

Focus

国务院原则通过汽车、钢铁产业振兴规划

- 从2009年1月20日至12月31日,对1.6升及以下排量乘用车减按5%征收车辆购置税
- 支持大型汽车企业集团进行兼并重组,支持汽车零部件骨干企业通过兼并重组扩大规模
- 今后3年中央安排100亿元专项资金,重点支持企业技术创新、技术改造和新能源汽车及零部件发展
- 实施新能源汽车战略。中央财政安排补贴资金,支持节能和新能源汽车在大中城市示范推广
- 落实扩大内需措施,拉动国内钢材消费。实施适度灵活的出口税收政策,稳定国际市场份额
- 严格控制钢铁总量,淘汰落后产能,不得再上单纯扩大产能的钢铁项目
- 推进企业联合重组,培育具有国际竞争力的大型和特大型钢铁集团



减征购置税的政策实施后,可能会对车市产生很大提振作用 资料图

◎据新华社电

国务院总理温家宝14日主持召开国务院常务会议,审议并原则通过汽车产业和钢铁产业调整振兴规划。

会议强调,加快汽车产业调整和振兴,必须实施积极的消费政策,稳定和扩大汽车消费需求,以结构调整为主线,推进企业联合重组,以新能源汽车为突破口,加强自主创新,形成新的竞争优势。一要培育汽车消费市场。从2009年1月20日至12月31日,对1.6升及以下排量乘用车减按5%征收车辆购置税。从2009年3月1日至12月31日,国家安排50亿元,对农民报废三轮汽车和低速货车换购轻型载货车以及购买1.3升以下排量的微型客车,给予一次性财政补贴。增加老旧汽车报废更新补贴资金,并清理取消限购汽车的不合理规定。二要推进汽车产业重组。支持大型汽车企业集团进行兼并重组,支持汽车零部件骨干企业通过兼并重组扩大规模。三要支持企业自主创新和技改。今后3年中央安排100亿元专项资金,重点支持企业技术创新、技术改造和新能源汽车及零部件发展。四要实施新能源汽车战略。推动电动汽车及其关键零部件产业化。中央财政安排补贴资金,支持节能和新能源汽车在大中城市示范推广。五要支持汽车生产企业发展自主品牌,加快汽车及零部件出口基地建设,发展现代汽车服务业,完善汽车消费信贷。

会议指出,加快钢铁产业调整和振兴,必须以控制总量、淘汰落后、联合重组、技术改造、优化布局为重点,推动钢铁产业由大变强。一要统筹国内外两个市场。落实扩大内需措施,拉动国内钢材消费。实施适度灵活的出口税收政策,稳定国际市场份额。二要严格控制钢铁总量,淘汰落后产能,不得再上单纯扩大产能的钢铁项目。三要发挥大企业的带动作用,推进企业联合重组,培育具有国际竞争力的大型和特大型钢铁集团,优化产业布局,提高集中度。四要加大技术改造、研发和引进力度,在中央预算内基建投资中列支专项资金,推动钢铁产业技术进步,调整品种结构,提升钢材质量。五要整顿铁矿石进口市场秩序,规范钢材销售制度,建立产销风险共担机制。

会议审议并原则通过了《国务院关于修改〈特种设备安全监察条例〉的决定(草案)》,决定该草案经进一步修改后,由国务院公布施行。会议还研究了其他事项。

看点

汽车业: 迎来一场及时雨

◎本报记者 宦璐

昨日,国务院常务会议审议并原则通过了汽车和钢铁产业调整振兴规划。对此,业内人士认为,去年车市恶化程度超出预期,汽车振兴规划对汽车行业来说犹如一场及时雨。

中国资深汽车分析师贾新光对记者表示,从出台的规划内容来看,方案的操作性强,扶持的各项措施都很具体,包括每项扶持政策的补贴金额。他还预计,减征购置税的政策实施后,可能会对车市产生很大的提振作用。

在刚刚过去的2008年,中国汽车业受到金融危机的巨大冲击,销量增长幅度为10年来最低水平。来自汽车工业协会的统计显示,去年,国内有82%的汽车企业没有完成年初目标计划。19家重点汽车企业利润呈现负增长,82%的国内汽车企业没有完成年初目标计划。

在规划公布后的第一时间,奇瑞汽车副总经理金弋波在接受记者采访时表示,购置税的减免措施非常科学。他表示,首先,将减免的对象定在1.6升、1.6升的车型较为集中,对市场的刺激大;其次,有利于引导消费者购买小排量车;最后,时间定在一年左右,也非常合理。目前中国车市已经进入最困难、最危险的境地,也是最需要政府出手的时候;如果时间拉得太长,则起不到促进消费的作用。”

吉利汽车副总裁王自亮认为,购置税的降幅虽然不是很大,但对

于提升人气有很大帮助。”

汽车营销传播顾问张志勇对记者表示,目前购置税一律为10%,对于最主流的10万元家用车,减征5%意味着购车者可以少支出5千元。这一车市利好政策,自主品牌车将获益更大,如奇瑞、吉利、比亚迪等自主品牌。

尽管该方案获得各方普遍好评,但仍有一些不同的声音。购置税降5个百分点,力度稍嫌不够。”中国信息中心信息资源开发部主任徐长明说。

来自北京亚运村汽车市场的总经理苏晖也告诉记者,救车市还需要更多组合拳。比方说,如果能减免过路过桥费,则更能起到鼓励汽车消费的作用。”

规划提出,严格控制钢铁总量,淘汰落后产能,不得再上单纯扩大产能的钢铁项目。

目前宝钢、武钢在广东和广西沿海拟建的千万吨项目均以省内淘汰落后产能作为前提,其中广东省即要淘汰700多万吨产能。而山东钢铁集团提出的日照临港钢铁项目也是以淘汰省内落后产能为首要任务。据悉,此前产业政策规定的300立方米

高炉以下落后产能需淘汰的标准在规划中将提高,最低落脚可能在400立方米。专家表示,规划中淘汰落后产能不是一刀切,而是根据不同企业不同产品结构和技术标准来确定,有的企业可能连800立方米的高炉也得淘汰,这也是对产业政策的修改和完善。同时,还要限制规模增长,建立落后产能的退出机制,由中央和地方出资进行补偿,政府实施监督。

中国冶金工业规划研究院副院长李新创表示,今年国内钢铁业的重组兼并肯定会加快速度。中信证券分析师周希增认为,在中央预算内基建投资中列支专项资金,推动钢铁产业技术进步对于中国钢铁业向升级有着重要作用。

而一直深受铁矿石成本困扰的中国钢铁企业可能会迎来更好的原料市场环境。目前我国钢铁业铁矿石对外依赖度超过50%,国际三大矿业巨头控制了70%的海运铁矿石,连续五年的铁矿石涨价使得中国钢铁企业掌握了主动权。

马钢有关负责人表示,整顿铁矿石进口市场秩序对铁矿石价格谈判和钢厂控制成本均会产生积极效果。

钢铁业: 振兴规划着眼保需求降成本

◎本报记者 徐虞利

“不得再上单纯扩大产能的钢铁项目”和“整顿铁矿石进口市场秩序”被写入钢铁调整和振兴规划有点出乎业界意料。中信证券钢铁分析师周希增表示,振兴规划实际是钢铁产业政策的延续,整体上对保证钢铁业需求和控制成本方面是有积极意义的。

国务院常务会议强调钢铁产业调整和振兴,必须以控制总量、淘汰落后、联合重组、技术改造、优化布局为重点,推动钢铁产业由大变强。这展现代汽车服务业,完善汽车消费信贷。

会议指出,加快钢铁产业调整和振兴,必须以控制总量、淘汰落后、联合重组、技术改造、优化布局为重点,推动钢铁产业由大变强。一要统筹国内外两个市场。落实扩大内需措施,拉动国内钢材消费。实施适度灵活的出口税收政策,稳定国际市场份额。二要严格控制钢铁总量,淘汰落后产能,不得再上单纯扩大产能的钢铁项目。三要发挥大企业的带动作用,推进企业联合重组,培育具有国际竞争力的大型和特大型钢铁集团,优化产业布局,提高集中度。四要加大技术改造、研发和引进力度,在中央预算内基建投资中列支专项资金,推动钢铁产业技术进步,调整品种结构,提升钢材质量。五要整顿铁矿石进口市场秩序,规范钢材销售制度,建立产销风险共担机制。

会议审议并原则通过了《国务院关于修改〈特种设备安全监察条例〉的决定(草案)》,决定该草案经进一步修改后,由国务院公布施行。会议还研究了其他事项。

2004年中国通用技术(集团)控股有限责任公司公司债券赎回权利放弃的公告

2004年中国通用技术(集团)控股有限责任公司(以下简称“通用技术集团”)公司债券(以下简称“本期债券”)于2004年3月31日发行。根据本期债券发行公告第十一条,在2008年12月31日至2009年1月31日,通用技术集团将在主管单位指定的信息媒体上至少刊登三次公告,明确是否行使赎回权利。经综合考虑,通用技术集团决定不行使赎回权利,即本期债券将在2014年3月31日(本期债券发行后满10年的时点)全部到期。

一、本期债券基本情况
1. 债券简称: 04 通用债
2. 发行总额: 人民币10亿元整
3. 债券期限: 10年期; 本期债券期满后5年时, 发行人有权以面值全部赎回本期债券。如果发行人行使赎回权利, 那么本期债券的期限将为5年。

4. 债券利率: 本期债券为浮动利率债券, 票面年利率为基准利率与基本利率之和。基准利率为发行日和其他各计息年度起息日适用的中国人民银行公布的1年期整存整取定期存款利率; 基本利率为1.75%。在债券存续期内固定不变。
5. 债券形式: 采用实名制记账方式。
二、发行人联系方式
1. 办公地址: 北京市丰台区西三环中路90号
2. 联系人: 徐明、王文兵
3. 联系电话: 010-63349658、63349871
4. 邮政编码: 100065
5. 网址: http://www.generotec.com.cn

中国通用技术(集团)控股有限责任公司
2008年12月31日

关注成品油降价

油价调整频率提高 新定价机制作用显现

◎本报记者 陈其珏

尽管国际油价在过去一个月中并未出现大幅度的变化,但国内油价还是在一个月内调整了两次,这在业内专家看来是一个显著信号,意味着中国成品油价格已真正按照完善后的价格形成机制来调整,国内外油价终于迎来“接轨”时代,未来油价调整频率将显著提高。

就在去年12月19日,国内成品油刚刚进行过一次下调,汽、柴油价格每吨分别降低900元和1100元。而一个月不到即进行第二次调价,这样的频率与近年来国内成品油价一直保持小幅调整频率的“惯例”颇为不符。

据本报记者统计,上次成品油价于一个月前下调两次还要追溯到2005年。当年6月25日,国家先上调汽、柴油出厂价每吨200元、150元;随后又于7月23日进一步上调汽、柴油出厂价每吨300元、250元。整个2005年,国内成品油价共调整了5次。但此后,受国际油价暴涨影响,国内油价调整速度大幅放缓。从2006年到2008年,国内成品油价每年仅调整两次,且每次调价之间相隔数月之久。

对于在过去一个月国内成品油价两次下调的原因,国家发改委人士昨天进行了详尽阐述。他表示,我国成品油价格实行与国际市场原油价格有控制地间接接轨,以一定时期内国际上几种原油价格的平均水平为基础,加上国内

平均加工成本、税金和市场利润确定。为了避免国际市场价格剧烈波动导致国内油价频繁调整,机制参考的国际市场原油价格是连续一段时期相关油种综合平均价格。这就意味着,国际市场某种原油某一天或某几天价格变化较大时,国内成品油价格不会调整,只有当国际市场相关油种一段时间内综合平均价格变化超过一定幅度时,国家才会相应调整国内成品油价格。

我国于2009年1月1日起实施的成品油价格形成机制,一个重要原则是价格调整要适时、适度地反映国际市场石油价格变化和企业生产成本,以利于保证国内市场供应,因此,价格调整与国际市场原油价格趋向大体一致,时滞不会太长。但与此同时,完善后的成品油价格机制对两次调价之间的最短时间间隔做了相应规定。”上述发改委人士说。

本报记者从业内知情人士处了解到,目前规定的两次调价之间最短时间间隔为22天。

尽管这次调价幅度不大,但至少表明国内外油价已走向“接轨”,新成品油定价机制已真正开始发挥作用。这可能是调价带来的最大意义。”石油专家、东方油气网副总经理钟健对本报记者说。

中国石油大学工商管理学院副院长董秀成则在接受记者采访时表示,未来国内成品油价格调整的频率会逐渐加快,国内外油价间接接轨将真正获得实现。

近年来国内成品油价格调整情况

调整时间	调整内容
2005年3月23日	上调汽油出厂价格每吨300元
2005年5月10日	上调柴油出厂价格每吨150元
2005年5月23日	降低汽油出厂价格每吨150元
2005年6月25日	上调汽油出厂价格每吨200元;上调柴油出厂价格每吨150元;上调航空煤油出厂价格每吨300元
2005年7月23日	上调汽油出厂价格每吨300元;上调柴油出厂价格每吨250元;上调航空煤油出厂价格每吨300元
2006年3月26日	上调汽油出厂价格每吨300元;上调柴油出厂价格每吨200元;上调航空煤油出厂价格每吨300元
2006年5月24日	上调汽、柴、航空煤油每吨500元
2007年1月14日	下调汽油出厂价格每吨220元;下调航空煤油出厂价格每吨90元
2007年10月31日	上调汽油出厂价格每吨提高500元;上调柴油出厂价格每吨500元;上调航空煤油出厂价格每吨500元
2008年6月20日	上调汽油、柴油价格每吨1000元;上调航空煤油价格每吨1500元
2008年12月19日	汽油出厂价格每吨降低900元;柴油出厂价格每吨降低1100元;航空煤油出厂价格每吨降低2400元
2009年1月15日	汽油出厂价格每吨降低140元;柴油出厂价格每吨降低160元

影响

油价下降有助促进汽车消费

◎本报记者 宦璐

国家发展和改革委员会14日宣布,根据完善后的成品油价格形成机制,决定自1月15日零时起将汽、柴油价格每吨分别降低140元和160元。这是自上个月18日以来第2次下调油价。

太平洋证券研究所研究员谈际佳对本报记者表示: 油价下降将是一个长期趋势,这不仅将惠及小排量车和自主品牌,对SUV、CRV以及大排量车来说,也是重大利好消息。可以说,油价降低对整个行业都有好处,将有助于汽车使用成本下降,再加上国家降低购车购置税成本的有关举措,会使2009年汽车行业整体

往上涨。”

去年12月18日,发展改革委宣布自次日起将汽、柴油价格每吨分别降低900元和1100元,同时,适当压缩了流通环节差价,以最大限度地让利于消费者。

发展改革委近日已下发通知,要求中石油、中石化两大公司努力做好成品油生产和调运的衔接,确保市场供应。各级价格主管部门要加强价格监督检查,严厉打击各种价格违法行为,切实维护成品油市场的稳定。

从更长的时间点来看,国内油价还有进一步下降的空间。在国际油价处于40美元每桶附近的时候,国内汽油的合理价格应为每升3元左右。”谈际佳认为。

物流业成本将进一步降低

◎本报记者 索佩敏

随着成品油价格进一步下调,公路运输占有较大比重的物流业也将由此降低成本。发改委交通综合运输研究所副所长汪鸣昨日在接受上海证券报采访时指出,油价的下调固然有利于物流业,但市场需求何时恢复更加重要。他进一步预计,随着4万亿投资计划的逐渐落实,与基础设施建设行业相关的运输业将会率先恢复需求。

汪鸣透露,目前油价仍然是公路运输业的重要成本,占比重约为25%-30%。此次油价下调,有利于其降低这部分成本。不过汪鸣指出,由于宏观经济疲软,物流运输的需求开始出现下降,这对于行业来说是严重的打击。与2008年9月之前相比,现在全国公路货运企业的业务量降幅超过20%,部分沿海地区降幅高达30%。内地公路运输市场从去年11月也开始下降了。”

汪鸣指出,物流业2009年的发展将主要看经济的恢复程度。如果4万亿投资计划的效果逐步发挥,宏观经济回暖,物流市场的需求也有望回升。他进一步指出,由于拉动内需计划中有大量基建项目,因此预计跟基础设施、公用建设相关行业的运输需求会率先恢复。



徐汇 资料图