



高速公路长期收费 或将增加货运成本



■ 本报记者 范丽敏

“我们接到了交通运输部下发的《收费公路管理条例》修订稿(以下简称修订稿),并向会员企业就修订稿征求意见下发了调查问卷。”近日,中国物流与采购联合会研究室副主任周志成在接受《中国贸易报》记者采访时说。

记者了解到,与现行即2004年11月1日施行的《收费公路管理条例》对比,最新公开的修订稿对高速公路收费作出了以下三方面调整:一是政府收费高速路偿债期拟按实际偿清债务所需时间确定,各省实行统借统还;二是特许经营高速公路经营期一般不超30年,届满后与偿债期政府收费公路统一收费;三是偿债期、经营期结束后,重新核定收费标准,实行养护管理收费。

国务院发展研究中心产业经济研究部

研究员魏际刚告诉本报记者,修订稿所提出的高速公路长期收费将对公路货物流产生一定影响,但要辩证看待:一方面,或将提高公路货运成本,增加运输费用;另一方面,修订稿将进一步完善我国公路网建设,从而有利于公路货物流长远发展。

或将增加公路货运成本

交通运输部强调,以后要实现“用路者付费,差别化负担”。

根据修订稿的表述,现行《条例》的有关制度难以体现公平与效率原则。而今后普通公路由政府以收税方式筹集建设养护管理资金,提供均等化的公共普遍服务;收费公路则由于对不同用路群体提供效率服务为目标,用路者的使用频次存在较大差异,而宜采用直接收费的方式,其建设养护管理资金主要由用路者负担,解决税负不公平问题。

BDI指数连涨12天 航运业景气回升

从今年6月开始,BDI指数启动反弹,7月3日以来BDI指数更是连续12个交易日上涨。据悉,从今年2月18日509点的历史低点到7月20日的1067点,BDI指数累计大涨106.78%。与此同时,中国沿海散货运价等航运类指数近一个月以来也连续上涨。据业内人士预计,受益运价持续反弹,航运业景气度将明显回升。业内人士表示,国企改革以及整合重组还将为航运业不断带来事件性催化,而中美欧本周有望签署WTO近20年最大关税协定的消息也将形成正面刺激。

7月3日以来,BDI指数(波罗的海综合运价指数)持续上行,于7月16日突破千点关口。最新数据显示,7月20日,BDI指数上涨19点至1067点,涨幅为1.81%。至此,BDI指数已经连续12个交易日上涨,累计涨幅达到34.38%。

BDI指数本轮反弹启动于6月初。据统计,6月1日以来,BDI指数累计上涨81.46%;而相较今年2月18日的509点历史低点,BDI指数在102个交易日内累计上涨106.78%。

与此同时,据wind资讯统计,中国进口干散货运价指数从7月3日以来连续上涨了

11个交易日,中国沿海散货运价指数连续上涨四周,而航运景气指数、干散货运输企业景气指数均从6月开始呈现上行趋势。

业内人士指出,近期BDI指数反弹源自海岬型船租金的相对稳定以及巴拿马型船的运费企稳回升;与此同时,巴西和澳洲的铁矿石发运量出现大幅增长。预计本轮BDI反弹点位有望达到1500点。另外,受稳增长政策的推动,下半年,我国沿海散货综合运价指数也将好于上半年。

鉴于航运业的公司业绩与运价高度相关,因此随着BDI指数和国内散货运价的持续反弹,航运业景气度正在迎来回升。兴业证券金研报指出,今年上半年,BDI超跌至500点附近,创历史低点,已经反映了行业最悲观的预期,也使得供给弹性在一定程度被压缩。去年以来,中国持续降准降息,宽松货币政策有利于中国经济企稳,四季度又是干散货传统旺季,前期超跌的干散货和集装箱运输有望反弹,油运有望维持景气。

(云 函)



“三巨头”集体沦陷 韩国造船业处境甚危



随着韩国造船业持续低迷,国内三大造船业巨头集体沦陷,该国造船业正步入最危险的境地。韩国股市早盘整体偏弱,造船板块领跌。

此前韩国媒体援引知情人消息报导称,该公司约有2万亿韩元(约合17.5亿美元)损失尚未计入账面。外界担忧该公司恐将被迫进行债务重组。韩国券商已经下调该公司评级。

大宇造船一名发言人表示,部分亏损在预期中,公司正评估此事,不过尚未确定亏损的程度;料最迟在8月初公布季度财报时公布调查结果。

韩国媒体Etoday援引政府官员消息称,世界第三大造船商三星重工二季度亏损额可能高达1万亿韩元(约合8.72亿美元)。

据彭博社称,三星重工在一份电邮形式的公开声明中表示,公司并未结束二季度财

然而,这仍然无法满足现实需求,而收费公路还出现了收支缺口日益增大的局面。

根据交通运输部发布的《2014年全国收费公路统计公报》显示,到2014年年底,收费公路收支缺口达1571.1亿元,相较2013年缺口进一步扩大了953亿元,翻了约2.4倍;2013年,全年通行费收入3316亿元,亏损618亿元;再早之前的2012年缺口则为566亿元,2011年缺口是323亿元。

对此,交通运输部公路局副局长王太曾解释称,主要是还本付息支出大幅增加所导致。近几年债务规模不断增加导致还本付息支出大幅增长,收费公路已进入还债高峰期,但他认为目前收费公路债务风险仍处于总体可控状态。

根据规划,国家公路网总规模约40万公里,其中国家高速公路共36条,计11.8万公里;普通国道共200条,计26.5万公里。到2030年,将建成布局合理、功能完善、覆盖广泛、安全可靠的国家干线公路网,实现首都辐射省会、省际多线连通、地市高速通达、县县国道覆盖。

“根据‘用路者付费,差别化负担’的原则,高速公路收费本无可厚非。然而,国家建设高速公路并非完全出于经济目的,相反很大程度上是从有利于国计民生和社会效益出发,带有明显的战略性、公益性。因此,无论是政府收费高速公路,还是特许经营高速公路,在制定收费标准的时候都应在根据相关法律的基础上,更应考虑其公益性。”魏际刚说。

魏际刚认为,5年至10年,或者更长时间,中国公路网络建成后,将对经济社会发展产生强大的助推作用。但是,高速公路收费不能没有期限。

“未来,随着经济的不断发展和社会的日益进步,我国公共产品的范畴将不断扩大,社会福利将越来越好。”在魏际刚看来,相信高速公路也将在不久的将来被列为公共产品,其养护费用将由国家财政负担,不再对过路车辆收费。

阿姆斯特丹港新船闸 将于2016年动工

日前,荷兰方面确认将阿姆斯特丹港船闸工程项目授权给了OpenIJ财团。该财团由BAM皇家集团、Volker Wessels建筑公司和DIF基金管理公司组成。在水运局与OpenIJ财团承包商确定的合同中,承包商主要负责对船闸设计、建造、融资和维护的工作。此次船闸工程是欧洲最大的同类工程项目之一。新建的船闸长500米,宽70米,深度是18米。

现在艾默伊登港的船闸系统由4个船闸构成,分别是小闸、南区船闸、中区船闸和北区船闸。据悉,阿姆斯特丹港直接依靠北海运河和艾默伊登港的船闸系统,过一次船闸均在24小时以上。港区与欧洲内陆之间的公路、铁路和水路交通十分方便。此次新建的北区船闸就是链接北海运河以及阿姆斯特丹港的通道。

对阿姆斯特丹港而言,考虑进出港口的件杂货、散货船和邮轮船舶尺寸变化至关重要。现存的北区船闸始建于1929年,已有90年的历史,将要走到它的设计年限。荷兰水运局作为船闸的所有权者与北荷兰省、阿姆斯特丹市政局以及港口当局现在决定新建一个更大的船闸替代它。

船闸工程将在2016年动工,预计在2019年竣工运营。工程合同要求OpenIJ财团责任期间长达30年,4年时间负责建设,剩下26年负责维修。在新船闸建造期间,旧船闸会一直处于营运阶段,直到新船闸建成。

艾默伊登港船闸只是荷兰水运局“船闸计划”的六大项目中的一个,其余5个项目分别是马斯特里赫特水闸工程、Eefde的二次施工、比阿特丽克斯船闸的三次施工、泰尔纳普船闸以及阿夫鲁戴克大坝工程。

必和必拓斥巨资 升级黑德兰港

澳大利亚矿业巨头必和必拓称其已筹集了2.4亿美元的资金用以购买新拖轮、建设并升级黑德兰港(世界最大的铁矿石装货港)的相关港口设施。

该笔投资将用于在黑德兰港港口的Hunt Point码头新购6艘拖船和新建一个拖轮港。同时,拖轮港的现有Nelson Point码头的工厂设施、泊位运营和服务以及2处小系泊点也将因此得到升级。

必和必拓总裁吉米·威尔森称,这项工程通过确保黑德兰港内港护航船的持续安全进出将会缓和河道堵塞的风险。同时,该工程也将使公司能平安满足拖船服务的预期需求并对黑德兰港港口的所有用户进行有效的运输风险管理。

必和必拓称鉴于之前的设计理念是将疏浚设施和海洋基础设施需求最小化,新拖轮港将会改造得更好,并且对生态环境和景观影响不大。该项工程预计2015年12月开工,并于2016年9月完工。

俄罗斯将新建 五座海运码头

据俄罗斯联邦政府网站近日发布的消息,俄总理梅德韦杰夫签署政令,宣布在俄远东地区和西部地区海域新建五座海运码头。

这五座码头分别位于滨海边疆区的哈桑区海域、纳霍德卡东方港海湾、符拉迪沃斯托克海域,以及哈巴罗夫斯克边疆区海域和列宁格勒州海域。

据悉,新建海运码头功能各异。在滨海边疆区,哈桑区海域将建煤炭专用港,预计建成后年吞吐量为2000万吨;纳霍德卡东方港海湾将建石化产品转运港,以适应俄运输战略需要;符拉迪沃斯托克海域主要新建天然气转运港,作为俄气公司天然气工厂的配套港口。此外,哈巴罗夫斯克边疆区新建煤炭转运港,而列宁格勒州主要新建液化气转运港。

(本报综合报道)

