

Companies

傅成玉:红筹回归A股目前确有些延迟

◎本报记者 杨勤

中国海洋石油有限公司(简称中海油,0883.HK)董事长兼首席执行官傅成玉昨日在香港出席业绩说明会时表示,红筹回归目前确实有一些延迟。

业绩说明会上,在被问及红筹回归的问题时,中海油董事长兼首席执行官傅成玉表示,“目前确实有一些延迟,到目前为止证监会还没有最后允许红筹回归A股。”

傅成玉曾在今年3月参加“两会”时表示,中海油会在今年回归A股,然而到现在仍未回归。

“据说是怕影响香港股市的问题。”傅成玉称,“所以在研究会不会影响香港的经济稳定。当大家都感到有信心时,我相信会允许红筹回归。”

不过,傅成玉强调,中海油已向监管机构表达了强烈的回归A股愿望,但是否回归A股并不影响公司的投资计划。



油价回落 中海油上半年盈利降一成

包括勘探与开发业务的资本开支大增31.3%

◎本报记者 杨勤

受国际油价回落的影响,中国海洋石油有限公司(简称中海油,0883.HK)昨日公布,今年上半年,实现净利润145.51亿元(人民币,下同),同比下降10.6%。不过公司在渤海湾首次发现大型轻质油田有利于提振公司实力,而且公司停产一年的自营的流花油田目前已经顺利复产。

产量保持稳定增长

今年上半年,中海油实现油气销售收入332.22亿元,较去年同期的354.75亿元减少6.4%。受2006年下半年以来国际油价回落的影响,中海油上半年平均实现油价为58.8美元/桶,较去年同期下降5.8%;另外,上半年实现气价为3.21美元/千立方英尺,与去年基本持平。

不过,中海油上半年产量保持稳定增长,在一定程度上抵消了油价下跌的影响。

上半年,中海油的油气净产量达85.4百万桶油当量,同比增长4.5%;其中,原油净产量为68.1百万桶,同比下滑0.3%;天然气净产量增幅明显,达到997亿立方英尺,同比增长28.5%。公司在中国海域的净产量为74.6百万桶油当量,较去年同期小幅上升0.3%。

期内,中海油每股盈利0.34元,上年同期为0.39元;董事会建议派发中期股息每股0.13港元。

另外,中海油上半年的资本开支达到142.01亿元,较去年同期的108.12亿元增长31.3%。其中,勘探业务增长22.9%,至118.73亿元;开发业务增长102.6%,至20.28亿元。

中海油执行副总裁兼首席财务官杨华昨日表示,公司将继续通过积极的勘探活动和机会性收购来扩大公司的储量基础。

在渤海湾获大型轻质油田

值得一提的是,中海油上半年

的勘探业务表现突出。公司获得7个新发现,包括6个自营发现及1个合作发现。其中,锦州25-1储量丰厚,油质上乘,有望建成大型优质整装油田。

“锦州25-1是公司新发现轻质油田,公司在这一地区所钻的3口井均获成功,最高测试产量可达2897桶油/天和11.66百万立方英尺/天天然气。”中海油执行副总裁兼首席财务官杨华昨日在业绩说明会上表示,“一般来说,在油田储量报告获得政府批准后,还需要3至4年才能完成有关方案设计和工程建设。”

杨华称,“锦州25-1有望建成渤海湾最大的轻质油田。”

董事长傅成玉补充道,渤海湾

地区的油田一般是重质油田,锦州25-1的重要意义是在渤海湾地区首次发现大规模轻质油田。另外,该油田的发现预示着该地区还将可能发现类似油层。

“作为上市公司,该油田的具体储量还需等有关评价报告出来后,在纽约交易所正式登记了,才会向外界公布。”傅成玉称。

流花油田顺利复产

中海油昨日同时宣布,公司位于南海东部海域的自营油田流花11-1已于此前成功复产。该油田于今年6月27日开始试生产,在试产过程中,该油田已停产1年有余的25口

井全部开井成功。目前,该油田运行平稳,日产原油约2.3万桶/天,与该油田停产前日产量相近。

资料显示,流花11-1油田在2006年5月,受台风“珍珠”袭击,受损严重而被迫停产。

此后,中海油积极组织有关设计、制造、安装承包商等制定流花油田恢复生产的具体方案。公司通过自主创新,研究开发了7项世界领先,且具有自主知识产权的技术。

“流花油田的复产是一个世界级的难题。我们咨询的一些国际性海洋公司,但给予的答复一般是复产需要两年时间,且并不能确保复产。”傅成玉昨日表示,“但到7月下旬,油田所有井都已顺利正式投产。”

“按国际评估机构的预测,流花油田的维修费用要5亿-6亿美元,但公司实际的维修成本不超过5亿元人民币。”傅成玉称,“流花油田的复产不仅会对公司2007年的产量目标形成较有力的支持,同时,还能使公司及时分享高油价环境带来的收益。”

不过,傅成玉还表示,“公司在一定程度上还是要‘靠天吃饭’,下半年是否还会受到台风的影响还很难预计。若有台风,就会停工。不过,根据历史经验,我们认为达至全年计划产量应该没有问题。”

2007年,中海油有5个开发项目投产,目标产量为162-170百万桶油当量。

■中报观察

石油三巨头半年盈利1313亿

◎本报记者 李雁争

截至8月29日,中石油、中石化与中海油三大石油公司已经全部公布半年报。半年报显示,三大公司利润总计达到1313.05亿元,同比增长11.84%,这个数字约等于2006年中海油集团的净资产,可再造一个石油公司。

上半年三大公司利润增长的排名分别是中石化、中石油、中海油。分析人士指出,随着下半年原油价格的反弹,它们的命运将要改写。

中石油利润贡献最大

半年报显示,三大公司实现利润总计1313.05亿元,比去年同期增长11.84%。三大公司去年总计实现利润1174.4亿元。

1313.05亿元的数字意味着,可以再再造一个石油公司。中海油集团的资

料显示,截止2006年底,集团总资产达到2507亿元,净资产1371亿元。

半年报显示,中石油、中石化和中海油的利润分别是818.3亿元、349.25亿元、145.5亿元。作为三巨头中的“老大”,中石油对总利润的贡献依然最大。

中石油半年报宣布,在上半年油价比去年同期下降3美元/桶的背景下,净利润达到818.3亿元人民币,较上年度同期增长1.4%。共实现销售收入3927.3亿元,同比上升20.3%。不过,经营利润为1091.3亿元,同比下降5.3%。

在三大公司保持高增长的情况下,国务院国资委将继续扶持三大公司做大做强。

国资委主任李荣融昨天接受采访时也表示,支持中石油回归A股。市场人士认为,在中石油通过A股募集资金后,其盈利能力将进一步加强。

中石油的发行A股计划已获股东大会批准,公司拟发行最多40亿股股份。即

使公司最终选择较低的发行价,其集资数字也有望达到400亿元人民币。

特别收益金总计逾202亿

有关特别收益金,半年报显示,三大公司总计交纳202.27亿元,比去年同期增长265.1%。三大公司去年总计交纳159.88亿元。

半年报宣布,中石油、中石化和中海油分别交纳收益金149亿元、30.67亿元、22.6亿元,同比分别增长44.66%、-13.7%和13.68%。其中,只有中石化的特别收益金同比下降。

石油特别收益金,是指国家对石油开采企业销售国产原油因价格超过一定水平所获得的超额收入按比例征收的收益金。该规定从2006年3月26日起执行。这说明导致特别收益金同比大幅上升的原因是,去年同期只有不足三个月交纳收益金,计算周期不足今年的一半。

专家认为,随着特别收益金制度稳定,以及三大公司天然气产量的大幅增长,预计下半年这个因素不会过多影响公司业绩。

中海油下半年或大盈利

原油价格于今年1月份曾跌到每桶50美元的19个月低位,到今年6月底反弹到每桶70美元的10个月高位。上半年油价受压,为炼油企业带来了丰厚的盈利,但石油生产商明显受创。

新鸿基金融服务的分析员说:“当油价反弹到每桶70美元的上方时,中石油和中石化的炼油业务在第三季度会处于亏损的状态。”

分析人士进一步指出,政府短期不会调高石油产品的价格,因为通货膨胀压力依然存在,而且中石油和中石化上半年的炼油业务是利可图的。

国资委 开出央企节能减排时间表

◎本报记者 李雁争

记者从昨天召开的“中央企业节能减排工作会议”上获悉,国务院国资委已经为中央企业节能减排任务列出具体时间表。

按照到“十一五”期末,中央企业要确保完成单位增加值能耗降低20%,主要污染物排放总量减少10%的总体目标,结合中央企业第二任期经营业绩考核,2007年至2009年的节能减排分解目标是:2009年,中央企业石油石化行业主要产品单耗指标达到或接近国际先进水平;万元增加值能耗比2005年下降16%,二氧化硫排放量下降9.3%,化学需氧量排放量下降8.4%;单位增加值新水用量下降24%。

同时要求钢铁行业2009年各项节能减排指标达到国内领先水平,重点企业的主要产品单耗达到国际先进水平;万元增加值能耗比2005年下降16%,吨钢综合能耗下降10%;二氧化硫排放量下降16%,化学需氧量排放量下降23%。

2009年,火力发电企业平均供电煤耗接近国际平均水平,供电煤耗比2005年降低5.1%,二氧化硫排放量下降27.8%;电网企业综合线损率平均下降0.36个百分点以上,接近国际平均水平。

同时,对有色、交通运输、化工、煤炭、建材等行业也列出具体节能减排目标。

国资委同时提出,将节能减排纳入企业发展战略规划。坚决防止发生高耗能、高污染生产经营活动的违法违规行为。对完不成节能减排任务的企业,将根据情节相应给予扣分处理。



国资委主任李荣融出席央企节能减排会议并发言 史丽摄

铁矿石价格创新高 中国贸易商印度“抢矿”

◎本报记者 徐虞利

进口铁矿石现货价格仍在上涨并接连刷新最高价格纪录。昨日,记者获悉,8月末现货市场63.5%的印度粉矿CIF价格已达到140美元/吨,比7月末上涨23.8%,比去年同期上涨100%。8月24日印度矿山协会FIMI召开了一年一度的铁矿石会议,众多中国企业到会寻找资源,造成火爆场面,大大提高了印度矿山公司对中国市场的预期。

贸易商印度“抢矿”

在印度矿业协会(FIMI)举办的铁矿石市场会议上,印度MMTC总裁Sanjiv Batra表示,印度铁矿石出口商主张与中国进口商签订长期出口合同,目前印度与日本和韩国签订长期出口合同,也有必要与中国确定合同基价。他称,今年中国粗钢产量将超过4.9亿吨,年增长6000万-7000万吨,中国在基价的确定上将起着积极的作用。今年现货铁矿石价格首次突破100美元/吨,这样长期协议价格和现货价格之间存在近一倍的价差,预计2008年度基价将大幅上涨,未来2-3年,长期和现货价格将趋于一致。

不过,记者从与会人士处了解到,这只是MMTC总裁的个人观点,印度很多矿山并不愿意签订长期协议;而且此次中国贸易商参会者众多,钢厂则寥寥无几。“参会的国内企业无非是去拉拉关系,在将来可以多拿一些现货资源,而在价格如此高的情况下,买家如此踊跃则只能用‘混乱和抢矿’来形容。”该人士说。

但这让中方在即将开始的新一年度铁矿石谈判中有些犯难,国外三大铁矿供应商也一直将瞄准现货价格,拿现货价格说事。

钢涨价“引诱”钢厂抢购

联合金属网分析师表示,夏季本是钢材市场淡季,但今年情况反常,最近2个月内钢材价格继续稳步上涨,7月钢坯价格比6月上涨5%,8月又比7月上涨4%;长材价格7-8月比6月累计上涨12-14%。由于钢材市场稳定,各钢厂纷纷加快生产节奏,5月和6月中国生铁产量连续2次刷新历史纪录,7月的产量继续保持极高水平,由此导致铁矿需求猛增,但从钢铁企业角度看,钢材价格上涨吸收了矿石成本的增加,因此只要生产规模扩大,利润总量仍可保持增长。分析人士认为中国企业可能从第四季度开始提前抢购进口矿。

海运费“火上浇油”

此外,今年的海运费一直在给进口矿市场火上浇油,运费屡创新高,8月28日BCI指数终于突破10000点,巴西至中国运费突破70美元/吨,竟比矿石离岸价格高45%左右。该分析师认为,最近两周以来,海运市场投机性流动资金在Cape船市场满载而归后,转向巴拿马和灵便型船,推动印度至中国运费两周内暴涨40%。面对失控的海运市场,中国钢铁企业基本束手无策,经过矿山,船公司两层盘剥之后,矿石到岸价格已达到令人瞠目结舌的高度,根据估算,现货矿到厂成本已超过1200元/干吨。

业内人士分析,近期国内各大矿山纷纷上调价格,国产矿价格同样大幅上涨,到厂价格已基本和进口现货持平,而焦炭到厂价格已达到1400元/吨,由此折算矿坯成本在3400元/吨以上,按照现在钢材市场价格,钢铁企业仍然有一定利润。但原料成本仍在上涨,钢材价格如不能继续向上,钢铁企业将面临亏损。

三大文件勾勒“船舶强国”图

国防科工委要求全行业生产效率与日、韩的差距缩小到四分之一

◎本报记者 于祥明

船舶科技发展规划、船舶配套业发展规划、现代造船模式行动纲要……昨天,国防科工委“立体轰炸式”地出台了一揽子做强做大我国船舶工业的文件。

三文件指导船舶工业发展

据了解,为全面贯彻落实《船舶工业中长期发展规划》和《船舶工业发展“十一五”规划纲要》,加强对全国船舶工业发展的引导,近日,国防科工委先后印发了《船舶科技发展“十一五”规划纲要》、《船舶配套业发展“十一五”规划纲要》和《全面建立现代造船模式行动纲要(2006-2010年)》。

国防科工委表示,上述三个关于船舶工业发展的重要文件,分别

对“十一五”时期我国船舶工业在科技发展、配套业发展和建立现代造船模式方面的工作进行了部署,旨在进一步加快推进科技创新和跨越,增强船舶科技整体实力;提高本土化船舶配套产品装船率,推动造船与配套协调发展;努力解决阻碍我国建立现代造船模式的薄弱环节,尽快提高我国船舶工业制造技术水平和生产效率,实现船舶工业又好又快发展。

船舶科技发展四大目标

记者了解到,根据《船舶科技发展“十一五”规划纲要》的总体部署,“十一五”期间船舶科技发展将实现以下四大目标。

其一是船型开发取得重大突破,主流船型综合竞争力进入世界前列;LNG船、豪华滚装客船等高新技术船型立足国内设计,船舶设计技术达到或接近世界先进水平。

其二是掌握主要海洋工程装备关键技术,深海半潜式平台研制取得突破,FPSSO设计建造水平进入世界先进行列。

其三是船用设备国产化水平显著提高,自主产品研制取得突破,船舶主、辅机制造技术达到国际先进水平。

其四是信息集成、精度管理、敏捷造船等关键技术取得突破,为全面建立现代造船模式提供科技支持。

建立现代造船模式

根据国防科工委《全面建立现代造船模式行动纲要》“十一五”期间建模工作确定五大重点工作:优化造船作业主流程,进一步提高总装化水平;加快推进船舶中间产品专业化配套体系的建设;切实加强基础管理,推进信息集成化;强化工

程管理方式与手段;加强总装造船工法研究与应用。

国防科工委船舶行业管理办公室认为,完成建模五大重点工作有助于切实解决阻碍我国建立现代造船模式的薄弱环节。

具体而言,“全面建立现代造船模式行动纲要”要求到2010年,我国实现骨干造船企业基本建成以中间产品组织生产为主要特征的总装造船模式,中间产品实现成品化、专业化生产。管理精细化和信息集成化水平明显提高,形成连续、均衡、有节拍的流水式生产;生产效率达到25工时/修正吨,三大主流船型造船周期缩短到10个月以内,单位国内生产总值能耗降低25%,工业经济效益综合指数提高60点以上,人均年销售收入达到100万元;中小型造船企业初步实现由传统造船模式向现代造船模式的转换,全行业生产效率与日、韩的差距缩小到1/4。

船舶配套业: 船用设备年销售收入500亿

为了初步形成能够有效支撑产业快速发展的供应体系,国防科工委制定的船舶配套“十一五”规划纲要锁定了产业规模快速扩大、本土生产能力显著提升、自主发展能力明显增强、船舶中间产品和海洋工程装备配套取得进展四大发展目标。

其中,产业规模快速扩大是指本土生产的船用设备平均装船率达到60%以上,实现船用设备年销售收入500亿元,形成一批具有较强国际竞争力的船用设备专业化生产企业。

本土生产能力显著提升是指,本土生产的中低速柴油机及其关键零部件、甲板机械、舵室机械基本满足国内需要,我国成为世界船用柴油机和甲板机械的主要生产国。船舶通信、导航、自动化系统部分产品实现装备突破。内河船舶配套完全立足国内。