

15家民营石油商今年将获原油进口牌照

□本报记者 李雁争

商务部政策研究室副主任吴国华昨天表示,除了现有5家国有能源巨头之外,中国今年将向15家民营石油公司发放原油进口牌照,以履行中国加入WTO后开放石油市场的义务。吴国华在大连一个石油会议上表示,“很多人问我,谁能够进口原油?它们将是五大巨头和来自全国各地的15家民营企业。”

商务部此前公布《原油经营企业指引手册》规定,新的原油进口商必须符合严格的标准,才能获得进口原油的牌照,例如全资或控股拥有20万立方米以上原油油库并同时具有一定炼油能力的买家签订长期协议。专家认为,得到进口牌照的民营公司将成为义务战略储备的核心力量之一。

根据国家发改委本月公布的《能源发展“十一五”规划》,未来5年内,要加快政府石油储备建设,适时建立企业义务储备,鼓励发展商业石油储备,逐步完善石油储备体系。但是落实这个规划的困难在于,民营公司根本没有油可以储备。目前,国土资源部已向三大石油公司发放国内的采矿权。

不久前,国土资源部官员接受本报记者采访时表示,短期内向民营公司发放采矿权的时机还不成熟。这就意味着,建议企业义务储备,必须扩大企业的进口来源,应该让民营公司得到进口权。不过一位贸易商在会议间隙表示,“除了五大石油贸易巨头,其他贸易商将很难达到要求。”吴国华表示,作为中国加入

WTO的承诺,一部反垄断法草案在上月人大及政协会议之后已经出炉,晚些时候可能会发布。“这部新法律将覆盖很多部门,并废除过时的东西。新法律将更完备、有力并成为国家法律,它将成为改革石油行业的准则。”现在从事原油进口的五大石油巨头分别是中石油、中石化、中化集团、中海油和珠海振戎公司。

采矿集团 调高煤制油成本

□本报记者 阮晓琴

鉴于因政策调整导致的煤炭成本上升,采矿集团日前调高了煤制油成本。采矿集团副总经理张鸣林昨天表示,吨油完全成本由1986元升至2130元。采矿集团正准备在陕西榆林建设一个年产百万吨油品的煤制油工业化示范装置。据透露,研究表明,百万吨油品的工业装置的煤炭需要量为405万吨/年,水需求量1952立方米/小时,产品方案为柴油77.2%,石脑油19.6%,液化石油气2.3%,特种蜡0.9%。以吨煤价格为150元计,初步估计采矿集团项目总投资101亿元,投资利润率12.67%。另外,吨油完全成本为1986元,可与25-28美元/桶的石油加工过程相竞争。张鸣林称,由于国家调整了煤炭产业政策,增加了安全、资源费,煤炭开采成本增加,相应地煤制油吨煤成本提高至180元,吨油成本相应增加至2130元,可与35美元/桶的石油加工过程相竞争。

东北探明 3.9亿吨大煤田

□据新华社

黑龙江省地质人员日前在这个省的重要产煤区——鹤岗矿区探明一处可采储量3.9亿吨的大型煤田,其中2.6亿吨是焦煤。据悉,该煤田位于黑龙江龙煤集团有限责任公司鹤岗分公司益新煤矿深部。黑龙江地质工作人员在不久前完成了益新煤矿井下深部勘探最后一道工序——三维立体空间地震勘探,探明了这处地质储量3.9亿吨的煤田,其中2.6亿吨为目前市场稀缺的焦煤。据勘测,这一煤田垂直深度不到1000米,两个采煤的地带可采和局部可采的煤层都在25个以上,最厚煤层达20米。由于这个煤田位于已建成矿井的深部,开采成本比建设同类矿井节省一半投入。

美国公司将用动物脂肪生产生物柴油

□据新华社

近年来,生物燃料作为矿物燃料的替代品越来越受到各国的重视。目前生产生物燃料大多使用的是玉米、大豆、油菜籽、甘蔗等粮食作物,而美国康菲石油公司却另辟蹊径,计划从动物脂肪中提取生物柴油燃料。据美联社报道,康菲石油公司与美国最大的肉类生产商泰森食品公司16日联合宣布,将以牛肉、猪肉、家禽中的动物脂肪作为原料,合作生产及推广生物柴油燃料。两家公司表示在过去一年里已经进行了合作,探索将泰森公司在蛋白质化学领域的专业知识与康菲公司在加工处理和推广方面的专长相结合,生产出可再生的、具有更低碳排放量的生物柴油燃料。康菲公司首席执行官吉姆·马尔瓦在新闻发布会上说,该公司计划在未来几年内投资约1亿美元生产这种生物柴油。

铁道部四招为铁路融资“解渴”

包括研究设立铁路产业投资基金、大力发展合资铁路等

□本报记者 阮晓琴

铁道部发展计划司副司长张建平昨天在“2007中国国际煤炭会”上透露,我国正在研究设立铁路产业投资基金,拟吸纳保险与社保资金。此外,为解决铁路投资不足问题,中国还将大力发展合资铁路,加大中央财政对铁路的投入。“十一五”铁路建设规模之大、标准之高,是中国铁路发展史上从未有过的。按照中央批准的规划,“十一五”铁路拟建设新线17000公里,其中客运专线7000公里;既有线增建二线8000公里,既有电气化改造15000公里。2010年全国铁路营业里程达到9万公里以上,复线和电气化比例分别达到45%以上。国泰君安证券研究所张锦灿认为,铁路投资是未来五年基建投资最为闪亮的一块,它规模大,将建成新线近1.7万公里,相当于“八五”、“九五”和“十五”总和的1.3倍,如此规模不仅在中国铁路史上空前,在世界铁路史上也属罕见。

专家预计,“十一五”期间,铁路基建总投资1万亿至2万亿元,超过“十五”建设规模的4倍,年均达1100多亿元。而2003年铁路基本建设投资总额仅为490.46亿元。为了筹集资金,我国打破严格的投融资管制束缚,确立了铁路投融资体制改革总体思路,“政府主导、多元化投资、市场化运作”。张建平透露了当前解决铁路投资不足的四个方向:一、大力发展合资铁路,促进主体多元化;二、推进股份制改革,以存量资产控增量资产;三、研究设立铁路产业投资基金,吸纳保险、社保资金;四、加大中央财政对铁路的投入。产业投资基金是指所募集资金用于投资产业发展的基金。产业投资基金在中国尚属新鲜事物。2006年12月,中国首只产业投资基金渤海产业投资基金在天津正式设立。我国已经尝试保险资金投资铁路。2006年8月,在中国保监会的积极协调下,铁道部正式就京沪高速铁路项目向保险企业进行推介,并原则同意保险资金可分年度对该项目进行投资,投资总额为800亿元。



专家预计,“十一五”期间,我国铁路基建总投资1万亿至2万亿元 资料图

摩根大通：上市是中国铁路大融资最好方式

□本报记者 索佩敏

面对中国铁路因为扩建而引发的融资需求,摩根大通证券(亚太)有限公司董事总经理葛克文昨日接受上海证券报采访时表示,对于铁路行业的大型融资行为,上市是最好的选择。他同时指出,中国政府方面也应该鼓励铁路行业引入海外股权投资者,这样可以加速行业增长。中国铁路在今后数十年内将有大量建设推进,为此也带来了巨大的资金需求。2004年1月7日,国务院审议通过了《中长期铁路建设规划》,到2020年我国铁路运营里程将达到10万公里,需要2万亿以上的资金支持。特别是“十一五”期间,铁路建设将完成投资12500亿元。此外,葛克文也表示吸引海外股权投资者也是一条途径。中国铁路行业的垄断性和高增长性都将吸引海外

股权投资者的因素。此前航空业和航运业的开放都证明,企业需要走向海外。如果引入海外股权投资者,可以加速铁路行业的成长。不过他也指出,目前更多的海外股权投资者对于中国铁路大多还处于“考量、研究”的阶段,等待合适的时机。事实上,尽管中国铁路业自身也已经意识到需要探索多元化的融资渠道,但其目前的状况尚未能给予投资者较为明确的未来。据国内铁路行业一位资深人士透露,目前铁路投融资尚未完全分离是令诸多潜在投资者踌躇不前的主要原因。他举例称,目前如果有企业参与投资,大多是考虑局部的铁路项目。但由于铁路局部的收入很大程度上依赖于铁道部对于全国网络运力的调配,而不是像高速公路那样可以由行驶车辆自由选择,因此很难保证局部铁路投资的回报。

中石化与中粮集团共谋燃料乙醇

□本报记者 李雁争



史丽 资料图

记者昨天从中国石化股份公司了解到,公司日前和中粮集团有限公司签订合作协议,共同发展生物质能源及生物化工。双方将在未来五年内合作建设年产100万至120万吨燃料乙醇的生产装置。根据国家发改委的政策,中石化和中国石油天然气股份公司均已在发展传统汽油产业的基础上,对乙醇进行了大规模投资。为了得到稳定的销售渠道,包括中粮集团在内的新能源公司也迫切需要与石油公司结成同盟。本月13日,中石化与中粮集团签订《关于发展中国生物质能源及生物化工的战略合作协议》。中国石化股份公司总裁王

天普在签字仪式上说,协议的签订标志着双方的友好合作进入了一个新的阶段。中国石化是我国最大的能源化工一体化公司,在炼油化工生产和技术研发以及成品油市场销售等方面处于国内领先地位,全国成品油市场供应率达64%。中粮集团公司董事长宁高宁表示,作为我国最大的粮油食品进出口公司和实力雄厚的食品生产商,中粮集团多年来一直积极进入生物质能源及生物化工领域,拥有成熟的技术、管理和人才队伍,双方合作将对中国生物质能源的发展具有重大推动作用。三大公司中,只有中国海洋石油公司因为炼油、加油站产业发展滞后,而没有进行乙醇投资。但是该公司已经选择了海上风能作为未来的支柱产业。

据介绍,中石化与中粮集团此前曾通过项目招标赢得了合资建设广西合浦20万吨/年生物燃料乙醇项目,并于2006年5月签订了合作框架协议。在国家发改委的统一规划和指导下,广西项目已获准先期启动建设。为配合广西燃料乙醇启动建设,中石化广西石油公司已向广西壮族自治区政府申请独资改造11座车用乙醇汽油调配站。根据新签署的合作协议,双方还将建设20个年产10万吨的纤维乙醇(制造燃料乙醇的原料)的生产装置。据了解,此次合作还将涉及生物化工领域。中国石化和中粮集团将共同致力于生物化工制品的研究、开发、生产和应用,合作开发生产生物化工系列产品并形成规模,以减少化工对传统能源的依赖。

中国将力促铅锌行业结构升级

□据新华社

发展改革委经济运行局副局长贾银松17日在北京举行的“第三届中国有色金属产业链发展论坛暨铅锌产业链论坛”上表示,为规范铅锌行业投资行为,国家将以结构调整为重点,转变铅锌工业增长方式为中心,按照结构优化、技术进步、科学规划、节能降耗、保护环境、安全生产的原则采取措施宏观引导,促进铅锌行业结构升级。国家将对铅锌行业采取的主要政策措施包括:严格铅锌行业准入条件,提高行业准入门槛;定期公告符合准入条件的铅锌生产企业名单,对其实

行社会监督并实行动态管理;加强产业政策与土地、信贷、环保、安全等政策的协调配合,严格控制铅锌开工项目;加大产业结构调整、淘汰落后的力度;综合利用和节约资源,加大对铅锌矿产资源勘探和海外资源开发的支持力度;加强环境保护和协调发展等。贾银松还表示,为保持铅锌行业供需基本平衡,按规划有序发展,要限制铅锌冶炼能力盲目增长。2010年淘汰落后生产能力后,将精铅年产能控制在400万吨以内,锌年产能控制在500万吨以内。同时,要大力发展铅锌再生利用产业,使再生资源消耗量达到总消费量的30%。

民营钢企可借鉴米塔尔收购战略

□本报记者 袁小可

“身处于后宏观调控时代的中国民营钢铁企业,可借鉴米塔尔收购战略,以加快行业整合步伐。”昨日,在全国工商业联合会冶金商会论坛上,60多位中国民营钢铁业权威人士就后宏观调控时代我国民营钢铁业发展之路展开了探讨。冶金业协会会长、沙钢集团董事长沈文荣表示,据统计,目前国内民营钢铁企业产量已占全国总产量的40%左右,成为我国钢铁业一支举足轻重的重要力量,但在国家宏观调控下,民营钢铁企业也面临着巨大挑战。冶金业商会副会长、复星集团副董事长梁信军指出,现在整个钢铁市场正在从机会导向向价值创造导向,市场竞争更加激烈,一方面,行业分散,集中度低,产能过剩,利润变薄,企业生存门槛大幅提高,按照国家宏观调控政策,今年将关闭落后产能5500万吨,其中大部分将是民营中小钢铁企业;而另一方面,原料、土地及环保等成本的大幅上升,以及融资渠道狭窄、资金紧张等情况都是目前亟待解决的

重要问题。对此,德邦证券副总裁林国春与加拿大HATCH咨询公司Terance Ko建议民营钢企充分利用资本市场发挥整合效应。林国春表示,国家产业政策希望到2010年前四位钢企市场占有率达到40%以上,钢企只有整合,才能大大加强对上游和下游的谈判能力和定价权。据统计,整个市场目前的平均市盈率是45倍,钢企的市盈率是18倍,钢企成长空间近两年还很大。林国春建议,随着钢企市场化整合的深入,应进入资本市场,实现股东价值财富迅速增值。Terance Ko建议中国民营钢企借鉴米塔尔公司的发展壮大经验。他表示,自上世纪90年代以来,米塔尔选择整合的企业很多是拥有自己的焦炭或者是低成本的低成本资源这样的钢铁企业,且选择对象往往都存在一些问题,如劳工、生产效率、采购等,米塔尔在收购时,坚信能够把这些成本较高的企业变成一个成本较低的企业。因而在短短的几年时间内,米塔尔就收购了美国的SIG和阿塞洛公司等企业。

国际钢铁咨询公司SBB认为 出口退税新政对市场影响有限

□本报记者 徐虞利

“中国新出台的出口退税政策,对中国钢铁出口产生的影响将非常有限,也可能不会产生任何影响,”SBB的全球总编麦罗杰昨日如是称。即使如国际钢铁市场分析师们所预测,全球钢铁市场在六月份开始走弱,中国价格及国际市场价格间所存在的差异也会继续支持中国出口在年内保持稳定。另外,出口退税不会立即产生负面影响,因为很多贸易商都他们的买家达成协议平均承担因为出口退税减少而产生的30-40美金/吨的价格差异,麦先生称。同时,SBB4月13日在其国际网站上的民意调查显示:14%的人认为出口退税减少将导致出口增加,39%的人认为出口量

将保持不变,同时46%的人认为出口量将增加。SBB的计算显示:2006年中国出口4300万吨钢材,其中约65%的出口(约2800万吨),按照新的出口退税政策,将不再享受任何退税。该2800万吨,大部分为一般材质产品,包括热轧板卷、螺纹钢和线材。另外,鉴于国际钢铁市场在夏季之后将趋弱,8%的出口退税取消将减少中国出口至欧洲和北美的价格优势,因此导致今后月出口量在一定程度上将出现下降。SBB是世界上最大的国际钢铁市场价格信息供应商。近日,SBB在上海设立独资公司——SBB钢慧咨询(上海)有限公司,以便向中国钢铁生产企业和贸易企业提供专业的国际钢铁市场价格信息。

提高关税难改焦炭涨价趋势

□本报记者 阮晓琴

国内最大焦炭企业中煤焦化控股有限责任公司董事长华祖贵昨天在“2007中国国际煤炭会议”上表示,提高钢铁及焦炭出口关税不会抑制焦炭价格上涨趋势,预计今年焦炭价格稳中有升,还会上涨5%-10%。华祖贵表示,中国每年出口焦炭1400多万吨,在目前价格水平下,国际市场对中国焦炭有强烈的需求。去年,我国对焦炭开征5%的出口关税,之后一个月,出口商和进口商都在观望,但很快焦炭出口增幅恢复快速上升,增加的成本转嫁至进口企业,国内有资质的企业并未受到影响。国家发改委和海关总署的人士近期都表示,国家正在研究

对焦炭进一步加征出口关税。而且,加征关税操作空间较大。提高关税,不会阻止焦炭价格上涨步伐。“对关税调整,中国焦炭企业已有心理预期。目前,焦炭出口关税合同有约定,如果出口关税进一步增加,将重新议价。”华祖贵说。目前,焦炭出口FOB价格约为200美元/吨。华祖贵表示,在250美元/吨以下,中国焦炭在国际上都有需求。华祖贵预计,2007年,焦炭价格还会上涨约5%-10%。中国钢铁工业协会副秘书长李世俊认为,2007年,钢铁需求仍呈刚性增长,涨幅约10%。许多业内人士认为,提高关税对钢铁出口趋势影响不大。