

市场引导、政府干预失灵与“双低企业”空转运营*

白让让

内容提要:大量双低企业的存在是导致某些行业产能过剩的一个重要原因。本文基于这类企业主要参与者的“成本——收益”简化模型,分析了其“空转”或“不退出”行为发生的经济机理。本文以我国汽车行业“双低企业”数据库为基础,使用零膨胀负二项回归模型的计量分析发现:(1)经营绩效的高低不是导致低效企业空转时间长短的关键要素,即市场竞争对企业退出决策没有实质性影响;(2)在受规制的汽车行业,地方政府保护是“双低企业”长期存在的体制性诱因;(3)进入和退出政策在标准与实施机制上的不对称,延长了企业的空转时间。从企业实际退出或者失败角度进行的 Probit 检验也部分佐证了经营绩效和产业政策的相关性。本文还分析了汽车行业“特别公示制”这一退出机制的实施困境:进入规制导致了对在位者的过度保护,使得低效企业更易获得政府“父爱主义”保护的同时,也面临着更高的行政性退出壁垒。就供给侧结构性改革中的“去产能”问题而言,只有实现低效产能企业的有序退出,才能破除政府直接干预企业微观行为的体制基础,从而使市场在企业退出决策中发挥决定性作用。

关键词:退出机制 进入规制 低效产能企业 结构性过剩 汽车行业

一、引言与文献述评

在产能过剩和“三驾马车”对经济增长拉动作用减弱的背景下,习近平总书记提出了“在适度扩大总需求的同时,着力加强供给侧结构性改革”的新战略。供给侧结构性改革在产业层面就意味着要加大淘汰僵尸企业和化解过剩产能(楼继伟,2016),具体而言就是“去产能、去库存、去杠杆、降成本、补短板”。其中,“去产能”无疑居于首要的地位,无论是解决总量的产能过剩,还是结构性产能过剩问题,必须依托市场机制和政府干预来促进低效产能企业的有序退出。

汽车行业虽未像钢铁、煤炭、电解铝等领域那样陷入总量过剩的状况,但是大量“产能低、效益低”企业(以下简称“双低企业”)的长期存在是该产业的一个特点,也是汽车行业结构性产能过剩的根源之一。汽车行业主管部门为优化组织结构、提升核心竞争力,2004年就提出要建立退出机制,但到2013年才落实为《特别公示车辆生产企业公告》(以下简称“特别公示制”)。这一机制是政府解决结构性产能过剩和“双低企业”退出的一种制度创新或探索,与目前在钢铁、煤炭、水泥等领域实行的各项淘汰落后产能政策具有一定的可比性。本文对汽车行业“双低企业”退出政策实践的实证分析,不仅对于完善“特别公示制”具有参考借鉴价值,也可以应用到其他行业“产能置换”方式的优化设计中。

本文的研究主要涉及转轨时期国有企业从竞争性产业退出的问题,有关学者对此进行了分析。江小涓(1995)指出,为了解决由经济转型或周期性波动引发的产能过剩问题,必须对退出企业予以政策援助,降低基于所有制和行政干预的退出壁垒可以使经济转型获得稳定的内外部条件。于国安(2002)从财政收益和成本的角度分析了国有企业退出时的产权、资产、人员和债务等四大壁垒,认为除了政府的退出援助外,应该着

* 白让让,复旦大学管理学院,邮政编码:200433,电子邮箱:rrbai@fudan.edu.cn。本文得到了国家自然科学基金项目“价值链不对称嵌入情景下本土轿车企业优化纵向组织结构战略研究与应用”(71372114)和教育部人文社科一般项目“本土轿车制造企业自主产品开发的多案例比较研究”(12YJA630003)的资助。感谢匿名审稿人的宝贵意见和修改建议,文责自负。

力构建市场化的退出机制和渠道。张春霖(1999)认为困难国企重组和退出是国有经济结构调整的一项艰巨任务,如果任由这些企业继续经营,会形成拖欠银行贷款、欠税欠费或财政补贴加重等问题,政府在其中最重要的职责是制定退出规则和妥善安置困难的下岗职工,其余的行为可以交由债权人、所有者和接盘者在资本市场完成。刘小玄(2003)围绕国有经营者利益得失的模型分析表明,企业净资本价值、企业家对股权的收购值与职工补偿值之间的合理比例区间,是决定退出时机和成败的重要因素。刘小鲁(2005)则从地方政府之间竞争的视角证明制度性退出壁垒是区域竞争的内生现象,即经济发展水平落后的地方政府,会人为提高国有企业的退出壁垒,以从中央政府获得额外的转移支付或补贴。Kornai et al(2003)从软预算约束概念出发对国有企业低效生存进行解释,提出只有满足内部人和外部利益相关者的激励相容,才能保障国有经济平稳过渡到市场体系。这些文献的“成本—收益”模型构成了本文的理论基础。

企业退出行为的实证研究也取得了重要的进展。张维迎等(2003)以中关村高科技企业为样本的计量检验发现,在混合所有制结构下,企业的行政隶属关系越高,市场机制发挥退出诱因的作用越不显著,但是这种作用会随着所有制改革的深化而递减。杨天宇、张蕾(2009)对我国制造业行业层面企业进入和退出概率的研究也发现,一个行业的国有经济比重越高,企业的退出概率越低,即所有制本身就是一种退出壁垒。朱克明、刘小玄(2012)发现效率是决定国有企业退出方式的主要因素,并证实社会稳定在国有企业退出决策中的作用。吴利华、申振佳(2013)对国有经济集中的装备制造业实证检验也发现,由于政府存在“父爱主义”情结,往往会补贴效率低的国有企业,这会弱化市场竞争对企业形成的退出压力。赵奇伟、张楠(2015)使用生存分析法发现,相对于产权多元化的国有企业,国有独资企业拥有较强的生存能力,背后的原因在于地方政府的保护。Álvarez & Vergara(2000)提出的发展中国家企业退出决策框架,则对本文选择产业和企业的微观变量有借鉴作用。Yang & Temple(2012)对辽宁省电气设备行业企业退出行为的分析也发现,劳动生产率虽然是决定企业退出选择的重要因素,但所有制模式、市场集中度和改革进程有时会发挥相反的作用。

本文的研究对象是汽车产业中的“双低企业”,它在语义上接近“僵尸企业”的概念。国内学者在供给侧结构性改革的背景下,对“僵尸企业”的研究较多:何帆与朱鹤(2016)、张栋等(2016)、黄少卿与陈彦(2017)分别从产能利用率、经营绩效或资产—负债的角度给出了可以量化“僵尸企业”的指标;朱舜楠、陈琛(2016)发现高负债企业、规模过大企业、制造业企业和国有企业较易成为“僵尸企业”;鲍世赞、蔡瑞林(2016)认为政府主导的“僵尸企业”治理模式难以适应消费需求结构性升级的市场环境,只有树立正确的破产观念,逐步弱化政府项目经济的杠杆作用,才能推进“僵尸企业”高效治理和逐步出清。

上述理论和经验研究基本上以国有企业总体转型或退出为对象,直接针对某一特定行业的分析相对较少,本文的创新之处在于:一是将企业空转时间而不是一般意义上的生存时间作为被解释变量,原因是以往研究中使用生存年限表征企业经营状况的假设不完全符合进入受规制产业的实际;二是分析对象是受规制的汽车产业,重点分析政府干预变量对企业低效运转的影响,以便为完善政府干预机制提供新的思路;三是发现了市场化退出机制和政府干预双重失灵的现象,且后者是导致“双低企业”长期运转的主因。

二、“双低企业”退出困境的经济机理分析

(一)假定与前提

文献回顾已经说明以往相关研究的发现不能合理地解释“双低企业”的改制决策行为,为此需要构建特殊的模型分析架构。这一理论模型至少应该体现几个方面的特点:第一,“双低企业”已经失去了在资本、资产、债务和产品等方面进行重组的经济价值,但是企业破产倒闭在短期内会形成一定的社会成本和风险;第二,限于规模和能力,这些企业对行业和地区经济的发展也没有战略价值,不属于需要特殊扶持和保护的对象;第三,这些企业的潜在价值在一定程度上依附于政府进入管制产生的资质租金,而资质又是行业整体发展不可或缺的手段;第四,企业的私人成本与社会成本、私人收益和社会收益存在显著的不对称性,这些不对称使得不同参与者对企业存续还是退出决策有着近乎相反的偏好,从而衍生出“空转”问题。

借鉴刘小玄(2003)、刘小鲁(2005)、朱舜楠与陈琛(2016)、鲍世赞与蔡瑞林(2016)等关于国有企业退出决策、“僵尸企业”处置方法的分析框架,本文将行业监管者、地方政府、“双低企业”(包括职工)和债权银行作为主要的参与者,逐一给出它们在企业空转存续和破产退出两种情形下的收益与成本,用以判断各种选择发

生的概率高低及其影响因素。

(二)“双低企业”存续和退出情形下利益相关者预期“成本—收益”分析

1. 行业监管者。在以往的分析中,行业监管者也会被解释为中央政府的代理人,它的目标函数会包含诸如经济增长和就业稳定的变量,本文分析的“双低企业”在全局层面对这些指标的贡献几乎都是负面的,因此我们只关注纯粹的监管收益和成本。乔治·斯蒂格勒通过构建管制均衡模型认为,更大的监管范围和规模可以为规制者获得“预算”提供现实的依据,受规制的企业数量越多,监管者收益越高。^①如果从管制合谋的视角出发,低效率的企业为了保住行业资质,也会向监管者寻租,进而增加后者的收益。当然,由于“双低企业”的经营处于近乎停滞的状态,其对应的监管成本也会低于正常运转企业的水平。我们把由于容忍低效企业占据行业资质的收益和成本分别定义为 $R_g^e(N)$ 和 $C_g^e(N)$,这里 R 表示收益, g 代表监管者,下标 e 则表明企业处于存续状态及其概率, N 是双低企业的数量,根据上述分析可知 $\frac{dR_g^e(N)}{dN} > 0, \frac{dC_g^e(N)}{dN} > 0$ 。

进一步,通过增强退出机制取消这些企业的生产资质也会影响监管者的收益和成本。一方面,低效企业的退出,会提高整个受规制行业的运营水平和质量,进而增加监管者的收益;另一方面,低效企业退出后空余的行业资质数量也会为监管者提供设租的机会与收入。低效企业退出虽然会直接减少监管成本或费用,但这些企业的资质被取消也意味着存在一定程度的“监管失灵”,毕竟资质的申请、评估和颁发都是在监管者控制下进行的,这类成本可以定义为潜在的“声誉损失”(例如监管者权力或预算的削减)。我们把企业退出后监管者的预期收益和成本写成 $R_g^s(N)$ 和 $C_g^s(N)$,这里的下标 s 表示企业处于退出的状态,且有 $\frac{dR_g^s(N)}{dN} > 0, \frac{dC_g^s(N)}{dN} < 0$ 或者 $\frac{dC_g^s(N)}{dN} > 0$ 。根据上述分析,我们可以给出行业监管者期望净收益的表达式:

$$NR^g = \alpha[R_g^e(N) - C_g^e(N)] + \beta[R_g^s(N) - C_g^s(N)] \tag{1}$$

在式(1)中, $\alpha + \beta = 1$,分别代表企业“空转”和“退出”的概率。当 $\beta = 1$ 时,企业退出应该给监管者带来正的收益,否则应容忍企业低效存续。在以往产能和淘汰落后企业为主导的退出机制下, $R_g^e(N)$ 显著下降,而 $C_g^e(N)$ 则随着问责制的强化而不断增加(例如重新审核进入“特别公示制”企业的资质),空转企业的存在也已成为监管者的重大包袱。同时,由于新的产业监管规则禁止转让汽车生产资质,并停止审批新的传统汽车建设项目,那么 $C_g^s(N)$ 也将不断膨胀,也就是说退出机制的强化在不断减少监管者对“双低企业”的偏好。本文将从行业退出机制变化与低效企业空转时间的关系入手,实证检验监管者偏好的作用。

2. 地方政府。一般而言,汽车生产企业特有的增加值率高、多环节税收和富有就业弹性等特点使其受到各地政府的欢迎,加之该行业的周期波动较为明显,使得政府也乐意在经济不景气时对企业予以扶持,以期在繁荣阶段获得更大的回报,因此即使那些经营状况不佳的“双低企业”也会得到属地政府的保护。当然,这种保护本身也与我国汽车产业较为严格的进入规制和过程干预有关。属地企业一旦失去汽车生产资质,在复杂且进入门槛不断抬升的现有管理体制下,借助税收补贴、政府购买或者地方市场分割等方式“保壳”的可能性和可行性都远远高于重新申请资质。保住资质才有机会分享我国汽车行业高速增长的机遇,也就是说“双低企业”的短期空转对地方政府存在潜在的收益 $R_l^e(E)$ 。这里的上标 l 代表地方政府, E 代表企业存续。维持空转也会给地方政府带来现实和潜在的负担 $C_l^e(E)$,包括承担空转企业职工的基本工资和福利开支、弥补企业不能按时缴纳的社会保障金等。更为严重的是,地方政府还不得不购买落后产品,以维持“双低企业”的生产资质,这种变相的合谋行为也隐藏着被上级主管部门问责和处罚的风险。

任由这些具有行业资质的企业破产倒闭,也会给地方政府带来一定的预期收益 $R_l^s(B)$,主要包括存量资产盘活、国有资产转让所得的直接收益,特别是随着政企之间所有权关系的消失,社会性负担的减少也等于间接增加政府的收入。但是由于这些企业长期处于资不抵债、政府暗补和职工潜在失业的状态,破产倒闭会导致诸多隐形成本和负担显性化,这就要求政府必须在短期支付社保欠账和失业保险金或者补偿职工以往的隐形福利损失,在目前这也是低效企业退出过程中所需支出数额较大且直接影响社会稳定的因素,它们与属地汽车生产资质数量的减少构成企业退出后政府的直接显性成本 $C_l^s(B)$ 。可以得到地方政府净收益的一般表达式:

$$NR^l = \alpha[R_a^l(E) - C_a^l(E)] + \beta[R_\beta^l(B) - C_\beta^l(B)] \quad (2)$$

与式(1)相比,在目前的社会保障收缴和支付体系下,地方政府宁愿以可以承受的明补暗补方式将低效企业维持在最低的生存状态,也不会主动让这类企业直接破产倒闭。除了上述提及的隐形负担显性化外,以往通过国有股权转让获得的资金来弥补企业历史欠账的收益也日渐下降,对民营企业而言兼并低效低能的汽车制造企业,仅仅为恢复资质所付出的代价有时会超过新建企业的投资。一般情况下,式(2)右边第一项至少在名义上会大于零,而第二项则会绝对小于零,可见,“双低企业”的退出障碍主要来自地方政府。

3. “双低企业”。与以往研究中将管理者和员工的收益分别处理的方式不同,“双低企业”的控制权收益能够带给管理层的潜在利益十分有限,企业破产或者存续对两者效应的影响方向是一致的。具体而言,低效企业存续的收入 $R_a^l(E)$ 主要来自各级政府的明补和暗补,付出的代价 $C_a^l(E)$ 除了必要的生产成本外,也包括由于劳动力要素固化所放弃的市场化平均工资。相反,如果企业直接破产倒闭,企业内部人也并非一无所获,期望收益 $R_\beta^l(B)$ 包括市场化的劳动要素收入、企业资产出让的分成乃至政府给予的一次性买断或补偿性收入,付出的代价 $C_\beta^l(B)$ 是原有体制下的隐形福利和市场化就业的各种风险损失。这些收益和成本也可以表述为:

$$NR^f = \alpha[R_a^f(E) - C_a^f(E)] + \beta[R_\beta^f(B) - C_\beta^f(B)] \quad (3)$$

比较式(3)和式(2)中各项的含义可以发现,地方政府和企业退出或者维护运转的一些利益取向上互为掣肘:政府的成本往往构成了企业的收益,企业的成本大多也由政府来承担,两者实际上成为一个利益共同体。进一步,在现有的社会保障和国有企业管理体系下,受规制企业的退出还会导致地方政府在区域竞争中的潜在损失。因此,即使“退出一维持”博弈只发生在地方政府和所属企业之间,“维持”也是多数地区和多数企业的均衡抉择,即式(3)中的 α 会显著大于 β 。

4. 贷款银行。客观地讲,由于长期经营不善和资产规模所限,本文分析的“双低企业”与金融体系的债权、债务纽带并不是决定企业生存的关键环节。即便如此,考虑到这些企业的债权人主要是地方性中小银行,在企业资产变现不强或者地方政府补贴不足条件下,一旦企业破产倒闭,银行的利益往往受损最大:账面本金和利息收入对应的资产消失后,潜在损失显性化会导致银行当期利润下降;相反,鉴于这些企业的负债规模较低,如果不施加外在的压力迫使其偿还本金,加之地方政府会对企业的“挂账”背书,银行至少还可以取得账面收益。所以,对那些资不抵债的中小型企业,银行的基本取向也是等待和拖延。限于篇幅,这里不再给出模型表述,也没有基于参与者之间的博弈给出“退出与否”的均衡解,相关研究可以参见白让让(2016)的静态博弈和刘小鲁(2005)的重复博弈框架。

总之,通过对主要参与者“成本—收益”比较分析说明,“双低企业”退出的障碍源于各自名义收入的耗散化、潜在负担和历史成本的显性化,加之进入管制所形成的资质租金,使得市场机制中常见的企业破产、退出行为变得困难,即进入规制会内生出后续的退出壁垒。当然,这一简化的模型不可能“洞察”我国若干受规制产业中低效企业空转行为,只是提供了发现这类企业相关决策的理论线索或实证框架。未来的分析还需结合体制和产业的特征,构建更为规范和严谨的数理模型。

三、汽车产业的“双低企业”与退出机制演变

(一)我国汽车产业“双低企业”的总体特征

大量“低产能、低效率”企业的长期存在是我国汽车工业的一个显著特征,即使在产业的规模和能力位居世界首位后,这一现状也未得到实质性的改进。从2000年到2013年,小型企业的亏损比例虽然下降了一半以上,但依旧在18%以上,远远高于大型和中型规模企业的比例,由此导致小企业的收入和利润指标也低于行业平均水平,没有资金和能力进行工艺和产品创新^②。更为严重的问题是,这类企业占据了一定数量的资产或银行贷款,但并没有应有的产出,也使资源投入的结构和效率被扭曲。严格地讲,在一个市场机制能够发挥“进入—退出”调节作用的环境下,一定数量小企业或者低效企业的存在是一种正常的状态,而在我国的汽车产业中,退出机制的失灵,使得大量低效企业无法及时破产倒闭,长期占据稀缺的生产资质要素,也使得一些有能力的行业外资本难以进入和产生“鲶鱼效应”。

我国的汽车制造业是一个受到严格监管的领域。无论是1994年公布的《汽车工业产业政策》，还是2009年出台的“调整与振兴规划”，都对不同细分市场中企业的进入资质、产品标准和组织模式设定了严格的条件。这些举措并未减少“双低企业”的数量。根据工信部颁布的相关标准，表1统计了“特别公示制”出台之前乘用车和载货车中低效企业的基本状况。可见，按照国家发展改革委2006年发布的《关于汽车工业结构调整意见的通知》所设定的进入标准，在每一个细分市场都存在一定数量的“低能”企业，其中优势企业与末端企业的产出差距十分明显，在规模经济特征显著的轿车产业，最大企业的产量是最小企业的几千倍。按照“低能”企业的比例划分，在政府管制较为薄弱的客车、载货车领域，“低能”就意味着“低效”，特别是一直属于模糊地带的MPV(多用途乘用车)、轻型客车和轻型载货车等市场，集中了绝大多数的“双低企业”。主要为区域公共交通服务的客车制造业则占据了大部分亏损名额，也是结构性产能过剩的领域之一。

当然，如果按照工信部2012年发布的《关于建立汽车行业退出机制的通知》中的标准衡量，则会得到完全不同的结论：在整车制造领域应该退出的企业总数不到10家，这一较低的退出标准，等于使绝大多数“低能、低效”企业获得了豁免待遇，形成了名义上的“高进入壁垒”与实际执行中的“低退出壁垒”相互矛盾的监管格局。

表1 整车制造业不同细分市场中“双低”企业的分布(2012年)

细分市场	企业个数	符合退出 门槛企业(a)	不符合准入 门槛企业(b)	亏损企业个数	最大企业产量 (辆)	最小企业产量 (辆)
乘用车,轿车	44	1	15	5	1252238	162
多功能乘用车(SUV)	23	1	20	2	139208	41
多用途乘用车(MPV)	41	2	27	3	280869	60
大型客车	29	0	26	11	23718	125
中型客车	30	0	23	12	23921	168
轻型客车	34	0	27	8	94245	183
重型载货车	23	0	14	3	34834	121
中型载货车	20	0	20	1	29631	352
轻型载货车	38	2	25	8	418828	126
微型载货车	17	0	7	3	142254	2835

注:资料来源为《中国汽车工业年鉴》(2013年);a指工信部2013年制定的“特别公示”条件,b是发改委2006年为治理产能过剩设定的进入门槛。

(二)汽车行业退出机制的演变

汽车行业主管部门一直强调对企业进入资质和投资行为的监管。例如,为了解决“投资分散、生产规模小和产品落后”等问题,1994年颁布的《汽车工业产业政策》中的“产品认证、产业组织、项目管理”等条款都以限制进入或提高进入门槛为主旨,而将企业退出问题寄希望于市场竞争。2000年以后,生产和消费规模的扩大并没有使上述问题得到有效的化解,结构过剩已经是产业健康发展的障碍。2004年新修订的《汽车产业发展政策》中首次提出了建立汽车整车和摩托车生产企业退出机制的要求(第4章第7条),并建议采取“对不能维持正常生产经营的汽车生产企业实行特别公示”、“禁止该类企业向其他企业转让生产资格”以及撤销这些企业在《道路机动车辆生产企业及产品公告》中的名录等多项措施,迫使产能极低企业主动退出。2006年国家发展和改革委员会针对汽车行业产能过剩、产业和产品结构不合理、技术进步缓慢等问题,出台了《关于汽车工业结构调整意见的通知》,明确指出要“解决被淘汰企业的市场退出问题”,具体的政策建议是“建立汽车生产企业产能和产销量公示制度,定期公布产销量达不到一定数量的乘用车和商用车生产企业的产能和产销量信息,并对长期不能达到要求的企业暂停产品公告”。但是,如同2004年《汽车产业发展政策》一样,该《通知》也一直没有得到实际的实施和执行,处于所谓的“政策空转”状态。2009年颁布的《汽车产业调整和振兴规划》刺激了我国汽车产业规模的提升,但也在一定程度上挽救了一批双低企业,付出的代价是汽车产业一度陷入了总量和结构过剩并存的状态。为此,工信部在2012年发布了《关于建立汽车行业退出机制的通知》,这是在此轮产能过剩没有大规模爆发之前,国家层面治理产能过剩或改善供给侧结构的第一

个重要规章。该机制的要点是按照规定的进入资质标准,对不符合标准的企业予以“特别公示”,在公示期(一般为两年)这些企业“不得投资扩产,不得申报新产品”,如果整改后仍不能满足要求的,则暂停其产品《公告》^⑧。在新产品竞争激烈的环境中,暂停投资和发展新产品,等于限制了这类企业的生存空间,迫使其改善生产经营条件或者自动退出。

按照上述政策的主旨和出台的时间,本文将它们划分为进入限制期(2004年之前)、退出诱致期(2005—2008年)和鼓励发展期(2009—2013年)等三种性质不完全相同乃至相反的政府退出干预模式时期,并通过设置虚拟变量的方式检验政策的作用。

汽车行业也是地方政府保护的重点领域。汽车产业具有很高的经济增长和税收效应,各级政府通过财政补贴、低息贷款、土地供应等方式对辖区内或所管理的“低效”企业予以扶持,以避免破产倒闭对当地经济的负面冲击。在一定条件下,政府的干预会阻碍市场机制发挥引导企业退出作用。为此,本文除了使用所有制和行政隶属关系衡量政府对企业的“父爱主义”之外,还重点考察了不同地区的政府干预、企业负担和市场化程度等因素与“空转”时间长短的关系。

四、数据、变量与计量模型介绍

(一)数据来源

本文的原始数据都来自公开出版的《中国汽车工业年鉴》和国家统计局“中国工业企业数据库”。资料收集与汇总的顺序和依据是:第一,根据工信部在2015年11月发布的《特别公示车辆生产企业(第1批)》执行情况的通报,搜集整理了被公示企业最后一次出现在《中国汽车工业年鉴》中“部分企业概况”和“同类汽车产品主要生产企业产品产量及主要经济效益指标”两个栏目中的资料;第二,对于处于同一细分市场但不属于公示名单的企业,在《中国汽车工业年鉴》中查询其持续经营的时间(截至2013年第一次公告),以得到不同企业空转的时间信息,即那些从《汽车工业年鉴》数据表格中消失但一直出现在“工信部”产品公告中的企业就是本文定义的空转企业,相应的节点就是计算空转时间的依据;第三,在“中国工业企业数据库”中搜集上述两类企业的所属地区、所有制、行政级别等信息,再与从《中国汽车工业年鉴》整理的信息汇总起来,最终形成一个包含320多个样本的非均衡面板数据。

(二)变量选择与统计描述

1. 被解释变量:企业空转时间。在本文中,“空转”是指一个企业从统计数据库中消失,但依旧具有生产资质的时间长短。具体而言,本文的考察期是1998年到2013年,如果某企业的主要经济效益指标数据从《中国汽车工业年鉴》中的某一年(例如2001年)一直到2013年严重缺失,但是在工信部发布的《汽车生产企业和产品公告》中并未被废止,那么就将该企业的空转时间统计为12年,相反,那些数据完整企业的空转时间则为0。可见“空转”时间越长,企业低效运作的时间越久。

2. 企业层面解释变量。已有研究发现,经营业绩是决定企业市场退出行为最重要的因素,本文选择了人均利税总额(Perprofit)、资金利税率(Rop)、销售收入(Log(sales))和人均销售收入(Log(per-sales))等四个经济效益指标来检验市场机制在“低效”企业运营中的作用。

企业规模和经营时间通过对绩效的影响,也会间接左右企业的进退决策,与相关文献类似,本文的解释变量包括企业的从业人员(Log(L))、人均总资产(Log(K/L))、产业内年龄(指企业最后一次出现在“年鉴”时的年份减去成立年份)及其平方项(Age和Sqage)等四个常用指标。

所有制和行政隶属关系影响着企业能否获得税收减免、补贴和各种行政性租金的可能性或力度。本文使用国有企业(Soe)和是否省级政府管辖企业(Province)等两个虚拟变量分别表征所有制与行政级别,其系数的符号和显著性可以反映了所有制和地方政府行政保护在汽车制造企业经营中的实际作用。

3. 行业层面控制变量。除了控制细分市场集中度(CR4)、行业总规模(Log(scale))两个因素外,本文还使用是否属于改装车(Remake)来反映进入规制的松紧程度与退出压力的关系,并将退出机制的缺失时期(Polices04)作为参照系,以检验产业组织政策与低效企业“空转”行为的关系。

4. 政府层面控制变量。地方政府对发展汽车产业的偏好和不同地区市场化进程的差异,也会直接或间

接影响所在地区汽车制造企业的发展与生存机会,已有的文献较少考虑这两类因素的作用。本文使用企业所在地区的汽车工业产值(GDP-auto)和它占地区工业总产值的比例(Ratio)来反映汽车工业的绝对和相对地位与属地内汽车企业空转时间的长短。不仅如此,本文还使用了不同地区市场化指数中的政府保护(Log(Index1))、企业负担(Log(Index2))和要素市场发育(Log(Index3))等三个指标(樊纲等,2011),逐一检验它们与企业“空转”行为的关联。上述变量的描述统计见表2。

表2 主要变量的统计描述

变量	符号	观测值	均值	标准差	最小值	最大值
空转时间	Y	322	3.62	4.27	0	15
实际退出	Exit	322	0.56	0.49	0	1
从业人员	Log(L)	321	0.54	1.00	1.00	5.02
人均资产	Log(K/L)	275	1.50	0.42	-0.08	2.85
产业年龄	Age	322	20.43	15.01	1.00	66.00
年龄平方	Sqage	322	642.27	891.44	0.00	4356.00
国有企业	Soe	322	0.18	0.39	0	1
省属企业	Province	322	0.18	0.38	0	1
销售收入	Log(sales)	319	4.27	0.77	1.41	6.46
人均销售收入	Log(per-sales)	319	1.45	0.47	-0.76	2.74
资金利率率	Rop	289	0.11	0.25	-0.18	2.75
人均利税	Perprofit	284	3.57	7.58	-9.16	71.09
集中度	CR4	322	0.56	0.21	0.25	1.00
产业规模	Log(scale)	322	4.45	0.63	1.68	5.68
改装车	Remake	322	0.89	0.32	0	1
产业政策	Policies04	322	0.57	0.50	0	1
地区汽车产值比	Ratio	322	0.06	0.08	0.00	0.52
地区汽车产值对数	GDP_auto	322	2.45	0.52	0.68	3.62
政府保护指数	Log(Index1)	322	2.56	0.58	-1.00	3.01
企业负担指数	Log(Index2)	322	2.94	0.44	-1.00	3.21
市场发育指数	Log(Index3)	322	2.88	0.08	2.62	3.01

(三) 计量方法:零膨胀泊松回归模型

被解释变量空转时间中包含大量的“0”值,方差并不等于均值,这会使标准的泊松回归(Standard Poisson)失效,而应使用零膨胀负二项回归(Zero-inflated Negative Binomial Regression, ZINB)方法估计各个变量对企业空转时间的实际影响(陈强,2014)。为了确保模型选择的合理性,统计软件 stata12 还提供了一个名为“Vuong”的统计量,当其显著为正时就表明 ZINB 相对于标准的负二项回归更能反映数据的特征。一般而言,ZINB 模型是负二项回归与二值响应分析的一个综合(Long & Freese,2001;陈强,2014),被解释变量服从一种混合分布,对于那些取值始终为 0 和不为 0 的变量有:

$$\begin{cases} P(y_{i=0} | x_i) = \theta \\ P(y_{i=j} | x_i) = \frac{(1-\theta) e^{-\lambda_i} \lambda_i^j}{j!(1-e^{-\lambda_i})}, \quad \text{其中 } j = 1, 2, \dots \end{cases} \quad (4)$$

这里, $\lambda_i = exp(x_i'\beta)$ 是方程的期望值,待估参数是 β 和 θ ,在本文中 x_i 是各个解释变量, y_i 就是各个企业的空转时间, a_i 是非观察效应,它与所有解释变量都无关, u_{it} 为误差项,那么本文的回归方程就可以设定为:

$$y_{it} = \beta_0 + \beta_1 x_{it1} + \dots + \beta_k x_{itk} + a_i + u_{it} \quad (5)$$

五、实证结果分析

(一) ZINB 模型的回归结果分析

本文使用 stata12 统计软件进行 ZINB 计量分析。表 3 最后一行的 Vuong 统计量显著大于 0,表明相对于标准的 Poisson 负二项回归,本文的样本更适宜零膨胀因子泊松回归。同时,按照 Long & Freese(2001)、陈强(2014)等对泊松模型的解释,ZINB 模型的回归系数并不能直接用于判定解释变量和被解释变量的关系,而要转换为边际效应进行分析,这种转换并不会影响系数的符号和显著性,因此,表 3 中解释变量的系数是边际效应的回归结果,也就是解释变量的变化对企业空转时间长短的影响程度。ZINB 的回归结果见表 3。

表 3 ZINB 模型的回归结果汇总

自变量	因变量:空转时间		
	(1)	(2)	(3)
Log(L)	-0.0734 (0.472)	-0.579* (0.355)	-0.517 (0.371)
Log(K/L)	-0.595* (0.371)	-0.846*** (0.386)	-0.829*** (0.398)
Age	-0.228*** (0.0410)	-0.225*** (0.0425)	-0.227*** (0.0432)
Sqage	0.00413*** (0.000779)	0.00398*** (0.000833)	0.00409*** (0.000865)
Soe	0.677** (0.373)	0.572 (0.409)	0.474 (0.407)
Province	0.565* (0.364)	0.749* (0.414)	0.792** (0.431)
Log(sales)	-0.597** (0.325)		
Rop		0.0124 (0.422)	
Perprofit			-0.00189 (0.0167)
CR4	-0.318 (0.880)	0.227 (0.959)	0.264 (0.993)
Log(scale)	0.00464 (0.317)	0.0382 (0.347)	-0.0597 (0.355)
Remake	2.456*** (0.851)	2.633*** (0.940)	3.328*** (1.012)
Policies04	1.183*** (0.443)	1.121*** (0.521)	1.031** (0.540)
Ratio	0.629 (3.009)	0.974 (3.653)	-0.209 (3.909)
GDP_auto	0.384 (0.515)	0.0464 (0.565)	0.0562 (0.585)
Log(Index1)	0.199 (0.418)	0.338 (0.435)	0.396 (0.449)
Log(Index2)	-1.058*** (0.475)	-1.197*** (0.519)	-1.281*** (0.533)

自变量	因变量:空转时间		
	(1)	(2)	(3)
Log(Index3)	3.843 (2.471)	3.185 (2.792)	3.602 (2.843)
常数项	-0.318 (0.880)	-0.0761 (2.2305)	-0.4628 (2.2164)
Inflate			
Age	0.0248*** (0.0056)	0.0342*** (0.0063)	0.0351*** (0.0064)
常数项	-0.7471*** (0.1505)	-0.8891*** (0.1596)	-0.9140*** (0.1625)
Lnalpha			
常数项	-2.4167*** (0.4524)	-2.3915*** (0.4514)	-2.3673*** (0.4412)
观察值	274	247	243
Log 似然值	-541.2117	-478.2947	-473.6974
LR Chi(2)	86.37***	75.94***	74.30***
Vuong test	3.76***	3.85***	3.91***

注:(1)简约起见,这里的系数是边际效应的数值,不是 OLS 意义的回归系数;(2)***、**和 * 分别代表在 1%、5%和 10% 的显著性水平上显著;(3)括号内为标准差。

第一,企业人均资产规模越大,空转时间越短。具体而言,某企业的人均资产相对于均值(1.5)每上升 10%,它的空转时间相对于均值(3.62)会下降 60%、85%或 83%(模型(1)~(3),下同)。从业人员越多,空转时间越短,但并不显著。这一发现与张维迎等(2003)以及 Yang & Temple(2012)的结论保持较高的一致性,即就业量和资产规模大的企业,不可能持续处于低效运营状态,相应的退出几率也会下降。

第二,企业年龄的系数显著为负,而其平方项却显著为正,说明随着产业经营年限的增长,企业低效经营的概率,或者空转时间相对于均值会明显下降。这一发现与 Yang & Temple(2012)对电气设备制造企业的研究结论基本相同,而与张维迎等(2003)对高科技产业的分析结论相反。就我国汽车产业而言,产业内年龄较短的企业基本上都拥有雄厚的资本和品质优良的产品,获得了最近十余年行业良好的发展机遇。相反,本文样本中年龄很高的一些企业,主要是在 20 世纪 80 到 90 年代汽车行业重复建设比较严重的时期成立的,并以集体企业为主,建成后不仅没有获得长足的发展,与优势企业的差距也随着竞争的深入而不断拉开,自然成为“低效”运营的主体。

第三,经营业绩并不是决定空转时间的重要因素。在一个成熟的市场竞争环境下,业绩应该是企业各种决策的基石,本文分别选择了销售收入、人均利税和资金利税率等三个效益指标,逐一分析它们和“空转”时间的关系。销售收入变量的系数为负(较显著),即高收入汽车制造企业不可能处于“空转”的状态。另外两个绩效变量的系数要么为正,要么不显著,也就是对于本文包含大量低效企业的样本而言,市场化的退出机制并不十分有效。细分市场集中度和行业总规模两个变量的系数符号和显著性水平,也从另一个层面佐证了这一结论。

变量改装车的系数在三个模型中都显著为正,说明相对于整车制造厂商,以改装为主业的企业会面临更长的空转时间,这意味着它们处于“空转”状态的概率远大于其他类型的汽车制造企业。这一发现符合我国汽车产业组织政策“重乘用车、轻商用车,重制造企业、忽视改装厂商”的取向,改装车曾经长期游离于集中监管体系之外,其审核管理权限一般交由地方政府负责,无论是从发展地方汽车工业,还是保证地方公共产品供给“肥水不流外人田”的目的出发,改装车领域一直是地方保护的重点,这就为低效企业的长期存在提供了机会。

第四,产业组织政策虚拟变量的系数显著为正,说明相对于 2004 年以后的其他产业组织政策,2004 年之前强调进入规制、忽略退出诱导的模式会延长企业空转时间。这一发现也符合低效企业的统计特征,19

家被公示企业中的大部分在 2004 年之前已经开始处于“空转”状态。对行政性退出机制作用不佳的原因,本文将在下一节深入讨论。

第五,包含制度性信息的虚拟变量对企业空转行为的发生有着重要的影响。国有企业虚拟变量的系数在三个模型中都为正,且在模型(1)中具有较高的显著性,说明相对于集体、私营等经济成分的汽车制造企业,国有企业空转的时间会高出 67%。也就是说,在同样的经营环境和绩效条件下,国有企业可以长期处于低效运营的状态,而不必担心被市场淘汰。这一发现与张维迎等(2003)对中关村高科技企业的分析结论是一致的。

变量省属企业的系数为正,显著性水平也比较高,证明企业的行政隶属关系或级别也对“空转”的持久性具有一定作用。本文涉及的客车、载货车和改装车等领域包括大量省属企业,而在汽车行业的政府投资和管理体系中,除了轿车产业外,省级政府对这些领域的项目审批、厂址选择、定向采购等方面拥有绝对的管理权,必然对下属企业予以各种保护,这些保护措施就会影响低效企业的正常退出。

上述两个变量的符号也反映出“软预算约束”的痼疾在我国汽车行业依然存在,特别是对于像汽车业这样受到严格进入规制的行业,由于在位企业都是主管部门审核、审批后产生的,企业经营失败也意味着官僚机构“看走眼”,为此他们必然会借助手中的权力解救处于困境的企业,以保障自己的监管声誉(Bai & Wang, 1998),因此,“软预算约束”势必对企业组织的存续发展有着重要的影响。在相关研究中,对企业退出的宽容程度本身就是衡量预算刚性的主要指标,据此也可以理解汽车行业为什么存在“高进入壁垒、低资质条件”的悖论。

第六,地方政府与低效企业空转行为。汽车制造业是重复建设和地方保护比较严重的领域。地区汽车工业总产值的绝对值及其占整个工业产值比例两个变量的系数为正,但并不显著,说明低效企业空转现象与所在地区汽车工业的总量或结构特征并没有直接关系。

本文还检验了政府干预、企业负担和资源的市场配置等三个指数的地区间差异对低效企业空转的影响程度。一个地区企业负担越重,汽车制造企业“空转”的概率越低。这一发现符合基本的经济逻辑:企业负担越重、亏损的概率会相应增加,即使出于减轻财政负担的目标,地方政府也会力促低效企业的退出。其他两个指标的作用并不确定,也就是说低效企业的存续与一个地区的市场化程度之间也没有直接的关联。例如,在工信部发布的“特别公告”目录中,既有来自新疆、内蒙古和辽宁等地区的企业,也有数量不菲的来自长三角和珠三角的乘用车企业,这说明市场竞争还不是汽车行业长期均衡的决定因素。

总之,本文使用 ZINB 模型从企业、市场和政府三个层面入手,初步发现了影响企业低效运营或“空转”的因素主要来自制度和管理方面,即存在市场失灵与政府干预失灵并存的现象,而导致退出政策失效的深层原因又来自哪些方面,还需具体分析。

(二)企业实际退出行为的检验

低效企业的“空转”意味着它们长期处于“名存实亡”的状态,也就是按照有效竞争的法则,它们应该通过破产、倒闭或资产重组等方式退出市场。因此,如果能够分清影响企业退出行为的具体因素,也就会从另一个方面揭示不退出行为发生的机理。我们采用 Probit 模型对企业在 2013 年之前的实际退出行为予以实证检验。这里的实际退出是指企业的基本经营资料从行业统计数据库中长期消失,但其生产资质并没有被主管部门注销或者终止的情形。例如,如果企业 A 的有效数据在 2004 年就从《中国汽车工业年鉴》的相关表格中一直消失到 2013 年工信部颁布第一批“特别公示目录”之日,就认定该企业实际上从 2004 年就退出汽车产业,否则就是正常运营^④。在 Probit 模型中实际退出就记为 1,正常运营就是 0。在实际经营中,决定企业退出的因素主要包括企业的产权特征、规模、绩效、行业结构、产业政策、地方汽车工业发展程度以及政府市场关系等多个方面,本文按照这些因素的属性,逐步检验它们与企业退出的关系,在将多重共线性问题降到最低程度后,得到的 Probit 回归结果见表 4 的模型(5)。

第一,企业规模、经营绩效是决定退出最重要的因素。表 4 的模型(1)(5)中,从业人员和人均销售收入的系数都显著为负,说明大企业退出的概率显著低于中小企业。这一发现符合汽车制造企业倚重资本的特点。同时,企业年龄的系数也为负,证明老旧企业退出的难度也相对较大。应该指出的是,上述三个变量的系数符号与其在 ZINB 模型中的结果基本一致,至少说明,单纯依靠规模、绩效和产业年限不能对经营失败或者“空转”行为做出一致性的推断。

表4 Probit 回归结果汇总

自变量	因变量:企业退出				
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Log(L)	-0.7158*** (-4.53)				-0.7593*** (-4.54)
Age	-1.7589*** (-6.35)				-1.8545*** (-6.41)
Log(per-sales)	-0.6144*** (-3.32)				-0.5715*** (-2.83)
Soe		-0.2033 (-1.12)			
Province		0.04161 (0.22)			0.2297 (1.09)
CR4			0.3817 (0.89)		0.5691 (1.38)
Log(scale)			-0.0833 (-0.64)		
Remake			-0.0326 (-0.12)		
Policies04			0.4661*** (2.99)		0.7084*** (3.41)
Ratio				-0.1566 (-0.13)	
GDP_auto				-0.2399 (-0.99)	
Log(Index1)				-0.1412 (-0.12)	
Log(Index2)				-1.0813 (-0.61)	2.8751** (2.07)
Log(Index3)				0.2966* (1.96)	
常数项	5.2421*** (8.43)	0.1708** (2.06)	0.06418 (0.07)	3.5055 (0.96)	-3.6474 (-0.90)
观察值	319	322	322	322	319
Pseudo R ²	0.2148	0.0028	0.0246	0.0168	0.2461
Likelihood	-172.2675	-220.5484	-215.7368	-217.4687	-165.4064

注:(1)***、**和* 分别表示在 1%、5%和 10%的显著性水平上显著;(2)括号内是 z 值。

第二, 产业政策的系数显著为正, 说明在进入管制和资格审查都十分严格的时期, 企业退出的概率相对较高。这也意味着, 进入管制越强、退出压力越大; 同时, 监管力度较弱的改装车领域, 企业退出的概率相对较低(不显著), 也表明政策的宽松也是影响退出的重要因素。

第三, 量化企业负担的变量在考虑其他因素的影响后显著为正, 至少说明那些企业负担较多额外成本或费用的地区, 企业名存实亡的可能性也会增加, 这一发现也佐证了表 3 中该变量对“空转”的影响显著为负的结论, 即越不能承受较长的空转时间、退出的概率就会越高。对进入受规制的汽车产业而言, 低效“空转”和经营“失败”的结果存在一些共同的影响因素, 不能引导企业有序退出的变量, 往往会成为呵护企业低效“存

续”的力量。

当然,表 4 的结果也表明,诸如国有企业、地方汽车工业占比与产值、行业集中度等变量对退出的作用无论是在单独回归,还是一并分析时都不显著或不明确。这也从另一个方面说明,以往研究将不同进入和退出管制特征的产业混同分析所得到的经验结论,特别是相应的产业组织政策建议,不能直接套用在诸如汽车、电力、石化等政府还在严格监管的领域。

(三)“特别公示制”短期效应再讨论

在 2013 年工信部出台汽车行业“特别公示制”之前,虽然也出台过类似的退出鼓励政策,但要么被 2009 年刺激需求的政策所抵消,要么一直没有颁布具体的实施细则。也就是说,2013 年之前不存在严格意义上的退出政策或机制,即使有类似的方式或工具,大多也从属于结构调整、投资限制或兼并重组等政策。2013 年工信部发布的“特别公示制”是一套较为完整的退出机制,并在中央和地方等两个层面得到了真正的落实。那么,这一新的退出机制是否发挥了迫使、鼓励以及引导低效企业退出的目标,或者减少了相关企业空转的时间呢?从政策和企业两个层面深入这一机制的作用,可以弥补前述计量检验的不足。由于第一批公布的 48 家低效企业的数据残缺不全,具有两年以上较为完整数据的样本只有 19 家企业,且大部分数据的截止日期多在 2004 年以前,无法获得多数企业对 2013 年“特别公示制”的实际反应,只能基于简单的统计描述来判断这一退出机制的效应(见表 5)。

表 5 “特别公示制”与企业反应

企业反应	数量	占比
1. 恢复资质	12	25.00%
其中:(1)转产新能源汽车	8	16.67%
(2)更名	6	12.50%
2. 正在考核(被动申请)	4	8.33%
3. 有待考核(被动申请)	18	37.50%
4. 主动退出	14	29.17%

资料来源:工信部网站 <http://www.miit.gov.cn/n1146295/>。

第一,退出威慑力不强、企业保壳积极性不高。在全部 48 家被警示的企业中,14 家没有进行任何形式的措施来保留生产资质,占总数的 29%。这也表明,一方面工信部设定的“停止产品或项目申报、审批”等方式,不会改变这类企业的经营状况,另一方面某些企业已经长期处于本文定义的“空转”状态,恢复正常生产经营活动的成本太高,利益相关者也失去了援助或保壳的动力。不仅如此,即使那些没有完全失去资质的企业(表中的正在考核和有待考核类别),也未对退出威胁予以积极回应。工信部规定的警示期从 2013 年 11 月 1 日到 2015 年 10 月 30 日,按照新近发布的资料,正在考核和有待考核企业都是在 2015 年 6 月到 10 月间才提出了考核申请(其中的 9 家还是在 2015 年 10 月底提出申请),完全没有给主管部门预留出充足的评估时间,潜在的原因只能是现行的退出机制没有威慑力。在《中国汽车工业年鉴》和“中国汽车工业信息网”中还可以检索到个别企业 2013 年到 2015 年的产销信息,至少说明取消“增加新产品和投资新项目”对这类企业的生存没有实质的影响。

第二,恢复资质的门槛极低,企业“更名式生存”的机会主义行为蔓延。如表 5 所示,恢复资质的 12 家企业中,大多数放弃了原来的主业,而是通过获取新能源汽车的生产资质得以保壳。由于后者的门槛远远低于传统汽车生产领域,产业转型不仅可以迎合地方政府发展新能源汽车的热潮,还能够获取数额不菲的补贴。低效低能的传统汽车生产企业大规模地融入电动车领域,必然使后者很快陷入产能过剩的状态,也将产生一批新的“空转”企业,并诱发一些企业骗取政府补贴的不当行为^⑤。

上述现象引发的悖论在于,既然多数“双低企业”对退出机制“无动于衷”,政府还有必要耗费公共资源和行政权力迫使企业自动退出吗?同时,多数企业长期处于“无产出、无新品”的状况,也说明它们认可被市场竞争淘汰的结局,政府也就没有必要借助降低准入门槛“恢复”它们的生产资格。正是这些细微的“父爱主义”偏好,限制着市场化退出机制作用的发挥。在进入实行政府规制或许可的轿车、新能源汽车、发电设备等

领域,为了控制行业的结构和总量,政府所颁发的许可证数量是有限的,在一定条件下,资质本身就可以为企业创造经济租。当然,这种保护使一些在位企业失去了竞争的压力,直接让其退出市场的成本又超出社会的承受力,从而产生了所谓的空壳双低企业。这些分析结果和现实状况,也符合本文基于“成本—收益”分析对主要参与者是偏好“退出”还是“空转”的逻辑,要打破这种均衡状况,必须付诸更有力的市场竞争和政府引导。

六、结论与政策含义

本文使用汽车产业的相关数据,实证检验了企业空转的影响因素,并讨论了特定的退出机制在设计和执行方面的一些弊端。与单纯分析企业退出行为选择的文献相比,本文的主要发现是:市场竞争信号在汽车行业的退出抉择中并未发挥应有的作用,阻碍市场机制作用发挥的力量主要来自政府的不当干预,也就是在汽车行业市场中市场失灵和政府失灵是并存的。这也意味着,汽车制造业之所以形成120家多家整车企业、600家改装车企业的格局,是市场自我发展的结果,哪怕存在少量无法通过激烈的价格、质量竞争淘汰出局的“双低企业”,只要这些企业的行为没有违反行业的基本规则,也不必动用行政手段予以直接的管制。另外,正是因为有了地方政府的行政干预,才使得一些应该退出市场的企业有了“庇护所”。具有竞争优势企业的发展受制于地方保护,也无法通过合意的兼并收购拓展市场空间,这就使行业资质成为低效企业的护身符。所以,打破地方政府的行政垄断、减少主管部门的无效干预、增强市场和企业的话语权,才能有效应对结构性产能过剩。具体而言,完善和改进低效企业退出机制可以从三个方面入手:

第一,在竞争性行业中,强化市场机制发挥退出引导的核心作用,避免政府行政性干预产生或增加企业的退出壁垒。除了本文重点分析的汽车行业外,政府主管部门对钢铁、煤炭、电解铝和光伏电池等产能过剩领域正在实施的退出干预政策,主要还是从稳定职工情绪、防止国资流失、避免失业率上升、减少银行账面不良资产等目的出发设定的,一般情况下很少使用破产清算、资产出售、人员分流等市场化模式。市场竞争是一个优胜劣汰的过程,退出如同进入一样都是市场机制发挥资源配置作用的手段,应该让市场这只“无形之手”引导企业的退出行为。

第二,平衡进入规制与退出机制的关系,防止进入管制引发的退出困境。政府为了实现特定的产业组织目标,一直对汽车、火电、石化等行业实行严格的进入规制,资质既是在位者能够正常生产的通行证,也成为其中低效企业的“护身符”,甚至使资质本身成为一种待价而沽的特殊资源,无形中提高了低效企业的价值。无论是“宽进入、严退出”还是“松进入、宽退出”的组合,都违反了市场的原则。只有放松不必要的进入管制,才能从政府肩头卸掉诸多的经济性、经营性职能,使其致力于通过社会保障、失业救济、落后产业援助等体系的构建,减轻社会性成本对企业退出决策的影响。

第三,继续推进“双低企业”的有序退出。目前,钢铁、水泥、建材和石油炼制等多个行业的总量失衡与经营困境,无疑是促使“双低企业”退出的绝佳时机:一方面,业绩不良企业的经济价值下降,有利于降低退出成本和费用;另一方面,随着政府负担的加重,会出台更多的鼓励退出政策。

总之,在供给侧结构性改革中,无论是低效国有企业,还是民营企业的退出,都不是应对总量或结构性产能过剩的权宜之计,而是重新塑造政府、市场和企业关系的一场新的改革实践,低效企业的有序、良性退出,既能够削弱政府直接或间接左右市场运行的经济动因,也会逐步瓦解“过剩——援助——再过剩”问题周期性循环的体制基础。可见,深化对“特别公示制”“产能置换”“三去一降一补”等新模式的理论和实证研究,将为供给侧改革实施路径的优化提供一定的参考借鉴价值。

注:

①参见 G. J. 斯蒂格勒:《产业组织与政府管制》,上海三联书店 1983 年版,第 211—215 页。

②限于篇幅删减了相关数据,可参见《中国汽车工业年鉴》(2014)第 391—396 页。

③具体指标是:连续 2 年产销量极少(乘用车少于 1000 辆、大中型客车少于 50 辆、轻型客车少于 100 辆、中重型载货车少于 50 辆、轻微型载货车少于 500 辆、运输类专用车少于 100 辆、摩托车少于 1000 辆)的生产企业。

④工信部对汽车企业的生产资质实行严格的监管,诸如企业兼并、破产、更名或者异地搬迁等行为都会予以公告,以防止企业

之间“买卖、转让、套用”生产资格等违规行为的发生,通过检索没有发现本文涉及的低效企业存在这类方式导致的退出现象。

- ⑤工信部的公布显示,第1批“特别公示”中的苏州客车厂有限公司更名为“江苏苏州吉姆西客车制造有限公司”,并获得了新能源汽车生产资质,为了骗取政府补贴,仅在2015年就虚增大量产量,如果骗税行为不被媒体曝光,就可以获得1亿元的财政补贴,这家企业也因此被工信部取消了汽车生产资质。

参考文献:

- 白让让,2016:《供给侧结构性改革下国有中小企业退出与去产能问题研究》,《经济学动态》第7期。
- 鲍世赞 蔡瑞林,2016:《僵尸企业成本外部化及其市场失灵纠正》,《改革》第9期。
- 陈强,2014:《高级计量经济学及 Stata 应用》,高等教育出版社。
- 樊纲 王小鲁 朱恒鹏,2011:《中国市场化指数》,经济科学出版社。
- 何帆 朱鹤,2016:《僵尸企业的识别与应对》,《中国金融》第5期。
- 黄少卿 陈彦,2017:《中国僵尸企业的分布特征与分类处置》,《中国工业经济》第3期。
- 江小涓,1995:《国有企业的产能过剩、退出及退出援助政策》,《经济研究》第2期。
- 刘小鲁,2005:《地方政府主导型消耗战与制度性退出壁垒》,《世界经济》第9期。
- 刘小玄,2003:《国有企业民营化的均衡模型》,《经济研究》第9期。
- 楼继伟,2016:《加快六大结构性改革》,《求是》第1期。
- 吴利华 申振佳,2013:《产业生产率变化、企业进入退出、所有制与政府补贴》,《产业经济研究》第4期。
- 杨天宇 张蕾,2009:《中国制造业企业进入和退出行为的影响因素分析》,《管理世界》第6期。
- 于国安,2002:《国有企业退出竞争性领域的壁垒分析》,《财政研究》第5期。
- 张春霖,1999:《国有经济布局调整的若干理论和政策问题》,《经济研究》第8期。
- 张栋 谢志华 王靖雯,2016:《中国僵尸企业及其认定》,《中国工业经济》第11期。
- 张维迎 周黎安 顾全林,2003:《经济转型中的企业退出机制》,《经济研究》第10期。
- 赵奇伟 张楠,2015:《所有制结构、隶属关系与国有企业生存分析》,《经济评论》第1期。
- 朱克明 刘小玄,2012:《国有企业效率与退出选择》,《经济评论》第3期。
- 朱舜楠 陈琛,2016:《僵尸企业诱因与处置方略》,《改革》第3期。
- Álvarez, R. & S. Vergara(2000),“Exit in developing countries: Economic reforms and plant heterogeneity”, *Economic Development and Cultural Change* 58(3):537—561.
- Bai, C. & Y. Wang(1998),“Bureaucratic control and the soft budget constraint”, *Journal of Comparative Economics* 26(1): 41—61.
- Kornai, J. et al(2003),“Understanding the soft budget constraint”, *Journal of Economic Literature* 41(4): 1095—1136.
- Long, S. J. & J. Freese(2001),“Predicted probabilities for count models”, *Stata Journal* 1(1):51—57.
- Yang, Q. & P. Temple(2012),“Reform and competitive selection in China: An analysis of firm exits”, *Structure Change and Economic Dynamics* 23(1):286—299.

(责任编辑:何伟)

(校对:杨新铭)