

# 中国企业500强技术创新仍乏力

□本报见习记者 郝俊

中国企业联合会、中国企业家协会近日发布“2011年中国企业500强”榜单。在这份以2010年营业收入为标准的排行榜中,中石化、中石油和国家电网分别以1.969万亿元、1.721万亿元和1.529万亿元位列前三名。此外,中国企业500强入围门槛提至141.98亿元,与上年相比增长31.15亿元,增幅28.1%。

## 国企资产利润率不足民企一半

该榜单显示,民营企业与国有企业规模差距依然显著。入围榜单的184家民营企业,其营业收入共计6.24万亿元,仅占“中国500强企业”营业收入总额的15.31%。

然而,国有企业的整体经济效率则明显不如民营企业。榜单中,316家国有企业的收入利润率和资产利润率分别为5.67%、1.75%,均低于民营企业的6.05%和3.63%。国企资产利润率尚不足民企的一半。

研发投入方面民营企业同样有较好表现。2011年中国企业500强的平均研发强度(研发投入占营业收入的百分比)为1.41%。其中,民企1.80%的平均研发强度高于国企的1.34%。

## 增长并非来自技术进步

值得注意的是,在填报了研发数据的422家企业中,仅中兴通讯股份有限公司的研发强度超过10%;11家企业在5%~10%之间,较上年减少5家;有218家企业的研发强度不足1%。

从规模来看,研发投入资金最大的5家企业是中国石油天然气集团公司、中国航空工业集团公司、华为技术有限公司、中国移动通信集团公司、国家电网公司,2010年投入研发费用分别为226.17亿元、184.47亿元、165.56亿元、145.16亿元、98.47亿元,占各自营业收入的比例分别为1.31%、8.79%、8.95%、2.62%、0.64%。

对此,随榜单同时发布的分析报告指出,绝大多数中国500强企业的增长,仍然不是靠技术进步推动的。

专利方面亦反映出我国大企业的技术创新能力没有发生本质变化。入围名单中,从提供数据的390家企业来看,2011年中国企业500强共拥有专利22.08万项,比上年的16.96万项增长了30.19%。其中,发明专利5.88万项,比上年的5.82万项略有增加,仅占全部拥有专利数量的26.63%。

从单个企业来看,拥有专利数量超过1万项的有4家企业,超过1千项的有11家企业。

分析人士指出,拥有专利数量,尤其是发明专利数量,是企业技术创新活动的重要指标。同时,科技产出包括中间产出和最终产出,专利只是衡量中间产出的指标,最终还要表现为收益性产出、技术性产出和竞争性产出。

“我们还没有培养创新精神的土壤。”埃森哲(中国)有限公司总经理王波说,中国企业的专利,大部分是在国内本土申请的,而在国际主要专利机构所受理的专利中,来自中国企业的申请只占1%。

## 大企业创新能力不足

从行业分布来看,同样反映出我国大企业技术创新能力不足的现状。有分析指出,中国500强企业多集中于重化工领域,利润来源主要依靠资源垄断、规模经济和低成本。在2011年世界企业500强所涉及到的45个行业中,有23个行业没有中国企业入围,这些行业的竞争力更多体现在核心技术、全球品牌和供应链、长周期高强度的研发投入以及对消费者的深入研究等方面。

中国企业联合会、中国企业家协会会长王忠禹表示,提升自主创新能力是我国摆脱受制于人局面、加快转变经济发展方式的必由之路。他同时强调,与企业单独进行自主创新不同,许多国际知名企业非常重视以带动产业链技术升级为目标创新能力提升。

王忠禹建议,对于我国优势企业来说,要在注重提高自身自主创新能力的同时,高度重视增强产业链创新的主导能力,推动自主创新能力进入高级阶段。

# 节能汽车百亿补贴将转向



补贴门槛的提高将迫使企业在新能源技术创新和节能降耗方面投入更多的资金和精力

## □本报见习记者 贺春禄

近日,财政部经济建设司处长向弟海对外宣布:“10月1日起将实施新的节能汽车补贴政策,车辆每公里平均油耗从现在的6.9升下降为6.3升。”此前,工信部副部长苏波亦对媒体透露,节能汽车补贴政策仍将继续实施,但指标门槛将提高。

对此,多家证券公司发表的周报指出,补贴门槛的提高将有助于自主品牌车企提升技术实力,迫使企业在新能源技术创新和节能降耗方面投入更多的资金和精力。

著名汽车行业评论人张志勇在接受《科学时报》记者采访时则表示,节能补贴门槛的提高,将让目前“普惠制”政策真正成为推动我国汽车产业向节能环保方向发展的推动器。

## 从财政促销回归节能本源

节能汽车补贴政策始于去年6月,旨在推进我国汽车产业的节能减排战

略。消费者在购买排量1.6升及以下、每公里平均油耗为6.9升的乘用车时,均可享受3000元的节能补贴。

据悉,财政部为该补贴政策投入120亿元专项资金。截至2011年5月底,可享受补贴的车型由推广前的101个增加到427个,推广的节能汽车总量达到了251万辆。

张志勇指出,实施节能汽车补贴政策初衷,是为达到节能减排与环保的目的。但该政策涉及的车型数量太多,几乎所有车企都有产品进入了补贴目录,成为一种普惠制的政策。这与政策的初衷已相背离,成为一种由财政拨款支持的市场促销行为,而不是真正意义上推动汽车节能环保的政策。

按照新出台的标准估算,目前已正式入围产品目录共计427款车型中,接近70%的车型将会在新补贴名单中消失。目录中几乎绝大多数1.4升排量及以上的车型,都无法达到百公里平均油耗6.3升的标准。

如此严苛的新政实施后,无论是外资、合资或自主品牌的节能汽车,都将遭受

到严峻的考验。但采访过程中多位专家表示,这正是补贴标准调整之所在,此举将真正推动我国汽车产业往节能减排与绿色环保方向发展,进一步推动产业结构的优化与调整。

知名汽车评论人陈光林在接受《科学时报》记者采访时说:“调整后的新政策无疑是正面和积极的,更适应我国汽车产业的结构调整。”

张志勇也赞成实施新标准:“提高门槛后的标准符合国家节能环保的基本政策,扭转了原本成为普惠制和促销制的政策,对中国整个汽车产业的节能和技术进步有着积极意义,将使政策回归到节能的本源。”

## 短期内对销量影响不大

尽管新政策实施后,补贴目录将有超过70%的车型不能再获取节能补贴,但业内普遍认为对今年我国小型乘用车整体销量影响不大。

华泰联合证券在发表的汽车行业周报中指出,乘用车今年销量增速仍有保

障,假设有30%节能车购买者对3000元补贴敏感,补贴标准提高对全年乘用车销量影响仅在1%以内。

上海证券通证券分析师王一鸣在接受《科学时报》记者采访时表示:“节能汽车补贴门槛提高后,由于不少车型达不到补贴标准,预计购车的刺激力度将减弱。但我认为这对整体汽车板块影响较为有限,预计将更多体现为交易机会。”

在近日举办的“2011国际汽车零部件博览会”上,长城汽车北京地区的一位销售主管王宝告诉《科学时报》记者,以每百公里平均油耗为6.9升的腾翼C30 1.5升为例,在节能补贴门槛提高后,这款车将不能享受3000元节能补贴。但他认为这不会影响消费者的购车意向,因为这款车目前已有较大幅度的让利促销政策,销量很不错。在3000元补贴取消后,厂商可能会再增加优惠幅度,吸引消费者购买。

陈光林表示,新政的出台对消费者购车的影响微乎其微,可以忽略不计。今年汽车整体销量的放缓,与国家目前财政紧缩政策有关。

张志勇也认为,新政的实施会影响今年的整体车市,但不会太大。今年车市表现不是很好,但压力不是来自节能补贴政策将提高,而是大环境的改变以及过去很多汽车优惠政策的退出。

## 自主品牌将受较大冲击

记者从中国汽车工业协会获悉,今年1至7月自主品牌汽车销量同比继续下降,以8月为例,乘用车自主品牌共销售40.74万辆,同比下降2.86%。在其他外资品牌市场份额有所提升时,自主品牌却出现了较大下滑。

经历前两年爆发式的增长后,自主品牌车企如今已进入发展瓶颈期,在节能补贴门槛提高后,受到的冲击也最大。目前已公布的六批“节能产品惠民工程”节能汽车推广目录中,自主品牌车型占据半壁江山。一旦门槛提高后,大部分车型将无法继续享受补贴。

如果试图维持之前的销量,只能如长城汽车销售主管王宝所言,收回的3000元补贴今后将由厂家掏腰包为消费者“埋单”,而在原材料与人力资源普遍上涨的背景下,车企无疑将背负巨大的经济压力。

但从长远发展来看,这是自主品牌必须经历的阵痛期。陈光林告诉记者,过去国家给予自主品牌一定的政策支持,但不可能永远躺在政策的安乐窝里,必须从力度上逐渐减小,促使车企加大在节能与新能源汽车方面的投入。

张志勇也认为,普惠制政策不会真正达到上企业提升技术的目的,所有自主品牌车企几乎都有车型进入补贴目录,厂家根本不会在节能研发方面投入更多资金。过于宽松的政策,让自主品牌车企在开发和创断方面失去了动力。随着门槛的提高,自主品牌车企会感受到实实在在的压力,迫使他们主动去开发更节能、更省油的技术和车型。

多家证券公司发表的周报也指出,从长远发展来看,补贴门槛的提高将有助于自主品牌车企提升技术实力,迫使企业在新能源技术创新和节能降耗方面投入更多的资金和精力。

## 观察家

当我们探讨“中小企业融资难”破解之道的时候,我们真正需要考虑的,是如何使中小企业在创业、创新、科技进步领域的回报与畸形的房市回报之间实现一个合理的平衡,甚至逆转。

# “中小企业融资难”到底有没有解

## □瞬雨

中小企业融资难的问题提出有多长时间了,无从考证,但确实已经很多年了。我们始终在探讨“破解之道”,却始终未能破解。

我们总是说,改革开放以来中小企业贡献了大部分的GDP、进出口和就业,甚至超过一半的税收;我们也总是说,中小企业是科技创新的重要力量,三分之二的发明专利和五分之四的新产品都来自中小企业。但只要创业和投资的峰会召开,我们总是能听到“中小企业融资难”的问题,包括创业难、贷款难和上市难,即使是中小企业当中已经享受到风险投资青睐的科技创新企业也是如此。

或许有人会问,既然有这么多的指标作为整体表现优秀的反映,中小企业应该很受资本重视、很得市场宠爱才对。但问题的关键是,无论是GDP、进出口,还是就业和税收,这些都只是经营性质的参数,而不是利润回报的参数。

举个例子,今年二季度,以26%的市场份额占据全球手机市场榜首地位的企业,不是苹果,而是诺基亚;苹果的市场份额只有4%。然而,是苹果刚刚夺取了全球市值第一企业的宝座,诺基亚则风雨飘摇。两项参数

完全倒挂,形成了鲜明对比。

中小企业也是同样的道理,虽然贡献了大部分的GDP、进出口、就业和税收,但在央企垄断和房市畸形收益的双重挤压之下,利润率却始终偏低。就像上世纪80年代那句流行语——“搞导弹的不如卖茶叶蛋的”,放在今天就是“做企业的不如囤地皮的”、“创业的不如炒房的”。

在笔者看来,中小企业融资难,主要的障碍在银行,主要的压力则来自于房市。

银行不肯给中小企业融资的直接原因是回报难。有人会问:给央企和国企融资,银行获取回报就容易吗?至少表面上是的。贷款之后利息肯定是要还的,即使到期还不上本金,只需要再次融资即可。就算将来企业倒闭血本无归,这笔烂账也会由纳税人来承担,银行自身并无多大风险。可以说,给央企和国企贷款在很大程度上是银行的“本职工作”和政府的行政性要求,这也是由中国诸多商业银行的国有性质决定的。这边无风险(实际上是将风险转嫁给了纳税人),那边却存在这样那样的风险,银行会选择哪一边的客户呢?结论是很显然的。

面临金融危机的时候,放宽信贷拯救经济本来没有错。如果放宽的这部分信贷能够有一个合理的比例,真正用于辅助中小企业的健康发展,那么“中小企业融资难”

也就不成为问题。可惜,一方面央企和国企都有政府背书,形成了银行贷款首选的天然“低风险”客户群;另一方面,中国现存的投资渠道分布状态又极为畸形,房市在相当长时期维持了低风险高回报的特征,使得融到资的央企、国企纷纷将资金一窝蜂地用于房市开发和炒作。有这两方面力量的作用,真正需要资金的小微企业就只能望资兴叹了。

反过来,面临通货膨胀风险的时候,收缩信贷也没有错;可中国的银行都“习惯于”拣软柿子来捏,收缩的具体对象,在银行的操作下都直接针对中小企业,原因也很简单,它们没有后台,是银行得罪得起的客户。

那么,除了银行,民间资本和创投市场能够缓解中小企业融资难的问题吗?

其实,中小企业融资难不仅仅是不能从银行贷到资金,还在于民间借贷的成本太高。吴英“集资诈骗”的惨案是有代表性的民间借贷问题样本,其根本成因就在于银行对中小企业紧锁大门,而民间融资成本高昂。实际上,民间借贷成本的居高不下,同样绕不开房市的原因。因为房市畸形的投资回报率,民间有再多的资金,大部分也都流向了房产投资,形成了华山一条路的资本险境。而真正需要这些民间资本的非房产类中小企业却得不到