

# 国内首个煤烯烃项目将投资220亿

## 该项目将落户陕西榆林,年加工甲醇 300 万吨

□本报记者 阮晓琴

国内第一个煤烯烃工业化项目将落户陕西榆林,这是记者昨天从陕西省政府和中国科学院召开的DMTO(甲醇制低碳烯烃)工业化试验项目技术成果新闻发布会上获悉的。据透露,首个煤烯烃工业化项目年加工甲醇300万吨,投资总额220亿元。

此项目将运用中国科学院大连化学物理研究所(下称“中科院大连化物所”)的DMTO技术。按中科院大连化物所的实验数据,每2.95吨甲醇产一吨烯烃,中国首套煤烯烃项目将年产烯烃约100万吨。这是国内最大的烯烃项目之一。

原油价格高企,使煤烯烃经济性显现,企业也兴起煤化工投资热。在昨天的发布会上,中国神华集团、中煤集团、陶氏化学、香港建滔集团等数十家中外集团重要人士现身,他们都对煤烯烃项目表示了浓厚兴趣,有意投资。

作为基础化工原料和材料,中国现有烯烃基本上是原油化工路线,即原油加工成石脑油,再加工成烯烃。煤烯烃工业化项目开创了烯烃的新原料渠道。

获得此项突破,是企业和中科院大连化物所合作技术攻关的结果。2004年4月,陕西省投资集团、正大能源化工集团、陕西省煤业集团共同出资8610万元,组建陕西新兴公司,投资中科院大连化物所DMTO技术工业化试验装置,

中国石化洛阳石化工程公司则承担项目设计施工,共同完成工业化试验。试验结果是,甲醇转化率为99.18%;2.95吨甲醇产一吨烯烃,其中50%乙烯,50%丙烯。

据悉,该项目由正大能源集团、陕西煤业化工集团、陕西省投资集团和陕西新兴煤化工科技公司合作建设,前期工作已经展开。正大集团总部在泰国,该集团在中国投资额近40亿美元,设立企业213家;陕煤集团、陕投集团都是陕西省大型国有企业。

昨日的会议还透露,一大批企业希望获得国内DMTO技术转让。包括内地的神华集团、中煤集团、中国化学工程集团,山东鲁能集团、山东新汶集团、辽宁铁煤集团、山东滨化公司、山

东黎明石化、新疆的天业集团、河南蓝天集团,以及香港的建滔集团和益业集团;国外的美国陶氏化学、沙特沙伊克公司、英国的BP公司也表示出购买意向。

据透露,当原油价格每桶35美元时,单位烯烃(乙烯+丙烯)成本是5320元,而相同的单位煤烯烃原料成本对应的煤价为405元。目前,原油价格达到每桶70美元,而坑口煤价为200至300元。

据透露,当原油价格每桶35美元时,单位烯烃(乙烯+丙烯)成本是5320元,而相同的单位煤烯烃原料成本对应的煤价为405元。目前,原油价格达到每桶70美元,而坑口煤价为200至300元。

的情况下,中科院大连化物所把第一个技术转让合同给了陕西。陕西是中国煤炭资源最丰富的三个省份之一,且陕西煤炭绝大部分集中于陕北榆林一市。

【关注上半年行业运行形势】

# 机械业利润增近五成 建材业投资强劲藏隐患

□本报记者 徐虞利

昨日,国家发改委公布的机械行业上半年经济形势运行分析报告显示,机械行业保持高速增长势头,利润由去年同期负增长转为较高速度的增长。但铜、铝价格暴涨,造成电工等行业部分企业亏损严重。而建材行业上半年经济运行形势分析报告显示,与去年同期相比,行业整体经济效益较好,但产量增速偏快,投资增幅偏大给行业健康发展带来隐患。

机械行业方面,上半年完成工业总产值25498亿元,同比增长28.9%,增幅同比提高9.3个百分点。完成增加值6409亿元,增长21.6%,提高6.7个百分点;主营业务收入24316亿元,增长30.5%,提高12个百分点;实现利润总额1278亿元,增长45.6%。

由于产业结构调整使我国重大装备需求市场旺盛,重型机械、电工等行业增幅明显。农业机械需求趋旺,机械企业对机床的需求加大。汽车、工程机械行业产值、产量表现突出,由低速增长转为快速回升。

报告分析,机械工业高速增长主要是由于我国经济发展



产业结构调整使我国重大装备需求市场旺盛,图为大型数控机床 资料图

进入重化工业时期,投资者对重工业投资积极性持续高涨,加大对机械装备的需求,政策、消费、出口三大因素也对行业产生拉动作用。此外,由于上半年企业生产经营环境较去年同期改善较大,能源原料供应较为正常,合同订单充足,钢材价格稳中趋降成为利好的外部因素。

发改委预计机械行业全年生产将继续保持“高开高走”的增长态势。

建材行业方面,1至6月盈亏相抵实现利润2145亿元,同比增长53.2%。非金属矿采选、建筑用石加工、玻璃深加工、耐火材料等行业经济效益提高明显,实现利润分别为30.8、17.7、16.7、24.5亿元,增长分别

为41.1%、49.8%、78.4%、45%。特别是水泥行业自3月份扭亏为盈后经济效益继续回升,1至6月盈亏相抵实现利润44亿元,增长141.3%。

发改委表示,建材行业上半年受市场需求拉动,生产增速偏快。在固定资产投资方面,上半年建材及非金属工业固定资产投资同比增幅比1至5月加快

7个百分点,大大高于去年同期增幅(13%)水平。虽然水泥投资出现下降,累计完成固定资产投资171.7亿元,下降0.8%,但降幅由年初24%逐月降低到上半年的0.8%,给行业持续健康发展带来一定隐患。

此外,轻工行业上半年经济运行形势分析报告显示,轻工行业利润增长较快,增幅较高;出口增幅回落,进口加快,但投资增幅偏快,影响出口的不确定因素增加。

1至6月,轻工行业规模以上企业完成工业总产值(现价)27018亿元,同比增长25.5%;产销率97.2%,与上年同期基本持平。农副产品加工业、塑料制品业、家用电器制造业、造纸及纸制品业、食品制造业、饮料制造业产值位居全行业前6位,占全行业产值的65%左右。广东、山东、浙江和江苏4省完成轻工工业产值位居全国各省(市)前列。

今年以来,轻工行业出口增幅连续回落,出口的各种制约因素在不断增加。主要是因为人民币升值对出口的影响进一步显现,尤其对低值微利行业,如手工艺品、文化办公用品及生产周期长行业的影响日益增大。

# 中国银监会让外资银行受屈了吗

□吕檀

中国银监会修订的《外资银行管理条例》,打破了西方金融界人士即将以低成本完全进入中国金融市场的幻想,而遭到一些西方人士尤其是美国利益集团的反弹。一个名为“金融服务论坛”的利益集团正在呼吁美国政府抵制中国银监会的新《条例》,欧美一些大型金融企业的总裁级人物是该组织的成员。

这令人联想到前不久外资企业对于内外资企业两税合一的抵抗,只不过前者抬高的是国外银行家想像中的低准入门槛,而后者则使外资企业从税收的超

国民待遇跌回国民待遇的正常水准上。究其实,都是各利益集团对于公平竞争的非我独真的解读方式所产生的歧义。

在税收领域,外资企业要求超国民待遇,而在金融领域,外资企业要求享受国民待遇——两者相差何其大也!

西方金融界人士的反弹有特殊背景。根据中国加入世贸组织的规定,今年12月11日中国内地银行业将完全开放,外国银行可以全面参与人民币项目,外资银行翘首以盼的人民币零售业务即将入手。

但根据银监会此次规定显示,外资银行参与人民币零售业务成本将大幅提高;必须在华注册独立法人机

构,条件和中资银行一样,注册资本须达到10亿元人民币——目前外资银行近80%采取设立分行的形式,营运资金仅靠1亿元——若再满足开业三年,连续两年盈利条件即可获得全面经营人民币业务的许可。而拒绝注册的外资银行只能从事100万元人民币以上的定期存款业务。此规定同时会增加税收及相关法律责任,并要受到东道国的严厉监管。

是要全面的人民币业务?还是坚持低成本的分行模式?外资银行似乎两个都想要。对于向来以公平竞争为旗帜的外资企业来说,此时显然应该拿出诚意与勇气,接受外资银行在华注册独立法人机构、注

册资本金与中资银行相同等旨在促进中国金融市场公平性的条款,提出反对意见只能表示他们并不信奉自己所推崇的理论。

此次美方呼声最强,美方宣布中国已经承诺在加入WTO后,分期向美资银行开放市场,外国独资银行将在5年内获准经营金融零售业务。他们同时认为,规则违反了1997年达成的金融服务贸易协议中“外国公司享受同国内公司同等的进入市场的权利”等条款。

而事实上,协议在各国执行过程中都受到本国法律法规制约。以美国为例,美国政府要求在美国经营零售业务的外资银行分支机

构,需要参加美国存款保险;但美国

的存款保险机构则规定,分支机构不能参加美国的存款保险,这就迫使外资银行只能通过购买美国的银行才能开展此业务。这与中国银监会制定的规则有异曲同工之妙。

任何交易对手都希望对方是一座不设防的城市,可这只是幻想。尤其是对中国这么一个金融领域正处于改革关键期的发展中国家来说,全面开放显然是将市场拱手让人,任何一个有头脑的政府,都不会这样做。要知道,中国金融机构一旦崩溃,祸害的将是世界经济。

西方金融界人士在中国受辱的“委屈”不算大,只不过他们叫得声音非常响,让人觉得他们好像受了天大的委屈。

# 养路费要违法征收到何时

□贾固

养路费,最近六年都是在违法征收!中国青年政治学院副教授周泽在《检察日报》发表的这篇文章,反响强烈。

养路费早该收了,但是,有关部门为了维持自己的利益掩盖了相关真相。他们不仅一直在违法收取,而且还对拒不交者严厉处罚,前段时间闹得沸沸扬扬的49万多元天价养路费滞纳金就是一个典型的例子。

公路管理部门征收公路养路费、交通管理费拖欠开出的“天价滞纳金”罚单,依据的都是《公路养路费征收管理规定》,该规定是交通部、国家计划委员会等部门

于1991年10月15日联合发布,并于1992年1月1日起实施的。而制定《公路养路费征收管理规定》的依据是《中华人民共和国公路法》,《中华人民共和国公路法》(以下简称《公路法》)的根据是《中华人民共和国公路法》,《公路法》于1999年和2004年两次进行修正,《公路法》实施后,《中华人民共和国公路管理条例》与《公路法》不相适应的内容自然失效。而1999年10月31日修正后的《公路法》,已经取消了向车主征收养路费的规定,并将其修改为由“国家采用依法征税的办法筹集公路养护资金”。修正

后的《公路法》一经通过即生效,公路养路费宣告终止。根据法律,从1999年10月31日起,车主已无需缴纳公路养路费,公路部门也不应再向车主征收公路养路费及滞纳金。

然而,有关部门由于不甘心收费权力被“剥夺”,不甘心部门利益被削减,不甘心权力范围被压缩,继续根据因与《公路法》相抵触而失效的《公路养路费征收管理规定》向广大车主征收公路养路费,赤裸裸地剥夺公众的利益。

对权力机关、行政机关、司法机关而言,有一个公认的原则——法无授权不可为,即它们的权力只有得到宪法和法律的授

权或规定后才能行使,否则,就不能行使,在法律未授权或已收回授权的情况下,继续行使权力就是对权力的滥用。根据我国法律规定,征收养路费属于行政征收行为,即行政机关依照法定程序,向负有缴纳义务的相对人无偿地收取一定数额税、费的一种具体行政行为。它具有一个非常重要的特征——法定性,即行政征收事项应由法律规定,否则就是违法,就不能征收。

在《公路法》“彻底切断了征收养路费的尾巴”之后,有关部门征收养路费的法律基础已经荡然无存。所谓皮之不存毛将焉附,缺乏法律依据的行政收费行为就是非法的。根据我国现行法

律规定,有关部门应退回征收的养路费。那么,有关部门现在能否将违法征收的养路费退还给公众呢?恐怕很难。即使退还,公众被剥夺的利益恐怕也很难全部得到补偿。

现在,有一种很不正常的现象,有关部门专挑对自己有利的法律执行,而对自己不利的法律则一声不响地搁置一边,这种有法不依、部门利益至上的做法,不仅损害了公众的利益,也损害了市场经济秩序和法律的根基,是与执政为民、依法治国的目标背道而驰的。

有关部门不仅应当立即停止违法征收养路费,还应当依法退回违法收取的养路费。

# 商务部发布农产品“十一五”出口规划: 2010年农产品出口力争达380亿美元

□本报记者 薛黎

商务部昨日正式发布《农产品出口“十一五”(2006年至2010年)发展规划》(下称《规划》),提出到2010年,我国农产品出口力争达到380亿美元,实现年均增长7%的总体目标。为确保该目标的实现,《规划》提出创新扩大农产品出口提供政策性金融扶持的具体办法,针对农产品特点,加快研究,设计满足农产品出口企业需求的金融产品。

《规划》提出,未来5年中,继续发挥水海产品的出口优势;园艺产品力争实现跨越式发展;保

持畜禽产品出口稳定增长;提高深加工农产品出口比重;形成一批具有国际竞争力的出口品种和品牌;建立一批能充分发挥行业自律和服务职能的农产品行业协会;培育一批具有较强国际竞争能力和带动作用明显的农产品出口重点企业,全面提升出口企业质量安全自控能力;巩固日、韩等传统市场,深度开发东盟、欧盟等新兴市场,大力开拓中东、俄罗斯等新兴市场,逐步形成多元化的农产品出口市场格局。

数据显示,2005年我国农产品出口额达271.8亿美元,占当年全国出口总额的3.6%,在世界农产品贸易中排名第5位(世界贸易组织统计),占世界农产品贸易的比重为3.2%。

# 国家生物质能敲定四大开发重点

□本报记者 徐虞利

在日前结束的全国生物质能开发利用工作会议上,国家发改委副主任陈德铭提出,今后15年,我国在生物质能方面将重点发展农林生物质发电、生物液体燃料、沼气及沼气发电、生物固体成型燃料技术四大领域,开拓农村发展新型产业,为农村提供高效清洁的生活燃料,并为替代石油开辟新的渠道。

根据《可再生能源中长期发

展规划》确定的主要发展目标,到2010年,生物质发电达到550万千瓦,生物液体燃料达到200万吨,沼气年利用量达到190亿立方米,生物固体成型燃料达到100万吨,生物质能年利用量占到一次能源消费量的1%;到2020年,生物质发电装机达到3000万千瓦,生物液体燃料达到1000万吨,沼气年利用量达到400亿立方米,生物固体成型燃料达到5000万吨,生物质能年利用量占到一次能源消费量的4%。

# 我国年销售额超10亿中药企业达11家

□据新华社电

“中药现代化实施以来,中药农业的雏形开始形成,中药工业规模、效益不断提升,涵盖中药农业、中药工业、中药商业的现代中药产业链不断完善和发展,我国现代中药产业已初具规模。”国家中医药管理局国际合作司司长、局新闻发言人沈志祥23日在广西南宁市召开的第九届国际传统药物学大会上表示。

沈志祥说,一批稳定的中药原料种植基地的建成带动了中药农业的形成,促进了农村经济的发展。中药材的规范化种植已成为老、少、边、穷地区农业产业结构调整、农民增收、生态保护的重要措施。作为我国中药工业主体的中

成药和中药饮片,已得到极大发展。统计资料表明我国中成药已有约47种剂型,近9000个品种。到2003年,我国在册中成药和中药饮片生产企业1468家,约占我国医药生产企业总数的四分之一。中药商业法人机构11000多个,商业网点达35000多个。

现代中药产业初具规模。沈志祥说,据2004年-2005年中药行业分析研究报告显示:2004年1-11月实现工业总产值840亿元,占医药制造业工业总产值27.9%。目前,年销售额超过1亿元的中成药品种约有50个,年销售额超过10亿元的中药企业有11家。中药工业的净资产收益率、销售利润率、成本费用利润率均高于同期医药工业的平均水平。

# 莫拿公共利益的幌子维护私利

□吕翔

据昨天的《人民日报》报道,随着油价上涨,有车族养车压力渐大,一种邀集多人同乘一辆私家车上班的“拼车”现象,日前悄然升温;从一开始私下贴纸条发布“顺风车”信息,发展到目前全国各个城市都有专业搭车网站,“顺风车”越来越火。

但这种自发的互利行为,却带来理与法的冲突,引发多方热议。某客管处相关负责人表示:“只要是收费的拼车,无论是支付加油费,还是给包香烟,都是违法的,属于客管执法部门打击的对象。拼车现象破坏了城市出租行业的正常秩序,打击了出租车司机的利益,必须严厉打击。我们是这样认定的,但取证会很难。”

客管处的说法,看起来非常替出租车司机着想,是在维护市场秩序,然而,这里面有几个问题却值得商榷:

其一,拼车是否危害公共利益?按照客管处的说法,拼车会损害出租车的生意。但是,不拼车的人就一定乘坐出租车吗?显然不一定。即便乘坐出租车,拼车一族现在的人数其实也很少。以南京为例,目前南京每天通过“拼车”方式上下班的人也不过3000人左右,这对出租车的影响可以说是微乎其微的。倘若剔除掉即使不拼车也不乘坐出租车的人,影响更微。拼车对出租车的生意影响可以忽略不计。

更重要的是,拼车在资源状况日益紧张的今天,有利于节约社会资源,这符合建设节约型社会的要求。再加上目前许多城市都存在交通拥堵的情况,拼车对缓解交通拥堵状况是非常有益的,它可以提高单车的使用效率。在美国,如果车中有两三个人乘车,就可以在专用车道上行驶,政府通过立

法来促使车辆提高使用效率。在德国、新加坡,赶上交通高峰期,即使是私家车,空车上路也会被罚款,以促使其帮人搭“顺风车”,节约能源。我们的有关部门为什么要反其道而行之,扼杀这种有利于节约能源的行为?

其二,将拼车视为违法行为的法律依据是什么?在法治社会,一个重要的原则是,对政府及有关部门来说,是法无授权不可为,而对于公民而言,法无禁止则自由。如果法律没有明确规定拼车为违法行为,也没有授权给有关部门管制、封杀、处罚拼车行为的权力,那么,拼车这种行为是否违法应该在相关立法完成以后才能确认,在此之前,管制、封杀、处罚对公共利益无益,更没有很多益处的拼车,是非常值得商榷的。

有关部门憎恶拼车,一个很大的可能是拼车触犯了其部门利益,假如拼车也像出租车那样缴纳一定的管理费用,有关部门保险不再言语。治理拼车现象对有关部门而言,可谓一举多得:借助维护出租车司机的名声,既赢得了出租车司机的好感,也悄悄实现了扩权——将处罚权扩大到了私家车头上,在拼车、罚款、罚款权合一为的今天,有关部门可以悄悄实现部门利益的扩张。如果有关部门真的为出租车着想,更应该降低出租车的各种管理费用,减轻车主负担,解决运力投放过剩等问题,而不是迁怒于拼车。

有关部门是切实维护公共利益,还是“明修栈道,暗度陈仓”,公众是能分辨清楚的。打着维护公共利益的名义,维护部门利益,只能糊弄一时。面对事实的民众,有关部门最好也务实起来,切切实实地以维护公共利益为上。