

2017年我国将扩大去产能行业范围——

# 产能淘汰再加码 结构调整更精准

本报记者 林火灿



当前,各地区各部门对于产能过剩的认识更加到位,对去产能的积极性、主动性也在提升。不过,在去产能“扩围”过程中,不能照搬照抄钢铁和煤炭行业的去产能经验,而是要更多依靠市场、法治的办法,推动过剩产能有序退出——

“今年去产能除了钢铁、煤炭之外还会扩围,有一些产能利用率低、过剩产能比较严重的领域也会纳入去产能范畴。”在国务院新闻办公室不久前举办的新闻发布会上,国家发展和改革委员会主任徐绍史透露。

这番表态也说明在供给侧结构性改革的深化之年,我国去产能的决心不会动摇、力度不会减弱,在深度和广度方面也将实现新的突破。

## 行业扩围成定局

2016年是我国推进供给侧结构性改革的开局之年。这一年,作为“三去一降一补”五大重点任务之一的去产能,已经初见成效。

“2016年,钢铁行业去产能目标是4500万吨,煤炭去产能目标是2.5亿吨,这些年度任务已经提前超额完成。”徐绍史说,钢铁去产能涉及18万职工,煤炭去产能涉及62万职工,到2016年年底已安排职工接近70万人。

随着去产能的推进,钢铁和煤炭行业的经营状况也在好转。去年前11个月,钢铁工业协会会员企业由前年同期亏损529亿元转为盈利331亿元;煤炭企业的利润同比增长了1.1倍。

“煤炭关系到我国能源结构调整和应对气候变化及大气污染治理的承诺;钢铁则关系到中国经济重化倾向的战略转型,关系到中国打造经济发展新方位。中央从煤炭和钢铁两个行业切入,对于推动产业产能结构的合理优化有着重要意义。”国家治理协同创新中心研究员杨枝煌说。

尽管去产能“扩围”的具体行业尚未对外公布,但多位专家表示,水泥、平板玻璃、船舶、火电等行业都有可能成为去产能“扩围”的主要对象。这是因为,一方面,这些传统产业领域的产能过剩较为明显,产能利用率明显偏低;另一方面,这些行业在过去一年来已经在主动减量、优化存量、引导增量,具备加速推进去产能的基础。



工人在河北省迁安市安丰(北京)卫生材料有限公司(由北京转移至迁安)的生产车间工作。近年来,河北省钢铁重镇迁安市一方面强力化解过剩产能、延伸钢铁产业链条、加快钢铁产业向装备制造业和耗钢产业延伸,实施一批钢铁深加工集群项目;另一方面,依托京津冀协同发展培育新动能,引进一批节能环保的食品医药等新兴产业项目,取得良好效益。

新华社记者 杨世尧摄

“2016年,我们以钢铁和煤炭两个行业作为去产能的重点,这并不是说别的行业不存在产能过剩。”中国人民大学经济学院副院长刘元春表示,我国在平板玻璃、水泥、造船等传统产业领域的产能利用率极低,这些行业的产能过剩对经济的影响虽然不如基础性行业严重,但依然是影响中国经济实现全面复苏的大障碍。

“去产能行业‘扩围’,这是践行五大发展理念的重要体现。”杨枝煌表示,推动传统过剩产能出清,可以为创新发展腾出空间,也能推动传统产业改造升级;可以改变某种产业比例偏重的现象,实现产业结构优化和协调发展。

## 地方自觉性增强

“去产能是区域经济复苏的重要手段之一,加快去产能特别是淘汰落后产能,是地方经济实现转型升级的关键。”刘元春说,越来越多的地方意识到,当地一些小型钢铁厂、水泥厂、造船厂已严重亏损,需要投入大量财政补贴,这些产能已经成为地方经济发展的“负能量”。如果不加快淘汰落后产能,未来政府将不堪重负。因此,许多地方抓住了中央推进供给侧结构性改革的政策机遇,加快去产能的步伐。

国家信息中心经济预测部宏观经济研究室主任牛犁说,随着我国经济从工业化中期迈向后工业化时代,经济增速也从高速增长转向中高速增长阶段,国内市场对工业产品的需求在放缓。从外部环境看,国际金融危机以后,我国工业品出口出现负增长,“中国制造”的比较优势在逐渐丧失,国际分工格局也发生了重大变化,这也导致了国内一些传统产业产能过剩加剧,企业生产经营困难,到了必须加快结构调整和向中高端转型的时刻。

“许多地方政府也已经意识到了这一点,虽然调整会带来阵痛,但拖的时间越久,产能过剩的问题就会更加积重难返。”牛犁说。

记者了解到,在近期各地召开的“两会”上,多个省份继续把去产能作为深化供给侧结构性改革的重要任务。例如,河北省提出今年要确保打赢“6643”收官战。山西省提出今年重点抓好煤炭去产能,关闭退出煤炭产能2000万吨左右,退出钢铁产能170万吨。

## 经验不能照搬照抄

2016年,在推动钢铁和煤炭去产能的过程中,政府、市场、企业做了大量实践探索。

徐绍史表示,政府从制度供给入手来深化改革,探索建立了一些市场机制,比如中长期合同制度、储备产能制度、增减挂钩减量置换指标交易制度、最低库存和最高库存制度等。“从市场来看,市场在配置资源中的决定性作用发挥更加充分,供需动态平衡,价格振荡波动,交易方式多元,市场的适应消化能力在增强。从企业来说,企业的效益改善和转型升级的意义也是非常重大的。”徐绍史说。

## 点评

刘元春认为,推动其他行业去产能,要避免去产能流于形式,使去产能简单地变成去产量。“要避免过度行政干预,多采取市场化的方式,不断完善监管方式。同时进一步完善制度性保障,推动企业兼并重组和优胜劣汰。”刘元春说。

“在推动其他行业去产能过程中,不能对煤炭和钢铁的去产能经验进行照搬照抄,而是要处理好去产能和短期产量的关系,避免因为去产能导致短期供不应求,进而带来价格暴涨。”牛犁建议,要积极探索市场化、法制化的手段,不断完善节能环保、产业政策、质量标准,使更多不符合政策标准的产能有序退出市场。

“要把握好精准去产能的原则,不能因噎废食,也不能姑息纵容。”杨枝煌认为,要确实摸清各行业的过剩状况,使去产能做到心中有数、有的放矢。同时,要对不同产品区别对待。例如电解铝中有很多铝产品,钢铁行业中有很多特种钢仍然是紧缺产品。对于这些产品领域,必须提高产品的技术含量和市场竞争力。

□ 林子文

## 理顺产能产量关系

2016年,煤炭和钢铁的价格都出现了幅度较为明显的波动。这与前期超跌、库存回补等因素相关,但也与去产能过程中产量明显压减造成市场供需相对紧张有着密切联系。

从短期来看,价格的明显回升有利于缓解企业的盈利状况。不过,这种价格波动,在一定程度上也会影响市场预期,影响企业去产能的信心与决心,甚至成为一些地方推进去产能工作的掣肘。

2017年是实施“十三五”规划的重要一年,也是供给侧结构性改革的深化之年,我国去产能的工作力度将进一步加大,涉及的行业范围也会扩大。在推进去产能过

程中,应该更加注意处理好产能与产量的关系,在加大力度去产能的同时,应该努力保持市场供需平衡的基本稳定,避免市场价格出现明显波动,努力为去产能创造更宽松、稳定的市场环境。

要做到这一点,必须充分发挥“看不见的手”和“看得见的手”的作用,更好地利用市场化和法治化的手段,既要更加严格的技术标准和规范,以及严格的淘汰落后产能标准,还要严厉控制新增产能,严厉打击违法违规行为。在去产能过程中,也要牢牢守住“四个底线”,即安全生产的底线、妥善安置职工的底线、依法依规和诚信履约的底线,保证稳定供给的底线。

# 船舶行业需加快补短板

杨国民

济效益全面下滑,船舶企业破产倒闭的新闻屡见不鲜。业内人士惊呼:未来几年不少船企将陆续陷入无船可造的困境,“造船业没有最困难,只有更困难”。

全球性的困境也给中国造船业提供了弯道超车的历史性机遇。目前,在全球三大造船国中,我国年造船完工量与韩国基本接近,领先日本,承接新船订单量和手持订单量则高居首位。另一方面,我国造船业大而不强的特征同样明显,主要表现为:造船产能过剩、产业集中度低;创新能力不足、高端船舶和海洋装备制造能力和关键配套能力不强;智能制造、绿色制造有待突破,质量效率和品牌影响力有待提升。这些都是船舶行业急需补齐的短板。

要想在新一轮复苏中取得先机,船舶行业必须以补短板为突破口,加快结构调整,实现转型升级。

以“高”补短。去年上半年,我国前10家船企新接订单集中度达到85%,比上一年进一步提高。面对船舶市场“僧多粥少”的局面,船舶企业只有以“高”取胜,以高新技术、高端产品赢得市场。2016年前三季度,我国船舶进口总额为26.1亿美元,其中浮式或半潜式钻探、生产平台占

进口额的24.1%,同比增长超过200%;在国际市场上,对高技术船舶的需求也将成为亮点。有国际机构预测,随着全球市场对液化天然气需求的增长,未来最少需要新增40艘甚至68艘大型液化天然气(LNG)船。因此,抢占国内外市场,中国船舶企业须加大研发、创新力度,在船型的能耗经济性、环保性、安全性、智能化水平上下功夫,在高端船舶和海洋工程装备等领域不断取得突破。

以“新”补短。去年11月底,芬兰客船公司维京游轮与厦船重工非正式签署1+1艘大型豪华邮轮建造意向书,单艘船总投资达1.9亿欧元,新船预计在2020年春季交付。船舶市场总体疲软并不能掩盖新的需求。以游轮来说,它集新材料与高科技于一体,造价动辄几亿甚至数十亿元,完全有可能成为我国船舶工业的新增长点;以游艇来说,据不完全统计,美国每14人就拥有一艘游艇,挪威、新西兰等国家人均拥有游艇比例达到1比8,荷兰为1比10。如果按照每100人拥有一艘游艇来计算,中国市场需要1400万艘游艇,接近美国常年1700万艘游艇的保有量,即使每1000人拥有一艘游艇,中国因此也

将有140万艘游艇的需求量。目前,中国在册游艇保有量仅为3000艘,这意味着,游艇产业在中国有巨大的发展空间。有行业发展报告分析,未来几年内,中国游艇产业将会迎来爆发式增长,产值有望达到数千亿元,并能支持超过150万人的就业。除游轮、游艇外,其他娱乐及运动用船舶、公务船舶、特种船等领域,都有较大的市场需求。开拓新市场、满足新需求,船舶企业可以各显神通,在细分领域做强做大。

以“智”补短。船舶市场的竞争,是更多体现在质量、效率的竞争。船舶企业须加快两化融合、生产流程再造、信息化工程等方面进程,建立精益制造体系,加快提升自动化、数字化、智能化水平,建成一批智能车间和智能生产线,提升造船效率,实现以“智”取胜。

迈向“高”“新”“智”,离不开政策支持。《行动计划》提出了加强产业创新和推广应用支持力度、加大金融支持、完善保险支持政策等保障措施。落实好这些政策措施,加快补齐短板,经历寒冬考验的我国船舶工业将有望打造成“中国制造”的又一张“名片”。



## 重拳治理“地条钢”

新闻回放:1月19日,国家发改委等6部门对坚决遏制钢铁煤炭违规新增产能,打击“地条钢”规范建设生产经营秩序联合发布了补充通知。针对“违规新增产能、违法生产销售‘地条钢’、已退出产能复产”三类企业,提出要提供问题企业的详细名单、处置方式、整改时间等处理意见,于2017年1月20日前一并以正式文件分别报送有关部门。

点评:地条钢是以废钢铁为原料,用中频炉冶炼的劣质螺纹钢、线材及不合格不锈钢产品,存在严重的质量隐患,多年来屡禁不止。近年来,清除地条钢已成为钢铁行业去产能的重要工作内容。2017年初,国家发改委明确提出6月30日前必须全部清除地条钢。如今政策再次加码,工作落实也进入了最后冲刺期,体现了我国淘汰落后产能的坚定决心。落后产能的退出,对维护公平的市场环境,让规范的钢铁企业受益,发挥先进产能作用而言意义重大,同时也将提升我国建材产品的质量。

## 国产乘用车出口韩国

新闻回放:1月18日,由北京汽车股份有限公司生产的SUV车型“Kenbo 600”亮相韩国,成为在韩销售的首款中国国产乘用车。据悉,该车型定价11.5万元人民币,比存在竞争关系的同类型韩国国产SUV最高便宜约2.9万元。

点评:随着我国汽车产销量连年增长,自主品牌不断成熟,国产汽车先后迈出了出口步伐。但与此前自主品牌销往市场欠发达地区不同,此次北汽进入竞争充分的韩国汽车市场面临着更为严峻的考验。从该车型售价上不难看出,这又是一次企图以价格换市场的尝试。同时,在汽车工业发达的韩国,高性价比能否受到认可还需市场检验。诚然,高性价比已成为我国自主品牌汽车的国际名片,但不可否认的是,一直以来国产汽车在海外的低价倾销,并没能提升自主品牌的海外口碑。因此,若想真正树立中国汽车的国际形象、打响品牌,除了性价比之外,还要在性能、安全性和售后等方面多下功夫。同时,政府也应从政策上有利引导,杜绝海外低价倾销,为自主品牌赢得更大的海外市场提供条件。

## VR技术助力春运

新闻回放:1月17日,针对部分旅客对火车站站内结构不熟悉的情况,南昌铁路局在南昌西站、福州站、厦门站试点推出VR(虚拟)全景导航,旅客可提前对进站、安检、候车进行虚拟体验。

点评:无人机巡检、“刷脸”进站、虚拟全景导航……与往年相比,今年的铁路春运又修炼了“新技能”,融入了更多“黑科技”。毋庸置疑,搭上了互联网信息技术快车的春运将更加方便旅客出行,提高运维效率,保障春运安全。不过,“科技春运”也要循序渐进、有备无患,因此要建立可靠的后勤保障、技术支持和应急预案体系,避免“科技神器”成为噱头,防止因新技术不成熟造成的一系列问题,保证春运的安全、平稳、有序。

在第八届中国经济前瞻论坛上,专家们表示——

## 改造传统动能与培育新动能同等重要

本报记者 祝惠春

2017年是供给侧结构性改革的深化之年。如何深化改革,加快培育新动能,改造提升传统动能?日前,在由中国经济时报社主办的第八届中国经济前瞻论坛上,与会嘉宾纷纷就促进新动能转换和接续建言献策。

培育和增强经济增长内生动力,促进新旧动能转换和接续,是现阶段引领经济新常态需要解决的核心问题。“实体经济是民生之基,国家安全之本,也是新旧动能转换的关键。”中国工程院原院长徐匡迪表示,最关键的创新还在于制造业的创新,制造业如果不能创新,关键技术领域如果还依赖他人,是很难解决中国新旧动能转换的问题。

在国务院发展研究中心主任李伟看来,风险防控历来是生产力提升中的重要一环。要通过改革释放创新活力,通过创新培育发展新动能,以新动能支撑经济较快增长,以新动能优化经济结构,以新动能化解各类风险。因此,稳住增速并不是发展培育新动能的唯一目的,培育新动能还有助于经济结构优化和风险的化解。换句话说,培育新动能,不仅要有量的要求,更要有质的要求,应从发展所处的阶段,经济结构和政府监管能力等多维度认识新动能。

李伟表示,奋进有为重在改革,有所进取重在创新,要通过改革打破束缚各类主体活力释放的体制机制障碍,形成让各类创新主体都有创新自愿、都有创新担当、都有创新能力的生态系统,以更有活力的创新培育更强大的新动能,推动经济发展更高效、更健康、更持续。

工信部部长苗圩认为,建设制造强国,在新旧动能接续转换当中发挥着举足轻重的作用。促进培育发展新兴产业,与传统产业改造升级两者不能对立起来,要有机结合起来。在培育发展新动能的同时,丝毫不能忘记传统动能的改造和升级。传统产业通过改造升级以后也完全可以变成新动能,不要片面地强调某一个方面,而忽视了另一个方面,传统产业的改造升级一刻都不能放松。

提升工业的基础与制造业创新这两种关键能力,成为促进经济发展新动能转换的重要动力。一要重视基础,基础不牢地动山摇。二是技术创新一定要建立以企业为主体、产学研用相结合的创新体制。三要深化信息技术和工业技术融合发展,实现经济发展新动能的转换。工业技术和信息技术如果真正融合,可以起到倍增的效应,加速发展,带来重构性的效应。

本版编辑 于 涵



日前,工信部等六部门联合发布《船舶工业深化结构调整加快转型升级行动计划(2016—2020年)》,提出到2020年,建成规模实力雄厚、创新能力强、质量效益好、结构优化的船舶工业体系,力争步入世界造船强国和海洋工程装备制造先进国家行列,造船产量占全球市场份额在“十二五”基础上提高5个百分点,海洋工程装备与高技术船舶国际市场份额达到35%和40%左右,形成一批核心竞争力强的世界级先进船舶和海洋工程装备制造企业。

《行动计划》的发布实施,无疑是给处于严寒中的船舶行业“雪中送炭”。当前,国际主流船舶市场需求持续低迷,高技术船舶和海洋工程装备市场急剧萎缩,世界造船业全面陷入困境,我国船舶工业正面临金融危机以来最为严峻的挑战。2016年1月至11月份,全国造船完工量、承接新船订单同比分别下降12.1%和14%,2016年11月底,手持船舶订单同比下降20.4%,比2015年底下降16.3%。企业经