

《大众汽车公司法》行将终结

保时捷如愿掌控大众汽车

□本报记者 吴琼

记者昨日获悉:在德国大众汽车公司两大股东的角力中,第一大股东保时捷公司(即皮耶希家族)获胜,如愿占据董事会3个席位,此前曾传出可能离职的皮耶希仍任大众汽车主席;第二大股东德国下萨克森州政府占据2个席位。

对德国下萨克森州政府更不利的消息还在后面。几个月后,欧洲法院将对是否取消《大众汽车公司法》作出判决。而来自欧盟委员会的消息显示,未来极有可能取消《大众汽车公司法》,这将为皮耶希家族控制德国大众彻底扫清障碍,下萨克森州政府地方则

进一步失去其控制权;由于皮耶希家庭掌控的保时捷公司是德国利润最高的汽车公司,因此证券市场对此予以高度评价,德国大众汽车的股价大涨。

皮耶希连任大众主席

据悉,保时捷公司和下萨克森州政府达成协议:德国大众延长公司主席皮耶希的任期。此前,69岁的皮耶希原定于2007年5月辞去德国大众管理层的职位。

皮耶希此前在德国大众工作了30年,其中9年担任CEO,自2002年起成为德国大众的董事会成员。此后,他便一忙于挽救这家濒临破产的老牌汽车企业,一

忙忙着和萨克森州政府争权。

为了减少生产成本,保时捷公司和德国大众共同开发产品;但皮耶希在豪华车(如兰博基尼)上的投资并未帮助德国大众获利,且在2002年4月至今,德国大众汽车的股价下滑了39%。这些均为反对者抨击其连任的理由。

但皮耶希在2005年以来的成绩还是让其获得不少赞票。他推动了保时捷公司和德国大众汽车达成联盟;目前德国大众汽车是保时捷的最大供应商。

下萨克森州政府难反击

“该决定是大股东长期权力斗争的结果,意味着皮耶希家族和下萨克森州政府对于大众汽车

未来发展达成协议。”海外汽车业内人士指出,皮耶希家族是保时捷公司的控股股东,在保时捷董事会(12个成员)中占据5个席位。

保时捷公司和下萨克森州政府的矛盾由来已久。保时捷公司持股德国大众27.4%;下萨克森州地方政府持股20.75%。

此前,下萨克森州政府是反对皮耶希任主席的中坚力量。因为皮耶希同时为保时捷公司控股方,其出任主席意味着保时捷公司能更大程度控制德国大众。

保时捷公司的一系列增持德国大众的举动更加重了萨克森州政府的担忧。2005年9月,保时捷公司宣布共收购德国大众20%的股份;其后又增持至

27.4%;不久,保时捷董事会又同意未来增持至29.9%。与此同时,保时捷公司高层对外表示:希望获得更多德国大众汽车的董事会席位。

下萨克森州政府开始举着《大众汽车公司法》的旗帜阻止保时捷公司继续掌权。按照《大众汽车公司法》,这家由国有企业改制而来的大众汽车公司将免于恶性并购的命运。因为其标志性条款规定:任何股东的表决权都不能超过20%,即使它拥有超过20%的股份;国家为大众汽车公司免遭故意收购提供“黄金股票”(具有重大决策否决权的股票)。此前,“黄金股票”已被欧洲法院判决违法。

■聚焦海外成品油定价机制

高税收使比利时从容应对高油价

编者按:随着中国经济持续发展,石油等大宗商品对中国的影响日益明显,其价格的变动也成为人们关注的焦点,中国的成品油定价机制改革迫在眉睫,在此,刊发部分其他国家的石油政策文章,或许能“他山之石,可以攻玉”。

□据新华社

比利时本国并不出产石油,一切消费费依赖进口。从理论上讲,国际市场上原油价格的上涨本应对比利时这个“无油国”产生巨大压力,但实际上,比利时政府和消费者面对居高不下的油价却并不惊慌,原因就在于比利时独特的燃油定价机制。

在比利时,燃油零售价中共包括四个部分的费用:一是进口成本价;二是经销商的利润;三是消费税;四是增值税。其中,消费税相对固定,而增值税则是前三项之和再乘以一个固定的比例。这就意味着油价越高,政府所得到的税收就越多。目前,消费税和增值税约占汽油零售价的64%,占柴油零售价的50%。而在取暖用的重柴油价格中,这一比例为21%。

从1975年开始,比利时政府就与石油进口商组成的“比利时石油协会”签订了《计划合同》,稳定石油的供应与价格。例如,2006年10月双方签订的新合同第一款便明确规定,比利时经济部将采取一切行政和管理手段,确保国内石油市场的供应与稳定。

根据《计划合同》有关成本计算的规定,比利时经济部每天对石油产品的最高限价作出精确计算,防止经销商哄抬价格。计算中主要的参考数据就是荷兰阿姆斯特丹的石油价格以及当天美元与欧元的比价。



国际油价一段时间以来波动很大,半年内从最高的78美元一桶落到60美元左右 资料图

石油协会则承诺将经营过程中的一些数据,及时真实地提供给经济部,以供决策参考。

《计划合同》对经销商在进口价基础上的加价幅度也有明确规定。例如,不管进价多少,取暖用重柴油的加价幅度只能是每升0.052欧元,汽油和柴油的加价幅度为每升0.132欧元。这一差价包含油品从离开炼油厂到最后到达用户手里所发生的一切费用,包括运输费、储存费、销售成本、管理费用等。将这些费用扣除之后,经销商实际所获得的利润只有加价幅度的十分之一。

在确定燃油的零售价格时,比利时采取了“就高不就低”的原则,即一旦国际油价上

涨,零售价将水涨船高,而一旦国际油价下跌,零售价也只能以50%的幅度回落,多余的50%将作为消费税上交国家。正因如此,多年来比利时的燃油价格一直处于欧盟各国的前列。

当然,为保护用油企业和消费者的利益,油价不可能无限上涨。为此,《计划合同》规定,一旦汽油的零售价突破每升1.50欧元,柴油零售价突破每升1.10欧元,比利时政府就必须通过降低燃油税等手段加以调控。近年来,国际油价虽然一度飞涨,但在该机制的作用下,比利时境内的油品零售价一直没有突破过这一警戒线。

值得一提的是,比例很高

的燃油附加税尽管会使普通消费者承受不小的负担,但其正面影响也是毋庸置疑的。一方面它鼓励人们尽可能地使用公共交通工具,另一方面也鼓励人们使用节约型汽车。据统计,目前比利时国内约有机动车500万辆,其中省油、污染低的柴油车超过50%,达到260万辆,比10年前增加了76%。

燃油税的另一个好处是壮大了政府的财力,为应付石油危机打下基础。据悉,近年来比利时政府每年所征收的燃油税都在45亿欧元以上,充足的财力使政府完全有能力在原油价高涨时“让利于民”,降低燃油税以稳定燃油价格。

马来西亚实行石油补贴政策

□据新华社

石油生产是马来西亚的经济支柱之一。马来西亚政府通过马来西亚国营石油公司控制着该国石油资源勘探、开采、加工和销售等各个环节。在去年3月底截止的国营石油公司2006财年年度里,马来西亚自产原油平均价格从2005财年的每桶45美元上涨至61美元,随后又跟进到75.51美元。从这个

角度看,马来西亚从国际油价上涨过程中获得了丰厚利润,马来西亚应当没有油价之忧。

但是,马来西亚政府一直对国内石油产业实施补贴,油价越高,补贴负担越重。为了保持补贴政策不影响人民生活水平,马来西亚政府从国际市场赚来的大部分钱被用作国内油价补贴。前一段时间油价高涨,巨额的油价补贴让政府有些力不从心。可以说,考虑到补

贴负担,马来西亚净原油出口国的优势已大打折扣。

2004年10月至2005年7月底,马政府为减轻国库压力先后4次调高国内汽油和柴油等成品油价格,去年2月又再次调高汽油和柴油价格,但由于上调幅度过大,消息一出,马来西亚各界反应强烈,加油站半夜排起了长龙。

马来西亚总理巴达维表示,油价调高后,政府会监控

物价和通胀水平,确保其在可控范围内。他同时认为长痛不如短痛,一次大调整比多次小调整更好,并强调说这次调价幅度合理,与本地区许多国家相比,马来西亚油价仍相对较低。他同时承诺,调价所节省的政府燃油补贴将用于改善公共交通和提高人民福利。一些经济学家认为,马来西亚调高油价有助于政府减少财政赤字。

一般情况下,闹市区加油站的汽油肯定比郊区加油站的价格贵,东部地区加油站的价格肯定要比中西部地区的高。道理很简单,曼哈顿的地价比中部乡村的地价高了许多,加油的车辆显然也比郊区要集中,这些自然会折算到汽油成本和经济决策中,导致汽油价格上涨船高。

尽管美国汽油生产商都强调汽油价格完全由市场决定,但去年夏天过高的油价还是让许多美国人对汽油成本构成产生怀疑。一些媒体称,美国汽油市场基本上是由几大石油公司垄断,它们为了推高汽油价格,往往压缩产量,造成汽油价格因供应短缺而上涨。“石油操纵论”也由此一直是美国社会颇有争议性的话题。

价格上涨时,他们尽量保持了零售价格上升不至于过猛,损失了很多利益。因此国际油价回落时,他们自然有理由放慢步伐“自我弥补”。

另外,一些公司还说,燃油价格涨幅高于通货膨胀是因为石油公司需要投入大量资金加大石油勘探、开采,新技术研发费用也在不断提高。而这些投入都是有利的国家和国民的长远利益的。

美汽油定价机制原油占55%成本

□据新华社

去年,国际原油价格波澜起伏,美国汽油价格变动之大更有如过山车。美联社评出的去年全美十大经济新闻之中,就包括“汽油价格去年夏天达到每加仑3.04美元高位”这一条。

但美国汽油价格并非只涨不跌。随着国际原油价格的回落,美国汽油价格也迅速走低。

美国汽油随行就市的一个主要原因是它的成本构成中原油成本占据主要部分。按照美国能源部去年的统计,汽油平均成本中,55%是原油,22%是炼油环节,19%是税收,4%是批发和营销。原油价格上涨,汽油价格自然飙升;原油价格下跌,汽油价格自然下跌,这也迅速反映到各加油站的定价上。

但在美国,各个地区、各个城市、各个街道,甚至同一条街紧挨着的两个加油站,同一标号的汽油的价格,也不完全相同。这就牵涉到比较微观的各加油站定价机制了。各加油站的经营状况千差万别,加油站的规模大小、顾客群多少、盈利多寡、地理位置偏远程度等因素都会对汽油价格产生影响。

在油价变动较大时,一些加油站每天都会对汽油价格作出调整,甚至上午的油价和下午的油价都会不一样。在制定具体价格时,加油站经理需要考虑多种因素,成本、利润、汽油的质量、周边的竞争环境、顾客接受程度等等。

一般情况下,闹市区加油站的汽油肯定比郊区加油站的价格贵,东部地区加油站的价格肯定要比中西部地区的高。道理很简单,曼哈顿的地价比中部乡村的地价高了许多,加油的车辆显然也比郊区要集中,这些自然会折算到汽油成本和经济决策中,导致汽油价格上涨船高。

尽管美国汽油生产商都强调汽油价格完全由市场决定,但去年夏天过高的油价还是让许多美国人对汽油成本构成产生怀疑。一些媒体称,美国汽油市场基本上是由几大石油公司垄断,它们为了推高汽油价格,往往压缩产量,造成汽油价格因供应短缺而上涨。“石油操纵论”也由此一直是美国社会颇有争议性的话题。

中石油广西千万吨级炼油项目获批

□本报记者 徐虞利

昨日,国家发改委公布,已核准广西钦州1000万吨炼油项目。该项目是我国炼油工业规划“十一五”期间的重点新布局项目,建在广西钦州港经济开发区内,主要建设内容包括1000万吨/年常减压等11套主要生产装置以及配套公用工程。

据悉,该项目总投资152亿元,

由中国石油天然气集团公司建设。项目建成后,主要加工中国石化海外份额油,年生产700多万吨成品油。除满足广西地区需要外,成品油主要通过茂名至昆明成品油管线输往云贵地区,满足区域市场需求,同时减轻广东地区成品油供需平衡的压力。项目预计在2008年即广西壮族自治区50周年前夕基本建成。

中石化资产公司拟今年能耗降3%

□本报记者 李雁争

记者昨天从中国石油化工集团资产公司召开节能减排工作座谈会上了解到,2007年公司节能减排工作的主要目标是,企业整体能源利用率取得明显提高,2007年主要产品单位综合能耗在2006年实际水平基础上,确保下降3%,力争下降5%。

为完成以上目标,资产公司将采取10个方面的工作措施,包括加强节能工作的组织领导,完

善节能组织机构的建设,健全节能工作网络;各企业要建立节能目标责任制,将节能指标分解落实到基层单位和重点能耗岗位;进一步完善能源计量工作;重视和加强装置能耗核算工作等方面。

据了解,在国家发改委与集团公司签订的《节能目标责任书》涉及的43家企业中,资产公司所属企业有13家。集团公司节能工作会议下达给资产公司“十一五”节能任务138.21万吨标准煤。

21世纪不动产加速门店扩张

□本报记者 徐玉海

21世纪中国不动产日前透露,2007年,该公司将在特许经营的基础上,加速门店扩张,进一步完善我国的网点布局,计划平均每天新开一家店。21世纪中国不动产副董事长卢航在接受记者采访时

表示,按照今年中国区业务的总体规划,公司将在40个城市开展业务,门店规模达到1400家,并拥有15000名经纪人。在我国主要

卢航介绍,2007年,公司将进一步扩大东北地区的业务,加密华中区域布点;同时持续关注二线热点城市。2006年,21世纪中国不动产在全国的总成交金额为300亿元人民币;成交面积为1160万平方米;一共成交房屋14.5万套。

21世纪不动产是一家总部位于美国的不动产综合服务商,目前在全球45个国家拥有8000家门店,147000名经纪人。在我国主要从事中高端二手房的中介服务。

商务部推“最具市场竞争力品牌”

□本报记者 李雁争

记者昨天从中国石油股份公司了解到,公司旗下“昆仑”牌尿素荣获商务部“2006年度最具市场竞争力品牌”称号。获得该奖的还有中兴、方正、奇瑞等219个不同行业的品牌。

2006年以来,商务部通过建立品牌评价、推广、促进和保护四大体系,全面推进商务领域品牌建设,其中一项重头戏就是进行“2006年度最具市场竞争力品牌”的评选工作。这也是商务部首次

开展此项评选活动。

按照商务部制定的有关评定办法,“最具市场竞争力品牌”是指在中国境内创立、品牌商标以中国为第一注册地的,具备较强的市场影响力、竞争力和信誉度,产品质量达到国内领先或国际先进水平,具有较强的科技创新和可持续发展能力的自主品牌。该评选活动旨在宣传培育一批我国具有市场竞争力的自主品牌,提升企业的自主创新意识和对品牌的保护意识,营造全民对自主品牌的认知与支持氛围。

可口可乐去年末季利润大幅下滑

□据新华社

可口可乐公司14日公布的财报显示,尽管2006年第四季度销售强劲,但公司当季利润同比下滑22%,为6.78亿美元,每股收益29美分。受此影响,公司股价当天下跌33美分。

财报显示,如果扣除一次性支出,可口可乐公司去年第四季度利润应为12.3亿美元,每股收益52美分,略高于分析师预期。公司当季收

入同比上涨7%,达到59.3亿美元。

可口可乐公司表示,去年末,中国、俄罗斯、印度、拉美、北非、西非和中东地区市场销量出现强劲增长,但北美和菲律宾市场出现下滑。

财报显示,可口可乐公司去年全年利润比前年上涨4.3%,达到50.8亿美元,收入则比前年增长4%,达到240.9亿美元。

可口可乐公司同以往一样,没有对未来作出预测。

■产业观察

需求旺盛 我国镍矿砂进口激增

□本报记者 徐虞利

据海关统计,2006年我国进口镍矿砂377.8万吨,价值4.4亿美元,比上年分别增长6.8倍和1.5倍。进口平均价格为116.4美元/吨,下跌67.7%。其中自菲律宾进口镍矿砂334.3万吨,增长11.6倍,占当年我国进口镍矿砂总量的88.5%。

由于国内镍矿资源有限,难以满足市场需求,而镍具有抗腐蚀、耐腐蚀、机械强度高、延展性好等特点,是不锈钢生产中重要的添加剂,所以随着国内不锈钢等产业的快速发展,国内对镍的需求趋于旺盛,而我国镍矿储量虽居世界第9位,但镍矿资源埋藏较深,开采成本较高,供给难以满足国内需求,只能大量从国际市场进口。

目前,进口镍矿砂由“干矿”变为“湿矿”。进口镍矿砂主要分为镍精矿和粗矿。2005年我国主要从澳大利亚进口粉状镍矿,镍含量较高,进口以“干吨”计重;2006年主要从菲律宾进口粗矿,镍

量较低,含水量较高(多的可达33%以上),进口以“湿吨”计重,这一定程度上推高了镍矿砂进口量,却也造成进口平均价格大幅下降。

海关统计专家分析,现在日本垄断菲律宾镍矿资源,制约我国进口优质镍矿砂。世界上粗矿分布集中在赤道南北30度以内的热带国家。我国的粗矿主要进口自菲律宾,由于自1970年起日本与菲律宾开始进行合作,成立合资矿业公司开采镍矿2%以上的高品位镍矿,运送回日本和住友商社进行冶炼,导致菲律宾的高品位镍矿砂被日本企业垄断,而我国只能进口镍含量在0.9%-1.1%的低品位镍矿砂。

同时业界专家提醒,下游产业有一个现象值得注意,即部分钢铁企业转向冶炼镍铁,淘汰产能的反弹压力仍然较大。由于国家加快钢铁产业结构调整步伐,300立方米以下炼钢高炉限期淘汰,而此类高炉稍加改造即可自澳大利亚进口粉状镍矿,镍含量较高,进口以“干吨”计重;2006年主要从菲律宾进口粗矿,镍

□据新华社

国际油价一段时间以来波动很大,半年内从最高的78美元一桶落到60美元左右,而英国加油站的燃油价格却可以说是:涨得容易跌得难。

有统计显示,在这一波油价回落之后,英国经销汽油、柴油零售的大公司先后宣布降价,但降幅可怜。不满的英国消费者要求给个说法,而

燃油供应商们纷纷表示其价格合理。

按照英国汽油和柴油零售商的说法,英国国内油价变动不可能与国际完全同步。另外,从国际市场的原油到加油站零售的燃油之间有加工、运输、储存、分类、油站建设、运营等种种因素和成本,因此国际油价对英国国内的燃油零售价格的参考性不大。

事实上,当国际市场油价

上调时,英国的石油公司反应迅速,马上抬价,而当市场回落时,公司却常常以各种理由推迟调价。消费者普遍认为,燃油零售企业这样就把更多差价留在了自己的腰包里。

英国燃油供应商逆市不降价的诸多理由中,最多提及的是政府税赋过高。以英国零售无铅汽油为例,如果每升80便士,其中21便士是政府征收的税收。另外,这些公司说,在油

价高涨时,他们尽量保持了零售价格上升不至于过猛,损失了很多利益。因此国际油价回落时,他们自然有理由放慢步伐“自我弥补”。

另外,一些公司还说,燃油价格涨幅高于通货膨胀是因为石油公司需要投入大量资金加大石油勘探、开采,新技术研发费用也在不断提高。而这些投入都是有利的国家和国民的长远利益的。