

复兴号50亿元大单难掩矛盾 中车铁总争执依旧

本报记者 路炳阳 北京报道

中国铁路总公司(以下简称“中车铁总”)5月5日启动2019年首次复兴号动车组招标,运营商中车铁总与装备制造商中国中车股份有限公司(以下简称“中国中车”,601766.SH)在复兴号采购价格上的巨大差异仍无法弥合,矛盾再次暴露。

采购价格不断压低

160公里复兴号采购价格能不能覆盖成本虽然存疑,但在高速动车组采购上,中车铁总长期对价格步步紧逼持续压价,中国中车及上游供应商叫苦不迭已是不争的事实。

国家铁路局2018年11月28日发布的《颁发时速160公里动力集中电动车组许可证》显示,160动集由机车、车厢和控制车组成。机车(HXD3G/HXD1G)由中国中车大连机车车辆有限公司(以下简称“中车大连”)和中国中车株机负责生产;车厢和控制车(KZ25TA/KZ25TB)由中国中车和南京浦镇制造。机车主要采用八轴客运电力机车技术平台进行优化设计,车厢采用既有25T型客车技术平

台进行优化调整,最高运营时速160公里/小时。160公里复兴号采购价格不能覆盖成本虽然存疑,但在高速动车组采购上,中车铁总长期对价格步步紧逼持续压价,中国中车及上游供应商叫苦不迭已是不争的事实。

据记者了解,近年来,中车铁总在对CRH380系列动车组招标中均会下调价格,每次降幅在3%~5%区间。2010年CRH380系列动车组价格保持在2亿元/列以上;2013年动车组招标,该型动车组最终均价约为1.87亿元/列左右,2014年降至1.80亿元/列左右,2015年至2016年继续下调价格至1.75亿元/列左右。

2017年中国标准动车组复兴号面世,中车铁总向中国中车提出该车要在已有和谐号采购价格基础上,一次降价20%的要求,也就是1.3亿元/列左右,中国中车和众多供应商坚决抵制,后经财新网报道

营报》记者透露,此次招标160动集中车铁总给出的车厢采购价格不含税约490万元/辆,机车采购价格约为2000万元/台,此次招标总金额约54.46亿元。

不过中车唐山与中车南京浦镇车辆有限公司(以下简称“南京浦镇”)多位人士均对记者表示,160动集车厢内饰是按高速动车组标准执行的,一节车仅材料成本就高

达450多万元,如再算上人工、设备、能源消耗等,一节车完工成本已近600万元。“按照中车铁总的采购价格,我们每列车在不包含机车的情况下,就已亏损近千万元。”南京浦镇人士说。

就此,记者分别函询中车铁总宣传部和中国中车客车事业部、运营管理部负责人求证,截至记者发稿时两家公司均选择沉默。

后,中车铁总改以正常降价幅度5%结束谈判,最终采购价格1.70亿元/列。

中车铁总与中国中车在机车车辆价格上的多年争执与矛盾早已是公开的秘密。中车株机人士对记者透露,就此次160动集采购价格,中车总部也照例与中车铁总协商过,希望能适当提高价格,“但不出意外,中车谈判人员无功而返,我们只能依此执行”,中车株机人士称。

各执一词 互不信任

中车铁总物资采购严格执行国家法律法规,实时监控重点物资的交易价格,充分掌握主要材料价格变化情况。对车辆价格均有成本写实。中车铁总人士对记者举例称,中车三大动车组主机厂长客股份、青岛四方和中车唐山近三年的利润率不仅没有因为车辆采购价格下滑而出现下降,反而略有提升。

很明显,按照中国中车的成本报价,160动集在不包含机车的情况下,每列车就已亏损880万元左右,这些亏空又该如何弥补呢?中车唐山人士对记者说,“依靠高速动车组制造和维修领域的利润率,弥补160动集的亏损可能是我们能想到的唯一办法。”(详见《中国经营网》2018年8月10日报道《铁总放弃动车配件集采 与中车再寻维修市场利益平衡》)

中车唐山人士称,当前各铁路局集团在动车组维修中的装备购置、配件管理、物流和库存等领域不再专设部门负责,转而将其移交给中国中车代为管理,在这种模式下,中车一些主机厂至少可以从维修动车组配件中赚取200%~300%的利润,这可以覆盖一部分中车铁总招标压价的亏损,“也就是售前不足,售后补;160动集不足,350高速补”。他说。

中车铁总方面并不认可采购价格无法覆盖成本的看法。中车铁总人士对记者表示,中车铁总对车辆价格有着严格的成本写实过程,要求下调价格理由有三:其一,复兴号动车组建立了中国动车组统一技术标准体系,降低成本是研发该车的题中之义;其二,中国中车在中车铁总主导下进行研发,中车铁总拥有该车知识产权。中车铁总有理由获得更优惠的采购权。

最后也是最重要的,上述人士称,中车铁总物资采购严格执行国家法律法规,实时监控重点物资的交易价格,充分掌握主要材料价格变化情况。对车辆价格均有成本写实。中车铁总人士对记者举例称,中车三大动车组主机厂长客股份、青岛四方和中车唐山近三年的利润率不仅没有因为车辆采购价格下滑而出现下降,反而略有提升,目前维持在8%~16%之间,充分说明中车铁总依据成本写实将动车组价格控制在

合理水平。

中车铁总人士的观点没有得到中国中车,尤其是上游供应商的认可,“中车主机厂利润率确实在近年不降反升,但这是中车不断压榨上游供货商的结果”,中车浦镇供货商对记者抱怨称。

中车铁总利用其唯一采购方的垄断地位,对车辆年年提出降价要求。“以复兴号为例,我们配给的零部件肯定比原来的更好,本以为借着新产品问世,能把价格往上提一提,但每次都事与愿违,价格不仅提不上去,每次还要压价。”他说。

该人士称,在铁总的价格高压态势下,中车为保证自己的利润率继续向下压低供应商价格。“不过压价也是有套路的,”该人士说,“关系到行车安全的核心部件,无论中车和中车铁总都有极为严格的要求和监督检查办法,人命关天,是万万不可马虎的,压价只能在与行车安全无

关的产品上进行。”

压价导致的产品质量问题,最容易出现在这种配件上,最典型的就是普通内饰产品。该供应商对记者说,“对于内饰产品,我们也想提高质量,但赔本的买卖没人做,中车铁总压中车,中车压我们,将众多中小供应商‘逼良为娼’。自2018年以来,复兴号频繁出现的车厢异味问题根源或就在于此。”他说。

北京交通大学轨道交通协同创新中心首席科学家贾利民教授认为,“唯最低价中标”的招标程序和评价机制,确有“劣币驱逐良币”嫌疑。他表示,考察供应商应有多个维度,单纯利用市场地位施加价格压力,不利于激励供应商提高产品质量、改善售后服务,更不利于企业自主创新和行业科技进步。买卖双方以合理价格成交,确保后续合同履行阶段管控好质量,才是理性之道。



中车铁总与中国中车在复兴号动车组机车价格上的矛盾已存在多年。 本报资料室/图

破除垄断

赵坚表示,2013年原铁道部政企分开后,改革一度停滞。中车铁总依靠其垄断地位,在整个产业链中处于强势,这是铁路改革不彻底的体现。如果中车铁总能赋予其下属路局真正的市场主体地位,让其可以独立参与动车组招投标中,市场才有望回归平衡。

对于中车铁总和中国中车围绕复兴号采购价格的矛盾,北京交通大学经管学院教授赵坚认为,高端装备制造业产品价格和规模、采购数量等因素密切相关。“在国内与国外销售价格和生产成本会不同,单列和成批量采购的价格也不一样。”他建议,中车可以效仿商业飞机制造商,设置公开价格目录供商业谈判,具体合同价格则根据谈判而定。

赵坚告诉记者,中车铁总的垄断地位不仅彻底,而且牢靠。而中国中车作为上市公司,其改革步伐远快于中车铁总。中车各个主机厂名义上由总部统一管理,但其科研、生产、营销都在下面子公司,都是独立法人,企业要生存,很难协

调一致。而且打破市场垄断,确是国企改革应有之义。

赵坚表示,2013年原铁道部政企分开后,改革一度停滞。中车铁总依靠其垄断地位,在整个产业链中处于强势,这是铁路改革不彻底的体现。如果中车铁总能赋予其下属路局真正的市场主体地位,让其可以独立参与动车组招投标中,市场才有望回归平衡。

中国经济体制改革研究会管理科学研究所研究员崔长林则建议,中车铁总和中国中车都是大型央企,矛盾需要在国家层面来协调,核算和监管价格合理性。不过,这些都是技术层面的应对之道,两位专家都认为,行业垄断产生的问题,需要打破垄断来解决。

与一审一致

民法典物权编草案二审 住宅用地70年到期续期另做法律安排

本报记者 李乐 北京报道

尽管青岛、温州等城市相继出现的土地使用权临近到期问题,引发社会的广泛关注,但是,由于土地使用权尤其是住宅用地的土地使用权涉及多方利益,甚为敏感,所以,至今仍未有明确进展或定论。

日前,十三届全国人大常委会第十次会议在京召开,受

仍未定论

现行《物权法》于2007年颁布实施,是一部规定财产权等多项重要权利的重要法律。至2019年,《物权法》已经颁布实施超过11年。在2019年的中央一号文件中,修订《物权法》首次在中共中央“级别”的文件中被提及。而在此之前,民法典物权编编纂已经启动。

2019年4月,民法典物权编草案第二次提交全国人大常委会审议。这次审议的草案文本中,第152条颇受关注。因为这一条款,将涉及到住宅用地土地使用权70年到期的续期问题。在现行《物权法》中,对这一问题只做出的“自动续期”的笼统表述。

而在此次送交二审的草案文本中,则仍然沿用了第一次提请审议时的文本表述,即在现行《物权法》相关条款后增加“续期费用的缴纳或者减免,依照法律、行政法规的规定”的表述。这意味着,

到各方关注的民法典物权编草案提请二审。二审草案文本中,土地使用权到期续期的第152条,与第一次送审时的表述一致,即在现行《物权法》该条款后,增加“续期费用的缴纳或者减免,依照法律、行政法规的规定”。

这意味着,这个事关重大社会利益的问题,在民法典物权编草案层面仍未定论。

引发公众广泛关注的续期免费还是收费问题,仍未得以明确。

如此表述,全国人大常委会方面其实也并不完全认同。《中国经营报》记者了解到,全国人大常委会副秘书长王东明在二审过程中,专门对此条款的修改表述提出的建议。

王东明表示,建议完善关于建设用地使用期限到期规定,删除草案第152条第1款和第2款中“行政法规”的表述,考虑到建设用地使用权期间届满续期缴费问题关系广大群众切身利益,也涉及国家财政收支,影响广泛深远,应当依照法律规定办理,而不是行政法规。

“目前现行法律和法规中还没有相关规定。下一步在立法过程中要补上这个空白。我认为首先要有一个方案,然后再根据这个方案考虑在下一部法律中进行规定。”王东明说。

资料链接

民法典物权编草案二审稿更多修改

设立分编。 有意见提出,草案条文较多,建议设置分编,以便条理更加清楚。草案二审稿采纳这一意见,将物权编草案进一步分为五个分编,即:通则、所有权、用益物权、担保物权、占有。

对农村集体所有土地的征地补偿、土地承包经营权等相关制度进行完善。 包括完善征地补偿制度,落实“三权分置”制度,与正在常委会审议的土地管理法修正案相衔接。在此部分,草案二审稿增加规定:征收集体所有的土地,应当依法及时足额支付农村村民住宅的补偿费用。

增加“无居民海岛属于国家所有”的内容。 二审稿在第五章“国家所有权和集体所有权、私人所有权”中增加一条规定:“无居民海岛属于国家所有,国务院代表国家行使无居民海岛所有权。”

进一步完善居住权制度的相关规定,明确居住权是无偿设立的用益物权,并对居住权合同的内容进行规范。 二审稿明确:居住权无偿设立;居住权合同的一般条款包括当事人的姓名和住所、住宅的位置、居住的条件和要求、解决争议的方法。

赋予当事人更大的自主权。 允许担保人对担保财产只作概括性的描述,同时对担保物权规定统一的优先受偿规则。

谁来解决

“土地使用权到期续期的问题,中央是高度重视的,根据此前的安排,国务院一直在研究相关的方案,在很长时间内,具体的分工是,由原国土资源部、原国务院法制办牵头,财政部、住建部配合。”一位自然资源系统内部人士告诉记者。

中共十九大后,机构改革启动。在原国土资源部的基础上,中央整合相关领域职能,组建了自然资源部;原国务院法制办则与司法部整合,组建了新的司法部。不过,记者掌握的情况表明,机构改革,并未改变住宅用地70年到期后续期问题的职能

长久讨论

尽管住宅用地70年到期后续期的实质问题是“收费与否”的问题,但长期以来,在土地出让是否应取消年限,续期收费与否等方面,讨论甚至争议一直存在。记者掌握的有关材料表明,曾有政协委员提出建议,“取消土地出让年限”。对此,在2016年时,原国土资源部明确回复:对出让土地使用权设置年限,是维护土地公有制的内在要求,多种有偿使用方式并行,则是满足市场多种需求的内在要求。

在回复中谈及改革方向问

分工。前述自然资源系统内部人士向记者解释,2016年时,中央层面曾经确定,要国务院先拿出一个解决这个问题的方案,并写入了当时的中共中央级别的文件。因此,虽然部层面别有机机构改革和重组,但是我们理解,70年住宅用地使用权续期问题,仍然是要国务院先拿出方案。”

一位东部某省不动产登记部门的人士向记者表示,70年住宅用地使用权到期之后续期的问题,实质是“无偿续期”还是“有偿续期”的问题,这个问题十分重大,牵涉各方利益,也广受

社会各方关注,所以,这个问题就必须慎重。

在此之前,青岛、温州等地相继出现因住宅用地使用权临近到期而出现的问题。此后,中共中央、国务院印发《中共中央国务院关于完善产权保护制度依法保护产权的意见》,回应社会关切,其间明确提及,解决建设用地使用权届满续期的问题,明确要求要作出法律安排。

记者了解到,青岛、温州等住宅用地使用权到期届满的问题,均采用了现行制度下延期等方式进行了妥善处理,化解了相关矛盾。

题时,原国土资源部方面列举了多项中央文件,指出坚持和完善土地使用权出让制度,仍是重要内容。因此,“在此前提下,不宜取消出让年限设置”。

此后,政协十二届全国委员会委员李冬玉曾提交《关于加快完善产权保护相关政策的提案》。在这份提案中,李冬玉提出,“尽快研究住宅建设用地等土地使用权到期后续期的法律安排,明确住宅建设用地使用权期届满后土地续期的实施细则和出让金收取标准。”

《光明日报》的报道称,全

国人大常委会委员廖晓军表示,民法典物权编草案增加相关内容,但相关法律法规还没有同步跟进修改和完善,可能会直接影响千家万户对于未来负担的预期。“因为无偿续期还是无偿续期,续期的期限到底有多长,对老百姓事关重大,会严重影响房地产市场。”对此,他建议在审议民法典物权编的同时,研究修改城市房地产管理法、土地管理法等相关法律和行政法规,明确住宅建设用地使用权续期的期限、续期费用支付标准、方式以及缴纳或者减免的具体规定。