

山东加快国企整合

国有资本向优势主业集中

导报讯(记者 梁士兴)经济导报记者从日前召开的省十一届人大常委会第二十四次会议上了解到,山东将进一步加快对国有企业的整合,一方面大力开展跨区域、跨所有制并购重组、合资合作,另一方面,国有资本将退出业绩不佳企业,进而转入战略

性新兴产业。

山东省国资委主任谭义在上述会议上表示,今后一个时期,山东将进一步深化公司制股份制改革,鼓励民间资本采用市场方式参与国有企业改革重组。加快企业整体上市或主营业务整体上市。

同时,支持优势企业充分发挥在

并购重组和产业链整合方面的主导作用,大力开展跨区域、跨所有制并购重组、合资合作。加大对相同或相近产业跨企业整合力度,加快企业内部产业板块重组整合步伐,推动国有资本向优势主业集中。

按照山东省国资委规划,今后5年,山东将打造10家左右在国内外具

有较强竞争力和较高知名度的省管企业集团,人均创造价值和效益指标达到全国行业领先水平;其中,3家进入世界500强。到“十二五”末,省管企业的营业收入和利润再翻番。

此外,在国有资本布局结构上,山东将坚持高端、高质、高效产业发展战

略,积极采用高新技术和先进适用技术改造提升传统产业。加快培育发展战略性新兴产业,大力发展现代服务业。

对一般竞争性领域中缺乏技术、人才支撑和长期亏损、扭亏无望的国有中小企业,将采取多种方式,加快国有资本退出步伐。

食品召回管理条例新规征求意见
召回情况
记入企业信用档案

◆导报记者 赵婷 济南报道

23日,国家质检总局就修订《食品召回管理规定》征集意见。新规要求,不安全食品应当以退货的方式召回,且对于被召回的食品,不得在无害化处理后再重新用于食品生产和销售。同时规定,召回食品的情况将被记入食品生产经营者食品安全信用档案。《食品召回管理规定(意见稿)》(以下简称“意见稿”)由原来的45条缩减到27条。

新规 VS 现行规定

经济导报记者对比《意见稿》和现行规定发现,除了“瘦身”之外,新规还有不少新亮点。

在《意见稿》第三条对不安全食品的列举式定义中增加了一条,“不安全食品包括不符合食品安全标准的食品。”这与《食品安全法》中的规定“食品生产者发现其生产的食品不符合食品安全标准,应当立即停止生产”更加一致。

导报记者注意到,在召回方式上,《意见稿》将“换货”删除,对于不安全食品召回,只能采取退货的方式。同时,在召回食品的处理方式上明确规定,“对被召回的食品,采取无害化处理措施,不得将无害化处理后的产品重新用于食品生产和销售。”

现行规定中,根据食品安全危害的严重程度,将召回分为3个级别,不同级别召回提交食品召回计划的时间也不相同。而《意见稿》规定,食品生产企业发现其生产的食品属于不安全食品的,应立即停止生产,并在3日内向地方质量监督部门提交食品召回计划。其时间要求和现行规定中一级召回的规定一致。

导报记者还发现,《意见稿》中首次明确提出,食品生产企业对其生产的食品安全负责,切实履行召回义务,明确并强化食品生产者的责任。禁止企业隐瞒或虚报其食品影响人体健康的事实。

与《食品安全法》衔接

24日,中央财经大学法学院副教授吴韬接受导报记者采访时表示,治乱“市”需用重典,《意见稿》加重了企业的责任,也传达了相关部门治理食品安全问题的决心,同时,相关措施能够更好地保护消费者的权益。现行规定先于《食品安全法》出台,随着《食品安全法》的实施,有必要修订现行规定,以便和《食品安全法》更好地衔接。虽然《意见稿》规定少于现行规定,但是更具操作性,减少了召回过程中一些不必要的环节,可更及时有效地保护公众食品安全。

“在一般的法律规范中,对瑕疵产品生产者需实行‘三包’。对于食品来说,对不安全食品只退不换肯定对消费者的权益保护更有利,因为问题食品已经让消费者产生不信任,换货很难让消费者满意。取消‘换货’的规定,除了加重企业的成本外,在一定程度上对生产者的整个品牌也是一个打击和处罚,增加了企业违法成本,促使企业注重生产安全,客观上增加了企业的责任感。”吴韬说。

对于《意见稿》中体现出来的加重食品生产企业主体责任问题,吴韬认为,食品安全的关键问题是如何监管,如果出现虚假报告怎么办。食品安全的主体是企业,但是责任在政府,这是依靠市场自身不能解决的问题,只能依靠外部力量来监督约束企业来解决,政府必须承担起这个责任。

关于《意见稿》中规定的“不得将无害化处理后的产品重新用于食品生产和销售”,吴韬解释说,“这里不是指将有害物质从召回的不安全食品中去除,而是对不安全食品进行深埋等处理,确保不得造成对环境的二次污染。无害化处理后的食品不得再作为原料进行生产和销售。”吴韬表示,“在中国,召回一般只在汽车领域,食品领域很少有召回的案例。”吴韬表示,在《食品安全法》的基础上,《意见稿》对食品召回问题作了具体规定,这也是我国食品召回制度的一个进步。

今年以来许多品种涨幅超100%

暴涨或成中药产业发展契机

◆导报记者 邵好 济南报道

近期,中药材市场再掀波澜,以太子参为代表的中药材价格集体上涨,今年以来不少品种涨幅超过100%,一些网友将其戏称为“药你命”。

但是,经济导报记者于25日采访时发现,中药材价格上涨并非表面那么简单,涨价背后隐藏着中医中药行业多年的酸甜苦辣。

养生意识助推

“现在中药材一天一个价,今天看好了货,明天再去提,价格就不一样了。”山东建联盛嘉中药有限公司采购总监樊庆龙告诉导报记者,“而且,从目前形势来看,涨价势头还会持续下去。”

根据中国中药协会的监测数据,2010年全国市场537种中药材中有84%涨价,平均涨幅为109%,涨幅超过100%的品种多达96个。而今年3月以来,中药材涨价进入第四轮高峰,与此前3次相比,这次是新中国成立以来最猛的涨幅。

“党参每公斤从28元涨到了70元,太子参从每公斤不到200元涨到了近600元,参类药材价格平均翻了一番还多。”济南一连锁店的中药销售人员表示,不仅是参类价格大幅,其他中药材也有不同程度的涨幅。“双花每公斤在320元左右,麦冬每公斤从80元涨到了180元。”

“中药材和普通农产品一样,价格上涨的原因也基本相同,无非就是囤积居奇、天气恶劣、供求不平衡等几个因素。”山东建联盛嘉中药有限公司副总经理胡清对导报记者表示,这些只是商品涨价的共性,而此次中药材涨价还有一个原因就是居民健康意识的提升。

“人们逐渐意识到,西药虽然有使用方便、见效较快等特点,但是也有较大的副作用。”胡清告诉导报记者,今年世界卫生组织提出“抗菌素耐药性:今天不采取行动,明天就无药可用”的口号,就是一个很好的例证。在西药方面,滥用抗生素问题已经上升到危害人类生存的程度。由此,日趋理性的消费者开始将选择转向传统的中药,需求上升势必导致某些原材料价格的上涨。

中药“补涨”是主因

对于短时间内中药材价格的大幅上涨,胡清表示,“长久以来,中药材的价格一直在低位徘徊,特别是近10年来,西医西药大幅迈进的时候,中药价格仍在原地徘徊,并没有太大的变化,所以造成了很多人意识中‘中医便宜西医贵’的观念。”“但是,无论从制药成本还是治疗效果来看,中药都没有比西药便宜的道理。”从成本角度考虑,现在已经没有多少人愿意为几十元或者一两百元到山里挖药材了,而中药材从采集、筛选、加工到销售,再到最后的煮药服用,每一环节都要耗费大量的人力物力,成本较过去已经有了翻天覆地的变化。

“当然,价格暴涨背后都会有游资的身影。”樊庆龙说,中药材原料市场是一个非常小的市场,而且每个品种都是不可替代的。一两亿元甚至几千万元就能控制这个市场。前一段时间棉花等大宗商品价格回落,不少仓库都空了出来,也给中药材囤积提供了便利条件。“游资大举进入中药材行业,也暗示一个事实——这个市场处于低位。”

市场优胜劣汰

“毫无疑问,中药材价格短时间内大幅上扬会打击部分患者的需求。”胡清说,“但是从长远来看,对整个中药市场有积极意义,这或许是这个产业发展的一个契机。”

因为在西医西药的强大压力下,中医药一直处于整个医学领域的边缘。“但是,现在这种情况有所改善,从近几年人们关注养生关注中医,到中药材需求增加,再到中药材涨价受到社会广泛关注,中药正在逐步走入主流视线。”

另一方面,中药材价格的上涨也会对市场起到“激浊扬清”的作用。多少年来,被边缘化的中药行业一直很混乱。一些水平一般的小诊所、医生也会弄几个药柜,进行中医诊疗。由于实力经验等各方面的因素影响,这种中医治疗很难达到理想的治疗效果。

“通过价格上涨,消费者对不



中药材价格上涨会使得一些实力不足的门诊和药店退出该行业,留下一些名店精品,从而使中药材的质量得以保障

同质量的中药材进行比较,好的中药材就会得到患者的认可,而质量不高的药材和药店就会退出市场。”胡清说,“此外,中药材价格上涨也会使得一些实力不足的门诊和药店退出该行业,留下一些名店精品,从而使中药材的质量得以保障。”

质量监督需跟上

“中药材市场通过涨价这种方式来‘洗涤’市场环境固然好,但是在这个过程中,有关部门要严把产品质量关,以防不法分子借机制售假冒伪劣产品,污染市场环境,危害患者

健康。”胡清说。

导报记者了解到,仅在中药材原料市场,各种药材就根据不同成色标示不同的价格,不仅如此,向药材里添加各种辅料、添加物也是行业里的“潜规则”。以三七为例,直接从产地购买的原料最便宜的每公斤就得200多元,最好的要600多元。而现在市场上就有200元以下的三七粉,这种中药的质量显然难以得到保障。

胡清表示,目前,国家对中药材有一些质量规范,但是,由于中药材在筛选、加工等过程中过多依赖传统经验,相关法规在实施过程中难以完全落实。

航空燃油附加费半年翻番

专家直指“垄断定价”

◆导报记者 王迎波 济南报道

26日零时起,四川航空、山东航空等国内多家航空公司燃油附加费上调,幅度约三成。这是今年以来第三次上调,相较今年年初翻了一番,已逼近150元的历史最高位。

对此,专家直指“垄断定价”。

今年已翻番

25日上午,四川航空率先发布将上调国内航线燃油附加费征收标准的通知,800公里(含)以下航线燃油附加费每航段由60元上调为80元;800公里以上航线燃油附加费每航段由110元上调为140元。上调幅度为30%。

当日下午,山东航空在官方微博透露相同的涨价信息。随后这一消息也得到了包括山东航空在内的东方航空、深圳航空、中国国航、南方航空和海南航空等各大航空公司官网的证实。

在2月20日、4月8日和5月26日三轮上调之后,航空燃油附加费相比今年年初,800公里以下(含)的航线累计上调了40元,800公里以上的航线累计增长了70元,均翻了一番。

利好航空股

航空公司给出的涨价理由是,航空燃油综合采购成本上调。25日下午,山东航空公司营销委销售部副总

经理庞冲对经济导报记者表示,这是行业性统一调整。

据了解,燃油成本已占到国有三大航空公司总成本的40%左右。一般燃油上涨后,航空公司自行消化20%,其余部分以燃油附加费的形式由乘客承担。值得注意的是,国家发改委近日并没有上调成品油和航油出厂价,也没有公布上调附加费的通知。

中信建投航空业分析师李磊认为,燃油附加费上调对于航空公司来说是一个“额外的利好”,有助于缓解成本上涨的压力。

专家直指“垄断”

在看到附加费上调的消息后,网友“小贵哥”在微博中评论说:燃油

<<上接 A1 版

据他介绍,原先运河水位高的时候,20天左右就能到无锡,但现在大概要一个月左右,由此造成每吨运输成本增加近20元。

同时,停在港口的费用为一吨煤20天内10元,每超一天就加收1%。目前,魏先生运输的6300大卡的煤炭,价格已经高达1000元/吨。

“现在市场不好,矿上说涨就涨。我们就像走钢丝,跑5趟能挣1趟就不错了。”另一位煤商告诉导报记者,赶上下雨,煤炭热量会下降,对于靠运输量挣钱的煤炭交易商来说,不仅不挣钱,还会赔本。“按现在的价格,一吨煤有时都挣不到10块钱。”

而在港区的运河两岸,零零散散停靠着一些船只,有的浮吊正在往货车上卸煤,有的则相反。

一见到导报记者,正在装船的王振华就开始抱怨起来。“我一趟收入3万元,可现在柴油每升7元多,一趟要耗油11桶,光油钱就得花1.5万元,再扣下其他的,就剩不了多少了。”王振华说,他的船一直到江苏东台市,行程1000多公里,沿途还经常被“揩油”或罚款,上次一趟就交了近3000元。

“以前这里都是满满的船,你看现在还剩几十条了。”王振华说,运河的水位比以前下降了一米,导致航行速度减缓。据他说,在京杭运河台儿庄段,滞留船只已达上千艘,排队近10公里,要通过得好几天。

“现在秦皇岛到江苏那边的货很多,山东现在是在船多货少,没钱挣了。”王振华说,原先山东跑运河航线的船只有2万多条,但现在跑长途不挣钱,有将近1/5的船只去了江苏等长江流域跑短途,数量在5000艘以上。

或加剧南方电荒

陈晨说,济宁至江苏的韩庄船闸目前每次只能通过一艘船。以往2000吨以上的船都畅通无阻的航道,现在连1500吨的也无法进入。“济宁这边的矿产很多,关键是船来不了。”

据导报记者了解,森达美港原先设计年吞吐量为1200万吨,但现在连1/3也达不到。考虑到运输成本,长途运煤一般都是通过运河。而目前,港口的煤炭超过一半以上采用汽车运输,运送距离也在济宁周边300公里以内。

“以往被视为黄金水道的长江航运萎缩,南方不少船只也被迫搁浅,给电煤运输带来了很大影响。”陈晨说。

江苏省防办副主任宋玉表示,今年是江苏省多年来最严重的旱情,部分地区达60年罕见。受此影响,需通过长江、淮河等进入江苏的一些大型电煤船开始受阻,给原本缺电的江苏电网带来严重缺煤威胁。

鑫矿集团煤炭经销有限公司经理张鹏飞对导报记者坦言,随着六七月份用电高峰期来临,南方电荒形势将更为严峻。“有的电厂甚至与煤商勾结,在天津、北京、秦皇岛、黄骅、唐山、曹妃甸等地明目张胆地叫卖计划煤,以弥补企业亏损。”

据业内人士介绍,重点电煤在运输途中“转轨”变为市场煤的总量至少为1亿吨。再加上重点合同煤之外的电煤流入,市场规模至少超过2亿吨。这进一步加剧了电荒形势。

在陈晨看来,之所以出现这次电荒,一是人为的存煤,不仅政府部门提高了电煤储备量,有的电厂也囤积居奇;二是煤矿限产,一般每年的“五一”、“十一”和年底是煤矿的检修期,检修期间大部分都要停产;同时,随着经济的发展,民间项目和工业项目争电,用电量增多,但电厂的发电能力没有跟上;受干旱影响,水力发电减少也是原因之一。

“现在煤矿肯定不愿多发煤了,未来煤价还要上涨。”陈晨说。