

Companies

煤企合同未签先供货 电企库存尚足

◎本报记者 叶勇

尽管2009年煤炭订货双方迟迟未能敲定重点合同煤价，煤炭企业在最初的“停供”之后，经各地发改委干预，在没有合同可执行的情况下，国内大型煤炭企业于春节期间对电力企业正常发电。国家电网内部人士告诉记者，当前国网直供电厂可耗用煤炭库存存20天左右，远高于警戒线。

一位电力上市公司燃料部负责人告诉记者，尽管合同没有签下来，价格没有谈妥，但神华、中煤两国企春节期间仍正常发电，而山西的同煤也已恢复正常供煤。至于这些煤炭的价格，则以日后将谈妥的电煤价格为标准。

当然，电厂库存的稳定与今年春节期间用电负荷减少也有关系。国网人士透露，今年春节期间，日均用电量在62亿度左右，比去年同期下降4.62%。春节期间工业用电的大量减少，导致电网负荷大大减小，发电用电量也相应减少。

业内人士指出，没有合同先供货的现象尽管表明煤电双方对气氛缓和，但是，无合同供煤的情况不会持续很久，煤炭企业不可能长时间限产保价，电力企业也拖不起，随着双方对恢复正常生产的要求越来越迫切，对于价格谈判和2009年的供求形势的看法也正逐渐接近，距离双方谈妥价格不会很远。

专家：五大电企借进口煤“逼宫”难以奏效

◎本报记者 于祥明

在国内煤炭企业限产保价之下，五大电企欲撇开国内煤市而转全球大采购，逼迫煤企在价格上让步。对此，煤炭专家指出，国际煤炭市场供应能力仅为国内的2%左右，难成气候，国内煤电僵局仍要靠双方妥协来化解。

价格倒挂，特别是南方港口地区国内外煤炭差价近百元，使得目前低价进口煤炭成为影响煤炭合同价的第三方力量，而且有消息称五大电企撇开国内煤市全球大采购，逼迫煤企让步。”一位业内人士向记者透露说，这一态势有扩大的可能性。

但是，一些煤炭专家却对进口煤搅局能力不以为然。中国电力企业离开国内煤炭市场供应将不可能生存，五大电企想撇开国内煤市必将成为空谈。”煤炭市场网研究员李朝林直言。

他进一步指出，根据中国煤炭工业协会今年1月份公布的数据，2008年世界煤炭贸易总量大约在9亿吨，这意味着就是国际市场的电煤全部供应中国，也不足中国电煤消耗量的一半”。



此前记者获悉，日本电力企业(包括东京电力公司等)与澳洲煤炭公司签署了续约一个月合同，即1月份煤炭合同，价格稳定在70美元/吨—80美元/吨(离岸价)，远低于国内煤炭价格，由此海外煤企有意“抢滩”中国市场。

记者注意到，受市场需求拉动

影响，春节期间主要煤炭出口国澳大利亚煤炭价格曾一度反弹至88美元/吨，但加上6美元/吨左右的运费，这一价格仍较国内南方港口(如广州港6000大卡优混煤710元/吨)煤价低50元/吨左右。

海外煤炭能进入中国的唯一优势就是价格，目前价格倒挂，恰

恰给越南、印尼、澳大利亚，甚至于俄罗斯、美国等海外煤炭企业可乘之机。”煤炭资深专家、北京长贸咨询有限责任公司负责人黄腾说。

据分析，由于国际煤炭市场供应能力有限，国际煤炭市场供应能力微不足道，仅为国内市场供应能力2%左右，约5000多万吨。

青岛港加速前湾四期工程建设

◎本报记者 刘海民

青岛港前湾四期工程目前正在加快海上工程进展，预计今年年底整个四期工程10个集装箱专用泊位、3408米岸线将基本建成，届时将为青岛港新增集装箱吞吐能力600万标准箱。

青岛港前湾四期是目前世界上最长的顺岸码头之一，按照当今世界最先进的理念进行设计，定位于世界一流的国际化大中转数字码头，码头前沿配备前伸距70米、起重重量100吨的集装箱桥吊，堆场配备电动轨道场桥。整个集装箱码头实施信息化、数字化控制运作。该码头岸线全长3408米，规划建设10个水深18米至20米的大型顺岸集装箱泊位。该码头由青岛港集团、迪拜环球集团、马士基集团、中远集团、香港泛亚等共同开发建设。全部建成后，前湾四期集装箱码头可停靠15000TEU的巨型集装箱船，并预留停靠18000TEU超大型集装箱船的条件，设计年通过能力为600万标准箱。



广东去年纺织服装出口额下降18.7%

海关统计显示，广东省2008年出口纺织服装341.3亿美元，同比下降18.7%。其中，出口服装及衣着附件253.5亿美元，同比下降25.3%。

黄埔海关1日公布的统计数据显示，2008年广东省出口纺织服装(包括纺织纱线、织物及制品和服装及衣着附件)341.3亿美元，比2007年下降18.7%。其中，出口服装及衣着附件253.5亿美元，下降25.3%；出口纺织纱线、织物及制品87.8亿美元，增长8.8%。

值得注意的是，得益于国家推出的提高纺织服装出口退税政策，2008年11、12两个月广东省纺织服装出口回暖。2008年12月份当月广东省出口纺织服装33.3亿美元，创年内新高，同比下降8.4%，环比增长0.8%。

业内人士建议，企业应把握政策回暖之机，积极规范自身经营，首先应理性把握出口节奏，切忌盲目接单，注意接单数量的稳定；其次要加快纺织服装产业升级步伐，加大自主品牌的设计，开拓多元化的消费市场，降低出口集中度，提高适应经营环境变化和抵抗市场经营风险的能力。(新华社)

石化产业振兴规划最快本月出台

炼油和化肥将是扶持重点

◎本报记者 陈其珏 实习生 陈妍

备受关注的石化产业振兴规划仍“待字闺中”。本报记者昨日从一位参与规划制定的人士处获悉，目前规划草案还需要经过几轮专家评审和部委协调才能最终定稿并提交国务院审议，通过后最快本月内有有望出台。根据我国国情及行业实际情况，炼油和化肥将是规划的重点。

上月，国内有媒体曾报道称规划将于春节前提交国务院。但上述人士告诉本报记者，石化产业振兴规划远比已经出台的钢铁、汽车两大产业规划更为复杂，且涉及的子行业众多，因此不会这么快就完成草案。他预计仍需要再经过至少三

四轮专家评审以及国家发改委和工信部两大部委的协调才能最终定稿。之后，再经过国务院审议通过后才能对外发布。

不过，考虑到拉动内需和行业振兴工作的紧迫性，规划的制定也不会拖得太久，预计在这个月内应当可以“见光”。目前，各方主要是对炼油项目的投资规模仍存在一定意见分歧。”上述人士透露说。

据此前业界透出的消息，石化产业振兴规划可能对未来两年的炼油改造项目拟就一份投资蓝图，预计将以1000亿元资金用于提升国内炼油等级。此外，还将有数十个新建项目和资源类项目收购将受到政策扶持，涉及投资逾4000亿元。

炼油在整个石化产业中占据龙头地位，对拉动内需的作用十分明显。故此，炼油成为这次石化产业振兴规划的“重头”是毫无疑问的。”

中国石油大学工商管理学院副院长董秀成昨天在接受本报记者采访时说，地方上还有不少小型炼油项目筹备待建，但有些项目中有不少甚至还未拿到政府的最终批文。

原本这些各地争建炼油项目的获批结果并不明确，很容易造成重复投资。此次规划制定的目的之一就是让其中一些项目以国家规划的形式明确下来，一部分获批项目可以放心

去建，而另一部分未进规划的项目则将失去政策支持。”董秀成说。

另据上述参与规划制定的人士透露，考虑到农业在中国经济全局中的重要地位，此次规划还将重点就化肥业发展提出扶持意见，可能涉及税收、储备等多个方面。

而本报记者此前从另一位知情人士处了解到，石油储备尤其是商业储备也是此次规划内容的一部分。厦门大学能源经济研究中心主任林伯强昨天向本报记者指出，在当油价低谷期，政府应抓住时机，进行大量石油收购，加快石油储备步伐，提高中国能源安全度。石化振兴规划将使我国的石油储备特别是商业储备更有计划性。”

力拓证实与中铝公司洽谈融资事宜

◎本报记者 徐虞利

昨日，国际矿业巨头力拓公司发表声明称，已与股东中国铝业公司洽谈出售部分股份的事宜，内容涉及中铝购买小部分力拓资产股权及投资力拓的可转换债券。中国铝业副总经理、新闻发言人吕友清向记者表示，谈判还在初期阶段，无法透露更多详情。

力拓在声明中强调，目前无法确定该交易是否以及何时能达成，也无法确定交易是否能获得股东大会的批准和相关国家的政府审批通过。目前中铝持有力拓12%伦敦上市股票以及力拓集团9%的股权，是力拓最大单一股东。

吕友清表示，对于增持力拓股份一事，中铝一直在寻找机会，双方有过一些接触，也一直在进行相关的工作。中铝相关人士指出，中铝现在对外不会有什么特别说明，一切以力拓的公告为准。

据了解，力拓可能向中铝出售其一系列资产股权，其中可能包括西澳大利亚的核心铁矿石业务以及力拓铝部门的矿山和冶炼厂。力拓还提议向中铝出售可转换为新股的可转换债券，使中铝得以增持其在力拓集团的股权。麦格里分析师告诉记者，力拓迫于减轻庞大的债务压力而急于进行融资，可以说是广开思路，表现更加灵活，同时不局限于谈判对象和涉及哪一块资产，改

善现金流和财务状况是重中之重。

上周，力拓以1.25亿美元出售了其在中国青铜峡铝业一合资公司的股权，并16亿美元将其阿根廷的碳酸钾项目和巴西克鲁巴的铁矿石业务出售给全球最大的铁矿石公司淡水河谷。力拓首席财务官艾略特称，出售资产是力拓在2009年实现削减100亿美元负债目标的积极举措。因收购加拿大铝业公司，力拓承担了389亿美元的债务。虽然力拓曾宣布一系列减债措施，但花旗分析师预期力拓今年仍需进行数十亿美元的资产出售，以达到今年偿还100亿美元债务的目标。

有消息称，中铝可能通过购买资产、直接投资以及申购可转换债

券的方式，实现对力拓注资高达150亿美元。与此同时，中铝计划把力拓在英国上市公司的持股比例增加6%至18%，并购入力拓在澳大利亚上市公司的14%的股份。吕友清则表示不清楚具体的注资金额。

去年1月31日，中铝联合美铝斥资140.50亿美元收购力拓英国约12%股份，相当于获得力拓约9%股份。直至2008年8月，该交易才获得澳大利亚政府的批准。澳政府同时批准中铝最多可以持有力拓英国上市公司14.99%的股份，相当于力拓股份的11%。中铝如希望获得超过这一比例股份，则需要重新向澳大利亚政府申请获批。

全球主要石油巨头去年四季度业绩频报滑坡

◎本报记者 陈其珏

成也油价，败也油价。上周以来，全球几大主要石油巨头发布的2008年四季度业绩报告显示，曾因原油价格飙升而上演的暴利神话已不复存在，一些公司更出现多年来罕见的亏损。业内人士指出，如果今年油价仍旧在低位徘徊的话，石油公司将面临真正严峻的考验。

据美国康菲石油公司1月28日发布的财报称，公司去年第四季度出现318亿美元巨亏，而上年同期为盈利44亿美元。一天后，荷兰皇家壳牌有限公司(下称“壳牌”)公布的报告则显示，公司去年第四季度净亏损28.1亿美元，而上年同期则实现净利润84.7亿美元。这也是这家世界著名石油公司近年来首次出现净亏损。

此外，埃克森美孚1月30日发布的报告称，公司去年第四季度净利

润同比下降33%，为78亿美元。其中石油和天然气生产业务盈利同比减少25.7亿美元，至56.3亿美元。当季营业收入下降27%，为847亿美元。

几大石油公司中只有美国雪佛龙石油公司情况略好。该公司发布的季报称，去年第四季度公司实现利润49亿美元，略高于上年同期的48.8亿美元。

值得注意的是，尽管各大巨头去年第四季度盈利受到油价暴跌影响而大幅下滑，但全年业绩仍尚佳，如埃克森美孚全年净利润仍高达创纪录的452亿美元，雪佛龙全年盈利也达到239.3亿美元，较2007年的186.9亿美元又大幅提升。

这主要由于去年大部分时间油价长期维持在100美元上方。但随后原油价格大幅下滑，石油公司的收益及原油库存价值都受到不利影响。如果今年经济情况未见

好转，油价仍旧低位徘徊的话，那么石油公司将真正面临严峻考验。”一位业内人士分析说。

相比之下，受政策影响较大的国内石油巨头既未享受高油价“红利”，却又在经济危机中饱受冲击。如中国石化节前发布的业绩预减公告就预计2008年度净利润与上年同比下降50%以上。据公司称，2008年上半年国际市场原油价格不断攀升，境内成品油价格从紧控制，出现和原油价格倒挂的情况。公司采取多项措施保障境内成品油市场供应，致使炼油业务板块严重亏损。而2008年下半年化工产品价格和需求出现较大幅度下降，导致2008年度整体业绩同比大幅度下降。

东方证券石化分析师王晶表示，国际油价走势将成为决定三大石油公司今年业绩的一个主要因素。

BDI重上千元 未来走势需看钢价脸色

◎本报记者 索佩敏

在经历了三个多月的低迷后，国际干散货市场终于迎来了一丝暖意。近日，象征干散货运输景气程度的BDI重上千元，昨报收于1070点。分析人士认为，此次回暖主要由于前期超跌过多，回暖势头能否长久，将主要取决于中国钢材市场的价格走势。

截至2月2日，BDI报收于1070点，较前一交易日小幅上涨34点。去年10月以来，BDI一直在千元以下徘徊，并在12月5日以663点创下22年新低。而随后在海峽型船(Capesize)运价带动下，开始逐渐企稳回升。

对于BDI重上千元，一位航运研究员昨日接受上海证券报采访时认为，此前BDI在600多点时，市场已经处于非理性状态，这一价船东完全难以接受，因此市场的成交也几近停滞。尽管全球经济受到严重打击，但是干散货运输需求毕竟存在。尤其是中国钢材价格在去年11月—12月份出现反弹，一些原本停产的中小钢厂开始复产，带动了对铁矿石的进口需求。从海关统计的数据看，2008年12月份，中国进口铁矿石3453万吨，环比增加201万吨，并同比增加0.96%。

不过，对于此次BDI反弹的势头能否持久，该研究员认为主要取决于未来钢材的价格走势，因为目前干散货运输的最主要货种还是铁矿石。

而中海集团内部人士则认为，春节后各项利好因素将逐渐显现。首先，铁矿石库存会进一步消化；其次，铁矿石谈判结束后，国内钢企也会开始新一轮铁矿石进口；最后，4万亿元的拉动计划在春节后会逐步落实，从而带动铁矿石的进口需求。

去年国际航空货运量跌4%

◎本报记者 索佩敏

国际航空运输协会昨日发布最新数据显示，受经济衰退的影响，2008年12月份全球航空货运量暴跌22.6%，其中亚太区以26%的跌幅居首。而2008年全年的国际航空货运量则下跌了4%。

国际航协的统计显示，亚太区航空公司承载全球国际货运量的45%，该区域去年12月同比下降了26.0%。拉美航空公司货运量下降23.7%；北美航空公司下降22.2%，欧洲下降21.2%。唯独中东和非洲的航空公司是单位数下降，分别为9.2%和8.0%。

客运方面也不容乐观，亚太区同样首当其冲成为重灾区。亚太区航空公司去年12月国际运输量的跌幅达9.7%。该地区也是运力削减最厉害的区域，但5.6%的削减也远落后于需求下降的规模，客座率则下降至72.6%。欧洲和北美地区的国际客运量分别下降2.7%和4.3%，运力削减分别为1.5%和0.7%。

国际航协昨日还公布了2008年全年的航空市场统计数据。2008年全年国际货运量同比下降4.0%，2007年则是增长4.3%。全年客运量增长率大幅下降，仅增长1.6%，而2007年增长7.4%。

国际航协理事长乔瓦尼·比西尼亚尼表示，2009年对国际航空业来说又是一个最艰难的一年。底部仍是遥遥无期。请大家系好安全带，准备面对一个非常颠簸的旅程和硬着陆。”

亚太航空公司纷纷削减航班

受全球经济危机影响，飞机乘客数量大幅减少，为此亚太地区航空公司纷纷采取削减航班等措施加以应对。

目前，新加坡航空公司已经宣布取消部分飞往印度、东南亚、美国和欧洲的国际航班。即使高端航班也未能幸免，飞往纽约和洛杉矶的直达商务航班由每周14次减至10次。新航发言人还说，公司可能选择出售、出租或停运过剩飞机。

亚洲最大航空公司日本航空公司表示，将从3月底起减少东京到纽约、曼谷和首尔的航班数量，取消大阪到伦敦的航线，还将减少部分航线的座位，如东京到悉尼、芝加哥和洛杉矶等。

日本第二大航空公司全日空公司也宣布，今年下半年起，从东京飞往巴黎和法兰克福的航班将停止使用大型747飞机，东京到华盛顿的航线也将引入更小型飞机。

澳大利亚澳洲航空公司已停飞10架飞机，取消了在11月份租用2架新飞机的计划，并暂停了之前的国内规模扩张计划。

中国香港的国泰航空公司去年12月份尽管通过降价等措施展开强大的市场营销攻势，但乘客数量依然同比减少0.3%，11月份则减少2.2%。12月份该公司货运业务受创更大，同比下降23.9%。目前国泰已将建设新货运航站的计划向后推迟两年。(新华社)

国泰港龙再降燃油附加费

2月1日起，国泰、港龙航空公司再次大幅下调燃油附加费征收标准，下调幅度超过40%。此前，国泰、港龙已在2008年12月1日大幅下调燃油附加费，下调幅度同样超过40%，在短短两个月内，燃油附加费下调近七成。

记者了解到，这次燃油附加费下调后，以上海往返香港的航班为例，燃油附加费便宜了80多元。

携程旅行网机票业务高级总监张伟认为，此次下调燃油附加费，特别是再次下调了内地往返香港的燃油附加费，对于打算春节后前往香港“错峰”旅游的游客来说，也是不小的实惠。

(新华社)