

编辑 闫文亮 美编 李燕 责校 唐斌 电话:64101948 bbtzbs@163.com



过剩产业 市场出清之痛

北京商报记者 蒋梦惟

近两年,中小型钢铁、平板玻璃等产能过剩企业关停的消息不绝于耳。但与此同时,这些行业中大型企业的日子也好不到哪儿去。事实上,在宏观经济新常态下,产业结构调整必然伴随着过剩产能不断涌出,在业内人士眼中,过剩产能将随经济阵痛期一起长期存在,过剩产能的行业也会越来越多地暴露出来。但我们理由相信,在痛苦的过剩产能淘汰期过后,迎来的肯定会更加健康合理的产业结构和发展模式。

更多过剩产能将自动“出局”

“钢铁行业利润最低的时候每吨只有0.43元,有人开玩笑说还不如卖一个雪糕。”国务院参事室特约研究员姚景源一句看似玩笑的大实话正反映了近几年我国不少工业行业面临的残酷现实,2013年,我国钢铁、水泥、平板玻璃、电解铝、造船五大行业的产能利用率为71%—75%,显著低于欧美国家79%—83%的平均水平。化解产能过剩、淘汰落后产能,已经成为了经济转型的关键一步。

以2010年为分水岭,此前中国富豪排行榜上的首富总被传统工业企业负责人占据,比如2008年度的首富就是被称为“铝业大亨”的东方希望集团董事长刘永行;而在2010年后,头名的位置中出现了更多其他行业领军人物的身影,如娃哈哈集团董事长宗庆后、百度CEO李彦宏等,尤其是今年极有可能竞争首富席位的是阿里巴巴董事会主席马云,从一个侧面让人感受到产业结构调整带来的剧烈变化。

数据显示,今年三季度我国GDP同比增长7.3%,创下2009年一季度以来的新低。在这项数据的背后,是今年产能过剩行业大都过剩至少30%、绝大多数企业不盈利甚至继续亏损的现状。钢铁等行业中的很多企业在需求萎缩且转型困难之时,不得不将大量产品低价向欧洲市场倾销。

与以往不同的是,新一届政府更多地依靠市场力量去自觉消化那些过剩产能。著名财经评论人叶檀曾表示,一些小城市加大了房产推銷力度,甚至动用政府力量推销,这足以说明政府在大力卖地时并没有考虑到消费能力,这样的房地产市场面临的不是泡沫风险,而是产能过剩,与政府为了推动GDP上马钢铁、水泥、电解铝等过剩产能没有什么不同。“在这种情况下,靠政府大规模刺激投资消费帮助减轻一些生产压力的阶段已经成为过去,地方自行进行的政策调整也非常有限,在本地消费需求规模已经不大的现实下,企业只能靠自己。”一位房企负责人表示。

微刺激取代行政干预

之所以今年产能过剩行业对于市场的资源配置作用感受如此明显,是因为政府对经济的宏观调控转向“微刺激”,更多地将化解产能过剩的主动权交给市场。

国家对于产能过剩的调控一直就没有停止过,但在业内看来,大多数以行政手段进行的调控,包括严格项目审批、先进与落后产能相互置换等,看似保持着力度的,但却始终给人以“使错了劲”的感觉,其中尤以“4万亿计划”最为典型。

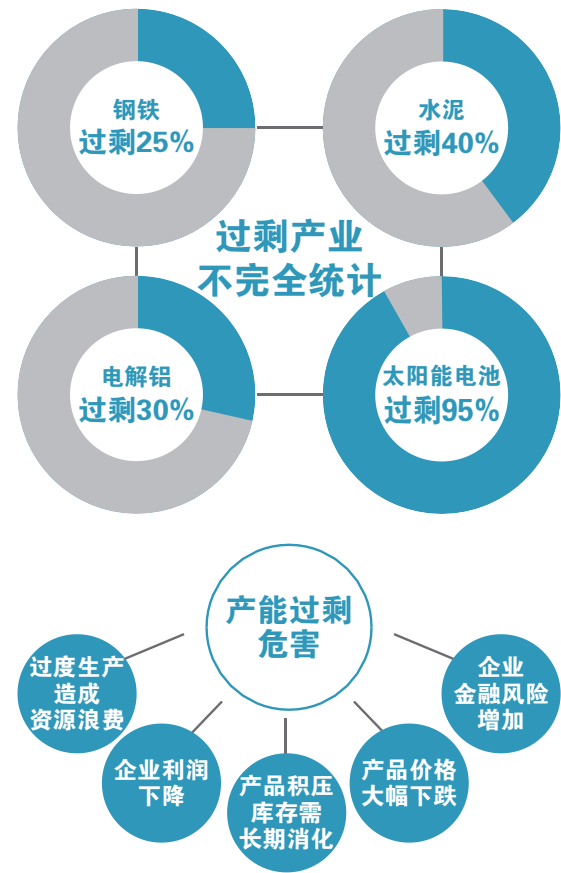
首都经贸大学产业经济研究所教授陈及坦言,2008年以后,世界经济都处于向下的行情中,作为世界工厂,我国钢铁等行业的形势也出现逆转。在此情况下,政府并未针对需求不足导致的产量过剩做出决策,而是生硬地通过增加投资刺激消费,一边淘汰产能,一边却增加新的投资,最终导致过剩局面日趋严重。

一家国有钢铁企业负责人告诉北京商报记者,在4万亿计划出台前,企业原本已经准备调整结构,淘汰低端产品和低附加值产品。但4万亿计划出台后,低端的螺纹钢、建筑钢成为最畅销的产品,订单忙得生产不过来,由于低端产品的生产力不够,本来都要淘汰的生产线反而扩建产能,到最后却全都沦为了过剩产能。

从新一届政府就任起,那只干预市场的“手”在逐渐放手。今年,国家发改委在上一版《政府核准的投资项目目录》实施不到一年之际就公布了修订后的新目录,取消下放38项核准权限,其中,钢铁、有色、水泥、化肥等众多产能过剩“大户”也在目录之列。专家表示,从以往经验来看,审批比较集中的行业往往产能过剩更加严重,如钢铁、水泥、电解铝等。在审批制度的改革或者审批权限下放后,市场“无形的手”自然会调整产量,再使其慢慢地回归到相对理想的状态。

此外,被称为本年度重点热词之一的“微刺激”,也从另一个方向显示出政府让位市场消化过剩产能的信号,迄今为止,我国政府领导人已多次在国内外表态不会出台强制刺激政策,包括铁路、基建、棚改投资等常规性的微刺激政策接连加码却仍然没有再现政府对市场强力的干预。

在建部住房政策专家委员会主任顾云昌看来,即使9月底引发市场震动的央行放松房贷政策,也属于微刺激的范畴,“新政不是鼓励随便买房子、鼓励银行无节制地放贷,而是附加了还清首套贷款等条件,可见对于房地产市场的调控仍然是微刺激。”接下来,央行的降息政策让业内产生了过剩产能淘汰速度是否会明



显减缓的担忧,但陈及表示,通过降息来降低融通资金成本是经济下行阶段世界通行做法,即使央行不降息,目前阶段其他银行也会在授权范围内去调整利息,从这个角度来看,这项政策的作用并非缓和过剩产能淘汰的手段,而我国长期过剩的产能也不是靠一次降息就能被救治的。

衍生问题需更长消化期

早在此前国家统计局发布三季度经济数据时,就有不少专家预测,预计我国经济调整阵痛期或长于预期,淘汰过剩产能也将成为一场“持久战”,可能不会在明年内完成。

中国企业家调查系统日前发布《2014中国企业经营者问卷跟踪调查报告》,其中有关产能过剩的数据引起较大关注。《报告》显示,企业经营者视为当前企业经营发展中遇到的最主要困难中,“整个行业产能过剩”占到41.4%之多,达到近五年来的最高值。而且这一预期还将继续延续,企业经营者对未来的设备利用率情况也不乐观。预计2015年设备利用率在75%及以下的企业经营者占43.8%,75%—90%的占36.9%,90%以上的占19.3%,从不同行业看,造纸和非金属制品等行业预计2015年平均设备利用率在70%左右,属于各行业的低位。

以钢铁行业为例,基于全球的铁矿石与钢铁产能过剩并未明显改善。中国冶金工业规划研究院院长李新创预测,明年铁矿石价格以及钢材价格都将继续在低位徘徊,钢铁企业不得不以低价争夺市场。李新创坦言,全国一共500多家钢铁企业,目前有200多家属于过剩产能,但化解钢铁产能过剩牵涉的问题太多太复杂,银行债务、职工就业、当地政府的税收,都不是在短时期内可以解决的。“我们只能面对现实,一方面通过严格的环保执法,让一批污染落后的产能逐步退出;另一方面继续市场调节的手段,通过市场竞争,让一批没有竞争力的企业逐步退出市场。”李新创表示。

“整体来看,全球PMI下滑,虽然美国经济战略对加速下行有遏制作用,但也不能全面拉动全球经济从颓势转变为扩张,下行趋势依然不减。”陈及表示,而中国也与之相似,国内投资和国外需求坍塌导致的国内需求、大宗商品的价格等纷纷下降,以前像火箭一样上涨的铁矿石等产品价格全面回调,进一步恶化了过剩产能行业的生产环境,最乐观的估计,国内过剩产能问题也至少要两三年才能缓解。

值得注意的是,在淘汰过剩产能的过程中,政府不能无为而治。据人社部调查,化解产能过剩,部分地区和企业职工就业任务将非常繁重,以矛盾最突出的河北省为例,按照计划,河北省到2017年将压减6000万吨钢铁、6000万吨水泥、3000万吨标准重量箱玻璃,钢铁压产任务占全国的75%,所涉及的54.7万职工则分别为钢铁42.6万人、水泥6.5万人、平板玻璃5.6万人。对此,李新创表示,钢铁等传统行业,一方面对GDP贡献大、承载就业多,另一方面转产成本高。国家应尽快制定系统的产能退出机制,对由于转型升级而带来的失业、生活困难等问题兜底,并由财政对退出产能集中的地区给予必要的扶持,妥善处理好关停企业的职工安置问题。

高铁 出海吸金元年

北京商报记者 肖玮

12年前的冲刺试验中,动车“中华之星”使中国首次迈入了时速300公里的高速铁路行列。12年后,高铁已成为中国外交新名片,数十万的铁路建设大军磨拳擦掌,一条涵盖中国工程、设备制造、机车车辆、零配件等高铁产业链正飞出国门。

高铁已经成为中国制造业的一块吸金招牌,正如常言所说,“未来,只有两类企业,一类是国际化的企业,一类是被淘汰的企业”。只是,当中国速度驶入国际轨道,其志也坚,其路也难。

总理变身“超级推销员”

在高铁出海前,国际上对中国制造的印象久久停留在袜子、衬衣、电饭锅上,这种固有印象增加了高铁获得国际市场认可的难度,也让造势显得格外重要。今年,借助举办APEC会议等契机,中国进行主场外交,宾主言谈话语间屡屡言及高铁,而作为“超级推销员”,国务院总理李克强也在所到之处不遗余力地力推高铁。

有评论称,中国制造“走出去”,特别是高铁“走出去”,代表的是中国高端装备制造业的进步,更带动国内相关产业和就业,可谓既有“面子”又有“里子”。今年8月,李克强在中国铁路总公司考察时也称,每次出访都推销中国装备,推销中国高铁时心里特别有底气。

从2013年至今,李克强已向泰国、东欧、非洲、俄罗斯等多个国家表达了合作建设高铁的意愿。北京商报记者从南车获悉,中国的造势确实引起了各国的重视,2013年4月9日,马来西亚首相纳吉布亲自开动挖掘机,为中国南车(马来西亚)轨道交通装备有限公司培土,今年7月,土耳其总理埃尔多安也为中国承建的高铁通车剪彩。至今,已有100多个国家的元首、政要或交通代表团考察了中国高铁,从南美国、中东欧国家到东南亚诸国,从曾帮助中国建设货运铁路网的俄罗斯到美国,都以不同方式与中方洽谈高铁合作事宜。

受益于出海提速,中国北车、中国南车两家企业今年上半年的出口签约额总计已达45亿美元(约合276.3亿元人民币)以上。一家海外媒体在题为《高铁改变中国》的文章中称,高铁已经以意想不到的方式改变了中国,“中国的高铁系统已经成了一个出乎人们意料的成功故事”。

高铁出海道路曲折

但高铁出海也注定不是一片坦途。南车吉隆坡维保公司总经理助理兼生产管理部部长苏理勇已在马来西亚工作了三年,36岁的他走过的国家还包括德国、法国、奥地利、意大利、卢森堡、伊朗、巴基斯坦、新加坡等。对于海外的业务,他这样描述:“我们经历了人员的艰辛招聘、车辆段试运营、员工思想不稳定等阶段。毫不夸张地说,每个阶段都可以写一本传奇的书。喜怒哀乐只有身在其中才可以淋漓尽致体会。”

不过,比起其他方面的困难,苏理勇认为如何获得客户的信任才是成败关键,“维持良好的客户关系,才能为今后争取更多的车辆订单,同时由于‘高铁’客户大多为各国政府,所以服务好客户这句话说来容易,但在实操层面还面临巨大的困难和压力”。

事实上,不久前的一件毁约事件就让飞速行驶的中国高铁不得不急刹车。上月初,墨西哥政府宣布,以中铁建、中国南车等组成的联合体中标墨西哥高铁总包项目,包括全长210公里的墨西哥城—克雷塔罗铁路线路设计施工、高速动车组的设计制造、线路的调试及五年的运营维护,而这也是国产高铁在海外实现的第一单。但出人意料的是,几天之后,墨西哥方面突然撕毁了上述合约,一时间舆论哗然。

据中铁建的负责人介绍,墨西哥高铁项目给的招标时间非常紧迫,只有两个月时间。中铁建组成了400人的标书制作团队,连续多日24小时连轴转,在墨西哥城的前方团队,经常就睡在办公室的地上。最后拿出来的标书装了8个箱子,总重2.1吨,墨方非常满意,给打了94.4分(满分100)的高分。而其他诸如阿尔斯通、西门子等国外企业,都因为时间太紧放弃了竞标,这才使得中铁建成为惟一的竞标商。就连墨西哥交通部的撤销公告也承认,招标程序满足时间和法律要求。

业内人士分析,墨西哥撕毁合同的背后不仅仅是商业问题,还有更复杂的国家间政治、经济博弈。而这一事件也折射出国产高铁“走出去”面临的复杂局面。

南车北车“分久必合”

当外部环境无法改变,只能通过修炼内功来杀出血路。为了不断推动高铁从单纯的建设及装备出口,到建设、装备和标准的整体输出,分家14年的南车和北车再度合体。未来,通过两大巨头的整合,可减少“内斗”,进而火力全开,在国际市场上大踏步疾行。

2000年,原中国铁路机车车辆工业总公司以长江为界,被拆分为中国北车和中国南车。此后正值中国高铁飞速发展时期,两家企业通过引进技术、消化吸收,整体实力得到跃升,不仅坐实了中国轨道交通市场,还开始营销海外。

南车和北车分家后,确实达到了刺激市场竞争的目的,但在海外市场上,两家中国公司却因争夺订单而鹬蚌相争。2011年1月土耳其机车项目招标,双方互

高铁大事记	
2008年8月1日	京津城际高铁开通,这是中国第一条完全自主知识产权的高速铁路,也是世界上第一条运营时速达到350公里的高铁。
2009年12月26日	武广高铁开通,这是一次建成运营里程最长的时速350公里高铁,中国率先在1000公里以上高铁建设上取得重大突破。
2010年2月6日	郑西高铁开通,这是世界首条修建在湿陷性黄土地区、时速350公里的高速铁路。
2010年7月1日	沪宁城际高铁开通,这是中国铁路建设标准最高、运营速度最快、配套设施最全、一次建成里程最长的城际高铁。
2010年11月15日	京沪高铁全线贯通,这是世界一次建成线路里程最长、技术标准最高的高速铁路。
2010年12月3日	国产CRH380A高速动车组时速达486.1公里,创造世界高铁实验运营新纪录。
2010年12月26日	京广高铁全线贯通,成为世界上运营里程最长的高速铁路。至此,中国高速铁路网初具规模。
2014年	中国高铁在多国全面开花,南车集团与新加坡等国签订合同,中国北车布局非洲、南美及澳大利亚。

相压价,南车报价200多万美元,北车报价120万美元,南车又把价格压到更低,但双方争得硝烟四起,订单最后却给了一家韩国公司。在2013年阿根廷电动车组招标中,南车和北车相互压价尤为惨烈,最后中标价甚至只有国际正常单价一半,可谓两败俱伤。

“这样的例子太多了,南北车把大量的时间和精力都用在怎么投标上,根本没有心思做高精尖的研究,还滋生了许多招标腐败问题。”铁路专家王梦恕指出。

市场盛传,针对合并,南车与北车都上报了各自方案供国资委参考。南车的方案是,北车退市,南车通过增发的方式吸收合并北车,北车资产并入南车;而北车报给国家发改委的方案是,南北车成立一个由国资委管理的新集团,下辖两个上市公司。而在初步方案中,鉴于中国南车整体实力优于中国北车,国资委目前倾向于南车给出的吸收式合并。

未来,一旦南车北车合并为一家公司,则可以避免竞争过程的相互压价,中国铁路车辆出海的竞争力也会随之升级。

高端市场志在必得

根据德国轨道交通权威机构出版的《世界铁路技术装备市场》显示,目前全球轨道交通装备市场中,排在前三位的分别为北车、南车、加拿大庞巴迪、德国西门子、法国阿尔斯通、美国GE和日本川崎。中国两家合计销售收入几乎相当于其他5家的总和。

2009年,中国正式提出高铁“走出去”战略,初步设定三大战略方向:通过俄罗斯进入欧洲的欧亚高铁;从乌鲁木齐出发,经过中亚最终到达德国的中亚线;还有从昆明出发,连接东南亚国家,一直抵达新加坡的泛亚铁路网。

目前,南北车的产品已出口到六大洲约90个国家和地区,但多为地铁车辆,离真正意义上的高铁出口还有一段距离。南北车的合并,就是要抓住目前高铁“走出去”难得的历史机遇,整合资源,把精力集中于优势互补,打造“中国高铁”统一的品牌和形象。

世界银行驻中国代表处7月发表了一份关于中国高铁建设成本的报告,其中指出,中国高铁的加权平均单位成本为:时速350公里的项目为1.29亿元/公里;时速250公里的项目为0.87亿元/公里。而在国际上,高铁建设的成本多为每公里3亿元以上。价格无疑成为了中国高铁最重要的优势之一。

诚如李克强总理所言,推动中国装备走向国际市场是扩大开放的重要之举,对提升我国对外合作水平、优化外贸结构意义重大。中国高铁“走出去”不仅能带动装备和劳务出口,更会在国际市场竞争中不断提升自身的综合实力。南车相关负责人也告诉北京商报记者,未来,中国高铁出海的另一个重点是高利润的配套服务。

眼看2015年将至,中国高铁已经有了行驶方向,一面继续争夺墨西哥高铁订单,一面也在为进军美国等高端市场铺路。下一步,中国企业瞄准的对象是加州高铁。

李燕/制图