10%左右。陈德美建议,汽车企业应积极顺应消费变化和升级趋势,推出健康化的汽车产品和服务产品,在存量市场中寻求增长。上汽集团将在电动化、智能网联化、共享化、国际化四个层面发力。

电动化方面,上汽将积极回应用户对新

能源产品的关切,加快研发新一代电动汽车专属架构和三电技术,加强新能源汽车对新技术的融合,并适时打造新能源汽车中高端品牌。智能化方面,继续推进面向未来的电子电气架构,推进智能驾驶技术商业化落地,加快实现产品和项目迭代升级。陈德美介绍,上汽5G量产车将在上半年投产,年内即可上市。共享化方面,上汽将致力于产品和项目的迭代升级,将软件作为未来汽车智能化的基础和核心。国际化方面,上汽在继续构建包括创新研发、生产、销售、供应链以及金融在内的全球汽车产业价值链的同时,也将加快品牌国际化建设,以提高全球品牌溢价。

“当然,我们也希望国家和政府能继续通过政策引导车企创新升级。特别是在加快推进智能网联汽车发展、应用数字技术赋能城市交通管理以及促进消费等方面,出台更多针对性的鼓励政策。”陈德美建议。

吴松:坚定不移自主创新,提升自主品牌核心能力

“中国汽车市场正在进入前所未有的变革快车道,新的市场格局正加速形成。”

“自主品牌乘用车市场份额从2017年43.9%下降到2019年的39.2%,继续向上发展的压力急剧增大。过去的自主品牌尝试向上冲击20万元区间尚未站稳脚跟,眼下在15万元期间也要苦苦支撑。”

对于自主品牌汽车的发展,广汽集团党委常委、常务副总经理吴松表示,经过十几年的努力,部分优秀自主品牌在技术、性能和品质上已经优于二线合作品牌,甚至初步具备了与一线合作品牌抗争的能力,但向上的道路仍然艰难。

吴松为自主品牌发展路径提出四项建议。首先,不断提升产品力,强化品牌建设,毫不动摇推动品牌向上,敢于与头部领先企业正面竞争;其次,坚定不移推动自主创新,深耕智能网联、轻量化等优势领域,参与国际品牌竞争;第三,紧紧抓住HEV自主化改造,自主品牌能否早日实现混动技术的突破,将是后期制胜燃油车的关键;最后,将智能网联、新能源汽车作为自主品牌反超的突破口,巩固基础,将先发优势稳定为继发优势。

显而易见,中国汽车企业集团正依据各自的资源优势,结合市场转型的契机,寻找着不同的突破口。相信,中国车企必将在困难中越战越强,在寒冬中走出春天的勃勃生机。(新华社)

核心科技驱动亚洲最深油气田建设

■ 李娜 张洋 李弘艳

“大漠风尘日色昏,红旗半卷出辕门。”时光荏苒,在王昌龄创作《从军行》1300多年后,塔克拉玛干沙漠深处的“辕门”已经变为高耸入云的钻井,西北石油人利用核心技术,在这里谱写出科技创新的雄伟诗篇。

今年,西北油田制定了2021年实现千万吨级油气田的目标,顺北油气田是主力上产阵地。在低油价时期,西北油田优化产量结构,提高低成本区块产量,加大顺北油气田等高效益油区的产量贡献,压降老区高成本区块产量,保持今年原油670万吨总产量不变。

科研团队通过创新认识、技术和工艺,强化勘探开发一体化、地质工程一体化等一体化运行模式,提高专业间分工合作的质量和效率,攻克塔里木盆地超深油藏勘探开发世界级难题。

创新认识,拓展油气勘探新领域

塔里木盆地是我国最大含油盆地,然而在40多万平方公里的土地上,再数深入地层千米去寻找石油,无异于大海捞针。

2016年,西北油田实现“塔河之外找塔河”的突破,发现十亿吨级的顺北油气田,寻找到18条富集成藏的主干断裂带,从而“断裂成藏”成为塔里木盆地油气勘探的灵感。

顺北油气田是目前中国石化西部上产的“一号”工程,西北油田围绕1号、5号主断裂带,在2019年建成80万吨产能阵地,2020年正朝着100万吨产能阵地进发。截至目前,累产原油200万吨、天然气5.95亿立方米。

经过实践,主干断裂带“控储控藏控富集”的油气成藏规律逐渐明朗,科研团队创新



正在钻进的顺北钻井。张洋/摄

思维,运用新技术,跳出主断裂带,探索油气储集新类型,扩大顺北这块希望之地的油气“丰收”面积。

3月30日,顺北52A井获高产油气流,日产原油150吨、天然气5.9万立方米,该井是西北油田部署5号断裂带侧分支断裂的一口重要探井,证实了分支断裂也富集油气。主干断裂带像高速公路,而分支断裂则像这些主干路上连接着的普通公路,形成了一个交通网络。经过寻找规律,5号断裂带发育多条分支断裂带,累计长度133公里,估算资源量1.6亿吨。

已经投入开发的顺北1号和5号断裂带体形庞大,像是8车道的公路,科研人员称之为主干一级断裂带,而7号断裂带只是单双两个车道,体形较小,科研人员称之为主干二级断裂带。4月30日,顺北71X井获高产油气

流,日产原油360吨、天然气2.5万立方米,证实了主干二级断裂带具备高产稳产的能力,是有利的勘探目标。

5月18日,顺北隆1井获得油气新发现,该井是离开主干断裂带,主动探索穹窿构造新类型的第一口探井。穹窿构造像蒙古包的形状,受到地层挤压而成,在挤压时,穹窿构造的顶部形成裂缝,科研团队针对“穹窿+断裂”部署井位开展探索。顺北一区共有43个穹窿构造,估算资源量6000万吨,是下步勘探开发重点类型。

创新技术,破译地层数据“老密码”

顺北油气田为亚洲陆上最深油气田,最深井井深8588米,相当于从8844米的喜马拉雅山主峰峰顶打到山脚。隔着珠穆朗玛峰的距离



科研人员规划顺北储量和三维地震部署方案。赵宗坤/摄

寻找篮球场大小的储集体,无异于盲人摸象。地震勘探技术是寻找油气的主要手段,该技术通过地震波采集地层数据,由于顺北油气田位于塔克拉玛干大沙漠腹地,厚厚的沙层像棉花一样,将地震波能量吸收大半,无法真实反映地下储层情况。科研团队创新地震信号吸收补偿技术,搭建起沙漠区弱信号恢复函数,找回了失去的地震波能量。

顺北奥陶系目的层之上发育的两套火成岩,像盖子一样罩住油藏。地震波经过其他地层时,像“走路”一般,到了火成岩便像“跑步”一样。这样一来,科研团队无法清晰给地层“写生”。为此,西北油田联合科研单位和高校,创新大沙漠区超深碳酸盐岩断溶体油气藏地震关键技术体系,对地下8000米储集体的CT图进行高清还原和解释。[下转 P2]

公示

根据国家新闻出版署《关于2019年全国统一换发新闻记者证的通知》(国新出[2019]39号)精神,我单位已对换发(申领)新闻记者证人员的资格进行严格审核,现将我单位拟领取新闻记者证人员名单进行公示。

举报电话为028-87319500。

拟领取新闻记者证名单:唐勃 张宇 郭俊英 李洁 郝井德 梅雪凤

企业家日报社
2020年6月18日

广告



热线电话:400 990 3393
新闻热线:028-87319500
投稿邮箱:cjb490@sina.com



企业日报微信公众号二维码

中国企业家网二维码