

新常态下汽车零部件企业发展面临的问题与对策

■ 陈正权

面对21世纪的严峻挑战和巨大机遇,国家把汽车零部件工业的发展战略,定位成推进中国汽车工业的第一战略性新兴产业支柱。国内汽车零部件企业经过近二十几年的合资、重组和创新,进本形成了亿元整车配套体系技术来源为主导的企业群。随着市场竞争激烈的加剧,零部件“宝塔式”配套体系的特征更为典型,模块化、系统化供货的大公司,以及专业化生产的中小企业会成为零件的主流。就当前形势而言,国内汽车零部件企业战略发展重点就是要进一步推进合资合作,主动融入国际研发体系,以系统化开发、模块化供货为方向,通过合作、并购、资源整合、市场淘汰,集中技术、人才、资源优势,提升企业核心竞争力,确立零部件经营绩效和产业化地位。

一、新常态下汽车零部件企业面临的突出问题

1、“有所为,有所不为”的问题。
“有所为,有所不为”,是国家对国有资产整体调整发展的战略思想。目前汽车零部件企业发展战略不能只停留在“有所为,有所不为”的概念上,而必须要明确提出哪些“为”,哪些“不为”,要制定出如何“为”、如何“不为”。“有所为,有所不为”,关键要研究透“为”与“不为”的原则和标准,对“为”的产品必须扶植、培育、投入,对“不为”的产品必须果断地退出。尤其是长期处于亏损的“僵尸企业”,要坚决的退出或进行民营化改制,只有这样才能制定出资产重组、系统化、模块化的战略。

2、“挑战和机遇孰大孰小”的问题。
在“全球采购”的呼啸声中,“威胁”最严重的当属汽车零部件企业。所谓“挑战”,就是在“全球采购”中接受市场的选择,将遭受到市场萎缩乃至丧失市场的风险。零部件企业的“机遇”就是在“全球采购”的浪潮中经受住“挑战”,不断稳固传统市场、开拓新市场领域。因此,作为零部件企业,一方面必须

千方百计地为“零部件”开拓整车配套市场,另一方面还应为“零部件”创造和培育增强核心竞争力的条件。

3、“产品结构不尽合理,竞争力弱”问题。

汽车零部件企业在国家进入WTO以后的十几年里,经过苦苦努力,积极开拓轿车市场和扩大海外市场,在更新设备、调整产品结构方面做了很多努力,但绝大部分零部件企业目前产品仍缺重少轻,向上缺少高技术含量、高附加值的轿车、豪华客车及其他高速公路用车零部件;向下缺少经济型载货车、适应农村市场低端汽车零部件,面对全球化采购的趋势,国内零部件企业突显了市场竞争力较弱的劣势。

4、“产品研发能力弱,与主机同步发展受到制约”的问题。

纵观国内汽车零部件企业,在改革开放后的三十几年来,绝大多数企业,特别是国有企业,产品研发及其能力建设投入少,造成目前基础薄弱、手段落后,开发人力不足、产品开发周期长水平低。在汽车市场井喷式发展的诱惑下,很多民营企业也加入了汽车零部件制造行业,这些企业管理水平低,除了制造设备比较先进外,大部分企业不具备与主机同步开发能力,高新技术零部件产品还须技术引进,大多数企业每年产品研发费用不到销售额的1%,而国外一般都在3%—5%。

5、“整车企业和零部件企业的关系”问题。

从近年来的情况看,零部件企业承受的压力和负担比整车企业要大得多,一是产品降价的压力,二是利润微薄,三是产品配套的压力,四是回款困难的压力等等。整车企业与零部件企业之间的关系,不是一般的买卖关系,更不是主仆关系,而是一种相互依存的关系。因此,必须以共存共荣、互助互利作为建立相互关系的准则,形成一种相互信任、相互支持的命运共同体,并且努力创造一种除了经济竞争以外的和谐气氛。从目前情况看,汽车零部件企业往往受制于整车企业,在不平等的条件中进行博弈以求

生存和发展。

二、新常态下汽车零部件企业实现突破性发展应采取的对策

1、按照“有所为、有所不为”的原则,调整产品结构,形成核心竞争力。

古人云:“有所弃,有所取,有所不为才大有作为。”零部件企业,应该“弃”什么,“取”什么,要经过认真分析选择,扬长避短,要通过比较优势分析,按照“局部做强,整体做大”的思路,调整产品结构,进行系统化重组,集中力量发展优势产品,抢占市场制高点。要对具有集中优势的成长性产品,集中人、财、物的投入,尽快形成强势;对成熟期的产品实行逆向改造:一是提升产品的技术含量和获利能力,扩大市场占有率;二是积极寻求与农用车、摩托车、农机类、机械类工程类产品配套,挤占低端市场;三是以产业链为主线,聚焦核心业务,整合次核心业务,坚决淘汰低附加值的业务;四是积极寻求与跨国大公司合作,参与国际分工和全球零部件产业竞争,以寻求新的发展机遇。通过产品机构调整和系统化重组,尽快形成一批专业化强、能面向国内外市场、经济规模效益显著的“小型巨人”企业。

2、加快研发平台建设,形成核心产品。

建立虚拟系统研发平台,就是要充分利用计算机及网络,以建立与主机研发部门正常、规范、稳定的信息渠道为基础,有组织、有目的、有计划地与主机研发部门进行研发信息的处理、沟通、交流和互换,实现与主机企业之间、零部件企业之间的协作研发,实现与主机企业同步开发,并探讨系统开发的可能性。

在积极寻求合作的同时,突出自身资源的优化与配置,适时搭建系统化研发平台和销售平台,实现“四个提升”:即产品技术提升;装备技术提升;效率、管理的提升;体制、机制的提升。

3、加快国际合作步伐,推进发展战略。

在我国已经加入WTO、国内汽车厂家纷纷与国外汽车公司结盟、国际零部件厂商大



举进占国内市场的形势下压力下,如果还不奋起直追,那么我们的零部件产业将必然走向衰亡。面临如此严峻的形势,我们必须与时俱进背水一战。这一“战”的核心内容,就是要建立起与汽车零部件国际化企业的牢固的合作关系,快速缩短零部件企业与国际水平的差距,最终实现零部件产业的持续发展。通过国际合作,引进技术、资金、管理、盘活资产,加快推进发展战略。

4、逐步建立整体化服务体系。

零部件企业在车辆设计阶段就要积极介入,提供匹配服务。当产品装入整车后,仅仅完成了第一步,产品走到那里,服务人员就应该跟到那里。另外还需提供备品配件的服务;提供现场服务,应急服务热线;对客户反映的典型故障进行质量分析、建立档案、进行赔偿等一系列维护消费者利益的服务措施。

零部件企业要尝试对主机企业实行系统化、模块化的服务。对主机企业现有的产品实行系统化、准时制供货,可以减少对主机企业的采购成本,提高整车性能,同时有利于整车企业集中核心业务。在新产品开发中,早期介入主机企业的开发项目,承接系统零部件的开发,在同质同价的前提下,为主机企业提供产品定型后的批量供货。

(作者系东风德纳车桥有限公司十堰部件厂党委书记)

宽窄哲学的定位与建构思考

■ 四川省社会科学院哲学与文化研究所研究员 文兴吾

宽窄是相对概念,也是对立概念。基于对立与统一思维,我着重谈一下发展宽窄哲学的定位问题,这是一个“窄”的问题。我谈三点:第一,宽窄哲学是认识论,是人生哲学、生活哲学,而不是本体论。第二,宽窄哲学体系应该如何建构。第三,宽窄哲学在现实中的运用。

第一,世上本无宽窄,宽窄是人的认识产生的相对概念。宽窄哲学不是本体论,而是认识论。既不能像黑格尔哲学“有、无、变”“质、量、度”那样演绎展开,也不能像《道德经》“道生一、一生二、三生万物”那样演绎展开,不能像阴阳相生相克那样展开。中国的“道”“阴阳”都缺乏定义,处于浓厚的“原始思维”状态。

第二,宽窄哲学不能直接运用概念或范畴进行演绎论证或推理,那么宽窄哲学体系应该如何构建呢?答案是通过讲宽窄哲学故事来构建。历史上,柏格森的“生命哲学”、玻尔的“互补哲学”,就是通过讲世间万物的存在与演变以“生命的冲动”或“对立面的互补(合二为一)”为基础的“故事”而构建起来的。柏格森还因其哲学著作《创造进化论》,获得1928年诺贝尔文学奖。

宽窄哲学“故事”演绎大致如下。自然:天、地、天宽地窄,地球只是“沧海一粟”。人生:生、死、生与死之间是生活。人类进化的实现,社会进步的过程,可用“宽、窄”理念来讲述:既是由宽到窄,也是由窄到宽。社会实践:交往、生产。人类社会要存在,首先必须生产,而生产是社会交往下的生产。人类交往、生产既是由宽到窄,也是由窄到宽。个人的社会实践,也存在宽窄互补、宽窄有度的问题。宽窄哲学是在辩证唯物主义哲学、实践唯物主义哲学指导下的一种生活哲学。包含“宽窄互补原理”“宽窄有度原理”。

第三,在运用方面,“宽窄”文化的核心理念是“正直豁达、智慧精微”。正直是做人之原则;正直是宽窄的高度,是有勇气坚持自己的信念;豁达是宽窄的广度,是一种大度和宽容,是一种博大的胸怀、洒脱的态度。智慧是宽窄的深度,是方法论,是能够根据环境形势的变化抱以积极的态度,懂得顺势而为,趁势而上。精微是精细微妙,是力求精益求精、尽善尽美,是一种全力以赴的奋进状态。更白话的诠释应是:鼓励、激励人们“心胸要宽,做事要窄”(心胸不宽,不能创新闯关;做事不窄,没有工匠精神)。与此相关的社会运用是当今教育的通识教育与专业教育的“宽窄互补”“宽窄有度”问题,社会需要“T”型人才。

■ 四川师范大学历史文化与旅游学院院长、教授 王川

心、势、人的宽窄三论

说,宽窄由人,心与时代的互动,就可以创造小空间的大智慧,大格局下的多层次意境。

一、宽窄源心

人生在世,有两个度需要平衡,即空间的度和时间的度。有的人喜欢空间大一些,社会格局宽一点,但是时间上就要“窄”一些,就要忙一点,例如政治家、企业家都只能在空间上要极力追求宏大叙述,个人享受时间、境遇安排、家人团聚等,就可以退居其次。有的人喜欢自在一点,闲云野鹤,梅妻鹤子,喜欢“宅”在家,时间上“宽”一点,就自然喜欢在小空间中摆弄精致的追求。例如某些钻入了象牙塔的学者,满足于一杯清茶察古今,三尺书桌写天地。蜀派园林师傅们在盆景空间中巧夺天工,都是在空间的窄小处释放时间之“宽”,追求空间之美,即刚才李后强书记提到的空间美学。人的哲学和价值,本质上就是在时间、空间上将这两个度协调好,平衡好,选择好,所以说宽窄由心,

是一种精深的人生哲学。

二、宽窄由势

四川的天府文化、巴蜀文化与宽窄哲学很有关系。抗战时期的四川,承清代疆域,有120多个县,地方还是那么大,从中国的整个大格局来说,四川是“窄”的。但是,这个“窄”四川,却承接了“宽”的中国。接纳了由全国各地来的各种有识之士和爱国者,特别是接纳了内迁的中东部高校48所,占整个内迁高校的63%,华西坝著名的“五大学”,被国际友人称为“Big Five”。可以说当时宽的中国需要窄的四川来承担中华民族救亡图存的使命,这靠的是什么,靠的是四川深厚的底蕴,包括自然资源底蕴,文化底蕴和中华民族必胜的心理底蕴。所以宽窄由势,不是说时代背景决定了一切,也不是说宽的就比窄得好,而是要看到宽窄在不同的历史情境下有不同的作用,把握好这个势,就能够充分利用宽、窄的不同历史和社会价值。

三、宽窄在人

由以上两点出发,我就思考宽窄哲学的第三层意义,即从实践的角度来讲,提出:宽窄在人。

这是什么意思呢?任何空间都是有限的,但是如何让身处于其中的人在固定的空间中品味更多的味道,更丰富的内涵,那就是窄中之宽了,是个人境界中的大世界。同样,每个人的闲暇时间就那么多,特别是教育家、企业家、领导干部这些精英群体,如何在窄时间中体会大格局,那就必然要从味道的想象力和劲道的多层次来让自己慢下来,宽裕起来,能够全方位的考虑各种层面的因素和博弈。

所以我总结的宽窄之道,内涵有三句话:宽窄源心,宽窄由势,宽窄在人。

最后,我要指出,“宽窄”范畴,是纯粹的中国范畴,与我研究和倡导的“茶马古道”类似,是中国人提出的概念。在国家大力提倡建立中国特色的中国话语时,研究“宽窄”范畴,就是在中国学术界讲中国话,我们要不断深化研究,维持一定的热度,吸引更多的有识之士参加。

整治海事部门“小五长”权力监督缺失的调查与思考

■ 王传雄 郭凯

近日湖北省襄阳市纪委派驻市交通运输局纪检组查处了市港航海事局航政段1起涉嫌贪污公款、冒领他人社保金的严重违纪问题。当事人王东林为原航政段段长,在任期间贪污公款、篡改财务账目、冒领他人社保金、排挤打压正直同僚,违法乱纪视法规如无物,其贪欲之强烈、行为之大胆、手段之恶劣令人触目惊心。

一、海事部门“小五长”违纪违法问题的表现。

从纪检组目前查办的信访问题看,以王东林为代表的基层“小五长”,占全系统党员干部总数不足5%,但信访数量却占总量40%以上,立案数量达立案总数的76.5%。王东林级别虽低,但权力颇大,在单位一手遮天,为所欲为,主要表现为:

1、利用多种手段贪污公款。通过虚开、多开发票,报销假发票,篡改财务账目,虚开验收单据等方式侵占公款。调查组在查账时发现航政段近年的账目十分混乱,存在篡改痕迹。经调查核实,王东林购买并使用14张虚假发票支出购买块石款1079296元,同时配套的块石验收单据存在造假现象。如原天门168货船开具3船共计1350方、合计91800元块石系开具的虚假收据,每船450方已大大超出该船260方最大运载能力。在市航政段2011年4月4日46号凭证中编号26637收据显示,4月5日收到刘清(运输船老板)块石一船240方属于虚开验收单据。据本人供述,收据中收到刘清块石是他安排他人虚开的一

单,该收据报税后王东林将报销的1.6万元据为己有。

2、明目张胆冒领他人低保金。2012年1月9日,王东林安排财务科出纳于亚丽从航政段职工王文焕低保金存折中支取9500元据为己有。直到问题被发觉后,为了冲抵挪用王文焕低保金9500元,2014年8月11日,王东林安排襄城社区庙镇李刘集铁匠铺个体工商户张建新虚开了一张加工螺旋桨发票,票面商品价值9500元、增值税276.70元、价税合计9776.70元。之后,王东林安排生产科科长余静波经手人,在财务报销冲账。

3、搞小团伙视规章制度如无物。段长王东林和副段长黄强、毛成永及办公室主任贺祖荣4人组成的小团伙,完全把持航政段的所有日常事务,排挤不愿同流合污的正直同僚,将段内看不惯他们行为提出意见的同事排挤到偏远地区的通勤船上;架空财务科长,不按制度规定使用现金,频繁发生大额现金支付;大额资产购置、处理无上级主管部门审批手续,绝大多数没有验收及入库手续,购置计划和入库验收单也是一人经手签字。

二、海事部门“小五长”违纪违法问题突出的原因。

以上问题反映出航政段权力监督的严重缺失,要引起重视,对症下药。

1、党性缺失,宗旨意识不强。航政段负责人,只记住自己业务方面的身份,忘记了自己党员的身份,忘记了为人民服务宗旨,把公权当私权,对百姓的诉求漠然处之,不知好权不办事,给了好处乱办事。段干部不知道党员的基本要求,把自己当“土皇帝”,凡事“我

说了算”,认为段干部不是“官”,就是老百姓一个,只认法律底线,不认纪律红线,党纪纪处分对他们触动不大。

2、教育缺失,法纪观念淡薄。基层党组织主体责任意识不强,认为抓党风廉政建设是纪委的事,干部职工违纪违法是个人的事,对党员干部缺乏必要的教育管理,往往就停留在文件上、口号上、会议上。特别是部分段干部本身素质偏低,受教育机会较少,法纪意识淡薄,总认为“吃点、拿点、用点都是小事”,“项目、资金是我争取来的,怎么用我说了算”,还有的心存侥幸心理,“不会查到我头上”等等。

3、监督缺失、权力运行失衡。段干部搞“家长制”、“一言堂”,大事小事不汇报、不请示,权力集中一人之手,民主决策沦为装饰。航政段虽没有班子成员副段长一职,但实际工作事无巨细全由段长一人把控决策,副段长起不到应有的作用。上级管不到、群众管不了,形成了名副其实的“体制外”人。监督举报渠道不畅,有的群众认为“监督举报是给自己找麻烦,万一没查出点事,以后找干部办事就更难了”。

4、监督不力,助长问题发生。航政段乱象的背后,是上级主管部门港航海事局的监督缺失,王东林担任段长长达9年,海事局尽管知晓航政段的混乱,但仅仅只是应付检查一番了事,查找出的问题也未督促航政段整改到位,也没有对王东林的违纪违法进行严肃追究,这种不作为变相助长了王东林的嚣张气焰。

5、制度不强,防范措施乏力。航政段制度不全,办事流程不公开,工作无章可循,随意

性较大,没有形成有效的监督机制。还有的制度挂在墙上,执行力不够,使众多的管理制度成了“稻草人”。

三、加大对海事部门“小五长”监管的对策建议。

针对海事基层“小五长”出现的问题,要坚持执纪问责常态化,以正风肃纪的实际成效取信于民。

1、在狠抓教育上下功夫。要将守纪律讲规矩教育和“两学一做”教育向基层延伸,切实增强基层“小五长”的党性意识、服务意识和法纪意识,教育引导基层党员干部牢记党的宗旨,增强为民服务的理念,始终以共产党员的身份严格要求自己,严格按照党章规定规范自己一言一行,做到令行禁止;牢固树立公权意识,有权必有责、用权受监督,严禁公权私用,谋取私利;严守法律底线,用法律规范自己的行为,引导广大群众依法表达自己的利益诉求,保障自己的合法权益;充分运用反面典型教材,开展警示教育,告诫广大基层党员干部“莫伸手、伸手必被捉”。

2、在强化监督上下功夫。各行业主管部门要切实履行主体责任,加强对所属部门的党员干部和基层班子成员日常行为的监管力度,基层段发生损害群众利益的行为,今后要严格执行“一案双查”制度,追究上级业务主管部门监管失职责任;要强化职能监督,对发生在工程项目管理、政府采购和招投标、财政资金和惠民资金管理使用等相关领域环节的系统病、顽疾痼疾,严格执行“一案双查”制度,推动职能部门主动担当主体责任,从源头

上遏制腐败增量;要形成监督合力,不断创新监督方式,将党内监督、群众监督和舆论监督结合起来,不断增强监督实效;要教育引导基层党员干部主动接受监督,要习惯在聚光灯下工作,让接受监督成为习惯、成为常态。

3、在健全制度上下功夫。要建立健全民主决策制度,进一步完善“三重一大”决策制度,对重大事项决策、重要干部任免、重大项目安排和大额资金使用,坚持在集体充分讨论的基础上做出决定,严禁搞“一言堂”;要大力推行基层段行政事务和政务公开制度,对群众关心的热点、难点问题要及时公开,实行“阳光行政”,特别是对办理流程、政策依据、办事结果要公开公示,接受监督;要建立健全内外监督制度,各基层段对口的上级业务主管部门,要加强调查研究,对下级机构的人、财、物要有系统的监督制度,让权力在监督内运行;要树立正确的用人导向,对基层干部要严管厚爱,即严管他们不作为、乱作为,又要关心他们的收入待遇和干部成长,逐步解决“不想腐”的问题。

4、在严厉惩处上下功夫。对发生在群众身边的腐败问题,发现一起查处一起,有多少查多少,对贪污侵占涉事资金、侵害群众利益的要加重处罚,触犯法律、涉嫌犯罪的及时移送,绝不姑息迁就;对作风不实、方法简单粗暴等苗头性问题要早提醒、早纠正,及时诫勉。要正确处理“树木与森林”的关系,盯住关键中的少数,管住大多数,最终达到全面从严治党的目标。

(作者单位:王传雄,湖北省襄阳市供销社;郭凯,湖北省襄阳市纪委派驻市交通局纪检组)