

中日高铁之间竞争将全球蔓延

■ 陈光文

中国高铁华丽逆袭,不断在国际市场斩获大单。中国高铁最新的海外成果就是通过努力,已获得德国铁路公司的技术认可,德铁有意扩大国际供货商网络,准备从中国采购大批高铁设备。更引人注意的是,该公司首席采购官公开为中国高铁装备“点赞”,认为中国供货商有与欧洲同行竞争的潜力,能够为德铁提供高质量的产品,采购中国高铁整车或机车是德铁几年后的“可能选项”。

中国高铁的发展,可谓是一个从无到有、从引进到自己掌握核心技术的转变过程。从2004年购买外国技术起步,历时十余年时间,中国高铁的发展已日趋成熟,1.4万多公里运营里程、“四纵四横”的高速铁路网、安全行驶的高速列车,已经向世界证明了中国高铁过硬的技术水平。目前,中国高铁已经完全拥有自主知识产权和核心技术,掌握了集设计、施工、装备、制造、列车控制、系统集成、运营管理于一体的高速铁路承载技术。并且与国外同类技术相比,其更优惠的价格,让“中国高铁”在国际市场也一定更具竞争力。

在国内取得巨大成功的基础上,中国高铁开始尝试走出去,当然目标首先是周边亚太国家。在中国高铁频频突进海外市场的进程中,中国高铁已进入东南亚、中亚、中东、南亚、北美等市场。但进入以高端制造闻名的德国市场并获得认可,仍显可贵,又实至名归。但这其中的竞争也十分激烈,其中,中日两国更是主要对手。在印度尼西亚的雅万铁路竞标中,日本被中国击败;在美国,中日各自达成了一项协议,可谓平分秋色;在泰国,中日也是各自修建一条铁路,几乎不分上下;在马来西亚和越南,可能是中日高铁竞争的下一个战场,而马来西亚-新加坡高铁项目明年也将招标,中日都有浓厚的兴趣。而且,中日争夺海外市场的“战火”还蔓延到了印度,两国都中标印度高铁可行性研究



项目。最近的报道就是,中国在老挝又一次取得了成功,将负责为老挝修建从昆明至老挝首都万象的418公里铁路。对比以上竞争,可以发现,世界上只要有修建铁路的地方,就几乎有中日两国的竞争,而其迹象显示日本并没有占据优势。日本国内号召必须对此反思。

对比中日两国的高铁优劣,中国擅长的是建造距离地面五米的混凝土高架桥高铁,这比传统的轨道交通方式占用了更少的土地,而且看起来更有活力也非常可持续。而日本的优势是在建造和运营高铁上拥有很长的历史,但是

主要特点仍是传统的地面轨道方式,这将占用大量地面面积并且易形成不稳定地块。两者对比来看,中国在桥梁上修建铁路消耗的建材更少,无需购买土地,也无需更多高成本的施工技术,因而具有很大的优势,也为各国所认可和赞赏。

不过,从日本参与竞争的步伐来看,似乎日本也没有多少劣势。从各个合同的竞争过程分析,中国高铁走出国门,注定是一条不平凡的路,其间并不会是一片坦途。中国高铁之所以能够捷报频传,脱颖而出,靠的不仅仅是价格

上的优势,更多的是技术上的精湛和安全运营上的保障。越来越多的国家选择中国高铁,表明中国高铁技术获得了国际上广泛的认可。这在一定程度上,改变了中国技术落后、综合实力差的国际形象,是中国科技强国国策实施的具体体现。

可以说,目前中日之间的高铁竞争的核心,其实就是高铁核心技术的竞争。随着中国综合实力的崛起,以及在自有核心技术上的不断成功,我们相信这种中日竞争的格局或许很快会蔓延到更多的领域,未来可能还会包括支线客机、新一代核电站、高附加值新一代船舶、新兴通讯系统、新兴生物技术、卫星导航等领域。如今,自主创新已成为中国经济、社会发展的主要原动力。中国高铁已经实现了“中国制造”到“中国创造”的成功跨越,打造了拿得出、叫得响的“中国品牌”,在其他领域我们也应有这样的信心和勇气。

综合来看,中国高铁从引进技术摸索学习到高铁核心技术的完全国产化,如今的中国高铁已经成为国际市场上极具竞争力的“国家拳头产品”。同时,中国高铁不仅是技术密集产品,也是资金密集的产品,本身就内含着丰富的金融属性,也是中国高额外汇储备多元化的重要组成部分。而积极推动高铁出口也是中国“一带一路”建设的关键一环,除了亚投行之外,中国还设立了丝路基金,新的金融架构也为高铁出口提供了充足的资金保障。在推动中国高铁走出去的大环境下,越来越多的国家与中国签下与高铁有关的贸易大单,都是对“中国高铁”的认可,对“中国创造”的肯定。俗话说,“没有金刚钻就不揽瓷器活”,而中国高铁的核心技术就是我们的“金刚钻”,有了这一“法宝”,中国高铁就一定有充足的信心在国际竞争中攻克一个又一个新的市场。



技术含量低的纯电动汽车还值不值得发展?

■ 王禁

日前见报的两篇新闻让笔者有说点什么的冲动,一则是外资品牌钟情于推广插电式混合动力车型,而中国品牌更重视纯电动汽车;另一则道出了当下纯电动汽车给驾驶者带来的不便,以及难以解决的续航里程与电池衰减问题。

到底是什么决定了当下中外汽车品牌选择不同的新能源汽车市场呢?有一种说法是,欧美国家的传统汽车产业非常发达,也许正因为如此,对新能源车发展的诉求是最为淡薄的。同时,对于传统车企,尤其是国外车企怠慢于电动车研发的原因主要有二:一是电动车对于传统车企来说,无非就是分割利益给电池供应商,毕竟像比亚迪那样能够自己生产电池的车企少之又少,而混合动力仍是以内燃机为主,所以传统企业避重就轻,更愿意推广混合动力;其二,充电设施的推广和建设迟缓确实一定程度上成为电动汽车的实际使用桎梏。

笔者例是不大认同这种说法。有一位在福特美国工作二十多年的老工程师跟笔者聊过,欧美老牌的汽车企业在美国之所以不推广纯电动汽车,主要还是基于安全考虑。除了安全,量产电池技术突破也有限,有限的续航里程往往还要面临不断衰减的局面。

即使如此,中国品牌汽车企业依然是乐此不疲地上马纯电动汽车,无非是因为地方政策的引导与组装起来不太费劲,至少比插电式混合动力车型要简单得多。比亚迪主打新能源车型,有诸多技术储备,但大部分自主品牌主要是因为缺少了混合动力车型相关技术,从而选择纯电动技术。

恰恰是被以中国品牌新能源汽车企业为标榜的比亚迪当下却是坚定的插电式混合动力路线的支持者。今年前10个月,比亚迪以绝对优势继续领跑国内新能源汽车市场,销量占比达36%,其中插电式混合动力车型比亚迪唐和秦的贡献最大。比亚迪董事长王传福曾告诉笔者,对续航里程的忧虑造成首次消费者不会考虑购买纯电动汽车,根据市场调研,现阶段插电式混合动力汽车更有市场。相比纯电动汽车,插电式混合动力车型在整车集成与控制方面要求较高,而大多数中国品牌在能量管理、动力系统解耦、发动机和自动变速箱等方面积累较少,没有能力研发出高质量的插电式混合动力车型。

即使是已经入市的中国品牌纯电动汽车关键技术也并不掌握在中国品牌汽车企业手中,比如北汽纯电动汽车搭载的电池是韩国SK公司与北汽新能源合资成立的

思开科技有限公司生产的三元锂电池。在控制器特别是电动乘用车相关控制器上,英飞凌、飞思卡尔、美蓓亚等外资企业的地位难以撼动。绝大多数中国品牌纯电动汽车实际上也就是个“组装机”。

为什么就是这些技术含量并不高的“组装机”能够得到中央政府与地方政府的双向补贴呢?笔者认为不外乎两点:一是外国品牌不敢冒安全风险,中国品牌胆大敢上,骗着补贴,抢占市场再说;二是地方保护主义使然,一些地方政府搞“萝卜补贴”和“车牌补贴”,只补贴当地有能力生产纯电动汽车的企业。

但笔者认为,纯电动汽车这种不遵循市场规律的爆发式增长不可持续,因“补贴”而涨,会因“补贴退出”而被困。当然,真正掌握纯电动汽车核心技术的汽车企业,在量产电池技术取得关键性突破后或许在市场上仍有一席之地,但这只是后话了。

公积金政策调整应多顾及底层职工

■ 黄齐超

11月20日,国务院法制办就《住房公积金管理条例(修订送审稿)》公开征求意见,其中规定无雇工的个体工商户、非全日制从业人员以及其他灵活就业人员可以缴存住房公积金并放宽公积金提取条件,职工自住住房租金、自住住房物业费将来均有望使用公积金支付。另外,公积金将可个人住房贷款支持证券(MBS),购买地方政府债券、政策性金融债等高信用等级固定收益类产品。(11月21日《北京青年报》)

公积金信息的年度报告显示,2014年全国公积金资金运用率平均为66.7%,最高的是重庆,达95.38%,最低的是山西,仅24.66%,这意味着山西超七成五的公积金沉睡于账上。公积金享受公积金的帮扶性。公积金账户资金无法提取,只有等到退休才能领取,它就成了底层职工的第二份养老金,而背离了公积金的本质。

其实,公积金的使用率低仅是民众非议点之一。公积金还有一个比较突出的问题,那就是对于低收入人群的扶持不够,只有能买得起房的人才能贷款或提取。那么,底层职工缴存公积金的唯一益处就是能得到单位补贴的另一部分,而无法享受公积金的帮扶性。公积金账户资金无法提取,只有等到退休才能领取,它就成了底层职工的第二份养老金,而背离了公积金的本质。

当然,政府也在不断地探索,放宽公积金的使用,比如将公积金用到重大疾病上,职工可以将公积金提取等,这是有益的尝试。但是,这样的力度不够,低收入职工享受到的权益还是有限。此次《住房公积金管理条例(修订送审稿)》,将公积金提取前的门槛降低,而且用途也将扩展,可以用来支付职工自住房的物业费,可以用来购买政府的高信用等级固定收益类产品,既能激活部分沉睡的公积金,也会让公积金的保值效果更加,这的确是好的措施。然而,让人担忧的是,它能惠及低收入群体吗?

低收入职工还没有购房的能力,他们肯定用不上公积金缴物业费的优惠。再者,连房子都买不起的职工,有将公积金账户的钱提取出来买国债的从容吗?恐怕未必。所以,这样的善政到头来会不会还是排挤低收入职工的游戏?值得深思。

基于这样的忧虑,笔者以为,公积金政策应当充分发挥惠及低收入职工的善意,对基层职工第一套自住住房公积金提取的门槛再降低。有些地方对公积金提取设定门槛,比如职工购置住房时,一套住房公积金只能提取一次。这些限制措施或许有它的道理,但这已经影响到了公积金的流动,也影响到全体职工公平享受公积金的优惠性。因此,公积金不应当对职工的第一套房设限。

当然,至于如何修改能让公积金更好地惠及低收入职工,这是个可以深入讨论的话题,但总之,修改的思路不仅要考虑唤醒沉睡的公积金,让它流动起来,利用起来,还应多考虑它的公平性,让它能更多地惠及于底层群体的职工。

谁来为航班生病乘客打开“生命之门”

■ 杨耕身

当舱门迟迟不能打开,“谁来将我抬上急救车”等疑问被一名病患以生命为代价逐一体验而成为问题时,生命意识在某些领域到底匮乏到了何种程度,值得拷问。

“幸好我还活着,我才可以告诉你们,我遭遇了什么。”近日,一篇名为《生死间,一个记者有话想对你们说》的文章刷屏网络,微博名为“一个有点理想的记者”的乘客张先生自称,11月9日乘坐南航 CZ6101 航班时突发肠梗阻,飞机降落时他已疼痛到浑身汗水湿透,急救车正在等候,但大约50分钟后飞机舱门才打开,随即地面急救人员和机组人员又为谁将他抬下飞机争执,最终几经辗转才被成功救治。

在患者与急救车之间,隔着一道整整50分钟才打开的舱门。“谁来为我打开生命之门?”这让人关注。对此,涉事航空公司方面回应,舱门开启延误是因飞机刹车系统故障需待拖车拖行。但这仍令人不解。即使发生故障,也不代表舱门打不开。更重要的是,正像一些空管资深从业者所说的,“开舱门按规定一定要到停机位,给指示才可以开门,但如果有特殊情况机长有权下开门指令。”那么航班与机场事前是如何沟通的?机场方面是否予以有效应对?但无论如何,事情已然明显,那隔在病痛与得救之间的,是一种未肯履责的门。

“谁来将我抬上急救车”是另一个令人心寒的问题。当舱门总算打开,又发生救护人员与空乘为“谁来抬病患僵持不下”的一幕。当患者自行“半蹲半爬下梯子”和“爬上救护车”时,居然无人扶他一把。这一“爬”字,让人不忍直视。这样的情形是不是似曾相识?这个在众目睽睽下的艰难跋涉者,是不是像极了那曾经倒在大街上无人上前搭一把手的老人?就倒地老人而言,旁人终究是“路人”,但那些立于张先生身边的,没一个是不负责任者。机组人员对乘客伸手搀扶,医护人员对病患急救扶伤,至少都是责任所系。

每一个细节与拖延,都攸关生命。然而,让人心寒的远不止此。“谁来陪护我就医?”“谁来将我尽快送到医院?”“谁来为我第一时间诊治?”……当所有这些疑问被一名病患以生命为代价逐一体验而成为问题之时,我们只想知道在某些行业,在这样一个社会,生命意识及公共资源供给的意识到底匮乏到了何种程度。动用一切资源,极尽一切手段,本来是生命救援的题中之义。然而,我们看到的是,不论是空乘还是医护,航空公司还是医疗机构,这些本该为消费者提供基本服务的专业机构,都不约而同地表现出对生命的推诿塞责。就像网友感叹的那样,“这个世界真的还会好吗?”

23日,南航方面作出了回应,并表示“将认真总结经验教训,完善相应工作流程”,首都机场急救中心也道了歉。这也正是当事人张先生所要求的,“我诉求两个:1、理清急救流程,不能让下个人再遇到我的遭遇。2、我放弃赔偿补偿,但我要搞清楚,我的病情被耽误,该不该有赔偿和补偿。”张先生表示,这是为所有人问的。

为所有人问,亦是为所有人痛。也正是以所有人的名义,我们希望所有涉事的有关方面,有必要的追责,有真正的反思,有有效的应对。或许当包括航空公司在内的市场服务主体及公共机构,现有应急保障资源都能为一个普通公民的生命而动用,个体生命尊严才不会在濒危时刻倒地不起。

任志强房价涨的理由比判断更有意义

■ 银玉芝

在中国的房地产界,任志强这枚地产“大炮”“退而不休”。已卸任华远地产董事长的他,近期在不同场合“开轰”

中国楼市,引发广泛热议。任志强指出,目前中国房地产积累了大量库存,一年之内不仅没有消化掉反而有所增加,未来有可能将超过7亿平方米。而想要去库存,任志强认为应不限限购购买第三套住房。此外,任志强再抛“2015年的房价还将继续上涨,再不买就再等30年”的宏论。(11月21日新华网)

回到一年前,去年11月的《财经》年会上,任志强就表示,中国房价短期内可能会波动,但长期来看房价还会涨,估计仍有10多年的上涨期。他还认为,北京房价也不会下跌。长期中国房价爱涨还是跌不一定,但起码他所言北京房价不会跌在2015年得到印证,不仅没跌,还领涨。

理性地说,房价涨跌背后有很多因素,绝非某个人的看法就可以决定和控制的。但不得不说,任志强先生每一次关于房价会涨的理由,都有一定的道理,更值得我们去思考,这一次也不例外。很多人只是被任志强房价将涨的看法吸引,却忽略了其观点背后,其实都进行了“合理”的解释。譬如,这一次,他认为,房地产依旧被当做中国经济支柱产业来看待,加上目前持续降准降息、二胎政策放开、户籍改革将推进,都对房地产利好。

另外,如他言,在过去的经济发展中,地方政府财政支撑完全依靠税费和土地出让金,部分地区地方债的50%以上和土地供应相关,但全国的土地销售收入却已经连续两年同比下降,尤其今年的土地供应下降幅度可能会高达25%-30%——他的意思是,地方政府对房地产依赖很大,土地财政问题依旧未解,必然会努力救市。那么,在他看来,房价就会回暖。

不得不承认,包括直接卖地在内,政府部门从房价中拿走的总额很多,比例也很高,房价怎么能跌?从这个角度来说,任志强说得一点没错。很多学者和机构的研究统计表明,房价中所含的税和费过高,特别最要命的一块土地出让金较高。导致土地出让金过高的原因很多,但主要又是因为在现行土地制度之下,地方政府是唯一的土地出让者。很多时候,一旦将某区域的地价抬高到一定程度,降下来就是很难的事情了。

就实际而言,2014年至今,很多城市的房价确实下滑,而经济增速则持续疲态。正是因此,我们才看到很多救市的手段。可以理解,各级政府都有自己的苦衷,比如地方政府也只有自己的苦衷。1994年税费改革之后,中央政府拿走了大部分税收,地方政府缺乏支柱性财政收入渠道,土地财政被迫在各城市成为地方财力的补充。那么,不说房价怎么涨,稳定至少是需要的,下跌太多则是不可承受之重。

当下,房地产库存达到历史顶峰,虽然救市手段已经出了很多,但价格走势我们看到的,很大程度上说,除了少数城市,大部分城市不具备太多上涨的空间。从这个层面来说,任志强去年和今年关于房价走势的判断,和过去比,或许不再那么准确。但是,无论最近还是去年,还是过去一两年,他关于房价为什么上涨的理由都值得我们深思。

