

动车用品采购如此奢侈你知道吗? 纸巾盒过千元, 坐椅 2.2万一张

据最新一期《新世纪》周刊报道,一个自动洗面器7.2395万元,一个色理石洗面台2.6万元,一个感应水阀1.28万元,一个卫生间纸巾盒1125元,最后组合成总价高达三四十万元的整体卫生间;上万元的15英寸液晶显示器,2.2万元一张的单人坐椅,6.8万元的冷藏展示柜……这些令人咋舌的价格,不是来自某高档别墅,而是我们乘坐的动车。
据《新京报》

北京有个先河

独揽多个外资品牌的铁路代理,低价买进,高价卖出

从2006年开始,动车卫生间洗面台和洗面池相关设备的主要供应商就是北京先河交通设备技术有限公司(下称先河),它代理了法国杜拉比、瑞士吉博力以及宁波凯马等品牌。

法国杜拉比的代理商上海荔日贸易有限公司有关人士称,先河曾到法国总部商谈生产专供动车使用的产品。不过,他们给先河提供的只是手拧水龙头,不是自动感应的,价位并不太高。

吉博力的销售代表称,其感应水龙头最贵为7000多元(包括感应阀)、中档的4000多元。宁波凯马的感应龙头价格为2000元~3000元(含约200元的阀芯)。记者在沪宁高铁的CRH2动车上看到,水龙头已变成普通手拧的,并非自动感应,价格应更便宜。

一家进入动车市场的国内供应商称,代理公司向主机厂的报价“水分比较高”。

先河代理的美国杜邦可耐耐台面(用于卫生间洗漱台面)价格也不低,在动车上用的是花色为“南极”的一款,市场零售价为1延米3100元,在居然之家能找到2900元的报价,打折后低至2000元(包括加工、安装),而先河报价8800元,还不包括安装费。

据悉,先河是杜邦在中国的铁路产品的特约经销商,其他几家大的区域代理商都不进铁路。同时先河还是德国NORA(诺拉)地板布、意大利MONDO(蒙多)地板布在铁路市场的代理商。

南车和北车的人对先河不陌生,先河独揽了多个外资品牌的铁路代理,“早在大列时期,先河就进入了列车内装市场。”模式和现在如出一辙,也是低价买进品牌产品,高价卖出。

价格实在离谱

高铁列车整体卫生间,南车采购价30万,北车高达120万

做整体卫生间的一位供货商说,整体卫生间的一些零配件是由铁道部指定的。整体卫生间的各个零配件价格也不同,南车CRH2车型的整体卫生间总价约30万元,其中最外面一层玻璃钢罩的价格为2万余元,玻璃钢罩的价格和利润率远远低于放在钢罩内的卫生间零配件的价格。北车CRH3的整体卫生间价格更为离谱,高达120万元。

主机厂每年都有降价压力,但有关系的零配件供货商的价格很难压下去,因此压价时也要比拼关系,谁的关系弱就倒霉。一位有欧洲供货资质、产品在地铁广泛使用的供货商称,自己经常变成压价对象。“不敢动那些关系硬的。供货期、材料和技术等规则对某些厂商是硬指标,对铁道部指定的供货商就失效。”他说。

集便器的售价更是居高不下。而北车从CRH3车型、南车从CRH380都开始采用德国EVAC的真空保持型集便器,一套集便器售价为20余万元。

集便器市场因技术性较强,主要由外资品牌控制。张曙光妻子王兴从代理马可夫开始,成为动车集便器市场和整体卫生间领域里最活跃的常客之一,她后来还主导了蒙特洛、EVAC与国内厂商的合资合作。

二等车:
CRH2 采购价 双人座椅10473元, 三人座椅15449元; 市场价可打新至采购价的30%

一等车:
CRH2 采购价 单人座椅22013.99元, 双人座椅31014元; 杂志架148元; 市场价可打新至采购价的30%

二人餐椅:
CRH2 采购价14042元; 市场价9000多元

空调机组:
CRH2 采购价50万元; 而地铁一节车厢两台空调价格不到30万元

玻璃门冷藏展示柜组成:
CRH2 采购价68243元; 市场价1000元规格的玻璃门冷藏柜是7000元

座便器组成:
CRH2 采购价95047元; 市场价TOTO品牌最贵产品3万多元, 工程价可低至5.3折
加温便器盖:
CRH2 采购价8350元; 市场价科勒品牌普通产品2300元或2700元, 带遥控功能的产品3200元
便纸架:
CRH2 采购价146元; 市场价几十元

纸巾盒:
CRH2 采购价1125元; 市场价几十元, 国外品牌大多在500元以下
洗手器干手器:
CRH2 采购价6845元; 市场价TOTO品牌用于鸟巢等高档场所的型号折扣价1341元
台面按压式皂液器:
CRH2 采购价4259元; TOTO 价格619元

照明
LED平面光源顶灯: CRH2 采购价6669.99; 市场价约4200元
20W单管顶灯: CRH2 采购价2039.01元; 市场价1400元
12W阅读灯: CRH2 采购价1416元/个; 市场最高端产品500元至600元/个

动车各部位零件价格一览

高铁如此艰难你知道吗? 负债率高达60% 大面积停工

据《中华工商时报》

2012年,中国的高铁建设将放慢脚步。尽管新增里程将是我国历史上新线投产最多的一年,有6366公里新铁路投入运营,是去年的3.2倍,但与此同时,铁道部2012年计划新开工项目仅为9个,与2011年初计划的70个的宏大目标相比落差巨大。直接的原因是安全隐患和融资僵局。

由于资金和安全性问题,中华铁道网去年8月份对23个铁路建设公司的施工情况进行抽样调查的结果显示,今年这些铁路工程建设仅有三成正常施工,处于停工、半停工和进展缓慢的占到70%。

银行态度由热变冷

实际上,融资难题早在7.23事故之前就已经出现了。在全面紧缩的信贷环境下,各大银行年初就决定取消铁道部基准贷款利率下浮10%的优惠,但遭到铁道部的拒绝,致使全年贷款安排受到延误。等到二季度最终接受时,放贷黄金期已错过了。

当然,铁道部的一时犹豫远不至于造成全面的断供僵局。市场对铁路冷淡的更重要原因是其越来越沉重的铁路债务。铁道部数据显示,截至去年9月30日,铁道部总资产37395.2亿元,总负债22288.5亿元,负债率高达59.6%。有评估机构估算到年底负债率很可能会超过60%的警戒线,达到65%的高度,到2012年铁道部的资产负债率将可能超过70%。按照这个数据,铁道部的在建工程几乎全部靠负债建设。如今,过高的负债率遭到了银行的抵制。

融资渠道单一狭窄

按照中央经济工作会议的定调,2012年的宏观调控将是稳中求进,继续实施稳健的货币政策。北方交通大学教授赵坚认为,这意味着今年的银根不会太松,铁道部贷款和发债不会特别容易。

赵坚指出,铁道部近年来的建设资金基本上依靠银行贷款和债市发债,另外就是与地方政府合资,而地方政府的出资,主要是征地拆迁补偿入股,一部分通过地方债务平台贷款而入。但到了2012年,铁道部再通过这些惯性渠道筹资已经变得很难。因为铁道部的银行贷款,已经触碰到了单一客户不能超过年贷款净额的集中度红线。即便是2011年拿到的2000亿资金,实际上是银监会“放宽”监管尺度后才给的,而且贷款行主要是国开行和邮储两家政策性银行。

观察人士认为,即便现在铁道部已经放缓了高铁建设速度,但是已经在建的项目导致的债务问题仍然十分严峻。甚至有人预计2012年债务危机可能集中爆发。

制图 方倩