

“中国动力”升级巴西物流

■ 于盟 报道

距离巴西铁路运输私有化已过去整整 20 年,2014 年巴西又启动了新一轮公私合营模式的“物流投资计划(Programa de Investimentos em Logística)”。

不同于上一次的美国公司深度参与,自中国国家主席习近平 7 月访问巴西后,此次中国公司在海外中一枝独秀。

巴西全国运输联合会(CNT)中国首席代表安竹萨在接受记者专访时透露,中国中铁二院工程集团有限公司获得巴西交通部许可,作为唯一一家外资公司,独立参与两段铁路基础设施技术可行性研究竞标。

根据巴西联邦政府公报,中铁二院参与竞标的两段铁路分别是连接马托格罗索州的萨佩扎尔市(Sapezal)和朗多尼亚州波多韦柳市(Porto Velho)的 EF-354 铁路,以及连接马托格罗索州的西诺普市(Sinop)和巴拉州巴拉伊泰图巴市(Itaituba)的 EF-170 铁路。

EF-354 和 EF-170 两条铁路的投资预算分别为 58 亿雷亚尔和 60 亿雷亚尔(约合 24 亿美元),工程中标者将获得 35 年特许经营权。

在官方规划中,这两条铁路是组成联通巴西北部农产区至秘鲁巴约瓦尔港两洋铁路通道的一部分;而在巴方规划中,这两条铁路也是“物流投资计划”中最受关注的两段。有十余个巴西公司——其中包括与巴西公司合作的韩国公司(SUNJIN)以及西班牙企业巴西分公司(OHL)——与中铁二院一起参与竞标。

竞标公司需要提供从轨道铺设到列车运营全套约 70 个分项的方案,竞标将于 2015 年 4 月结束。

按照惯例,可行性研究因涵盖标书内容,为公平起见,可研竞标单位将不参与工程竞标。这意味着,虽然现在只有中铁二院一家外国公司参与,但将来工程开标时,中国公司将面临与更多外国公司的竞争。

“如果研究报告被采纳,将会对下一步参与铁路建设竞标十分有利。”安竹萨介绍,从运输联合会和中国公司的接触,很多大型中国企业都对工程以及港口等项目感兴趣。

中国参加巴西“物流投资计划”

金融危机严重影响了巴西向传统市场欧美的出口,加上中国需求不振,大宗商品价格不断下跌,巴西央行预计 2014 年巴西 GDP 增长率仅为 0.7%。反经济周期加大政府投资刺激增长是罗塞夫政府应对经济危机的作法,眼下更加紧迫。

巴西全国运输联合会在给 2014 年大选所有总统候选人的建议书中写道,因为缺少规划、投资和高效的管理,基础设施服务和相关规章制度的缺乏已经在限制巴西的发展。

世界经济论坛曾经对全球 144 个国家的交通基础设施排名,巴西的铁路排名第 122 位,公路排名第 95 位,航空排名第 113 位,港

口排名第 122 位。这个排名直观体现在巴西交通成本占物流成本的 59.8%,相当于平均每年要耗费 GDP 的 11%,而美国的比例是 8.7%。对于大宗商品出口国来说,情况已不乐观,更何况交通基础设施公共投资 GDP 占比还在下滑,从 40 年前的 1.7%缩减至 2013 年的 0.3%。

根据运输联合会的统计,目前巴西铁路营业里程 28190 公里,而其中 75%的运力贡献给了煤和铁矿石的运输,而同期中国的营业里程达到 120000 公里。

巴西政府下决心将原本位列政策二线的交通基础设施和物流业提到前排。2012 年巴西政府宣布了为期 30 年、投资额为 1330 亿雷亚尔(约合 589 亿美元)的公路和铁路建设投资计划,将建设全长 7500 公里的六条国道干线的复线,建设全长 1 万公里的 9 条铁路线。

在建的铁路、公路和水路主要是从巴西的中部向北部港口地区运输大豆和其他谷类等农产品。未来巴西农产品的新路线可经巴拿马运河、穿过南美大陆,横跨太平洋抵达中国、印度等亚洲粮食消费大国,货运距离至少节省 1000 公里,衔接大西洋和太平洋,组成横跨南美洲的物流网络。

这些建设项目将通过招标方式交给私人企业施工和经营。对中国来说,投资巴西的基础设施,意味着巴西的原材料将以更迅速和成本更低的方式通过这些新线路到达中国港口。

根据巴西外贸局(SECEX)公布的数据,2014 年 1 月至 8 月,巴西向中国出口的总货值达 317 亿美元,其中大豆、肉类、石油、铁矿和石油占出口总额的 83.7%。2014 年上半年,中国进口的大豆中 89%都来自巴西,而 2013 年中国进口巴西大豆只占全部进口量的 50%。

巴西驻华大使莱昂指出,投资巴西基础设施对于中国来说不仅是一项重要的战略,而且便捷的物流还可以加大巴西的农业产量,更好地满足中国日益增长的需求。

为了吸引中国投资者,寻找新技术、为商业交易和双方合作提供帮助,巴西运输联合会于 2014 年在北京开设了代表处。

巴西铁路投资“钱紧”

中国与巴西的铁路合作始于贸易。2006 年攀钢集团有限公司(简称攀钢)开始向巴西出口钢轨,此后成为巴西的长期合作伙伴。2014 年 6 月,攀钢按照欧洲铁路联盟标准开发生产的 1 万吨 60E2 热处理钢轨也已全部发往巴西。

但中国公司还从未尝试过在巴西投资建设铁路,要面对的问题,不仅仅是适应 16 米宽轨巴西标准那么简单。

为了吸引更多投资,巴西此番物流投资计划采取了公私合营的新模式。巴西运输联合会驻京代表安竹萨介绍说,这一新的特许经营模式引入了“开放存取(open access)”概念,即基础设施管理机构,比如中国的中铁集团负责建设和运营维护,将创造出的运



力全部卖给巴西国家铁路工程建筑公司(Valec),感兴趣的铁路运营商或者用户直接从 Valec 购买运力。这一设计的初衷,就是在保证运输资源得到充分市场配置的同时,免除基础设施管理机构对市场需求的担忧,鼓励其作出长期投资。巴西经济社会发展银行能够提供最高 70%的优惠贷款,贷款宽限期和施工时间都为 5 年,贷款期为 25 年。

巴西交通部认为,物流投资计划项目的内部收益率(IRR)大约在 7.5%到 8.5%之间,而股东的内部收益率应该在 18%(不计通货膨胀以及收入税)以上。

不过,这一计划还没能产生明显的效果。巴西圣保罗工程协会最新发布数据显示,受巴西经济疲软,世界杯建设完工和基础设施建设投资不足的影响,预计 2014 年巴西建筑业 GDP 产值将同比下跌 6.2%,探底 14 年以来最低水平。2013 年,巴西建筑业产值占 GDP 总量的 5.4%,创造 200 多万个就业岗位。2014 年第三季度,建筑业产值同比下跌 8.6%。

巴西的金融机构对于这个物流投资计划也十分谨慎。银行认为,即使有 Valec 从中协调,大多数项目的市场需求仍然不足以支撑投资,他们预计政府仍将需要大量补贴 Valec。特许经营项目时间跨度 35 年,一旦将来的政府不再支持,就是极大的政治风险。

从技术层面,银行还指出,政府的成本预算往往与实际施工成本相差甚远,这种差距最终可能造成建造商中途抛弃项目。

包括巴西经济社会发展银行、巴西银行在内的数家银行曾表示,如果政策设计不能保证回报,就不会向竞标成功者发放贷款。

为了确保不发生上述情况,巴西政府最终将制定可行性研究报告的任务交给建筑商,由交通部公开竞标选取最优方案。此外,2013 年 10 月巴西政府还立法给予 Valec 150 亿雷亚尔(约合 65 亿美元)的担保用于支付。

“大豆铁路”先行

在巴西政府做出调整后,2014 年 2 月巴西联邦审计署(TCU)批准了建设大豆铁路——卢卡斯里奥韦尔迪市和坎皮诺尔特的预算计划。

这意味着联邦审计署放行了物流投资计划落到实处的第一条铁路。这段路线全长 833 公里,是大豆运输的战略要道,联通巴西中西部农产区马托格罗索州至巴西南北铁路干线。

其间不乏曲折,也反映出巴西对这一巨额投资计划的犹豫。原本预计在 2013 年获批的预算,在第一次送审时没有通过,审计署认为项目预算可以再削减 27%。最终审计署决定放行,但要求继续监督工程实(财苑)施过程。审计署负责人称,审计署不愿背上阻拦基础设施发展的罪名,但政府也要控制好成本。

根据巴西宪法,凡负责使用、征缴、保管、管理和监督公共资金、公共资源、公共股份的任何机构或个人,以及以联邦名义负有财务管理责任的单位或个人,都应向联邦审计署提供账目并接受审计。联邦审计署作为宪法机构和最高审计机关,独立于国会、政府和最高法院。

巴西历史上曾发生三位数的通货膨胀,正是在投入巨额公共资金建设首都巴西利亚后发生的。前车之鉴如此深刻,审计署对巴西政府成本控制格外严格。

据了解,2014 年中国铁建与巴西卡马戈·科雷亚公司(Camargo Corrêa)签署合作备忘录,双方将合作竞标“大豆铁路”。

根据巴西国家物流和规划公司(EPL)早前的分析,这段铁路投资额达 55 亿雷亚尔(约合 22 亿美元),项目内容包括铁路规划、建设、运营、信号系统以及通讯设施在内。

中标者将获得 25 年特许经营权,铁路须于特许经营开始后 5 年内建成。政府购买 100%运力,并确保环评和征地无合同外费用。初始投资不低于投资总额的 15%。

国家战略伙伴关系护航

2014 年是中巴外交关键年,金砖峰会 7 月在巴西福塔莱萨召开,中国国家主席习近平在峰会结束后对巴西进行国事访问。

两年前,中巴签署了关于电力、交通等内容的《十年合作规划》,同年巴西政府推出总投资数百亿美元的“物流投资规划”。这复杂的规划由 2000 余个项目组成,不过,巴西政府在两年间更换了 3 位交通部长。终于,新部长博尔赫斯在 2013 年年底承诺,“物流投资规划”将很快开始。

舆论因此认为,在中国领导人访问期间,两洋铁路通道这一旨在缩短巴西农产品对亚洲出口运输距离,与物流投资规划相吻合的项目,将在提出数年后迎来实质进展。

从年初开始,中巴双方的准备工作就紧锣密鼓进行着。2014 年农历正月还没过完,2 月 20 日中国驻巴西大使李金章就率队前往中铁二院集团公司,就两洋铁路及其他巴西市场项目的相关工作与中铁二院进行洽谈。

中铁二院是中国中铁股份有限公司负责勘察设计与工程咨询服务的子公司之一。

中铁二院副总工程师王建介绍了中铁二院在巴西铁路项目上的相关工作。该集团公司副总经理扈森在向李金章大使汇报时指出,中国与巴西的战略依存关系很高,巴西铁路项目在国际关系上具有重要意义,该项目在两洋通道中也具有重大战略价值。

扈森表示,中铁二院希望该项目有助于实现成套铁路技术“走出去”,控制该线路从前期研究到建设、运营、维护等全产业链,从而扩大中国铁路技术的影响力。

李金章大使在会上表示,由中铁二院牵头代表中资企业开展项目前期研究工作,中国使馆在巴西前方将全力以赴支持该项目的相关工作。同时李金章对该项目的费用、工期,以及今后的运作等提出了要求。

不久,巴西交通部长博尔赫斯在巴西驻华大使莱昂和国家开发银行相关人员陪同下,拜访了中铁二院的母公司中国中铁公司。

在 5 月份的访问中,博尔赫斯表示,非常高兴看到中国中铁已经对巴西铁路开展了很多研究和探索。博尔赫斯建议,中铁提供关于追踪项目的全线或部分线路的研究成果及标书供巴西政府有关部门研究,通过后即可进入招投标程序。

博尔赫斯在中国期间,还拜访了中国国家发改委、中国交通部以及国家开发银行。

2014 年 7 月,在中国国家主席习近平和巴西总统罗塞夫的见证下,中国发改委与巴西交通部签署了加强铁路领域合作的备忘录。《中国和巴西关于进一步深化中巴全面战略伙伴关系的联合声明》还进一步明确,双方将促进在农业交通基础设施建设,鼓励中方企业参与巴西有关项目招标,尤其是连接米纳斯吉拉斯州卢卡斯里奥韦尔迪市(Lucas do Rio Verde)和戈亚斯州坎皮诺尔市(Campinorte)铁路段招标。

一个月后,中铁二院按计划参与了巴西交通部技术可行性研究的投标。

广西降低住房公积金异地购房可提取

日前,广西壮族自治区住房和城乡建设厅联合自治区财政厅等部门联合下发《关于加大住房公积金支持住房消费力度的通知》称,购买保障房,可提取住房公积金支付首付款;无房职工异地购房也可使用住房公积金。

自治区住房和城乡建设厅有关负责人介绍,为切实帮助收入较低职工解决居住问题,《通知》不再设租金占家庭收入的比例限制,允许租住保障性住房的职工提取住房公积金全额支付租金。”

与此同时,根据《通知》,缴存职工购买保障性住房的,可以凭住房保障部门出具的购房资格证明及购房证明材料,提取本人及配偶的住房公积金支付首付款。购买自住住房提取住房公积金的,缴存职工可在全部付清购房款(不含贷款)或合同生效之日起两年内办理。

为保障缴存职工的购房权益,尊重缴存职工对居住地的选择权,《通知》放开异地购房提取限制,家庭在工作或户籍所在城市无自有住房缴存职工外地购房的,可凭无房证明及购房证明材料,提取住房公积金支付一套住房购房款和贷款本金。

广西此次对流动性较大的人群提取政策也进行了改进,允许非城镇户口从业人员、短期用工人员(合同期限在一年以内)、非广西户籍缴存职工与单位终止劳动关系时,提取住房公积金。

自治区住房和城乡建设厅有关负责人表示,广西还将建立住房公积金信息的核查和检验机制,防范骗提套取行为。如发现骗提行为,除退回骗取的住房公积金外,不良记录将录入住房公积金档案,并提交银行纳入金融信用信息基础数据库。

(覃星月)

9 月 CPI 上涨 1.6% 创 4 年来新低

■ 定军 报道

根据 10 月 15 日国家统计局发布的数据,9 月居民消费价格(CPI)同比上涨 1.6%,为 2010 年 2 月以来的新低。1-9 月全国 CPI 总水平比去年同期上涨 2.1%。

至此,全年过去大半,物价整体保持在远低于 3.5%的年度目标水平。考虑到今年有望持续实现粮食再一次增产,全年物价将保持低位。

交行发布报告认为,预计四季度 CPI 同比新涨价因素不会出现明显上升,考虑到后 3 个月翘尾因素都在低位,预计 CPI 同比增速仍在低位徘徊,全年 CPI 涨幅约为 2.2%左右。

之所以物价难以上涨,与上游产品的全国工业生产者出厂价格(PPI)维持负数有关。2014 年 9 月份,全国工业生产者出厂价格(PPI)同比下降 1.8%,环比下降 0.4%,同比增速是 5 个月以来的新低。此前 PPI 已经维持了近 30 个月的负数。

中国银河证券首席顾问左小蕾指出,PPI 持续出现负值,与工业品领域大部分产能出现了很大程度的过剩有关。比如钢铁、煤炭、水泥,甚至汽车也出现了这样的情况。

但是 CPI 领域还包括服务等其他领域,因劳动力成本上升等因素,因此仍在上涨。“不过在很长期内,整个工业品价格难以转正,整个居民消费物价,也将保持低位。”她说。

今年第二次进入物价“一”时代

今年 9 月 CPI 同比涨幅为 1.6%,比上月的 2%同比增速有所下降。这也是今年第二次进入物价“一”时代,此前 4 月,CPI 为 1.8%,低于 2%。

国家统计局城市司高级统计师余秋梅认为,9 月 CPI 同比涨幅比上月回落了 0.4 个百分点,一方面,由于去年同月环比上涨较多,抬高了今年的对比基数,致使今年 9 月的翘尾因素比上月减少了 0.7 个百分点。

另一方面,9 月新涨价因素虽有所增加,但仅为 1.3 个百分点,低于近五年的平均水平。

翘尾因素主要是指上年年末的上涨因素对第二年的影响。根据国家统计局测算,今年 9 月翘尾因素导致的物价涨幅仅仅只有 0.3%,比 2013 年 9 月的翘尾因素形成的物价涨幅 0.8%,2011 年 9 月的 2.1%,2010 年 9 月的 1.3%,均大幅下降。

而 9 月新涨价因素为 1.3%,也大大低于 2013 年 9 月新涨价因素的 2.3%,2012 年 9 月的 1.7%,2011 年 9 月的 4%,以及 2010 年 9 月的 2.3%。

之所以 CPI 创 4 年多新低,也与 PPI 持续保持负数有关。

中国社科院经济所经济增长理论室主任刘霞辉告诉记者,PPI 已经持续约 30 个月是负数,这说明工业品消费并不是很

好,在外需减少的情况下,工业领域的产能过剩比较大。企业产品降价,反映其利润减少。

PPI 也使得 CPI 难以保持高位。“PPI 持续为负数,其实反映了工业领域利润在下降,到居民消费领域,价格也难以快速上升。”他说。

数据显示,9 月黑色金属材料类、黑色金属矿采选业、黑色金属冶炼和压延加工业(钢铁)价格分别同比增长 -6.1%、-12.6%、-7.9%,汽车制造业价格同比也下降了 0.4%。而在 CPI 价格领域,9 月交通工具价格下降 0.8%,车用燃料及零配件价格下降 4.0%。

全年 CPI 保持低位或成定局

今年全年 CPI 保持低位或成定局。交行发布的一份报告认为,考虑到猪肉价格在年内难有趋势性上升,同比负增长态势可能延续,加上粮食价格总体运行平稳,四季度 CPI 同比新涨价因素不会出现明显上升,最后 3 个月翘尾因素都在低位,预计全年 CPI 涨幅约为 2.2%,仍保持低位徘徊。

上述数字将大大低于全年 3.5%的目标。

而年内 PPI 持续下行压力仍很大。主要原因是制造业产能过剩导致工业产品出厂价格处于低位,PPI 升动力不足。考虑

到第四季度翘尾因素减弱为几乎为 0,预计 PPI 同比增速将延续负增长态势。

兰格钢铁信息研究中心研究员张琳指出,目前占据使用钢材一半市场的房地产业已经放慢,预计目前的钢铁仍将保持低位,持续负增长的态势有望延续。

以建筑用钢材直径 25 毫米的螺纹钢为例,10 月 15 日,价格为每吨 2886 元,相比 2008 年 5 月最高点每吨 5866 元,价格已经跌去一半。今年 9 月 26 日,该钢材价格创下每吨 2832 元的新低,比 2013 年 9 月 26 日的每吨 3517 元下降了约 20%。

“房地产行业不起来的话,钢价难以回升。”张琳说。

9 月 PPI 环比和同比分别下降 1.8%、0.4%,比 8 月的 PPI 同比、环比分别下降 1.2%、0.2%的降幅有所扩大,主要原因是原油、成品油、钢材价格降幅加深。同时,近期国际大宗商品价格下行对工业品价格形成的压力也有所加大。

中国银河证券首席顾问左小蕾指出,国际能源、食品、原材料价格保持低位,这对中国有好处。目前 PPI 为负数,CPI 为正数,反映了工业放慢,服务业加快的转型的积极因素。

CPI 更多地反映了居民生活消费的价格,目前工业品尽管过剩,但是短期仍要发展工业制造业,与服务业并进,工业放慢的一部分,需要服务业尽快补上。

“目前经济仍在转型,这个时候对于一些数字低迷不要看得过重。”左小蕾说。