

■ 降成本促改革系列报道之二

人工、用能用地、物流成本高企

# 汽车业减负直指要害

■ 本报记者 张婷

在我国从中等收入国家向高收入国家迈进的过程中,人工、用地等成本优势的丧失是实体经济企业无法绕过的一道坎。日前,洛克韦尔的一项调查显示,我国制造业综合成本相比美国只有5%的优势,其中,土地成本是美国的9倍,用能和物流支出超过其两倍。正如清华大学汽车发展研究中心主任李显君所说:“当前企业承受的成本重压很大程度上源于外部高昂的社会成本,需要政府从外部帮助企业减负。”

近期,国务院印发《降低实体经济企业成本工作方案》(以下简称《方案》),推出降低企业人工成本、用能用地成本、物流成本等八大方面组合措施,助力企业降成本。汽车业作为我国国民经济支柱产业之一,也有望在降低企业社保缴费比例、放开能源竞争性环节价格、合理确定公路运输收费标准等举措中受益。

## ■ 调整“五险一金”费率 缓解用工压力

近几年来,不断攀高的人工成本,让工业企业直呼“扛不住”。这其中,汽车行业的人工成本在制造业中又处于较高水平。而致使企业用工成本持续上涨的重要因素,是我国“五险一金”费率的长期居高不下。

来自国家发改委社会发展研究所的报告显示,当前我国企业职工五项社会保险总费率为企业职工工资总额的39.25%,在列入统计的173个国家、地区中列第13位,分别比美国、日本和韩国高出23.2、14.01和24.12个百分点,约为泰国的3.84倍和墨西哥的4.76倍。“这使我国制造业的竞争优势大打折扣。”国家发改委社会发展研究所研究员关博对《中国汽车报》记者说。

为此,《方案》明确提出,降低企业社保缴费比例,综合采取渐进式延迟退休年龄等方式补充资金缺口,阶段性降低企业住房公积金缴存比例。清华大学汽车产业与技术战略研究院副研究员刘宗巍认为:“降低企业和职工当期缴费水平,等于增加了员工的直接收入,激发企业用工活力,推动企业收入分配和薪酬改革。”

对于如何兼顾保障劳动者权益和降低企业用工成本,上海社科院人力资源研究中心主任沈荣华表示,国家相关配套政策必须跟上并落实到位,避免员工的总体收益因企业的用工成本调整而受损。“要警惕把降人工成本变为降薪,这



宗巍解读文件称。

事实上,为降低工商业用电、用气价格,政府已落实了一系列举措。如在北京、天津、湖北、重庆等省市电网实施输配电价改革试点。据国家发改委能源研究所研究员张有生介绍:“目前国家发改委正在统一组织对上述试点地区的电力公司交叉开展成本监审。”通过实施煤电价格联动,工商业销售电价两次下调,较大程度减少了汽车企业的用电支出。

值得一提的是,简化企业用户电力增容、减容、暂停、变更等办理手续也被写入《方案》。按照原来的电价制度,一些汽车及零部件企业受市场形势影响开工不足甚至停产时,也需按额定容量缴纳基本费用,这使得部分企业缴纳的基本电费较高。而放宽基本电费变更周期、取消暂停用电申请次数的限制等,显然给了企业更大的自主权,有利于节约用电成本。

对于被房地产业大大抬高的企业用地成本,《方案》提到要推进工业用地长期租赁、先租后让、租让结合供应。在刘宗巍看来,这既有利于车企在发展前期轻装上阵,又便于企业有良好发展后,获得土地转让,确保稳定用地。“不过须防止新政策下地方变相提高土地租赁价格,反而增加企业特别是中小零部件企业的负担”。

## ■ 创新技术、管理和模式 提高物流效率

我国物流成本虽然一直在下降,但总体仍偏高。具体到汽车业,刘宗巍告诉记者:“我国汽车业物流成本占生产总成本的比例远高于日本和欧美。这与企业自身管控水平落后有关,也受制于国家物流系统的总体格局。”

此次《方案》明确工商业企业物流费用率由8.3%降低1个百分点左右。在具体措施上,如很多专家所说,减少各种物流环节的社会费用非常必要。《方案》指出要合理确定公路运输收费标准,规范机场铁路港口收费项目,清理不合理服务收费。

物流标准化也是降低物流成本的利器,不过健全物流标准体系、推动物流业与制造业联动具有长期性。北京交通大学经济管理学院教授汝宜红告诉《中国汽车报》记者:“当前制约物流标准化工作推进的因素有很多,如托盘标准化及标准化托盘循环共用率低,汽车材料、零部件产品包装不统一等。标准的制定既要立足国内市场需求,也需与国际接轨,实际操作中存在较大难度。”

对于完善城市物流配送体系,汝宜

红则强调,目前直接降低物流成本的空间已经很小,政府和企业都应通过物流技术、管理和模式的创新,来整合资源,协同汽车产业内部、行业 and 地区之间的物流配送。此次《方案》也提及,要加快构建国家交通运输物流公共信息平台,推进跨部门、跨区域、跨国界、跨运输方式物流相关信息互联互通,鼓励企业间运力资源共享。

此外,刘宗巍还建议,政府层面应综合考虑能耗、环保和效率等因素,对各种物流手段进行顶层设计和明确导向,重点为绿色、节能型的高效运输方式提供全方位支持。

## ■ 短评

### 汽车业降低外部成本 需循序渐进

■ 张婷

众所周知,企业成本中,很大一部分是由政府这只“看得见的手”来调控,如税费、用电用地和审批认证成本等。国务院发布的《降低实体经济企业成本工作方案》着力从政策层面帮助实体经济企业减轻外部负担。不过文件列出的措施涉及面很广,一些举措落实中很难一蹴而就。降成本还需循序渐进,既让汽车企业看到短期成效,又应标本兼治。

减负效果明显且相对易操作的是减税降费。如推进营改增、落实新能源汽车税收优惠、完善节能环保专用设备税收优惠目录等,一段时期内即可降低企业负担、激发企业绿色生产积极性。清理规范涉企收费、合理确定公路运输收费标准等工作,也可以使企业直接感受到政府层面降成本的诚意。同时继续落实已经实施并取得初步成效的举措,也有利于缓解当前的一些突出问题,如简化企业用户电力增容、减容、暂停等办理手续。

着眼于本质和全局,降低汽车企业税费成本背后是税制改革;缓解企业融资难、融资贵背后是金融体制改革的深化;降低制度性交易成本背后是简政放权、管理体制改革的推进……可见全面推进改革,破除体制机制障碍,才能使汽车企业的外部成本真正降下来。如在降低用能成本方面,只有推进改革还原能源的商品属性,企业能源成本才有大幅的下降空间。而这些工作的推进是长期工程,需注重长期成效。

样不仅影响车企效率,还可能拖累消费,且不利于产业长远发展。”

《方案》提及的降低劳动力自由流动成本,在不少专家看来是较难落实的一项。如一些汽车及零部件制造厂的外来务工人员,其住房、医疗和子女教育问题短期内较难得到解决。

## ■ 充分竞争机制 助推用能用地减负

作为汽车企业生产成本的主要构成,能源、土地成本的降低,同样需要政府担当重要角色。特别是我国电力、石油等能源领域属于国家垄断程度较高的行业,需要政府层面引入多元竞争机制,解决用电、用气价格降幅不大的问题。

“《方案》提出放开能源竞争性环节价格、开展电力直接交易等措施,有利于提升用电、用气定价机制市场化程度,降低能源配送和交易成本。一定程度上,这也有助于改善能源浪费的情况,使汽车企业在生产中更加注重节能和效率。”刘

申龙客车

绿色价值 PILOT领航者

上海申龙客车有限公司  
www.sunlongbus.com  
客服热线 400-820-7880

开少林客车 走平安大道

少林客车  
SHAOLIN BUS

固话、手机24小时均可免费拨打  
销售热线:400-7227-009 服务专线:400-7227-006

宇通客车

客户服务热线(24小时固话、手机均可拨打):  
400-659-6666