

抓住山东发展的历史性机遇

□ 山东社会科学院课题组

山东地处中国南北方临界线,正好处于南北创新活力交接的地方。建设新旧动能转换综合试验区,将有助于激发山东创新潜力,促进南北创新活力接续发展,为创新活力顺利北上打通脉络,对于改变整个中国北方发展格局具有关键性作用,对全国发展大局具有举足轻重的示范意义。

济南、青岛等具备条件的城市,积极开展新旧动能转换先行先试的探索实践。济南率先建立新旧动能转换先行区,深入推进大部制改革,适时推出人才新政,按照“世界眼光、国际标准、山东优势、泉城特色”的要求绘制先行区的蓝图,促使济南加快由大明湖时代迈入黄河时代。青岛市高点定位,围绕新旧动能转换明确任务书、路线图、时间表。2017年,青岛市推进总投资超过7000亿元的200个市级重点项目建设,同时,瞄准国内外知名企业和高校科研院所,加快招商引资,让更多的科技研发机构、国家级创业孵化载体落户青岛。烟台设立新旧动能转换基金、潍坊打造新旧动能转换龙头工程……全省上下积极为新旧动能转换献计献策,科学探索新旧动能转换的实践之路。

山东迎来打“翻身仗”的重大机遇

山东新旧动能转换综合试验区,是十九大后我国首个国家级战略,也是我国发展进入新常态后山东第一次真正意义上获得引领全国创新发展的国家战略。获批国家首个新旧动能转换先行先试试验区,意味着山东将获得国务院有关部门在政策实施、体制创新、项目建设等方面的积极指导和扶持,在解决《方案》实施中遇到的困难和问题等方面,获得积极配合和协助。

同时,新旧动能转换综合试验区的获批,为山东从“政策洼地”崛起提供了机遇。山东地处黄河下游,临渤海和黄海,北接京津冀、南接长三角,与东北老工业基地隔海相望,无论是经济区位还是战略位置,都具有极大优势。但近年来,随着

周边区域异军突起,山东逐渐被群起之雄包围,战略地位略显尴尬。概览山东境内战略,黄三角区域发展、山东半岛蓝色经济区、青岛西海岸经济新区先后成为国家战略,但是在区域范围内没有囊括山东全境,改革力度尚不大,未能带动全省经济协调向前发展。山东应充分抓住此次新旧动能转换综合试验区获批的历史机遇,加快提升经济青烟核心地位,以其他14个设区市的国家和省级经济技术开发区、高新技术产业开发区以及海关特殊监管区域为补充,形成三核引领、区域融合互动的新旧动能转换总体格局,以体制改革为动力,以技术创新为引领,以四新促四化,启动一场全省范围的深度改革。

做好打“攻坚战”的长期准备

当前,全国发展问题已不仅是东部和中西部差距的问题,还出现了南北差距问题。科技部2017年8月发布的《中国区域创新能力监测报告2016-2017》和《中国区域科技创新评价报告2016-2017》显示,从综合科技创新水平指数看,北京、上海、天津、广东、江苏和浙江的综合指数得分高于全国平均水平(67.57分),处于第一梯队,在第一梯队的六个省市中,只有北京和天津两个北方省份。山东综合科技创新水平指数在全国平均水平(67.57分)和50分之间,处于第二梯队。同时,区域创新能力地区分化趋势开始显现,领跑地区的优势呈现进一步扩大的趋势。

山东地处中国南北方临界线,正好处于南北创新活力交接的地方。建设新旧动能转换综合试验区,将有助于激发山东创新潜力,促进南北创新活力接续发展,为创新活力顺利北上打通脉络,对于改变整个中国北方发展格局具有关键性作用,对全国发展大局具有举足轻重的示范意义。



新时代如何培育企业家精神

□ 姜绍华

要把企业家作为稀缺的市场资源去对待,去保护,通过建立企业家市场,让更多具有企业家潜质的人找到施展的舞台和表现的机会,使整个社会真正发现和看到企业家的价值所在,使企业家获得与其担当、能力和贡献相对称的存在感和荣誉感。

党的十九大报告指出,要“激发和保护企业家精神,鼓励更多社会主体投身创新创业”。对企业家和企业家精神,习近平总书记有多次重要论述。2014年11月9日,在亚太经合组织工商领导人峰会上,他强调,“市场活力来自于人,特别是来自于企业家,来自于企业家精神”。2016年12月,他在中央经济工作会议上提出,要“保护企业家精神,支持企业家专心创新创业”。那么,到底什么是“企业家精神”?“企业家精神”的内涵是什么?我们又应当如何培育新时代的“企业家精神”?

去年9月,中共中央国务院印发《关于营造企业家健康成长环境弘扬优秀企业家精神更好发挥企业家作用的意见》,勾勒了新时期我国优秀企业家精神的核心内涵,即弘扬企业家爱国敬业遵纪守法艰苦奋斗的精神,弘扬企业家创新发展专注品质追求卓越的精神,弘扬企业家履行责任敢于担当服务社会的责任。

我们常说,企业家是“使经济资源的效率由低转高的人”,企业家精神是企业家群体所具备的一种特质,是企业家的“特殊技能”。随着时代的变迁和环境形态的变化,企业家精神的内容也在丰富,也会有新的表现形式。对于进入新时代的我国而言,企业家精神除了创新和冒险精神,还应当有强烈的社会责任感和国家大局意识,应当有更高的境界、更高的追求、更高的市场伦理自觉。

具体说,我国新时代企业家精神的要义,可以从五个方面去理解:创新创业精神。创新创业精神,应当是新时代企业家最基本、最内在的素质特征,是企业家精神最为核心的内容。实际上,大家常说的“工匠精神”也隐含在其中,包括脚踏实地的精神、精益求精的精神和敬业专注的精神。我们说,企业家是带着创新的天职而来的,是怀揣梦想并敢于向梦想冲击的

人。创新既是他们生活的意义和目标,也是他们的乐趣和追求所在。他们祈求和珍惜的是创新的机会,分享的是创新的过程,痴迷的是创新的事业,创新的产品和自身价值的实现,是那种常人无法感受到的“我创新我快乐”的情怀。我国互联网领域“四大金刚”——阿里巴巴、百度、腾讯、小米的掌门人马云、李彦宏、马化腾、雷军,无疑是这个方面的代表,他们执着于创新创业,不仅仅是在引领市场,而且是在创造市场和颠覆市场,使产业前辈和领袖谷歌、亚马逊、脸谱、苹果都感到危机和压力。

冒险精神。冒险精神也是新时代企业家内在的最宝贵的品质。这种精神的主要表现和特征是,在涉及企业重大战略乃至生死抉择上,不犹豫豫,不怕前怕狼后怕虎,敢于拍板定案,敢于出手“亮剑”,敢于挑战困难,敢于迎接新的机遇。华为的领头人任正非先生就是冒险精神的直接体现者,他的治理之道,很重要的一条就是不服输、不怕输,敢于冒险,敢于失败,敢于争顶,敢于胜利。

担当精神。担当是企业家精神的底色,也是企业家精神的核心要件,是企业家一种很高的境界。新时代的企业家应当具有超乎一般人的责任感和使命感。这种担当,包括对社会的担当,对国家的担当,对企业的担当,对职工的担当。表现在,企业家要有大局意识,有世界眼光,有全球视野,有责任意识,敢于担责,敢于负责,能很好地担负起企业发展责任,也能很好地承担起应有的社会责任。同时,对当代中国而言,站在新时代发展的交汇口,作为有担当的企业家也要有为国家担当的精神,能积极为实现中华民族伟大复兴的中国梦贡献自己的智慧和力量。

牺牲精神。这种牺牲精神实质上就是有为“大我”舍“小我”的精神。我们常说有牺牲精神的共产党员是用特殊材料制成的,实质上企业家也应当是用特殊材料制成的,没有奋斗事业的牺牲精神,没有职业牺牲精神,就不能算是真正的企业家,就不会具有企业家精神。从另一个角度看,作为企业发展的总设计师和战略的具体实施者,企业家的牺牲精神,也是企业家的本能所在,职责所在。企业家就是要在竞争中把握大势,善抓机

遇,积极进取,把企业带到一个持续发展的新高度。

方发展格局具有关键性作用,对全国发展大局具有举足轻重的示范意义。

那么,我们究竟应该如何建设,才能使山东在全国新旧动能转换大潮中不辱使命、不负众望?

建设新旧动能转换综合试验区,要科学甄别、分类施策。在传统动能方面,对“两高一资”产业、产能过剩产业,应运用市场化、法治化手段,强化质量标准约束和资源环境倒逼,实现资源的优化配置;对于产品品质偏低、深耕潜力较大的产业,应加快技术改造和研发投入,促进供给水平整体跃升;对于集群规模大、技术积累广、产业链条长的产业,应整合资源、统筹布局,进军价值链高端。在新动能方面,对于已具规模、掌握核心技术、标准领先的产业,应推动其向更高层次和更大集群方向发展;对于蓬勃兴起的产业,应完善支持政策,审慎监管,在产业化和标准化上取得突破;对于处于萌芽状态的产业,应聚焦引领性、标志性和颠覆性前沿技术,助推其展翅高飞。

同时,建设新旧动能转换综合试验区,要做好长期改革的准备,妥善应对改革过程中出现的利益冲突和错综复杂的问题。首先,要准备好打一场与新经济的“遭遇战”。山东历史上的“高能耗、高污染、高负债”与“新经济、新动能、新模式”正面交锋,“去产能、去库存、去杠杆、降成本”与“共享经济”“互联网+”“人工智能”“新动能”同时推进。我们既要化解盘根错节的“老难题”,又要应对日新月异的新挑战,需要勇敢担当和不懈创新精神,来打赢这场旧产能与新经济的遭遇战。其次,做好打一场“攻坚战”的准备。新动能不会凭空而来,其背后是全面深化改革,通过新旧动能转换实现经济提质增效,改革创新必然伴随着对既有规则秩序和利益格局的改变。我们既要克服畏难迟滞的情绪,也要避免一哄而上的任性;不仅需要破除利益藩篱的勇气,更得具备让新产品、新业态、新模式、新产业加速成长的智慧。最后,在经济发展形态日新月异的新时代,新旧动能是相对的,不断变化的,新旧动能转换需要久久为功的改革韧劲。新动能在孕育壮大中要提升政策的“边际效益”,旧动能在转型升级中要卸下产能的沉重包袱,这将极大考验政府的改革智慧。

当前,山东经济正处在新旧动能转换的胶着期。新旧动能转换综合试验区建设总体方案的获批,为山东奋力走在全面建成小康社会前列,迎来了千载难逢的发展契机。在这个爬坡过坎的关键阶段,全省需要继续保持战略定力,主动适应高质量发展的新时代要求,以百倍的勇气和魄力,综合考量、统筹谋划,努力完成中央赋予山东的神圣使命。

(执笔人:黄晋鸿、刘晴)

高铁走出去的风险和启示

□ 张玉环

高铁是重要的国家名片,高铁“走出去”对促进我国经济转型、化解过剩产能、推动“一带一路”建设意义重大。高铁属于较为“奢侈”的基础设施投资,对资金需求极大,建设周期和成本回收周期都相对较长,面临的政治经济安全等风险极为复杂,需要我们正视风险挑战,政府企业通力合作,共同采取积极应对措施。

2017年12月21日,中泰铁路合作项目首段1期3.5公里建设工程正式动工,成为中国在东南亚继雅万高铁后开始动工的第二条高铁线路(中泰铁路为“准高铁”)。目前,高铁和支付宝、共享单车、网购被称为中国“新四大发明”,成为中国亮眼的名片。然而,即使在中国高铁技术、成本和运营等优势保障下,以及政府和高铁相关部门的联合推动下,中泰铁路也经历了一波三折,历时四年才正式开工,这反映出中国高铁“走出去”面临一定风险和考验。中国高铁“走出去”对我国高端装备制造出口、加强同周边地区经贸往来以及推动“一带一路”互联互通建设意义重大,我国还需制定相关策略应对挑战。自从2013年中国高铁快速“走出去”后,海外高铁项目折戟案例频发,例如,委内瑞拉、墨西哥和美国高铁项目因为国内经济动荡、政党意见不一等原因而终止,沙特高铁也因成本过高致使中国企业遭受巨额损失。中国高铁“走出去”作为“一带一路”基础设施互联互通的重要一环,面临重重风险和考验,主要包括以下几个方面:

政府违约风险。高铁建设耗资巨大,各国政府还需考虑国内政治稳定、民意等问题,因此高铁建设一旦面临政治危机或遭遇民意反对,往往会面临延迟甚至取消风险。中泰高铁、墨西哥高铁及美国西部快线高铁项目均经历了政府违约风险。2013年,国务院总理李克强和时任泰国总理英拉签署“高铁换大米”协议,中泰高铁项目正式启动。然而,2014年5月,泰国发生军事政变,英拉下台。巴育接任总理后,暂停了英拉政府时期的大型基础设施建设项目,中泰高铁项目也被暂时搁置,此后才重新启动。2014年,中国承建墨西哥高铁项目中标三天后被告告知无效,主要是因为墨西哥建交政府因涉嫌腐败遭到民众反对,民众认为高铁项目也存在“黑幕”。另外,墨西哥执政党面对的反对党压力日益增大,反对党借高铁项目和腐败事件向总统施加压力,无法赢得各界支持的涅托政府不得不取消高铁项目。中国高铁“走出去”多为新兴经济体和发展中国家,不少国家政治混乱,政府治理能力较低,且经济不能完全自给,政府违约行为屡见不鲜。

经济风险。2008年金融危机以来,全球经济复苏缓慢,呈现低增长态势。近几年来,经济停滞并未明显好转,国际原油价格和大宗商品价格持续走低,这沉重打击了以大宗商品和石油为主要经济来源的发展中国家。我国高铁“走出去”的地带也不乏此类国家,这些国家一旦出现经济危机,将为企业带来巨额损失。在经济不振的形势下,这些国家可能会压缩基础设施建设财政预算,而本国的支付能力和偿债能力也会进一步降低,这些都会对工程项目带来不利影响。例如,2016年,中国铁建承建的委内瑞拉高铁项目成为烂尾工程。前期投资付诸东流,这主要是受到了委内瑞拉国内经济危机的影响。委内瑞拉经济结构单一,经济收入主要依靠原油出口,近年来原油价格持续走低,外汇收入减少,国内通胀严重,经济形势不断恶化,委政府支付能力下降,最终高铁项目无疾而终。

市场竞争风险。高铁建设门槛较高,海外市场规模有限,中国高铁“走出去”还面临来自日本、法国、德国等高铁强国的竞争。在欧洲地区,法国已深耕多年,中国高铁进入欧洲市场实属不易,即是最初承建的安伊高铁,中国也主要提供承建和资金支持,大部分装备和技术依然采用欧洲标准。在亚洲地区,日本新干线技术成熟,运营经验丰富,也备受一些国家欢迎。相比之下,中国高铁在性价比方面优势明显。目前,中日在亚洲市场上的高铁竞争比较激烈。一些国家出于安全考虑更青睐日本新干线,但对于经济发展水平有限的发展中国家来说,建设高铁可能带来沉重的财政负担,解决高铁资金问题成为当务之急。例如,新加坡和马来西亚两国对新马高铁有不同看法,新加坡方面倾向于选择在车辆和信号系统方面经验丰富的日本企业;马来西亚因为需要承担大部分建设费用,因此更偏向成本较低的中国企业。

东道国分化施压“高铁平衡术”。东道国利用中日高铁竞争最大限度维护本国利益,这可能增加中国投资海外高铁的负担。一方面,中日在东南亚高铁市场的竞争愈演愈烈,东道国为寻求平衡,在满足基本原则的情况下,通常将不同高铁项目授予不同国家承建。例如,中国获得了泰国廊开至曼谷达普的铁路项目,而日本则赢得曼谷到清迈的高铁项目;印尼政府同样如此,2015年中国赢得雅万高铁项目,该项目成为采用中国高铁技术、标准和装备的海外第一单,但印尼政府并未放弃日本新干线技术,两国仍就雅加达和印尼第二大城市泗水之间的铁路高速化计划保持磋商。

高铁是重要的国家名片,高铁“走出去”对促进我国经济转型、化解产能过剩、推动“一带一路”建设意义重大。面对风险和考验,政府和企业还需共同积极应对,在如下方面积极作为:加强政府、企业互动合作,合力减小经济风险。近年来,政府层面的“高铁外交”在推动高铁“走出去”过程中发挥了无可替代的作用。中国投资的大型海外高铁项目几乎都是政府自上而下顶层设计的产物,但这可能也存在弊端,即高铁企业承担海外高铁项目成为“政治任务”,不计成本完成的高铁项目有可能给企业带来沉重财务负担。因此,政府在进行“高铁外交”过程中,除进行顶层设计、提供配套服务外,应给予企业更多自主权,理性进行项目投资,政府和企业互相配合而又各司其职,最大限度防范经济风险。

政府及相关金融机构需继续加大对高铁企业“走出去”的政策支持力度。在“一带一路”倡议的推动下,我国高铁企业“出海”迎来更多机遇,国有商业银行、政策银行,包括亚投行在内的多边投资银行、丝路基金等多边基金也为对外基础设施建设提供了多种融资渠道,政府可继续扩大对外产能合作的范围和规模,进一步丰富对高铁企业开辟海外市场的财税金融鼓励政策,丰富多双边合作基金,为企业参与海外高铁项目提供更为丰富的融资渠道。

为高铁企业在“走出去”过程中需进一步提高风险管控意识和水平。高铁属于较为“奢侈”的基础设施建设,对资金需求极大,建设周期和成本回收周期都相对较长,面临的政治经济安全等风险更为复杂。我国高铁企业具有丰富的海外工程承包经验,不过,面对全球经济发展的新形势、新局面,高铁企业仍需充分认识并适应行业发展新常态,提高风险管控能力。一是充分调研项目面临的现实,充分考虑世界经济形势及东道国经济情况,政府财政收支情况、国家发展战略等经济因素,防范经济恶化带来的风险,通过成立风险管理部或聘请专业咨询公司,全面细致地解构项目风险;二是制定应对具体风险的管理条例和机制,例如针对东道国治安不佳等安全风险,可强化安全监控,制定应对预案,加强安全演练等。(作者单位:中国国际问题研究院世界经济与发展研究所)