

聚焦

会诊“僵尸企业”出清难:关不掉、并不起、转不动

□ 屈凌燕

当前,中央提出供给侧改革,去产能、去库存、去杠杆、降成本、补短板。清理“僵尸企业”被认为是化解产能过剩、推进供给侧改革的关键点。目前,国资委正研究制订工作方案,力争用3年左右基本完成“僵尸企业”处置主体任务,到2020年前全面完成各项工作。

市场与政府:“僵尸企业”为何关不掉

“僵尸企业”是经济学家彼得·科伊提出的一个经济学概念,指那些无望恢复生气,但由于获得放贷者或政府的支持而免于倒闭的负债企业。这些企业具有“吸血”的长期性、依赖性等特点。以产能过剩的船舶行业为例,其发展的关键在于消化当前大量过剩产能,寻找转型升级出路。自2008年金融危机开始的船舶行业全球下行轨迹至今没有止跌迹象,但“僵尸企业”何以仍然关不掉?

浙江省船舶行业协会高级顾问方新康:“僵尸企业”关不掉,很大原因是地方政府意愿不足。船舶企业在市县范围内往往是重点骨干单位、利税大户,不少企业更是地方政府以土地、财政等优惠政策招引来的大项目。江、浙两省多位船企负责人曾谈,对一些困难造船企业,地方政府宁愿让其维持着,也不会让其死掉。一旦关闭,企业银行债务、资产处置、职工安置等压力全都将转移到政府身上。特别是财政减收、职工再就业,是政府难以承受之重。

国务院发展研究中心市场经济研究所

合研究室主任刘卫民:“僵尸企业”不愿意退出生产,还在于总体产能规划失效。我国虽然早就提出从“粗放式增长”向“集约式增长”转变,但这个过程始终没有彻底完成。过去,产能扩张伴随粗放式增长,一旦需求发生阶段性改变,必然导致产能过剩问题暴露出来。其中,一部分所谓的统计外产能,加重了产能过剩问题;“僵尸企业”不愿意退出生产,在其中也扮演了一定的角色。

浙江省经信委政策研究室主任应云进:淘汰政策要减少行政手段,加强市场手段。淘汰政策不要列出多少家企业,哪家落后不落后,要按照标准,如环保标准、生产标准,用绿色、安全、技术等标准来规范。同时,要有全国统一监管,合力监管,不能东部严格,西部宽松。

野村控股株式会社会长古贺信行:处置“僵尸企业”是一个困难的问题,需要市场和政府两方面共同努力。20世纪90年代,当时日本经济增长大幅下降,面临着产能过剩、债务过剩和就业过剩三大问题,日本政府将原因归结为经济的周期性变化,推出了财政刺激措施,对“僵尸企业”进行救助,造成银行不良贷款继续增长,付出了高昂的代价。而且,“僵尸企业”和健康企业竞争,社会生产效率被拖累。如今,中国产能过剩问题存在很多“僵尸企业”,一下子处置大规模“僵尸企业”是不现实的,要对未来有发展前景的企业分阶段解决。处置“僵尸企业”势必连带金融问题,仅靠金融机构的市场手段是不够的,还需要政府投入部分公共资金,才能解决银行的坏账问题。

浙江舟山市经信委船舶办主任郭开明:从五洲船厂破产清算的案例看,通过市场化的处置手段,五洲船厂原有的资金、人才和土地等要素的流动已经开始了。五洲船厂的破产倒闭是符合政府导向的,在国际船舶行业萧条多年和行业产能严重过剩的现实境况下,企业通过市场化手段主动去产能,是值得推荐的。原厂职工基本上找到了新

的职业培训、创业或再就业体系。国家应考虑安排投入更多的工业企业结构调整专项奖补资金,这笔资金主要用于退出过剩行业员工社保安置;同时应强制要求地方政府将原有支持补贴给僵尸企业的资金转移支付给企业下岗职工。

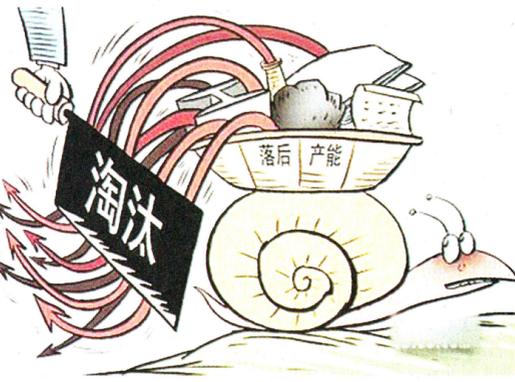
改革与民生:保障员工利益,“僵尸企业”才能入土为安

工信部不久前表示,中央政府已经安排两年1000亿元规模的资金,用于化解产能中职工安置问题。除了财政托底,第三产业能否吸纳过剩行业的下岗人员?如何保障企业员工的合法权益?

五洲船厂原工会主席、债委会成员包辉阳:五洲最辉煌的时候员工3000多人,到破产时,员工大约还有160人。宣布破产清算比较突然,正是年底,当时还有4艘未建船舶,大家以为可以拖到2016年,但企业已经资不抵债了。所幸上级集团公司浙江船运出手,垫付了专项资金清偿职工债权,涉及离职员工110人。按照政策,一年工龄补发一个月工资,最多的员工能拿到12万元,让员工过了一个相对平和的春节。

全国工商联原副主席、中国民营经济研究会会长庄聪生:清理“僵尸企业”必将带来大量富余人员,这关乎他们的切身利益,影响他们的生活,一定要妥善安置。尤其是对转岗人员做好技能培训,让他们积极适应新环境,为他们在“双创”中发挥作用创造条件,使他们成为新供给的生力军。

中国政法大学教授、破产法与企业重组研究中心主任李曙光:上世纪90年代的国企改革,解决人员安置问题主要靠的是国有土地、房屋、解决债务问题主要靠的是银行坏账准备金及核销制度,现在这两项制度红利已经用尽。这次国家不仅要考虑失业人口规模与社会稳定问题,还应考虑如何使“僵尸企业”处置过程更公正、公平、公开,切实保护企业员工的合法权益,并建构一套社会保障、



企业与社会:“过剩、干预、再过剩、再干预”怪圈怎么破

站在供给侧、结构性改革的角度,如何从根本上打破“过剩、干预、再过剩、再干预”的怪圈?

李曙光:破产制度在我国长期失灵,造成市场难以正常出清,“僵尸企业”得以有延残喘,占用信贷等宝贵资源,抬高企业杠杆率,加剧产能过剩,衍生大量信用垃圾,侵害债权人和股东的合法权益,扭曲市场价格信号,限制了市场优胜劣汰作用的发挥。清理“僵尸企业”,短期政策应对,应坚持以市场手段为主、以行政手段为辅的原则。中长期要做好四个方面的制度建设:修改破产法,成立破产管理局;改变地方政府的政绩预期;推进破产案件的司法受理;推动建立个人破产制度,完善金融机构破产程序。

浙江宁波市发展和改革委员会、市改革办副主任许明华:生产要素不会自动向好企业流动,相关机制要通过改革来形成。浙江海宁通过建立要素配置竞争性机制,运用亩均税收、销售、工业增加值、单位能耗工业增加值、单位COD工业增加值、全员劳动生产率等6大指标建立综合评价体系。改革实施以来,企业转型主体作用进一步激发,“低

退高进”的撬动作用开始显现。属于相对落后产能的C类企业让出排污权、用能指标、优化配置,给A类企业腾出了更大的发展空间。印象最深刻的是,曾是竞争对手的海宁市许村镇4家印染厂,如今却围坐一起商讨如何抱团闯关,主动追求要素配置的最大效益。

应云进:资源配置要以市场化为主导,但是当产业陷入衰退的时候,政府应该有援助政策,需要建立退出机制,让它平稳过渡,现在这种机制缺乏,建议对主动退出企业要有鼓励支持政策。针对企业兼并重组没有积极性、审批时间长、成本高的问题,建议在税收上要有优惠政策。另外,动不动一刀切,让行业里的所有企业都停滞的做法不可取,需要对行业和企业分类处理。

古贺信行:中国需要从日本经历吸取经验教训:第一,过剩产能这些因素是由结构性问题造成,而不是经济周期性造成;第二,市场资源随着需求的变化迅速重新分配,要让“僵尸企业”退出;第三,为了企业重生,关键出路是加快自主研发。通过必要的结构性改革,中国经济可以继续保持稳定增长。

透视镜

公司有病不分大小 听大咖说企业的花式“作死”姿势

□ 黄博阳

4月23日早晨济南,在山东大厦会议厅施耐德空间内,一场题为“如何预防大公司病”的论坛并没有吸引很多人到场,与会嘉宾汇源饮料食品集团董事长朱新礼在现场表示:“今天人不多,可能是很多企业家认为自己离大公司还远,或者自己的大公司压根没病……公司有病很多时候其实不分大小”。

大公司的就职吸引力在降低

论坛主持人、新希望六和首席执行官陈春花,在一开场就分享了一组数据:美国应届毕业生,首选100名员工以下规模公司的超过50%。这与数年前大学生争先挤进大公司的现象形成巨大反差。尽管中美市场发展仍存在许许多多的差异,且中国尚无该方面的权威数据,但随着国内商业发展迅猛,新创企业活力的不断增加,年轻人更加倾向小公司的现象也在兴起。陈春花指出,大企业招不到人,或者年轻人不先选择大企业在以前是不可想象的事情。当下年轻人两年内的离职率接近67%,也就是说三分之二的30岁以下年轻人会选择在两年内就

换公司。“是互联网的技术发展也好,是整个市场变化也好,对于企业来讲都会面对同一个问题:要具有吸引力,就要有能力去面对变化”。

作死姿势一:部门杂乱丛生

“融资了,跟没见过钱似的,自以为全世界的事情都可以干了,要么并购要么新建,产业、部门突然一大堆……不是大公司却得了大公司病”,清华控股董事长徐宏以“过来人”的身份分析认为,每一个企业在不同的发展阶段要找到适应自身的管理方法,内部的形态变革要不断更新,“跟不上,就会得病”。

徐宏以自身的“血泪史”详细阐述:2012年他受任清华控股董事长,当时公司的各个产业、分公司各自为战,相互没有配合,缺乏交集——如同游击队一样地非正规作战,没有章法。“环保、IT、医药什么都有,到底你要做什么?”徐宏认为,企业的发展方向必须明确定位,不能一盘散沙。不适应时代发展的模式就要果断舍弃,没有能力或精力去做强的部分也应高效处理,转化为控股资产。

作死姿势二:过度集权效率低下

汇源集团创始人朱新礼无疑是在场上

“辈份”最高的企业家,他认为,虽然大公司总被冠以效率低下的标签,但论概率小公司的破产率才是最高的。有病没病不在于大小,而是看体制架构和企业文化,检验的第一标准就是企业的执行效率。

“汇源成立24年了,我们经常把部门拆散、合并……三年大折腾,一年一小折腾,就是为了预防”。公司大了,部门必然会多,合理、及时调整部门的架构,并且有效放权,确立责任制是“必修课”。

朱新礼认为,当公司形成一定规模之后,越想把权力集中收回,就会刺激下级部门的造假和推脱,导致效率低下、很简单的事情都很难办。

作死姿势三:一味营收,盲目扩团队

均瑶集团创始人之一、副董事长王均豪自称“还不算大公司”,认为公司与其做大不如做长、做久,成为“百年老店的小企业”。

王均豪坦言,大型企业总是高喊“目标世界500强”,实际上只是成为“世界500大”——为了营业额而不断膨胀,最后把自己撑死。

除了营业额之外,另一种盲目膨胀的是在员工规模上。陈春花表示,从专业研究的

角度来看,“大公司”的标准应该是销售额能超过100亿美元,员工规模超过2000人,就可以叫大公司。但是中国企业往往销售额破100亿很难,但是人数超2000人却特别容易。她总结上述几位企业家的发言认为,公司内部治理结构到组织效率需要花很大的工夫,这样调整下来有一个轻装上阵,调整下来有高的效率。

作死姿势四:什么都往“互联网”上靠

在问答环节,互联网浪潮对大企业的变革有何冲击是当下最时髦的话题。然而面对此问,嘉宾的回答基本都是:没什么冲击。

“互联网思维”,我一直很反对这个词,徐宏直言,当下虽然是信息时代,可过去的蒸汽机时代、电气时代从没见过“蒸汽思维”,“电线思维”。他认为,互联网是在技术发展的前提下,所衍生的是一种新的媒介平台,仅此而已,真正推动的是技术、发展、产品的进步。

朱新礼也认为,互联网更多的只是一个工具,加快了人们沟通、信息分享的效率,有效利用这些工具可以方便企业在内部管理时解决很多问题。“转型首先是向自己挑战,首先是观念的问题,观念决定你的行动和认识。”

左右观点

□ 刘晓忠

最近螺纹钢价格持续走强,再度把许多钢企拉回生死线。随着钢价上涨,许多钢企毛利在一季度由负转正,开始筹划着趁热打铁的复产大计。在业内人士看来,房地产、基建等被认为是本轮钢价上涨的背后动力,而这是否具有可持续性,目前还很难说。当然,支撑本轮钢价上涨的原动力,还在于央行稳健偏宽松的货币政策。不过,经济刺激虽容易上瘾,但其效用却是边际递减的,何况,货币之“水”可以放多,但经济刺激的“面”却不行。这样一来,若认为钢铁业最坏的时候已经过去,寻求复产,那这种决策可能将是“扭曲的”,因为复产增加的或许是企业负债,而不一定变现产出。说这话的意思是,当前国内钢企确实需要去产能、去库存、去杠杆,以及市场化的关停并转。没有这些做前提,钢价的上涨终究是货币现象层面面的反弹,而非真正的趋势反转。这点正是人们担忧的。

钢铁业最坏时期过去了吗

其实,从稳增长等角度看,适度的刺激是必要的,但这应该有一个前提,即市场出清与否、僵尸企业退出与否等,应作为适度刺激的前提,这就如同把吃得饱但不长膘的猪送到屠宰场后,再喂食吃得长长得快的猪,刺激的边际效应会更大一样。

因此,当前钢铁行业的供给侧改革,需要的是一个清晰的制度输出和保障。决策层在钢铁业的去产能、去库存、去杠杆中,应该做什么、不应该做什么,需要有一个清晰的负面清单管理,划定政府与市场的边界,让市场在资源配置中发挥基础性作用,避免变相补贴及行政力量间接影响钢铁企业的关停并转,导致劣币驱逐良币等问题。

首先,真正推进钢铁业的供给侧改革,就要由政府构建一个负面清单管理目录,明确去产能、去库存、去杠杆,以及关停并转等,尊重优胜劣汰的市场原则,让市场主体通过买方市场的竞争,将资源集中到那些更具市场生存和创新能力的企业手中,不让人大而倒和所有制结构干扰真正的市场出清。

其次,切实有效地推进国企的市场化和现代企业制度等混改,隔断国企与行政资源一脉相承的脐带。近年来决策层推动的国企混改,不是单纯的国有资本控股权运作,即用很少的国有资本控制更多的社会资本,而是推动国企的现代企业制度改革,使国企成为一个标准、负责的市场主体。这就需警惕拉郎配思路,避免行政之手过多干涉市场机制的正常发挥。

总之,当前钢价的走强,并不意味着钢铁业最坏时期已经过去,而更多是新的货币与财政刺激,在钢铁市场激发而起的涟漪。如最近消息称央行要求各行总行新增贷款规模压缩至月初计划的70%,很可能会对支撑钢铁价格的因素产生不利影响,给准备复产的钢企带来不确定性。这如同雷声,每一次的反弹都可能成为陷阱。因此,钢铁业需要历经痛苦的去产能、去库存和去杠杆,通过市场手段清理落后产能,进行铁腕洗髓的改革等,才能真正迎来凤凰涅槃。

经济观察

新能源和智能化成汽车业主引擎



发车型33台,跨国公司亚洲首发车21台,概念车46台,新能源车147台。在展车数量和展车品质上继续保持全球领先水平。

与此相对应的是,2016年一季度,中国的汽车产业也迎来了一个开门红。根据中国汽车工业协会的数据,2016年3月,汽车产销环比和同比均增长,其中同比增幅高于去年同期,而整个一季度,汽车产销保持稳步增长,产销增幅比上年同期均呈小幅提升,产销分别高于上年同期。

其中,乘用车的产销同比增速较快,高于行业平均水平。尤其是1.6升排量及以下车型,受购置税降低的政策影响,销售增长较快。3月份,1.6升及以下乘用车销售146.4万辆,比同期增长10.7%,高于乘用车总体增速0.9个百分点,占乘用车销量比重的71.2%。

更引人注目的是,作为与宏观经济走势密切相关,一直以来持续走低商用车市场也开始回暖。3月份,商用车产销分别完成37.7万辆和38.4万辆,比上月分别增长80.1%和87.9%,比上年同期分别增长6.4%和3.8%。而在2015年,只有6月和10月商用车月度产销量高于上年同期。

新能源汽车则继续保持了较高的发展速度。据中汽协统计,3月新能源汽车产销2.5万辆,销售近2.3万辆,同比分别增长54.8%和46%。前三个月,新能源汽车产销都在6万辆左右,比上年同期都增长1倍以上。其中纯电动汽车增长最为显著,产销都超过4万辆,同比增长都达到1.4倍。

在整个市场销售中,中国品牌乘用车销售同比增长。一季度,中国品牌乘用车共销售255万辆,同比增长11.1%,占乘用车

销售总量的45%。其中,中国品牌SUV车型增长则更为显著,一季度销售同比增长57.4%,占SUV销售总量的58.8%,比上年同期提高2.2个百分点。

趋势 汽车企业信心满满

不仅是乐观的统计数字,国内外汽车企业、专家以及零部件厂商对于中国未来的汽车市场都持一种乐观态度。

2016年北京车展前夜,奔驰全新轴距E级轿车在北京亮相。而2016年一季度,奔驰汽车在全球市场实现了39%的增长,超过了宝马的销量。

对于今年的中国汽车市场,蔡澈表示,中国是奔驰最重要的市场,2015年,奔驰汽车在中国取得非常不错的成绩,而在今年奔驰将有更多的机会。而随着新的奔驰E级将在8月推向国内市场,对2016年的市场前景有着更乐观的态度。

北汽集团董事长徐和谊表示,对未来的汽车市场充满信心。北汽将以“互联网+”重构价值链,围绕新能源、自主品牌、国际化、智能化的四大发展方向实现业务的全面突破。按照计划,北汽到2020年将实现年产销汽车450万辆,营业收入6000亿元,进入全球汽车行业前十二名,成为全球企业和全球品牌的双百强。

世界汽车组织秘书长Yves van der Straeten表示,从2005年到2015年的数据可以看出,在没有中国的情况下世界汽车产业平稳增长,但是在有中国的情况下,增长是十分巨大的。中国是世界汽车增长的一个火车头,中国汽车市场增长不会有大的波动,还会继续上涨。国际知名汽车电子与技术供应商德尔福中国区总裁杨晓明表示,全球最有潜力的汽车市场还是中国。预计到2020年,全球30%的汽车将在中国生产,而德尔福三分之一的收入将是

来自于中国的自主品牌汽车。“2016年到2020年,德尔福在亚洲的业务增长将达到30%左右,而其中75%以上都将在中国实现。”

趋势 新能源和智能化成发展“支点”

巨大的市场需求使中国迅速成为全球最大的汽车生产国和消费国,而环境、能源、土地等环境资源的矛盾也使中国的汽车产业进入了一个瓶颈期,在此情况下,新能源、智能化成为支撑中国汽车产业未来进一步发展的主要动力。

在北京车展上,北汽集团董事长徐和谊开着一辆被命名为“ARCFOX-7”的纯电动超跑缓缓开上了北汽集团的展台,该车兼具未来汽车应有的电动化、智能化、轻量化等特性。

而在智能化、无人驾驶方面,国内外车企也不甘落后。包括北汽、长安、奔驰、沃尔沃等几乎所有主流企业无一不加入了无人驾驶技术的开发中。在北京车展的场馆外的体验区内,几辆北汽集团的无人驾驶汽车向观众开放,让观众提前感受未来无人驾驶的乘坐体验。

不仅是乘用车,在商用车领域,智能化也在推动商用车未来的发展。福田汽车发布了包括互联网超级重卡康凯EST在内的互联网超级卡车系列产品。互联网超级卡车将通过新能源、车联网和智能整车三大技术,着眼于解决环境污染和气候变化等问题,同时运用物联网、大数据和云计算技术,推动中国物流系统全面升级,并实现油耗降低30%,排放减少30%,货运效率提升70%的目标。

全国政协副主席、科技部部长万钢表示,外部能源环保的倒逼,内部技术升级的加快,使新能源汽车成为汽车产业转型升级的战略要务。新能源汽车在中国是一个有希望的朝阳产业,也是今后科技创新的重点,市场需求十分旺盛。

信号 中国车市回暖向好

据介绍,本届北京车展共展示车辆1179台,全球首发车112台,其中跨国公司全球首