

谁在制造特斯拉

2021年,中国新能源汽车销量330万辆,冠军是比亚迪,接近60万辆,比排名第二的特斯拉多卖出2万辆。这是中国乘用车协会今年2月公布的数据。

仅从数字来看,可以解读为特斯拉在中国并不是最受欢迎的新能源汽车,但业内人士用了另一种方式看待这个数据——特斯拉的销量受制于它的产量。

2021年,特斯拉上海超级工厂全年交付了48.413万辆汽车,产量是2020年的两倍,超过了全球特斯拉总产量的一半(2021年特斯拉全球交付大约93.6万辆)。

和全球产量第一的丰田集团相比(2021年丰田制造了超过1000万台车),特斯拉的产量的确很小,加之最近以生产Model3车型为主的上海工厂,受停工影响,交付日期已经推迟了20-24周,也就是约半年时间。

尽管在今年的3月和4月,特斯拉德国柏林和美国德州的工厂相继开工,以此弥补特斯拉产能的短板,但对特斯拉CEO埃隆·马斯克的电动车事业来说,现有的产能和他的目标还差很远。

按照他的计划,特斯拉要盖10-12座超级工厂,而他在今年初曾说,会在年内公布第5座超级工厂的选址。

在那之后,关于这个工厂会落在哪儿,人们一边猜,一边借这个话题盘算着各大城市的综合实力。

扩张
上海特斯拉工厂停工时,当地时间4月7日,马斯克在美国德州举办了一场赛博牛仔节,用来庆祝特斯拉德州超级工厂的开业。

这是马斯克今年喜提的第二座超级工厂。3月,位于德国柏林的超级工厂也宣布正式开业。两座工厂预计每年生产大约150万辆特斯拉,加之2021年全球交付的93万辆,理论上,特斯拉的年产能接近250万辆。

这仍无法满足相继而来的订单需求。马斯克在德州工厂开业时说,在目前全球汽车总产量中,特斯拉的占比只是比1%多一点点,他的目标是尽可能地达到20%。

所以,特斯拉还有漫长的路要走。按图索骥,这符合马斯克在2018年的股东大会上所展现的造车计划——要在全球

建设10-12座超级工厂,以期到2030年,特斯拉要实现年产2000万辆的目标,拿下全球汽车市场20%的份额。

按这一计划,以目前只有4座超级工厂(生产汽车的超级工厂只有美国加州的弗里蒙特、中国上海、德国柏林和美国德州奥斯汀,美国内华达州工厂生产电池,纽约工厂生产充电桩和太阳能板)来算,建厂计划不足一半。所以,马斯克认为2022年仍然是特斯拉的扩张之年。

这一点,马斯克也在今年1月做过表态。当时他对外界宣布今年将公布全球下一座超级工厂的选址地。

网络上流传着马斯克对超级工厂的选址原则:所建造工厂的土地必须无偿提供;贷款优惠至少要高达几百亿元;要有相关的优惠税收策略;完备的汽车产业链;大量高素质技术汽车产业工人;便利的大型国际港口,范围不超过300公里。

尽管前三项属于特斯拉和地方政府的协议,真实性难以考证,但按目前两座海外超级工厂来看,上海和柏林的确满足了最后的三个原则。

其中,2020年投产的上海工厂,甚至将中国培育成了特斯拉第二大市场。在过去的2021年,中国市场收入达到138.44亿美元,同比增长超过100%,占整个公司营收比的25%。

作为特斯拉增速最快的地区,以及马斯克在市场造工厂的理念,人们有理由认为下一座超级工厂仍然选址中国。

这反倒给业内人士思考——站在特斯拉的角度,来权衡各个城市与特斯拉之间的契合度。

南北差异
在过去一年,中国有多座城市,比如广州、深圳、青岛、大连、天津、武汉、沈阳间接或者直接地加入了争夺特斯拉的拉锯战里。

特斯拉否认了很多城市,但没有否认在中国开设第二工厂。

各种消息从去年末开始出现。2021年10月,有媒体称青岛相关部门已经跟特斯拉中国高层秘密签约,特斯拉中国二厂将落户中国(山东)自贸区青岛片区。

不过特斯拉对外事务副总裁陶琳后来

回应说,这个消息不属实,否定了落户青岛的猜想。

这种释放消息试探结果的做法开始被效仿。今年2月,有当地媒体平台提到,辽宁“结合文官片区城市更新,拉开工业发展空间,为特斯拉等重大新能源整车项目落地奠定基础”。特斯拉也宣布那仍是“不实消息。”

负责整合日资车企一级供应商的行业人士谷正信(化名)向时代周报记者分析,虽然有比较成熟的产业链和产业工人,但特斯拉在青岛和东北设厂的意愿应该不大,除非他们的目标是日韩市场。

“中国市场本来就供不应求,所以特斯拉肯定要找靠近目标市场的地方建厂。目前在北方建厂的可能性不大。”

时代周报记者今年1月在青岛采访时发现,当地的车主对电动车在寒冷天气下的续航状态表示担忧,一位驾驶其他品牌电动车的车主说,天气一冷,续航能力会下降至少三分之一。“有一次从黄岛去胶州机场,往返四十公里,显示续航里程有100公里,但还没回到家,续航里程显示只剩2公里了。”

这位车主说特斯拉有给电池加热的功能,但北方群体意识里,仍然更信赖燃油汽车,尤其是冬天,燃油车取暖是不费油的,但通过电池供暖就非常影响续航。

除了东北和青岛,湖北、重庆也在向特斯拉抛出橄榄枝,甚至四川宜宾还积极引入宁德时代生产动力电池,这些举动都被看作是向特斯拉示好。

然而,特斯拉几乎一一否认。不过其他城市仍有希望,对特斯拉来说,继续将新工厂落户中国,背后有着强大的经济考量:中国市场不仅是特斯拉的第二大市场,也是增长速度最快的区域。

备选
照此说来,供应链完备、接近市场(港口)以及土地供给,理论上是特斯拉选址的核心考量。

所以也不排除特斯拉中国二厂仍旧选择上海,通过扩建原有厂房的方式。但这可能性仍旧不大,尤其是目前的疫情状况,特斯拉没有必要“将鸡蛋都放在一个篮子里”。

一位从事风投的金融人士向时代周报

记者分析,通过他所掌握的信息,特斯拉正在试探珠三角地区的生产能力,因为有几个汽车配套生产企业,收到了特斯拉中国的订单。该人士认为,这个举动意味特斯拉在检验珠三角地区汽车产业链上的制造和成本控制能力。一旦产品过关,中国二厂的选址应该不会离珠三角太远。

因此,深圳、珠海和广州都可能会是备选地区。

深圳各方面条件也很优越,唯一没有土地优势。而珠海则是土地优势明显,也有一定的海运优势,此前珠海市招商署工作人员回应时代财经时透露,现阶段珠海与特斯拉等4个新能源整车项目处于初期洽谈阶段。

综合考虑,珠海的新能源产业起步较晚,产业规模相当较小。相较之下,广州的优势明显。

一方面是广州从上个世纪就与日本车企合资造车,有成熟的汽车装配产业链,另一方面就是土地、甚至是汽车产业园的整体优势。由于好奇特斯拉中国二厂的选址问题,谷正信也通过自己的一级汽车供应商关系网多方打听,最后综合分析,不少业内人士认为广州市南沙区的综合优势较大,这实际也是特斯拉最初进入中国时被看好的选址之一。

且南沙在辐射海外市场仍旧具有优势,作为千年海上贸易的重要港口,广州辐射东南亚以及日韩市场,都有足够的实力。谷正信说本田中国在广州建厂,也顺利出口日本和东南亚,这个海上运输路线也是成熟的。

至于其他的政策,尤其是税收的优惠力度,这也是特斯拉选址的考虑因素,甚至有分析认为,特斯拉将全球总部从美国加州搬到德州,就减少了每年数十亿美元的税收成本。目前加州的所得税税率是13.3%,而德州则免征个税和企业所得税。

这一点,对于争取特斯拉的城市来说,像是一个二律背反的命题:吸引有足够影响力和盈利能力的企业落户,有利于增加税收,可企业却在争取更多的税收优惠。

于是,争夺特斯拉,就具有了另一个层面上的表象意义:或许特斯拉并不是一座为某座城市赚钱的工厂,却是一座可以提升城市品牌、展示城市综合能力的工厂。

缩小贫富差距,我们从他国得到了三个启示

尽管西方资本主义国家与我国的基本政治制度和政策目标有本质区别,但在资本主义漫长的发展史中,不少西方国家也有过试图缩减贫富差距、促进社会公平的探索,期间产生了很多经验教训。

总体看,发达国家在收入分配领域是教训多于经验的,从当前美欧多国社会撕裂、政治极化、民粹主义泛滥的结果可见一斑。

深刻研究和反思资本主义国家的历史教训,对于更好推进我国实现共同富裕具有重要启示意义。

启示一:自由市场经济并不会自动实现共同富裕

纵观全球,自由市场经济的最典型代表就是美国。

二战后,尤其是1980年以来,美国总体上较欧洲、日本等其他发达国家更崇尚自由市场,反对政府干预,其价值观念倾向于认为:

1. 贫富差距是一种自然现象,是市场优胜劣汰的结果,政府对此不应过多干预;
2. 人为的收入分配调节政策只会鼓励懒惰、惩罚勤奋,不利于社会进步。

上世纪五六十年代,美国经济学家库兹涅茨还提出了著名的库兹涅茨曲线,指出一国在工业化早期,随着资源从农业向非农部门转移,收入分配状况将趋于恶化;但工业化发展到一定阶段后,经济各部门同质性上升,收入分配将自动改善,最后不需人为干预,就能实现较为公平的分配。

但从美国自身的情况看,这一理想情景并没有实现。

1900年至今的100多年来,美国每次不平等程度的下降,不是因为战争(如两次世界大战),经济危机(如大萧条),就是因为政策的重大变动(如加税、扩大社会福利支出),与经济各部门间平静自然的流动并没有多大关系。

而在社会平稳、政策亦不做干预的时间区间,例如1920年代和1980年代至今,美国不平等程度都是持续上升的,没有一丝“自动”缓解的迹象。

如果说美国早已完成工业化,库兹涅茨曲线并不适用于分析它,那么放眼全球,

无论是拉美、东欧还是日本、韩国,在跨越工业化进程中都未见到收入分配“自动”改善的案例,各国几乎无一例外都是贫富差距持续拉大、收入分配状况不断恶化。

而与“共同富裕”目标最为接近的北欧诸国,无一不是在税收、福利、教育等各项政策方面进行了大力度的收入调节。

启示二:“涓滴经济学”只是美好幻想
经济学传统上认为累进的税制有利于调节收入分配,即对越富的人群征收越高的所得税、资本收入税和遗产税。大萧条后,西方各国税收政策总体也是朝着增加累进性的方向迈进。

但1980年以来,涓滴经济学(Trickle-down economics)开始盛行,主张政策对富人减税,刺激富人的消费和投资,从而拉动经济增长、增加就业机会,最终惠及穷人,如水流向下“涓滴”。

里根和特朗普时期都实行过类似政策,即对富人减税的幅度超过中低收入人群。但是,富人受惠不假,而“涓滴”的效果却很难看到,最后的结果都是不平等显著扩大。

里根减税前的1946-1980年间,美国穷人和中产阶级的收入增速一直超过最富有5%的人群。而里根减税后的1980-2018年间,美国富人收入增速却远远超过穷人,其中最富1%人群的年收入增速达到最穷10%人群的10倍,贫富分化越来越尖锐。

2018年落地的特朗普减税也是类似,七十年来首次将最富1%人群的平均税率压得比穷人和中产阶级还要更低,美国税制比历史上任何时候都更加累退。

然而这并没有带来传说中的投资和就业加速增长,带来的只是贫富差距的进一步拉大。反过来,提高最高收入阶层的所得税也不像涓滴支持者所说的那样拖累经济增长。

1933年,罗斯福将胡佛时期的最高边际所得税率由25%提高至63%,完全没有阻碍“罗斯福新政”获得巨大成功。

跨国比较也不支持涓滴效应。如果我们审视所有发达国家就会发现,最高边际所得税税率从1980年至今下降的越多,同期

收入最高1%人群占国民收入份额增加的越多,即不平等程度扩大最多。

相反,未过多削减最高税率的国家,顶层收入者国民收入份额的增长要温和得多。而且,最高边际所有税的下降并未显著刺激生产率增长。

1980年以来发达国家之间人均国内生产总值增速大体一致,给富人减税较多的英国美国并未比减税较少的德国、法国、日本、丹麦或瑞典增长更快。

启示三:激进的劳工保护政策可能起到反效果

那么,是不是对工人及中低阶层的保护越多,社会就越公平呢?绝非这么简单。

1960年代后期,欧洲工人运动活跃,法国、意大利相继发生大规模罢工甚至暴动,政治风潮相应左转,政策开始打压资本,而对劳工的保护加强。

以法国为例,1968年戴高乐政府签署了格勒纳勒协议,将最低工资标准提升了20%。1968-1983年,法国政府每年都大幅提升最低工资标准,经通胀调整的最低工资上升了130%,而同期法国居民人均工资仅增长了50%。

起初,工人工资增速有了可观的提高,国民收入分配中劳动收入占比上升,资本收入占比下降。但一段时间后,法国失业率开始明显上升,工人状况持续恶化,甚至比政策左转还要糟糕。

同时期跨国来看,OECD国家数据显示,劳工保护越充分的国家,劳动收入占比的下降反而越严重。也就是说,激进的劳动保护政策不仅损伤效率和经济增长,甚至连缩小贫富差距这一目标本身都实现不了。

这一现象的本质原因是,资本是动态变化的。

在政策打压资本的背景下,一是新增投资会大幅下降;二是存量资本可以部分外流至对它更友好的国家,或者投入研发用于替代人工的新技术,二者都会带来就业和劳动收入的显著下滑。

因此,资本和劳动是动态平衡的过程,任一方过于强势都会引发另一方更激烈的

反弹和报复。

对中国的启示

我国的共同富裕政策同样需要精心的制度设计。经济政策制定必须尊重经济运行规律,忽略规律而简单追求单一目标,可能需要付出沉重代价,资本主义国家的教训给我们提供了前车之鉴。

启示一告诉我们,公平分配并不会自动实现。

尤其是,我国在改革开放前几十年资本和财富存量较少,社会中的财富分配与收入分配几乎等价。且家庭子女较多,财富继承几乎可以忽略不计。

经过几十年的高速发展,先富和后富人群的差距已经不容忽视,财富不平等的重要性日渐凸显。加上当前家庭子女较少,财富传承容易造成阶层固化。

因此,政策一方面应坚持培育开放竞争的市场环境,鼓励人们创新创业、提高收入、积累财富。

另一方面也应通过设计科学的资本利得税和遗产税来避免财富不平等的固化,并将这些税收用于夯实社会福利保障体系。

启示二在我国并不存在大的问题,我国税制的累进性已经很强,唯一需注意的是执行层面,如何保证对富人的税能够收得到。

西方国家的富人往往利用各种税收漏洞少交税,导致其实际(effective)税率特别低,我国也需要防范类似问题。

启示三是我国尤其需要注意的问题。所有经济主体都会根据制度和规则做出趋利避害的行为调整,因此政策设计不可刻舟求剑。

资本是重要的、不可或缺的生产要素,中国现代化的实现、中华民族伟大复兴离不开资本的投入。但资本没有祖国,哪里能获利,资本就去哪里。

因此,在处理资本和劳动两者的关系时,需要慎之又慎。对资本的税率如何设定,劳工利益怎样保护,都需要进行深入研究和论证。而且,经济发展水平不同的地区可能也需要不同的政策。