

权威专家接受中国证券报专访时表示

铁路体制改革关键在政企分开

□本报记者 孟斯硕

国务院机构改革方案将提交十二届全国人民代表大会讨论表决,其中,交通运输部大部制改革和既有交通管理部门的职能转变是方案中的重要内容。目前铁道部还未实现政企分开,铁路改革面临改革方案如何设计、铁路企业集团如何组建、铁路债务如何剥离分解、人员如何分流等一系列难题。长期从事铁路行政管理体制改革研究的专家张江宇在接受中国证券报记者专访时表示,铁路体制改革要注重效果、力戒形式,最关键的是要先将铁路政企分开。

中国证券报:在2008年国家大部制改革中,铁道部未并入交通运输部,当时主要观点是认为铁路运输系统具有独特性,比较复杂。当前铁路改革所面对的情况有所改变吗?

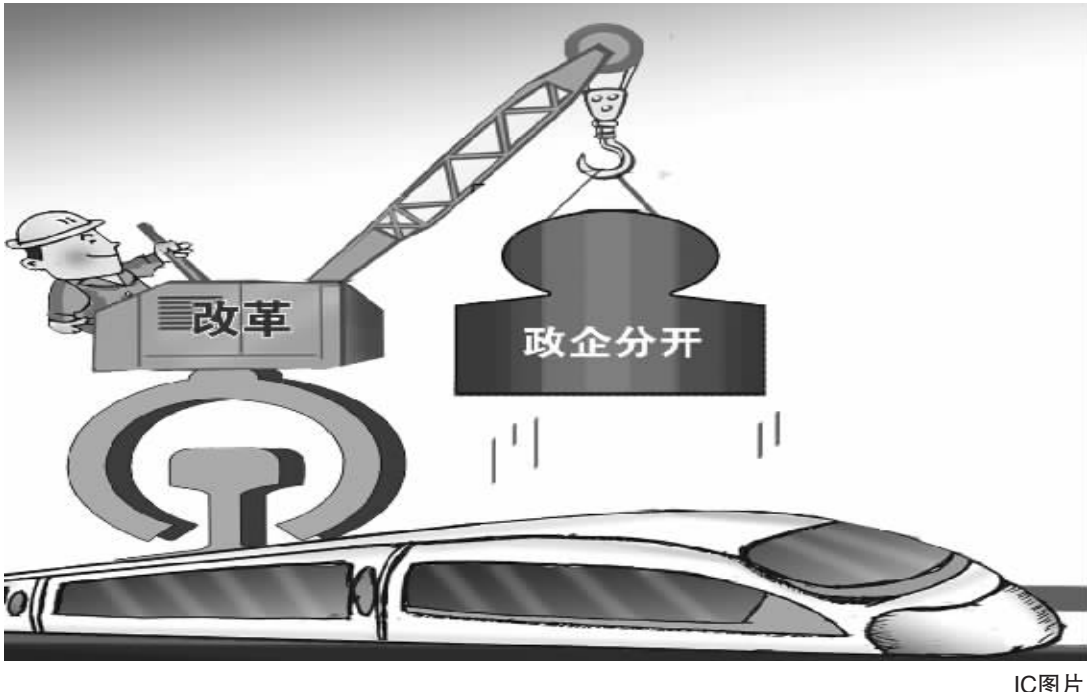
张江宇:交通运输管理体制改

革只是取得了阶段性的成果,改革最大的难点在铁路系统。

目前,铁道部还未实现政企分开,铁路大建设还处于高潮,截至2013年2月,铁路线路在建总规模里程高达2.3万公里,铁路安全也需要磨合、加强,线路建设与线路运营之间存在大量的关联协调。在此情况下,第一步,求真务实的办法是扎实、有效的推进铁路政企分开,为实现交通运输部大部制作准备。

针对铁路行政管理体制改革复杂的情况,2012年3月18日,国务院在《关于2012年深化经济体制改革重点工作的意见》中确定:按照政企分开、政资分开的要求,研究制定铁路体制改革方案。”根据此意见,铁道部在去年全面推进并实施客货运输组织等前期改革,为实现铁路政企分开做准备。

铁路之所以至今还未完成政



IC图片

企分开,更主要的原因还是铁路改革面临许多技术难点、难题,中央确定稳步推进的改革思路是一个非常准确的判断与定位,比较适用铁路系统。

首先,铁路是一个非常复杂的系统,它的建设、投资、运营三者关系紧密,因联网长短线路之间难以拆分,特别是运营的复杂程度,比一般的公路、民航、水运要复杂得多;二是全国铁路运输除大秦铁路、区域城际等铁路外基本是一张网,难以分割。运营具有联网、联动、联劳的特殊性,由此引起的统一组织、指挥、协调全路运输生产难以分割;三是管理运营效率与规模效益,在统一调度指挥下,铁路的管理运营效率高。从规模效益上看,线路保持在一定的规模下,效益高,缩小线路规模,如对线路拆分不当,自然损失了规模效益。

这些复杂的问题是客观存在

的,铁路也需要经过一步一步的改革来解决这些问题。铁路体制改革最关键的是要先将铁路政企分开。

中国证券报:铁路体制改革方案应如何设计?

张江宇:铁路改革应按照“求真务实、减少震荡、效果为重、绩效提高”的原则进行。铁路体制改革方案设计的第一要务是要注重效果、力戒形式。针对目前的铁路状况,在整体改革框架设计上,应考虑政企分开、人员分流、铁路行政管理职能、铁路企业的组建、铁路的建设与发展等若干重要方面。

铁路实现政企分开后,在组建铁路企业集团时,是成立一个铁路集团总公司,还是成立若干专业集团公司,抑或是其他组建方案,则需要做详细的测算对比研究,不能草率从形式上做决策。因为不管是一个公司,还是若干公司,必须

坚持的原则和考察标准是:改革后的铁路集团企业总体绩效必须是比原来提高,铁路基础设施必须按需建设,以适应并满足国民经济的发展;铁路投资来源必须更丰富,保证铁路建设稳步有序推进,不能有停工、延期等现象;铁路运营效率与运输效益应有提高;国家需要抢险救灾、紧急等运输时,能及时组织、调度,高效完成政府指令的运输任务。

从铁路改革的方法与策略上讲,可遵循“分步推进、分类安排”来进行。

中国证券报:铁路改革应如何有序、分步、分类推进?

张江宇:铁路改革要有顶层的框架设计方案,在此框架下,要有分步实施的方案。

第一步,在既有的铁路系统中,实现政企分开。分开后的铁道部应按照建设法治型、服务型政府的要求,进一步实现职能转变,

中移动千亿招标大幕即将拉开

4G时代移动互联应用将开花结果

□本报记者 王荣

全力冲刺4G建设的中国移动今年的建设目标是:20万个基站,总投资额高达1800亿元。业内人士介绍,虽然未透露具体开启时间,但推算4G的启动时间约为今年第二季度。

业内人士指出,4G短期不会带动中国移动整体资本开支的大规模增长。但4G所带来的更为多样化的移动互联应用,将成为投资追逐的热点。

总体投资逐年趋缓

“现在到了中国移动生死攸关的时刻。”业内人士介绍,相比2G时代中国移动70%的市场份额,3G时代的弱势格局让中国移动不得不加快4G的建设。

由于传统语音业务的下滑以及用户丢失,2012年前三季度中国移动实现营业收入4086亿元,同比增长6.4%;股东应占利润为933亿元,同比增长1.4%。而在上

半年,公司录得622亿元盈利,同比增长1.5%。也就是说,在第三季度,中国移动的业绩环比出现了下滑。

据中国移动内部人士介绍,4G的投资相比2G要大得多。业内人士介绍,4G的覆盖范围只有2G覆盖范围的1/16,即使采用各种方法,其覆盖范围也只有2G的50%,技术约束决定国内无线技术路线必定是2G/3G/4G将长期共存。换句话说,运营商需要建两倍的3G/4G基站才能达到2G的覆盖,这也是国际上大多数运营商运营3G不赚钱的原因。

有消息称,中移动有意将4G的资本开支纳入上市公司。而业内人士预测,2013-2014年是中移动投资4G最高的年份,因此,在至少1-2年的4G网络建设期内,中国移动甚至可能出现前所未有的业绩负增长。

按照中移动制定的三年资本开支指引,2012年为1319亿元人民币(下同),2013年及2014年分别

为1300亿及1250亿元。业内人士指出,综合判断,中国移动应该已经将4G的投资规划计入2012年和2013年的资本支出规划内。因此,4G短期不会带动整体投资支出的大规模增长。这也就意味着,4G网络的建设以及相关设备爆发性增长的可能性不大。

商业方面的限制也是决定4G

的投入是逐步释放的,中国手机用户3G渗透率截至目前仅为22%左右,绝大部分的用户是2G。

应用多样化空间广阔

目前,中国移动已经在广州、深圳、杭州等地开展4G的试商用。中国移动方面表示,据广东两地实测,目前TD-LTE最高下载速度超过80Mbps,达到3G网络的10倍左右,下载一部2G大小的电影只需几分钟。

“这无疑是把双刃剑。”业内人士介绍,在移动互联网的环境下,运营商其实没有增收增利。该人士介绍,进入3G时代,诸如微信

集中精力履行好政府监管、行业管理职能。铁路企业的组建可分两类情况来考虑:一是将目前不可拆的部分组建一个大的铁路企业集团总公司,负责铁路建设、投资和运营,包括国家开发性的线路和国防、民族性的铁路,负责管辖内所有运营线路的统一调度、指挥;二是将既有相对独立的线路成立铁路公司,如:大秦铁路、京沪高速铁路、京广高速铁路、沪宁城际铁路等线路已经具备实现市场化的条件。

第二步,铁道部剥离企业职能后,根据交通运输部、民航局、管道局内部职能整合的进展情况,适时撤并铁道部,组建新的国家运输部。

第三步,深化铁路企业集团总公司拆分改革。根据线路建设的进展与完善、线路市场化培育的进展程度,研究拆分总公司的路网。拆分方式有三个:一是直拆,将总公司按建设、投资、运营拆分,成立3个市场化的公司;二是横拆,将总公司按区域拆分,成立若干市场化的公司;三是将国家开发性的线路和国防、民族性的铁路成立一个公益性的国有铁路公司,由国家负责投资建设,委托其运营管理。具体哪一种方式最好,要通过评估、对比研究决定。

中国证券报:现在铁路发展中遇到很多问题,譬如管理机制、投资来源不足、债务负担较重等问题,铁路体制改革能否解决这些问题?

张江宇:目前铁路发展中的确积累了一些问题,当前铁路改革需要解决的问题主要有三个:一是铁路的效益和管理问题;二是铁路的投资来源和债务剥离问题;三是铁路运力短缺问题。通过铁路体制改革和管理机制、措施的逐步到位,将会有力地促进上述问题快速的解决。

石油消费税免税名单或两会后出台

石油树脂、芳烃溶剂油价有望回落

□本报记者 汪珺

中国证券报记者获悉,国税总局有望在两会后出台石油消费税的征收细则,对一些产品予以免税,同时对征收条件做进一步明确。

而近日中石化下发的一份指导意见则被市场解读为该细则的“风向标”。

指导意见提出,对裂解C5、裂解C9、C10重芳烃等产品暂不征收消费税。裂解C5、裂解C9主要用于生产石油树脂,C10重芳烃主要用于生产芳烃溶剂油,业内人士预计,石油树脂、芳烃溶剂油的价格有望因此回落。

细则或两会后出台

国税总局去年11月6日发布了液体石油产品消费税新政(简称“47号公告”),规定“纳税人以原油或其他原料生产加工的在常温常压条件下呈液态状(沥青除外的产品,按规定征收消费税”,并定于2013年1月1日开始执行。

由于新政涉及产品较多,且对涉税产品规定较为模糊,市场对消费税征不征收、具体如何征收等问题争论不休。

汽油生产企业认为存在二重征收(汽油含消费税);深加工企业则认为存在成本倒挂困境;调油商认为这将严重挤压调和汽油市场;而部分贸易商则看涨后市,积极备货。此外,一些省份针对新政纷纷出台了各地的“解读版本”,征收情况混乱。

中国证券报记者从业内人士处获悉,针对上述情况,国税总局正在制定石油消费税的实施细则,最有望两会后推出。

工信部支持传感器龙头企业发展

□本报记者 姚轩杰

工信部2月28日发布《加快推

进传感器及智能化仪器仪表产业发展行动计划》。行动计划指出,根据传感器及智能化仪器仪表技术发展趋势和产业存在的主要问题,将实施技术创新、产品升级、产业和企业转型升级、产业化应用四大工程。未来将培育产值超10亿元的行业龙头企业 and 产值5000万元以上的“外(中)而精、精而专、专而强”的创新型企业。

根据该行动计划,到2015年,以工业转型升级、发展战略性新兴产业、保障和提高人民生活质量为重点,着重于全产业链的系统推进;解决行业主干产品智能化、网络化、可靠性、安全性等关键问题;完成一批高精度仪表和新型传感

能源局:大力扶持海上风电发展

近日,国家能源局在京召开海上风电发展座谈会。国家能源局副局长刘琦在会上指出,必须充分认识发展海上风电的必要性和紧迫性,把推动海上风电规模化发展作为当前风电发展的首要任务。

海上风电具备资源条件稳定、距离负荷中心区域较近等优势,是未来风电发展的重要领域。受目前价格政策不明确、海域使用协调难度大、技术研发和施工体系不完善等因素的制约,我国海上风电发展较为缓慢,到2012年底,我国海上风电装机容量仅约30万千瓦。实现2015年500万千瓦目标的任务还很重,必须采取有效措施,解决制约海上风电发展面临的突出问题,加快推进海上风电开发,促进我国海上风电持续健康发展。

刘琦指出,未来要着力推进海上风电发展,重点抓好以下五

项工作:一要加快推进已核准和正在开展前期工作的海上风电项目建设,积极扩大海上风电的建设规模;二要建立有利于海上风电发展的协调机制,为海上风电项目规划和建设提供便利;三要研究制定海上风电的标杆电价政策,引导海上风电产业持续健康发展;四要加快完善海上风电产业服务体系,规范海上风电项目建设和运行;五要加强海上风电领域的国际合作,积极引进国外先进技术和工程经验,不断提高我国海上风电的技术水平。

据了解,欧洲海上风电已取得显著成绩,截至2012年底,欧洲海上风电装机容量达到500万千瓦。而且,欧洲把海上风电作为风电发展的重要领域,制定了到2020年建成4000万千瓦、2030年建成1.5亿千瓦的发展目标。(郭力方)

原料价格大幅上涨

水产饲料企业将陆续提价

受生产原料价格上涨推动,近日部分水产饲料龙头企业对虾

料进行了提价,其他公司在3月上旬也有望陆续提价。

业内人士判断,在这一轮涨价中,常规淡水鱼料可能上涨50-100元/吨,常规虾料涨幅为300-400元/吨,鱼虾混养料应该有100-200元/吨涨幅。广东海大集团董事长薛华日前接受媒体采访时表示,由于鱼粉价格太高,对鱼粉依赖性比较高的品种如对虾饲料,会考虑近期启动涨价。

据中国饲料行业信息网数据,2012年鱼粉由年初的7500元/吨,一路盘升至13500元/吨,在年

末出现高位回落,以13000元/吨的价位结局。进入2013年,进口蒸汽鱼粉价格再次攀升,近日已到14000元/吨,而进口普通鱼粉也达12000元/吨。

分析人士介绍,饲料企业采用成本加成定价,毛利率基本稳定的策略。饲料行业集中度高于养殖行业集中度,相对下游的分散养殖户饲料企业议价能力更强,也能够实施该策略。过去3-4年间,玉米、豆粕价格大幅上涨,而饲料企业利润率并未出现趋势性向下就是明证。水产料板块的上市公司有海大集团、通威股份等。(顾鑫)

农业综合水价

改革试点范围扩大

□本报记者 郭力方

中国证券报记者从相关渠道获悉,水利部近日印发《关于征求开展农业水价综合改革示范工作意见的函》,拟全面扩大农业综合水价综合改革试点。

2008年以来,中央财政安排专项资金先后在20个省(区)125个县(区)实施农业水价综合改革试点工作,示范区通过末级渠系节水改造、供水计量设施配套建设、农民用水户规范化建设和农业终端水价制度改革等,在促进农业节水、粮食增产等方面取得显著成效。不过,由于配套资金投入不足等问题,试点的规模化扩大受到影响。

去年以来,国家先后明确在东北和西北、华北等北方粮食主产区推广农业节水灌溉面积,并拟定农田水利基本建设资金将重点投向这一领域。去年冬春,这一资金规模已达3364亿元。尽管如此,由于灌区农业终端水价机制存在一系列亟待改进地方,一定程度上影响到灌区节水灌溉工程的运行效益以及灌区农户推进节水灌溉的积极性。有鉴于此,推进农业综合水价改革成为必要之举。

据了解,水利部目前正在制定推进农业水价综合改革

的指导意见,其主要内容,一是推进改革试点范围由此前的128县区进一步扩大至全国千余县;二是将在试点区域加大农业节水及灌区节水灌溉工程的运行管理财政补贴力度。

分析指出,农业水价综合改革作为水利部推进灌区节水灌溉面积工作的一项重要内容,有利于通过疏导农业节水灌溉产业终端的瓶颈因素,通过提升节水灌溉工程运行的效益来刺激终端市场需求,进而加快上游节水灌溉技术设备及工程施工招标的进度,对于节水灌溉市场特别是龙头企业将形成普遍利好。