

Companies

大用户直购电政策有望出台 电网垄断将改观

◎本报记者 叶勇

上海证券报日前从国家电监会权威人士处获悉,今年电监会电力改革的重点将是推动大用户直购电,除了吉林和广东台山这两个试点外,电监会今年还将开展一系列试点。“直购电方式有利于打破电网公司垄断,有助于降低用电企业成本。”

上述这位人士表示,对于大用户直购电试点的推进,决策层已经统一思想,近期有望出台大用户直购电的相关政策。

早在三年前,吉林和广东台山这两个试点已经推进,不过,由于面临较大阻力,电监会至今未开展其他试点。本报记者从电监会获悉,就在今年2月13日,吉林省首次用大用户直购电市场交易在吉林省电力公司电力交易大厅开始,吉林省14家用电大户与几家省调直调火力发电企业参加了这次交易。据介绍,本季度吉林省用电大户直购电市场交易共进行了九个轮次,共计成交电量42918万千瓦时,发电侧成交价格0.333-0.343元/千瓦时之间,共有10家用电大户获得直购电量。

相关负责人告诉记者,吉林省用电大户直购电市场交易构建了用电大户和发电企业直接见面的双边撮合交易市场平台,让发、用电企业直接交易,加上电网企业适当地降低输电价格,可以在一定程度上降低用电企业成本,增加企业竞争能力,启动一部分沉淀的存量电量空间,鼓励企业扩大产能,增加电力消费,并有利于提高部分发电企业利用小时数和电网企业经济效益,形成发电企业、电网企业、用电企

业、地方经济共赢的局面。

电监会有关负责人告诉记者,积极推进大用户向发电企业直接购电试点,是贯彻落实国务院电力体制改革方案、不断深化电力体制改革的重要内容。大用户直购电试点有助于完善电力市场建设,在售电方引入竞争机制,促进电网公平开放;有助于探索输配分开,加快形成输配电企业成本规则,在输电、配电环节建立科学、规范透明的电价管理制度。

据业内人士介绍,大用户直购电的方式,鼓励发电企业和大企业直接见面,电价方面拥有更大的灵活性,关键是不再把电网公司作为唯一的售电渠道,可以改变电网公司垄断的局面。

不过,对于直购电的推行,国家政策也是具有导向性的。根据国家电监会17号文件,直购电“优先开放水电企业参与直购电,鼓励煤耗低、排放少、节水型火电机组参与直购电,限制能耗高、污染大的机组”、对限制类和淘汰类企业一律不开放,促进产业结构的进一步优化。

电监会2009年电力监管工作会议上也明确提出,积极推动大用户直接交易,会同有关部门制定工业企业与电力直接交易准入及管理的政策规范。进一步深化大用户直购电试点,扩大交易范围和规模。

业内人士认为,在电价上调难行的背景下,电监会欲推动电价机制改革难度很大,而扩大大用户直购电范围则较为可行,电监会今年要推动电力体制改革,这必然成为首选。



投资约5亿 我国目前最大光伏发电项目招标

◎本报记者 叶勇

国家能源局可再生能源司副司长史立山日前在“中国水电可持续发展高峰论坛”上接受本报记者采访时表示,国家能源局正在甘肃敦煌进行1万千瓦太阳能发电试点业主招标工作,这是我国目前最大的光伏发电项目。由于光伏发电原材料价格的下降,史立山预计,最终中标的上网电价有望降至2元/千瓦时以下。

“谁的价格低就让谁投资建设。”史立山说。据透露,目前参与竞标的发电企业达50家左右,五大电力集团和无锡尚德等国内企业以及少数

国外企业皆参与了投标。作为中国最大的光伏发电项目,甘肃敦煌1万千瓦并网光伏发电项目招投标已经进入冲刺期,紧随其后的是地方及中央更大的光伏发电投资规划。

甘肃敦煌10兆瓦并网光伏发电项目距敦煌市区13公里,占地100万平方米,总投资约5亿元,年均发电1637万千瓦时。由于该项目为国家光伏发电的示范性项目,意义极为重大,所以招标活动由国家发改委来负责。计划于3月20日开标。根据国家能源局的复函,竞标胜出方需在18个月内将此项目建成,同时拥有25年的特许经营权。

广州丰田凯美瑞今年销量增长将放缓

◎本报记者 吴琼

丰田汽车在中国的合资企业广州丰田汽车日前宣布,2009年凯美瑞初步计划销售15万辆,连续高速增长广州丰田汽车终于放慢了步伐。广州丰田汽车高层表示,这是基于经济环境和中国汽车市场竞争作出的初步安排。

作为广州丰田汽车主力车型,凯美瑞在2007年、2008年连续两年位居中高端轿车年度上牌量冠军,其中2008年凯美瑞全年上牌量就高达14.7万台。按照2009年销售目标,凯美瑞全年增幅有限。由此可见,国内中级车市场竞争之激烈。

即使为凯美瑞制订了较为保守的销售目标,广州丰田汽车仍然不惜打出价格牌。近日,广州丰田汽车推出了新凯美瑞,售价从18.98万元至27.38万元,其中排量2.0升的新凯美瑞型价格探至18万元区间,排量2.4升的新凯美瑞更首次跌进19万元区间。显然,这将挑起国内中高端轿车的价格战。

本田混合动力车型 累计销量突破30万

◎本报记者 官璐

昨天,上海证券报获悉,从1999年至今,本田汽车的混合动力车型已在全球累计销售30万辆。

1999年,Honda在美国推出首款混合动力车型insight,以36Km/L的超低油耗,成为当时全球油耗最低的量产汽车,此后Honda又陆续推出了Civic Hybrid和Accord Hybrid等车型,销售到日本、美国和欧洲等全球40多个国家和地区。

据东风本田市场部人士向本报记者介绍,他们已引进本田思域混合动力车型,2008年全年共计销售200辆;还处于起步阶段。

而本田中国投资公司广报部朱林杰则告诉记者,今年2月6日,全新款INSIGHT“登录日本市场。短短10天内订单就突破1万。以这样的销量成绩,新款INSIGHT”将有望登上2月销量第一的宝座。新款混合动力车型INSIGHT今年3月和4月还将分别在欧洲和北美上市,在日本的销售计划为6万辆/年,欧洲计划为3万辆/年,北美计划为10万辆/年,预计全球年销量将达20万辆。Honda还将推出以CR-Z“概念车为原型的新款混合动力跑车,计划于2010年投放市场。

钢铁业产能过剩 国内焦炭供大于求

◎本报记者 徐虞利

虽然山西、河北、山东三个国内焦炭主产区本月上调了焦炭价格,但在钢材市场下跌情况下并没有被钢厂所接受。记者昨日获悉,上周国内大部分地区焦炭行情走势平稳,而中南及西南地区焦炭价格则有不同程度的回落。以销定产、以销定存”的经营策略,使得钢铁企业在近期的原燃料采购方面表现地不够积极。

上周举行的中钢协理事会议提出,中国钢铁业目前产能严重过剩,如何加大落后产能淘汰和大幅降低原料采购成本,将成为2009年钢铁业能否渡过难关的关键。中钢协秘书长张晓明指出,造成钢铁企业去年四季度亏损的原因,除了全球经济下滑带来的对钢材需求的疲软,原燃料价格的大幅上涨也是一个不可忽视的因素。

联合金属分析师王玲表示,此次会议给上游的焦炭及煤炭企业透露出—个很清晰的信号,就是钢厂不会再为高价的原燃料轻易买单。中钢协副秘书长迟京东表示,即使考虑到国家4万亿投资等政策的刺激,2009年粗钢消费需求还是会下降,刺激政策之后该需求可达4.16亿到4.38亿吨,否则该需求可能只有3.9亿吨左右。中国钢铁对焦炭的消费量都远低于去年。焦炭供大于求的形势已经形成,2009年将成为焦炭行业运行比较艰难的一年。”王玲说。

上周,华北地区焦炭市场总体运行较平稳,但是疲弱态势依然显现。据悉,尽管当地焦化企业将焦炭出厂价格上调至1850元/吨左右,但是受钢材价格整体回落影



响,钢厂对此的态度略显冷淡。焦炭实际采购到厂价格并没有按照供应商提出的要求调整,观望气氛更加浓厚。

而焦炭的上游产品焦煤正值国际供应商与日本企业进行价格谈判,麦格里报告指出,有国际供应商与中国买家达成的几笔交易价格分别在130美元/吨和150美元/吨。中国市场的焦炭价格保持在150美元/吨左右,而中国内地近期签署的一些供货合同已经高达160美元/吨(不含税)。日本企业期望大幅降价恐有难度,去年国际焦煤长协价格高达300美元/吨。

国际焦煤供应商力拓公司亚洲区总裁路久成向本报记者表示,

国际焦煤的价格还要看中国钢铁的产量,1月份中国钢产量在4000万至4200万吨左右,全年将达到5亿吨,而焦炭需求不会像去年一样紧张,但还要等待两个月来观察需求的数据再判断。

据了解,由于日、韩钢厂是澳大利亚焦煤的主要需求国,在这些钢厂大幅减产的情况下焦炭需求必然下降。麦格里报告认为,今年的国际焦煤价格可能锁定在110美元/吨以上,中国国内的煤炭供应比较充足,因此煤炭价格最终还将回落。业内人士表示,如果国际焦煤价格在一定时期低于国内,有可能造成一部分资源进入国内,造成市场行情的走低。

国内钢市 跌幅加深范围扩大

◎本报记者 徐虞利

上周国内钢材市场继续下跌,而且跌幅加深,范围扩大。根据MY STEEL统计报告,上周建筑钢材价格大幅度下调,其中广州、武汉、成都、西安地区下调幅度在300元/吨以上;中厚板大幅度下跌,下调幅度在300元/吨以上的城市达到7个;冷轧卷板继续大幅度下调,上海热轧一度达到3360元/吨水平;大中型材下跌幅度在30至50元/吨左右。

据悉,上周国内主要市场20mm螺纹钢平均价位在3688元/吨,下跌229元/吨。据MY STEEL统计,上周国内28家线材生产企业几乎清一色下调出厂价格,部分钢厂一周内连续2、3次下调出差出厂。而广州地区是上周螺纹钢下跌的起源地,且势头也最猛,上海、北京、沈阳、成都等地区由于库存较多,也纷纷加入降价行列。

中厚板产品总体大幅度下跌,下跌幅度在300元/吨的有杭州、武汉、北京、天津、石家庄、沈阳、西安等7个城市,其余市场有100至250元/吨左右的下跌。上周全国23个主要市场20mm中板平均价格为3707元/吨,下跌227元/吨。虽然钢厂尚未有调价举动,但随着市场库存压力加大,贸易商有价格调整压力。

国内大中型钢厂的主导产品冷轧热板卷经过上周下调后,热卷厚规格品种全线下跌到3500元/吨以下水平。热轧现货价格最大跌幅达400元/吨,1.0mm冷板卷价位在4495元/吨,下跌186元/吨。

上海第一批经济适用房 年底可进入分配阶段

◎本报记者 李和裕

上周六,上海市市长韩正做客东方网时表示,目前上海的房价确实偏高,政府不能刺激房价。

我们力争在四五月份可以正式公布《上海市经济适用房管理试行办法》,公布以后我们将加快建设经济适用房,今年年底第一批经济适用房就可以进入分配阶段。”上海市市长韩正做客东方网,在与网友交流时透露了上海经济适用房工作的最新时间表。他还坦言:目前上海的房价确实偏高了。房价总的是市场在调节,但是政府应该用一些政策来引导、促进消费,不能刺激房价,价格低一点,买房子的人更多。”

上海市政府在去年底公布的《上海市经济适用房管理试行办法》征求社会意见至今,韩正表示,网民和社会各界对经济适用房提出了几千条的意见,政府有关部门对每一条意见进行了梳理,梳理的结果会通过一定的渠道向社会公布。

今年是上海“重拾”经济适用房的第二个年头,和去年一样,今年上海还将开工建设400万平方米经济适用房。据悉,今年上海将为经济适用房建设投入230亿元。上海规划部门的最新消息还显示,经济适用房项目的选址工作已全面展开,进入选择范围的包括闸北彭浦、虹口江湾、普陀长征等,涉及9个行政区、18个片区。

韩正还表示,上海市政府正在制定一个规划,要在交通比较便利,特别是轨道交通枢纽站周围,建设统一规划、配套齐全的大型居住区,可能今后的大量经济适用房会在这些交通便利、配套齐全的地区进行建设,使居住在经济适用房的人生活条件更加便利,也会根据上海的实际,量化每年400万平方米的经济适用房建设,以后可能还会有所增加,居住在经济适用房的人群范围会越来越大。

中石油炼厂 悄然调整汽柴油出厂价

◎本报记者 陈其珏

上海证券报记者昨日从多家业内机构获悉,中石油炼厂已于上周起调整了汽、柴油出厂价,其中汽油每吨上调200元,柴油每吨下调100元。业内人士预期未来可能引发新一轮柴油价格战。不过他认为,此次中石油出厂价调整,与新成品油定价机制的出厂价调整并非一个概念。

据东方油气网向本报提供的数据显示,中石油炼厂已于2月18日起调整了汽、柴油出厂价,其中汽油每吨涨200元,柴油每吨降100元。以大庆出厂价计,90号汽油出厂价调整为每吨5360元,0号柴油出厂价调整为每吨4780元。

这次出厂价调整的主要目的是为了降低柴油库存。”东方油气网副总经理钟健告诉本报记者,从去年四季度开始,中石油的成品油库存出现快速增长。随着3、4月份柴油市场可能迎来春耕启动、基建开工的季节性消费旺季,中石油通过率先下调出厂价,继而引导公司进一步下调批零价格,积极主动地利用可能到来的一轮消费旺季,扩大销售规模、迅速降低柴油库存。

钟健说,在南方市场上,中石油所属销售企业的柴油批发价与零售价均有了进一步下降的余地,此举可能引发新一轮柴油市场的价格竞争局面。”

至于同期进行的汽油出厂价上调,他认为,可能意在进一步推动各地汽油批发价的上行以及稳定零售价。汽油需求主要集中在公务车、出租车等方面,与工业生产增速后的关联作用并不是很明显。”

本报记者从易贸资讯、加油站服务等机构也证实了中石油调整汽柴油出厂价的消息。易贸资讯一位业内人士表示,此次中石油汽柴油出厂价调整,与新成品油定价机制中油价主要由国家调整的规定并不冲突,因两者含义并不相同。

这次调整的出厂价仅仅是中石油内部炼厂和销售公司的价格变动,可以间接理解为内部的结算价变动。作为一种内部利润分配的变动,这样的价格调整并不受国家限制。”上述人士说。

上海产权市场 异地央企股权交易成热点

据上海联合产权交易所提供的最新市场报告称,在刚过去的一周内,上海产权市场出现了两大特点:公用事业类项目成交居首;异地央企股权交易成为热点。

在刚过去的一周内,上海产权市场上成交比较清淡。从各行业成交情况来看,并购交易成交金额最大的是公用事业类行业,一周成交金额5300万元。成交宗数最多的行业是制造业,一周成交8宗,成交金额1722万元;资产管理业一周成交4宗,成交金额合计2952万元。

异地中央企业股权交易成为上海产权市场的热点。一周内,上海产权市场成交项目中,有4宗项目目标是异地企业股权,出让方则是中央企业或中央企业的控股子公司。有一宗交易标的为深圳一家创业投资有限公司30%股权的转让,出让方是深圳一家由中央企业控股的科技投资有限公司。该项目被一家国有的信托有限责任公司收购,成交价格2104万元。另有一宗交易标的是宁夏回族自治区石嘴山市一家电力有限公司100%股权的转让,出让方是宁夏一家由中央企业控股的煤业集团有限公司。该宗项目被宁夏一家私营的煤化工集团有限公司收购,成交金额5300万元。(新华社)

■数据解读

多数企业利润下滑 汽车业去年增速明显放缓

◎本报记者 吴琼

全球金融危机对中国汽车业的冲击逐渐开始显现。2008年无论是汽车业增加值、总产值、销售产值均呈现增速放缓的趋势,且盈利能力明显下降。

来自中国汽车工业协会的数据显示,2008年汽车工业重点企业(集团)的各主要经济指标增长率远低于2007年水平,工业增加值、利润、利税总额均由正增长变为负增

长。在19家重点企业(集团)中,仅7家总利润增长,10家企业总利润低于2007年,两家企业亏损。尤其是2008年第四季度以来,汽车企业的经营状况明显恶化。

其中,比亚迪产销同比分别增长了92.25%、70.67%,随着其规模效应的显现,企业总利润同比增长在三位数左右;东风公司、北京公司、宇通公司、庆铃公司利润增长率均超过两位数,增长13.62%至52.79%;一汽集团和吉利集团的利

润增长率低于5%;上汽集团、南方公司、华晨集团、哈飞公司、江淮集团、奇瑞公司、金龙集团、重汽集团、广州集团和陕汽集团实现利润总额均低于上年,同比下降1.57%至85.14%;东南公司和昌河公司则仍旧亏损。

数据显示,2008年汽车工业重点企业(集团)累计完成工业增加值2216.25亿元,同比下降3.60%,增速由正增长变为负增长,明显低于2007年32%的增长水平;累计完成

工业总产值10588.23亿元,同比增长3.79%,增速同比减缓24.30个百分点;累计完成工业销售产值10521.04亿元,同比增长4.58%,增速同比减缓24.08个百分点。此外,2008年汽车工业重点企业(集团)累计实现利润总额655.60亿元,同比下降7.06%,从2007年同比增长65.14%迅速转为负增长;累计实现利税总额为1316.83亿元,同比下降3.49%,由2007年同比增长42.85%变为负增长。