

“中国制造”突进 《2025 规划》争议重点发展领域

本月相关工作上报国务院,规划可望明年发布

■ 本报记者 张龙

今年全国两会之后,“中国制造 2025”(以下简称:规划)开始浮出水面。感受到制造业企业深切关注的工信部不敢怠慢,在今年的多个工信部内部会议上,工信部领导都曾要求要抓紧推动“中国制造 2025”。在最近的一次会议上,工信部领导要求扎实抓好年前最后两个月的工作,其中就包括该规划。

由于明年是开展“十三五”规划编制研究的重要一年,时间紧迫。工信部一位权威人士向记者透露:“规划可能明年将会出来。”

工信部另一位内部人士也表示,规划很难做,11月要做出相关成果报送到国务院。

规划承担着更为厚重的使命

“这并不是过去意义上的规划纲要,而是整个工业制造业领域的顶层设计,强调转型升级概念。”上述工信部内部人士说。

编制该规划的一个背景就是中国正处在经济结构调整期。国家统计局新闻发言人盛来运称,中国经济目前正处在结构调整、转型升级的一个关键阶段,传统的动力和新的动力正处在一种胶着的状态。在经济运行中仍然体现出比较大的下行压力。在这种情况下,要保持定力,继续加大改革和结构调整。

基于此,这份力度甚大的规划承担着更为厚重的使命。在上述内部人士看来,该规划提出了一些方针,如质量为先、绿色发展、两化融合等,考虑的更全面,甚至这里面有一些重点工程(能够引领制造业发展的工程)、重要战略也会涉及。核心是要推进制造业的数字化、网络化、智能化。

此前,工信部装备工业司司长张相木在今年夏天就曾做过类似表态,但当时并未引起广泛注意。“中国制造 2025 的目标是要建设制造业强国,新一轮科技革命和产业变革的核心思想是制造业的数字化、网络化、智能化是制高点,加快信息通讯技术和制造技术的深入融合是切入点,智能制造专项工程等可能是今后的主攻方向。”张相木说。

但一家机床企业人士告诉记者,在信息化层面,国家扶持政策还不到位,制造业企业资金并不充裕,进行信息化、智能化改造的资金是个大问题。

河北一家煤炭企业也称,智能化改造的好处是企业都能看得见,但现实问题是进行了智能化变革后,根本不需要那么多员工,但又不能辞退。

在借鉴国外先进经验的热闹声中,中国制造业也在进行着反思。针对中国工业的“大而不强”工信部总结了四方面“不强”:基础材料、基础零部件、基础工艺和工业技术基础不强。

“我们委托工程院,有十几个院士作支撑,分领域做研究,有十几个课题组。比如新材料领域,到底欠缺在哪?制造业中的质量管理体系,到底出现什么问题?会提出战略对策。”上述工信部内部人士说。

若干关键领域有望实现重大突破

“不是所有的领域都要和国外去争,具体还在梳理,大概有 8 个左右的领域是重点发展的,具体还没有定下来,专家还有不同的意见。目前来看,传统领域,有的行业是有优势的,比如钢铁。其他的如新一代信息技术、智能机器人、重大装备、高端装备等需要重点发展。”上述工信部内部人士说。

尽管重点发展的领域尚不清楚,但工信部副部长苏波在今年 4 月的连续两次讲话或许可以看出端倪。

苏波在第一次讲话中提到:“(该规划)要梳理出战略性、关键性领域,如航空装备、船舶与海洋工程装备、高档数控机床、轨道交通装备、发电设备等。另一方面,进一步梳理和提炼研究重点,对制造强国 2025 年总体目标、重点支撑的战略领域、牵一发而动全身的重大战略工程(如“四基”专项)以及推动制造强国建设的重大政策措施和体制机制改革建议等,开展深入研究。”

在第二次讲话中,苏波再次提到,力争在高档数控机床、电力装备、工业机器人及智能装备、航空装备、船舶和海洋工程装备、先进轨道交通装备、节能与新能源汽车等若干关键领域实现重大突破。

负责规划制定的课题组成员、中国机械工业联合会专家委员会委员屈贤明此前曾公开表示,整个制造业里面还是有重点的,第一类是跟国际先进水平不相上下,或者差距很小的。比如高铁,还有能源装备。第二类涉及国家经济安全和产业安全的,比如航空、航天、海洋工程这样的装备。制造强国包括了装备、机械建筑,包括原材料,像钢铁、石油化工。



南北车合并悬疑 发文安抚员工“并无影响”

■ 本报记者 宋笛

新一次的停牌后,南北车合并愈加显得扑朔迷离。

10月27日,南北车同时停牌,并释出合并消息,持续5天的停牌在10月31日又延长到了一个月。而原定在11月1日宣布的合并细节也并未真正出现。

不过,对于整体轨道设备制造市场而言,南北车的合并对于增强中国轨道出海的竞争力,缓解目前的轨道产能过剩问题无疑是颇具益处的。专家表示,在经历了14年的分立和竞争状况后,要合并两家已经形成完整供应链的巨体量公司,却并不是易事。

合并传闻年年有

对于已经在南车工作近7年的张敏而言,有关于南北车合并的传闻早有所闻,近三年里,几乎每年都会有所耳闻。而这一次的合并却好像是板上钉钉的事情,从9月份开始,公司内部就有这样的消息,而且一直到10月份,这一传闻被描述的越来越有鼻子有眼。

传闻毕竟只是传闻,即使在南北车已经释出相关合并消息后,在地方子公司里并未出现什么真的改动。据了解,目前南车已经在地方子公司出台了“安定民心”政策——合并对于职工并无影响,而具体业务也在正常的进行。

同样不动神色的还有两家公司的供应商,一位南车供应商的相关人士告诉记者,据他们目前了解的信息,短时间内两家公司的供应商并不会受到此次合并的影响,已有的采购单也会照常执行。

而对于长期的影响,这位人士向记者分析,目前南车北车的供应商都比较稳定,如果业务方面没有太大动作,那供应商这边也不会受太大影响,毕竟现在都是公开招标,不论哪家公司招标,只要标准不变,就不会有什么问题。

管理层统筹可能性大

在张敏看来,合并只有可能是总公司高层统筹上的动作,“在两个公司的具体业务上,都已经发展这么多年了,成了一个体系,哪能说变就变”。

而张敏所说的“成了体系”也确实南北车在长久发展后的现状——各自对上下游已经形成了较为充分的掌控力。

据粗略统计,2014年,南车向23家公司进行了采购,其中向14家非关联方公司公开招标,剩余的9家则为南车的关联方公司,向关联方采购的金额超过了8000万元。

不仅如此,在南北车旗下已经形成了众多颇具实力的子公司,在南车旗下,主要子公司和参股公司数量为6家,2013年为南车创造了超过33亿的净利润收入,同时南车还持有8家各行业的股权,其中不乏交通银行、光大银行等上市公司。而在北车也同样持有21家其他公司的股权,其中股权超过50%的达到16家。

根据目前的消息,南车北车合并可能以两种形式呈现,一种是在资本层面通过一家企业增发,一家企业退市来实现两家公司的合二为一。另一种是通过管理层面实现,由国资委成立相关机构,统筹管理两家公司。

对于此,财经评论员宋清辉向记者分析,鉴于两家公司业务构成的复杂性,真正意义上的合并很难出现,更有可能的是从上层角度进行人事调动或机构调整,以便统筹管理。

城轨打破原有竞争格局 合并或缓解产能过剩

对于此次的合并,更多的考量来自于对目前轨道市场的竞争担忧。

据了解,南车北车在分立之初划分了明确的边界,这一边界在“铁轨时代”一直能维系良好,这其中的主要原因在于两家公司的核心下游只有铁总一家公司,出于规避不良竞争的考量,铁总能够较好地协调两家公司的采购份额。

而随着海外市场和城轨市场的日渐博兴,这一“2对1”的稳定模式受到冲击,下游市场的多元化让南北车之间的竞争逐渐超出了原有的轨道。

“以往的下流主体就是铁总,而在城轨市场,下游主体是各地政府和相关公司,数量一增多,竞争就会突显出来。”相关人士告诉记者。

据了解,在目前的南车北车中,来自城轨的业务收入占比日渐攀升,在南车2013年城轨收入占比达到8.47%,到2014年上半年,城轨的收入占比就已经增加到12.26%,比去年同期增长102.63%。

随着城轨重要性的日渐突显,双方的地域分解也随之逐渐地被打破,南车的北京、青岛城轨项目,北车的上海、重庆城轨项目都突破了以往的界限。

在海外市场,双方的竞争更加激烈,在墨西哥、土耳其、波士顿等多个轨道项目上,都有两家公司“厮杀”的痕迹。

伴随着全面竞争而来的是两家公司难以协调的产能过剩。“目前的国内动车组业务在缩减,而两家公司的产能却没有刹住车,在有些业务方面,一家公司的产能就足够满足市场的需求了。”中国北车的相关人士告诉记者。

而随着两家公司的合并,目前的竞争问题和产能过剩问题也有望得到缓解。

国产操作系统被指 两年内可替代微软

专家指出,生态圈还远不如微软
Windows成熟,缺乏可持续商业模式

■ 本报记者 郭奎涛

日前,中国政府将有计划地以国产操作系统来替代微软Windows的消息不断发酵,基于Linux的国产系统被认为迎来了重要发展契机。

慧眼研究ICT事业部总监张本厚认为,对于国产操作系统长远发展而言,仅仅依靠政策层面的推动是不够的,国产厂商需要建立像Windows那样完善的生态环境,而这需要一种有效的商业模式,才能吸引更多的开发者和企业参与进来。

机会:政府推动和微软失势

记者获悉,部分国产操作系统和同样基于Linux的开源社区LUPA已经推出一项LUPA人才芯片工程,它一方面连接以大学生为主的Linux开发者,另一方面连接使用Linux后台的大型企业,中间则提供一个Linux软件研发、交易以及人才培训、就业的平台,从而丰富国产操作系统的生态环境。

在以后的政府采购市场,行业也在探索一种区别于微软Windows的商业模式,改一次性售卖为应用商店模式,软件免费、服务收费,可以在为国产操作系统厂商和软件开发商提供持续的营收的同时,强化国产厂商的服务意识。

自从去年“棱镜门”事件以来,中国对信息安全的重视日益加强并付诸实践,各类政府采购中外软件产品频频落选。中国政府采购网近期发布的信息显示,2014年中央国家机关政府采购协议供货名单中,国产操作系统软件比例明显增加,Deepin、思普、中标麒麟、中科方德等7家国内企业入围,而且思普一家就有3款产品入围。

据悉,除了上述入围的几家,国产操作系统主要产品还包括红旗Linux、银河麒麟、中标普华、雨林木风等,全国共计十多家厂商。

在LUPA人才芯片工程早前的一次活动中,负责麒麟操作系统(UbuntuKylin)研发的国防科技大学吴庆波表示,相比以往桌面操作系统由微软一家独大,如今的操作系统的格局在悄然转变,这也为国产操作系统提供了机会。

“我们做成最好的桌面操作系统,这不仅是因为我们多么强大,而是我们的对手受到了影响。Windows不再一统天下了,它得应付谷歌和苹果对它的冲击,由于它应付移动,桌面就受到动摇。”吴庆波说。

应用:开源社区加企业定制

推动国产操作系统的代表人物、中国工程院院士倪光南认为,如果比较操作系统本身的技术水平,那么基于Linux的国产系统与Windows在同一水平上。

张本厚则认为,国产操作系统的最大问题在于,生态圈还远不如微软Windows成熟,缺乏Windows系统那样丰富的应用,以及背后支撑这些应用研发的开发者和使用这些应用的企业,这反映的是其缺乏有效的商业模式来形成良性循环。

“如果没有好的商业模式的话,任何国产化操作系统都是昙花一现,因为它没有持续发展动力,所以我们认为必须要购建出一个好的生态环境和商业模式之后才能可持续发展,我们高度关注生态整合、社区建设、技术服务等。”吴庆波在上述LUPA活动中表示。

LUPA人才芯片工程创始人张建华也指出,LUPA社区在七八年的发展过程中,已经积累了大量基于Linux国际软件资源,但是很多中国企业更喜欢微软这种固定的东西,基于Linux国产操作系统的发展可以为这些软件资源和人才提供一个核心,双方有望形成良性互动,这也是LUPA人才芯片工程的意义所在。

市场:政府采购与应用商店

中国对操作系统国产化的推动正在为国产操作系统厂商带来一个广阔的市场——政府采购。在这之前的很长时间内,中国政府普遍采用微软操作系统,国产操作系统厂商则被迫到中东等低端市场谋生。

云南思普公司负责人张龙说,“政府正推进操作系统国产化替代工作,并且都有时间表和路线图,这给国产操作系统厂商带来了发展机遇。”“目前,‘思普SPGnuX操作系统’在山东、河北、甘肃、陕西等11个省市的政府机关及企业得到大量应用。”

倪光南还在上述LUPA活动上指出,“过去微软采用的是卖软件许可证,将应用软件与操作系统捆绑销售的模式已经过时。国产智能终端操作系统也要适应软件轻量化、众包化和服务化的趋势,采取应用商店和收取服务费的商业模式。”

近期,倪光南又进一步解释这种思路说,具体来讲,就是政府不再直接采购操作系统及其常用软件项目,而代之以采购应用商店的各项服务,并按年缴费,这些费用会按比例分配给应用商店、操作系统及其常用软件,这样有利于降低国产操作系统的使用门槛。

倪光南预计,国产操作系统在桌面领域可以在1到2年内实现对Windows的替代,3到5年内将替代进程从桌面PC扩展到移动端。

不过,张本厚提醒说,对于政府采购能为国产操作系统带来多大利好不能太过乐观,“一些操作系统都无法使用网银,很多常用的OA办公软件也不兼容,对于政府办公来说困难很大,这都是需要慢慢改进的。”