

建言国资监管 助力国企发展

国务委员 王勇

祝愿《中国国资报道》
围绕中心 服务大局 办出特色
王书马
二〇一六年五月

指导单位:国务院国资委新闻中心 联办单位:中央企业媒体联盟《中国企业报》 顾问:厉以宁 主编:丁国明 编辑:陈玮英 E-mail:qiyebaoxinwenbu@163.com 校对:王培娟 美编:王祯磊



观察

国有企业 呈现企稳趋好迹象

刘兴国

日前,财政部发布了2016年1—9月全国国有及国有控股企业经济运行数据,总体看有喜有忧,企稳趋好态势有所显现。1—9月,国有企业实现营业收入32.7万亿元,同比增长0.8%,增幅比1—8月提升了0.6个百分点;这已经是国有企业营业收入连续第三个月实现增长,尽管增速依然很低,但企稳回升的态势得到进一步巩固。美中不足的是,虽然1—8月国有企业利润降幅已经收窄到1.3%;但由于销售费用、管理费用继续同比增长5.3%、6.4%,受此影响,营业总成本增速比1—8月有所提高,导致1—9月国有企业利润同比降幅小幅扩大至1.6%。国有企业盈利状况没能与营业收入实现同步持续好转,国有企业经营状况的全面好转,仍存一定压力。不过从国家统计局公布的规模以上工业企业数据看,国有控股企业利润9月份增速扩大至47.6%,创年内新高,这表明大中型国有工业企业的盈利状况正在持续好转。

从具体行业角度看,国有企业去产能、去库存工作取得积极进展,为行业整体绩效提升做出了贡献,尤其是在房地产、钢铁与煤炭行业表现突出。今年以来,在房地产去库存措施的推动下,1—9月各地房价持续上涨,绝大多数城市房地产去库存效果十分明显,推动了国有房地产及相关企业销售与盈利的快速回升。截至9月底,钢铁、煤炭行业退出产能均已完成全年目标任务量的80%以上,产能过剩压力显著缓解;行业经济运行状况明显好转,库存有效下降,价格持续回升,货款拖欠明显减少。9月末,全国主要市场钢材社会库存量同比下降8.3%;钢材价格7月份环比回升3.29%,8月份回升4.85%,9月份再次回升1.67%,1—9月份累计平均价格比年初上涨20.08%。煤炭价格7月份环比小幅下降,8月份止跌回升1.95%,9月份大幅上涨11.87%。1—9月份累计平均价格比年初上涨5.54%。受价格持续上涨推动,煤炭行业利润明显增加,钢铁行业二三季度均实现扭亏为盈,1—9月国有钢铁企业也整体实现了扭亏为盈。

有色行业继续亏损,去产能任务仍较严峻。受经济增速持续下行影响,近年来我国有色金属行业产能过剩也较为严重;虽整体上稍好于钢铁煤炭行业,但严峻形势不容忽视。2013年和2014年,中国电解铝产能利用率分别为68.9%和71%,2015年回升至80%左右,今年前三季度约为81%。2015年,锌冶炼行业的产能利用率估计在70%—80%,精铜冶炼产能利用率为75.4%。受产能过剩影响,行业竞争白热化,恶性竞争加剧,价格持续低迷,行业整体效益明显下滑,大量企业持续亏损,行业亏损面较大。尤其是国有有色企业亏损较多,集团下面普遍都有长期亏损、扭亏无望且难以退出的企业,面临的去僵尸、去产能的压力明显大于民营企业。

国际大宗商品价格仍对石油化工业行业复苏构成较大压力。2016年9月,WTI、布伦特等原油期货平均价格虽总体趋稳回升,但仍低于去年同期水平;9月30日化工指数为691点,比2012年的最高点1016点下降了31.99%。受国际油气价格持续低迷影响,中国石油2016年前三季度集团原油平均价格比上年同期降低30.0%,天然气平均价格比上年同期降低27.0%,集团前三季度净利润大幅下降94.4%。受中国石化业绩拖累,尽管中国石化和中海油前三季度业绩分别增长了11.2%、12.6%,但国有石油、化工行业利润整体持续下滑。

在前三季度销售收入整体企稳回升的基础上,预计四季度国有企业销售收入将继续保持小幅增长态势;而随着经营环境的进一步改善,国有企业的盈利能力将整体恢复,全年利润总额有可能与去年基本持平。首先,10月制造业PMI、非制造业PMI分别为51.2和54.0,分别比前一季提高了0.8个百分点、0.3个百分点;制造业PMI创下27个月来的新高,并且连续三个月保持在50%以上,非制造业PMI也创下了年内新高;今年以来PPI降幅持续收窄,并已经在9月成功由负转正,同比上涨0.1%;上述指数的变化显示四季度国民经济继续向好,将为国有企业的企稳趋好奠定坚实基础。其次,各级政府部门与企业将继续深入推进去产能,去产能带来的积极效应将进一步显现,钢铁、煤炭价格将继续维持升势,行业盈利水平持续改善;有色行业产能过剩将逐步淘汰化解,国有“僵尸企业”将清理退出,国有有色企业的亏损将得到有效遏制。再次,下半年来国际石油价格逐步趋稳回升的态势在四季度很大可能能够得以维持,应有助于国有石油化工业企业的绩效改善。

(作者单位:中国企业联合会)

2016年11月08日 星期二
第210期 本期共四版

媒体热线:010-68701870 68735793
网址:www.zqzg.com.cn
传真:010-68735792
联系人:杨颖
E-mail:guozibaodao@163.com

【央企扶贫·镜头】

中国电科的 扶贫“经”

高慧 本报记者 赵玲玲

2016年全国两会期间,习近平总书记多次强调,要把脱贫攻坚作为“十三五”时期的头等大事来抓。具体怎么干?习近平总书记的要求是:因户施策、因人施策,扶到点上、扶到根上,不能大而化之。

作为国家队和主力军,中国电科积极响应并认真贯彻落实党中央、国务院关于扶贫开发工作的一系列方针政策和决策部署,充分发挥自身科技优势,以定点扶贫村镇为分阵地形式多样化地采取了具有中国电科特色的“点穴”式扶贫,因地制宜,科学评估,点重要害,产业帮扶,使得定点扶贫工作取得了显著成效。

扶贫先扶智 扶智在兴教

扶贫先扶智,扶智在兴教。近年来,中国电科利用“大爱电科助学实践基地”开展“梦想1+1”助学帮扶结对计划,由集团内志愿爱心人士和贫困学生一对一结对,每年为学生提供读书学习的经济资助和精神关怀。同时,还为贫困地区的学生送去电子学习用具、图书、冬衣等物资。

今年,是中国电科“梦想1+1”助学帮扶结对计划成功运作的第三年。3年来,中国电科西南片区的9所、10所、29所、30所以及航电公司通过团队资助和个人资助的方式总计帮扶了89名贫困学生。这些贫困学生每年可获得2000元的助学金和学习用品,直至年满18周岁。

值得一提的是,中国电科还充分发挥了企业的科技特色,实施了“大爱电科——科技小屋”项目。

“这一项目是中国电科团委在偏远山区中小学校建设的用于中小学生在留守儿童业余时间、活动的场所,是中国电科整合优质资源回报社会的优势品牌,也是团员青年、志愿者开展科技志愿服务的首选阵地。”中国电科党群工作部主任、系统团委书记苏俊如是表示。

(下转 G04 版)

浙江远洋寒冬破产 供给侧改革何以施救航运

本报记者 赵玲玲

近日,有消息称,浙江远洋运输股份有限公司(以下简称浙江远洋)宣告破产。这家浙江省成立最早,也是目前船队规模最大的国际航运企业,在运营36年后,以深度亏损成为了浙江省清理国有“僵尸企业”的第一单案例。

“浙江远洋的破产只是众多航运企业中的一例。由于全球经济持续低迷、运力过剩以及运价下跌,航运企业的日子过得异常艰难。”中国企业联合会研究部副主任、企业研究中心首席研究员缪荣在接受《中国企业报》记者采访时表示,“可以预见,2016年航运企业亏损、倒闭的情况可能会更多,航运市场的形势将会更加严峻,要想寻求出路,供给侧改革可以从企业重组与大合作化方向对航运业进行施救。”

盲目扩张致深度亏损

上海国际航运研究中心国内航运研究室、中国航运景气指数编制室主任周德全表示,从实际案例来说,不少航运企业短期盲目扩张是造成深度亏损的原因。

浙江远洋是隶属于浙江省交通投资集团(以下简称“浙江交投”)的国有航运企业,主营业务为国际海上货物运输,同时经营国际船舶代理、国际货运代理、国

际船舶代理和船舶供应等岸上产业,并拥有一支近百万载重吨的远洋船队,船队规模为浙江省第一,在全国位居前列。2008年1月,经国务院国资委和浙江省交通投资集团有限公司批准,变更为浙江远洋运输股份有限公司。

杭州市中级人民法院正式下发的浙江远洋的破产民事裁定书显示,裁定书宣告浙江远洋破产。截至2016年7月28日破产受理日浙江远洋的资产总额为51.5亿元,负债总额为84.5亿元,所有者权益为-33亿元。截至浙江远洋第一次债权人会议召开之前,共有14家债权人向管理人申报债权,申报债权总额为109.8亿元,均为普通债权。

事实上,在浙江远洋宣告破产之前,浙江交投已经接连两次遭受了子公司破产的“打击”。其旗下的台州海运有限公司、温州海运有限公司相继被曝进入破产程序。

有数据显示,2011年至今,浙江远洋、温州海运、台州海运这三家水运企业已累计亏损35亿元,严重资不抵债。今年4月份,浙江交投公告表示,海运集团下属的温州海运有限公司和台州海运有限公司发生到期末支付船舶融资租赁款违约情况,总金额为3662万元,将启动债务重组。

在浙江远洋前高层看来,对行业的错误估计是浙江远洋走向覆灭的重要原因,早在2010年前后,浙江远洋通过

野蛮扩张使得运力扩大一倍,一举跃居到中国航运业前列。然而,行业持续性低迷和复苏的遥遥无期使得浙江远洋深陷债务危机,以致破产成了最后选择。

“受浙江省清理‘僵尸企业’,进一步清理过剩产能的政策要求,自今年3月起,经浙江省政府同意,浙江交投对浙江远洋、温州海运和台州海运3家公司实施破产清算;同时,保留旗下浙江省海运集团本级作为水运板块重组平台和浙江省海运的战略储备力量。”浙江交投相关负责人员的表态则相对乐观。

海运市场持续低迷 中国远洋前景不济

自2008年金融危机以来,全球海运市场便持续低迷,供求严重失衡,国内外海运企业普遍亏损严重。有着“经济晴雨表”之称的波罗的海干散货指数(BDI指数)走势直接反映了全球航运市场的景气度。这一指数从2008年的11771点一路下滑,一度跌至今年的历史冰点298点。今年9月,韩国最大航运公司韩进宣告破产,日本的三大船公司——川崎汽船、日本邮船和商船三井,在2016财年上半年(截至9月30日)全部报亏。此番浙江远洋的破产更是为持续低迷的航运市场笼罩了一层阴霾。

(下转 G02 版)