

汽车投资热潮再起 引发产能过剩刺激辩

编者按:

在近日开幕的2010中国汽车产业发展国际论坛上,来自国家六部位的官员和企业高层代表齐聚天津。汽车产能过剩问题成为本次论坛的一大主题,由于汽车产业的投资热潮再起,在建的产能将会导致产能过剩。对此,国家发改委正在酝酿调控汽车行业产能过剩,而且在本次论坛上向企业透风,引发出行业人士、企业家们不同的激辩声音,并就汽车产业转型升级问题进行了广泛而深入的探讨。

■人物对话一■

中国汽车工业协会常务副会长兼秘书长董扬:

不要误读 发改委要求 警惕产能过剩的观点

在近日开幕的2010中国汽车产业发展国际论坛上,来自国家六部位的官员和企业高层代表齐聚天津,中国汽车工业协会常务副会长兼秘书长董扬做客新浪汽车现场设立的嘉宾聊天室,以下为对话实录。

新浪汽车:这一次论坛关于产能调整的话题,国家管理高层提出了一个新的观点,还是要抑制部分过剩的产能,但是也有人认为,现在车市的现状,大家生产汽车三班倒,不应该抑制产能,您对这个怎么看?

董扬:第一,现在企业管理水平都提高了,他们对于产能有确切的准确的判断,比如企业对库存,现在企业对于终端库存都有非常精确的了解,不像以前有多少库存,不知道,现在卖一台车数据都传回去。

第二,今天上午陈斌司长讲,我也听了,他只是讲,提醒大家注意产能过剩的问题,并没有说现在必须停止建厂,必须关厂,没有说这样的事情。我认为大家对陈斌司长有一点误读。

新浪汽车:这一次大家都在讨论我们调整的方向和调整的方式,您对这个有什么看法?

董扬:调整的方式,大家讲的都是很正确的,从调整,转型升级,加强开发,加强出口,增强品牌竞争力,节能减排,新能源汽车发展,这些说得都很对。

新浪汽车:谈到新能源汽车的发展,这一次也是重中之重,而且最近我们不断地出台一些政策,这个您怎么看?

董扬:现在实际上是一个多元化发展的格局,第一,完整的国家的政策还没有出台,等出台以后,大家就会看到。再一个,在现在领导的讲话里面,既包括了对纯电动的支持,也包括了对于混合动力支持,也包括了像天然气、甲醇的支持。

新浪汽车:之前我们拿到了征求意见稿,里面有一个目标,说在2020年的时候,要定的目标,乘用车里面50%是新能源车?

董扬:我看过这个法案,但是不知道是哪个版本。我想如果讲到50%的话,可能是指的节能和新能源汽车,节能和新能源汽车,就包括了混合动力,这些都算上,如果混合动力,要看怎么算,如果是最简单的算法算的话,那个我看是百分之百,如果是把BSG的技术算上,可能到那时候也可能达到一个很大的比例。

■政策解读■

国家发改委产业协调司司长陈斌:

坚决抑制产能过剩 勿以新能源为名扩张

去年3月以来,在国家应对国际金融危机一揽子计划以及汽车产业调整和振兴规划政策的拉动下,中国汽车市场出现了爆发式的增长,部分政策惠及车型甚至出现了供不应求,企业长时间处于加班加点的情况,今年汽车市场逐步的降温,人们的头脑冷静下来,企业开始把注意力更多的转到理性分析市场,关注发展趋势以及如何加快推进结构调整和转型升级上来。当前形势是:

第一, 中国汽车市场进入到了新的竞争时代。改革开放以来,中国汽车工业的发展一直是在竭尽全力的为满足国内市场需求量而努力,上世纪90年代,汽车工业用了10年的时间使产能增加了100多万辆。进入新世纪,又用了10年时间,汽车工业产能增加了1000多万辆,在满足人民群众对出行活动的需求方面,汽车工业做出了卓越的贡献。今天中国汽车市场日趋成熟,汽车市场进入到了多元化的时代,汽车企业也将由以量取胜转到以优越的性价比和适应资源节约型和环境友好型社会发展需要的新产品取胜的时代。

第二, 中国汽车工业面临着促进消费增长和社会协调发展的挑战。汽车具有生产资料和耐用消费品的双重属性,汽车工业的发展既提高了人民的生活水平和质量,带动了消费水平升级,促进了国民经济的发展,但同时也消耗了大量的自然资源,污染了空气,加剧了交通压力,给能源供给、道路交通、环境质量带来了极大的压力。不可否认的是,政府对汽车产业发展充满着希望,但是也承受着增加能源供给,保持交通通常和改善环境质量带来的压力。就宏观政策取向来说,既希望汽车工业保持平稳、较快的发展,

又希望汽车工业能够加快推进结构调整,促进汽车消费增长和社会协调发展,这本身也是汽车工业面临的巨大挑战。

第三, 汽车企业的快速扩张式发展加剧了产能过剩的风险。2009年,我国实现了1360万辆的新车销售供给。突如其来的市场形势令许多的企业欣喜若狂,各个企业分别制定产能扩张计划。今年初我们委托了中国汽车技术研究中心,汽车产业政策研究室,对汽车行业主要汽车企业集团进行了第五次汽车产能情况调查。历时2个月,调查了国内20家汽车企业集团和10家整车企业。调查的结果是主要30家汽车企业集团2009年年底形成的整车产能1395万辆,2015年年底规划产能3124万辆,全国有27个省、区、直辖市生产整车主要集中在东北、京津、华东、华中、珠江三角洲和重庆六个地区。根据我们从地方政府有关部门所了解的规划情况来分析,“十二五”末期规划产能已远远超过30家企业的数字。产能过剩是市场经济的常态,出现产能过剩很重要重要的是市场信号失灵,企业很难准确预测市场需求,导致投资行为具有较大的盲目性。不仅会阻碍汽



■人物对话二■

中国汽车工业协会名誉会长胡信民:

多头管理下产能过剩问题较难解决

新浪汽车:刚才发改委的领导说汽车产业已经出现产能过剩了,您怎么看这个问题?

胡信民:看你怎么讲,有的产能还不够,还要发展,另外有好多产业根本没有利用,总的来看总数好像大于需求了,很不平衡。现在我跟你讲,我们产品目录里面将近100个企业,有十几个企业产量是零,对不对?有好多企业的产量在一万辆以下?又是几十个企业。大的企业集团有的产品真的产能不够,供不应求,它就扩张能力去了,所以总体来讲,加在一起产能是大一点了,但是有的产能还不够,不够的就要扩张,闲置的有很多,这就涉及到一个结构的调整,这个结构调整的难度很大,它虽然没有产量,产量很小,它不愿意被人家干掉。

新浪汽车:刚才发改委的领导说是以后可能会调控产能过剩,那是不是会限制?

■人物对话三■

东风本田副总经理刘洪:

产品通不过法规导致产能结构性过剩

新浪汽车:这次论坛主管部门在重点讲调整产能过剩的问题,咱们企业这边是什么现状啊?

刘洪:我们连续几年产能都是120%地利用,产能过剩就要看市场中你这个产品结构是否适合于当前这个市场的需要,我们现在产能还是增加的,但是产能也是要逐步地增加,要分布投资嘛,我们做了一个

胡信民:这个我看不准,看政策怎么引导了,你是不够,人家还有富余,你们能不能把它结合在一起,对不对?你把这个闲置的能力把它利用起来,怎么去引导这个事,你不引导的话,很自然的,我产能不够的我就要扩充,闲置的结果还没有能力,闲置在那里那不就浪费了。所以这个工作怎么引导是个很大的难题,我们就强调结构调整,组织结构调整,对我们来讲这个是很难的,好多政策都有一个利益问题,部门的地方的利益,加上亏损了,我也不愿意关门,不愿意破产,对不对?养着你。所以这个问题,结构调整难点很多,要把它具体化,要有政策来引导它,这样就向政策方面引导了,怎么来搞,现在因为公有企业占主要的,这个部门,地方的利益谈不到一起,不容易,这个难点比较大。所以我们有好多政策要引导到怎么能够把闲置的利用起来。

新浪汽车:有专业分析,就市场反应而言,合资品牌都存在产能不足的情况,因此产能过剩调整主要针对的不是合资品牌?

刘洪:就从今年来看自主品牌压力最大,一个是量的竞争,一个是产品品质的竞争。有

车产业持续健康发展,对宏观经济发展也会造成很大的影响。

加快推进汽车工业结构调整的政策思考:

第一要继续坚持政策调控,市场引导产业调整。2009年出台的十大产业调整和振兴规划,对于国民经济保增长、扩内需、调结构、促发展起到了明显的作用。其中效果最为显著的是汽车工业,主要是汽车产业调整和振兴规划立足点是扩大内需,引导消费。通过鼓励汽车下乡,鼓励小排量汽车消费,鼓励汽车报废以旧换新以及规范和创造良好的市场效率和环境等措施调控市场,引导企业根据市场需求自觉的进行产品结构的调整。在综合考虑能源供给、道路交通、节能减排等约束条件和产业发展、社会需求等社会愿望的基础上,适时调整政策措施,掌握实时的情况。

第二积极发展节能和新能源汽车。坚持节能和新能源汽车并重发展的原则,尽快建立汽车产品节能管理制度,完善油耗标准体系,推动节能环保型汽车产品的普及,积极推进油品质量升级工作,为不断提高汽车排放标准打下基础。要大力培育新能源汽车发展,各级政府应



■专家观点■

国务院发展研究中心产业经济研究部部长冯飞:

纠正汽车业 产能过剩 要靠市场

我想产能过剩有几个类型,第一个类型我们叫市场经济充分竞争条件下的产能过剩。其实应该说市场有效竞争的这个是个长效,国际上也有统计,大概美国这几十年来产能平均利用率在80%,平均利润率在80%。第二个就是结构性的产能过剩,等于就是产能过剩。产能不足的结构性的有些问题是不适合市场需求的。你比如说前一段时间,有很多卖得很火的汽车

火了多少年,或者很长的时间。另外一方面呢有些确实是卖不出去,这是结构上的事。第三是周期性的产能过剩,经济运行是有一定周期的,包括库存都有一定的周期。第四是长期的,不考虑市场承受能力的投资扩张,这种是危害比较大的产能过剩。所以我想产能过剩要区分情况,我们不能一概而论。

前一段时间一直是叫结构性产能过剩,是最主要的问题。我们很多统计是把所有的产能,不管有没有市场,全部统计进来,有些是无效产能,有些是有效产能,所以这里没有区分哪些是有效的,哪些是无效的,就是结构性产能过剩的意思。

我想现在即使有的话,我估计也是周期性产能过剩,周期性的,有些周期性的产能过剩。

发改委领导明确表态,说警惕产能过剩,这种苗头已经很明显了。发改委发出这个信号了,但关键是信息对称下的企业的自主决策,我想这个是最重要的,你首先得信息对称,大家得知道这个信息,充分信息的基础上由企业自主来决定,我相信这个企业是有判断的,市场是有纠正的能力,修复的能力,这个是很强的。关键还是把这个信号释放出来,信号不失真,这是最重要的,发改委放出这个信号,对企业决策是有利的。我想最重要的是纠正产能过剩是靠市场,不是靠政府。

产能过剩问题,中国目前制造业都是存在,因为外需,去年在出口增速负的16%,今年继续增长,我想是一种恢复性的增长,跟前年拉平的话也不错,主要还是由于外需使得我们产能过剩突出。

汽车行业这个问题还不严重?因为汽车的出口本来就不多,靠国内市场需求,但是中国汽车市场的消费波动性太大,去年46%的增长,一下今年就4个月的环比的不增长,8月份稍微好一点,这种波动性太大,这种市场信号由于它的脉冲性的信号太多,使得企业不像成熟市场决策那么容易,会出现这些问题。而且在发展的过程当中,肯定由于市场的波动会使得企业的决策有些困难,但是我还是相信市场能够转好。



整合政策资源,集中在条件较好的城市率先启动示范,提倡政府公务用车带头使用新能源汽车,为普通消费者做表率,为节能减排和支持新兴产业的发展做贡献。主要汽车企业要积极主动开展新能源汽车合作,从原材料、零部件研发、制造、销售、使用等方面积极推进新能源汽车的产业化。

第三坚决抑制汽车工业产能过剩。中国是一个发展中的国家,地区之间发展不平衡,发展经济,提高人们的生活水平是各级政府的首要任务。由于汽车工业具有产业链长,带动性强的特点,大规模发展汽车工业成为地方政府全力推动经济发展的重点,在利益的驱动下,规划产能容易盲目抬高。首先各级政府要真正树立起科学发展观,尊重市场,尊重企业,实事求是。切忌盲目给企业下指标、定任务,主导企业的发展规划。

同时要进一步完善新能源汽车的准入管理,防止以新能源汽车为名上传统汽车项目。引导企业把投资用于上水平、上质量、打造企业品牌和核心竞争力上。当然从根本上抑制产能过剩是要通过深化改革,解决长期困扰我国产业发展的深层次矛盾,重点是财税体制和投融资体制等方面的改革。

新浪汽车:这个事情就很麻烦。

胡信民:对,所以难点比较大。我就说现在这些问题都知道,讲得都对,结构要调整,联合重组,一开始弄了又没人管了,对不对?所以这个问题就比较大。

新浪汽车:所以“十二五”期间能解决这个问题吗?

胡信民:目前比较难,但也有好例子。你像最近长安跟星河,哈尔滨的联合,非常好,它因为上面两个部门谈通了,对不对?一个航空,一个是兵器,两家谈拢了,问题解决了。对不对?跨部门的联合了,你要他们自己去谈,是不是?这个道理就在这儿。

