

油气管道拟开放 缺乏细则被指“一厢情愿”

本报记者 江丞华

日前,国家能源局正就《油气管网设施公平开放监管办法(征求意见稿)》(以下简称《意见稿》)征求行业各方意见,根据《意见稿》,今后将加强开放监管,油气管道向第三方市场主体开放。与此同时,国研中心提交的“383改革方案”也建议放宽非常规油气资源勘探开发市场准入,加速相关资源的勘探开发。

《意见稿》与“383改革方案”的出台,如同3年前的“新36条”,8年前“非公经济36条”发布之前一样,坊间开始热议民间资本将面临一轮怎样的发展机遇。

民营公司将分享千亿蛋糕

根据《意见稿》内容,未来油气管网设施运营企业在油气管网设施有剩余能力的情况下,油气管网运营企业应该按照一定排序,无歧视地对第三方开放管道设施。应与第三方市场主体平等协商开放相关事宜,提供输送、储存服务。对于有争议的开放项目,可提请相应能源局监管机构审核,监管机构根据审核情况出具监管意见。

这意味着,管网公司仍是管网的优先使用者,接下来是煤层气、页岩气等国家规定的优先类用户,最后是新增的申请、签订合同用户。

一位不愿透露姓名的业内人士透露,以往没有规定,就算三大巨头间,在油气消费高峰期也经常互不买账,有个监管办法,情况会有所改善,但从目前透露的消息看,有区别的准入实行起来比较难。

他还分析,尤其现在天然气价格并没有完全反映需求,上下游企业都属于一家公司,内部的事情监管起来不容易。更重要的是,监管办法中提到的“有剩余能力的情况下,应与第三方市场主体平等协商开放相关事宜”,是否有剩余能力也不好界定。“国内管网布局尚不完善,在油荒、气荒尚在的情况下,(利益集团)找无剩余能力的借口太容易。”另一位石油



央企专家则认为。

无处罚权利如何监管

业内普遍认为,改革将实质性利好油气产业链,将在油气市场引入竞争,改善现有相对垄断的供给体制和供给效率,将为资源开发及服务企业带来增量市场。但是,政策的落实难和政策的摇摆不定让民间投资逐渐失去信心,面对新政策只能观望,不敢行动。

“《意见稿》可以充分发挥现有油气管道在连接油气生产商和油气用户的纽带桥梁作用,从而促进油气特别是天然气行业的上游繁荣、下游推广。解决中小上游企业没有机会、能力建设管道,所生产的天然气无法进入管道的难题。但是,现在没有更详细的细则,就怕像原来那样,出台过好几次政策,刚开始,都特别高兴,以为可以进去了,但是,由于没有更细致的条件和准则,很多都是看着美好,但吃不下去的蛋糕,白高兴一场。”浙江浙能天然气运行有限公司员工张某告诉记者。

值得关注的是,《意见稿》中并没有提及市场监管司及国家能源局可

能享有的处罚权力,监管如何实施可以说根本不明确。

“输气企业完全可以剩余管输能力是为输气、储气预留能力预防气荒做理由,阻拦所有潜在竞争对手的进入。”上述天然气企业员工说。

因此,他强调必须要看到《意见稿》后面的实施细则,才会考虑为企业制定新的运营策略,否则只按原有方式运作。

中国石油大学陈守海副教授建议,可以加强顶层设计,充实监管机构人员的权力,同时配合实现管网中立,实现油气运输和销售环节严格分离,避免公司内部关联交易。

民资准入9年仍无大突破

从2005年至今长达9年的时间里,中国有关石油工业的改革就从未停止。

希望民资真正进入能源领域,也是近年来国内学界的呼吁和期待。所持的理由有二:一是民间资本效率高于国有资本;二是政府不应与民争利。固然,在能源等资源垄断性领域引人民间资本有利于产权的多元化,有利于相互竞争和监督,有利于民营

企业的壮大和宏观经济的增长。

但事实上,引入民资后并不会自然地产生期待中的“好结果”。

2005年2月,国务院曾发布了《国务院关于鼓励支持和引导个体私营等非公有制经济发展的若干意见》,这份被称为“非公经济36条”的文件首次明确提出“允许非公有资本进入垄断行业和领域,在电力、电信、铁路、民航、石油行业和领域,加快进行改革,引入市场竞争机制”。

2012年6月,国家能源局下发《鼓励和引导民间资本进一步扩大能源领域投资的实施意见》,明确提出凡列入国家能源规划的项目,除法律法规明确禁止的以外,均向民间资本开放。而在6月18日,国土资源部也出台细则,鼓励和支持民间资本勘查开发页岩气、煤层气等非常规油气资源。

“虽然近些年陆续有鼓励民资投资的政策,但只是大概明确了市场转入的一些具体行业和领域,关键问题总出现在重申政策能否破除落实难,政策的‘玻璃门’能不能被打破?如果不消除这些忧虑,扩大民间投资范围只是‘一厢情愿’之举。”一位不愿透露姓名的学者如是说。

军数字领域的商业模式方面,百度做了一些包括三年“零分成”模式在内的尝试。百度三年不盈利、提供免费阅读等方式博得了不少网友的支持和同情。

“互联网的特性在于获取信息的便捷性,免费并不能成为不尊重他人知识产权的理由,对于提供信息存储空间服务的网络服务提供商,特别是已经形成绝对市场份额并与内容提供者形成合作关系的网络服务提供商,在对待他人知识产权时更应该持有审慎的态度。”作家维权联盟代理人、北京市中闻律师事务所律师王国华对《中国企业家》记者表示。

刘炜认为,尊重知识产权是创新的动力,良好的数字版权保护是出版社与百度合作的第一前提。“百度之所以一而再再而三地侵犯版权,一个是他自身缺乏自律;第二个是执法机关对他的打击是不够的,因为他的违法成本太低。”

据了解,我国的著作权立法是补偿式的,即走合法程序、经过授权,假如说他需要支付10万元;然而未经过授权的,当权利人站出来,付出了巨大成本得到了法律的支持,最后赔偿的仍然是10万元钱。

“如果是这样的话,那当然百度就不需要麻烦,去走授权了。也就是说我事先经过你,和事后你来告我,我付出的成本是一样的。”刘炜说道。

百度傲慢应对中青社诉讼 数字版权难题待解

实习记者 罗小清

“还记得大明湖畔韩寒告百度吗?”

2011年的“3·15”,韩寒等50位作家联名起诉百度文库侵犯著作权,持续一年多的口水战在去年9月以百度败诉告一段落。今年8月,韩寒《一个:很高兴见到你》电子版权独家落户百度文库。曾激烈声讨百度文库侵权的磨铁图书创始人沈浩波,不知何时也将磨铁数盟搬上了百度文库的首页。

然而,百度文库与作家及版权机构合作的手还没有焐热,日前,百度又卷进了国内首例出版社起诉其侵权的案件中,这次的原告是中国青年出版社中青文传媒公司(以下简称“中青文传媒”)。

百度的傲慢写在脸上

百度文库曾因包含盗版文档而屡遭行业诟病。

百度文库于2010年底上线的“文库书店”模式,在书店中的图书一部分是完全免费的,一部分需在线购买。百度官方公开提供的版权保护方案包括反盗版DNA技术和绿色举报通道。这两样方案都是上传文档后的处理,百度文库并未在事前审核上承担责任。而技术识别和举报并未彻底清理网友上传文档中所夹杂的侵权作品。

出版社呼吁 “平衡好利益分配”

“出版社作为一个内容提供商,而网络平台其实是一个发行媒介,各司其职,需要更合理地平衡好这个利益分配,大家共同发展。”中青文传媒总经理刘炜表示,起诉百度是因为中青文传媒还将出版许多电子书,所以要做好维权工作,否则后面会继续遭受盗版带来的损失。

“中青文传媒状告百度”后,学者孔庆东、作家孙君红等在新浪微博上集体声讨百度“窃书”,并表示很“受伤”。律师袁裕来、作家于卓等表示自己的多部作品被百度文库上传盗版,尚未结案。

“百度文库无法回避侵权问题,诉讼会不断。”中青报曹林表示。

然而也有部分网友表示“支持百度!”“百度文库非常实用,可以获取到许多需要的资料。”“百度还在成长,需要多些耐心。”

此前与此案类似的韩寒等作家状告百度文库侵权案,在2012年10月19日经过一审判决,百度共赔偿经济损失及合理开支17.3万元。承办法官介绍,法院认定百度公司的百度文库存在主观过错应当承担相应的侵权责任。法院同时也指出,百度公司未能实现文库资源丰富程度与制止侵权方面基本同步,存在经营中尚待发展完善之处,未能切实保护著作人的权利。

走向合作 数字版权保护 需加大违法成本

不可否认,在探索互联网企业进

军数字领域的商业模式方面,百度做了一些包括三年“零分成”模式在内的尝试。百度三年不盈利、提供免费阅读等方式博得了不少网友的支持和同情。

“互联网的特性在于获取信息的便捷性,免费并不能成为不尊重他人知识产权的理由,对于提供信息存储空间服务的网络服务提供商,特别是已经形成绝对市场份额并与内容提供者形成合作关系的网络服务提供商,在对待他人知识产权时更应该持有审慎的态度。”作家维权联盟代理人、北京市中闻律师事务所律师王国华对《中国企业家》记者表示。

刘炜认为,尊重知识产权是创新的动力,良好的数字版权保护是出版社与百度合作的第一前提。“百度之所以一而再再而三地侵犯版权,一个是他自身缺乏自律;第二个是执法机关对他的打击是不够的,因为他的违法成本太低。”

据了解,我国的著作权立法是补偿式的,即走合法程序、经过授权,假如说他需要支付10万元;然而未经过授权的,当权利人站出来,付出了巨大成本得到了法律的支持,最后赔偿的仍然是10万元钱。

“如果是这样的话,那当然百度就不需要麻烦,去走授权了。也就是说我事先经过你,和事后你来告我,我付出的成本是一样的。”刘炜说道。

48家车企将遭“劝退” 市场自发整合意愿强烈

“

按照工信部的标准(乘用车少于1000辆、大中型客车少于50辆、轻型客车少于100辆、中重型载货车少于50辆、轻微型载货车少于500辆、运输类专用车少于100辆、摩托车少于1000辆),未来这些“空壳车企”将遭淘汰。

目前我国各类汽车生产企业高达1300多家,其中一半以上的车企处于停产和半停产状态,此次公告也仅是第一批,预计未来整顿力度将会加大。

本报记者 谢育辰

继工信部实施《汽车产业调整和振兴规划》之后,相继公布了关于建立汽车行业退出机制的通知。经过一年的实施,近日,《中国企业家》记者在工信部官网获悉,工信部发布了首批《特别公示车辆生产企业(第1批)》公告,公布了首批48家车企“劝退”名单,此份名单再次为我国车企敲响警钟。

记者了解到,上榜的48家车企将面临两年的整顿期,如果截止到2015年10月31日依然无法通过相关考核,将被取消汽车产品的生产资质。

对此,中国汽车工业协会秘书长董扬表示,上述企业大多都没有生产能力,唯有依仗自身的壳资源勉强生存,我国整车厂数量也存在过多现象,未来车企将会迎来洗牌。

“空壳车企”将遭出局

据董扬解释,所谓“空壳车企”是指拥有生产资质的企业,但实质已经停产或者停滞状态下的车企。

针对上榜的48家车企,《中国企业家》记者随机拨打了几家车企官方电话,发现很多不是无法接通就是空号,还有的车企官方网站上更是一片混乱,产品种类一栏也都是空白。

记者发现高碑店市中客华北汽车有限责任公司在公告的名单之中,该企业曾生产轻型客车、轻型商务车和皮卡等车型,整车生产能力达3000台。通过致电企业的官方电话,记者获悉该车企早已改成圣亚泰汽车模具有限公司,现在正在生产汽车模具,也就意味着该车企已经没有整车生产能力,两年后将面临清洗的命运。

兰州宇通客车有限公司遭遇宇通客车撤资后,转让给郑州宇通集团,现在又将面临“劝退”的局面。吉林通田、哈尔滨客车厂等都被亮了黄牌。在工信部公布的名单中可以开出,大多是生存条件艰难、生产能力几乎没有的车企,还有一些是汽车改装企业,根本没有整车生产能力。按照工信部的标准(乘用车少于1000辆、大中型客车少于50辆、轻型客车少于100辆、中重型载货车少于50辆、轻微型载货车少于500辆、运输类专用车少于100辆、摩托车少于1000辆),未来这些“空壳车企”将遭淘汰。

“有些人想进去,可是有些人不出来。”是我国车企面临的最大困境。一张生产资质不仅是各大车企争抢的香饽饽,也成了那些空壳企业生存的资本。

汽车分析师张志勇表示,此次工信部推出退出机制实质为了盘活现有的生产资质,想进入的车企只需等待两年,那些不符合标准的车企退出后,行业就会注入新鲜的血液。

为了防止车企无限扩张,工信部早在2009年推出了《关于加强汽车生产企业投资项目备案管理的通知》,规定车企必须兼并有生产资质的企业。国家发改委也严格控制车企数量,致使生产资质成为了这些“空壳企业”的摇钱树。

此次工信部发布退出机制也打破了车企终身制,以壳资源生存的车企也不得不为其他企业让路。

车企将上演兼并大戏

据工信部统计,目前我国各类汽车生产企业多达1300多家,其中一半以上的车企处于停产和半停产状态,此次公告也是第一批,预计未来整顿力度将会加大。

公告发布的同时,上海大众已经迎来了1000万辆下线,上海大众汽车销售有限公司总经理贾鸣镝也对媒体表示,2015年将实现200万辆的产能,行业出现了严重的两极分化,业内人士也对车企的整顿表示赞同,董扬认为:“包括自主品牌在内,中国车企过多,兼并和重组是未来趋势。”

其实车企已经进入了重组的节奏,昌河汽车重组也一直在业界人猜测中进行着。昌河汽车已经脱离了长安,虽然昌河高层对此避而不谈,但是一位工作人员对《中国企业家》记者透露:“这已经是公开的秘密,最近昌河一直与北汽联系紧密。”更有消息称昌河已经拥有北汽的车型,未来将生产北汽的汽车。由此可见,昌河汽车与北汽的联袂已经是板上钉钉的事了,近期将会公之于众。

之前,广汽集团与长丰集团也达成了战略重组协议,长丰集团将长丰汽车总股本的29%转让给广汽集团,广汽集团成为第一大股东。虽然在今年全球汽车论坛上,广汽集团总经理曾庆洪吐露称自己第一个“上当”,但是他还是坚持认为兼并重组等产业布局的调整仍然是中国汽车工业未来发展的趋势。中国也会像美国、日本等发达国家汽车市场一样,汽车行业通过兼并重组来实现行业内生性的增长。

中汽协最新数据显示,我国自主品牌市场份额持续六个月下跌,东风汽车公司总经理朱福寿高调抛出的“自主危机论”。长安汽车副总裁朱华荣对此表示,未来三至五年内汽车行业将出现更多的整合,这种整合是企业自发的,而不再是政府主导。