

“军民融合”数以万亿计产业待启

■ 本报记者 赵玲玲

5年前,中国积极鼓励“军民融合”,先后出台了多个鼓励军民融合发展的纲领性文件。5年后,“军民融合”已上升为国家战略。加速军民融合已然成为“十三五”的主旋律之一。

北京现代产业规划研究院院长彭剑彪在接受《中国企业报》记者采访时表示,军民融合发展作为一项国家战略,关乎国家安全和经济发展全局,是大势所趋。伴随着国家鼓励军民融合发展政策的不断出台,社会资本参与军工领域的热情不断高涨。相信未来在更多社会资本参与的环境下,我国的军民融合进程将不断加快。但不可否认的是,目前我国军民融合的发展还面临着渠道不够畅通、体制机制藩篱仍然存在、思想观念转变不够彻底等一系列挑战,极大地影响了军民融合的步伐。

军工企业多领域“落子”军民融合

《中国企业报》记者了解到,目前各大军工企业都在积极落实军民融合战略,包括中国电子、中国兵器、中国电科、保利集团、航天科工、中航工业等军工央企都有军民融合的相关动作。

以十大军工央企之一的航天科工集团为例,已在工业互联网、商业航天、“营改增”税控、智慧城市、应急救援、高端设备空间信息服务等多个领域进行的军民融合中“开花结果”。

在航天科工董事长高红卫看来,一家军工企业要在社会上有影响力,必须高度重视军民融合产业。“2017年集团公司军民融合产业营业收入要达到1470亿元;初步构建协同共享的集团公司军民融合产业研发体系架构,逐步提升研发能力;着力构建‘制造与服务相结合、线上与线下相结合、创新与创业相结合’的新业态”。

高红卫认为,当前,集团公司的军民融合产业已经发展到不能靠采取简单的方式方法和经营策略来保持持续发展的阶段了,必须要有新方法、新思路、新举措来推动更大规模的产业发展。

“具体到实际,应该通过军民融合发展社会性的大平台来引领和扶持中小微企业,必须在专业化、系统化的基础上,大幅提升智能化、共享化的能力,促进供给侧结构更加合理,生产力层次更加丰富。”高红卫称。

中航工业航电股份董事长卢广山在接受媒体采访时曾表示,军工是尖端技术优先应用领域,也是颠覆性创新的汇聚之地。“从目前来看,中国军民融合产业前景极为广阔,通用航空、北斗卫星导航、商业航天发射、网络安全等,每一个产业无不是以万亿计的市场规模。”

“毫无疑问,近年来民营企业

参与国防建设的深度和广度都在进一步扩大,在‘军转民,民转军’这一军民融合的过程中,取得了丰硕的成果。”彭剑彪称。

民企盼军民融合更“接地气”

南京世域天基通信技术有限公司CEO郭正标是一个拥有商业航天梦的初创企业创始人,一个连续创业者。他涉足商业航天已有4年,渴望通过技术变现,通过自建低轨毫米波卫星通信星座,实现未来“5G+天基互联网+空间计算”的商业融合,使公司成为国内第一家拥有牌照的民营空间宽

带运营商。

但郭正标十分清楚,这样的构想靠单枪匹马是没法落地的,“工程庞大,并不是我们一家可以完成的,未来还是希望加强与各相关企业尤其是中央企业的合作,让技术配套层面更加完备。”郭正标对《中国企业报》记者如是表示。

其实,像郭正标这样愿意参与“军民融合”的民营企业不在少数。但是实际操作过程中却不尽理想。数据显示。目前我国已有超过8万多家高新技术民企,产值超亿元的有1500多家,并且部分企业在新材料、电子、信息等众多领域技术水平和研发能力均达

到或超过了军工标准,可目前能够参与装备科研生产的尚不足1%。

究其原因,郭正标坦言:首先,是缺乏公平竞争环境。国家的宏观政策是希望民营企业能够参与国防建设体系中,但事实上,很多民营企业无法享受到与军工企业同等优惠的政策。其次,思想观念尚未转变,人们对将国家安全与发展视为一体的社会意识还比较淡漠。由于民营企业的体量较小,资金、技术、设备等方面还不够完善,一部分央企为了规避风险不愿意和中小企业合作,甚至对民营企业有着实质性歧视。再次,体制与机制的藩篱仍然存在。其中一大阻力就是我

国顶层统筹统管军民融合的体制尚未建立,军民两大系统各自为政、建设相互脱节。加之中小民企获取和知晓相应军用标准的信息较为滞后,以及重重的行政审批,都在一定程度上阻碍了民营企业参与军民融合的进程。

郭正标认为,“民营企业是有能力参与军民融合的,可能初期的力量会比较弱小,也会有个别的资质还达不到要求,但是希望国家可以培育和扶持这股力量,多倾听一些民间企业的声音。此外,央企能够以更加灵活的方式,如通过PPP的或股权投资的方式与民营企业合作,把民间企业一些好的东西用起来,互惠互利。”



中国商业航天“春天”到来 切忌操之过急

■ 本报记者 赵玲玲

就在第二个“中国航天日”来临之际,武汉国家航天产业基地正式开建,标志着国家级商业航天产业基地建设迈出实质性步伐。

当前全球航天技术已走到大规模工业化生产阶段,进入广泛的商业化应用阶段已成必然。

中国航天技术的“商用时代”

据美国航天基金会去年发布的《航天报告》显示,2015年全球航天经济总量达3353亿美元,其中商业航天占76%。

《武汉国家航天产业基地实施方案》2016年8月正式获得国家发改委批复,武汉航天产业基地成了我国第一个国家级的商业航天产业基地。

业内人士表示,预计到2020年,将形成年产50发运载火箭的能力以及年产140颗商用卫星的能力,并有望成为继北京、上海之后的“中国航天产业第三极”。

资深国资专家李锦在接受《中国企业报》记者采访时表示,近年来,在国家大力推动军民融合以及“互联网+航天”的产业升级变革的大背景下,航天科工作为我国

航天工业主体之一的中央企业,率先试水商业航天领域,在为航天产业注入新鲜血液,推进航天产业化进程方面树立了典范。

作为首家人驻产业基地的商业航天平台公司,中国首家按商业模式开展研发和应用的专业化火箭公司——航天科工火箭技术有限公司(以下简称“火箭公司”),将首期投资约17亿元,建设运载火箭总装总调中心,计划2018年建成投产,预计投产运营后两年内可实现年产值15亿元。

航天科工集团相关负责人对《中国企业报》记者表示,火箭公司正在开辟的是一条国内商业公司尚未走过的路。在其国内首个纯商业发射任务中,政府未参与任何实际运营,只负责监管,而从火箭、卫星研制方到配套方、运输商、保险商都是商业公司,大家靠一纸商业合同链接在一起。此外,例如首单商业发射在发射场的收费及服务标准缺乏政策依据等诸多难题,也都需要火箭公司团队去协调克服。

李锦表示,随着中国经济的高速发展,我国正确地抓住了发展机遇,在载人航天、月球探测、北斗卫星系统等领域取得了一系列丰硕的成果,缩短了我国与世界先进水平的差距,也大大增加了我国发

展商业航天的自信心。

无论对于公司的未来还是商业航天的未来,火箭公司董事长张镛都抱着十分看好的态度。在他看来,商业航天企业的发展和互联网企业类似,起初都是围绕基础做建设,一旦找到适合的经济模式就会实现爆发式增长。“产生独角兽企业只是时间问题。”张镛说。

探索商业航天新蓝海

在航天科工董事长高红卫看来,商业航天产业蕴含巨大的价值,“商业航天领域每投入1美元,可以带来7美元到14美元的回报。据推算,全球航天产业将带动产生几万亿美元的收入”。

或许是看准了商业航天产业巨大的市场空间,近年来,世界主要航天国家纷纷出台相关政策和法律法规鼓励并推动商业航天的发展,为航天发展注入了新的活力,中国当然也不例外。

“伴随着国家鼓励航天商业化发展政策的不断出台,社会资本参与航天领域的热情高涨。未来在更多社会资本参与的环境下,我国航天产业化进程将不断加快。”一家军工企业负责人称,“但不可否认的是,目前我国商业航天的发

展还面临一系列挑战。”

从规模层面来看,我国商业航天产业刚刚起步,航天企业市场化的程度、市场化航天企业的数量还不足以满足商业航天的发展。

从技术层面来看,我国目前还存在如火箭运载能力、卫星系统寿命、卫星应用创新等方面的不足,中国要实现从追赶世界先进技术为主向自主创新为主的转型,还需要在交叉融合领域尽快布局,加快交流合作。

从制度层面来看,我国商业航天在法律法规方面还不健全。当前我国航天数据分散在各归口部门,资源冗余、难以共享,国家级的航天数据应用服务体系尚未建立,航天数据应用产业化程度不高。与此同时,军民航天资源的融合发展缺乏统筹,航天地面基础设施重复建设严重等问题也都制约着中国商业航天的发展。

高红卫表示,“商业航天是航天技术应用水平发展到一定阶段和产业发展到一定规模的必然产物,虽然我国的整体航天水平与美国、俄罗斯等航天强国相比仍有差距,但是我们应该基于现实国情着力加快航天部分领域的商业化进程,发挥政府政策推动和市场需求的协调作用,不可操之过急。”