

■ 产业聚焦

面对当前复杂严峻的经济形势,加快推进新型城镇化,培育新的经济增长点,是促进经济可持续发展和社会全面进步的关键措施,而城镇化要健康发展,一定要有产业来支撑。

新型城镇化: 产业支撑是健康发展的保障

李彬 闫秋田

新型城镇化正在进入实际推进过程。

3月27日,国务院总理李克强27日主持召开国务院常务会议,研究确定今年政府重点工作的部门分工,要求广泛征求各方意见,抓紧制定城镇化中长期发展规划,完善配套政策措施。与此同时,从中央到地方政府有关促进城镇化的各种规划在紧锣密鼓制定之中。

有媒体报道,由国家发改委牵头编制的《全国促进城镇化健康发展规划(2011—2020年)》将在近期正式对外“亮相”。

自从十八大提出建设新型城镇化以来,如何建设新型城镇化成社会关注的热点,然而,目前的讨论大多集中在户籍制度和土地制度改革,对城镇化需要的产业支撑讨论较少。

近日,在中国国际经济交流中心举办“新型城镇化:中国的现实选择”研讨会上,与会嘉宾一致认为,面对当前复杂严峻的经济形势,加快推进新型城镇化,培育新的经济增长点,是促进经济可持续发展和社会全面进步的关键措施,而城镇化要健康发展,一定要有产业来支撑。

城镇化滞后于工业化

改革开放以来的30多年,既是我国经济快速发展的时期,也是城镇化水平不断提高的时期。据社科院调查显示,中国城镇化率约为52.6%,工业化率为47%。

“国际上发达国家城镇化率约是工业化率的2至3倍,我国的城镇化严重滞后于工业化。”全国政协委员、中国(海南)改革发展研究院院长迟福林在接受本报记者采访时表示,以前的城镇化发展中,存在两个突出的问题:一是土地的城镇化快于人口的城镇化;二是城镇化过度依赖土地财政,过度依赖房地产业的发展,没有产业支撑。

迟福林认为,以往产业都是城镇化的“配角”,产业发展与城镇化建设割裂,不少地方走的确实是“规模扩张式”的道路,城镇化的过程,既没包含人的城镇化的应有内涵,也没有考虑到合适的产业支撑。这样的城镇化,显然不是与经济、社会发展相适应的城镇化。

目前业内有一种观点认为:西方发达国家的城市化是先有产业集聚,而后人口自然聚集;而中国目前的城镇化正相反,大家重点都落在人口聚集的相关问题上,产业似乎没有受到



重视。

对此,全国政协委员、北京大学国家发展研究院名誉院长林毅夫在今年两会上表示,如果农村人口大量流入城市后找不到合适的工作,就会成为贫民,将导致贫富差距拉大。他建议,要不断地技术创新、产业升级,利用国家的后发优势,提升企业的竞争力。如果竞争力提升了,就业机会多了,在城镇化的过程中就不会出现贫民的问题,也就不会出现过度城市化问题。

全国政协委员、众环华华专业服务集团总裁石文先在接受媒体采访时也认为,城镇化是中国经济发展到一定阶段的自然结果,决不能简单理解为“造城”。要避免有城无市,需要产业支撑,否则无法发展,也没有人气。

全国人大代表、全国人大财政经济委员会副主任委员辜胜阻近日也表示,要防有城无市的过度城镇化,因缺乏产业支撑,新市民变游民、新城变空城。

“我国在城镇化进程中,已经出现了盲目追求快速城镇化而导致城镇化与产业发展脱节的现象。这种状况影响新型城镇化建设、阻碍城镇化可持续发展。”辜胜阻说。

新型城镇化如何培养产业

新型城镇化如何培养产业,使产

业发展与城镇化相协调?

“要想推进城镇的建设,一定要研究城镇生产要素的聚集,来支撑这个产业的聚集,才能形成城镇发展的格局。”吉林省四平市长石国祥在“新型城镇化:中国的现实选择”研讨会上表示,这是在我们城镇化进程当中作为最先要解决的问题。

石国祥认为,要推进城镇的聚集和发展,使它发挥其功能和作用,我们不仅要考虑它的外在形态,包括住宅、建筑、道路、环境这些问题,最核心的要解决城镇产业支撑的发展问题。在市场经济前提下,如果想要一个区域,一个形态能以完整发展起来,市场的主体企业应该是一个最核心的要素、最核心的组成部分。

在石国祥看来,改革开放30年以来出现了一个新的情况,就是生产要素集聚的单向和不可逆的流动,使得我们造成很多失衡的问题。

“我们的资金、技术、人才、资本都在向高端城市聚集,要想推进城镇的建设,一定要研究城镇生产要素的聚集,来支撑这个产业的聚集,才能形成城镇发展的格局。”石国祥说,这是在我们城镇化进程当中作为最先要解决的问题。

全国政协委员、上海社科院研究员张泓铭在接受本报记者采访时表示,城镇化过程中最关键的是产业布

局和就业机会。

“产业可为城镇化发展注入活力,但每个城镇在产业布局时要结合自己及邻近区域的特点合理布局,不要千城一面,盲目模仿。”张泓铭说,其次还要做好产业规划,一个真正的产业规划,它必须要合理分工,要有整个市场一盘棋的分工。如果你是在一个合理产业规划下布置的城镇化的发展,自然就不会出现“千城一面”。自然会出现各种城镇化自成体系,相互协调的局面。

全国政协委员、星牌集团董事长甘连舫也认为:新型城镇化必须有配套的产业规划,并且必须以市场为导向。

对此,他在今年两会上建议:首先,新型城镇化不能一哄而上,应以市场来做导向,以政府来做规划主导,要因地制宜、循序渐进;其次,新型城镇化必须要有产业支撑,与农业现代化、产业化、工业化相结合,还必须有一套产业的规划,使该规划足以支撑地方经济能够可持续发展,确保当地农民和城市分散到这里的市民,确保他们的幸福指数达到市民的水平。

全国政协委员、民盟中央副主席郑惠强也在今年两会上提出:可以通过扶持一两个重点产业和若干龙头企业,形成小城镇发展的支柱产业优势,推动小城镇可持续发展。

中国产业安全系列谈(27)

如何破解新能源产业发展瓶颈?

赵冰清

近年来,受大量消费化石能源引起的气候变化、环境恶化及化石能源资源枯竭引发的全球能源安全危机影响,世界各国都把开发利用新能源作为解决能源和环境安全的重要措施和途径。新能源成为了世界各国可持续发展的战略性支点。我国新能源产业快速发展,但是不可否认,目前正面临瓶颈制约。如何推动机制体制创新,促进新能源全方位、多元化、规模化和产业化发展,是一个关乎中国能否抢占未来世界能源发展制高点的战略问题,值得我们审慎思考。

新能源产业发展遭遇瓶颈主要表现在:

政策法规还不配套,缺乏产业发展的宏观引导和统筹规划。最主要的表现是现有法规政策缺乏系统性、完整性和协调性。例如,缺乏系统、协调的宏观引导和统筹规划蜂拥而上,导致中国风电、光伏发电等清洁能源产能严重过剩,行业面临洗牌。

融资渠道不畅,缺少合理的经济鼓励政策和激励机制。新能源技术运行成本低,但初始投资高。因此,新能源企业在开创初期风险较大,赢利能力不强,较难吸引社会资金的投入。我国目前既缺乏行之有效的投融资机制,又缺少经济鼓励政策和激励机制。

技术总体水平较低,具有核心竞争力的技术创新体系尚未形成。目前,我国的大功率风电机组、生物质直燃发电锅炉、多晶硅炉以及基于新一代技术的核电设备基本依赖进口;多晶硅制备提纯技术,特别是四氯化硅等有毒副产品回收技术,以及电池转换率、切片技术等仍未掌握也难以引进。

生产成本相比常规能源明显偏高。由于技术复杂、规模偏小,新能源基建和投资成本普遍高于常规能源,导致新能源产品的单位成本

难以下降。目前,与煤电发电成本相比,生物质发电成本为煤电的1.5倍,风力发电为1.7倍,光伏发电为11~18倍。燃料乙醇和生物柴油的成本也高于汽油和柴油。

促进新能源产业发展,需要完善新能源产业发展的政策支持体系。一是要加快建立新能源产业相关生产技术标准、认证和检测体系,同时要完善相应的监管体系。二是要完善电价机制,实现新能源发电的并网接入与电力消纳。同时加快与新能源发电相适应的电网配套设施建设,加强新能源规划与电网等配套设施建设的环境保护监管,实施清洁生产。三是要完善扶持、补贴政策体系,对新能源实行项目支持、财税和价格补贴、成本与风险分担机制等各种优惠政策,促进银行商业贷款投入,吸引社会资本进入和风险投资资金支持。

要建立新能源技术研发创新平台。坚持和落实已有行之有效的科技政策,对开展基础性和共性技术的研发机构给予具体而明确的支持与鼓励。同时,应加快整合我国具有一定实力的新能源研究机构,并参照国外经验,建立新能源技术方面的国家实验室,加强技术攻关,尽快解决我国新能源科学技术落后的局面,实现核心技术的创新突破。

培育新能源市场、鼓励新能源消费。借鉴发达国家经验,探索建立强制性的市场保障政策,如采取优惠的固定电价收购新能源发电量,实行新能源强制性市场配额政策,对新能源实行投资补贴和税收优惠,采取产品补贴和用户补助结合的扶持政策等,为新能源产业发展提供持续的市场拉动,进而推动能源消费转型。

(作者系北京交通大学中国产业安全研究中心博士后)

地方来信

政府应针对性扶持食品出口企业

去年12月份以来,日元相对其他主要货币进一步贬值,目前对人民币的汇率降幅已达18%以上。3月20日亚洲开发银行前行长黑田东彦就任日本央行行长,为达到日本经济2%的通胀目标,日本央行货币政策的进一步宽松已经箭在弦上,日元贬值预期进一步加大。

山东省荣成市作为全国最大冷冻调理食品生产基地,去年对日食品出口额46172万美元,此次日元大幅贬值对荣成市食品出口企业将产生较大的影响。目前,全市共有187家企业从事食品加工出口业务,其中对日出口企业有121家,占64.7%;对日本食品出口额占全市食品出口总额的57%以上,其中用日元结算的占90%以上。出口食品加工行业竞争日益激烈,平均利润率不超过5%,主要靠薄利多销来生存,日元贬值累计达18%,将使现在用日元结算的出口食品订单处于亏损的境地。例如,去年一家食品企业出口200个货柜,价值6.4亿日元,可兑换4992万元人民币(100日元兑7.8元人民币),按5%利润计算能盈利250万元,若不考虑提价等因素,现在仅可兑换4096万元人民币(100日元兑6.4元人民币),导致亏损646万元。

对此,出口企业应千方百计化解这一负面:一是积极同客户沟通,考虑日元贬值影响,双方各承担一部分损失,逐步提高新签订单价格;二是寻找新的销售渠道,积极开拓美国、加拿大、中东和东南亚等地食品市场;三是注重研发适合国内市场需要的产品,扩大产品内销比例;四是严格控制生产成本,通过改进工艺、加强员工的培训来压缩成本和提高劳动生产率,以此减轻日元贬值带来的负面影响。

同时建议各级政府及职能立足自身业务职能,帮助企业渡过难关。一是努力缩短企业进出口审批时限,简化审批手续,减轻企业的办事成本。二是引导企业用足用好政府鼓励企业参展扶持资金,组织企业参加国内外各类食品展览会,开拓拉美、东欧、中东和非洲等新兴外销市场以及国内市场,建立新的营销渠道。三是帮助企业争取国家鼓励食品出口方面的优惠政策和扶持资金。(山东荣成市政协办公室 赵世喜)

业界声音

优先发展新能源汽车产业

刘在奎

新能源汽车代表了汽车产业发展的方向,是国家重点发展的战略性新兴产业之一,也是当今国际国内汽车产业发展的热点。近期,笔者带着如何发展新能源汽车产业这一话题,查阅大量资料,赴江苏省扬州市维柴亚星、凯尔斯坦等汽车生产企业调查后,对于如何发展新能源汽车产业,有如下的思考和建议:。

选准突破路径。国内外在汽车产业领域的竞争将聚焦到新能源汽车产业领域,新崛起的汽车巨人企业也一定是新能源汽车发展的领跑者和优胜者。今年以来,雾霾天气增多,专家分析,汽车尾气排放是祸根之一。加快发展新能源汽车,或许已成为减少雾霾天气,让人们呼吸上新鲜空气的战略之举。目前,国际国内发展新能源汽车技术水平、产品档次、经济规模差不多都在一个起跑线上,我国发展新能源汽车产业已经具备了一定的基础和条件,应牢牢抓住这一机遇,充分发挥已有优势,优先发展新能源汽车,努力实现聚焦聚力、加快突破。

突出项目为主。就地方而言,应抓紧编制出台新能源汽车产业招商规划,重点引进和实施一批有技术、有市场、有资质的新能源汽车整车制造龙头企业,引进和实施一批国际先进的锂电池、电控系统制造和下一代电池、电控系统研发制造项目,引进和实施一批“国字号”、“央字头”的技术研发、检测等公共平台项目。大力支持和引导南汽集团、扬州亚星等本土新能源汽车生产企业加快技术改造,提升产品档次和标准;支持和引导如凯尔斯坦、五环龙、道爵等低速电动车生产企业与国内有资质的企业联合重组、合资合作,尽快解决行业准入问题;支持和引导有公告资质的企业、大企业、大集团兼并重组国内相关企业,整合资源,壮大优势。

抢占技术高点。着力在电池、电机、电控等“三横”关键零部件技术攻关上抢占制高点,确保动力电池模块比能量、电动力系统功率密度、时速、续驶里程、成本、寿命及安全等技术指标达到或超过国家标准;在混合动力汽车、纯电动汽车、燃料电池汽车或下一代纯电动驱动汽车等“三纵”集成技术创新上抢占制高点,关键技术指标力求达到或超过国内先进水平;在标准、检测与数据、能源供给基础设施,应用开发与集成示范等“三大平台”公共技术应用开发上抢占制高点,鼓励和促进相关企业积极参与、并争取主持有关标准的制定,大力创建国家级技术检测机构,积极

开展新能源汽车基础设施建设规划设计研究和示范运行模式研究,力争公共技术与应用开发走在全国前列。强化集群发展。新能源汽车产业发展在我省刚刚起步,完全有条件和可能实现集群发展。要加快专业园区规划建设,重点在有条件、有基础的江苏、山东等省份规划建设新能源汽车整车及关键零部件产业研发、制造基地或专业园区。要强化产业链整合,在突出招引新能源汽车整车研发制造龙头项目前提下,重视同步招引关键零部件研发制造配套型项目和公共服务平台型项目。采取经济的、行政的手段,鼓励和引导整车及关键零部件研发制造项目和企业向专业园区集中集聚,坚决杜绝一哄而上、遍地开花,盲目投资、重复建设,无序发展、恶性竞争的现象发生。项目落户专业园区,要按照链式化、集群式的要求进行选址布局,以有利于产业链的垂直整合和有机融合,加快形成产业特色和优势。

大力推广示范。精心组织实施新能源汽车推广示范行动,以推广混合动力和超级电容纯电动公交车为切入点,力争有条件的地区每年新增公交车全部使用新能源汽车,新增环卫、城管、警务等公共服务车辆50%使用新能源汽车。将充电设施纳入城市综合交通运输体系规划和城市建设相关行业规划,科学确定建设规模和选址分布,适应超前建设。积极探索创新商业运行模式,鼓励成立独立运营的充换电企业,逐步实现充电设施建设和管理市场化。加强新能源汽车检测能力建设,保证新能源汽车及关键零部件质量合格、产品安全。构建车用动力电池回收和梯级利用管理体系,规范发展专业化的电池回收利用企业。

优化产业导向。一是规划导向。据不完全统计,全国已有10多个省份出台了规划,因此要抓紧编制出台国家层面新能源汽车产业发展规划,明确产业发展目标、思路、重点和布局等,主要战略取向应放在纯电动和混合动力汽车的研发制造和推广上。二是政策导向。重点是出台对新能源汽车整车及关键零部件研发重大项目的奖励和要素保障政策、对新能源汽车制造推广的金融扶持政策、对新能源汽车推广应用的补贴政策和参照管理的特殊政策、对新能源汽车的政府优先采购政策、对公共充电设施电价优惠或补贴政策等。三是服务导向。着力建立服务新能源汽车产业发展“绿色通道”,尤其在服务新能源汽车重大项目建设、技术创新、人才引进及办理新能源汽车注册、登记和核发检验合格标志等业务上,要创新服务理念 and 方式,确保畅通无阻、便捷高效。

(作者系扬州市政协副主席)

第三只眼

城镇化不能简化为“撤县设市”

匡贤明

《全国促进城镇化健康发展规划(2011—2020年)》将在近期对外“亮相”。媒体从民政部了解到,目前全国酝酿撤县设市(区)的县就有上百个,而据来自地方政府层面的说法,仅仅在广东、贵州、云南、陕西四个省份,就有60多个县提出撤县设市(区)(据《经济观察报》)。

李克强总理曾说过,城镇化是我国最大内需潜力之所在,是实现现代化的重大战略选择。但现在尤要警惕两个问题,一是把城镇化作为一场盛宴,忽视城镇化所客观需要的经济社会条件;二是仅关注城镇化的速度与规模,简单把城镇化作为做大经济总量的工具,忽视城镇化所需要的转型。这两个倾向,目前一个侧面体现在一窝蜂撤县设区、盲目扩张城市等思维上。

城镇化的本质是经济结构与社会结构相互叠加的复合转型,中央提出城镇化的战略,基本初衷是发挥城镇化在释放内需、推进城乡一体化、促进经济社会协调发展等方面的作用。要实现这个目标,恐怕不能把目光放在在造城上,把着力点放在行政主导上。新型城镇化的要点恐怕至少包括以下几方面的内容:

第一,如李克强所说,核心是人的城镇化。当前城镇化面临最尖锐的矛盾,并不是土地指标不够,而是高达2.6亿人规模的农民工群体尚未真正融入城市。从现实看,这事已经很难再拖,新生代农民工成为农民工主体后,不管有没有政策安排,他们都是要融入的;与其被动接纳,不如主动提供制度化的安排;另一方面,人口城镇化的条件已经具备。虽然农民

工市民化成本各方测算不一,大致在8—10万元/人,但测算结果的共同点是,这个成本并没有超出各方承受范围。因此,推进人口城镇化,需要尽快制定明确的时间表,借鉴各地正在试点的做法,总结经验尽快推广。

第二,充分发挥经济主导的作用而不是行政造城作用。从各地的实际情况看,并不是所有地方都适合扩大城市规模。

我国过去城市化进程的一个教训是,行政主导城市化色彩明显,在一定程度上忽视了经济规律。城镇化的重要原则是鼓励有条件的地区采取多种形式的经济一体化、社会一体化的规划,实现城乡快速发展和功能互补;不符合城镇化条件的区域,尤其要防止造城运动。

对各地政府来说,最重要的是摆正自己在城镇化中的位置,政府的重要职责是改变当前不合理的、抑制人口城镇化的制度,而不是充当城镇化的急先锋。

不是一味反对撤县设区、撤县设市、撤镇设市,而是要把撤县设区、撤县设市、撤镇设市建立在经济发展基础上,正如李克强在江苏考察时所说的,城镇化要有产业做支撑,实现产城结合。

第三,尊重各主体的自由选择权。城镇化必须充分尊重农民意愿,农民有权做出留城还是留村的选择。如果留城,要有相应的制度保障其基本权益;如果留村,也要有相应的制度保障其权益。只有保障各主体的自由选择权,在此基础上推进城镇化,才能真正发挥城镇化作为扩大内需的载体作用,也才能有效防止过去30余年依附在城镇化上的各种矛盾与问题。