



成品油价格微涨

汽柴油价格每吨均提高60元

本报北京12月12日讯 记者林火灿报道:国家发展和改革委员会今日发出通知,决定自13日零时起,将汽、柴油价格每吨均提高60元,测算到零售价格90号汽油和0号柴油(全国平均)每升分别提高0.04元和0.05元。

此次成品油价格调整后,成品油生产经营企业供军队及新疆生产建设兵团、国家储备用汽、柴油供应价格每吨分别为8535和7705元。其他成品油价格相应调整。供交通、民航等专项用户汽、柴油最高供应价格每吨分别为8935元和8105元。其中,供渔业、林业、农垦用汽、柴油供应价格暂按供军队用油价格执行。

国家发展改革委有关负责人表示,此次成品油价格调整幅度,是按照现行成品油价格形成机制,根据12月12日前10个工作日国际市场原油平均价格变化情况计算确定的。11月下旬以来,受发达国家经济数据向好等因素影响,国际市场油价震荡上行,前10个工作日平均价格有所上涨。

通知要求,中石油、中石化、中海油3大公司要组织好成品油生产和调运,确保成品油冬季稳定供应,严格执行国家价格政策。各级价格主管部门要加大市场监督管理力度,严厉查处不执行国家价格政策的行为,维护正常市场秩序。



市场发现

“双12”再打促销战——

小型电商形成合力求发展

“双11”的硝烟尚未散去,各路电商又在“双12”重燃战火。而那些在电商巨人夹缝间生存的小型电商企业却代表着“购物节”背后的艰辛以及无奈,在节日里分到一杯羹或许并不是这些电商企业建立的初衷,但却已成为这些企业难以走出的困境。

“双11”天猫、淘宝350亿元销售额的惊人数字,让不少人摩拳擦掌,准备投身“网店”事业,但实际上不少小网店销量上去了,钱却没怎么赚。

“双11”“双12”对他们而言并不意味着赚钱,更多的就是在赚吆喝。“10家电商8家亏,能做到不赔不赚已经很难了,”在网上经营电脑外设器材店铺的北京网店主杨灵说,“如果不能在这时迅速积累人气,像我这样的小店以后就更难杀出重围。”

与这些小网店一样在“网购节”撞上无形之墙还有不少身处欠发达地区的电商企业,受制于所处地区的电商大环境,这些电商企业在网购节日往往有劲使不出。

记者了解到,欠发达地区的电商,缺乏充足的货源,在“双11”“双12”早早挂出了“断货”的“免战牌”;仓储、物流环节的脱节让他们收获到的不只是激增的订单,还有激增的投诉和差评;而电商专业人才的缺失则使他们根本没有能力去处理一些网购节日突发状况,也无法在网购节到来之前设计出更好的应对措施。

有相关人士认为,垂直品牌细分市场是小型电商企业的发展之道。只有利用自身优势打造一个特殊的市场,逐渐占领一席之地才是最好的选择。

事实上,另辟蹊径还远远不够。“另辟蹊径是为了分一杯羹,要想吃饱、吃好则需要小型电商之间形成一股合力,”在电子商务行业里摸爬多年的孔桂民说,“想要在电商这口锅里吃好,就必须整合小型电商企业的资源,而扩大影响、打造平台,多用合力而不是单打独斗。”

浙江义乌北苑街道的电商园区“e电园”就是一个很好的例子,这个当初由9家电商企业为节约成本自发抱团组建的小型电子商务园区,如今已有过亿的交易额。(据新华社西安12月12日电)



秦皇岛港股份在港上市

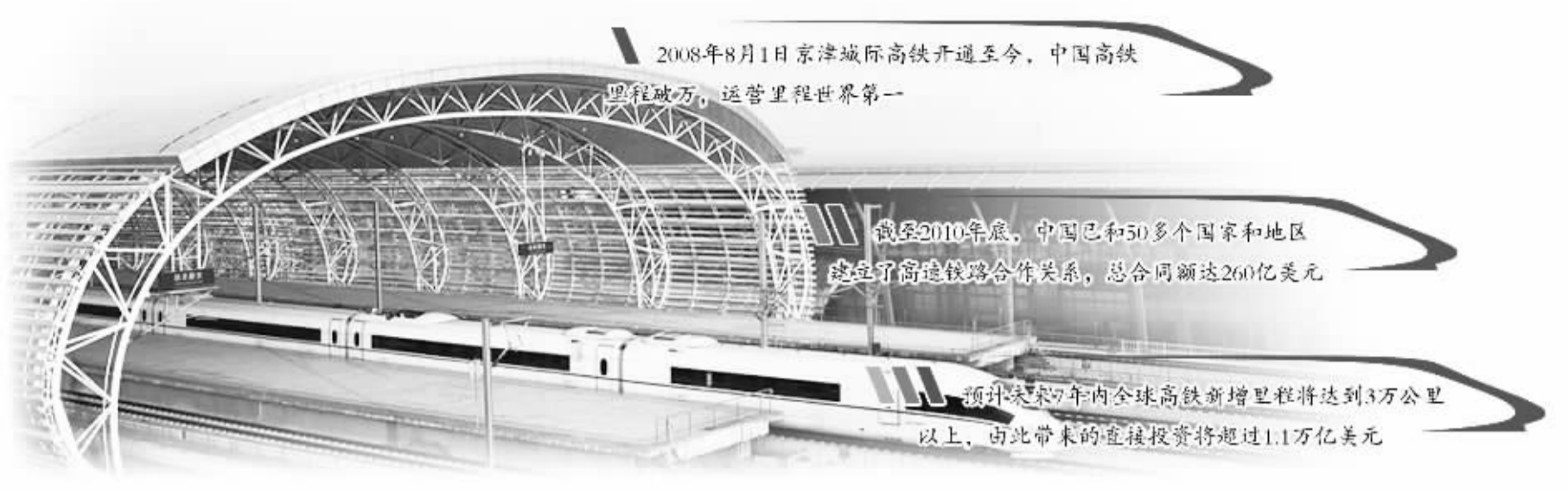


本报讯 本报记者宋美倩、通讯员李嵩报道:12月12日,全球最大大宗干散货公众码头运营商——秦皇岛港股份有限公司成功在香港联合交易所主板挂牌上市,成为继大连港、天津港、厦门港之后的内地第四家在香港上市的港口企业。秦皇岛港股份公司此次全球发行8.3亿股,上市发行价为每股5.25港元。上市后,河北港口集团仍将处于绝对控股地位。

图为12月12日,一艘轮船靠泊在秦皇岛港煤炭码头装货。新华社记者 杨世尧摄

本版编辑 王薇薇 美编 夏一

本版邮箱 jrbjrcj@163.com



2008年8月1日京津城际高铁开通至今,中国高铁

里程破万,运营里程世界第一

截至2010年底,中国已与50多个国家和地区

建立了高速铁路合作关系,总合同额达260亿美元

预计未来7年内全球高铁新增里程将达到3万公里

以上,由此带来的直接投资将超过1.1万亿美元

用好中国高铁这张名片

本报记者 刘瑾



延伸阅读

近段时间,我国领导人多次向世界推介中国高铁。高铁俨然成为中国外交的一张新名片,不仅中国高铁迎来千载难逢的“走出去”契机,整个装备制造业也面临重要机遇期。

工程机械

2008年,中联重科就以2.71亿欧元收购了意大利混凝土机械企业CIFA100%的股权。2012年,工程机械行业掀起并购潮。潍柴集团收购法拉帝,三一重工收购德国普茨迈斯特,柳工收购波兰HSW,徐工集团收购施维英。中国工程机械巨头海外收购频繁,一方面是由于欧债危机带来了目标公司估值走低的机会,另一方面也体现出我国工程机械行业对核心技术的渴望以及对扩张海外市场的需求。

汽车

2010年3月,吉利汽车收购福特旗下的沃尔沃轿车,获得沃尔沃轿车公司100%的股权以及相关资产(包括知识产权)。无论是在品牌建设还是在技术方面,当时处于劣势的吉利拿下沃尔沃都堪称是一场“刀尖上的游戏”。

石油和石化装备

出口出现逆势增长。今年1至5月,石油和石化装备制造业出口交货值累计完成176.74亿元,同比增长10.56%。从中国石油集团公司发布的数据来看,2012年中国石化的装备制造业出口交货值和出口额指标创历史新高,较上一年增长均在22%以上。

特高压电力设备

开始进入国际市场。国内企业在高端产品领域实现了出口的突破。特高压输电设备研发设计和制造技术的自主创新,反哺了其他比较低电压等级设备的国产化进程。这使国内电力设备制造企业在国内外市场竞争中取得了重大突破。

12月初,英国首相卡梅伦访华期间,获赠一个中国高铁模型,李克强总理向其力荐这一高端的中国制造。11月底出访中东欧的李克强总理与匈牙利、塞尔维亚领导人共同宣布将合作建设连接贝尔格莱德和布达佩斯的匈塞铁路,同时与罗马尼亚达成了合作建设该国高铁的意向。更早以前,李克强总理访问泰国期间与泰方达成了“大米换高铁”的合作意向,中国高铁展览也随李克强总理一起出国门。

高铁俨然成为中国外交的一张新名片,高铁正迎来新的“走出去”契机。

高铁成为“排头兵”

近两年来,全球正步入高速铁路发展的黄金年代,巨大的市场需求是强劲的推动力。美国、俄罗斯、巴西等国纷纷制订了规模空前的高速铁路发展计划,即便是法国等“老牌高铁国家”也相继表示,将延长高铁里程、提升高铁品质。按照各国高铁发展规划,预计到2020年,世界高速铁路总里程将超过5万公里,未来7年内的新增里程将达到3万公里以上,由此带来的高铁直接投资将超过1.1万亿美元。如果按全产业链的增加值计算,高铁发展对世界经济的带动作用则更为巨大。

作为全球运营里程最长、时速最快的中国高铁,在工程实践中已经形成了强大的技术、管理人才、全产业链的经验。中国机械工业信息中心专家白涌如告诉记者,中国高铁经过这些年的发展,至少已实现了70%的国产化率,相关的专利问题也得以解决,高铁的生产和出口已具备实力。

中国高铁技术是从欧洲引进,在吸收、消化基础上成长起来的,且结合了中国自己的创新。从2008年8月1日京津城际高铁开通至今,中国高铁运营里程数差不多是其他所有国家里程数的总和,运营发展规模和积累的经验难以被别国超越。同时,在寒冷条件下的高铁建设方面,中国也积累了经验。从整体

形势来看,中国高铁出口积极向好,颇受国际市场欢迎。

近两年来,有100多个国家元首、政要和代表团考察了中国高速铁路。目前,中国铁路建设在利比亚、尼日利亚、阿联酋、阿曼、伊朗、哈萨克斯坦、澳大利亚、委内瑞拉……几乎都有普通铁路建设、电气化改造建设、高铁建设项目。目前,美国、俄罗斯、巴西、沙特、土耳其等几十个国家都希望我国参与他们国家铁路项目的合作,有些项目已经开始实施。

据了解,截至2010年底,中国已与50多个国家和地区建立了高速铁路合作关系,总合同额达260亿美元。

开辟东盟市场

高铁迎来“走出去”的好时机,怎样打好这张牌是关键。高铁项目在同一时点上不可能遍地开花,而应有所侧重。当前,最应该做的就是配合落实中国与东盟国家之间互联互通的相关政策措施。

首先,先后后难,逐步推进。有些国家可以率先启动,比如泰国。可以把在东盟国家第一个投资的高铁建成中国对整个东盟高铁投资的形象工程,拉近中国与东盟国家人民之间的距离。同时通过高铁,带动海洋渔业资源开发、矿产资源开采、旅游业等的发展,为中国—东盟自由贸易区产生更大的贸易创造效应提供基础设施支撑。由中国的高铁技术输出带动资本和劳务,迎来服务贸易大发展的黄金时期。

其次,后方要有支撑。国内要有一个机构对高铁走出去进行统筹,使涉及高铁各环节的企业统一“走出去”,形成合力,为东盟各国提供最高效最优质的高铁服务。

此外,要加强金融服务。努力促成东南亚国家基础设施投资银行,让有关国家摆脱对高铁建设心有余而力不足的窘境。高铁建设花费不菲,在国内,成本最低也要每公里4600万元,最贵的达到1.8亿元。如果有基础设施投资银行的融资支持,资金的难题才能迎刃而解。

煤炭产业政策“对症下药”

本报记者 林火灿

新闻分析

近日,国务院办公厅发布了《关于促进煤炭行业平稳运行的意见》。意见指出,为促进煤炭行业平稳运行和持续健康发展,将采取有效措施,坚决遏制煤炭产量无序增长,切实减轻煤炭企业税费负担,加强煤炭进出口环节管理。

有关专家认为,这一“量身定做”的煤炭产业政策,对于仍处于寒冬期的煤炭产业而言是重大利好,有望帮助企业逐步走出困境。

淘汰落后产能缓解供需矛盾

2012年以来,受市场需求下降、煤炭工业转型升级滞后等因素影响,煤炭行业出现结构性产能过剩、价格下跌、企业亏损等问题。今年三季度,中经煤炭产业景气指数为96.6点,较上季度微降0.2点,这是

煤炭产业景气度连续7个季度走低。

煤炭产业景气度的持续疲态,与煤炭产能的过快增长和释放密切相关。在煤炭产业发展的“黄金十年”,煤炭市场总体需求相对紧张。这在很大程度上刺激了煤炭产业的投资增长,导致国内煤炭市场供应量快速增加。而当下游产业需求不给力时,产能过剩的问题逐步浮出水面,导致国内煤炭市场的供需矛盾。

《意见》提出,将按照化解产能严重过剩矛盾的总体要求,坚决遏制煤炭产量无序增长。

专家指出,这一政策将给持续增长的煤炭产能投资“泼上一盆冷水”。尽管作为基础性能源,煤炭产能建设需要保持一定的超前性,但产能的过快增长和释放,导致供求矛盾加剧,带来无序竞争,最终只能让煤炭产业深陷泥潭。此外,通过资源整合,鼓励煤炭企业兼并重组,有利于促进煤炭集约化生产,提升煤炭产业集中度,为未来的发展积蓄动力。

清费正税为煤企减负

在清费正税方面,《意见》提出,在今年年底前,将对重点产煤省份煤炭行业收费情况进行集中清理整顿,坚决取缔各种乱收费、乱集资、乱摊派,并加快推进煤炭资源税从价计征改革。

由中央财经大学中国煤炭经济研究院组织撰写的《加快推进我国煤炭税费制度改革研究报告》指出,目前,我国已经形成名目繁多与行政级次相一致的多层次“煤炭收费网”。其中,资源环境类25种,经济建设类4种,行业管理类6种,市场行为类6种,企业发展类2种,社会功能类10种,交通运输类35种。这些收费项目中,有不少是地方各级政府和社会组织巧立名目设置的收费项目。

税费负担过重、收费名目繁多等问题,已经严重影响煤炭产业乃至整个国民经济的平稳、健康、可持续发展。《意见》提出要解决煤炭税费问题,对于减轻煤炭企业负

担,焕发其生机和活力,夯实煤炭产业基础,促进产业优化升级,保障国家能源安全和国民经济安全等具有重要意义。

加强管理顺进口煤市场

在煤炭进出口方面,《意见》提出,我国将继续加强煤炭进出口环节管理。这意味着“对劣质煤进口说‘不’”有了实实在在的政策支撑。

根据《意见》,我国将按照节能减排和环境保护要求,研究制订商品煤质量国家标准,加强对进口煤炭商品的质量检验,鼓励优质煤炭进口,禁止高灰分、高硫分劣质煤炭的生产、使用和进口。

专家表示,加强进口煤质量监测和检验,有利于从源头上避免进口煤泥沙俱下,使进口煤市场秩序更为合理,渠道更集中,更有利于我国利用好国内外“两种资源、两个市场”。同时,也能在一定程度上避免煤炭进口波动幅度过大,对国内煤炭市场形成强力冲击。