

中国汽车业应吸取“丰田教训”

□ 张 毅

在外围经济普遍负增长的情况下,中国车市一花独放。2009年中国汽车产销突破1360万辆,成为全球最大的汽车生产国和最大的新车消费市场。

这一强劲势头,今年以来继续得以延续。中国汽车工业协会(中汽协)日前公布的统计显示,今年3月份和一季度国产汽车产销均刷新历史最高纪录,其中一季度国产汽车产销分别完成455.45万辆和461.06万辆,同比增长77%和72%。

中汽协负责统计分析的助理秘书长朱一平认为,国内汽车产销形势延续了上年的快速增长态势,实现全年1500万辆的目标应该没有问题。

但也有专家表示,国内车市火爆的背后存在巨大隐忧。

现行发展模式有问题

震惊全球的丰田召回事件,给现行的汽车发展模式敲响了警钟。江淮汽车董事长左延安对记者说,这一事件的主要原因是丰田过分追求规模和效益,过度压缩成本,从而忽略了质量管理和人才培养。

有分析认为,丰田召回事件的发生,有其内在的必然因素,是现行世界汽车产业发展模式所带来的必然后果。

多年来,全球汽车产业国际化程度越来越高,市场遍布全球各地。在产能严重过剩的背景下,跨国汽车公

司通过兼并重组,不断扩大产销规模,频繁推出新车型,以求最大限度地扩大市场份额。这一发展模式过分注重规模和效益,而忽视了质量和安全。

通用汽车通过收购外国品牌,雄踞全球最大的汽车企业达77年之久。可是危机随之而来,在通用破产重组之前,企业的管控能力就发生问题,财务屡屡亮起红灯,全球金融危机只是加速了破产进程。

丰田汽车2008年刚刚取代通用汽车,成为全球最大的汽车企业。可好景不长,先是出现巨额亏损,接着又出现全球范围的大规模汽车召回,多年树立的金字招牌也蒙上了灰尘。连丰田自己也承认,过快的发展速度和过度削减成本,使丰田忽略了质量。

中国汽车不能重蹈覆辙

丰田汽车的教训给处在快速扩张期的中国汽车产业带来了极大的警示。

由于需求强劲,国内汽车销量井喷式增长,许多汽车厂家遭遇产能瓶颈,纷纷加班加点生产。由于销售形势太好,许多车型供不应求,一些汽车厂家忽略了质量管理,汽车质量有所下降。据各地消费者协会统计,2009年各地消协受理的汽车产品投诉数量大幅增加。

2009年国内汽车召回次数和数量也创历史新高。这些召回的汽车,不仅有国际知名品牌,也有自主品牌。

为了争夺市场份额,国内汽车厂家今年都制定了很高的增长目标,并且大举扩充产能。2009年中国推出的新车型高达200多款,今年还有上百款新车型推出。

为了降低成本,整车厂家拼命压供应商降价。一些零部件供应商被逼得没有活路,只好偷工减料,降低零部件标准。零部件除了问题,汽车整车质量和安全如何保障。

因而,在业界专家看来,中国汽车产业高歌猛进、一派繁荣景象的背后,也隐藏着巨大的风险。基础不稳固的高速度是无法持久的,盲目扩大规模超出了自身的管控能力,肯定会出大漏子。中国汽车企业在车市井喷的时候,必须保持冷静和清醒,千万不能重蹈丰田的覆辙。

高盛“欺诈门”的严重性

□ 孙立坚

继希腊主权债务危机风波之后,高盛金融“欺诈门”又一次给脆弱的国际金融市场添加了几分寒意。

我认为,美国监管部门在高盛“欺诈门”上做对了,因为市场的玩家就是认为只要风险的牵涉面足够广,政府一定会履行“大到不能倒”的规律来挽救经济,否则,政府一定会陷入更尴尬的局面。而如果投机者这种道德风险的行为事后被宽容下去,那么,今后金融市场靠“特殊的智慧”甚至是“内幕信息”,就可以更加肆无忌惮地进行财富掠夺,最终大众也会对

这种所谓的“精英市场”深恶痛绝,对欺诈行为治理不力的政府部门失去信赖。

高盛最终是否会被美国司法部门认定为不光彩的欺诈者,目前还很难判断。但是,在次贷危机中所上演的一出出通过现代金融工程学工具所开发出来的、看似可以“科学”地转嫁风险的方法来掠夺社会财富的闹剧,今天已经被越来越多的人开始认识到了。尽管事前很难发现这种“阴谋诡计”,甚至很多这样掠夺财富的表外业务,都在当时监管漏洞的情况下“合法”地得逞了。比如,在房地产市场繁荣时,贷款人的信用条件被高

估,资产的信用评级也随之被美化。于是,不知情的投资者,为了寻求低风险的投资产品,轻易地选择了信用评级高的产品,最终遭遇到了危机所带来的最惨重损失。而提供服务的金融机构却觉得自己的一切行为,在当时的环境下没有任何违规,现在政府秋后算账,自己感到十分委屈。

那么,究竟是谁的罪?是不知情的投资者贪婪成性?还是华尔街的精英们?尽管我不懂法律的制裁方式,但是,当市场出现了收益和风险极度不匹配的财富分配状况时——即出现了高收益反而可以做到低风险或零风险,而低收益却要承担高风险

时,即使投资和服务双方都有不可推卸的责任,即使当时的法律存在漏洞,事后也应该重点惩罚那些明知故犯的精英阶层。否则,不分青红皂白地各大五十大板,这种扭曲的社会治理结构,会带来更加严重的弱肉强食社会风气和动摇社会稳定的贪婪谋财行为。

另外,今天高盛问题的严重性,可能在于已经看到了市场系统性风险在积聚,而还在不断设计做多环境下的金融衍生产品,甚至为了展示自己的公正性,用第三方的判断来包装自己为做空投资者牟利而设计产品的欺诈行为。一旦证据确凿,高盛的信誉危机将会波及到其他开展同类产品的金融机构,势必会影响到大众对美国银行业未来业绩的担忧,发展下去就是国际金融市场再震荡。目前国

际金融市场所出现的资本逃向美国国债市场,由此引发的全球股市大跌、美元升值、油价受挫的格局,就是危机再现的一个典型特征。高盛如果想保全自己,延续危机后相对稳定的业务发展状况,就应该充分地披露自己的信息,证明自己的清白。如果仅仅拘泥于当初法律环境下自己的“公正性”和现在满肚的委屈,那么,即使监管部门找不到有力的证据来制裁高盛,社会也会对高盛精英层这种傲慢、狡诈的表现而失去信赖,甚至会惹来仇视心理。

总之,全球化和金融创新活动不是危机的根源,而利用全球化和金融创新的舞台,去演道德风险闹剧的少数精英才是造成今天世界经济动荡的罪魁祸首。

(作者系复旦大学金融学教授)

厉以宁:中国经济如何走出“怪圈”

厉以宁教授是中国改革进程中不可忽视的经济学元老。他所经历的是一个大变革时代,他观察、思考、研究一波又一波的经济变革浪潮。他的股份制理论为国企改革、资本市场发展提供了理论参考。最近,他在接受记者采访时又发表了自己的新观点。

如何走出中国的经济怪圈

投资怪圈,主要是投资决策体制要改变,应该是竞争性行业内,由市场主导决策,而不能由政府主导决策。因为政府主导决策,它考虑的跟民营企业不一样。民营企业觉得如果产品将来没销路,或者产品将来多了以后,价格会下跌,它就必须要慎重了;政府因为没有一个自负盈亏的问题,他为了地方经济着想,所以仍然可以继续原来的投资计划。所以说为

什么常常有一些产能过剩的现象?因为它的厂已经建了,你不让它建成,那不是损失更大吗?所以地方政府往往从这方面考虑。

第一,在竞争性领域内,投资决策体制应该转换,当然,影响到国家安全的,国防的、重大民生问题的,这些可以考虑由政府决策投资,但是竞争行业不要这样做。

第二,资源价格不合理会助长那些投资的,因为他觉得资源价格挺便宜,所以说资源价格合理的调整还是必要的。它实际上可以促使企业(把更多精力)放在技术创新方面,而不是粗放型的投资,他会考虑到资源的节约问题。

另外,对中国来说,投资怪圈是因为地方要减轻自身的就业压力,怎么解决就业的压力呢?地方政府感觉到,如果不加大投资,就业问题怎么解决?所以他要招商引资,尽量拿土



地出来,所以这个实际上跟整个中国经济的配套改革是有关系的。城镇化,城镇化是扩大内需的道路,是提高城镇、城乡居民收入的道路,城镇化也可以有序地让劳动力进城,不要一下子涌进城里,造成一些问题。而且城镇化是扩大内需的一个方式,所以这几个方面一起考虑的

话,就觉得这也是一种体制方面的改革。

另外行业垄断的问题也需要解决,为什么有的地方会产生投资怪圈?它跟行业垄断有一定关系,它有利益在。至于你国家的问题,是由全国人民来承担的,对于地方来讲,要先解决自个儿的问题就行了。所以说这些都是当今要加快改革的方面。

小政府、大社会一直没有实现

“小政府、大社会”是上世纪80年代时候提出的口号,政府也做了一些努力,问题是2008年国际金融危机来临了,在这种情况下很多行为是作为紧急措施、临时措施被采用的,必须要考虑到当时的实际情况。

我认为不要提国进民退,也不要提国退民进。应该是国有企业和民营企业平行发展,应该是这样的一个关

系,是市场上合作伙伴的关系,也是彼此竞争的关系。国进民退对国企是有好处吗?你把民营企业都挤垮了,你国有企业能发展吗?不可能的!首先,没有一些竞争对手在这里,它就很容易恢复到从前那种垄断、独断专行的情况。有民营企业存在的话,情况就不一样。当然,更重要的在中国的经济中,国有企业跟民营企业是互补、合作的关系,他应该把民营企业看作是自己的合作伙伴。比如同一条产业链上的,有一些环节是国有企业,有一些给它供货的是民营企业,这实际上是共存共荣的关系。有一些彼此是不同行业的,还有一些开发、研究、合作的问题。所以我们说要靠市场竞争来解决,谁有竞争力的谁上,谁没有竞争力,你要赶快加快自主创新,靠行政力量硬搞国进民退是没有好效果的。

(易文)

高铁、民航如何双赢

□ 王明浩

两则关于高铁民航竞争的新闻颇为引人关注。一是受郑西高铁冲击,从3月25日起“郑州—西安”航线所有航班全部停飞。二是从4月13日起,运营仅两个月的北京—福州动车宣告停运。运输市场上高铁、民航重新定位问题,值得业界思考。

不同交通工具的定位问题,自高速铁路投入运营后凸显出来。时速200公里以上的高铁,以安全、正点、交通接驳便利等优势,挑战传统的民航市场。除了停飞的郑西航线,曾经红火了19年的成渝航线也于去年停飞。与此同时,上海、重庆、成都、武汉等地航线,均因动车组开通致航线客座率骤减。耐人寻味的是,为了抢夺客源,国内中短程城际航线以打折降价来回应高铁,最近迫使北京—福州、武汉—青岛等动车组停运,就是民航反击铁路的成功案例。

新一轮的民航与铁路之争,刚刚开锣上场,更激烈的“掰手腕”较劲还在后面。在我国为应对国际金融危机冲击的4万亿元投资安排中,民航要大规模建设机场、补充近3000架客机,铁路要修9200公里客铁,今后陆空市场的争夺战将愈演愈烈。

有人预言,运营距离在500公里以内,将是高铁的地盘,航空公司如果没有优惠的价格和保持一定的航班密度,目前运营的大多数航线将被迫取消。而在800公里内的运营里程内,高铁将会分流民航市场20%至30%的客流;1000到1200公里,高铁将瓜分15%到20%的民航客流。因此,如果民航、铁路不重新定位,有关方面不进行合理规划的话,抢夺客源的背后,不仅是企业的亏损,也将造成国家投资和交通资源的极大浪费。

从世界范围看,高铁对传统铁路、航空市场的影响,依然是个新课题。毫无疑问的是,各种交通运输方式之间不是你死我活的关系,它们既存在竞争,也存在协调与合作。但目前的问题是,为了争夺高端客源,我国航线主要集中在大中城市,而高铁也在这些城市布点,使总体上本来就比较紧张的运输资源,更加“冷热不均”。从长远看,运输市场上民航与铁路竞争格局的调整,需要从国家层面统筹布局,加强行业规划的协调性和一体化,避免各唱各的调、各拉各的套,尽可能避免恶性竞争。



家婆
湯料系列
全國連鎖



老鴨湯 居家雞 酸菜魚



重庆家婆老鸭汤全国连锁加盟中心

重庆家婆老鸭汤 百分之百回头率

重庆家婆老鸭汤全国连锁加盟招商公告

乙级店:投资三万元	当月收回来	一年翻几番	效益很可观
甲级店:投资十万元	当月收回来	年利近百万	致富更壮观

重庆家婆老鸭汤,是重庆家婆食品开发有限公司根据百年家藏秘方,并经西南农业大学食品科学院十位教授、专家、在现代食品科学研制方法指导下制作的深受广大消费者欢迎的美味佳肴,其香气淳正,口感舒适,常食不腻。

公司在大规模生产老鸭汤料的同时,已先后开设了十几家家婆老鸭汤酒楼,自面世以来,即以其味美价廉、滋补强身受到广大消费者的青睐,并迅速在各地掀起连锁加盟热潮。

为了使更广大的消费者品尝到家婆老鸭汤的美味,本公司特面向全国各省、市、地县级城市,广泛诚招加盟连锁店。热忱欢迎广大企事业单位和个体经营者、下岗职工、待业者等踊跃投资加盟,投资者只需投入三五万元即可开起一家150-200平方米的家婆老鸭汤乙级酒楼,一月左右可收回投资,一年可获利数十万元;开甲级店投资10万元左右,一年可获利近百万元,实在称得上是一条投资小、周期短、见效快、易操作的致富途径。

加盟连锁,就是将一个成功的企业进行复制,我们深信,重庆家婆老鸭汤这一极具市场潜力的品牌,其巨大的市场空间所带来的无限商机必将给你带来滚滚财源!

联系地址:成都市西二环二段121号 联系单位:重庆家婆老鸭汤全国连锁加盟中心 联系电话:(028)66230669 87329642 87329138 89008414 联系人:梁女士 钟小姐