

# 解决汽车产能过剩需双轮驱动

杨忠阳

我国商用车已出现产能严重过剩，乘用车产能结构性过剩也早已“在路上”。解决当前汽车产能过剩问题，一要加快推进汽车行业供给侧结构性改革，车企要通过技术创新，研发出市场真正需要的产品；二要加快推进汽车行业兼并重组，通过输入先进的技术和人才，整合资源，优化产品，实现生产与市场的再平衡

## 深度观察

日前，有媒体报道，由于产能过剩，重卡积压严重，几乎跟钢铁行业一样，到了“论斤卖”的地步。且不说，这样的说法是否有些夸张，但我国汽车产能过剩已是不争的事实，这需要引起我们足够的警惕。

国际上是以产能利用率或设备利用率作为产能是否过剩的评价指标的。设备利用率79%至83%属于合理区间，如果设备开工率超过90%则被认为是产能不足，而低于79%则被认为存在产能过剩。国家发改委与中国汽车工业协会、中国汽车技术研究中心前不久共同发布的中国汽车产能调查和分析报告显示，截至2015年底，占年度汽车产量超过98%的37家主要汽车企业已形成汽车整车产能3122万辆，其中乘用车产能2575万辆、产能利用率81%；商用车产能547万辆、产能利用率只有52%。按照国际评价指标，我国商用车已出现产能严重

过剩。当然，也有人会问，去年我国乘用车产能利用率81%，是不是没有过剩之忧？其实，情况也不尽然。原因在于，现在乘用车企业之间也出现了两极分化，有的企业产品供不应求，不得不加班加点生产；而有的企业产品降价打折都卖不出去，设备开工率更是严重不足。特别是，前些年跨国公司在华建设的乘用车工厂，产能将在今年明年集中释放，乘用车产能结构性过剩可以说早已“在路上”。

产能过剩不仅不利于产业本身的可持续发展，而且会影响到整个国民经济的健康运行。其危害有多大，影响有多深，钢铁行业已是前车之鉴。那么，如何解决当前汽车产能过剩问题呢？笔者认为，需要“双轮”驱动，从两方面发力。

一方面，要加快推进汽车行业供给

侧结构性改革。汽车是一个以规模著称的行业。没有一定规模，就很难降低成本，产生效益。没有一定效益，后续产品的研发，就很难推进。于是乎，一些车企就拼命上产能，扩规模，“多生孩子好打架”。应当承认，在市场快速增长期，这样的“打法”是适合的。但是，现在经济发展步入新常态，车市进入微增长，甚至产能过剩阶段，如果仅仅依靠规模，不讲质量，就有可能“失灵”。

可以说，当前在所有产能过剩行业都存在着这样一种现象：低技术含量的产品，不仅市场竞争激烈，利润率超低，甚至赔本赚吆喝；而高技术含量的产品，或符合消费者需求的产品，却供不应求，甚至没有供应。以新能源汽车为例，在一些限行限购的城市，市场需求越来越大，但时至今日，没有一家车企能够推出性价比高、符合消费者需求的明星车型。因此，当务之急，就是车企要

通过技术创新，研发出市场真正需要的产品，从而增加有效供给，减少无效“劳动”。

另一方面，要加快推进汽车行业兼并重组。当前，我国汽车整车企业有171家，与德国、美国的汽车产业主要集中在“三大”相比，依旧过于分散。问题还在于，其中相当部分企业既没有核心技术，也推不出明星产品，有的只是落后的产能和较低的生产效率，这样是很难在市场上形成竞争优势的。

国际经验还表明，工业发达国家去产能，通常是通过大企业实施兼并重组来实现的。大企业重组之后，通过输入先进的技术和人才，整合资源，优化产品，能够实现生产与市场的再平衡。事实上，当市场经济发展到一定程度，必然会带来行业的整合和重组，这也是实现产业结构调整的重要途径。

## 思辨

# 暴雨来临 信息服务须快速精准

王胜强

各地汛期陆续到来，管理部门要认识到，发布信息、澄清谣言也是助力防汛救灾，要将其纳入整体部署，作好舆情预警预判

近日，华北、黄淮、江汉等地出现大范围强降雨天气。一些谣言也随着暴雨传播开来。

无论是地铁站被淹、公路断行、充电桩漏电，还是山体滑坡等，这些谣言与民众的生产生活关系密切。这些或移花接木，或故弄玄虚，或夸大其词，或无中生有的谣言，真假难辨，不仅扰乱了正常的防汛工作，还加剧了民众的恐慌情绪。虽说此次大范围强降雨中的谣言已经得到及时澄清，但仍然警示我们要高度重视灾情之中的舆情管控及信息发布。

谣言能在朋友圈迅速传播，除极少数人蓄意兴风作浪外，更多的是普通人好心办了坏事。他们第一时间向家人、亲戚、朋友传递信息，却传播了谣言。暴雨如注，谣言盛传，很难用一句“谣言止于智者”来苛责传播者。毕竟，身处其间的民众心有不安，有时确实难以在鱼目混珠的信息中辨别真伪。这又从另一个侧面突显了及时、准确、权威发布信息的重要性，回应关切、澄清谣言应该成为防汛救灾的重要内容。

信息发布并不仅限于笼统的水情汛情播报或简单的“雨天路滑、注意安全”等提示，而是要站在普通民众的视角，急其所需，谋其所想，普及防洪防泥石流等地质灾害科学知识，提示房屋漏雨维修、机动车保险理赔程序，提供精准深入的信息，比如，哪里低洼积水、哪些公交线路停运、哪个方向的列车航班晚点、哪些路段已封，等等。将这些民众最想知道的信息通过权威的渠道及时传递给他们，谣言自然会失去传播空间。

## 众声

马建堂  
国家行政学院常务副院长

### 新经济发展呈现三大特点

当前我国新经济的发展呈现三方面的特点。一是新经济发展态势良好。上半年我国国民经济保持了总体平稳、稳中有进、稳中向好的发展态势。中国经济之所以能够应对复杂严峻的国内外环境，顶住下行的压力，实现6.7%的增长，很大程度上正是得益于新经济的异军突起。二是新经济显著改变中国发展的总体构成。新经济的发展，改变着我国的需求结构和产业结构，消费贡献率进一步提升，服务业比重继续提高。三是新经济已经成为就业的主体。当前，新经济新业态支撑就业的能力超出预期，“互联网+”和电商等平台服务型企业对就业拉动作用明显。

魏际刚  
国务院发展研究中心产业经济研究部研究员

### “互联网+”推动物流业升级

物流业发展正在从过去传统的阶段转向数字化、网络化、智能化的新阶段。“互联网+”能促进物流业实现互利、共赢、共享和协同，有助于推动我国从物流大国迈向物流强国。未来的制造不仅是生产制造，而是加上信息、服务和消费的制造，因此，从采购、工艺流程、产品库存，到运输、仓储、分拨、配送，都实现与物流的对接，才能更好地满足消费者需求，推动制造业转型升级。

蔡翼飞  
中国社科院人口与劳动经济研究所助理研究员

### 鼓励失业人员异地再就业

我国产业结构更加多样化，特别是服务业发展很快，就业弹性更强。而且，我国现代劳动力市场体系已经基本建立，劳动力市场一体化程度很高，局部地区的失业压力大多可以通过劳动力流动分散。对青年失业者，政府应鼓励其进行职业培训，更新技能后重新进入劳动力市场。对再就业可能性较小的“4050”人员，应采取内部退养等托底政策解决。此外，对于老工业基地、资源型城市受冲击较大地区，政府应通过区域合作、资金扶持鼓励失业人员异地再就业。

欢迎读者就热点经济话题发表评论、漫画，来稿请发至：mzjjgc@163.com。

本版编辑 马洪超 祝伟

## 来论

# “付费选座”并非市场行为

吴学安

据报道，北京市发改委日前公布一则行政处罚决定书，某知名航空公司由于自立收费项目，收取乘客选座费44万余元被罚。北京市发改委还要求该公司立即改正。

近年来，许多传统航空公司为增加非客票收入来源，纷纷推出付费选座服务，并在优先登机、行李托运、餐食等项目上搞附加收费，取得不错盈利。乘客对于“付费选座”一直心存质疑，认为是在变相涨价。一方面，无论乘客是坐在“好座位”还是其他普通座位，是坐在最前排还是最后排，是靠窗还是位居中间，对航空公司而言，几乎没有额外增加任何服

务成本，因此，向选座的乘客收取“选座费”，难脱变相提高机票价格之嫌；另一方面，航空公司本已将机舱分为头等舱、商务舱和经济舱三个级别，并予以不同的明码标价，现在又在经济舱内搞所谓的细分价格，也有变相收费之嫌。

随着行业竞争的加剧及人力成本的增长，航空公司的效益受到一定的影响，开辟一些新的盈利出路无可厚非，但需合法合规，需得到消费者认可。从表面上看，“付费选座”似乎是一种市场行为，实际上则是一种重复收费和乱涨价行为，应予以纠正。



## 托付

在一些城市，由于家长下班时间与孩子放学时间存在时间差，许多孩子在放学后无人接送。面对这个难题，许多家长选择将孩子送到晚托机构。不过，有调查发现，晚托班这类机构目前还没有明确的管理部门，一些晚托机构经营合法性存疑，师资水平低下，场所安全隐患也不小。对此，相关部门应尽快出台管理办法，明确管理部门，在探索建立一批由政府主导的公益性晚托班的同时，在政策、税收、场地等方面提供优惠，引导一批上规模、有资质的民办教育培训机构，将自身场地和资源整合利用来举办晚托班，解决好市民难题。（时锋）

# 用激励机制留住护士

禄永峰

提及医疗体验，人们接触最多的恐怕就算护士了。进医院，导医是护士，打针输液是护士，叮嘱按时吃药的还是护士，护士是医护人员中数量最多的，也是整个医护人员中最忙的。有媒体日前报道，广东护士的离职率近8%。

护士大量流失，原因有两个：一是护士岗位工作压力大，这一点几乎总是被社会各方面忽略；二是工作待遇低，许多医院忙于一线的护士大都是年轻人，由于这些护士与医院多是合同聘用关系，并没有因为多劳而多得，反而比

同一医院编制内护士低不少。如果在北上广等一线城市，更是难以达到劳动者的平均收入水平。

患者生病住院，康复的快慢很大程度上取决于是否有专业的照料。可见，建立一支稳定、专业的护士队伍，对减轻患者痛苦、提高患者生活质量发挥着不可替代的作用。要有效防止护士的流失，让更多的年轻人加入到护士队伍、有耐心地干下去，相关部门亟待建立相关激励机制，提高护士的待遇，提升护士的职业尊严，才是解决问题的关键所在。

# 基金业不能再“靠天吃饭”了

周琳

中国银河证券基金研究中心日前发布的数据显示，今年上半年，我国公募基金808家管理人合计资产总规模达7.9万亿元，较2015年减少5200多亿元。在50类开放式基金中，仅21类取得正收益，其余近30类基金净值下跌。其中，标准股票型基金平均下跌13.19%，可转债基金A类平均下跌14.62%，保本基金下跌0.35%。从近3年的比较看，无论规模还是业绩表现，这份半年成绩单都难言乐观。

分析后不难发现，部分基金公司过于依赖单一权益类市场，忽视大类资产配置，在债券基金、混合基金、创新型基金等方面少有建树，是重要原因。换句话说，基金业还在走“靠天吃饭”的老路，这种局面必须尽快扭转。

长期以来，基金市场依附于股票市场、债券市场、货币市场等而存在，被称为“靠天吃饭”的市场。标的资产任何的风吹草动，都会给基金业绩

和资管规模带来较大影响。尤其是主动股票型基金、主动债券型基金等单一主动型投资策略的基金，按照标的资产的配置底线，往往不需要做太多大类资产配置，部分基金的性能表现和规模变化高度雷同。即使采用灵活配置策略的混合型基金，相当一部分实际上还是以股市为核心的，没有显现出应有的大类资产配置能力，业绩表现随波逐流。

要想扭转“靠天吃饭”的局面，基金公司必须用好资产配置、组合基金、跨界创新思维。

首先，提升混合基金的资产配置能力。灵活配置型混合类基金的设计本意，是让这类基金在未来投资运作过程中进行大类资产配置，以此规避风险。为此，基金经理必须以业绩为准绳，凭借过硬资产配置能力为投资者创造价值。

其次，创新公募基金产品。在这方面，可以借鉴国外发展公募FOF（基金

中基金）、多策略产品和基金组合账户的经验，通过跨市场、跨公司、跨领域的合作，减少单一市场的风险，弥补单一投资风格的不足。比如，在美国基金市场，博采众长的FOF基金产品目前已占据超过8%的资管规模，我国还缺少这方面的产品，市场潜力巨大。

再次，进一步增强广大投资者选择基金产品的能力，使其更加熟悉各类基金的投资策略。对投资者来说，具有主动型投资策略的基金是否还要“靠天吃饭”，要区别对待；具有被动型投资策略的基金，本身追求的就是标的指数的拟合，无论其净值追随股指如何波动，都是正常情况。

总之，基金公司必须从重视产品和业绩排名“小圈子”里走出来，回到重视客户、重视市场、重视绝对收益的财富管理竞赛中。只有不断提升自身的资产管理能力、投研实力、营销软实力，才能避免走入死胡同。

## 行业

基金市场依附于股票市场、债券市场、货币市场等，标的资产任何风吹草动，都会给基金业绩和资管规模带来较大影响。要想扭转“靠天吃饭”的局面，基金公司必须用好资产配置、组合基金、跨界创新思维，必须回到重视客户、重视市场、重视绝对收益的财富管理竞赛中