

Companies

组建方案获批 大飞机公司挂牌在即

注册资本 190 亿,拟定名中国商用飞机有限公司

◎本报记者 索佩敏

一直备受关注的我国大飞机股份有限公司即将揭开神秘面纱。上海证券报昨日从可靠渠道获悉,大飞机股份有限公司的成立方案已获有关部门的批复,预计很快将挂牌。据悉,该公司拟命名为中国商用飞机有限公司,而股东名单也已经确立,除了政府为第一大股东之外,上海市政

府、中国一航、中航二集团、宝钢、中铝和中化集团也位列其中。

据接近大飞机项目的知情人士透露,中国商用飞机有限公司的注册资本暂定为 190 亿元,而股比也较此前媒体报道的 200 亿元略有出入。其中国家出资 60 亿元,位列第一大股东。上海市政府以国盛集团名义出资 50 亿元,为第二大股东。中国一航则以旗下上海飞机制造厂、中航一集团

第一飞机设计研究院、中航商飞等相关资产加上部分现金出资,共计 40 亿元。中航二集团、宝钢、中铝和中化集团则分别以现金出资 10 亿元。

与此同时,中国商用飞机有限公司的管理层也已基本确定。据此前报道,其中公司董事长由国防科工委主任张庆伟出任,总经理则由国防科工委副主任金龙出任。此外,作为国内航空工业的主导力量,中国一航和

中航二集团的相关领导也将在公司中担任职务。目前这一组建方案已经获得有关主管部门的批复,预计公司将很快挂牌。

值得注意的是,目前公布的股东名单中没有民营企业的身影。对此,航空工业界分析人士对上海证券报指出,目前的股东架构并不意味着民营企业就此被排斥在大飞机项目之外。首先,公司挂牌后不排除引入

股东的可能;其次,即使民营企业未能直接参股,也可以通过争取成为大飞机项目的供应商等方式来发挥自己的作用。

大型客机主要是指重量超过 100 吨、拥有 150 座以上的干线喷气式客机。目前,国际干线飞机市场被波音、空客所垄断。去年 2 月,国务院常务会议原则同意大飞机立项,并批准了 2020 年前开始制造大飞机的计划。

拐点出现 柴油批发价开始下跌

◎本报记者 陈其珏

国内成品油供应紧张的形势尚未根本缓解,但作为供需风向标的成品油批发价上周出现近几周来少见的下跌。业内人士称,目前整个批发市场出现拐点,业内更预计二季度两大石油公司将大规模进口汽柴油 200 万吨以上,这显示国内市场资源紧张局面有望逐步缓解。

本报记者昨天从业内获悉,上周国内成品油市场呈稳中走跌趋势。其中华南、华东地区汽柴油价格稳中有降,主营单位继续控销停批;华北地区资源供应有所增加,买家需求回落,业者购销心态低迷,价格同样出现下跌。

据中国加油站网提供的信息显示,随着国内部分地区主营单位开始放量销售,批发市场格局已出现拐点。出现拐点的原因一是市场看涨心态回落。因“两会”结束,市场观望气氛抬头并迅速蔓延,加上调价预期落空,用户购油心态受到一定影响,操作变得较为理智、谨慎。二是柴油价格批零倒挂严重,社会单位进货意愿不强,主营单位出货受阻。据了解,当前社会单位多以消化前期库存为主,补货意愿很低。

而批发价回落的另一层原因是两大集团持续扩大资源供给。业内预计,二季度两大石油公司将大规模进口汽柴油 200 万吨以上,加之调价预期落空,这使得国内汽柴油价格将继续看跌。”业内专家李昱告诉本报记者,国家有关部门以稳定物价为主,故调价可能性较小。

在他看来,今年出现的这轮“油荒”不同于去年,虽然南方部分地区仍存在排队加油现象,但中间商等库存较为充足。随着一系列扶持政策的出台,两大集团将逐渐放大资源供应量,国内供应紧张局面会有所缓和。但考虑到国际油价依然处在高位,炼油成本仍将高企,加之 4-5 月份国内炼厂进入检修期,届时炼厂产出资源也将会有所减少。在上述背景下,李昱预计 4 月份汽柴油市场不会出现大幅波动。

尽管如此,供应紧张的“病症”仍在部分地区间歇“发作”。昨天有报道称,北京通州区、昌平区延庆县有个别国有加油站限供柴油。相关负责人表示,因附近省市区柴油供应紧张,大量过境车辆集中到京加油,致使这些加油站的售油出现不可预见性的增长。为了保证不断油,这些加油站提出增加供应请求的同时,只得暂时性地控制销售。

数据显示,上周一广州地区资源较少,加油站控量销售,石化目前库存量低。中石化 90 号汽油停批,93 号汽油挂牌在 6886 元/吨,97 号挂牌 7200 元/吨,0 号柴油直销价格 7000 元/吨。中石油对外全线停批。社会单位 0 号柴油在 7000-7200 元/吨。到上周末,广州市场主营价格稳定,社会单位价格略有下跌。中石化 93 号汽油报 6850 元/吨,略跌 30 余元。中石油 0 号柴油报 6500 元/吨。社会单位 90 号汽油 7000 元/吨;93 号汽油 7100 元/吨;0 号柴油 6850-6900 元/吨。

普光气田 进入海陆相立体勘探阶段

◎本报记者 陈其珏

中石化集团昨天宣布,四川普光地区陆相地层天然气滚动勘探工作日前正式启动。至此,普光气田进入海相、陆相同时立体勘探开发的新阶段。中石化人士表示,启动陆相地层天然气滚动勘探工作,对扩充普光气田天然气资源,提升天然气产能,保持长期稳产具有重要意义。

据悉,普光地区陆相地层天然气滚动勘探的目标区是立足普光气田主体,向周边区块滚动;目标层是以须家河组、佛堡组 and 自流井组为主,目标层须家河组作为勘探重点。这项工作将分两步走:第一步,以陆相地质认识程度高的普光主体为目标区,尽快分析、研究、评价和部署实施;第二步,对宣汉一达县区块的陆相天然气滚动勘探进行整体规划,分年部署,分步实施,逐块突破。

近年来,两大石油集团把勘探力量向陆相地层转移,陆相地层再次成为四川盆地勘探的新热点。

中原油田普光分公司副经理、开发部主任张世民表示,包括普光地区在内的四川盆地陆相天然气勘探潜力很大,但勘探难度也大。随着新技术的应用,中石化在川西地区陆相地层须家河组、沙溪庙组、遂宁组均取得重大突破。中石油也在川北的广安气田陆相地层勘探中发现了须家河组岩性气藏,目前已上报探明地质储量几百亿立方米,日产天然气量已达到 390 万立方米。陆相地层天然气不含硫化氢,埋藏浅,是优质的清洁能源。

ARJ21 推迟首飞时间

◎本报记者 索佩敏

中国一航旗下之中航商飞近日宣布,由于关键系统供应商未能按时提供试验条件,ARJ21 飞机首飞时间将向后推迟。目前中航商飞正努力确保关键系统包括飞控系统及时交付以满足 ARJ21 飞机在 2009 年交付用户。

中航商飞表示,按照调整后的研制计划,ARJ21-700 飞机将在今年 9-10 月份首飞,随后进行试验飞行。目前中航商飞正通过各方努力,尽量不使飞机研发过程中的延误影响原定 2009 年正式交付航空公司客户的计划。中航商飞承诺,在 2009 年交付客户的将是一架完全符合客户期望的高品质的 ARJ21 飞机,同时也是一种在使用成本、维护性和可靠性方面具有优势的新机型。

ARJ21 是我国自主研发的支线飞机,也是我国首架拥有完全自主知识产权的民机。

“咬定”并购力拓 必和必拓“示好”中铝

期待与已成为力拓单一最大股东中铝洽谈

◎本报记者 徐德利 发自墨尔本

国际矿业巨头澳大利亚必和必拓公司并购力拓一案虽遭到后者拒绝,但必和必拓仍在潜藏努力,信心十足。昨日,必和必拓董事长安德·唐·阿格斯(Don Argus)在墨尔本公司总部接受上海证券报记者采访时否认必和必拓的合并方案没有体现力拓的价值。安德同时向目前力拓的单一最大股东中国铝业公司“示好”,表示希望和力拓洽谈,期望知道中铝对并购的想法。

力拓自视资产过高?

从去年 12 月必和必拓提出合并力拓的方案,以及今年 2 月提高报价正式提出收购要约以来,力拓董事会一直以必和必拓的方案没有体现出力拓的价值为由拒绝被收购,表示必和必拓需要提高报价,双方才可能进一步谈判。

安德对此表示,必和必拓对资产的看法和力拓对资产的看法不一样,我们拥有多元化的资产,这是我们的优势。”据介绍,从 2001 年开始,公司就做出重大决定,剥离了原有的钢铁业务,将核心业务集中在上游资源产品,并不断确保有可替代的资源,如今,必和必拓的资产组合中已经拥有铁矿石、煤炭、石油、基本金属、天然气等多种资源产品。

我们一直在花大量精力找低成本资产,目前有 700 亿的项目在进行可行性研究。”安德说,如果还没有产生现金流和效益,即使再多的资产也很难体现出价值,因为目前矿业领域很多项目需要十年时间才能把投资成本收回来。

安德举例指出,炼钢所需要的原料不仅仅是铁矿石,还有锰和焦煤,在名义息税摊销前收入(EBITDA)方面,必和必拓的铁矿石、锰和焦煤的表现都在公司资源产品的前列,而力拓只有铁矿石资产的表现超过必和必拓,这也正是他们提出的反对意见。任何公司如果没有很好的资产组合,是很难

为未来的发展创造价值的。”他说。

对于相关业务单元的对比,安德直截了当地表示,去年 11 月力拓收购加拿大铝业后,市场给予力拓的评级是下滑的。

强调自身石油业务利润

我们也知道铝目前是低利润空间的业务,但我们有石油业务,预计下个月石油部门的总裁会对石油业务做一系列发言和说明,我们对该业务的前景感到兴奋。”从必和必拓的资料可以看出,石油业务单元的利润增长是最高的一项,在目前油价高企的情况下,必和必拓此前巨大的投入将迎来丰厚的回报。

对于目前并购力拓的僵持局面,安德说:“我们想向力拓董事会和股东一个问题,即如果我们放弃,力拓的股价会怎么样,这样的例子已经摆在眼前,很明显对包括中铝在内的投资者都会产生影响,相关机构甚至可能对一系列事件进行调查。”他认为,正是必和必拓发起收购推高了力拓的股价。

希望与中铝进行洽谈

安德对记者表示,目前必和必拓尚未与中铝进行接触,但希望和力拓洽谈,以了解中铝对并购案的想法。

有消息称,安德在与澳大利亚总理陆克文会面时强调要保护国家利益,尤其是核心的资源和资产,其在向一投资者团体发表讲话时暗示:收购力拓以组建世界第三大公司的行动,有可能要到明年才能正式展开。

对于外界一直猜测的中铝参股力拓动机,安德表示对此并不清楚。但他强调,外国公司投资澳大利亚需要规则和透明化,其不介意外资的进入,但各个国家都有国家利益,要有相关的原则和条件,澳大利亚政府在投资方面是走在世界前列的,澳大利亚也需要国外投资,必和必拓愿意和任何公司合作。



必和必拓董事长安德声称 “我们不满意目前铁矿石定价机制”

◎本报记者 徐德利 发自墨尔本

虽然在新一年度国际铁矿石长期协议价格谈判中,巴西淡水河谷公司已与亚欧等多家钢厂达成一致,但澳大利亚两家主要的铁矿石生产商仍在与钢铁企业进行谈判,必和必拓此前一直采取低调态度,跟随另一供应商力拓在海运费补偿上继续提出要求,使得谈判仍未结束。必和必拓董事长安德昨日表示:“我们对现在的铁矿石定价机制不满意。”

安德认为,铁矿石市场价格需要长期合同,这有利于钢厂和供应商的未来,必和必拓在满足长期合同义务之外才把铁矿石卖到现货市场,目前公司产量的 5%销往现货市场,营

销部门认为这种扭曲情况如果继续将影响整个市场的供需。澳大利亚当地媒体近日报道,澳大利亚政府近日就中国拒绝澳力拓的现货铁矿石进入国内市场一事,提出要向 WTO 上诉。而澳大利亚新总理陆克文将于 4 月访问中国。安德最后表示,在产品供应方面公司也不希望出现极端形势,供需达到平衡是最理想的结果。

必和必拓铁矿石业务总裁伊恩·爱什比(Ian Ashby)在接受记者采访时也表示,基于对中国铁矿石供不应求格局的判断,2015 年将把产能目标定为 3 亿吨,并计划在 2012 年将铁矿石产量提高到 1.52 亿吨,不过新增产量的投资成本可能翻倍。

尽管二甲醚在中国的产业前景被广泛看好,但过度投资也可能潜伏一定的风险,如果下游配套跟不上就会有产能过剩风险,另外尚无规模化成功案例印证其技术成熟度。

上月在上海召开的“2008 中国甲醇行业高峰论坛”上,中国石油和化学工业协会副秘书长孙伟善就表示,下游行业对甲醇的需求和相关产业政策将共同决定“十一五”期间我国甲醇市场的走势。

“目前,甲醇制烯烃技术在全球范围内尚无工业化成功的先例,存在一定技术风险。一旦烯烃装置开车不成功或开车时间推迟,则为其配套建设的近千万吨甲醇产能将向国内甲醇市场集中释放,可造成市场供求关系在一定时期内严重失衡。为此,相关企业应当做好风险防范。”孙伟善提醒说。

但山西省燃料甲醇与甲醇汽车领导小组办公室常务副主任陈连强认为,目前我国的甲醇燃料标准正在制订完善中,国内已有奇瑞、华泰等汽车厂商在研发醇醚燃料汽车。一旦甲醇用于车用燃料在全国范围推广,则国内甲醇产能将不再过剩的问题。

上海工程技术大学能源与环境工程研究所的凌志光教授表示,对二甲醚这样的煤转油项目还是应抱着谨慎态度。“首先,这些项目的原料依然是煤,以一种稀缺资源代替另外一种稀缺资源并非万全之策。同时,目前的技术也并不十分成熟。事实上,业界当下对二甲醚是否会带来其他污染并不十分清楚。”凌志光说。(陈其珏)

■高油价时代煤化工产业系列报道之一

高油价激发二甲醚规模化发展“冲动”

◎本报记者 陈其珏

当国际油价进入 100 美元高位区间后,作为替代能源的二甲醚,其产业价值和潜力正日益受到各方的关注。本报记者从业内获悉,目前有关方面正在积极推进国内二甲醚产业,并有望在今年出台煤化工产业规划。

二甲醚显成本优势

近年来,以大规模煤基甲醇为原料的二甲醚项目在中国持续推进:由中石化、中煤集团等四家企业合资成立的中天合创公司正在筹建年产 300 万吨二甲醚的大型生产装置;新奥集团则在江苏省张家港市开建年产百万吨级的二甲醚装置;此外,上海华谊集团、兰花科创、天茂集团等也在积极运作二甲醚项目。

高油价时代的到来引起世界各国的高度关注,其中也包括中国。各国当下都在研究替代能源战略,二甲醚是其中一个重要方面。“新能化工集团总经理柳纪申对本报记者说,

在他看来,高油价时代选择哪种替代能源要考虑 5 方面因素:一是资源量。如果说没有一定的资源量做支撑,该产品不会成为替代能源的主导产品。而中国的资源特点总体上是缺油、少气、富煤。依托于这一资源状况,发展煤基(清洁的醇醚)燃料是一个重要选择。二是技术,一定要有技术路线、技术方案和可行性。作为醇醚燃料,二甲醚的生产工艺和技术是成熟可靠的。三是经济性。在中国发展煤基燃料,有成本优势,经济上是可行的。四是环保性。二甲醚是无毒无味气体,其分子里含有一个氧原子,成分占到二甲醚的 34.8%。众所周知,氧原子是助燃的,在燃烧过程中可减少空气中养分的吸收,因此更加环保。五是安全性。比起 LPG,二甲醚的压力更低,更有利于储存和使用。从这 5 个思路考量,中国的煤基醇醚燃料可作为综合替代能源的主导产品。

对于二甲醚的经济性,河北新奥科技发展有限公司总经理助理李金来用更详细的数字予以解读:以柴油每吨 6100 元对比,按照柴油与二甲醚的替代比值 1:1.5 换

算,二甲醚出厂价只要每吨低于 4100 元,就可经济地替代柴油。另外,和市场上每吨约 6500 元的液化天然气相比,成本仅为三四元左右的二甲醚同样竞争优势显著。

业内呼唤政策扶持

但柳纪申同时表示,任何一个新生事物在发展初期都会遇到这样那样的问题。这首先需要政府进一步加大扶持力度,尤其在政策方面应给予一定倾斜。如美国在发展煤层气时,也补贴每立方米 4 角,为的是让其更好地开发利用和进入市场。

第二步,我们希望二甲醚的标准体系也进一步健全和完善。”据他透露,国家对二甲醚的标准十分关注,也组织了有关单位、科研院所和生产企业进行编制。目前,国内已有两个二甲醚标准出台,一是国家发改委去年 4 月发布的《行

业产品标准》,实施时间则是 2007 年 10 月 1 日。第二个标准是建设部颁布的《城镇燃气用户二甲醚标准》,是 2007 年 8 月 21 日发布的,实施时间 2008 年 1 月 1 日。

上述两个标准的出台对于二甲醚的应用起了巨大的推动作用。但现在我们还希望尽快出台其他标准,一是国家标准,这个目前也在制定中;二是二甲醚与 LPG 配气的标准;三是储运标准。这些标准出台后将形成一个完善的二甲醚标准体系,这对推动二甲醚发展十分有利。”柳纪申说。

对此,中国石化协会醇醚专业委员会秘书长陈卫国在今年于河北廊坊举行的一次二甲醚高峰论坛上透露,城镇燃气用二甲醚的国家标准目前正在制定过程中,但其与建设部已颁布的标准重合。为此,标准编制组正在起草报告,建议将国家标准更名为《城镇燃气用二甲醚混合气》。

二甲醚在化工行业的产品标准则于 2006 年底完成编制任务,正上报待批。”陈卫国补充说。

本报记者另外从新奥集团获悉,国家目前还在加紧编制二甲醚行业发展规划,以引导二甲醚产业规范快速发展。业内预期这一规划于今年正式出台。