

Companies



◎本报记者 吴琼

几个月以来,海盐县工商联(总商会)副会长、嘉兴市紧固件进出口企业协会副秘书长徐德仁始终无法停止忙碌:忙着应对欧美的反倾销调查,忙着为海盐紧固件企业解困支招……

我们预计,至2009年6月,海盐紧固件企业将处于生死存亡阶段。”10月中旬,在海盐县紧固件五金城二楼,徐德仁严肃地告诉记者,现在紧固件业的日子又不好过了。”与徐德仁有着同样感受的还有温州紧固件协会常务副秘书长姜辉龙。近来,姜辉龙常常眉头紧锁,他正心烦 紧固件生意越来越难做”。

今年8月以来,浙江4500多家民营紧固件企业中,部分企业盈利水平明显下降,流动资金比较紧张,停工停产也较为明显。起初他们以为只是出现了“成长中的烦恼”,但事态却远比预期的严重。一些早期进入市场、已积累了500万元以上资产的零部件企业,当看到风向不对时,不少选择了关门大吉。

10月中旬,记者在温州、海盐县采访时,随处可见一些大门紧闭的紧固件厂。透过栏杆,记者几乎看不见厂内有人影,只有机器寂寞地守在车间里。在采访中,多位采访对象再三告诉记者:最好不要透露相关企业的名字,因为一旦银行知道他们陷入麻烦中,可能会停止贷款,这将加重这些企业的生存困境,或者过早结束这些企业的生命。

作为“工业之米”的紧固件,是汽车零部件的重要组成部分。温州、宁波和海盐是国内三大紧固件基地,浙江占据了全国紧固件业的近半壁江山。浙江紧固件业告“急”是中国汽车零部件乃至整个汽车业身陷险境的一个缩影。

初秋时节,感受到刺骨寒风的绝不中小民营企业。上海一家德国汽车零部件企业的技术人员告诉上海证券报记者,“今年整车厂采购的汽车零部件量锐减,至少比去年同期下降二成。很多零部件企业都减少了开工率,或者给工人放假,以应对产能过剩。”

是什么引发了中国汽车零部件业的生存困境?在调查中记者发现,除了企业自身体质不佳外,“洋老赖”、反倾销等贸易壁垒更成了推波助澜者。

“洋老赖”频频现身

美国金融危机爆发后,“洋老赖”现象日趋严重,他们或借机拖欠货款,或拒不付款。为此,江浙等出口大省的一些出口型企业元气大伤,其中汽车配件行业成为欠款重灾区。

9月份,我们协会开了一个动员大会,要求会员出去催款。现在海盐大部分紧固件企业停止生产,有能力的都出国催款去了。”徐德仁告诉上海证券报。

据浙江的一些紧固件专业人士估计,“洋老赖”的出现主要有两方面原因。其一,钢铁、油价等主要原材料价格剧

烈波动所致。钢材占紧固件生产成本的五成以上。据悉,9月份生产的产品,多是前几个月接的订单。接单时,钢材价格正在最高峰。因此,出口价以每吨钢材6000元为基准计算。但9月以来钢价猛跌,近日已经跌到每吨3000多元。这导致了出口产品价格下降。以一般的螺帽为例,今年最高价为每吨1万元,现在每吨约跌至8000元。

徐德仁说,在商品市场同样有买涨不买跌的规律。在看不清未来原材料走势时,此前签单的外商进口商纷纷推迟接货期。”于是,今年没上过几天好日子的紧固件企业再次跌入“冰窟窿”:由于原材料价格不断下跌,对出口产品价格不断看跌的预期导致产品越来越卖不动,于是变成了库存,库存接着又跌价,终于形成恶性循环。

有些外国进口商是老合作伙伴,所以海盐的出口企业可能没有和他们签正式合同;或者外国进口商们只交了很少的定金,不足以弥补跌价给出口企业带来的损失。”徐德仁指出,这些外国进口商并不明说,只是找理由推迟接货期。所以,协会鼓励有实力的企业,尽快主动和海外联系,甚至去海外催款。宁可降一点价,也可以尽可能地减少一些损失。”

其二,美国金融危机的负面效应目前已扩散到消费市场。随着消费需求的进一步下降,外国相关进口商的压力加大。一旦外国进口商的头寸出现问题,就会将压力直接传递给中国的出口企业们。

多家越洋催款的零部件企业担心,金融危机可能摧毁这些进口商。一旦进口商(“洋老赖”)破产,这些订单将真的变成难以脱手的库存。

尽管尚没有确切的有关中小汽车零部件企业出口坏账比率及总额的数据,但中国信保浙江分公司的一组数据或可部分揭示浙江企业的受害程度。此前,中国出口信用保险公司浙江分公司业务管理处处长林晨表示,今年1月至9月,浙江受理约300起全部报损案件,金额约5000万美元,其中涉案报损案73起,金额约1800万美元。而2007年同期,浙江受理的涉美案件为42起,涉案金额约980万美元。

反倾销“大棒”高举

在出现“洋老赖”的同时,汽车零部件的出口环境也进一步恶化。自2006年以来,欧美多个国家频频举起反倾销“大棒”,以阻止中国企业的出口步伐。反倾销的汽车产品涉及刹车盘、刹车鼓、汽车挡风玻璃、紧固件、可拆卸钢制轮圈、机动小客车用橡胶轮胎、汽车动力转向系统等;对华高筑贸易壁垒的国家,也从欧美等发达国家,扩散至俄罗斯、巴西、印度等国。

其中,最引人注目的反倾销案莫过于紧固件。2007年9月,欧洲紧固件协会向欧盟提出对华紧固件的反倾销申请;10月22日,欧委会对我方发出立案前的正式通知照会,对我国钢铁紧固件发起反倾销调查,涉案总金额达7.6亿美元,涉及1700多家企业。

在全球金融危机的寒风中,汽车业与众多制造业一样受到了冲击。与整车业相比,以中小型民营企业为主的中国汽车零部件业处境更为艰难。在江浙等汽车零部件产业集群地,记者看到的是大门紧闭的工厂、冷清的车间。

熟悉这些企业的人告诉记者,随着金融危机的日益深入,大批国外买家赖账现象层出不穷,中国中小零部件企业或跨国追债,或选择退出,实力不支者则只能宣告破产。

一年前,这些地方还曾是机器轰鸣的一片热闹景象,汽车零部件企业还信誓旦旦地期望做大做强,也曾经自认为更具有国际竞争力,而如今却在为生存而挣扎。中国汽车零部件业为何在这场金融风暴面前如此脆弱?在对长江三角洲、珠江三角洲的中小零部件企业及相关机构的采访中,记者试图找出其中的深层次原因。

# 受困“洋老赖”反倾销 中小零部件企业挣扎在生死线

这个反倾销案主要涉及宁波、嘉兴的紧固件企业。”嘉兴市对外贸易经济合作局公平贸易处副主任科员张峰告诉上海证券报。其中嘉兴紧固件企业的涉案金额占全国涉案金额的13%,涉及企业90多家。

浙江省外经贸厅、嘉兴市外经贸局积极引导当地紧固件进出口企业协会制定了中小企业联合应诉的方案。其中,浙江共有24家企业参加应诉。张峰表示,嘉兴有24家企业应诉,他们的出口量占我们出口欧盟总量的90%以上。2007年12月19日向欧委会递交了行业无损害抗辩意见书。”

与此同时,紧固件进出口企业协会两次组团赴欧积极游说,并进行无损害抗辩。2008年7月24日,欧盟反倾销委员会宣布,将紧固件反倾销案的初裁延迟至2009年2月,与终裁合并裁决;目前暂时放弃对我国紧固件产品征收临时反倾销税。

张峰指出,由于欧盟已将114家申请市场经济地位的“中国企业拒于门外,因此不可能拿到最低税率的裁决。行业无损害抗辩将是最后的“救命稻草”。

瑞安中欧国际集团的一位负责人分析认为,汽车零部件行业之所以频频遭遇反倾销“失棒”,其中一个原因是产品出口价格过低。

其实反倾销“失棒”并不只是挥向汽车零部件,以中小民营企业为主的浙江省成为反倾销的高发地带。据浙江省外经贸厅公布的数据显示,自2002年入世至2008年8月,浙江省遭遇的反倾销等贸易摩擦案件高达296起,占全国总案件数的1/3;直接涉案金额近60亿美元,约占全国的1/4。且浙江省涉案金额超千万和上亿美元的案件大幅提高,今年前8个月,浙江省涉案金额超过1000万美元的案件共有17起。

这一现象已经引发了多个中小企业协会的担心。张峰表示,随着原材料价格的下行,预计这些中小企业生产的产品也将降价。对于仍处于反倾销调查期的产品或行业来说,这并不是一个好消息。

多方出招应对困境

根据对汽车上市公司的相关数据统计,2008年上半年,汽车行业的盈利能力正在下降。23家汽车零部件公司中,仅长春一东等4家公司营业收入同比增长超过50%,而3家企业甚至出现负增长。

今年下半年,金融危机全面爆发,将进一步加剧了中国汽车零部件的生存困境。温州一位零部件企业高层表示,美国金融危机后,做企业更难了。因为随着国外消费需求下降,一些汽车巨头们大量减少了在中国的采购量。另外,中国汽车市场也不景气,国内汽车企业的采购量也下降了。

据全球咨询公司PAC集团调查数据显示,2008年,通用汽车、丰田汽车、福特汽车等3家汽车巨头在华零配件采购总额将比预期减少80亿美元;2010年,三巨头在华采购额可能进一步减少,预计为160亿美元。

如此一来,以中小企业为主的浙江零部件行业可能面临更严峻的挑战。嘉兴兄弟标准件有限公司董事长顾卫平担心,如果不采取措施,行业内三成的企业无法生存。

国际经贸研究所研究室副主任、宁波外事局的毛新斌则显得相对乐观:虽然次贷危机给宁波出口企业带来负面影响,但从长远看,也存在有利的一面。因为金融危机直接影响欧美日企业,削弱了他们的国际竞争力。因此,宁波出口企业可借机做大做强,提高国际竞争力。

但是如何做强做大呢?目前,有关各方已出招,以做好御寒的准备工作。

海盐县工商联(总商会)副会长、嘉兴市紧固件进出口企业协会副秘书长徐德仁告诉记者,早在今年4月紧固件业出现年内首次普遍亏损时,紧固件进出口企业协会就向政府部门提交了一份详细的报告,并邀请县外经贸局、县人民银行、县银监办高层出席商会会长扩大工作会议。在充分了解了紧固件业所处的环境和机遇后,政府部门迅速牵头给予了相关扶持。如协调银行提高对紧固件产业规模以上(尤其是年产值超亿元)生产企业的融资额度。此举在当时钢材价格不断上涨之际,能确保企业签订单时有足够资金购进钢材满足半个月生产。

此外,紧固件进出口企业协会也注意充分发挥金融中介的作用。海盐新城信固担保公司等担保公司为企业融资提供担保,从而在银行为银行提供风险防范保障的同时,缓解了企业的资金压力。

业内人士指出,在合理的条件下,金融机构对海盐县有实力的紧固件企业适度捆绑,令海盐县紧固件走过了上半年的严寒。

此外,政府主动支持的动作也不少。宁波、温州等地出台相关政策,以鼓励企业创新做强。以宁波市为例,在其发布的《关于实施工业创业创新倍增计划的若干意见》中清楚显现:今后五年,宁波市将做强做优包括汽车及零部件在内的五大优势产业。

而更多的中小零部件企业则选择了自救。一些民营企业开始收紧自己的银根,对内精益生产,降成本,对外寻求稳定的现金流。以浙江金辉机械有限公司为例,坚持和能保证及时回款且合理定价的整车企业打交道,如与一家整车厂约定,每季度核定一次价格,回避定价过低或长期占用供应商资金的整车客户,以此保证公司现金流的正常运作。

另一类企业开始提升技术,并转向国内市场,借此规避海外市场剧烈波动的负面影响。如晋亿实业,在开发各类高品质及非标准特殊紧固件的同时,拿到了价值10亿元的京沪高速铁路等项目订单。

也有一些温州汽车零部件企业开始转变出口结构,从出口售后市场转向集售后和配套于一身。

■声音

## 鲁冠球:企业已感受到丝丝寒意

◎本报记者 陶君

昨日,万向钱潮董事长鲁冠球在股东大会后表示,最近一两个月,企业已经感觉到世界金融危机带来的丝丝寒意,但暂时对专心于实业的万向钱潮影响不太大。

鲁冠球说,当前世界发生的百年或五十年一遇的世界金融危机,他没有亲身体会过,很难判断到底对中国经济会有多大的影响。从万向钱潮最近两个月生产情况看,以前由于订单十分充足,公司一线生产工人经常要加班工作,一周工作六七天都比较正常。而最近两个月,一些汽车厂在压产,有些汽车厂一线工人生产时间已经降到四五天,公司接的订单相对少些,一线工人一周只需要工作五五天,但绝对还没有出现一周工作四天的情况。他笑称,“还高于国家规定每周工作五天的规定!”。他透露,今年再增加新员工的可能性不大,但是还没有出现裁人的情况。预计未来一年公司不会裁员,但劳动时间可能减少。

鲁冠球还透露,由于去年开始,原材料和人工成本上升比较快,而公司产品价格稳定,所以毛利率被压缩了。目前虽然原材料价格下降了,但由于去年没有提价,今年公司产品也会坚持价格稳定,因为公司的产品档次和品质已经得到提高。

万向钱潮总经理周建成也分析了汽车及相关行业的形势,他认为汽车及相关行业由于成本上升、价格下降,将成为微利行业。不过,万向钱潮已经在市场中搏击39年,经历过几次经济调整,预计本轮金融危机对万向钱潮的实际影响不会太大,起码是没有生存危机。



■相关报道

## 风投依然在华搜寻汽车零部件业机会

◎本报记者 吴琼

处于低谷时,悲观者总是多于乐观者,这也注定了有眼光的人也是孤独的人。

2008年下半年以来,看好中国汽车零部件业的声音变得越来越微弱。相反,不少人认为中国汽车零部件业竞争力下降,甚至可能成为“濒危动物”。在未来更激烈的竞争中,这些中国汽车零部件企业完全不具备竞争力,可能会节节败退,最终或被兼并或被边缘化。

单从体量上看,确实有这种风险。国外汽车零部件巨头尽管占国内汽车零部件企业总数1%还不到,却占据了15%的中国市场份额。而且这种态势将继续发展。

造成差距的根源是什么?

在多家跨国汽车零部件巨头接触后,记者发现差距在于研发,但研发需要钱,其实差距只是因为没钱。10月23日,继德福尔、伟世通等汽车零部件巨头之后,美国的博格华纳也投入巨资在中国建立研发中心。据博格华纳CEO孟天慕说,这将是博格华纳最大的研发中心。虽然早期只是做应用方面的研发,但未来会成为全球研发体系的重要组成部分。

几乎还没有看到一家中国的汽车零部件企业能有如此大手笔。与此对应的,外资零部件巨头们垄断了高端电子控制、燃油喷射系统、转向系统、传感器、制动系统等产品。而中国汽车零部件企业却少有建树。

万事并非绝对。在中国经济活力最强的两大地区——长江三角洲、珠江三角洲,记者看到了两类中小汽车零部件企业。多数浙江民营企业更倾向于生产低附加值产品,企业主多为私人。但在深圳情况却完全不一样,在航盛电子的办公楼里,记者看到了车载视听娱乐系统、智能导航及多媒体系统、车身控制集成系统、智能交通及防盗系统等汽车电子产品。虽然与国际最顶尖的产品有一定差距,但航盛电子的某些产品已经和国际一流品牌相抗衡。

打造这样的技术需要钱。航盛电子的钱从何而来?航盛电子的高层告诉记者,一部分来自于风险投资。在得到充足的发展资金后,乘着中国汽车业高速发展的东风,航盛电子巨额研发费用也换得了丰厚的回报。

但是,下一个航盛电子会出现在哪里呢?从中期的眼光看,目前或许正是风险投资者们逢低介入汽车制造领域的好机会。

日前,有德机械中国区首席执行官、ASL公司董事长刘小稚公开宣布,会考虑投资汽车业。但要满足四点,即有助于改善能源结构和效率;和环保有关;有助于改善环境质量;和汽车电子产业有关;要有自己的知识产权。

如果没有同时满足这四个条件的企业,刘小稚称,可以收购满足不同条件的企业,然后整合。

在目前的估值区域看,这似乎是一个相当不错的主意。也许就在整合念头之下,一个中国汽车零部件大腕就产生了。