

■本报赠阅全国人大、全国政协、中央国家机关、国资委系统、世界 500 强、中国 500 强、中国企联会员企业 ■新闻热线：010-68701236 ■新闻监察：010-68701250 68485798 ■广告热线：010-68420501 ■发行热线：010-68701548

蔬菜滞销的“市场化”之踵 02

日本震后中国“核电”发展路径 03

“电荒”升级 04

央企董事会改革加速 05

将社会责任与包容性增长纳入企业战略 06

家电巨人博弈上演非理性竞争 07

两个月内，央企挂牌转让所属地方资产，项目高达上百个，资金总额超过 60 亿元，地域覆盖绝大多数省份

央企地方项目转让潮

■本报记者 李志豹 /文

本报记者从北京、上海、天津、重庆等四地央企产权交易平台了解到，自去年以来，央企地方资产被处置的项目日渐增多，而今年的三、四月份，尤为密集。

来自北京产权交易所的交易数据表明，包括国有资产在内的一季度产权成交项目为 2545 项，同比增长 92.8%，成交额 752.23 亿元，同比增长 101.17%；而其中非国有产权交易挂牌交易仅 20 余宗，金额 25 亿元。

与之形成鲜明对比的是，近两年来央企投资地方项目与兼并重组地方企业的热潮一浪高过一浪，越来越多的地方企业相继嫁入豪门。然而，央企与地方联姻的欢庆，并不能掩饰央企在某些地方项目运营上的尴尬遭遇，以前投资或收购的一些企业，已经处于严重亏损或亏损的边缘。

2010 年，央企就曾掀起一股低效资产处理高峰，中石油曾经一次挂牌意向出售资产高达 72 项，中航集团、中国北车、中国电子、五矿集团、华润集团、神华集团等多家央企也纷纷转让旗下不良资产。

“这显然与央企及地方政府的初衷背道而驰。”一位接受采访的国资分析人士对本报记者表示，央企地方项目的转卖，为此轮央企大举进军地方的未来前景，提出了警醒。

清理地方项目

本报于 2011 年 4 月 15 日刊登了央地对接的一组报道，从国资委、央企、地方政府三个方面分析了近两年央地对接的新热潮。然而，记者通过央企产权交易市场发现，央企在大肆投资或收购地方项目的同时，也在紧锣密鼓地处置旗下部分地方股权项目。

3 月份刚与甘肃签署完一个战略合作协议和一个具体开发项目，中国黄金集团就分别于 4 月 2 日、4 月 8 日、4 月 24 日在北京产权交易所挂牌转让其全资子公司持有的西藏中金矿业有限公司 100% 股权与四川平武中金矿业有限公司 100% 股权、甘肃康县华泰黄金矿业有限公司 100% 股权、宽城金地矿业有限公司 80% 股



自去年以来，央企地方资产被处置的项目日渐增多，而今年的三、四月份，尤为密集

权。

事实上，与中国黄金一样“两头”都在忙的央企不在少数。

4 月 12 日，甘肃中盛矿业有限责任公司 40% 股权以 9753 万元的价格挂牌北交所，其控股股东五矿投资发展有限责任公司，即是中国五矿集团公司的子公司。而就在去年初，中国五矿还分别将其持有的中山长虹 10% 国有股权、五矿海勤期货有限公司 100% 股权挂牌转让。

同样忙碌的还有中国兵器装备集团，近日一连将旗下重庆嘉陵华光光电科技有限公司 100% 股权及 2440.12 万元债权、重庆望江摩托车间制造有限公司 50% 股权、广州奥德利夜视光学仪器有限公司 51% 股权三个项目推上产权交易平台。

值得注意的是，今年，在产

权市场上的项目转让发生了一些变化。与去年主要是央企房产、酒店项目的挂牌不同，今年产权交易市场上的央企股权转让项目涉及的央企数量、行业领域与地域更为广泛。

记者对比发现，大规模央地对接中的央企及省份几乎无一幸免。中国黄金、中国兵装、中国电子尽在其列，而重庆、四川、广东成为重灾区。其中，2011 年即有 13 个股权转让项目出售的重庆最为显眼，北京、上海、河北等省市紧随其后。

今年以来，央企加大了对投资项目的清理力度。“重庆联合产权交易所高级顾问杨晓舫告诉本报记者，效益不好、增长缓慢、重复投资的地方项目陆续会被挂牌产权市场，寻求出售。

记者还发现，央企转卖地方项目

所在的行业也颇为广泛。机械工业、电子工业、矿业、化学原料、广告、金融、交通运输业、石油石化、社会服务业等，基本包含了央企所从事的大多数行业类别。

比如中国大唐电力集团，在 2009、2010 年大肆进军西南地区之后，同时也在清理其他不良资产。4 月 27 日，旗下公司大唐发电以 1.26 亿元标的挂牌转让控股子公司河北大唐国际华泽水电开发有限公司 90.43% 的股权，这家注册资本 5916 万元、主营水力发电生产的企业，2010 年仅实现营业收入 137.91 万元、净利润 105.36 万元，截至 2011 年 2 月底，营业收入为 0 元，净利润亏损 91.05 万元。以 1 亿多元的资本运作百万级企业，实为低效。

(下转第二版)

TCL 股价“异动”背后

■本报记者 许意强 /文

“想不涨都难。”一位股市投资者对 TCL 集团（000100）如此评价说。

TCL 公司目前正被诸多利好包围，与三星电子在液晶面板生产上的资本合作、TCL 新疆能源产业落地、世界第一大稀土铌钽矿项目传言……但揭开炒作狂潮之后，与三星的合作将给 TCL 带来什么？注册资金仅为 2000 万元的新疆能源公司如何撬动传闻数百亿元的矿产开采？如何权衡在环保新能源、医疗电子等新领域的扩张布局？

“TCL 投资的华星光电 8.5 代液晶生产线，总投资额就高达 245 亿元。而 TCL 的总市值也不过就在 250 亿元左右，如何撬动这么大的项目，是个问题。”一位家电行业分析师说。

本报记者初步调查的结果是，拜城铌钽矿的开发权属于北京德翰集团，而德翰与 TCL 存在何等关系。一切悬疑，皆等答案。

股价异动

4 月 1 日，TCL 集团的收盘价为 4.37 元，经过 15 个交易日的发酵后，4 月 28 日的收盘价已达到了 5.71 元，涨幅高达 31%。而同一时间内，上证指数从 2949.46 点小幅回落至 2887.04 点。

TCL 董事长李东生对此颇为高兴。“我不能评论股价，但你看过往六个月我们股价的表现，其实是优于大市的。”他在微博上公开表态。

短短 15 个交易日之内，在 TCL 股价持续上涨的背后，却是一轮接着一轮的消息被不断释放。4 月 21 日中午，TCL 突然发布停牌称，“对股价可能产生较大影响、没有公开披露的重大事项，自当日下午 1:00 起停牌”。随后，市场迅速传出消息称，“4 月 1 日，TCL 集团与乌鲁木齐经济技术开发区（头屯河区）签订框架协议，建设 TCL 新疆产业园项目，同时新疆 TCL 能源有限公司也揭牌成立。”

市场还传言，TCL 新疆能源有限公司已与新疆达成初步协议，将于近

期择机签订投资开发世界第一大稀土矿——新疆南部拜城县特大型稀有金属铌钽矿，预测铌矿资源储量超过 10 万吨，钽矿资源储量超过 1 万吨。这座特大型稀有金属矿藏位于拜城县县城以北直线距离约 47 公里的天山深处波孜果尔山区，预测开发后的总价值将超过 1300 亿元。

当天股市收盘后，TCL 公告其核心内容却是 TCL 在主业液晶电视项目上与三星达成了资本层面的合作关系。4 月 23 日，TCL 集团发布澄清公告，承认 TCL 新疆产业园项目一事属实，并表示新疆 TCL 能源有限公司早于 2010 年 7 月 26 日成立，由集团的全资子公司惠州市 TCL 创业投资有限责任公司出资 1300 万元（占其注册资本的 65%），新疆兴宇华安矿业投资有限责任公司出资 700 万元（占其注册资本的 35%）。由于公司尚未取得勘查许可证和采矿许可证，各项工作尚在前期筹备阶段。“于近期择机投资开发世界第一大稀土矿——新疆南部拜城县特大型稀有金属铌钽矿”一事并不属实。

(下转第二版)

物流全环节成本清单

■见习记者 原金 /文

高物价笼罩下的市场，究竟“贵”在哪里，是产地？还是运输？本月 23 日，上海市发改委联合四部门发布集装箱运费标准，取消上海市各集装箱堆场自设的燃油附加费、夜间操作费收费项目，并对港区调箱门费等都做出了不同程度的下调。

不堪重负的运输人员在繁琐的各种费用下，显得力不从心，将仅有的一点点利润消耗殆尽。记者近日来连续走访了公路汽运、港口运输和集装箱运输，试图将真实的货运成本和行业真相厘清于众。

长途支出

连番上涨的油价是最直接的成本花费因素。对于从事物流运输业的人来说，不仅仅是油价，其它的费用，也会占到成本的很大一部分。

在北京东南四环十八里店附近的一个物流园内，记者随机采访了一个专门从事长途业务的司机。

据司机介绍，他长年在广州至北京这条线路上搞运输，每一个来回大约花掉接近十天的时间。当问及每次运输货物的费用以及成本时，司机给记者算了一笔账，“我从广州拉货到北京，这一路上高速的费用很大，每个省都要有，这是一笔很大的花费，再就是油费，从广州跑到北京，油费加过路费差不多要一万三四的样子。”

“虽然每次运输的费用都不一样，但打个比方，假如一次运输，老板给的是一万五千块钱，然后，一路上过来油费大约是七千左右，各种路费再加上就到了一万三四了，每一次最多也就挣一两千左右的样子。”司机一边算自己的账，一边对记者抱怨现在各项费用之高。当问及油价问题时，他说，这次汽油涨价，每次从广州到北京，要多花大约四百块钱，这也是一笔不小的费用。

记者了解到，国内长途运输的成本花费主要有以下几种：燃油费、通行费、停车费、驾驶员工资、运输车辆折旧费、购置车辆所花费的费用等。此外，还有其它的一些费用，如货物装卸和卸车费用等零散的花销。

这些费用在长途运输途中都会计算在所耗费的成本当中，除去客户一次性支付的货款，基本上都会让运营商来承担，这样算下来，最后的利润微乎其微。

港口成本

据了解，一般来说依托港口而生存的港口运输业所需要支出的费用项目是非常多的，一般车队运输货物都需要考虑各种费用来计算自己的成本。

以天津为例，在港口主要收费是运抵费用 200 至 400 元，服务费 50 至 80 元，制单费用 20 至 50 元，铅封费用 15 至 50 元，吊费 120 至 180 元。堆场所要花费的费用大约有这几种，在产地装箱 20 尺的集装箱大约在 400 元左右，40 尺的集装箱在 650 元左右。如果货物不装载上船，就会产生更多的滞箱费、堆存费、退关转船等。

在上述费用中，运抵费是属于堆场收的固定费用，而运输成本和距离有很大的关系。如果要计算全部成本的话还有一些需要考虑，柴油费是最主要的单趟成本，每次的油价上涨都有比较大的影响。高速公路费和路桥费是仅次于油费的第二大成本，但是这里面有很大的隐性成本，比如高箱超高罚款。

再有，就是运输所承担的风险，运输车队老板要考虑发生事故后的损失，出一次事故轻则 1—2 万元，多则数十万元，这是一个非常大的隐性成本。万一出现事故，之后各种拖车费、鉴定费等等，都需要花费。

另外一项就是路政和交警的罚款，这对于最终成本和利润的计算是一个很重要的因素。

集港花销

天津港的车队老板刘斗（化名）给记者算了一笔账，介绍从天津出发运货到石家庄，整个全程的各种开支项目。

根据目前从天津往石家庄方向运输货物的行情，产装（在港口提取空集装箱，然后到工厂装货，再把装完货的箱子送到天津港）一个集装箱的价格大约是 3900 元或者 4000 元。

这期间，要花去油费和高速成本费 2000 元，堆场的费用 650 元，罚款 200 元，司机的工资 200 元，保险费 150 元，税款 160 元。

“这些都是直接产生的费用，不同的车油耗不同，我的车队属于马力比较小的，而且几乎不走高速，另外就是摊销公司的其他费用，算下来，一辆车一天也就是只有 300 到 400 元的费用，一辆车一天的净利润也就只有 200 元多一点，不到 300 元，所以现在的运费很透明。”刘斗推算自己这一次运输过程中所需要的费用，他坦言，现在车队运输基本上利润很少。

“要是单独计算在港口的费用，是这样的，刚刚说的 650 元堆场的费用，里面包括 400 元的运抵费，150 元的吊费，80 元的服务费，20 元的铅封费等费用，不同的堆场，费用具体还会有些差别。”

敬告读者
因五一国际劳动节放假，本报 5 月 3 日休刊一期，5 月 6 日恢复正常出版。
本报编辑部