

云南高速提价或为发债“铺路”

本报记者 穆瑞

在“十一”长假推行高速公路小客车免费政策余温未消，取消路桥收费的呼声日渐高涨的背景下，云南高速逆市提价引爆了舆论，大量云南省网友在网上表达自己“被代表”。

11月21日，云南省物价局召开听证会，就提高高速公路收费标准听取相关意见。

此次参加听证会的代表共有24位，两个备选调整方案中的方案二以17票赞成7票反对胜出。目前此方案尚等待云南省委、省政府的批准。

全省公路货物运输成本上升0.8%

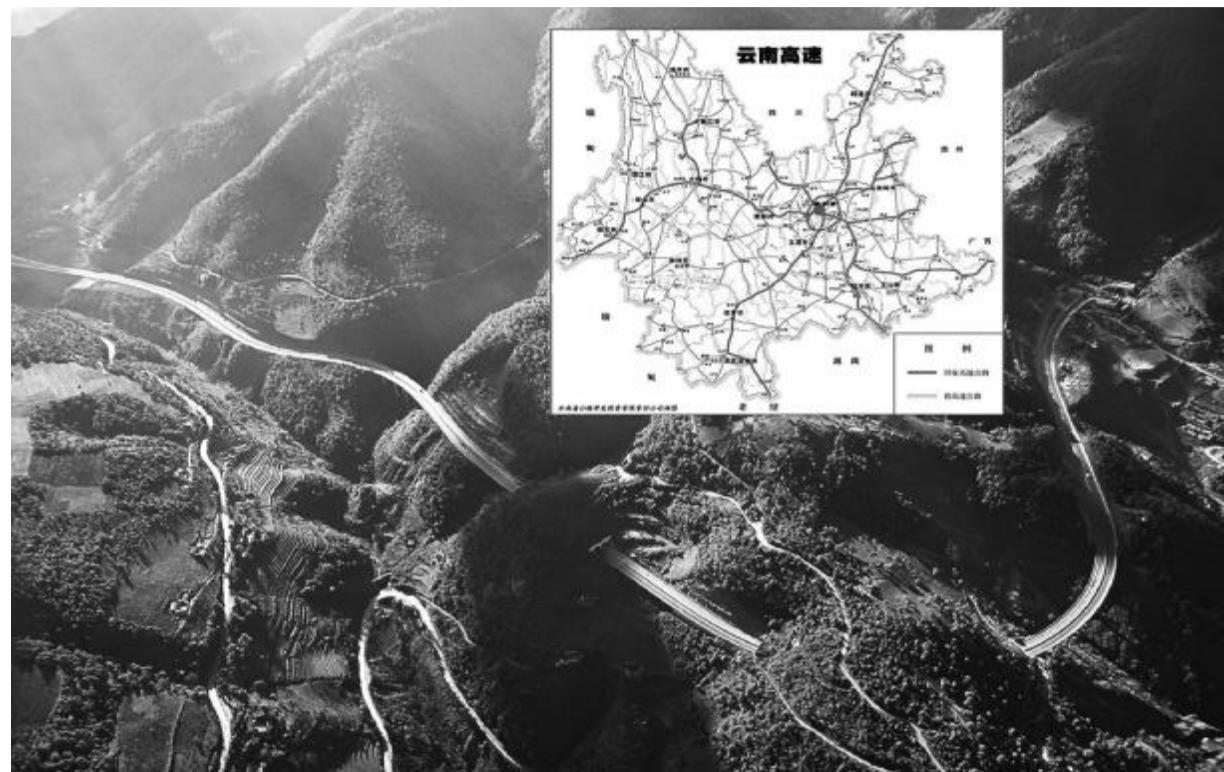
据统计，调价后客运票价预计上升5%左右，货运方面，预计调费将影响全省公路货物运输成本上升0.8%左右。

云南高速公路提价的理由之一是，经营高速公路的企业亏损。其中，云南省公路开发投资有限责任公司是云南省政府出资设立的国有独资公司，是全省90%以上高速公路的管理方。据该公司副总经理张从明介绍，公司资产负债率从成立之初的69.18%攀升到现在的76.74%。公司最近三年（2009—2011）营业总收入130.33亿元，支付贷款利息就高达154.6亿元，同时偿还贷款本金194.91亿元，收支严重倒挂。

论证会的方案陈述人认为，云南省经营性高速公路坡多路陡、山高谷深，地质结构复杂，建设和经营成本高，收费标准长期偏低，定价机制不完善，收费标准单一，车流量小，经营主体亏损严重，建设资金难以筹措等成为制约该省高速公路建设的主要因素。因此，调高价格成为必然选择。

资料显示，目前在建的大丽、保腾、昆武、昆明绕城高速公路西北段平均每公里造价概算已达9000万元左右；拟建高速公路平均每公里造价可能突破亿元。据统计，云南高速公路平均每公里造价是中东部地区的2—3倍。此外，云南地质灾害频发，公路养护和经营成本高。

此外，该省30条经营性高速公路中，22条的基本费率是客车每车公里0.43元、货车每吨公里0.08元。单一的



费率标准，形成了“好路”争相投资、“差路”无人问津的局面，投资主体的积极性不强。

援引云南省交通厅一名官员在当地媒体的话称，2011年全省高速公路共收取车辆通行费69.6亿元，扣除管养费用23.9亿元后，尚不足以支付贷款利息65.9亿元，亏损20.2亿元。

据悉，云南省公路开发投资有限责任公司每年收取通行费不足以返还近1000亿元贷款产生的近70亿元利息。

目前云南11个高速公路经营主体的资产负债率普遍较高，近3年资产负债率均在75%左右。较高的资产负债率加上偏低的现行收费标准，导致向银行申请贷款的难度加大，直接影响了资金周转和正常经营，更影响到后期公路建设的资金筹措。

高速公路成本定价存漏洞

尽管云南省发改委主任米东生表示，收费调整体现了社会公平原则，解决了部分经营性公路投入大、收益小、长期亏损的问题，有利于改善投资环境，提高投资公路的积极性，有利于经济社会的长远发展。但民间还是对此表示质疑。

就在举行涨价听证会的第二天，有媒体爆出云南省公路开发投资有限

责任公司拟于近期发行6年期、总额为20亿元的企业债，该计划已通过国家发改委相关部门的审批，正处于询价阶段。同时，该报道还指出为粉饰报表，该公司将涉及上千公里的“二级公路”资产从其资产负债表划走。

而就在方案二获得过半票数支持后，听证会上唯一的金融代表单位国开行的代表发表了对调整方案的看法。他认为，通行费标准调整后，各经营主体的还本付息能力加强，金融单位将会全力支持云南公路建设。而此前，滇公路从2009年开始，就因为糟糕的财务状况很难获得银行贷款了。

有投资人士认为，云南高速拟涨价是为再次发债买信用。
截至2011年底，云南省高等级公路密度每万平方公里为333公里，高速公路密度每万平方公里为69公里，均低于全国493公里和88公里的平均水平，而毗邻的贵州省高速公路路网密度已达114公里。

同时，在建成的公路中，高等级公路占比较小。据云南省交通行业统计，2010年云南省高等级公路占全省公路里程的4.4%，低于全国平均水平6.3个百分点，在全国排第29位；2011年高等级公路占全省公路里程的6%左右，占比仍然较小。此外，高速公路“成段不成线”、高等级公路“成线不成网”现

象突出，“卡脖子路”和“断头路”急需提升改造。

为了改变这一状况，云南省“十二五”规划提出，至2015年全省高速公路里程将达到4500公里，2020年达到6000公里。其中，“十二五”期间续建777公里，新开工1838公里，合计里程达2615公里，资金需求约2400亿元，资金筹措任务十分艰巨。“涨价或许也是其为支持高速路网继续发展不得已为之的选择。”

云南省消费者协会的听证代表李梅认为：“从全省9个经营主体近3年的经营情况看，营业利润逐年好转，说明加强公司内部管理，严格成本控制同样重要。”李梅建议加强政府监管和审计监督，确保消费者的财产权和知情权。

云南震序律师事务所管委会管理合伙人、律师事务所副主任张宏雷认为，此次经营性高速公路成本定价调查中存在几大漏洞，例如高达9亿元的“其他成本”不知道是何种支出，经营性高速公路经营公司的招待费没有列明数额，没有向听证代表披露第三方的审计报告等。

另外，张宏雷表示，高速公路货运超载已成社会问题，而超载的主要原因是由于物流成本偏高，提价无疑将进一步加大物流成本。“如何杜绝超载导致车祸？”

（上接第九版）

“事实上，很多项目工期都非常紧，都是被逼出来的项目。”上述人士称。

数据显示，2001年到2011年10年间，城市污水处理厂数量年均增长速度约13%，处理能力增长速度23%。截至2011年，我国建成投运的城镇污水处理厂超过3100座，污水日处理能力超过1.5亿立方米，城市污水处理率达到82.6%。从数量来看，市场化运营程度约为50%，其中BOT项目数量占大多数。

“现在有的项目基本是‘赔本赚吆喝’，因为所采取的运营模式，回款时间比较长，有时可能导致利润被消磨掉。”魏超龙直言。

尽管资本市场一致看好水务市场，但是水务服务是资本沉淀性行业，资本市场单一的股权和债券融资，使产业主体融集的资本成本巨大，但产业本身的特性决定了其难以

支撑资本的高收益要求。与产业发展匹配的低收益、长稳定的金融配套工具严重缺乏。

政策扶持将加大

中国环保产业协会水污染防治委员会秘书长王家廉预测，“十二五”期间工业废水污染治理投资总需求超过1250亿元左右，年均治理投资额为250亿元左右。

但是，水务产业集中度低，最大的水务集团其服务市场份额也不过5%。市场过度分散制约了行业的技术进步及服务的集约化。“目前市场缺少龙头企业，因为市场相对比较分散。”魏超龙如是说。

2012年以来，国家对水行业政策扶持力度进一步加大，继《全国城镇污水处理及再生利用设施建设规划（2011—2015年）》和《城镇排水与污水处理专项规划》等一系列政策出台

之后，我国将在预算内增加投资145亿元，支持城镇污水垃圾处理设施及污水管网工程建设，比2011年增长幅度高达230%。

有消息称，2012年度污水垃圾处理设施中央预算内投资项目金额近500亿元，按照中央统一部署，到2012年底，各地落实这些项目资金投入的比例至少要达到75%以上。为确保项目如期完成以及实现《“十二五”全国城镇污水处理及再生利用设施建设规划》和《“十二五”全国城镇生活垃圾无害化处理设施建设规划》中提出的目标，中央政府层面近期不断加强各地落实项目的督察和敦促力度。

北京晓清环保集团董事长韩小清认为，在“十二五”期间应该发展大环境部制，将国土、林业、海洋等部门合并，将环境问题统一管理、协同发展。另外就是对中央对地方环境指标进行绩效综合考核，对不达标者进行处罚。希望进一步开放环评、监测、管

理市场，推动环保市场化进程，加速科研体制改革，用科学技术推动环保事业发展。

作为在煤矿矿井水处理获得重大突破的北京中力信达环保工程有限公司，早早地把目光盯在这块蛋糕上，中力信达副总经理谢东岳认为，构建循环经济产业链，追求环境保护和综合效益最大化，逐步形成以煤炭综合开发、深度利用为核心的绿色、低碳、高效的发展模式，是矿山绿色发展之路，也是一个必然选择。

清华大学水业政策研究中心主任傅涛称，按照官方数据，10年之前，工业废水处理已经达到90%以上，工业废水处理远远超前于市政污水处理，实际上却是远远滞后。工业废水处理的商业模式也不清晰，因为它不是污染自己主动做的，取决于第三方的监管，如果监管不到位，那就是虚拟的，如果监管时断时续，那这个产业没法实现持续生产。

资讯

王茅酒业携国际资本打造白酒品牌

11月29日，贵州茅台镇王茅酒家族传承人王祯携手香港金融机构软库金汇（SBI）结成战略合作项目，成立中山王茅酒业。香港软库金汇（SBI）金融服务公司将携海外资本先期向王茅酒业投入2亿元，预计三年总投资不超过8亿元的资本，共同打造王茅系列酒。

据介绍，“王茅酒”是三大茅酒鼻祖之一，新中国成立后，仁怀县政府将王茅、华茅和赖茅这三个茅酒鼻祖逐一收购，建立了贵州茅台酒厂。王茅酒逐渐退出了历史舞台。如今重塑王茅酒品牌，香港软库金汇（SBI）金融服务公司副总裁司徒荣勋表示，王茅酒业把生产制造基地设在贵州茅台镇，力求做大做强，营销中心设在广东中山，按照现代营销模式，全力打造王茅酒为白酒强势品牌。

博世奇瑞埃泰克三方合资成立汽车多媒体公司

11月27日，在芜湖桥鸿皇冠假日酒店，全球领先的汽车技术和服务供应商博世宣布，与奇瑞、埃泰克两家公司共同投资的博世汽车多媒体（芜湖）有限公司正式成立。来自全国各地数十家媒体记者见证了这一历史时刻。

该公司是由博世中国与奇瑞旗下芜湖瑞创投资公司及澳大利亚埃泰克汽车技术有限公司共同成立的合资公司，位于芜湖市经济开发区。博世持有公司的60%股权，并拥有该公司的执行领导权。新公司将成为博世汽车多媒体仪表业务单位在亚太地区的工程技术及生产中心，负责汽车仪表组及转载信息娱乐系统的研发、生产和销售工作。预计年产量将达到200万件以上。

据了解，今年4月25日，博世（中国）投资有限公司、奇瑞汽车股份有限公司、澳大利亚埃泰克汽车技术有限公司三方在北京正式签约，成立合资公司，开发和生产汽车多媒体产品，包括汽车组合仪表及信息娱乐系统产品。

分析人士认为，通过此次合作，未来，博世汽车多媒体业务将覆盖从高端到入门级各细分市场，进一步拓展在亚洲的业务；同时，这项合作也会深化奇瑞和博世的战略合作伙伴关系。

欲速不达 快递“禁飞令”急刹车

“

为迅速抢占市场，快递行业呈现诸多问题，尤其是“玩命快递”成为行业的一个显著特点。众多快递公司单纯地将“快”字放在首要位置，认为只有越快越好，越快才能占领市场，才是对客户最好的服务。

本报记者 陈青松

近日，中国航空运输协会（以下简称中航协）分别对国内多家快递公司做出处罚，注销了圆通、韵达等四家公司的二类航空货运代理资质，并请各航空公司终止相关合作，不承运其揽收货物。

然而，时隔仅仅一天，中航协再次开出“罚单”，此次被罚的是北京飞力士物流有限公司。中航协公告称该公司私刻南航确认章，并加盖在《非限制性物品运输声明》上，严重影响正常飞行安全，决定注销该公司的二类货运代理资质。

受到处罚的只是快递企业子公司

据了解，此次中航协罚单出炉，源于今年10月22日南航CZ6524航班在辽宁大连落地后发生的货物燃烧事件，上述四家公司的瞒报、谎报行为险些酿成恶果。

在接受《中国企业报》记者采访时，韵达快递公司相关负责人向记者透露了中国航空运输协会注销二类航空货运代理资质一事的经过。

据这位负责人介绍，今年10月21日，浙江省磐安县一位客户将一份快件交给磐安县韵达物流有限公司（为韵达快递具有独立法人资格的加盟网点，且该网点和该客户签订有寄递安全责任协议）。

10月22日，上述快件交给汇航代理商，汇航代理商又将该快件交给启航代理商，航空货物代理商未检查出该票快件属于违禁品，这才导致了之前航空违禁品事件的发生。

中航协“禁飞令”之后，是否意味着圆通和韵达将暂时无法用飞机来承运货物而将快件业务转到陆运为主？

在接受《中国企业报》记者采访时，上述韵达快递相关负责人否认了这一说法。这位负责人向记者表示，韵达将尊重中航协的处理决定，但这一处理不会对韵达快递业务有明显影响。

11月28日，《中国企业报》记者致电上海圆通速递有限公司，相关负责人告诉记者，此事对圆通的影响有限，主要因为中航协取消的只是上海圆通一家公司的代理资格，仅针对上海圆通。除上海圆通外，“圆通旗下还有北京圆通拥有全国航空货运的代理资质，因此北京圆通及其他各地圆通不受影响。”

分析指出，这份罚单对圆通速递来说，意味着它在上海地区1年内无法通过航空承运货物，然而快递公司仍可以借助第三方公司的方式进行快件航运。

实际上，记者在调查中发现，这次受到处罚的只是快递企业的子公司，并不会影响受罚企业的快件配送。

即使上海圆通本身，也没有受到处罚事件的影响。

《中国企业报》记者询问上海圆通一位黄姓经理，对方表示，目前仍然可以通过航空进行快运。此外，上海圆通多家代理机构也表示目前可以通过航空进行快运。记者致电上海圆通客服，客服表示目前仍然可以通过航空进行快运，运转正常。

记者在调查中发现，受快递公司拒收电子产品或受中航协处罚圆通事件影响，多家快递公司对电子产品都相当慎重。

顺丰快递业务员告诉《中国企业报》记者，像笔记本、MP4等电子类产品，以前可以走航空，现在只能走陆运。至于具体的原因，业务员则无法说清楚。

圆通快递工作人员表示，如果电子产品里有内置电池，则不能揽收。

然而，记者在网上查了快件禁运的产品范围，里面并没有电子产品这一项。

有消息称，“禁飞令”后，电子产品只能通过陆运寄出，也直接影响了部分以出售电子产品为主的网店。此外，很多手机厂商单纯依赖邮递作为销售和售后维护方式。在“禁飞令”的影响下，手机企业将会受到冲击。

“玩命快递”成为行业显著特点

据记者了解，近几年来，随着我国国民经济的快速发展，我国速递产业也搭载着经济的快车迅猛发展。尤其是电商爆炸性发展，快递行业竞争越发激烈。

据中国交通运输协会快运分会的统计数据显示，2012年，中国航空快递市场收入和业务量至少保持15%以上的增长。

为迅速抢占市场，快递行业呈现诸多问题，尤其是“玩命快递”成为行业的一个显著特点。众多快递公司单纯地将“快”字放在首要位置，认为只有越快越好，越快才能占领市场，才是对客户最好的服务。

（下转第二十一版）