

青年汽车项目用地频遭收回 烂尾项目达 231 亿元

最受伤害的可能不是青年汽车而是地方政府

■ 本报记者 董秋彤

继 2010 年被江苏连云港市政府收回闲置土地 877 亩后,近日青年汽车又再被爆出,其在浙江海宁尖山新区的项目用地也遭到了当地政府的收回。收回的原因,无出其右,又是因为青年汽车近似烂尾的项目。接二连三的土地收回事件使人们将目光再次聚焦到青年汽车的身上,记者发现,这家家年累计销量不足 6 万辆的汽车厂商,在全国分布着多达十家的生产基地,仅浙江就有金华、海宁、萧山、下沙 4 个基地。然而,5%左右的产能利用率和迟迟未建成投产的工厂不仅让众多基地沦为“烂尾”,也让不少期待利用汽车工业拉动经济的地方政府陷入进退两难的尴尬境地,是“圈钱圈地”还是高瞻远瞩提前布局?青年汽车陷入了备受质疑的漩涡。

百亿元投资打“水漂”?

自 2009 年起,青年汽车进入了一个高速扩张的阶段,董事长庞青年抛出了一个 444 亿元的总投资计划,欲在全国建立 10 大生产基地,使青年集团的总产能达到 146.3 万辆。在此规划下,青年汽车用短短 4 年时间,在浙江、山东等地迅速新建了 7 个生产基地,使全国基地的数量徒增到 10 个之多,其速度之快,不免令业界愕然。然而,由于实际销量与基地产能始终差距太大,加之资金链出现问题,青年汽车的多数基地都处于闲置和半停产状态,甚至部分基地已经成了令地方政府揪心的“烂尾”工程。粗略计算,仅下沙基地、六盘水基地、宁夏石嘴山基地以及浙江海宁基地等四个烂尾项目宣布的投资额就达到 231 亿元。

以上述浙江海宁为例,此前青年汽车宣布在海宁市尖山新区投资 20 亿元,建设年产能达到 15 万辆乘用车的生产基地,计划生产莲花 L7 系列轿车,涵盖两厢、三厢、轿跑、SUV 以及 MPV 五种车型。然而该规划出台后青年汽车方面却迟迟不见动静,以至于此前购置的总计 36.91 公顷的三个项目用地被长期闲置,引起海宁市政府方面的质疑,最终在今年 4 月 13 日此地块被当地管委会收回。

而青年汽车的贵州六盘水项目则遭到了地方点名。

2011 年,青年汽车宣布在六盘水建设重型卡车生产线及其汽车配件生产基地,项目总投资 25.75 亿元。规划中,该项目将新建冲压、焊装、涂装、总装生产线、检测线、厂房及公用配套设施,形成年产 6.5 万辆汽车的生产能力,其中重型货车 1 万辆、大客车 0.5 万辆、乘用车 5 万辆。但实际上,除了投产初期组建了一条临时生产线,组装了少量青年曼重型卡车之外,其他项目迟迟未有实质进展。

为此,今年两会期间,贵州省六盘水市工商联在两会提案中点名批评了青年汽车——“由于对招商企业没有建立相应的违约惩罚措施和退出机制,少数投资者缺乏诚信,只是利用园区优惠政策大搞‘圈地运动’或‘圈资源运动’。如引进的青年汽车生产项目等留下的后遗症,很值得总结和反思。”

青年汽车宁夏石嘴山基地则是另一个典型案例。2010 年青年汽车宣布与宁夏石嘴山签约,计划总投资 267.09 亿元,在当地建设年产 21 万辆重型卡车、10 万辆莲花轿车、51 万台大型汽车发动机项目,此外还有变速箱、铁铸件等汽车零部件加工、汽车玻璃等项目。然而据有关方

面透露,青年汽车石嘴山项目历时近 3 年,时至今日却仅有曼卡车项目已落成投产,其余如乘用车项目,动工两年多仅完成钢结构建筑,被当地人戏称为“铁框框”;发动机、变速箱、铸件、汽车玻璃等项目还没有踪影,就连石嘴山青年汽车员工都不知具体地址。

而就算已落成投产的曼卡车项目,实际情况也令人目瞪口呆。据了解,青年曼卡的市场销量甚微,在今年 3 月 15 日浙江金华青年汽车制造有限公司卡车事业部的 2013 商务年会上,青年汽车集团公布的卡车销售目标仅为 3000 辆,而石嘴山青年曼卡的规划产能就达到 21 万台,这还不包含其他基地的卡车产能规划。

青年汽车萧山基地位于杭州萧山开发区江东片区,2008 年开建,总面积达 1500 亩,一期投资 36 亿元。2011 年,青年莲花 L5 轿车在该基地投产。下线仪式上,青年汽车宣布萧山基地一期建设用地 1000 亩,已投入 28 亿元。建有冲压、焊装、喷涂、总装四大整车工艺及检测等配套设施,预计年产能达 15 万辆。

但该工厂实际产量从未达到其设计的产能。据青年汽车公布的数据,2012 年莲花轿车总销量约为 5 万辆,其中 L3 在山东泰安和济南两个基地生产,L5 在杭州萧山基地生产。总产能 48 万辆的 3 个基地分开生产 2 款车型,产能利用率仅有 10%。

除了近期投资的项目遭遇困境,青年汽车早期的投资项目也难如人意。

贵州安顺是青年汽车前身轿车制造的起点,2004 年,青年汽车入驻安顺贵航云雀,从而获得轿车生产资质,并在此基础上建立了贵航青年莲花汽车有限公司。



2012 年底,贵州航空工业集团宣布以 1100 万元挂牌出售持有的贵州青年莲花 31% 股权,原因为销量低迷、持续亏损。

巨额烂尾伤了谁?

根据青年汽车的公开数据,青年莲花已形成 80 万辆年产能,而据中汽协数据显示,包括客车、卡车和乘用车三大汽车制造业务板块在内,2012 年青年客车销量为 3408 辆,青年莲花销量为 4.5 万辆。

如此悬殊的数字之差令人难免匪夷所思,如果说吉利李书福当年四处圈地还有产品产量做支撑,那与吉利差得不是一星半点的庞青年,难道不知道没有市场的投资都是打水漂?

在著名汽车人贾新光眼里,深谙商道的青年当然知道个中利害,但当风险更多的是倾向于地方政府而不是青年汽车本身之时,极速扩张就是一种手段而非冒险。

在他看来,很多地方政府为了拉动地方经济,纷纷想上马汽车项目。为了吸引汽车企业到地方投资,不惜给钱给地给优惠政策,却不对投资企业做任何考察,以为只要是汽车企业就能拉动税收与就业。岂不知这种事态市场好时还看不大出

来,一旦市场下滑,企业的参差不齐一下子就比了出来,不好的企业可以拍拍屁股走人,而地方政府则要为巨额投入买单。

的确,在前几年市场疯狂时,谁的发展步伐更快,谁就能更多占领市场。当时以吉利为代表的民营企业,都处于一轮新的发展时期,跨出去,与各个地方政府合作,地方政府给地给钱,民营企业借助品牌和资源到当地设厂,与地方政府的想法不谋而合。汽车企业在取得了地方政府无偿或优惠给予的土地后,再以土地进行抵押,获得发展的资金。

吉利很幸运,虽然也曾遇到过产能扩张利润下降的瓶颈,但最终依靠产品战略转型成功地渡过了危险期。而青年汽车显然就没有那么幸运了,由于融资渠道的狭窄和产品的薄弱,青年汽车巨大的投入缺乏支撑和后劲,出现巨额烂尾就在所难免了。而此时,最受伤害的可能不是青年汽车而是地方政府。

公开资料显示,2006 年,青年汽车宣布投资 28.32 亿元在山东泰安新建产能 15 万辆生产基地,在“僵死”两年多后,直到 2009 年才投产首款莲花轿车。但此期间,青年汽车下属的泰安青年房地产开发有限公司却成功进入当地房地产市场。

在一位市场咨询人士看来,“新基地不仅可以为潜在的收购项目提供产能,还可以得到当地政府的资金支持,并且企业在拿到地后,更能够利用便宜的地块,实现地产类多元化发展,从而避免自己受到伤害。”

而地方政府在这时则表现得有苦难言。宁夏石嘴山市大武口区的一名工作人员透露,“当初政府用资源和矿产来吸引汽车工业,我们本来是想拉动一下我们的工业增长,扩大就业。但现在处于一个尴尬状态,企业(青年汽车)主要目的就是开矿,而不是生产。”

对此,贾新光表示:“关键地方政府要看好自己的两件事:一个是钱,一个是地。汽车烂尾项目,青年汽车不是第一家也不会是最后一家,过去中兴汽车在宁夏的一个项目曾经一辆车也没造出来,类似的情况沈阳和哈尔滨也出现过,而就上个月,国家发改委又新下发了一个目录,允许西部十一个省发展整车合资,这无形中加大了西部一些地方政府的投资风险。由于西部地区急于发展,在招商引资方面可能会更急于求成,在经验不足的情况下,极有可能出现新的烂尾项目。如何避免对西部发展造成伤害,这才是最令人担心的。”

