

中小企业呼吁成立国家级管理机构

■ 本报记者 陈玮英

“目前关于扶持中小企业的政策正在制定过程中。”8月30日,工信部党组成员、总工程师朱宏任在第八届中国国际中小企业博览会新闻发布会后接受记者采访时表示,未来国家将营造更加有利于中小企业发展的环境,在政策层面上将给予中小企业,特别是小型和微型企业更多的关注和支持。

业内人士表示,希望国家层面能成立专门负责中小企业的部门,统一制定针对中小企业的政策,为中小企业发展提供更好的环境。

纠结与困难并存

这是纠结与困难的一年,对于中小企业来说,2011年似乎是一个爆发年,多重不利因素集结在一起,原材料价格上涨、劳动力成本上升、融资难等困难压得中小企业没有喘息之机,部分中小企业因此不得不关门。数据显示,目前60%—70%的企业面临严重的生存困境。

全国人大常委会委员、民建中央副主席辜胜阻日前表示,根据民建自2008年开始每年对200多家中小企业进行的调研发现,2008年中小企业面临的最大问题是融资难,2009年是缺乏订单,2010年是复苏过程中的用工荒,今年则是“多种因素叠加,互相交织”。

广东省副省长陈云贤接受记者采访时表示,广东中小企业为广东经济发展做出了重要贡献,当前中小企业面临的发展困难,与2008年国际金融危机相比有其不同特点,主要是来源于原材料价格和劳动力成本的提高以及当前融资的相对困难等。

几个月前,温州乐清老牌企业三旗集团濒临破产的消息传出不久,温州知名餐饮连锁企业波特曼又因资金链断裂而传出倒闭的消息。时隔几日,温州江南皮革也因巨额欠款无法偿还而倒闭。

“温州中小企业原来的年投资回报率有8%到10%左右,而如今下滑到只有1%到3%。”温州中小企业促进会会长周德文告诉《中国企业报》记者,稍有些风吹草动,部分中小企业就可能面临亏损,短期内亏损还能承受,但时间稍长一点就有可能承受不起了,就会出现倒闭。

浙江中小企业的发展对全国中小企业的发展有着风向标的意义。浙江省统计局日前公布的数据显示,上半年浙江省规模以上工业亏损4673家,同比增长23.5%,亏损面和亏损率分别为14.6%和6%;全省14447家中小企业倒闭注销,6.6万家微小企业出现总产值和利润下降的情况。

“现实情况可能比这些数据还要严重。”周德文说,“目前中小企业的



未来国家将营造更加有利于中小企业发展的环境,在政策层面上将给予中小企业,特别是小型和微型企业更多的关注和支持。 CNS供图

业内人士表示,希望国家层面能成立专门负责中小企业的部门,统一制定针对中小企业的政策,为中小企业发展提供更好的环境。

生存压力还很大,它们的日子很难过。很多企业在是否接受订单上做选择,是接受还是放弃,接受是死放还是必死无疑。”他认为,因资金链紧张而出现倒闭的企业应该比统计数据还要多,统计数据应该是统计的规模以上的企业,而实际倒闭的小企业应该还要多得多。

朱宏任此前表示,目前,部分中小企业的情况确实比较困难。这个困难反映在许多方面,中小企业特别是小型、微型企业抗风险能力较弱,缺乏正常的融资渠道,对生产要素变化敏感,在上游能源原材料大幅攀升,用工、融资等成本不断增加的情况下,生产经营比较困难。

呼吁成立国家级机构

对于中小企业目前面临的各种问题,朱宏任说,政府各层面都非常重视,各部门将根据中小企业面临的原材料成本上升、劳动力成本上升和融资难等问题,去设计和制定政策。上半年,国家已经对中小企业进行了重新划定,确定了中型企业、小型企业和微型企业,小型和微型企业承受困难的能力更差一些,因此它们将是国家给予照顾的重点。

陈云贤表示,为解决中小企业当前面临的困难,广东将在三个方面引导中小企业不断发展。首先是引导企业转型升级,引领企业做强做大。广东地区不少中小企业是劳动密集型,政府要引导企业进行技术改造、信息化改造,引导有潜力的企业更多地向新兴产业发展。比如光伏、生物制药等新兴产业。这既是对传统产业的改造升级又是对新兴产业的培植。其次是增加企业融资渠道。企业融资难主要是获得银行贷款难,今后政府将引导企业进行风险融资等直接融资渠道;推动中小企业上市;在政策允许的情况下创新金融服务,比如村镇银行、小额贷款公司、担保基金等,引领企业走市场化道路。最后,尽可能地提升企业的综合素质,政府要帮助企业做好品牌、注册专利、自主创新,扭转目前代工企业的局面。

在周德文看来,中小企业发展已经引起中央的高度关注,对于目前中

小企业发展面临的问题,会有一些有针对性的扶持措施陆续推出。“国家层面的扶持政策最早10月份,最迟12月份就能出台。”希望站在中小企业的立场来制定扶持政策。

在融资方面,针对银行贷款业务出台硬性的考核指标,在中小企业信贷上给予一定的考核。周德文说,“不只是下任务,还要检查任务是否到和完成。”为中小企业放开民间资本、放宽融资渠道。他认为,我国可以借鉴国外经验,不仅仅停留在间接融资上,国外70%的企业在发展过程中倾向于直接融资,比如,股市融资、股权融资、债券市场融资等等。比较而言,由于不用退出股金,不用支付利息,直接融资对企业更为有利。但由于我国的投融资体制发展滞后,现在70%的中小企业只能依靠间接融资,这就形成了一个怪象:民间钱多,企业哭穷。民间借贷在中小企业发展过程中起到了非常重要的作用,“没有民间借贷,就没有温州民营经济的今天。”

同时,周德文希望能为中小企业减税。虽然税制改革非朝夕之事,但他希望国家能针对中小企业的现实问题,特定相应的税收法案,来减轻中小企业面临的压力。

周德文呼吁国家层面尽早成立一个能统一制定中小企业发展政策的“国家中小企业管理局”。“这是客观需要。现在省级层面的中小企业机构都已经成立,而且颇具规模。但是在国家层面目前还没有这样一个专门服务于中小企业的机构。”

成品油价下调再搁浅?

■ 见习记者 李金玲

近来民众对成品油市场调价期的期待恐怕又要落空。随着布伦特原油的上涨,国内成品油调价的可能性再度化为泡影。

截至8月30日,布伦特、迪拜、辛塔三地变化率收于-2.97%,小涨0.03%。变化率止跌回涨,近期跌幅-4%已无可能。卓创资讯预计,9月6日左右,三地变化率可能会止跌反弹。由此判断,如果严格按照现行的成品油定价机制来看,9月初的发改委下调价格可能会再次搁浅。

据业内人士分析,对于发改委提出的新的调价机制,尽管不可能在短期内实现成品油价格的真正市场化,但是毕竟在向着正确的方向前进。

改革大势

厦门大学中国能源经济研究中心主任林伯强认为,现在机制对短期国际油价变化不敏感,而目前国际油价波动大,4%的幅度容易满足,但22天就不容易了。“即使最近国际油价大幅度下跌,你还得等够天数。”林伯强告诉《中国企业报》记者。

目前我国采用2009年启用的成品油调价机制。按规定,国际市场布伦特、迪拜、辛塔三地原油价格连续22个工作日移动平均价格变化正向或负向超过4%,即通常所称“三地原油变化率”变动超过4%时,国内油价可相应作出调整。

然而,该机制在运行过程中显现

诸多弊端。由于目前成品油调价区间时间过长,造成国内油价变动远远滞后于国际油价变动,同时也给很多投机者以可乘之机,利用国内成品油价格变动缓慢的缺陷囤货居奇,扰乱成品油市场秩序。迫于种种压力,发改委开始讨论改革成品油调价机制。

发改委内部人士日前透露,政府正在加紧改革目前试行的成品油定价机制,内部讨论中承认了目前定价机制的不成熟,将调价参考周期的22个工作日缩短为10天的呼声比较高。中投顾问能源行业研究员周修杰对《中国企业报》记者表示,目前成品油价格机制改革已是大势所趋,其中缩短成品油调价区间是重要改革内容。

林伯强认为,政府需要抓住大家对调价的期待以及国际油价的下跌时机,改革定价机制。“种种迹象说明,国际油价稳定的时代可能不复返了,今后我们面临的更可能是油价经常性的大幅度波动,成品油价格机制的天数缩短和幅度缩小,就是为了使成品油价格机制对短期油价波动更敏感,更加适应国际控价的基本原则。”

而卓创资讯分析师张斌则对《中国企业报》记者表示,当前成品油定价机制的改革,不应该单纯考虑公式问题,而应该综合考虑国内供应现状、主营体制以及相应的财税问题,也是改革的重点。

民营油企抵抗

正在酝酿中的缩短调价周期这

一项改革令民营油企坐不住了。中国商业联合会石油流通委员会根据会员企业的反映,已经起草一份文件,准备近期上书发改委和国务院。文件的主题就是暂时保持成品油调价机制规定的22个工作日的调价周期。

目前国内成品油进口资质基本上被国企垄断,民营油企难以获得充足的油源供应。在成品油调价周期缩短为10天的情况下成品油价格波动将会更加频繁,在此情况下国有企业可能利用自身的油源供应优势在高价时降低民营加油站的成品油供应。而这将会损害到民营加油站的利益。

中国商业联合会石油流通委员会会长赵友山近日公开表示,如果成品油调价缩短为10天,那么民营企业的生存空间将蚕食。由于成品油流通的环节多,过程复杂,运输过程需要半个多月到二十多天,价格的变化传导到市场终端的时间相应较长,若调价过快,将造成民营油企无法承受价格波动对其带来的损失,这将变相加强国有企业垄断的资本。

那么,民营油企集体上书能否奏效?周修杰对《中国企业报》记者表示,由于目前国内成品油进口资质控制较为严格,民营企业的担忧一定程度上是存在的。但是从整体方面来看缩短成品油调价周期利大于弊,发改委的既定思路不会发生大的改变。

周修杰告诉记者,目前市场化几乎成为成品油价格机制改革的一致呼声,背后的含义是市场化之后

国内油价将会下跌,或是更加趋向于国际油价的变动。但是往往被人忽视的是市场化所带来的弊端。目前国际油价并不仅仅受供需变化的影响,更主要的是受国际政治形势、经济形势以及投机活动的干扰。如何实现国内成品油价格符合市场供需规律,同时尽量减少投机因素、政治因素的干扰应该是国内成品油价格机制改革的方向。

同时周修杰认为,成品油价格机制改革必须和整个的石油产业改革相结合,如果垄断、进口资质等问题不能实现突破,单独的成品油定价机制改革很难取得重大突破。对于发改委提出的新的调价机制,尽管不可能在短期内实现成品油价格的真正市场化,但是毕竟在向着正确的方向前进。

卓创资讯分析师张斌认为,调价时间缩短为10天,改变原油波动幅度并不能治本。他认同赵友山的观点,认为缩短调价时间,将成为民营油企的死结,利润的缩减将造成大量民企的退出,这就更大地加重成品油市场的垄断。

林伯强建议,改革考虑把天数缩短为10个工作日,幅度缩小为2%或者3%,使之成为自动调整过程。这样基本可以保证每10个工作日小幅度调一次价。如果政府认为油价大幅度调一次价会使消费者难以承受,可以减免油价中的消费税(目前汽油价格中有2元是税收)和对油价上调设上限,比如,每个月最高可以上调设大幅度。

廉价航空“天花板”

虽然拥有庞大的市场空间,我国廉价航空发展却面临航权审批、飞行员资源短缺、无法形成规模效应降低成本等诸多瓶颈。

■ 见习记者 李金玲

目前国内唯一一家廉价航空公司春秋航空公司继喜获京沪航权之后,又传来好消息。随着运力的调整到位和廉价航空航线布局的优化,8月30日,春秋航空公司宣布计划于9月8日起,重新开通沈阳—南京的往返航班。

低成本、低票价的廉价航空服务越来越受到旅客青睐,但当前国内所有通航航线中经营廉价航线的航空公司屈指可数,廉价航空业具有较大市场潜力。

虽然拥有庞大的市场空间,我国廉价航空发展却面临航权审批、飞行员资源短缺、无法形成规模效应降低成本等诸多瓶颈。

春秋的“价格洼地”战

业内流传这样一个故事。1978年,维珍大西洋航空公司创始人理查·布兰森前往维珍群岛度假,不巧的是飞往波多黎各的航班取消,于是他便花了2000美元租了一架飞机,在一块黑板上写上“维珍航空:39美元单程飞往波多黎各”。不一会儿飞机就满载出发了。这让布兰森萌发了开航空公司的念头:机票便宜点,最大程度降低成本,肯定有钱赚。

这一低成本的运营理念被国内航空公司所看好。2004年,中国民航界涌现出东星航空、春秋航空、奥凯航空、吉祥航空等一批民营航空公司,并且都在打廉价航空的牌子。但坚持到目前为止,唯有春秋航空被业界认为是中国首个民营资本独资经营的低成本航空公司。

自2005年7月开航以来,春秋航空票价平均折扣比市场平均票价约低30%,通过降低票价已经累计向旅客提供实惠20多亿元。春秋航空目前拥有24架空客320飞机,在上海虹桥、浦东、石家庄、沈阳基地,运营上海飞日本茨城、香港及飞乌鲁木齐、呼和浩特、西安、广州等航线。

春秋航空内部人士对记者表示,相对于行业平均水平,此次春秋机票的最低票价仅为全价机票1460元的0.6折左右,即使相对于350元左右的普通硬卧火车票而言也仅为三折不到。

中国民航管理干部学院前院长田保华指出,廉价航空其实是靠运营深夜等非高峰时刻、大幅提高飞机利用率等方式来尽可能降低成本,以保证票价低廉。

与传统的航空公司相比,春秋航空在服务上也有一定的差异。例如,春秋航空的航班将不提供免费的餐饮服务,旅客如有需要,需自付费用;同时托运行李和非托运行李的总重量不超过15公斤。另外,无论何种原因造成的航班延误和取消将不进行任何补偿和赔偿。

国有航空廉价策略

从全球航运业发展趋势来看,随着洲际网络型和廉价航空的发展,传统的航空公司的生存空间正被逐渐压缩;同时,我国民航业发展潜力巨大。这些被视为发展国内廉价航空的有利条件。随着市场需求的猛增,坊间曾传闻三大航也在暗中筹划廉价航企。

中投顾问高级研究员高博轩对《中国企业报》记者表示:“中国旅客对于低成本、低票价的航空服务有着强烈的需求,而当前中国内陆所有通航航线中有超过7成适合廉价机票航空公司经营,中国廉价航空业具有较大市场潜力。”

民航局局长李家祥也曾公开指出,顺应大众多样化的消费需求,世界各国民航强国航空旅行已逐渐从高端、豪华型为主,向大众、经济型为主转变。之所以发生这种变化,其中得益于低成本航空公司(即廉价航空)的快速发展。

田保华分析,目前在全球航空市场上,廉价航空的竞争力非常强。现在大多数国内航企人士都认为,廉价航空只是机票价格降低,但实际上,廉价航空是靠更好的服务以及低廉的价格这两大优势来赢得市场的。

田保华认为,中国有航企在降低成本方面比较欠缺。此前航油价格大增而燃油附加费没有提高时,国内航企开始仅仅是靠减少机载杂志的数量等方式来降低成本。而且,一旦亏损,国家就给补贴政策,这让国有航空公司很难真的下大力去降低成本。

但对于三大国有航空开设廉价航线这一说法,业内人士也有不同看法。“应该不会。”中信建投航空运输分析师李磊告诉《中国企业报》记者,“会和地方政府合作成立地方性航空公司,主要做支线。”

结盟寻空间

我国廉价航空发展面临着较多的发展瓶颈。目前,我国很多城市的机场运力已经趋于饱和,民营或廉价航空公司若想在这些航权竞争中获胜难度非常大。

高博轩对《中国企业报》记者表示:“中国民用航空航权审批问题缺乏竞争和退出机制,导致70%的航空运输量集中在30%的区域,而这些城市运力已出现饱和,而廉价航空要获得进一步发展难度较大。”

同时,航空公司的租赁、购买国外飞机计划的审批结果存在不确定性。据了解,按照现有的法律法规,国家发改委每年审批一次国内航空公司租赁购买国外飞机的计划。对于航空公司来说,批不批得下来对其公司运营风险产生较大影响,无法形成规模效应降低成本。

此外,飞行员资源短缺,而从其他航空公司挖人的成本大,也无法通过降低成本来实现盈利。据业内专家预测,今后5年我国飞行员缺口依然很大。

高博轩认为,要克服瓶颈,关键是提升企业竞争实力,通过低票价、可靠的服务、高频度和便捷的航班、舒适的客舱来获得客户的青睐,而提高生产率是保持低成本优势的关键因素,通过点对点市场战略、提升技术水平等方式来提升生产率水平,当企业实力达到一定程度后,在经过政府相关审批方面就更具竞争优势,同时也必将吸引人才进入企业,另外,国内廉价航空企业通过结盟与合作的方式也能够寻求更大发展空间。