

大 势 观 察

内外交困之下 制造业如何转型

A 美制造业回暖将冲击中国制造

最近,美国制造业复苏的消息不断传出,美国最大零售商沃尔玛百货公司今年宣布,沃尔玛货源将在今后10年增加500亿美元美国制造的商品。美国通用电气公司到2014年将投资10亿美元,重振在美国的电气业务,以期在美国创造超过1500个工作岗位。

据上海金融报报道,事实上,新年伊始,美国总统奥巴马就召集政府官员和企业界人士讨论如何鼓励企业加大在本土的投资,扭转近几十年来劳务外包造成的就业岗位流失,把外包变为内包,把就业机会找回来。金融危机爆发后,认识到了实业衰退削弱了美国霸权,奥巴马一直在推行产业振兴规划。

美国企业界对此也有些认同,一些企业家甚至宣称外包已经out了,不少企业已经开始在美国本土生产制造品。这些企业发现,随着海外劳动力和油价导致的运输价格的上涨,在美国生产日常用品也越来越划算,他们还发现一个最为关键的益处,就是外包之后,企业家脱离了生产,他们不再关心生产流程和创新,这对美国企业界冲击很大,如今外包转为内包或者自己组建生产线之后,他们更加关注生产线的改造,更加关注产品创新。

早在80年前,经济学大师熊彼特就对企业家冒险经济丧失和创新动力丧失感到忧心忡忡,这些企业家从机会发现者和推动社会进步的力量,逐渐变成了食利者。毫

无疑问,熊彼特的预言在美国部分地实现了。最近三十年来,美国采取了金融立国战略,很多企业变成了“多余的食利者”,从而使得美国创造力领先优势逐渐削弱。这些年来,无论是庙堂之上的政客,还是江湖之中的企业家,都无疑对美国制造业的复兴提出了很高期望。

根据波士顿咨询公司2012年2月发布的一份报告,在其对106家年销售额不低于10亿美元的美国公司所进行的调查中,有37%的公司表示正考虑或计划把部分制造业迁回美国。这其中,有相当部分来自中国,连苹果公司现任CEO蒂姆·库克也表示,计划新的一年投资1亿美元把部分Mac电脑生产线迁回美国,这是十多年来苹果公司首次将其生产部门迁回本土。

美国制造业复兴计划,对中国制造提出了一个挑战:如果不尽快在产业创新方面寻找到出路,中国制造前期优势将会损失殆尽,中国制造受到了欧美的“再工业化”战略和后发展国家工业化浪潮的双重夹击。就前者而言,美国的产业振兴规划与中国推进高新技术产业发展往往存在着直接竞争关系,比如华为、中通以及光伏产业等,就与美国发生了直接的竞争;就后者而言,中国劳动力成本、原材料等要素禀赋成本不再便宜,再加上人民币升值等因素,出现了国际资本转向其他后发展国家,比如耐克。



当前,创新是中国产业链最缺乏的核心要素,中国制造更多占据的是微笑曲线底端,而这一区域竞争力比较大,完全靠低成本血拼已经不再现实,围绕低端价值链血拼,总是被他国当作贸易倾销,要杀出一条血路还是要靠创新。创新不仅仅是技术发明,更重要的是以技术为基础,转变企业经济方式、寻找新的商业模式以及积极参与产业链重构。

而制约我们创新模式的瓶颈主要有以下三点:第一,教育与市场相脱节,知识产权保护不足,导致我们企业创新意愿和激励机制不足。中国“山寨能力”足以让整个创新变得没有价值,同时,一旦一个企业找

到了一个新模式,很多企业千方百计地去模仿,一窝蜂地跟风。第二,企业热衷于上市圈钱,而不是认真提高产品竞争力。甚至连创新这个词也在为企业圈钱服务:创新为名,圈钱为实,很多企业圈钱目的达到之后,就不愿意再继续提高产品竞争力。第三,从传统社会转型出来的文化在事实上仍然很少鼓励好奇心和创新精神。传统社会基本特点是限制流动性求稳健,基于其上的文化往往是保守型的,不鼓励创新和好奇探索,而这些正是企业创造利润的障碍。企业家创新精神的缺失,往往是整个经济逐渐衰落的表征。这些瓶颈必须要被突破,中国制造才能有出路。

B 创新驱动中国制造业高端转型

全国两会前夕,德勤全球制造业组织与美国竞争力委员会联合发布的《2013全球制造业竞争力指数》报告显示,中国的制造业竞争力指数在当前及未来五年均位居全球榜首。

近年来,中国对发展战略性新兴产业做出了一系列部署,从而为制造业升级开辟了发展空间,科技创新对产业发展的贡献度不断提升。

全国政协副主席、科技部部长万钢表示,2012年全社会用于研究开发活动的支出占GDP比例为1.97%,经过高速铁路、

青藏铁路、西气东输、三峡工程、西电东送等重大的国家投资工程,中国的高铁、水电装备、特高压输电站、输气输油管路等技术和装备,都在世界上名列前茅。

全国人大代表、湘电集团董事长周建雄介绍说,近年来,湘电集团通过加强自主创新能力建设,创新产学研合作模式,大力实施科技创新工程,取得了一批国内领先的科技成果。由湘电重装备牵头开发的千万吨级大型露天矿山成套设备获国家科技进步特等奖,大型电动轮汽车交-直-交逆变技术有效提高了装备的节能性和可靠性,液力驱动矿用绞车核心技术达到国内领先水平,拥有自主知识产权的400吨非公路电动轮矿用自卸车为目前国内之最。

创新是创新型产业集群形成的重要因素和发展的动力,也是提升创新型产业集群竞争优势的关键。近年来,湘电集团主要经济指标一直保持着40%以上的增幅,2010年主营业务收入和资产总量双双突破100亿元大关。

作为国家火炬计划重点高新技术企业,安徽应流集团生产的高端承压管道阀门等特种零部件广泛应用于石油石化、核电、超超临界发电、工程和矿山机械等关系国家经济、国防安全的战略性行业。然而,全国人大代表、应流集团董事长杜应流却深切地感受到生产的关键环节“受制于人”。“目前我们企业用于生产铸件的自动化数控机床主要来自进口,一些基础材料

和基础制作工艺、关键基础件的核心技术还没有完全掌握。”

王瑞祥表示,尽管中国已经成为世界制造业大国,但“大而不强”也是不争的事实。当前我国装备制造业依然面临着先进技术靠引进,高端产品靠进口的严酷现实。其中高档数控机床90%依赖进口,数控系统95%依赖进口。

不仅如此,中国装备制造业昔日所仰仗的“人口红利”正在逐步丧失,随着原材料和用工成本的不断攀升,中国装备制造企业的成本优势日益减弱。同时,中国装备制造业正在经受着经济增速放缓的考验,一些行业产能过剩的情况非常严重。因此,整个行业亟需向高端转型。

C 评论 中国制造业需向价值链上游攀升

近期由世界贸易组织(WTO)推动的国际贸易统计改革,让世人全球贸易分工和全球价值链有了新的认识。

据深圳特区报消息,越来越多的事实证明,现有的国际贸易统计框架已无法准确地反映全球贸易的增长和失衡格局,因为如今一国贸易的真实情况并非体现在规模和速度上,而是更集中反映在一国所创造的增加值上。

对中国来说,WTO在国际贸易统计新框架中以“贸易增加值(商品在一国新增价值)核算”替代“贸易总值核算”,让我们不得不重新审视中国在全球格局中的地位。由于中国以加工贸易为主的贸易分工结构大大高估了我国的贸易份额,也夸大了贸易顺差。所以,如果按照WTO的“增加值贸易算法”,则2005年中美贸易逆差至少将会缩减一半以上。中国的贸

易增加值如此之低,是由我国在全球价值链的地位决定的。

未来十年全球竞争将是价值链的竞争,依靠低成本优势建立起来的国家比较优势已难以为继。中国制造业必须建立成本领先之外的竞争力,向生产率要效益,向价值链的上游攀升。

(据相关媒体报道综合整理)



刘汉如:明后年重卡市场或呈现大幅增长

■ 沈星

“大家都认为2012年是世界末日,现在已经是2013年了,大家却都还活着,而且都带着新的希望进入了2013年。”在近日举行的华菱2013年商务年会上,华菱星马汽车集团董事长刘汉如这样说道。

刘汉如认为,尽管2013年上半年形势还不容乐观,但国内重卡市场将从2013年四季度真正走出低谷,并在2014年迎来大幅增长的历史机遇。

HOLD住就是胜利

“今年上半年,我国重卡市场或许还有些困难;但到下半年,特别是四季度,重卡市场或许将有一个大的爆发。”对于市场的后劲,刘汉如很是看好。他预测,2014年的重卡市场有望增长30%-50%。“2014年、2015年的市场一定行,我们就是鼓励大家要活下来。”

“一个行业不能‘爆冷爆热’,不然会引起恶性竞争,对行业发展没有好处,像钢铁行业,全行业都亏损。所以,2012年的市场低迷也并非都是坏事,洗牌会促进行业的发展。”据他分析,我国的重卡市场每四年都有一次危机,如2004年、2008年、2012年的重卡市场都出现了严重下滑。但在随后的几年,却出现了爆发式的增长。“所以,华菱星马鼓励经销商一定要坚持下去。”

谈到今年重卡市场的机遇,刘汉如告诉记者,2013年高铁建设项目将继续进行,铁道部公布了6500亿元的建设项目,这些会对重卡市场有一些利好刺激;国家将加强小城镇建设,小城镇建设不仅仅是建楼,还包括教育、医疗、水利、生态、循环经济等建设以及工业化、信息化、城镇化、农业现代化等改造,这些项目都会对重卡市场产生一定的利好。

国IV实施或成机遇

对于国IV能否在今年7月1日实施这一



问题,业内一直存在顾虑和侥幸心理。不过,近期全国范围内的雾霾天气,似乎坚定了有关部委推行国IV的决心。“最近,特别是十八大、两会,都非常关注生态和环保问题。而这

都直接指向了重型柴油机。今年实施重型车国IV标准,在业内与管理层都形成了共识,不像之前那样互相扯皮。”在刘汉如看来,国IV的实施,或许将成为我国重卡市场大发展的机遇。

刘汉如提出,政府对于国IV标准的实施应该有一定的补助。比如欧盟每次升级排放标准时,都会给用户或者企业一部分补贴;我国的新能源汽车,一辆车可以补贴几十万元。“如果升级到国IV,重卡价格将比国III车贵一到两万块钱。政府补贴一部分,个人掏一部分,企业消化一部分,事情就解决了。实施重型车国IV标准是利国利民的事情,为什么一万到两万块钱都不能补贴呢?”

对于国IV产品的准备,刘汉如表示,华菱星马的国IV产品公告比较齐全,潍柴、玉柴、上柴、康明斯以及华菱自造发动机的国IV公告都已基本完成。“对于国IV实施,我们乐享其成”。

天然气与海外市场将爆发

2012年,在重卡市场大幅下滑的形势下,陕汽与中国重汽的下滑幅度相对较小。究其原因,刘汉如认为,主要是二者在天然气重卡与海外市场做得比较好。“未来,天然气重卡市场和海外市场都将出现爆发式的增长。”

“销售一辆、两辆都可以,最主要的是积累经验。希望没做的经销商赶紧去做。”在商



华菱星马汽车集团董事长刘汉如

务年会上,刘汉如如是鼓励经销商拓展天然气重卡市场。刘汉如表示,政府实施了新能源战略,再加上天然气既便宜,而且资源丰富,我国的能源结构将会发生根本性的变化。

刘汉如分析说道,目前天然气重卡市场主要集中在牵引车和矿用重卡,下一步,天然气水泥搅拌车市场将有一个大的增长,“因为水泥搅拌车完全符合天然气重卡定点运输的特点。”

此外,海外市场也将成为国内重卡企业另一个非常重要的市场。

刘汉如表示,第三世界国家目前仍处于



“国五条”施压 湖南钢铁市场多重利空

■ 慧聪

据消息,“国五条”3月1日出台后,与房市密切相关的钢材似乎有些“感冒”。湖南钢市没有继续开门红的走势,去年冷冷清清的局面再现。据湖南省商务厅监测,本月初,湖南钢市建筑钢材跌幅最大。数据显示,截至3月5日,25mm二级螺纹钢较上月下跌230元/吨。

多重利空 短期建材春色难现

数据显示,截至3月5日,6.5mm高速线材均价3840元(每吨,下同),25mm二级螺纹钢均价3950元,分别较上上周下跌170和230元。目前,长沙市场建筑钢材库存总量约35万吨,较上上周增加10.3万吨。金模钢铁网首席分析师罗百辉认为,这和楼市调控“国五条”密切相关,该政策出台,致使螺纹钢期钢行情出现大幅跳水,现货价格也加快了震荡盘整的步伐,贸易商获利套现心态加剧,市场销售压力加大,预计下周建筑钢材市场价格将继续震荡调整。

“多重利空,短期建材春色难现。”罗百辉认为,“国五条”的调控力度超出市场预期,对房地产板块构成一定的压力。远期来看,受房地产调控继续收紧,期螺应声下跌,跌幅较大。

“‘国五条’只会打击投资者心态,成本支撑作用减弱也不利于价格走高,并且市场库存继续回升的态势仍在延续,短期内价格或继续呈现弱势状态,同时,会对股市和期货,以及一些国内大宗商品产生短暂性影响。”卓创资讯分析师李智分析,“国五条”的细则现在还不明朗,且外界对于“国五条”的理解产生了一定的偏差,所以该政策对钢材市场尤其是建筑钢材到底会带来多大的影响,还是个未知,“比如二手房数量下降,新开工面积是否增加,还是个未知数。”

“国五条”出台前 钢贸商现转型潮

其实,在“国五条”出台之前,春节长假后湖南钢市的“开门红”也没有让湖南的钢贸商为之一振。

2月26日下午2:30左右,汇聚长沙80%左右的钢贸企业的湖南钢材大市场的情形和当天的天气一样,阴而且冷。

业内人士分析,资金一旦断流就会缚住钢贸商的手脚。相反,作为资金主要来源的银行,对于钢贸行业不会雪中送炭,只会锦上添花,“现在行情不好,对钢贸商的贷款就很吝啬了。”

长沙钢材商会会长任超文介绍,自2012年开始,湖南不少钢贸商转型做洗脚、餐饮等服务业,“2013年将是钢贸商退出或转型比较多的年份。”