

中国航油战略结盟俄石油公司

□本报记者 索佩敏

作为国内最主要的航油供应商,中国航空油料集团(简称:中国航油)正在寻找更加广泛的航油来源。日前,中国航油宣布与俄罗斯国家石油公司——“俄石油”股份公司签署了战略合作协议意向书,双方将在航油领域展开多项合作。

中国航油透露,集团公司总经理孙立近日随中国政府商贸代表团赴莫斯科参加了俄罗斯

中国年活动,并拜访了俄石油总部,与俄石油高层就双方战略合作问题进行了会谈,并签署了战略合作协议意向书。

根据合作意向书,双方将积极推进航油供应的长期合作,俄石油将按照市场原则,向中国航油提供符合国际通行标准的航空油料。同时,双方还将积极推进在中、俄境内及第三国就与航空燃料业务有关的领域进行合作。双方决定成立联合工作组,具体组织落实上述合作。

中国航油的核心业务是为中外航空公司提供航油供应服务,在全国拥有码头、油库、输油管线及机场供油设施,总储油能力达166万立方米,目前已成为世界第七大航油供应商。2006年末,中国航油总资产为197亿元,销售油品1140万吨,实现销售收入536亿元。

据了解,目前中国航油为国内机场提供的航空油料中,约1/3是通过旗下子公司中航油(新加坡)在新加坡市场竞标购

买进口,剩下2/3则主要是由国内两大石油巨头中石油、中石化提供。

俄MDM银行投资分析师格罗马津表示,俄石油将会成为对华航空煤油独家供应商,重点利用远东地区的炼油厂,因为从远东地区直接对华供应会更便宜,更快捷。现在俄石油在远东地区仅有共青城炼油厂生产航空煤油,产量每年仅有2.5万吨。自1999年以来,俄石油开始大幅改进远东地区炼油设施,提高

生产能力,改进后炼油厂预计每年生产能力将增加100万吨,达到700万吨的规模,因此有理由认为,随着共青城炼油厂生产能力的增加,中国公司向俄的采购规模也将持续增加。

2004年,由于过分参与投机期权交易,中国航油旗下的中航油(新加坡)巨亏5.5亿美元,净资产不过1.45亿美元的中航油(新加坡)因严重资不抵债,向新加坡最高法院申请破产保护,成为中国海外公司中最大的一宗丑闻。

中石油对哈萨克子公司增加投资

中石油集团哈萨克斯坦子公司CNPC-Aktobe-munaigaz日前宣布,公司预计2007年投资额将由2006年的4.29亿美元增至5.53亿美元。

该公司预计2007年石油产量将达到600万吨;天然气产量将达到29.5亿立方米,与上年持平。此外,该公司预计2007年液化天然气产量将从2006年的30000吨增至36200吨。

(李雁争)

金川集团参股赞比亚首座镍矿动工

4月3日,由澳大利亚阿尔比登公司在赞比亚南方省投资兴建的姆纳里镍矿破土动工,亚洲最大镍生产商中国金川集团也参与了该项目的开发。该矿是赞比亚第一座镍矿项目,将于2008年年中建成投产,可年产镍8500吨。

据悉,阿尔比登公司将投资1亿美元用于该矿建设。该矿除含有10万吨镍外,还可年产1万5千盎司铂族金属、1400吨铜和400吨钴。阿尔比登公司成立于2000年,是一家在东部非洲地区从事镍矿勘测和开发的矿业公司。

亚洲最大镍生产商中国金川集团也参与了该项目的开发。2006年底,金川集团与阿尔比登公司签署供货协议,姆纳里镍矿生产的镍精矿及其它金属将全部销售给金川集团;同时,金川集团向该镍矿项目提供2000万美元资金,用于镍矿建设。

(徐虞利)

IATA上调今年全球航空业盈利预期

国际航空运输协会(IATA)4日发表声明说,由于全球航空运输需求强劲增长以及航空业自身效率有所提高,今年全球航空业的盈利将高于该协会此前预计的25亿美元,而达到38亿美元。

此外,声明还指出,由于预计美国经济增长将有所加快,加之国际油价有望小幅下滑,2008年全球航空业的盈利将进一步增至76亿美元。

在过去6年里,全球航空业持续亏损,累计亏损额超过400亿美元。去年12月,IATA预计,由于全球航空业的运营环境有所改善,该行业2007年将实现盈利,盈利额将达到25亿美元。

不过,尽管今年全球航空业的业绩将有所改善,IATA仍警告说,目前该行业并没有积累起足够力量,以避免受到诸如经济衰退等风险的冲击。

IATA是一个由全球260多家航空公司所组成的大型国际组织。

(新华社)

运输与石油巨头共谋 LNG 运输

中远、中海、招商局与三大石油公司将成立两大 LNG 航运公司“南北割据”

□本报记者 索佩敏

面对中国未来将大力发展LNG(液化天然气)的机遇,国内的航运和石油巨头将携手共同开拓LNG运输市场。昨日,上海证券报从多方获悉,中远、招商局和中海油以及中海、中石油和中石化将分别成立两家LNG航运公司,并以长江为界,“南北割据”,目前各方正在加紧谈判。

中海集团总裁兼中海发展董事长李绍德近日在香港透露,国家发改委计划组建两家LNG航运公司,以发挥互相促进的作用。其中,中海油、中远及招商局将合组一家LNG航运公司,另一家则由中海、中石油及中石化共同组建。目前,中海与中石化、中石油的谈判已进入“深入洽谈”的阶段,最快在今年上半年落实。日后由中海牵头的合资LNG公司也计划向中国船舶工业集团旗下的沪东造船厂订购船只,中海集团也不排除新公司资产将来注入上市公司。

而上海证券报昨日从一位接近此项目的知情人士处获悉,国内LNG运输最早于2004年启动,当时由中远和招商局在香港注册成立了中国液化天然气运输控股有限公司(下称CLNG公司),双方各占50%股份,这也是国内首家LNG运输公司。目前,CLNG已经向上海沪东造船厂订购了5条LNG船,第一条将于今年11月交付。CLNG的主要货主是中海油,计划将其中3条用于运输中海油从澳洲进口的LNG至广东接收站,剩余2条则用于印尼进口至福建接收站一线。

由于国家大力支持LNG



LNG运输船很走俏 资料图

项目的发展,同为航运巨头的中海集团也一直有意进军LNG运输市场,早在两年前就组建了专门的LNG工作小组。该人士透露,由于中石油、中石化也想进入LNG运输领域,因此中海邀请二者参加该项目。而为了通过竞争提升效率,国资委方面希望组建两家LNG航运公司,以长江为界,分别负责进口后的各地接收站。目前确定的方案是中海携手中石油、中石化成立合资公司负责青岛、大连、营口等北方接收站的运输,而CLNG方面则邀中海油入伙,负责广东、福建、上海、浙江等南方接收站的运输。

据专家预测,2020年我国天然气需求量将达到1500亿立方米,占全国能源消费总量的20%左右,目前我国天然气消费量在能源需求总量中所占比例尚不及10%。然而,我国天然气资源并不十分丰富,仅依靠国内产能供给是不现实的,这就意味

着今后若干年进口LNG将在我国能源消费中占据越来越重要的位置。预计2010年我国LNG进口将超过1200万吨,2020年则会成倍增长。

LNG项目链简介

天然气从上游气田的开发生产开始,尽快净化、存储、液化、装车、海上运输、卸载、再气化、存储、管网分销等诸多环节,最终送至电厂和城市燃气等下游用户。这些上下游之间的环节紧密相连,相互影响,必须协同建设、同步投产、协作运营,由此构成了一条完整的LNG

供应链,又称LNG项目链。一位熟悉LNG项目的人士分析,目前我国造船企业中具有LNG建造能力的企业非常有限,目前LNG的船台已经排得较满,且LNG是一项整体工程,在造船的同时需要考虑到码头、接收站等设备的工程进度,如何有效平衡整体项目进度也需要解决。

美国钢铁业呼吁反补贴法遏制进口

中国钢材出口一旦被定反补贴,将丧失美国市场

□本报记者 徐虞利

4月2日,美国钢铁协会和美国钢铁生产商协会就美国商务部对中国铜版纸作出反补贴初裁表示欢迎,但强调在采取进一步措施之前必须通过对非市场经济国家适用反补贴措施的立法。

美国钢铁协会主席夏基表示,美国商务部的裁决是初步裁决,最重要的是考虑解决对补贴的计算方法问题。“就钢铁而言,中国继续拥有世界上‘补贴最严重’的钢铁产业,必须制定可采用的贸易救济手段,以抵制非市场经济国家的补贴行为。通过一项明确的立法,对中国等非市场经济国家有效使用美国贸易法。”

未决的提案H.R. 1229/S. 974授权美国商务部对非市场经济国家适用反补贴法。美国商务部在反倾销法下将非市场经济国家转变为市场经济国家的决定必须通过国会的批准。

美国钢铁协会和美国钢铁生产商协会支持对反补贴法(H.R. 1229/S. 974)进行修改,要求增加对非市场经济国家和操纵货币国家适用反补贴的内容。美国钢铁生产商协会主席托马斯·达涅茨表示,多年来,美国钢铁业界一直要求美国商



务部改变不对非市场经济国家适用反补贴法的立场,尤其是在中国钢铁产能增长3倍之时。此次美国商务部的初裁是一种积极行动,但仍需通过立法解决补贴计算方法的问题。

业内专家表示,目前中美正在就相关行业补贴在世贸组织框架下进行磋商,但美方已“开了对中国铜版纸反补贴初裁”的口,是否下一步会对中国钢材出口作出初裁无法判断,但美国钢铁行业估计会不断进行游说。现在美方针对中国钢铁业的补贴主要是指中国钢铁企业在贷款、土地出让、税收、债务等方面获得的优惠。

北京兰格钢铁研究中心信

息总监徐向春表示,一旦美方作出对中国钢材的反补贴裁决,征收反补贴税,则中国钢铁产品在美国就基本丧失竞争力,其价格无法让美国客户承受,将基本失去美国市场,这对国内企业也是一个不小的压力,此前美国曾对日本等国的部分钢铁产品实施该措施,使得这些国家的产品基本退出了美国市场。

美国国际钢铁协会总裁David Phelps上月在广州向记者表示,目前中国政府采取的措施主要针对低附加值产品如钢铁半成品,这些产品由于美国生产商短缺而没有受到贸易保护主义分子的攻击。中国限

制出口的目的不在于避免贸易摩擦,而是制止国内污染并控制对进口原材料的过度依赖;但是中国政府鼓励出口的高附加值产品如冷轧板及镀锌板正是激起美国和欧盟生产商不满的产品。

David Phelps表示,由于美国去年进口过度,过高的库存使进口订单要在今年二季度才会增加。虽然协会认为今年美国市场比较景气,但消费肯定会低于2006年的1.23亿吨,但目前没有迹象表明美国市场会出现大幅下滑,只是回归到1.12亿吨-1.14亿吨的正常水平。

发改委划定小火电降价时间表

□本报记者 阮晓琴

国家发改委昨天通过其网站对外发布消息称,最长在四年内,小火电机组上网电价一律降低到当地标杆上网电价以下。

最近,国家发改委下发《关于降低小火电机组上网电价的通知》提出,要逐步降低小火电机组上网电价。

昨天,发改委明确,2004年及以后投产的小火电机组,一律降低到标杆上网电价水平。2004年以前投产的小火电机组,分步降低到标杆上网电价水平。标杆上网电价是根据各地燃煤机组社会平均发电成本事先公布的统一上网电价。

同时,为促进小火电机组提前关停或按期关停,发改委提出

小火电可向高效率机组转让发电量指标,对转让发电量指标并确保关停的小火电机组不再降价。

据悉,小火电降价范围为上网电价高于当地标杆上网电价的小火电机组,具体为单机容量5万千瓦以下的常规火电机组,运行满20年、单机10万千瓦以下的常规火电机组,按照设计寿命服役期满、单机20万千瓦以下的各类火电机组。

山西漳泽电力(000767)总工程师梁先生告诉记者,公司有两台10万千瓦的小火电机组,公司将采用以大代小的方式,即关停小机组,上高效大机组。因而,降价政策对漳泽电力没有影响。

业内人士认为,小火电机组效率本来就不如大机组,如果再降低上网电价,其生存空间极小。政策出台,进一步促进小火电淘汰。

国土部:加快资源税费改革研究

□本报记者 于祥明

资源税费改革必将再进一步。昨天,记者从国土资源部获悉,其相关部门正在加快资源税费改革研究。而此前,以煤炭为试点的有偿使用改革已经开启,并确定煤炭资源税费改革的方向:建立与资源利用水平挂钩的浮动费率制度,根据不同采区回采率实行不同的费率,并实行累进费率;拟选择部分煤炭产区进行储量计征煤炭资源税试点。

近日,国土资源部矿产储量司、财务司联合就“矿产资源补偿费征管”进行讨论,并部署了今年的主要任务。据悉,今年矿产资源补偿费征管将侧重四个

方面,“加快资源税费改革研究,完善制度建设。”便是其中之一。

国土资源部还表示,今年要做好煤炭资源补偿费征收工作。要在全面完成煤炭矿山企业核定开采回采率复核工作的基础上,对矿山企业动用、消耗、损失的资源储量进行动态监测,依据动态监测结果做好实际开采回采率的考核和测算工作,规范确定开采回采率系数,严格计征补偿费,初步实现煤炭资源补偿费征收与储量消耗相挂钩。

另外,今年还将进一步加大补偿费征管力度。今年补偿费征收要进一步做好清理工作,清理内容包括历史欠缴、补偿费减免和票据使用情况;继续加强依法征收。

山东河北焦炭每吨提价30元

□本报记者 阮晓琴

河北焦化协会4月3日通知称,从3日起河北省焦化企业焦炭出厂价每吨上调30元。今年前两个月,河北焦炭每吨已经先后提高了20元和50元。即截至目前,今年河北南部焦炭总提价共提高了100元。

前两次河北省提价都是跟随山西走,此次河北省率先提价。而且只在南部提价。河北焦化协会秘书长张伯春称,再过一两个月,河北北部会讨论焦炭是否涨价。

占据全国焦炭总产量40%的山西省焦炭不会跟着涨价?昨天,山西省焦化行业协会秘书长张岗峰告诉记者,由于条件不成熟,4月份山西焦炭暂时不会提价。

另外,山东焦炭从4月3日开始,也整体上提价50元/吨。

山西省焦炭行业协会秘书长张岗峰分析山西焦炭4月份提价的原因时称:一、山西各地区成本不同。虽说总体上煤炭供应紧张,但各地程度不同;二、山西虽然4月份开始征收可持续发展基金和排污费,但具体征收政策还没有完全到位,因而山西支持河北南部和山东提价,但山西不全面提价,但是,不排除山西个别企业与客户商量提价。

张岗峰同时表示,政策明晰后,山西焦炭肯定会提价,否则焦炭价格就会产销倒挂。目前,一部分盈利、一部分持平、一部分亏损。中国银证分析师肖汉平认为,焦炭供求基本平衡,如果成本上涨的话,焦炭涨价范围可能扩大,将对焦化上市公司产生直接影响。

全国高速公路计重收费将逾七成

□本报记者 于祥明

近日,交通部副部长李盛霖表示,今年要“继续稳妥推广计重收费”。据悉,继江苏、河南、青海等省份实行计重收费后,目前,四川、重庆、福建、广西等7个省市区的计重收费工作正在紧张筹备,到今年夏天,有望在全国70%以上的高速公路上实施。

据了解,交通部出台的《关于收费公路试行计重收费的指导意见》要求,计重收费要“渐进式推行,稳步推进,分步实施”。四年来,我国货车计重收费从一个省到几个省,进而拓展到十几个省市区,逐步推进的。

李盛霖表示,今年四川、重庆、福建、广西等7个省市区的计重收费工作正在紧张筹备,预计

到今年夏天,全国实施计重收费的高速公路将达到70%以上。

计重收费的倡导者之一、长安大学教授陈荫三跟踪调查认为,经过4年的稳步实施,计重收费促进了我国大型多轴货运车辆运输发展,加快了整个公路货物运输过程的节奏,促进了货车装备向合理水平回归,持续、渐进而稳定地优化着公路货运车辆的结构,对我国公路货运业的健康发展起到了重要的推动作用。

另外,陈荫三表示,运输状态下装备质量的回归将使我国短途、中长途和远程运输车辆群体层次趋向清晰,呈现与发达国家货运车辆结构接近的态势。中长途和远程运输车辆以三轴、四轴单车以及四至六轴半挂车为主;而短途运输以两轴的轻中型和中型货车为主。

中冶集团获多晶硅产业化核心技术

□本报记者 徐虞利

昨日,记者从中国冶金科工集团获悉,国家科技部已完成对中冶集团中国恩菲有限控股的洛阳中硅高科技有限公司承担的国家863课题——“24对棒多晶硅还原炉装置技术研究”的验收。该装置是目前国内最大、电耗最低的多晶硅还原炉,各项指标达到或超过了863合同要求,在我国多晶硅产业化方面取得了重大突破。

据悉,中冶集团具有自主知识产权的“24对棒节能型还原炉成套装置”,解决了我国千吨

级多晶硅产业化的核心技术,进一步打破了国外公司长期的技术封锁和市场垄断,使我国多晶硅产业化技术再上新台阶。

目前,多晶硅已经形成全国范围的投资热潮,在中冶集团中国恩菲有限绝对控股洛阳中硅高科技有限公司之后,中冶高科生产和扩产工作顺利推进,已经形成国内规模最大的多晶硅生产能力。2006年,我国多晶硅产量仅为290吨,国内市场需求3800吨以上,大量的多晶硅需求依靠进口,中冶高科的多晶硅产量占当年全国实际总产量的60%以上。