

企业家日报

ENTREPRENEURS' DAILY

银光集团构建含能产品开放式大科研体系

<< P2

◎创新驱动,实施科技兴企战略 ◎优势互补,打造科研战略联盟 ◎联合培养,提升科研团队层次 ◎搭建平台,强化行业核心地位 ◎面向市场,推进新产品营销

每周时评 Observation

摆脱“僵尸企业”命运 须有工匠精神

程虹

近年来,产能过剩作为当前中国最为严重的宏观经济风险之一,已经成为普遍共识。而产能过剩最典型的表现之一莫过于“僵尸企业”的大量存在。

分析这些“僵尸企业”之所以存在的原因,人们认为主要有两个方面:一是政府的补贴;另一个则是银行的救助。为此,有人认为要去掉“僵尸”,那就只要政府不补贴,银行也不要救助就可以了。那么,真的这么简单吗?我们知道,政府并非对所有效益不好的企业都进行补贴,而银行更不会对所有效益不好的企业进行救助。无论是政府还是银行,他们只是对其中一部分企业给予补贴政策 and 资金救助。按常理理解,那些争取到政府补贴或银行救助的企业,一定并非“等闲之辈”,一定是具有什么特别的,才将政府的银行,一定是最近,我们基于这一问题开展了一项专门的研究,结果发现,“僵尸企业”之所以会存在,除了与政府补贴与银行救助有关以外,还有一个非常重要的原因,那就是企业自身的微观因素。

论文发现,并非所有企业都有能力成为“僵尸企业”,需要这些企业具有“相当的本事”,也就是企业家们必须要有“忽悠”政府和银行的能力。试想一下,如果不是这样,哪个政府或银行会被一个效益极差的企业牵着鼻子走呢?根据我们的测算,“僵尸企业”平均享受到的政府补贴,是其他企业的 3.57 倍,其中,政府补贴既包括技术创新补贴,也包括税收返还。享受了政策红利和资金偏爱的这些企业,它们又是以怎样的效益来回报社会的呢?我们发现,在技术创新能力方面,非“僵尸企业”的人均研发支出是“僵尸企业”的 2.52 倍,而“僵尸企业”的数控机器占比与技能型员工占比,分别高出非“僵尸企业”6.65 个百分点与 3.59 个百分点。这些调查数据再次证明了“僵尸企业”具有非比寻常的忽悠能力。

感叹之余,我们也不得不佩服这些企业家的智力和能力。但是,他们把能力用错了地方,不是想着带领企业在市场竞争中脱颖而出,而是绞尽脑汁想着通过政府的补贴和银行的救助来维持企业的生存。

我们的研究还发现,这些企业家不仅瞎折腾,而且是穷折腾,他们将精力放在如何争取外部资源上,而没有考虑如何在内生能力上来增强自身实力。这些“僵尸企业”的产品质量非常薄弱,“僵尸企业”在每一个方面都显著差于其他企业。

折腾,可以是对的方面,也可以是错的方面,只要是方向正确的折腾,比如脚踏实地开展质量创新,包括提高质量、从事技术研发等,致力于提升企业的内生能力,其结果定当与“僵尸企业”截然相反。

没有哪个企业家希望自己经营一生的企业成为“僵尸企业”,要摆脱这一命运,企业家就必须清楚自己的使命,不要再一味去搞融资行为,去“钻研”寻租和跑关系之类非生产性政策,而是要认真真地生产,要具备并实施真正的工匠精神,通过创新来促进企业的经营绩效,实现企业由量到质的飞跃。

(作者系武汉大学质量发展战略研究院院长)

传统优势产业如何“叫座又叫好”——探访天津“自行车王国”的供给侧改革之变



杨维成 付光宇 邓中豪

天津是世界最大的自行车生产制造基地和出口基地,拥有新中国第一个自行车民族品牌“飞鸽”和众多知名企业,素有“自行车王国”之称。近年来,天津市自行车也面临品牌认可度低、技术水平偏弱等痼疾,产品陷入“叫座难叫好”的困局。

记者近日采访了解到,在“中国制造”转型升级和供给侧结构性改革的浪潮中,以“飞鸽”为代表的天津自行车企业,积极应对市场需求结构变化的挑战,结合“互联网+”推出具有竞争力和科技含量的“专精特新”产品,在传统制造行业的转型之路上砥砺前行。

天津产量占全国一半 产业链不断聚集完善

在天津武清的“轮创空间”,记者看到不少让人眼前一亮的“最新产品”:雪地自行车、

母子自行车……创业不久的一家企业负责人告诉记者,产品设计成功后,生产组装均可外包给天津零配件厂商,销售则通过电商进行。“现在刚起步,电动自行车每个月大概有 1000 辆到 2000 辆的销量。”

自行车是天津的传统优势产业,经过几十年的发展,天津已成为世界上最大的自行车生产制造基地和出口基地。2015 年,天津自行车产量 4030.6 万辆,电动自行车产量 1612.75 万辆,均占全国总产量的“半壁江山”此外,去年天津自行车总产量的逾 55% 出口国际市场。

天津市自行车电动车行业协会理事长龚孝燕说,近年来,天津自行车行业形成了较为完整的产业链,同时聚集一批产业龙头。据不完全统计,天津目前拥有 1113 家自行车电动车企业,其中整车企业 342 家,零部件企业 771 家,形成了中低端产业已成为世界最大的自行车和电动车生产企业。天津还拥有

飞鸽、金轮、宝岛、小刀、雅迪等众多自行车和电动车优势品牌。

光鲜数据背后问题 凸显产业发展困局

“2015 年天津出口自行车 2238.85 万辆,占总产量一半以上,但基本都是给别人代工,到了国外贴人家的牌子卖。”龚孝燕告诉记者,尽管我国是全球最大的自行车出口国,但全球十大顶级自行车品牌,有一个都没有;全球十大畅销品牌中,有中国台湾的美利达和捷安特,没有一个大陆品牌。

数据显示,近年来我国自行车出口量占全球贸易量的 60%,但出口金额仅占全球贸易份额的 30%多;全球中高档自行车的销量只占总销量的 15%左右,但销售额却占到一半以上。据了解,天津出口自行车单价在 100 欧元—300 欧元之间,美国则为 200 美元左右。

环保部发布五项污染物排放新标准 倒逼产业转型升级

荣启涵

记者 8 月 30 日从环境保护部获悉,环保部会同国家质检总局日前发布五项污染物排放新标准。环保部科技标准司司长邹首民说,实施这五项标准可以大幅削减颗粒物、氮氧化物、二氧化硫污染,有效促进行业技术进步和环境保护质量改善。

据了解,此次通过制定、修订重点行业排放标准,旨在贯彻落实《大气污染防治行动计划》和《水污染防治行动计划》,倒逼产业转型升级。

此次制定、修订的标准包括:《船舶发动



机排气污染物排放限值及测量方法(中国第一、二阶段)》(GB 15097—2016)、《摩托车污染物排放限值及测量方法(中国第四阶段)》

(GB 14622—2016)、《轻便摩托车污染物排放限值及测量方法(中国第四阶段)》(GB 18176—2016)、《轻型混合动力电动汽车污染物排放控制要求及测量方法》(GB 19755—2016)和《烧碱、聚氯乙烯工业污染物排放标准》(GB 15581—2016)。

邹首民介绍,我国内河航运资源较丰富,船舶运输所带来,我国内河航运资源较丰富,特别是港口城市、江河沿岸城市。此次制定填补了我国船舶大气污染物排放标准的空白。

据介绍,近年来我国烧碱和聚氯乙烯企业规模不断壮大,已经成为烧碱和聚氯乙烯最大生产国。该行业不但排放常规环境污染

物,还排放重金属等有毒有害污染物。新标准的制定综合考虑了国内行业生产和排放控制现状、技术情况及经济成本等因素。实施新标准后,预计废水化学需氧量、废气颗粒物、氯乙烯、非甲烷总烃排放量与执行现行标准相比,分别削减 77%、51%、72%、58%。

此次制定的摩托车和轻便摩托车国四标准,扩大了标准适用范围,新增柴油三轮摩托车、车的排放标准要求,新增污染物项目,对柴油三轮摩托车新增了颗粒物的控制要求。邹首民说,自 2019 年 7 月 1 日起,所有新销售和注册登记的摩托车和轻便摩托车应满足新标准要求。

九天绿健康产业集团

专注健康产业 专注治未病工程

iPhone,Android 手机扫描二维码下载安装

企业家日报微信公众平台二维码 中国企业家网二维码

本报常年法律顾问为闫永宁律师 手机:13609110893

伊贝实业

中国高端鞋靴领跑者

http://www.js-yb.cn

做食品就是做良心——社诚斌

方便米饭 肉食 下饭菜

HUYU 环宇电气

www.huyu.com.cn

伍田牦牛肉

完整产业链 品质有保证

成都伍田食品有限公司

Smithfield 美味源自 Smithfield

进口 Smithfield 猪肉原料 美式培根 美式火腿 美式香肠

双汇荣誉出品