

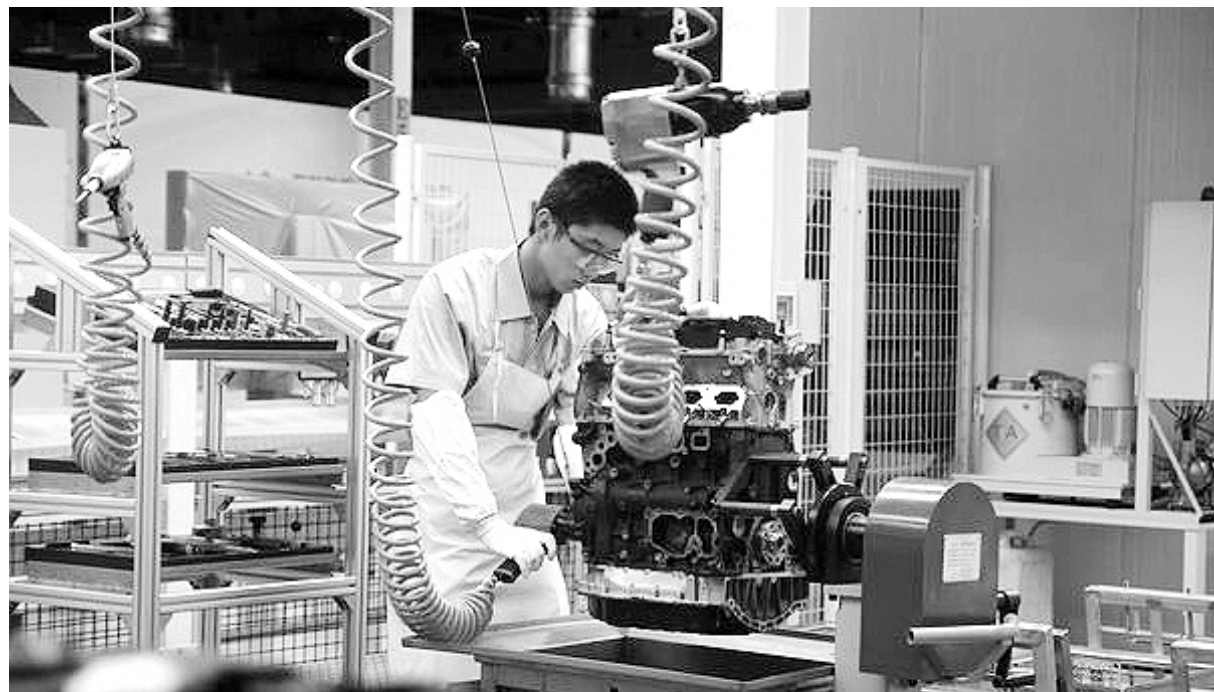
## ■ 产业聚焦

尽管再制造业被定为新兴产业,但与新能源、新材料等所遭遇的热捧不同,更多的再制造企业由于社会认知度不高、旧件回收不畅、产业政策落实不到位等原因,看到了发展的前景,却面临着止步于眼前的现实困境。

## 再制造:

## 一个多赢的产业为何发展不畅?

牛建宏 杨思波



“我们的产品是‘再制造’,可消费者还是会误以为我们是搞维修和以旧翻新。”一家从事机电设备再制造企业的负责人张经理对本报记者诉苦说。

更让张经理苦恼的是,他经常会遇到这样的疑问:再制造产品的质量能保证吗?“而且消费者也往往抱着‘新比旧好’的消费习惯,在选择再制造产品时有所顾虑。”张经理说。

张经理的苦恼并不是再制造业的个案。尽管再制造业被定为新兴产业,但与新能源、新材料等所遭遇的热捧不同,更多的再制造企业看到了发展的前景,却止步于眼前的现实困境。

## 多赢的产业

“我国目前已经进入机械装备和家电报废的高峰期,据我们初步的统计,目前全国十年以上的传统旧机床已经超过了200万台,25%的工程机械是超期服役,报废汽车约500万辆,这个数字还是比较保守的。”在最近举行的第六届亚洲制造业论坛年会上,武汉千里马工程机械集团有限公司代表刘斌洲作出了如此的表述。

以工程机械为例,刘斌洲透露,工程机械的保有量大约500万台,其中挖掘机120万台,如果每年报废5%,就是6万台左右,“如果我们不采取有效的措施去处理,它只能是一堆废铁,交给废铁收购站,然后交给钢厂,实际上这里面还有很多剩余价值被白白浪费掉。”刘斌洲惋惜地说。

在刘斌洲看来,一些机械设备如果超期服役会造成严重的问题,比如环境污染,比如造成燃料过分的消耗,造成跑冒滴漏以及安全隐患等,“但直接报废又造成大量资源、人工的损失,这就是发展再制造业的紧迫性。”刘斌

洲说。

在国家循环经济“十二五”发展规划起草人之一、国家发改委宏观经济研究院循环经济研究中心主任杨春平看来,再制造是循环经济发展的重要内容之一。再制造一台设备比新制造同样设备可以节约50%的成本,节约70%的材料,节约60%的能源。

以机床为例,据统计,目前国内机床保有量约有800万台,按国际上3%的淘汰率,每年接近24万台机床进入淘汰程序,占国内生产新机床的一半左右,如果充分利用废旧机床的床身、立柱等铸件,并对其进行修复改造,可节约70%的成本,从而实现循环生产。

而根据国家统计局近日发布的数据显示,2010年末全国民用汽车保有量达到9086万辆,其中私人汽车保有量6539万辆。以每年报废汽车约200万辆计算,这又是一座亟待开发的“金矿”。

## 看得到前景 止步于眼前

“再制造业能否成功有两个关键点,第一是旧的发动机能够回来,再制造的资源可用;第二是能卖得出去。为此,要搭建两个平台,一个是产品的销售平台,另一个就是回收平台。”潍柴动力再制造公司总经理李峰说。

刘斌洲对此也很认同,“当前再制造业出现的第一个困境是旧件收不回来,第二个困境是没办法销售出去,整个产业链没有正常循环起来。”刘斌洲说。

旧件收不回来的一个很大原因,是由于中国目前还没有开放汽车废旧零部件自由流通市场,正规的再制造企业获得旧件很困难,只能从固定用户或者汽车维修市场收购一些旧件作为再制造原料,远远不能满足生产和市场的需求。

在刘斌洲看来,当前整个社会对再制造产品认知度还是比较低的,很多客户认为再制造产品就是简单的翻新。“我们一定要打消这种错误的认识。再制造产品不仅产品质量达到或者超过新品,而且也提供与新品一样的售后服务和质保。”刘斌洲说。

“‘再制造’这个概念大家在行业内讨论得很火热,但是在行业外,客户端对再制造的理解还是处于非常初级的阶段,需要一个很长时间的过渡。”康明斯再制造公司总经理胥晶晶说。

胥晶晶告诉记者,对欧美国家来说,再制造产品的定价基本上是新产品价格的70%,其中旧件占了30%。但是在中国,一般情况下大家认为再制造产品只值新品的50%,这中间有一个巨大的差距。

据了解,在发达国家市场中,再制造服务业已经成为一个重要产业,几乎扩展到汽车、机电设备、国防装备、冶金设备、矿山设备等所有领域。保守估计,目前全球再制造服务业年产值已超过1400亿美元。

在刘斌洲看来,当前中国再制造行业发展时间比较短,批量比较小,还没有达到经济规模,成本就会比较高,虽然有可观的经济效益,但是目前还没有达到理想的状况。

“另一方面,我们在产业政策方面还需要落实。”刘斌洲表示,虽然国家出台了一些循环经济促进法和相关的政策,包括十八大报告都提到了怎么样发展再制造产业,但是具体的操作层面的政策还没有落实到位,再制造产业的发展需要有一个良好的发展环境。

比如税收问题,购买旧件一般很难拿到进项税发票,没有发票就没有办法抵消进项税额,这就造成再制造产品的成本增加。

“我们希望国家给予我们更多的税收和财政补贴,或者补贴给我们企业,或者直接补贴给消费者。”济南复强动力有限公司再制造部经理罗建明表示。

## 持续发展再制造

记者了解到,国家发改委等部门近些年大力推动再制造产业。2010年5月,国家发改委、科技部、工信部、财政部等十一部委联合下发了《关于推进再制造产业发展的意见》。2011年9月国家发改委办公厅下发《关于深化再制造试点工作的通知》中提出,为进一步探索适合国情的再制造发展道路,国家决定扩大再制造试点范围,继续探索再制造产业发展的政策、管理制度和监管体系,为建立再制造相关技术标准、市场准入条件、流通监管体系等提供经验。

目前我国的再制造产业还集中在汽车零部件和机电产品两大类,根据相关规划,2015年我国再制造企业要增加到100家以上,再制造的品种也将逐步增加。

对于如何促进再制造业的发展,刘斌洲建议,从短期来看,再制造试点企业可以先做组配,然后做整机,先做配件,然后组装。“目前不可能每个零件都再制造,我们一定要选择价值比较高的,批量比较大的去做。产品没有选择好的话,在经济方面也是难以承受。”刘斌洲说。

刘斌洲还建议,要加强合作和技术方面的创新。在他看来,欧美、日本在再制造领域经过几十年的发展,他们有非常好的经验,我们应寻求国际化的合作,使我们能够快速发展再制造领域。技术创新对每个企业来讲都是永恒的课题,没有创新就会被这个社会淘汰,我们也在在这方面积极地努力和探索。

“我们现在做的是行业的先驱,我们也愿意做这个行业吃螃蟹的人。”胥晶晶说。在胥晶晶看来,在中国现阶段来讲,知识产权的保护对于推动再制造产品是非常有利的保障,希望能够充分地打击假冒伪劣产品,帮助再制造企业在市场上提高竞争力。

在众多的业内专家看来,国家应尽快制定再制造产品技术标准、行业标准,清晰界定产品应该达到效果与寿命,让用户在购买再制造产品时,无须为质量所忧。同时,尽快出台相应的税收减免政策,一方面鼓励再制造企业大力发展,另一方面鼓励市场消费再制造产品。

## ■ 链接:

再制造产业是指以产品全生命周期理论为指导,以废旧产品的功能恢复和提升为目标,运用先进技术和新材料,在对废旧产品的性能失效分析、寿命评估分析、环境适应性分析等基础上,对废旧产品进行产业化修复和再制造工程活动的总称。

## ■ 业界声音

## 电力改革的核心是输配电价改革

王荣

在电、煤企业直谈2013年产销合同的关键时期,电煤价格并轨方案的推出备受市场关注。电煤价格并轨,无疑触碰了电力体制改革敏感神经。

首先,核算输电和配电成本,形成独立的输配电价。输配电价不仅要真实反映电网建设的成本和输配电业务经营成本,也要在用“成本加成”确定输配电价基础上,采取最高限价法,形成电网企业降低成本、提高效率的激励机制。

其次,输配分离,培育多家购电主体。电网仅保留跨省(特)高压输电网络,作为输电通道和电力交易的载体。输电网络是一个具有自然垄断特性的系统,国家对网收费用进行管制,确保收费的公共服务属性并能回收投资及得到合理回报;将配电环节从资产、财务和人事上从国家电网剥离出来,引入民间资本介入,允许配电网,形成统一的区域电力交易市场。

2002年,电力体制改革启动时提出“厂网分开”、“主辅分离”、“输配分离”、“竞价上网”改革方针。但十年来,只是实现了厂网分开,且厂网分开的结果是形成了新的电网垄断格局,输电、配电和供电由国家电网统一管理,网作为单一购电方向发电厂发电,作为单一卖电方向终端用户售电。

当前电力体制改革的核心应是输配分离,这就意味着要打破现有电网的垄断。然而,多年来,电网企业在辅业经营、输配电一体化方面已经越走越远,而且电力生产过程是连续的,发

电、输电、变电、配电和用电在同一瞬间完成,容易形成电网的自然垄断,因而,要破除电网垄断需要采取一些措施。

再次,推进电网企业的主辅分离,加快电网企业重组改制。同时,取消电网调度中心作为电力调度交易主体,建立统一开放的电力交易市场。

电力市场化改革是一项复杂的系统工程,不可能一夜之间就建起新的体制。但打破垂直一体化的垄断,从竞价上网到逐步开放输电网和配电网,将单一购买模式转向批发竞争和零售竞争,建立统一开放、竞争有序的现代市场体系应是改革的重点。

## ■ 产业丛谈

## 寻找十八大后住房改革的突破点

本报记者 牛建宏

解读十八大报告,“改革”是一把钥匙,在这份中共历史性的报告中被提到了86次,其中两次提到“全面深化改革”,5次提到“深化改革”。

何以解忧,惟有改革。改革,尤其是持续不断的改革,是解密“中国奇迹”的一把钥匙,而中国的住房问题,更是需要持续不断地深化改革来解决。

从2003年8月《国务院关于促进房地产市场持续健康发展的通知》发布,国家对房地产业作为国民经济的重要支柱产业做了肯定,房地产被视为拉动经济增长的核心支柱产业,多年来取得了辉煌成就,在改善居民住房条件、推动城镇化方面功不可没。

数据显示,2003年,全国房地产开发投资完成10106亿元,到2011年,这一数据已是八年前的近6倍,为61740亿元。房地产开发企业房屋施工面积也从2003年的11.77亿平方米跃升至2011年的50.80亿平方米。

但与此同时,随着房地产行业的不断发展和居民收入水平的提高,国内房价也正式开进了“快车道”,一路走高,导致相当一部分人买不起商品房,继而引发了中央政府多年的楼市调控。

在形势依然严峻的情况下,中国的住房问题需要通过深化改革来解决,那么,中国住房下一步改革的重点是什么?或者说,十八大之后,中国住房改革需要从哪里寻找突破口?

十八大报告明确指出,“深化改革

是加快转变经济发展方式的关键。经济体制改革的核心问题是处理好政府和市场的关系,必须更加尊重市场规律,更好发挥政府作用。”

“更加尊重市场规律”,就是在市场经济条件下,更大程度更广范围发挥市场在资源配置中的基础性作用,使大部分城镇家庭通过市场购买或市场租赁的方式解决其居住问题。这既是避免政府对市场不当干预的要求,也是避免财政压力过大的要求,而“更好发挥政府作用”,就是要政府管好自己该管的,不“缺位”也不“越位”,避免出现管了不该管的,该管的没管或者没管好等现象,真正实现“政府的归政府,市场的归市场”。

这就是十八大报告中在提到住房问题时所概括的:“建立市场配置和政府保障相结合的住房制度,加强保障性住房建设和管理,满足困难家庭基本需求”,即商品房资源由市场配置,保障房则采用政府主导、企业参与的形式来建设和分配。只有这样才能从根本上避免商品房长期占据我国住房供应主体,中国住房市场“一条腿长,一条腿短”的现状。

“建立市场配置和政府保障相结合的住房制度”应该是中国住房改革下一步的立足点和突破点,同时也从制度层面明确了中国住房未来应该完善的方向,只有基于“市场”和“政府”的结合,中国住房市场“两条腿走路”的局面才能最终形成,“住有所居”的目标才能实现。这也是“保障性住房建设”首次写进党代会报告的深意所在。

## ■ 八面来风

## 服务业增加值比重将超一二产业

中国政府网12日发布服务业发展“十二五”规划。该规划提出,到2015年,服务业增加值占国内生产总值的比重较2010年提高4个百分点,成为三次产业中比重最高的产业。服务业就业人数占全社会就业人

数的比重较2010年提高4个百分点,服务业从业人员素质明显提高。

“十一五”时期,我国服务业增加值年均增长11.9%,高于国内生产总值年均增速0.7个百分点。(肖逸)

## (上接 B1 版)

根据中国人民银行公布的《2011年支付体系运行总体情况》,去年我国全部支付系统处理的支付业务量为GDP的42.24倍。在欧美等发达国家,这一数据为60—80倍。美国2008年支付清算产值达2.5亿美元的规模。“与美国相比,我国电子支付行业应用本来起步就晚,基础差,增值业务少,差距很大,对比其他众多国家的支付服务市场的发展,我们看到,真正推动市场稳定持续健康发展的,是坚持以市场为导向,以用户为中心,以开放协同为原则的、富有市场竞争能力的支付清算服务商。”梅兴保在深入调研后得出上述结论。

梅兴保表示,如果我国支付清算领域还继续维持目前这种制约市场发展的行政垄断状况,没有建立起市场化的支付清算服务体系和良性竞争机制,国外巨头进入后,整个产业将会受到巨大冲击。梅兴保建议,对我国

## ■ 中国产业安全系列谈②

## 消除港口产业运行中的安全隐患

佟东

中国港口业正在逐步成长中,随着经济的发展和全球化的进程进一步加深,港口作为一国的“门户”,在经济社会发展中都起着重要的作用,但我国港口业的发展还存在着一些问题和这些问题制约着我国港口业的发展和运行的安全。

首先,我国港口配套服务能力不足,主要表现在:多式联运体系不健全。我国的一些主要大港在海铁联运基础设施建设方面确实存在不足,集装箱港口港区分散、码头与铁路线分离、对外通道少、技术装备陈旧都制约着海铁联运的发展。同时,铁路集装箱车辆和线路也存在不足,我国铁路沿线地势复杂,严重制约铁路与港口之间的接轨。我国目前铁路建设大部分没有实现客货分离,客运线路与货运线路重合,与海港连接的地方线路未完成复线改造,各条铁路线路运载能力不同,直接影响到海铁联运的效率。

其次,港口重复建设现象比较严重。目前港口群内部的一些枢纽港的规划和重点发展货类往往是雷同的,都认为本港是港口群中的主枢纽港,将腹地中的大部分物流的中转都列入到了本港规划中,均制定了宏伟的发展规划,拟将本港发展成为大而全、

多且专的港口,尽管这一现象暂时被部分港口运输紧张的压力所掩盖,但在行政区划的分割下,各地港口建设缺乏统一规划,影响相互之间的协调配合,港口定位和分工不甚明确,在地形成重复投资、重复建设的风险,港口岸线资源是不可再生的资源,大型深水岸线对于我国港口发展来说尤为稀缺,各港的发展竞争势必造成资源的不合理利用。同时,港口经营人之间的恶性市场竞争,不利于推进港口的专业化、信息化和技术进步,不利于物流配送体系的优化,也不利于港口之间、港口经营人之间的优胜劣汰、优化组合。主要表现在:港址选择与产业规划布局不相适应。孙光折在2011年“中国港口发展论坛”上指出:“当前,我国已经成为名副其实的大港口大国,但却不是港口强国,存在的问题还很多。从重复建设严重,产能过剩问题来说,他总结了三句话:大区域是大西瓜,一个大的区域有几个西瓜,黄渤海地区大连、天津、青岛三个核心大港并列,加上营口等其他港口正在快速发展,怎么解决大西瓜之间的协调问题值得注意。中区域是赛牛毛,大家搅在一起,码头同质化现象比较严重。小区域芝麻,到处布点,应该引起

我们重视,特别是决策部门,现在有些地区领导认为,凡是沿海有岸线的地方都要建港口,20公里、30公里建一个港口,就像洒芝麻一样,这种状态必将导致产能过剩,无序竞争。”

港口低水平重复建设。随着经济的发展,港口岸线资源在国民经济中的地位越来越重要,沿海、沿江地区纷纷提出以港兴市、以港兴城的地区经济发展战略,大量兴建港口,寻求以港口发展促进城市经济的发展路径。但是,在大量兴建港口的同时,却忽视了港口的统筹规划,造成了港口的低水平重复建设等制约港口业发展的现象。

第三,港口产能过剩问题比较突出。2002—2006年,尽管港口集装箱的产能利用率仍然在100%以上,但随着港口吞吐能力的提高,港口集装箱的产能利用率开始下降,到2007年,港口集装箱的产能利用率已跌至100%以下。受金融危机的影响,2009年我国集装箱港口的产能利用率下降到70%。进入后危机时代,尽管世界经济逐渐复苏,贸易量在逐步增加,但受国际经济环境的影响,增速在逐渐放缓。按照这样的发展趋势,到2015年底,我国港口集装

箱的产能利用率将不足50%,港口集装箱吞吐能力和港口集装箱吞吐量之间的缺口将进一步扩大,集装箱港口存在产能过剩的风险。

另外,1999—2005年集装箱港口效率一直在100%以上,但呈现出先增长后下降的趋势,2006年以后,港口效率也跌至了100%以下,到2009年港口效率仅为64.72%。按照这样的趋势,根据预测,到2015年,我国港口集装箱吞吐量为20363.24万标准箱,我国港口集装箱吞吐能力将达到42854.61万标准箱,根据计算,2015年我国港口集装箱的效率仅为44%。

基于以上这些我国港口产业运行中存在的隐患,我国相关研究机构正在坚持不懈地研究港口产业领域的安全问题,并试图建立产业安全评价体系和产业安全预警体系,以维护港口产业安全,使国民经济更好更快地发展。

本刊目由北京交通大学  
中国产业安全研究中心承办