

稳定供应 中石化亏本进口汽油6万吨

发改委调查中小型炼油企业以促进炼油工业结构调整

◎本报记者 陈其珏

成品油市场紧张态势仍在延续,而政府和石油巨头则开始着手“救市”。记者昨天从中国石化获悉,这家中国最大的炼油企业已决定9月份组织进口汽油6万吨,以解国内“燃眉之急”。与此同时,国家发改委昨天也宣布全面调查中小炼油企业,此举同样被视为政府欲掌握全国炼油整体情况以优化资源配置、改善成品油市场供应之举。

进口汽油每吨亏500元

本报昨天曾报道了因秋收农忙季节到来、近海休渔期结束等因素导致国内成品油市场再度趋紧的情况。为满足供应,中石化昨天披露拟在本月组织进口汽油资源6万吨。目前,资源接卸方案船期已经制定,卸货地点也已经确定,预计9月底进口资源将陆续到达沿海地区。

值得注意的是,此次计划外进口6万吨汽油在国内市场销售,中石化将亏损近3000万元。以6万吨进口汽油到岸价格接近6800元/吨计算,国内汽油市场目前价格只有6300元/吨,中石化每吨汽油亏损近500元。

只为缓解汽油紧张局面

据中石化称,7月份以来,受渔业休渔结束、农业“三秋”用油需求增加及高温天气等因素影响,国内成品油市场供应紧张,供需矛盾突出。为此,中石化从“讲政治、顾大局、负责任”的高度出发,采取有效措施,全力保障成品油市场稳定供应。而上述举措就是为更好地保证成品油市场资源稳定供应,缓解汽油紧张局面,提前做好“十一”长假用油储备,故此宁可亏本也要进口。

中石化表示,各级销售企业应密切跟踪市场变化情况,加强资源

平衡,根据不同地区、不同油品、不同牌号库存情况,做好资源统筹管理,确保资源稳定有序投放。密切关注台风等气候影响,及时调整成品油出厂安排,确保石化资源均衡到货。石化生产企业也应提高原油加工量,增加成品油产量,调整产品结构,减少出口,努力增加国内资源供应量。

发改委调查中小炼油厂

颇为“巧合”的是,发改委昨天也在官方网站发布了《关于开展全国中小型炼油企业调查工作的通知》,要求中石油、中石化和中海油直属原油加工能力500万吨以下(含500万吨)炼油企业,以及托管的地方炼油企业;中化集团、中化国际、中国兵器工业集团所属炼油企业以及所有地方炼油企业在接到通知后,根据实际情况将辖区或系统内中小型炼油企业情况,按要求于9月20日前报到国家发改委工业司。

发改委称,此举是为贯彻落实《炼油工业中长期发展专项规划》精神,及时掌握炼油企业现状及发展动向,进一步做好炼油工业结构调整和油品质量升级工作。

调和产能过剩与市场缺口

“无论是中石化增加进口还是发改委调查炼油企业,实质上都和近期国内成品油市场趋紧、炼油业出现异动的现状不无关联。”中国石油大学石油专家庞昌伟昨天在接受本报记者采访时说。

据他介绍,中石化炼油能力目前已几近饱和,但市场供应仍有一定缺口,这是此次“亏本”进口成品油的背景。而另一边,中国又是全球少有的炼油产能过剩的国家,有很多小炼厂“吃不饱”,尤其是一些民营炼厂因油源所限,产能无从发挥。这在当前这种“用油高峰期”已成为制约市场的一个突出问题。经



欧佩克小幅增产能否平抑油价?

◎本报记者 陈其珏

受飓风、美国油品库存下降等因素影响,纽约原油期货价格前天再度大涨,主力合约收于77.49美元,仅次于7月31日创下的每桶78.21美元的历史最高结算价。值得注意的是,欧佩克在昨天的会议上开始考虑增产,但预计增产的量只有每天50万桶。有分析师认为这仍有助于平抑石油价格。

前天早盘,由于市场传闻沙特可能将说服其他产油国达成增产协议,纽约油价回落超过1美元。但这一消息并不具有足够可信度,加之市场预期美国油品库存可能继续下降,当天纽约市场收市前半个小时,在前期看跌投资者空头回补的压力下,油价突然发力,大幅攀升。

而在欧佩克昨天举行的会议上,部分会员国考虑小幅提高石油产量,约每天提高50万桶,以给高油价降温。业内人士称,此次每天约50万桶的产量增幅在很大程度上属于象征性举动,很可能只是将欧佩克当前的产量正式化,而不是向市场增加额外的产量。目前欧佩克的石油产量高于其正式宣布的上限。

但也有分析师表示,此举有助于平抑石油价格。“此次国际油价再度走强意味着原油期货有望掀起新一轮涨势,甚至突破前期历史高点也并非不可能。这其中,地缘政治因素、次级贷款事件加上对冲基金是促使油价走强的主要动力。”东方油气网分析人士韩永华在接受本报记者咨询时称。

河南新发现煤炭量超百亿吨

◎本报记者 于祥明

昨天,记者从河南省国土资源厅获悉,河南地质找矿工作实现重要突破。截至目前,仅在河南省重要煤炭富集区、地质工作者就已新提交1500米以浅煤炭资源量100亿吨以上。

据悉,河南省共安排地质勘察项目302个,项目资金总额9.34亿元。随着资金投入加大和科技、装备水平的提高,河南省地质找矿取得了重要成果。在煤炭资源勘察方面,超过10亿吨的就有焦作煤田外围及深部预获资源量16亿吨,永夏煤田深部预获资源量22亿吨,栾川县胡襄预获资源量17亿吨,禹州市张得预获资源量11亿吨,平顶山煤田深部预获资源量11亿吨,安鹤煤田深部预获资源量10亿吨,总量超过100亿吨。

另据悉,在铝土矿、铁、银、金等矿种勘察方面,地质找矿同样有重大发现,仅在新安、陕县两地,就新发现铝土矿资源4364万吨。

国内首家生物酶法生物柴油项目动工

◎据新华社

国内首家10万吨生物酶法生产生物柴油项目日前在河北秦皇岛市领先科技有限公司正式动工兴建。

秦皇岛领先科技有限公司董事长徐志文介绍,生物酶法生产生物柴油是通过生物作用将废弃的动、植物油脂转化为柴油。该技术的核心环节是固定化脂肪酶的工业化生产。领先科技和北京化工大学合作成功开发出固定化脂肪酶,价格仅为进口酶的2.5%,对原料的适应性也很强,完全可以实现生物酶法生产生物柴油的产业化。该技术拥有完全自主知识产权。

徐志文说,该项目生产过程能真正做到零污染、零排放,投产后生产10万吨生物柴油可节约1万吨标准煤;与普通柴油相比,汽车使用这种柴油可以使二氧化碳和硫的排放量降低90%。

铁矿石谈判未开 澳方先抛“到岸价结算”牌

中国大型钢厂不会答应此要求

◎本报记者 徐虞利

就在国际铁矿石谈判预热之际,昨日,知情人士向记者透露,澳大利亚的矿山企业已经向中国大型钢厂试探性提出,明年澳大利亚铁矿石以到岸价结算,或者寻求海运补贴以弥补与巴西矿的价差,但中国大型钢厂不会答应此要求。

目前巴西矿到岸价格已达到130美元/吨左右,澳洲矿到岸价格为80美元/吨,澳方企业认为同样是高品位的长期协议铁矿石,但因为海运费的问题,使得巴西和澳洲的铁矿石到岸价如此之大,应该寻求补偿和分享这其中的利益。

据了解,澳方提出了两种方案,一是给予澳大利亚企业海运补贴,每吨矿石3到5美元,这一要求澳方曾在前年的谈判中提出过,但被中方拒绝,之后因为矿价涨幅较大,且巴西矿和澳洲矿价差并不大而作罢。第二种方案是铁矿石以到岸价结算,由矿山公司在海运市场上寻找运力,以离岸价加上运费与中国钢厂结算。联合金属研究部分分析师胡凯表示,由于澳大利亚矿山公司与船运公司签有长期协议,可以在海运市场上拿到较低的价格,其只需要在长期协议价和高企的现货运价间寻找一个平衡点,则可以获取海运费中诱人的利润。

业内人士表示,国内大型钢厂不会答应澳方企业这种条件,因为如宝钢在海运市场上有较为稳定的长期协议合同,可以很好地锁定成本,但中小钢厂很可能因为需求迫切而答应澳方的要求,因为澳方企业给予的海运费肯定会比市场有所优惠,对于急于在现货海运市场上找船的中小钢厂来说有一定好处。

据悉,前三年的铁矿石谈判首席代表宝钢的刘永顺目前已卸任,今年的铁矿石谈判中方代表将换人,此次有关部门和行业是否会给予宝钢如去年一样的自主权和决定权还有待观察,而今年澳方很可能

以“到岸价”来节外生枝,给谈判增添不少变数。新华社中国经济信息社财经分析总监陆晓明也表示,2008年全球铁矿石供应依然偏紧,2009年有望达到平衡。目前国产铁矿石产量尽管增长较快,但资源条件决定它“后劲不足”,因此近年来国产矿产量的高速增长将难以持续,增幅将在“十一五”末出现大幅下滑。同时,随着我国钢铁产量增长放缓,进口铁矿石的增幅也会下滑,但进口矿增长将快于国内矿。他预计,2010年我国进口铁矿石的含铁量将达到3.3亿吨,进口矿在铁矿石总需求中的比重达到56.4%。

值得注意的是,火爆的船舶市场引来了各方角逐。据了解,除中国、韩国、日本外,越南、印度、欧洲的罗马尼亚、克罗地亚,南美洲的巴西等国家都在大力发展造船工业。中国船舶制造业在赶超日韩的同时,也受到越南等国追赶。

“据统计,今年上半年越南船舶总公司获利约260万美元。虽然这一数据与我国近9亿美元的利润相比微不足道,但其廉价的生产力确有一定竞争力。”

为此,业内专家指出,中国船舶工业必须利用当前船舶火爆时机,进一步提高生产效率,以期在未来获得更多竞争力。

进入全球十强的中国船企

船企名称	手持订单及吨数	全球排名
大连船舶重工	108艘、316.6万修正总吨	第6位
上海外高桥造船公司	79艘、236.3万修正总吨	第8位
江南长兴基地	79艘、225.7万修正总吨	第9位
沪东中华造船公司	86艘、217.5万修正总吨	第10位

全球订单十强占四 中国船企直赶日韩

◎本报记者 于祥明

中国船舶制造业赶超日韩的时间或将缩短。近日,英国克拉克松研究公司发表的国际船市统计资料显示(以修正总吨计),7月底,在全球造船企业手持船舶订单10强中,中国造船企业首次占据了4个席位。据悉,另外6席均为韩国船企,日本船企未能入围。对此,业内分析人士表示,我国船舶工业赶超日韩的时间表或提前到来。

我国船企手持订单超日本

据悉,7月底,在全球造船企业手持船舶订单10强中,中国造船企业首次占据了4个席位,另外6席均为韩国船企,日本船企未能入围。

据克拉克松统计,截至7月底,大连船舶重工手持订单108艘、316.6万修正总吨,居全球第6位;上海外高桥造船公司手持订单79艘、236.3万修正总吨,居第8位;江南长兴基地手持订单79艘、225.7万修正总吨,居第9位;沪东中华造

船(集团)公司手持订单86艘、217.5万修正总吨,居第10位。

“原有目标有些保守,或许中国船舶制造业赶超日韩的步伐会更快。”在不久前召开的全国船舶工业工作会上一位权威人士已经向记者表示出乐观的预测。

就在这次大会上,全国船舶行业管理办公室负责人张相木表示,“我国新时期船舶工业的发展目标是到2010年造船量超过日本,到2020年前赶上韩国,成为名副其实的世界上造船强国。”

实际上,今年上半年我国油船、集装箱船手持订单已经超过了日本。与此同时,我国散货船手持订单也超过韩国,占世界市场份额达到28%。

各方角逐全球船舶市场

业内分析人士指出,全球经济的稳定增长,以及全球航运市场(特别是东南亚区域)的火爆,使得全球船舶订单大增。

仅就我国而言,上半年包括中国远洋、招商油轮、中国海运等多家

产业快讯

东航回应整合上航传言 上海需强大基地航空公司

◎本报记者 索佩剑

针对近期市场关于国航、东航都有意整合上航的传言,东航一位高层昨日接受上海证券报记者采访时表示,东航与新航的联姻掀起了国内民航业新一轮重组的思考,而上海要建设成为航空枢纽港,必须有一个强大的基地航空公司。

9月2日,东航宣布向东航集团、新加坡航空和淡马锡定向增发29.85亿股H股,募集资金约113亿港元,由此实现引入战略投资者。东航此次引资,也触动国内民航业重组成为行业的焦点。

今年5月,三大航中的国航与东航传出“绯闻”。国航母公司中航集团在香港市场一个月内6度增持东航H股,一度被市场认为是国航整合东航的前奏。8月,国航高管在香港表示,不排除与南方航空等内地航空公司整合的可能,但目前并没有具体的时间表。随后,又有消息称国航有意收购另一家坐拥上海市场的公司——上航。而近期,市场上又开始传言东航借助此次引资,欲收购上航进一步做强上海市场。

对此,东航一位高管昨日并没有作出正面回应。他只是表示,上海正在加紧建设成为国际航空中心,而民航业要成为航空枢纽港,必须有一个强大的基地航空公司。该人士指出,在国外市场,美利坚航空、美大陆航空、汉莎、法航等大型航空公司在自己基地机场的市场占有率都超过50%。而目前,上海的两家基地航空公司东航和上航都达不到这个要求。但其拒绝国航、东航以及上航的整合传言作出具体评价。不过有知情人士透露,目前东航与上航希望在建设上海枢纽港项目上进行一些业务上的合作,并非涉及到股权。

“东航合作掀起了民航业新一轮重组的思考。”上述东航人士认为,由于新航将真正参与到东航的管理,并且帮助东航改善其弱项长航线,这一合作也会让其他航空公司审视自己的定位和发展策略,引发重组的思考。

值得注意的是,作为三大航主管机构的国资委也一直在积极推进旗下央企的整合。今年7月底在珠海召开的中央企业负责人研讨会上,国资委方面考虑初步圈定30余家业绩优秀的央企,作为行业内央企整合的主导力量,而在航空业,去年盈利最多的国航也是榜上有名。

白云机场 首个异地货站正式运营

◎本报实习记者 周鹏峰

近日,珠三角首个异地航空货站白云机场东莞货站正式投入运营。自此,货物无论从白云机场东莞货站进口或出口,通关时间、运输成本及物流成本都将大大减少,货运服务效率也将大大提升。

白云机场表示,异地货站旨在为航空公司和货代提供一个中性、高效、便捷的服务平台,其建立将有利于增强白云机场货运业务在珠三角的辐射力度,实现白云机场与泛珠三角各城市的无缝隙连接。公司拟在东莞开通异地货站后,逐步拓展到江门、中山、惠州、深圳、佛山等地并最终扩大到泛珠三角地区。

另据白云机场预计,截至2007年底,白云机场国际航线将达60条,通往全球40多个国家。随着2008年年底联邦快递亚太转运中心的进驻,白云机场的航空货运枢纽航线网络将基本形成。因此,白云机场进一步表示,货站的投入运营将有利于更大程度地发挥白云机场与战略同盟的市场协同效应,进一步提升白云机场货运枢纽的整体运作水平及聚集辐射能力,推动空港经济圈的建设及地区经济的快速发展。

中国拟与东盟 共建“四纵两横”运输通道

◎本报记者 于祥明

昨天,记者从交通部获悉,近日中国交通部与中国与东盟十国的交通专家及官员提交了《中国与东盟交通合作规划设想》。设想显示,中国将加强与东盟在交通基础设施领域的合作,中国与东盟国家间将形成“四纵两横”运输大通道。

据了解,此“四纵两横”运输大通道为:一纵是中缅通道,该通道由公路、内河航道、铁路和石油管道共同组成,从中国云南省进入缅甸境内,并通向印度洋的战略综合性综合运输大通道。二纵是昆明-曼谷-新加坡通道,该通道是由新加坡至昆明的泛亚铁路、昆明-曼谷公路、澜沧江-湄公河航道等国际运输路线组成的综合运输通道。三纵是中越通道,中越通道主要由中国西南沿海港口、越南北部沿海港口,中越红河航道及内河港口,昆明、南宁至河内的公路、铁路等国际运输通道组成。四纵是海上运输通道,海上运输通道连通中国与东盟八个国家,开辟了中国沿海港口通往北部湾、泰国湾、孟加拉湾等沿岸国家的海上航线,是中国与东盟外贸物资运输的主要通道。

此外,马来半岛和苏门答腊岛之间的马六甲海峡通道,和联系中国云南、缅甸、孟加拉国和印度的中缅孟印通道将构成“两横”大通道。