

# 杨元元:北京2010年拟建新民用机场

## 目前正在选址阶段,可行性研究报告与投资额度尚未出台

◎本报记者 索佩敏

昨日,民航总局局长杨元元接受外电采访时透露,计划2010年在北京南面开工建设一个新的国内民用机场。对此,民航总局规划司内部人士向上海证券报证实,民航总局已经就此事成立研究小组,目前正在考察选址阶段。

杨元元昨日表示,目前民航总局已成立研究小组,准备于2010年在北京南面开工建设一个国内民用机场,但国际枢纽机场还是定位于目前的首都机场。首都机场第四条跑道的位置也已选好,将根据第三条跑道运行情况适时进行第四条跑道的建设规划。

对此,民航总局规划司一位内部人士接受上海证券报采访时透露,考虑再建一个新机场的主要原因是首都机场的容量难以满足需求。该研究小组将听取包括机场、航空公司在内的多方意见,目前正在选址阶段,可行性研究报告还没有出来,投资额度目前也不明确。

而据中国民用机场协会一位人士介绍,目前首都机场将扩建到三

条跑道,再进一步扩建的话,周边经济会受到影响,而且如果客运吞吐量超过每年8000万人次,人流过多对于周边环境也会有影响。

事实上,关于北京将建第二座民用机场一事在业界早有消息传出。有报道指出,在2003年8月底国家发改委批复同意的首都机场扩建项目建议书中,最后一句话指出,2010年启动第二机场建设,2015年完成。而围绕第二机场的选址,业内也曾涌现出廊坊、天津武清区等多种版本。

目前,北京拥有首都国际机场和南苑机场两座机场。首都国际机场经过快速发展,已经成为国内客运吞吐量最大的机场。根据2006年国际机场协会的排名,首都国际机场2006年旅客吞吐量达到4864万人次,世界排名第9位。为了满足不断增长的需求,2004年3月,首都国际机场的扩建计划获得了国家发改委的批准。本期扩建规模以2015年为目标年,并于2007年底前完成建设,服务于第29届北京奥运会。根据计划,扩建后的机场将拥有三条平行跑道,东西两个航站区,可满足每年6000万人次旅客吞吐量,50万



航班起降架次,180万吨货邮吞吐量需求。

此外,杨元元昨日还表示,从2007年开始,国家财政将拿出10个

亿补贴支线航空支线的建设。其中6个多亿补贴中小机场,3个多亿补贴中小航空公司。他表示,中小机场、中小航空公司的发展能够增加

航空支线,扩大航空运输能力,满足空运需求。但要有规划,不能盲目修建机场,机场是公共设施,不是赚钱工具。

## LG电子 三季度净利润大增14倍

◎本报记者 张良

LG电子日前公布了2007年第三季度财报。得益于来自LG飞利浦公司的权益法收入,以及海外分公司的销售推动,LG电子第三季度净利润同比增长1394%,达到3390亿韩元。

截至9月30日的这一财报显示,由于LG电子所有业务公司经营稳定、高端产品销售走高,LG电子的全球销售额达到99110亿韩元,比去年同期增长了11.8%,营业利润为3620亿韩元,营业利率同比增长1.3%,升至3.6%。

2007年第三季度,LG电子移动通信公司销售额达到26350亿韩元,同比增长4%,营业利率则与去年持平为8.4%。与此同时,受拉丁美洲和亚洲、中东等新兴市场的增长拉动,LG手机创下了空前的2190万部总出货量。预计在第四季度,受周期性因素和3G手机增长的推动,LG手机销售额和利润有望达到顶点。

LG电子数码显示公司三季度销售额攀升至31700亿韩元,同比增长了18.7%,较前一季度也增长了16.3%。LG电子数码多媒体公司三季度销售额为13.36亿韩元,同比增长了9.8%,这主要是由于韩国台式电脑和海外笔记本电脑业务增长的推动。而LG电子数码家电公司三季度销售额为27850亿韩元,同比增长了11.4%。

## 英特尔 三季度净利润增43%

◎本报记者 张良

英特尔昨日发布的2007年第三季度财报显示,受削减支出计划已出成效及微处理器市场需求强劲的推动,该公司第三季度净利润同比增长43%,达18.6亿美元。英特尔第三季度营收为101亿美元,同比增长15%,比上一季度增长16%。该公司第四季度销售额预期将在105亿美元至111亿美元之间。

英特尔财报称,在截至9月30日的第三季度,该公司的净利润为18.6亿美元,每股收益31美分。这一业绩好于去年同期,2006年第三季度,英特尔的净利润为13亿美元,每股收益22美分。英特尔第三季度运营利润为22亿美元,同比增长64%,比上一季度增长66%。

英特尔此前一天刚刚宣布任命斯塔西·史密斯为公司首席财务官,同时将于第四季度裁员2000人,将员工总数降至约8.6万人。英特尔在去年9月曾宣布在全球裁员1.05万人,占该公司员工总数的10%左右。英特尔当时曾预计,通过裁员将使该公司在2008年之后,每年削减30亿美元左右的成本开支。

“公司第四季度裁员计划对中国区影响不大。”英特尔中国区相关负责人称。据悉,目前英特尔中国大区共有员工7000人。

# 铁矿石价格持续上涨 钢企压力沉重

## 高额进口成本已令国内一些小规模铁厂停炉

◎本报记者 徐虞利

国庆长假后一周,国内进口铁矿石市场价格持续上涨,15日,印度63.5%品位的铁矿石到岸报价已经高达175美元/吨,离岸价也达到130美元/吨;64.5%的巴西粉矿价格达到1450元人民币/吨。业内人士表示,由于高品位资源极度紧张,询盘继续放量。据悉,目前国内港口库存铁矿石4350万吨,比节前减少54万吨,港口库存绝大多数是钢厂的自用矿。

另据了解,整个9月份国内港口普遍反映到货情况不佳,现货价格过高,贸易商面临的风险太大,因此对采购很谨慎。目前国内铁矿频频创纪录,但成交量没有间断,但不活跃。印度方面受雨季的影响,国内运输不便,再加上中

国港口中高品位的印度现货铁矿石资源缺乏,低品位成交较多,价格也越来越高,更是增加了印度方面的信心。

联合金属网分析师表示,若印度现货价格继续攀高,国内钢厂的购买力会逐渐朝澳洲矿、巴西矿倾斜,很显然这样的结果对即将到来的2008年铁矿石公开价格谈判会起到不良作用,尤其是巴西至中国的海运费用与澳大利亚至中国的海运费用价差继续拉大,澳大利亚矿山供应商更容易找到寻求运费补差的理由。

据悉,目前国内钢厂的库存情况都不是很高,今年的冬储实际一直没有开始动作起来。国内铁矿市场的价格节后一直保持平稳,钢厂尽管采购并不理想但是也不敢轻易调整价格,担心一旦

提高采购价格增加进货量,将会造成连锁反应。

据了解,当前进口铁矿石的高额成本已经令一些小规模的铁厂承受不了压力,有的开始停炉。目前以河北地区钢厂采购港口现货情况为例,63.5%印度矿的到厂成本超过1400元/吨。65%巴西粗粉到厂成本超过1500元/吨。联合金属网分析师认为,一些规模小、生产落后、没有稳定的原料供应渠道的小企业势必会因为丧失竞争力而被淘汰,尽管这对响应国家淘汰落后的政策有一定的促进作用,但同样给其他的钢厂造成了巨大的损失。

也有业内专家表示,国内钢厂在盯住巴西、印度、澳大利亚等国家的铁矿石资源的同时,对近邻俄罗斯的铁矿石开发和采购不

应忽视。据俄罗斯铁矿石生产商协会发布的统计资料显示,2007年1至4月俄罗斯铁矿石向中国出口量进一步增长,月平均量达到45万吨,比去年同期增长一倍还多,所占比例也达到22.5%。1至4月份,俄罗斯铁矿石和铁矿石半成品总出口量为800万吨,同比增长10%。

俄罗斯Severstal资源公司表示将有更多的铁矿石可供出口,这将缓解大西洋地区及中国铁矿石市场的紧张。2007年,Severstal和另一家公司有2000万吨铁矿石可以出口。二者可供出口的球团矿数量为1310万吨。独联体2006年将生产铁矿石1.78亿吨,而消费量仅为1.33亿吨,余下可以出口。俄罗斯2007年将出口球团矿1380万吨,高于2006年的1340万吨。

# 中船重工牵手首钢“备材”环渤海

## 双方将就钢材优惠供应等事项进一步加强合作

◎本报记者 于祥明

继中国船舶工业集团与宝钢合资建设中国最大造船基地后,我国另一船舶制造巨头——中国船舶重工集团与首钢“牵手”。近日,中船重工与首钢总公司在京签署战略合作协议,就钢材优惠供应等事项进一步加强合作的延伸和拓展。

## 一年“吃掉”百万吨钢

造船业对钢铁资源的需求巨大,中船重工副总经理董强介绍,目前中船重工集团有限公司手持船舶订单2500万载重吨,主要船厂2010年前的任务基本排满,有的船厂订单已经排到2012年。按照集团公司“十一五”规划,到2010年主营业务收入将超过1200亿元,造船能力将超过1000万载重吨。

据了解,中船重工集团将重点建设环渤海造船基地。其中,“青岛北海船舶重工有限公司、山东半岛船舶重工有限公司、天津新港船舶厂建成后,预计每年用钢材需求量将超过100万吨。”董强说。

同时,他表示,随着国际船舶市场的持续兴旺,集团公司船舶主业持续快速发展,预计在今后一段时间对船用钢材的需求量都将保持在一个较高的水平。

## 共谋“环渤海”战略区

实际上,除去钢材资源的交易外,环渤海战略区是双方共同的目标。

记者注意到,中船重工与首钢的合作由来已久,具有良好基础。“上世纪90年代以来,双方在船板开发、板材供应等方面,建立了长

期稳定的合作关系。近期,中船重工有关船厂与首钢就钢材优惠供应问题签署了长期合作协议。”

中船重工总经理李长印在签约致辞时表示,此次合作协议的签署,“把双方的合作推向更高层次,必能使双方相互促进,互惠互利,促进两大集团更好更快的发展,为上下游企业之间优势互补、互利共赢、战略合作、长远发展创造新的典范。”

对此,首钢总公司总经理王青海表示,近年来,首钢开展调整搬迁,生产重心逐步向曹妃甸、乐亭、秦皇岛等地转移,与中船重工环渤海造船基地毗邻而居,为进一步加强双方的合作创造了更好的条件。

## 船企联手钢铁巨头渐多

随着全球船舶制造业向中国

的转移,船企巨头与钢铁巨头的“牵手”合作似乎已成为一种趋势。

今年3月,中国船舶工业集团与宝钢集团联合宣布,将共同出资建设江南长兴造船基地。其中,中船集团占65%的股份,宝钢集团占35%的股份,双方此次合作主要集中在民品项目上,总投资超过100亿元,将建设4个大型船坞,建成后 will 具备年产450万吨的造船能力。

虽然,上述合作在国际上并不多见。但此次中国船舶重工集团与首钢的“牵手”,似乎再次印证了两类企业合作已成大势所趋。

值得注意的是,国防科工委副主任任金壮不久前明确表示,鼓励钢铁等上下游企业投资入股造船企业,建立更为紧密的战略联盟。这意味着,在政策层面,早已为双方的合作铺平了道路。

# 输欧纺织品企业新标准出台 万家企业过关

◎本报见习记者 叶勇

昨日,我国纺织品进出口商会、纺织工业协会、外商投资企业协会联合发布公告《2008年对欧双边监控纺织品出口企业资质标准》,该标准提出六点要求构成了输欧纺织品企业的门槛,既给近来媒体和业界沸沸扬扬的传言和争论一锤定音,也给大部分输欧纺织品企业吃了一颗定心丸。

这六条资质标准包括:在中国(港、澳、台地区除外)境内经工商管理部部门登记注册,注册资本50万

元人民币(含)以上;从事纺织品出口贸易二年(含)以上;依法纳税的一般纳税人;上年度输欧纺织品对欧盟出口1万美元(含)以上;遵守中华人民共和国相关法律法规和规章制度的规定,尤其是在知识产权、环境保护方面连续三年没有违规行为;符合有关商会、协会的有关媒体和业界沸沸扬扬的传言和争论一锤定音,也给大部分输欧纺织品企业吃了一颗定心丸。

值得注意的是,第二条标准规定从事纺织品出口贸易须二年以上,而此前记者获悉,商务部9日

召集八省市纺织系统代表进京召开的研讨会中,讨论草稿里规定从事纺织品出口贸易须三年以上。

第一纺织网总裁樊敏向上海证券报表示,这只是最基本的准入标准,水平很低,照这样看,对多数企业并没有什么作用。

“这样看,大约有近万家企业符合这个要求”,樊敏说,“很难说这种标准能保证对欧纺织品出口做到有序竞争,但是有总比没有好。”

他认为,“关键在于政府在出现无序竞争时要能够另外采取有效的手段予以调控。”

## 汽车价格全年降幅预计4%左右

◎本报记者 何鹏

国家发改委17日发布报告称,今年以来,全国汽车市场价格持续走低,预计后期平稳下行趋势仍会延续,全年降幅预计在4%左右。

报告指出,今年以来,全国汽车市场价格持续走低,降幅比去年同期明显加大。一季度汽车价格降幅较深,月均降幅达0.53%,二季度价格走势较为平稳,进入三季度受供给增加、淡季降价促销等因素影响,价格再次呈下降走势。预计四季度汽车价格将继续温和走低。

据全国36个大中城市监测,1至9月份国产汽车价格累计比去年末下降3.15%,月均降幅为0.35%,除6月份价格与上月持平外,其余各月价格均呈平稳下降走势。其中,不同车型价格涨跌幅变化略有差异。

报告表示,汽车行业产能过剩需求走弱是造成今年汽车价格下降的主要原因。此外,产能扩大、新车上市频率加快造成的新老车型竞争加剧,以及今年以来国家继续实行“双稳健”的财政政策和货币政策造成的汽车信贷消费业务增长缓慢,也是影响汽车价格变动的原因。

报告称,综合各方面因素判断,预计后期影响汽车价格下降的因素将起主导作用,平稳下行趋势仍会延续,全年降幅预计在4%左右。

## 西气东输二期有望年底启动

◎本报记者 陈其珏

国家发改委副主任陈德铭近日在“十七大”期间透露,今年底明年年初,影响中国天然气利用格局的西气东输二期工程有望正式启动。届时,新疆、陕西、内蒙古等地的天然气将通过大型管道输送到珠江三角洲。

陈德铭是在参加“十七大”国家机关代表团讨论时作上述表态的。他表示,“两年内,将有120亿立方米以上的天然气通过管线输送到长江三角洲。届时,中国的半壁江山燃气、城市交通就能逐渐用上清洁的天然气。”

我国能源发展“十一五”规划提出,天然气占一次能源消费总量的比例将在5年内提高2.5个百分点,到2010年达到5.3%。石油专家测算,西气东输二线建成后,可将我国天然气消费比例提高1至2个百分点。这些天然气每年可替代7680万吨煤炭,减少二氧化硫排放166万吨、二氧化碳排放1.5亿吨。

从新疆至上海的西气东输一期工程2004年建成投产,年供气能力迄今已逾120亿立方米。西气东输二期工程将开辟第二供气通道,增强供气的安全性和可靠性。

据初步方案,西气东输二期干线管道设计输气规模300亿立方米,计划2008年全线开工,2010年建成通气。该工程干线全长4859千米,加上若干支线,管道总长度超过7000千米。

对此,中石油规划计划部有关负责人表示,西气东输二期工程将中亚天然气与我国经济最发达的珠三角和长三角地区相连,同时实现塔里木、准噶尔、吐哈和鄂尔多斯盆地天然气资源联网,有利于改善我国能源结构,保障天然气供应,促进节能减排,推动国际能源合作互利共赢,意义重大。

“西气东输二线建成后将大大缓解我国东部和南部用气紧张的状况。”银河证券分析师李国洪指出,由于二线管道通过四川、川气外出的动力将大大减弱,当地气价未来有望下调,对当地化肥企业将构成利好。

## 施耐德与德力西合资获批

◎本报记者 陈其珏

全球电气巨头施耐德(欧洲交易所交易代码:SCHN)和国内民营电气大腕德力西昨天共同宣布,两家公司已获得中国商务部批准,获准合资成立一家新的公司,致力于低压电气产品的生产和销售。

根据2006年12月18日双方公布的内容,这家名为德力西电气的新合资公司将由施耐德电气与德力西集团各占50%股份,公司将致力于满足中国市场需求,并将借助于施耐德电气的独有关系,将其特殊的业务模式扩展到其他目标国家。合资一旦生效后,将沿袭德力西低压电器方面的运营模式,独立发展,使用德力西品牌。合资双方优势互补,在管理、技术、成本控制、运行机制、销售网络和供应链管理方面加强合作。

值得注意的是,此次合资生效只是施耐德去年以来在华诸多战略部署的其中一项。

就在一周前,施耐德电气刚刚在北京经济技术开发区举行其新工业园的奠基典礼。该公司计划在该工业园建立一个中低压电气的综合性生产和物流基地,以获得更高的生产效率、更合理的空间使用率,更方便、更安全、更可靠的操控能力,并为新产品的开发做好准备。这是施耐德电气推进本地化和合作伙伴战略方面的又一举措。

## 上海波音分两期建浦东维修机库

◎本报记者 索佩敏

由波音与上航合资成立的上海波音航空改装维修工程有限公司(下称“上海波音”)昨日透露,公司已开始在浦东机场建设机库,一期将于2009年完成。

昨天,上海波音首席执行官蒲博乐透露,上海波音正在分两期建设维修改装机库,机库位于浦东机场内,一期计划2009年4月完成,可容纳2架B747或2架B777飞机;二期计划2010年完成,完全建成后 will 拥有同时可停泊4架波音747或4架B777飞机。其主要业务涉及飞机维修和改装、与改装相关的维修及维修配件修理业务等。

2006年,波音公司与上航和上海机场(集团)有限公司合资组建了上海波音,合资公司注册资本8500万美元,项目总投资10300万美元,其中波音公司、上海机场、上航分别占60%、25%和15%的股份。这也是波音在美国本土以外第一个控股的改装厂项目。