

国资委携27家央企研讨赴澳投资事宜

■ 本报记者 万斯琴

9月13日,国资委外事局、规划局会同澳大利亚西澳州发展部在京举办了赴澳大利亚西澳州投资尽职调查研讨会。

会上,西澳州发展部常务副部长

伍德、德勤会计师事务所税务服务合伙人潘海皓、澳大利亚铭德律师事务所合伙人韩德理、澳纽银行资源部行政总监溥克强以及澳大利亚驻华使馆经济参赞顾兆伦就赴澳大利亚西澳州投资所涉及的政府审批、投资需

查和评估进行了介绍。

国资委外事局局长陆志军在总结发言中指出,希望中央企业赴澳大利亚西澳州投资时注意以下五个原则:一是把握好投资成功的四大支柱(项目内在品质、外部专家与顾问、公司治理与管理、量身打造的融资方

案);二是把握好中西方文化差异;三是学会借鉴专业公司、同行及合作伙伴的先进经验;四是对于大量信息做到去伪存真;五是把握好潜在的风险。

中航工业等27家中央企业海外投资工作相关负责同志参加了会议。

律师举报铁路总公司

称其擅自调涨火车票退票手续费,构成价格违法和价格垄断

■ 本报记者 蒋皓

2013年8月26日,中国铁路总公司在12306网站发布消息称:自9月1日起,铁路部门实行新的火车票退票和改签办法,铁路部门将实施梯次退票方案。

梯次退票方案出台后,消费者对铁路总公司的质疑集中在两点:铁路总公司是否有定价权?为何不听证?对于这些问题,北京市两高律师事务所律师董正伟对《中国企业报》记者表示,擅自调涨火车票退票手续费,构成价格违法和价格垄断,铁路企业收取退票补票手续费,更是牟取“双重暴利”。

一封反垄断的举报信

铁路总公司“梯次退票”方案出台后,公众纷纷质疑铁路总公司是否在搞“变相涨价”创收。按新出的方案,由目前票价5%的退票费改为5%、10%、20%三档标准,24小时内退票费为目前的4倍。公众质疑的焦点主要集中在24小时内的退票费价格,在一个网站发起的投票讨论中,有67%的支持者认为24小时内的退票费价格过高。

而中国铁路总公司方面解释说,梯次退票是根据消费者购票规律制定的,目的是避免有限的运力浪费。铁路退票有两个特征,一是退票量随客流增加而增加,越是客流高峰退票量越大;二是退票多数压在最后24小时内,加剧了买票难。据统计,今年暑运前期日均退票量是日常退票量的两倍,同比增长50.4%;今年春运期间日均退票量是日常退票量的3倍,同比增长110%。此次调整退票费是引导旅客能够早点退票,缓解高峰期的购票压力。

实际上,2011年退票手续费曾下调过,当时规定:开车前,退票费由原来按每张车票面额的20%计收下调为按5%计收,有消费者尖锐地指出,“刚改到5%没多久又变着法地回到20%。这个不用听证吗?”

9月10日,《中国企业报》记者收到董正伟律师向国家发改委递交的一封举报信。针对铁路总公司9月1日起调涨火车票退票手续费一事,律师董正伟指出,“铁路总公司



王利博制图

擅自调高火车票退票手续费,意在争夺火车票定价权。这是赤裸裸的滥用市场支配地位垄断行为,也是违反铁路法、价格法的价格违法行为。”

为了监督铁路公共服务企业依法经营,杜绝铁路总公司毫无节制的滥用市场支配地位损害消费者权益,董正伟依法发起反垄断维权。他向发改委请求建议:对铁路总公司将火车票退票手续费调涨到5%—20%进行价格执法和反价格垄断执法;责令铁路总公司停止退票手续费调涨行为,并依据《反垄断法》予以处罚;建议取消退票手续费。

质疑者纷纷成为维权者

“这是赤裸裸的滥用市场支配地位的垄断行为!”面对凸显的不平等,更有质疑者采取实际行动,董正伟向发改委的举报并不是第一例。

2004年11月8日,维权者郝劲松以退票时被收取2元退票费且无正式发票为由提起诉讼。北京铁路运输中级法院终审判决郝劲松败诉。

2006年2月15日,律师李苏滨退火车票时被收取了20%的退票费。李苏滨认为,退票费应按《价格法》规定听证,否则就是“剥夺消费者监督权的违法行为”,于是提起诉讼。北京铁路运输法院表示,《铁路法》规定退票费由铁路主管部门规定,北京

铁路局收取退票费并无不妥,故驳回上诉。

2008年3月20日,徐建国持火车票到北京西站办理退票,被北京铁路局按票价总额收取了20%的退票手续费,徐建国认为,收取退票费的规定在火车票正反两面均未作说明,剥夺了消费者知情权和平等协商权。此案最终撤诉。

2011年7月6日,褚朝新以555元的价格购买一张京沪高铁火车票,退票费111元。为此,褚朝新委托律师对北京铁路局提起诉讼。

……

2008年,董正伟向发改委、原铁道部、工商总局发函建议取消退票手续费,发改委的回复是:“已建议原铁道部完善退票手续费政策。”

在董正伟出具的原始凭证中,发改委的具体建议如下:一、火车晚点不应收取退票手续费;二、要分时段确定退票手续费费率;三、退票后火车上和火车站再次售出的不应收取退票手续费;四、铁路运输企业无法完成运输的应当赔偿旅客损失。

发改委称“将按规定办”

原全国人大常委会巡视员何山在了解了举报事件的始末之后,向《中国企业报》记者问了一个发人深省的问题:“谁有定价权?今年3月份成立的铁路总公司究竟有没有权力

改变政府定价?”

原铁道部政企分开改革后,铁路总公司就变成了具有绝对市场支配地位的国有独资公司,铁路运输价格的政府定价没有变,《铁路法》、《价格法》关于铁路运价政府定价的法律也没有变。

董正伟在举报信中指出,铁路客票价格和运杂费价格依法属于政府定价。铁路总公司作为一家企业,无权制定火车票退票手续费价格,其调整退票手续费构成价格违法行为和价格垄断经营行为。

中国人民大学商法研究所所长、中国消费者权益保护法研究会副会长兼秘书长刘俊海直接对《中国企业报》记者指出,“定价权应该归交通运输部。”铁路总公司的不合理定价,“损害了消费者权益”。

9月12日,董正伟收到发改委回复的公函:“你反映铁路总公司调整火车票退票手续费的来信收悉。我们将根据有关规定办理。”目前,尚不清楚是否是发改委价格监督检查反垄断局,还是价格司具体处理。根据以往的经验判断,董正伟估计发改委在两个月内会有更详细的调查答复来函。

董正伟律师在接受《中国企业报》记者的采访中,如此感慨:“发改委在退票手续费问题上已经有所表态,制止铁路总公司火车票涨价行为值得期待。”

央企海外并购进入“第二季”

(上接G01版)

第二,投资地社会环境融合度的提升。世界银行2013年初的调研报告指出,中国海外投资“缺乏透明度”,“掠夺当地就业”。与跨国公司在市场所在地的求职者眼中成为了薪酬福利优厚,待遇公正的象征相比,中国企业在走出去的过程中却还存在类似加纳金矿开采中的矛盾。

第三,阻止同类企业恶性竞争协会机构的建立。面对同一项目,“不差钱”的一些央企竞相报出高价,5000万至6000万美元的项目由于相互抬价而最终花了1亿多美元的情况屡见不鲜。中信泰富收购澳洲铁矿公司谈判时,武钢、鞍钢、宝钢、中钢等央企

的竞相抬价致使成交价格比初始价格高出1/3。

未来央企的出海之路,将从第一季单一的资本输出,发展成第二季资本、技术、管理、品牌的综合实力输出,央企更加具有了成熟跨国公司的风范,高价收购不再是走出去的唯一筹码。

首先是技术上的优势不断发挥出来。在神舟系列升空、蛟龙入海的一系列成就下,央企中的科技企业获得了越来越大的国际影响力。截至2011年末,长城集团的长征系列火箭主导参与了近40次的商业发射,来自不同运营商的卫星送上天,而其中大多数都是来自国际的订单。

其次,投资管理方法更科学,企业运营能力提升。今年登上福布斯市值排行榜的中国内地企业有85家,其中绝大部分是央企。市值的提升、盈利能力的增强背后是管理水平的整体提高。单就海外并购而言,交通和灵活的投资模式带来了更多经济效益。在外汇储备增长,投资空间扩展的同时,央企也适时摆脱了单纯的投资模式,2002年左右90%的制造业央企海外并购寻求全额或多数股权并购,但2012年该数据下降到67%左右。从追求绝对控股,到积极与投行和同行业公司企业合作,央企成功减小并购阻力,实现投资结果双赢。

同时,央企的品牌也逐步为国际市场所接受和认可。例如,2012年中国移动2760亿元的品牌价值不但高居中国品牌榜首,也通过海外专利的授权以及海外业务的合作成为了知名国际品牌。

在今年的达沃斯论坛上,有学者对中国未来5年海外投资做出5000亿美元的预期,即10倍增长,相信央企在其中会贡献很大的力量。在令人艳羡的并购数据背后,更重要的是数量的积累最终造就质量的突破。

在央企海外并购第二季中,最令人期待的剧情就是,出海的央企能够“内外兼修”,真正成为具有国际影响力的跨国公司。

傅成玉在联合国全球契约领导人峰会上提出倡议:全球企业应携手践行可持续发展

(上接G01版)

2011年11月,联合国全球契约组织正式授权中国企业联合会和中国石化牵头成立全球契约中国网络,中国石化董事长傅成玉被推举为首任轮值主席;2012年5月,中国石化在央企中率先成立董事会社会责任管理委员会;继在“里约+20峰会”做出十项自愿承诺后,2012年12月,中国石化在中国工业企业界第一家发布环保白皮书,郑重承诺:凡是环境保护需要花的钱一分不少,凡是不符合环境保护的事一件不做,凡是污染和破坏环境的效益一分不要。

2013年7月30日,全球契约中国网络举办了以“生态文明·美丽家园”关注气候为主题的中国峰会。此次峰会汇聚了联合国、中国政府相关部门、地方政府代表、NGO组织、知名专家学者、国有企业、外资企业、民营企业及上市公司负责人500余人。傅成玉以全球契约中国网络首任轮值主席的身份出席了会议。此次峰会期间,中国石化正式向社会发布“碧水蓝天”环境保护专项行动,计划在2013—2015年期间投资约230亿元,对现有生产经营设施进行环境保护综合治理。

中国石化还积极倡导提高能源利用效率,已启动了“能效倍增”计划,力争到2015年,将能效较2010年提高50%;到2020年,进一步将能效较2010年提高100%。中国石化已开始参与中国碳交易试点,提高碳的资源化利用水平,同时加快开发利用绿色替代资源和可再生能源,降低对化石能源的依赖。

企业该如何将社会责任和可持续发展措施融入业务运营中,这是全球企业都面临的问题。傅成玉认为,走绿色低碳的可持续发展道路,实现生态文明与企业发展的和谐共赢,是企业存在的立足之本和必然选择。企业领导者们应带动企业采取切实可行及有效的举动,成为建设美好世界的引领者和示范者。

在本次联合国全球契约领导人峰会上,傅成玉还提倡,要促进发展中国家完善碳资产管理和碳金融机制以及支持培育新兴碳交易市场,包括建立国际通行、透明和价格统一的碳交易平台,建立全球温室气体减排互认体系和法律监管体系。

不可否认,像中国石化这种量级的企业能够对全球环境造成的影响,可以赶得上一些小国家。大企业的影响力固然重要,但他们更应该起到的是引领作用。通过发挥这些精英企业的引领作用,让更多的企业能够及时转变角色,由政府引导转变为用实际行动主动改变世界环境。

资讯

胜利油田环境污染治理标准获得通过

国家环境保护部对中国石化胜利油田采油工艺研究院主持起草的《采油废水治理工程技术规范》进行了审议。专家认为,标准内容全面、详细、规范,可作为国内采油废水治理工程建设与运行管理的依据,同意履行报批手续。本标准属于行业类环境污染治理工程技术规范,以达标排放为目标,规定了采油废水治理工程设计、施工等的技术要求,将为油田及国内环境保护设施的建设、运行以及环境监督管理的标准化提供技术支持。(任厚毅 杜春安)

海孜矿安全避险“六大系统”通过验收

日前,安徽淮北矿业集团海孜矿历时两年时间建成的井下安全避险“六大系统”顺利通过了安徽省经信委组织的检查验收。这标志着该矿的抗风险和抵御自然灾害的能力得到了进一步加强,矿井安全保障能力有了“质”的提升。在系统建设上,该矿严格制定切实可行的工作规划和方案,明确安全避险“六大系统”建设完善的目标、任务、措施及进度安排。(邵军)

淮北矿业临涣矿助职工“人人成才”

今年以来,淮北临涣矿全面推进职工教育培训工作,拓宽职工成长通道,搭建人才成长平台,提高职工综合素质和岗位技能,营造“人人成才”的浓厚氛围,为打赢应对危机攻坚战提供人才保障。该矿依托基层科区,利用周五安全例会,开展“手指口述”、“每日一题、每周一案、每月一考、每季一赛”等培训形式的“全员安全知识人人过关”活动,提高了职工的学习热情。(邵宏田)

淮北矿业铁运处临涣分处提运增效

日前,面对严峻的煤炭市场形势,淮北矿业铁运处临涣分处不断克服运输任务重、安全压力大、人员紧缺、设备更新以及站改施工等困难,坚持把提高运量作为提运增效的“龙头”,制定了“月度绩效考核办法”、“安全联系点制度”等提运增效的政策和措施。在运输生产过程中实施“优化”工程,科学调度,合理组织,充分发挥调度指挥中枢作用。(黄登财)

中证中央企业综合指数(2013年9月17日—9月23日)

