

本书为北京市社会科学“十五”规划项目最终成果

“入世”过渡期后的 北京经济安全研究

叶卫平·著



中国经济出版社
CHINA ECONOMIC PUBLISHING HOUSE



Kushi Guoanqi Hou De

F127.1

6

本专著为北京市社会科学“十五”规划项目最终成果

“人世”过渡期后的 北京经济安全研究

叶卫平 著



中国经济出版社

CHINA ECONOMIC PUBLISHING HOUSE

北京

图书在版编目(CIP)数据

“入世”过渡期后的北京经济安全研究/叶卫平著. —北京:中国经济出版社,
2006.4

ISBN 7-5017-7534-6

I. 入… II. 叶… III. 经济—国家安全—研究—北京市 IV. F127.1

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2006)第 037146 号

出版发行:中国经济出版社(100037·北京市西城区百万庄北街3号)

网 址:www.economyph.com

责任编辑:彭彩霞(电话:010-68354371;email:winterpeng@126.com)

责任印制:张江虹

封面设计:红色方块封面设计/谭雄军

经 销:各地新华书店

承 印:三河市华润印刷有限公司

开 本:787mm×980mm 1/16

印张:13.25 字数:175千字

版 次:2006年4月第1版

印次:2006年4月第1次印刷

书 号:ISBN 7-5017-7534-6/F·6085

定价:28.00元

版权所有 盗版必究

举报电话:68359418 68319282

服务热线:68344225 68369586 68346406 68309176

前
言

中国“入世”过渡期将于2006年底基本结束。电子信息产业安全、汽车工业安全、城市化安全是影响“入世”过渡期后北京经济安全的主要因素。北京电子信息产业和汽车工业是北京“十五”、“十一五”期间大力发展的支柱产业,消除了它们的经济安全隐患,就在相当大的程度上消除了北京的经济安全隐患;保证了它们“入世”过渡期后的健康、可持续发展,也就促进了北京经济在“十一五”期间的健康、可持续发展。北京城市化安全是贯彻实施2005年1月国务院批准的《北京城市总体规划(2004年—2020年)》的重要领域,消除了北京城市化的安全隐患,对于北京城市总体规划在“十一五”期间的贯彻实施具有较大意义。城市是第二产业和第三产业的重要载体,实现了北京城市化的“入世”安全,对于北京第二产业和第三产业应对“入世”挑战、赢得“入世”机遇具有较好的实际应用价值。

本专著运用中国“入世”经济安全的一般理论,从一般到个别地进行了调研和相关数据、案例的收集工作,使研究深入到北京电子信息产业、汽车工业、城市化的各相关领域。然后从个别到一般地对北京电子信息产业、汽车工业、城市化的各相关领域进行了分门别类的研究,分别指出了它们“入世”后的经济安全隐患,进而揭示了“入世”对北京电子信息产

业、汽车工业、城市化安全的影响。在此基础上,运用中国“入世”经济安全对策的一般理论,结合国内其他地方的相关经验教训,从一般到个别再从个别到一般地提出了北京电子信息产业、汽车工业、城市化应对“入世”经济安全挑战的对策。

本专著各章的主要内容和观点如下:

第一章“‘入世’对北京电子信息产业安全的影响”,分析了北京电子信息产业为了规避西方跨国公司的冲击而选择的向产业链低端发展的对策。我们认为这个对策让更多的北京电子信息企业成为西方跨国公司的组装企业或者代工企业,以达到变冲击为合作的目的,虽然在一定程度上避免了与西方跨国公司发生正面冲突,但却导致了技术上更加被西方跨国公司控制的安全隐患。具体表现在:①北京电子信息产业在集成电路和操作系统上更加受制于人;②数码相机等消费类电子产品由于缺乏核心技术正在失去市场。

该章提出了以下一些观点:①一般认为,引进国外生产线可以获得部分核心技术。我们认为,引进国外生产线获得的只是这条生产线的产品制造技术,而产品制造技术不等于核心技术,因为它不能实现该生产线的自主升级换代。②一般认为,对西方跨国公司业务部门的并购可以获得核心技术。我们认为,像联想集团对IBM的个人电脑和笔记本电脑业务这样的并购并不能获得核心技术。

第二章“消除北京电子信息产业安全隐患的对策”,指出集成电路和操作系统是北京电子信息产业的“短板”,消除北京电子信息产业安全隐患的根本对策是“决战高端”。为此要细分“决战高端”的扶持政策:第一,要细分对北京软件和集成电路产业的扶持政策,突出扶持通用集成电路、操作系统和数据库软件这些高端行业。第二,要细分对北京通用集成电路、操作系统和数据库软件行业扶持的重点,突出对自主开发与创新项目的扶持。第三,要细分对自主开发与创新项目的扶持重点,把设计工具和制造设备的自主开发与创新作为重中之重。第四,要细分移动通讯、网络

计算机、数码相机、数字电视等终端产品的产业链,把扶持的重心放在产业链的高端即集成电路和操作系统领域,特别是要加强系统级集成电路(SOC)的研发。

由于北京许多信息终端企业目前尚处于组装乃至贴牌阶段,对“决战高端”的进击方式也需要因地制宜地加以细分:有的应该一步到位,直接从集成电路和操作系统的自主开发切入;有的可以逐步迂回,从集成电路和操作系统以外所有次核心技术的自主开发切入。还要细分“决战高端”的激励措施:第一,要细分激励措施的种类,在当前形势下,应该特别突出政府采购对大中型自主研发项目的促进作用和风险投资机制对中小型自主研发项目的支撑作用。第二,要细分对中关村科技园区的激励措施,加强对海淀科技园等自主研发水平高、比重大的园区的奖励和支持。第三,要细分对信息终端产品企业的激励措施,变一般地给优惠为鼓励和引导它们参加核心技术的开发,从而赢得制定标准的资格。

该章提出了以下一些观点:①北京电子信息产业的扶持政策和激励措施很多,如何通过细分来突出重点,从而取得事半功倍的效果却是学术界少有研究的。②北京电子信息企业向台湾威盛电子科技有限公司学什么,一般认为应该学习它如何在芯片组领域与英特尔抗争并成为世界著名的芯片组企业。我们认为:虽然从表面上看威盛电子科技有限公司的迅速发展依赖于传统产品芯片组,但真正的动力却在于通用CPU的研制;英特尔对威盛电子科技有限公司的害怕从表面上看源于它的传统产品芯片组,然而真正害怕的却是它的通用CPU的研制能力;威盛电子科技有限公司屡遭英特尔侵权诉讼之剑的打击,从表面上看祸起于传统产品芯片组,实际上却是因为它的通用CPU自主研制能力尚不够强大。③一般认为印度软件产业与我国情况相近,是我国和北京市软件产业学习的楷模。我们认为印度软件产业“代工第一”的发展战略不值得我们软件产业照搬,因为不掌握软件的核心技术,只能当软件生产大国,当不了软件生产强国;只能当软件出口大国,当不了软件出口强国。④一般认为已经在美国纽约和香

港证券交易所上市的全球第四大芯片制造企业——中芯国际来北京设立生产线,是北京电子信息产业发展的重要机遇,应该作为扶持的重点。我们认为,北京市对它除了减免土地出让金和企业所得税等优惠政策外,没有必要另加扶持了,因为它是个芯片代工企业,并不掌握自主升级换代的核心技术。

第三章“‘入世’对北京汽车工业安全的影响”,指出北京是新中国汽车工业的基地之一,汽车工业曾经为北京经济发展做出过重要贡献,今天北京发展现代制造业应该把汽车工业作为支柱产业。可是,北京汽车企业为了规避“入世”过渡期后的冲击,主动与韩国现代自动车株式会社和德国戴姆勒—克莱斯勒股份公司合资,这从眼前看似规避了未来的冲击,但从长远看却有可能使北京汽车工业失去发展的主导权,形成比较严重的机会风险。我们认为这种风险主要表现在两个方面:①乘用车工业依赖外资从而空心化的风险。②商用车工业被外资控制的风险。

该章对这两个方面的风险进行了分析,提出了以下一些观点:①一般认为,北京现代汽车有限公司出车快、产量高,索纳塔和伊兰特车型排量较大、技术含量较高,因此是成功的。我们认为,由于韩国现代自动车株式会社在北京现代汽车有限公司之外独资制造包括发动机和变速箱在内的大部分轿车零部件,北京现代汽车有限公司实际上已经空心化,变为一个只剩下冲压、焊装、涂装、总装功能的“壳”;加上因为合资而淡薄了自主开发意识,在品牌和车型上严重依赖外资,出现了变成外资附庸的风险,应该引起北京汽车工业控股有限责任公司的重视。②一般认为,北汽福田汽车股份有限公司的欧曼重型车应该与世界第一大重型卡车制造商戴姆勒—克莱斯勒公司合资,因为尽管它在车身的自主开发上水平不错,但底盘还是不行;要想在国际市场立足,必须与强大的跨国公司合资。我们认为,双方建立生产奔驰重型卡车的合资公司后,福田欧曼重型车有可能最终被迫停产。因为中方虽然可在合资公司外保留自己的福田欧曼重型车厂,但由于资金分散,势必难以保持原来的发展势头,与合资重卡的距

离越来越大,最后使自己对福田欧曼重型车的长期研制付诸东流。

第四章“消除北京汽车工业安全隐患的对策”提出,第一,变依赖外资品牌为扶持自己的品牌,是北京乘用车行业克服风险的首要对策。要有自己的品牌,就要走自主设计车型的创新之路。自主设计车型可以采取自行开发、联合开发、委托开发等多种形式,可以由“有产权、没知识”向“有产权、有知识”逐步过渡。有了自主设计的车型,还要掌握自主知识产权的汽车发动机等技术,才能比较完整地拥有汽车的核心技术。为了增强自主研发汽车核心技术的实力,北京汽车企业要利用中国“入世”后西方汽车跨国公司纷纷抢占中国市场的机会“走出去”,把自主品牌汽车打进国际市场。第二,北汽福田汽车股份有限公司与戴姆勒—克莱斯勒公司最好的合作方式是通过坚韧的谈判,向它购买底盘等方面的技术。当然,戴姆勒—克莱斯勒公司吃掉福田欧曼重型车乃至整个福田品牌的决心已定,是不会轻易向北汽福田汽车股份有限公司出售技术的。在这种情况下,北汽福田汽车股份有限公司要想不被戴姆勒—克莱斯勒公司所控制,要想从中国企业500强走向世界企业500强,就只有走自主开发之路了。该章第二节“商用车行业克服风险的对策”从北汽福田汽车股份有限公司自主研制欧曼重型车的实力和一汽集团自主开发新一代解放牌重型卡车J5系列平台及其柴油发动机的经验出发,论证了北汽福田汽车股份有限公司继续走自主开发之路、把福田欧曼重型车推向世界名车行列的可行性。

该章提出了以下一些观点:①“入世”经济不安全不能等同于“入世”挑战,“入世”经济安全也不能等同于“入世”机遇,它们与“入世”机遇和挑战是互相贯通的概念,不仅“入世”挑战会带来经济安全问题,“入世”机遇中间也存在着经济安全隐患。北京乘用车行业如果积极应对“入世”挑战,弱势行业可以实现经济安全;反之,北京商用车行业如果忽视“入世”机遇中间隐藏着的安全隐患,强势行业也可能发生经济风险。②提出了中国汽车企业走自主开发核心技术之路,可以有委托设计、联合开发、自

行开发这三个相互密切联系的阶段的观点。委托设计是中国汽车企业自主开发车型的初级阶段,它形成的自主知识产权虽然被称为“有产权、没知识”,但相对于引进车型组装而言,却有质的不同,可以为中国企业进一步实现“有产权、有知识”的自主开发创造条件。中国汽车企业根据实际情况,对这三个阶段既可以循序过渡,也可以跨越式前进。③中国汽车企业要用“运动战”补充“阵地战”,增强自主研发的实力。中国“入世”后,西方汽车跨国公司纷纷抢占中国市场,对一些发展中国家市场的争夺有所放松,从而为我国自主品牌汽车“走出去”创造了条件。北京汽车企业也要抓住和利用好这个机遇,用“走出去”增强自主研发的实力。

第五章“‘入世’对北京城市化安全的影响”指出,我国“入世”后,北京机械、纺织等传统工业以及传统商业受到了不同程度的冲击,剥离出比较多的下岗工人;根据战略性农产品在“入世”过渡期后会受到严重冲击的预期,各地纷纷调整“粮经结构”、“农工结构”和“一、二、三产业结构”,掀起了大规模的城市化浪潮,反过来使农业投资环境进一步恶化,迫使更多的农民进入北京等大城市。为了既能够满足本地人口迅速增长的就业和居住需求,又可以为外来人口找到就业和居住空间,北京不得不在“入世”后重新开始新一轮“摊大饼”式的扩大。为此,北京付出了十分沉重的资源环境代价,北京的交通基础设施更加不堪重负,旧城区的大拆大建使历史文化遗产流失严重。北京以及天津为了解决就业实施的高产业集聚使环京津贫困带难以迅速改变面貌,北京有可能因为自己腹地大而弱而成为经济孤岛,从而威胁它的可持续发展安全。而北京和天津的高产业集聚又使它们的产业结构严重雷同,不仅削弱了向冀北次区域中心城市进行产业扩散的能力,还反过来拖住了北京产业结构升级的后腿,对北京的经济竞争力构成了威胁;使北京的城市功能难以疏散出去,城市结构和人口结构得不到优化,土地、水、大气资源更加短缺,历史文化资源更多流失,城市变得更加臃肿,交通等基础设施更加不堪重负,从而影响了首都发展的安全。

该章提出了以下一些观点：①新世纪以来的世界城市化反常规地首先从发展中国家铺开了，其主要原因是西方发达国家所推动的经济全球化实质上是资本的全球化，表现为资本流向世界、利润流向西方，而劳动力却不能流向西方，只能大量涌入自己的大城市。然而，发展中国家大城市的制造业和现代服务业并没有随着人口的急剧增加而发展起来，结果城市化带来的不是现代化而是绝大部分居民的贫困化，各种“城市病”比西方发达国家有过之而无不及，泰国的曼谷就是它们的一个缩影。这种城市化是我国城市化要坚决抵制和避免的。②不改变北京单一中心的发展模式，就难以解决北京旧城区保护和城市建设之间的矛盾。③北京和天津产业结构的严重雷同，迫使冀北次区域中心城市也纷纷通过产业同构来进行集聚，从而使产业梯度转移第二次断裂，加剧了京津腹地大而弱的状况。

第六章“消除北京城市化安全隐患的对策”指出，根据“国家首都、世界城市、文化名城和宜居城市”这四大定位来调整北京的城市功能，是消除北京城市化安全隐患的出发点。北京、天津作为京津冀北经济圈的“双核”，北京产业结构的调整和城市功能的疏散离不开天津的配合。随着滨海新区列入国家“十一五”规划，天津成为京津冀北工业中心的定位已经明确。今后，北京和天津可以按照一地两城进行产业分工，北京以发展金融业等新兴第三产业为主，天津以发展先进制造业等第二产业为主。北京在第二产业格局上，应以发展高新技术制造业为主，在一般制造业上不应再与天津比门类齐全。天津在第三产业格局上，应大力发展国际贸易业、国际航运业、物流业，在金融业内不应再与北京比试高低。北京、天津的合理分工，不仅强化了它们的比较优势，有利于实现“入世”过渡期后的双赢，而且将使它们真正成为能够拉动冀北乃至整个河北、环渤海区域经济发展的“双核”。要使京津冀北区域经济合作不像历史上曾经发生过的那样流于形式，还必须进行党政官员政绩评价机制、增值税税收制度、财政转移支付制度、区域利益分配机制等方面的创新，在双赢和多赢的格局

下为京津冀北区域经济合作奠定更加稳固的基础。

该章提出了以下一些观点：①不赞成在通州区建设新的中央行政区，认为可以在首钢集团的钢铁行业搬迁河北后，在石景山区集中建设中央行政区。②北京金融街应该在西城区的二环路以外地区展开，才有利于旧城区的保护。我们应该有长远的眼光，宁肯现在旧城区每平方公里的产出率低一些，也要为北京这座历史文化名城的可持续发展保护好旧城区。③要使中心城的人口和功能向新城疏散，关键在于大幅度调整中心城的产业布局。中心城的旧城区应该以发展适合旧城传统空间特色的文化事业和文化、旅游产业为主，这既是保护北京这座历史文化名城的需要，也是为了保护北京与其他国家的首都、世界城市和宜居城市所不同的风貌与特色。④海淀区等地的高新技术产业应该努力向中心城的边缘集团和绿化隔离地区扩散，而自己只作为高新技术研发中心的布局区。这样既使海淀区的产业结构得到了优化升级，又使边缘集团和绿化隔离地区有了技术含量比较高又能吸纳比较多劳动力就业的支柱产业，不致于被新城区的进一步扩大所融合。⑤由于石油加工业和化学原料、产品制造业属于高水耗、高能耗、高污染排放行业，在水资源和后备土地资源都短缺的房山区规划石化新材料工业基地需要优化结构、有所取舍。⑥京津城际铁路通车后，北京和天津实际上成为一地两城，完全可以按照同一地域的框架来进行产业分工，分别形成强大的第三产业核心和第二产业核心。北京、天津产业上的严重同构致使它们的经济实力都不如上海，而北京、天津通过产业分工进行优势互补，那么北京的金融业、高科技产业+天津的先进制造业、国际贸易业、物流业=上海的经济实力。这还将使北京、天津有实力战胜“入世”对它们城市化的挑战，实现可持续发展。⑦要使京津冀北区域经济合作不流于形式，不重蹈华北地区经济技术协作会和环京经济协作区的覆辙，必须进行一系列的体制创新：第一，通过引入绿色GDP核算体系，创新党政官员政绩评价机制，改变重集聚而轻扩散的经济增长方式；第二，通过增值税税收制度的创新，鼓励京津冀北大

中城市调整和优化工业结构；第三，通过财政转移支付制度的创新，保护北京调整和优化城市结构的积极性；第四，通过区域利益分配机制的创新，建立 GDP 增减机制、财政收入补偿机制等突破行政区划限制的利益分配机制，鼓励京津冀北大中城市向周边地区扩散不适合在本地发展的产业。

我国“入世”经济安全理论主要是从国家层面上进行研究后形成的，该专著从首都北京的层面上进行研究，以对它有些补充。但限于本人的水平，该专著一定存在着各种不足之处，敬请广大学者和读者予以指正！

该专著作为北京市社会科学“十五”规划项目的最终成果，得到了北京市社会科学规划办公室的科研和出版资助，借此表示衷心的感谢！

中国人民大学经济学院教授 叶卫平

2006年4月6日

目
录

前 言	(1)
第一章 “入世”对北京电子信息产业安全的影响	
一、北京电子信息低端行业得到较快发展	(2)
二、集成电路和操作系统的“短板”	(6)
三、消费类电子缺乏核心技术的艰难	(13)
第二章 消除北京电子信息产业安全隐患的对策	
一、细分“决战高端”的扶持政策	(26)
二、细分“决战高端”的进击方式	(38)
三、细分“决战高端”的激励措施	(42)
第三章 “入世”对北京汽车工业安全的影响	
一、北京汽车工业“入世”后的新变化	(48)
二、乘用车工业依赖外资的风险	(52)
三、商用车工业被外资控制的风险	(62)

第四章 消除北京汽车工业安全隐患的对策

- 一、乘用车行业克服风险的对策…………… (68)
- 二、商用车行业克服风险的对策…………… (78)

第五章 “入世”对北京城市化安全的影响

- 一、北京“入世”后的就业压力…………… (84)
- 二、资源环境负担沉重…………… (89)
- 三、交通基础设施不堪重负…………… (100)
- 四、历史文化遗产流失严重…………… (107)
- 五、腹地大而弱的不安全…………… (113)
- 六、产业同构的不安全…………… (125)

第六章 消除北京城市化安全隐患的对策

- 一、由国家首都的定位确定北京的城市功能…………… (136)
- 二、由世界城市的定位确定北京的城市功能…………… (141)
- 三、由文化名城的定位确定北京的城市功能…………… (144)
- 四、由宜居城市的定位确定北京的城市功能…………… (150)
- 五、通过产业布局调整划分中心城和新城的功能…………… (153)
- 六、京津应按一地两城进行产业分工…………… (162)
- 七、化解城市化安全隐患的体制创新…………… (181)

参考文献…………… (197)



第一章

“入世”对北京电子信息 产业安全的影响

本章重点

- 一、北京电子信息低端行业得到较快发展
- 二、集成电路和操作系统的“短板”
- 三、消费类电子缺乏核心技术的艰难

电子信息产业是北京经济发展的支柱产业。目前我国电子信息产业的整体规模居全球第三,硬件制造业居全球第二。^①但由于绝大部分的核心技术不在中国企业手里,关税减让幅度又大,被公认为是“入世”后受冲击最严重的产业之一。2001年,由于互联网泡沫破裂,世界信息产业负增长7%,导致1999年至2003年世界信息产业年均只增长4.1%。但由于以我国为代表的亚太信息产业年均两位数的高速增长^②,2003—2007年世界信息产业年均增长速度将恢复到8.3%,到2007年,世界信息产业规模可能达到3.3万亿美元。因此,中国电子信息市场成为西方跨国公司急于进占的第一市场。北京电子信息产业为了规避西方跨国公司的冲击,选择了向产业链低端发展的对策,让更多的企业成为西方跨国公司的组装企业或者代工企业,以达到变冲击为合作的目的。这虽然使北京电子信息企业在一定程度上避免了与西方跨国公司发生正面冲突,但却埋下了技术上更加被西方跨国公司控制的安全隐患。

一、北京电子信息低端行业得到较快发展

“入世”三年多来,北京电子信息产业链中的低端行业得到了比较快的发展。移动通信、显示器、计算机、软件成为北京发展现代制造业的四大存量^③,在国内居于领先地位。

联想控股作为中国最大的PC生产商,利用“入世”后进口零部件关

① 信息产业部电子信息产品管理司:《信息产业电子信息产品“十五”投资指南(草案)》,北京市工业促进局网,2004年。

② 其中,2004年中国电子信息产业全年销售收入增长40%,产品出口增长41%;实现利税总额1500亿元,增长44.6%,利润增长速度首次超过销售收入增长速度。

③ 《2005年北京市国民经济和社会发展规划》。

税下降的条件,使产能扩展到了 500 万台。它在信息产业部统计的 2004 年销售收入超过 500 亿元的“IT 四强”中,从 2001 至 2003 年的第三位上升到第二位,销售收入也从过 300 亿元增加到过 500 亿元。^①

表 1-1 近年中国 IT 四强排序(亿元)

2004 年			2003 年		2002 年		2001 年	
排序	名称	销售收入	名称	销售收入	名称	销售收入	名称	销售收入
一	海尔集团	过 1000	海尔集团	过 700	普天集团	过 600	普天集团	过 400
二	联想控股	过 500	普天集团	过 600	海尔集团	过 600	海尔集团	过 400
三	TCL	过 500	联想控股	过 300	联想控股	过 300	联想控股	过 200
四	华为集团	过 500	TCL	过 300	上海广电	过 300	上海广电	过 200

资料来源:2004 年数据来自《北京日报》,2003 年以前的数据来自《第十五至十七届电子信息百强企业排名》。

2004 年 12 月 8 日,联想在放慢多元化投资速度的同时,重新强化了 PC 主业,与美国 IBM 签署了收购协议。联想出资 12.5 亿美元,收购了 IBM 的个人台式电脑和笔记本电脑业务,并在此后 5 年内有权根据有关协议使用 IBM 的“Think”品牌。根据协议,联想和 IBM 结成长期战略联盟,后者成为前者的首选服务和客户融资提供商,前者成为后者的首选 PC 供应商。这样,IBM 就可以为其大中小企业客户提供各种个人电脑解决方案,而联想将形成遍及全球 160 个国家的庞大分销网络和全球认知度,它的全球业务总部将迁往纽约,在北京和美国北卡州的罗利(Raleigh)设立主要运营中心,并在世界各地设立销售办事处。收购完成后,

^① 《北京日报》,2005 年 1 月 13 日。