

危险的 LED 产业再调查

地方政府想通过土地财政方式、用建立高新技术园区吸引企业投资来拉动 GDP, 而 LED 企业则看中了高新技术补贴和大力推广后的政府行政命令下的市场。这就像同床异梦的夫妻, 最后肯定是要分手的。

本报记者 张艳蕊

一边是中国 LED 产业缺乏核心技术, 另一边是 LED 跻身国家重点扶持的战略性新兴产业; 一边是 LED 产品价格连续两年跌幅达 35%, 另一边是全国各地已经兴建的 LED 产业园不下百个, 产能正在逐渐加大。

去年年底, 本报刊发了《多地强制推广 LED 照明产品被指将引行业灾难》, 较早预警了行业困境。

孰料一语成真。近日, 深圳市政府悄然以《政府公报》形式废止了 2009 年 3 月出台的《关于印发深圳市 LED 产业发展规划(2009—2015 年)的通知》, 行业风向突变。向左还是向右? LED 产业驶入十字路口。

深圳急刹车起警醒作用

深圳的政策变革并不能阻挡其它地区的 LED 狂热。

近日, 在北方城市(长春)绿色照明论坛上, 长春高新区管委会与吉林省照明学会联合发出《在全省范围内加速推广使用 LED 节能高效照明产品的倡议书》, 长春高新区将打造千亿级 LED 产业基地的规划同时亮相。

企业生产热情居高不下的背书却是上市公司业绩的集体下滑。近期各大 LED 上市公司发布的 2012 年年报显示, 去年企业业绩普遍低迷。如处于产业链上游的 LED 芯片、外延片的企业里, 华灿光电(300323)、士兰微(600460)、乾照光电(300102)、德豪润达(002005)2012 年净利润分别下滑了 29.93%、40.11%、39.02%、57.14%。LED 晶体材料提供商福晶科技(002222)净利润下滑了 36.50%; LED 电源企业茂硕电源(002660)净利润下滑了 11.55%; LED 发光材料企业科恒股份(300340)下滑了 80.62%; LED 封装企业长方照明(300301)、雷曼光电(300162)、鸿利光电(300219)、国星光电(002449)净利润分别下滑了 27.45%、31.59%、35.27%、67.36%。

深圳市儒为电子有限公司是雷士照明等大型 LED 企业的供应商。据接近深圳儒为的人士向《中国企业家》记者透露: “没有感觉到深圳的政策调整对深圳儒为有什么影响。相反, 企业订单干不完, 目前已经不让业务员出去接单了。”

另一位做投资管理的唐先生也向《中国企业家》记者表示, 他所了解的深圳某 LED 企业产品是供东欧等国际市场, 目前, 没有看到产能受到任何影响。

业界预测, LED 产业结构性产能



业内人士表示, 目前的 LED 产业应该让“企业自生自灭”, 政府介入过多反而不利于产业健康发展, 光伏折戟的前车之鉴值得警惕。 CNS 供图

过剩的局面在 2013 年仍将继续。

业内专家在接受《中国企业家》记者采访时表示, 深圳叫停 LED 产业规划对这个行业的警醒作用, 各地政府若依然继续盲目上马, 其损失可能无法估量。

政府和企业的博弈

“其实, 这是一场政府和企业的博弈。”曾经对广东省大力推广 LED 道路照明持不同意见, 并上书广东省科技厅的广州照明行业专业人士胡军, 在接受《中国企业家》记者采访时表示: “地方政府想通过土地财政方式、用建立高新技术园区吸引企业投资来拉动 GDP, 而 LED 企业则看中了高新技术补贴和大力推广后的政府行政命令下的市场。这就像同床异梦的夫妻, 最后肯定是要分手的。”

“政府建立产业园区, 当年是因为这个产业定义为高新技术产业, 政府希望能带来更多的税收, 所以才会给一定的补贴, 希望把这个产业做大做强, 打造上千万亿的企业。”胡军给《中国企业家》记者提供了一个数据: 经过这几年的扶持, 深圳的 LED 企业最大的也只是产值过亿元, 但政府如果发展互联网或生物等深圳确定的新兴战略产业, 随便一个项目都过千亿元, “这样的行业, 在土地资源这么紧缺的深圳, 政府显然是要放弃的。”

“我见过 LED 产业园区, 当时现场破破烂烂, 就牌子竖起来了, 然后转化。”吴育林说道。

为什么选择这个时候叫停 LED 产业发展规划, 林伯强认为, “可能是已经做不下去了, 或者是需要重新调整战略、重新理顺思路, 都有可能。”

“现在产能很大, 朝前走短时间内挤进去没有太大意义。”林伯强解释说, “产能做的太大, 人人都想做, 但市场并没有想象的扩展得那么快, 国内、国外的市场都没有完全打开。”

产能过剩应该是相对过剩。吴育林认为, 从目前推广来看, 90% 的家庭并没有应用 LED 产品, 所以, 所说的产能过剩是市场还没有完全打开。

吴育林分析称, 个中原因一定有很多种, 但从行业的角度来看, 主要原因有两个: 一个是, 深圳 LED 产业始于上世纪 90 年代初, 发展迅速, LED 企业一度占全国近半壁江山; 但中国现在 LED 产能已经严重过剩, 单深圳的 LED 厂家已经超过 3000 多家; 另一个则是, LED 技术发展很快, 全世界的政府都提倡低碳环保, 而实验室的数据不断刷新, 势必让竞争走向全球化, 中

就可以去抵押贷款。”胡军向《中国企业家》记者描述了他所见过的某地 LED 产业园, “大多数都这样, 先打地基, 搞个厂房, 然后骗政府的补贴。政府现在也不那么好骗了, 一般都是你不做我不补, 政府现在已经很理智了。”

不过, 广东省科技厅对于深圳的做法似乎并不完全认同。《中国企业家》记者电话采访了广东省科技厅办公室主任林晓勇, 他表示, 广东省科技厅并不清楚深圳市是出于什么原因叫停 LED 产业规划, 但广东省仍然会坚持大力扶植这个产业的。

业内专家向《中国企业家》记者表示, 压过剩产能是当前经济转型和结构调整的重要举措之一, 一定要有壮士断腕的决心, 同时避免一刀切。另外“无形的手”和“有形的手”如何结合起来使用, 也需要探讨。

政府被指介入过多

来自中央人民政府网站的信息显示, 国家发改委、科技部等多个部委今年 2 月联合发布《半导体照明节能产业规划》。《规划》中称, LED 照明节能产业产值年均增长 30% 左右, 2015 年达到 4500 亿元(其中 LED 照明应用产品 1800 亿元)。产业结构进一步优化, 建成一批特色鲜明的半导体照明产业集聚区。形成 10—15 家掌握核心技术、拥有较多自主知识产权和知名品牌、质量竞争力强的龙头企业。

对于目前 LED 照明产业, 胡军表示, 应该让“企业自生自灭”, 把产业发展交给市场, 政府介入过多反而不利于产业健康发展, 光伏折戟的前车之鉴值得警惕。

据了解, 由于 LED 产业上游产能挤压严重, 下游市场迟迟没打开, 企业间竞争激烈。同时, LED 缺乏统一的行业标准导致行业进入门槛偏低, 而高额的政府补贴、优惠的税收政策则吸引了大量资金涌入, 甚至有不少企业不具备相关技术, 导致行业产能过剩问题严重。

有官员私下透露, 或许让政府感到可怕或无可奈何的, 是整个 LED 产业实际出现了产能过剩, 甚至担心 LED 产业成为第二个光伏产业。在这种情况下, 很多地方政府还会来深圳“抢”LED 企业去他们那里发展, 很多 LED 企业就这样走出深圳并膨胀发展, 整个行业正处于浮躁和明显过热期, 但不少企业因为水土不服且当地政府政策不兑现, 造成了资金链断裂而倒闭。

有调查发现, 深圳 LED 企业正在经历一波倒闭潮, 不仅是小企业, 像钧多立、浩博光电、博伦特及愿景光电等几家亿元级 LED 企业也在短短的一年多时间里因资金问题而关门歇业。大多数企业将问题的核心指向了企业一哄而上导致的产能过剩, 再加上全球经济不景气, 让主要依靠出口来盈利的国内 LED 企业日子更加艰难, 利润下滑非常厉害, 整个行业进入生存的“冬季”。

对于目前 LED 照明产业, 胡军表示, 应该让“企业自生自灭”, 把产业发展交给市场, 政府介入过多反而不利于产业健康发展, 光伏折戟的前车之鉴值得警惕。

林表示, “LED 对中小企业是危险加机遇, ”企业应该实现错位发展。

“目前 LED 产业竞争最强烈的是中上游, 中上游已经进入淘汰阶段, 未来 3 到 5 年应该会淘汰至少 30%, 中小企业产能过剩的又没有核心竞争力的应该会被淘汰。”吴育林如是说。

事实上, “政府叫停不叫停, 企业都应该转, 无关紧要的。”林伯强直言, 叫停只是一种说法而已, 这个产业发展到目前所呈现出的状态, 企业应该最清楚。而现在可能更多的是“熬”, 出现目前的窘境只是短期困难, 过了这一阶段应该会慢慢好起来。

“随着行业慢慢发展, 就像微波炉, 当初有很多厂家, 但是发展起来, 企业数量越来越少而规模越来越大。”吴育林不时拿 LED 与其他产业进行对比。

“关键还是国家的引导, 增强企业的核心竞争力, 加大应用产品的研发, 从设计带动产品的个性化发展。”吴育林表示, “如果小企业投入有限, 就可以做产学研, 或者与大企业合作。”

西安出租车停运: 公司化改革下的利益纠葛

(上接第一版)

今年 3 月开始执行的两项文件, 对西安出租车行业“公司化经营”的“过渡”做了详细说明: 以前的经营权使用期满由经营者提出申请, 经服务质量综合考核合格并符合许可条件, 可重新取得出租车经营权——但“经营者”的范畴是, 私户车的车主和公户车所属的企业——这意味着, 公户车断的经营权一旦期满就要被收回, 约束无从谈起; 而私户则“置身事外”。

据了解, 2012 年西安市将有 2600 多辆出租车经营权陆续到期, 其后五年内还有 8000 辆经营期满。“当初投资的是我们, 经营的是我们, 现在说不续就不续了。这不就是把我们的经营权直接拿给公司了吗?”丁先生说, 这也是参与停运的众多师傅的心声。

经营权之争

赵峰是西安市西汽总公司中北分公司的一名员工, 他最近一直在追问公司相关负责人同一个问题: 我的车呢?

2008 年, 赵峰在与公司签订承包合同、出资购买了一辆车后开始运营, 承包期限为四年半; 到了 2012 年 11 月, 该车被中北公司以合同到期为由收回。

“当时我花了 21 万 5 千元买了车与经营权, 按照《物权法》第 108 条——善意受让人取得动产后该动产原有权利消灭——那么这是不是意味着车的产权与经营权都是我的? 因为物权法同时也说了, 要‘一物一权’, 产权与经营权应该是在一起的!”赵峰说。

认为合同有问题的并非赵峰一人。“2007 年《物权法》颁布之后, 管理部门就应该将营运证上写上我们的名字, 而不再是公司的名字。但这样的过户并没有发生, 所以才有了现在的问题。”丁先生说。在此基础上, 众多停运出租车师傅达成了一个共识: 所谓的“承包合同”其实是在隐瞒公户车主与公司之间“自然人挂靠”的实质关系——所以公户们认为, 自己应当同私户一样享受延续经营的权利。

如果可以成行, 公户车每个月依然只需要上缴公司“1500”元左右的费用, “份钱”将与其无关。与此同时, 记者也发现经营权对公户车主来说还有另一层含义。

由于全国出租车行业有着一致的“数量管制”政策, 常常出现出租车供不应求的情况, 所以带有经营权的出租车在市场上的价格亦是水涨船高。

“比如我养了只小鸡仔, 辛辛苦苦把它养大, 刚刚开始下蛋你就连鸡带蛋给我抱走了。”赵峰说道, “这几年我刚把前期投入的几十万挣回来, 你现在要直接收回, 我就什么也没有了。当初借钱购车的利息都还不上。”

深层次博弈

无论怎样, 按西安市目前的政策, 合同期满的公户只能面临两个出路: 一是不再经营出租车, 二是走“大费车”的路子。

2011 年, 西安市新增了 1053 辆出租汽车, 并首次实现“公司化运营”的方式——公司投资购买车辆与经营权、与司机签订劳动合同, 司机缴纳 2 万元的“服务保证金”即可上岗; 经营期限统一为 5 年, 每月上缴最高限额 8000 元的“份钱”——这些新加入公司的人被称为“大费车主”。

更值得关注的是, “大费车”的出现改变了什么? 西安市出租车管理处拒绝了《中国企业家》记者的采访要求, 但一位接近管理处的政府相关人士发表了看法: “公司化经营、员工化管理对真正的驾驶员有好处, 但是不利于公户车主‘不劳而获’。”

“在以前的经营模式下, 他们可以雇佣两班司机进行营运。除去加气每班给他们交 180 元左右, 每天车主收入 360 元左右, 驾驶员的社保、福利、奖励制度等等他们均不承担, 国家每年的燃料补贴他们独占。”该人士表示, “按最新规定, 主班驾驶员从公司承包车辆后, 必须亲自开一班车, 另一班可以再雇驾驶员; 公司也要为换班司机提供社保、福利、奖励, 这当然会损害他们的利益。”

赵峰对此不以为然。“其实我也觉得公司化很好, 对驾驶员有好处, 甚至那 8000 元份钱账目明细我也看了, 还算合理。”他说, “但这与我的经营权被白白拿走是两码事吧? 你将经营权收回可以, 但根据市价的补偿也应该有。那时我也愿意去开大费车。”然而, 据丁先生等公户车主透露, 政府相关部门始终在回避“经营权”归属的谈判。

管理模式利弊

据赵峰介绍, 今年 4 月 25 日西安市莲湖法院有一场官司, 吸引了近千名公户车主前去旁听。“是一家公司告一名车主。”赵峰说道, “起因是合同到期了车主把车藏起来了, 不交车, 但最后法院当庭也没有宣判, 只是要双方庭外调解。”

很明显, 5 月 1 日的停运事件与这种僵局有关。“从全国范围来看, 2000 年以后各地都停止发放个体牌照, 逐步收回个体牌照的经营使用权, 全面推行公司化运营。”传知行社会经济研究所出租车项目特约研究员陈宇表示, “面对政府和公司, 司机往往是弱势群体, 最终的结果都是司机的利益受损。”

据了解, 在出租车经营权出让时, 山西省太原市坚持“标随车走”的原则, 将经营权出让给出租车实际投资人, 于是经营权便出让给了司机个人, 实现了出租车产权、经营权归司机个人所有——公司完全退出了倒手“经营权”的环节, 成为一个纯粹的中介服务机构。“这样的利益分配才是合理的。”丁先生表示。

与此相比较, 温州更进一步, 因为这座城市不仅实现了个体化经营, 而且其运营资质是“永久性”的。记者发现, 目前大多数西安公户车主对经营权的认知, 就是如此; 但同时需要指出的是, “温州模式”亦有其短板。

“但我们也还是认为, 温州模式依然是最好的。”陈宇告诉记者, “因为这样做就明晰了产权, 保护了作为原始投资者的司机的利益。事实上只要产权明晰, 政府制定的法律法规到位, 公司化和个体化都有存在的合理之处。”

还有更值得忧虑的事情。“数量管制下的公司化运作, 让公司赚取不合理的高额利润, 打工司机利益受损, 最终一定会由乘客为此买单。”陈宇对西安出租车行业的现状评价道。