

# Companies

## “插足”两强相争 中海油长三角频圈加油站

◎本报记者 陈其珏

昨天,上海证券报率先报道了中国海洋石油总公司(中海油)拟构建大区销售公司的消息。记者随后进一步从业内获悉,这家国内最大的离岸石油公司近期还在长三角地区频频出击,与当地多家油企签订加油站购买协议。石化系统人士指出,此举意味着国内成品油市场将从两强相争走向三足鼎立。

因长期专注海上油气勘探,中海油在构建陆上销售网络方面一直相对落后。多年前,中海油开始了“登陆”行动,一边在广东惠州兴建千万吨级炼油项目,一边则在全国“跑马圈地”,收购加油站。

据独立石油市场报价和分析专

业机构息旺能源提供的讯息显示,中海油负责下游业务的人士近期频繁出现在绍兴、扬州、南京、镇江等地,与当地油企洽谈收购事宜。目前,这些努力已初见成效,与几家企业的意向合同已基本签订。

我们与中海油的谈判前前后后大概有三年之久,整体较为顺利。目前,10家水上加油站以及油库等资产的收购已签订了意向合同。”镇江市长江石油有限公司一位负责人透露,双方合作首先解决了公司最大的油源瓶颈问题,今后,我们有望每月拿到1万吨的稳定油源。从公司的长远发展来看,与中海油的合作不论是硬件还是软件上都会有所突破。而近期的磨合更让我们看到希望”。

此外,江苏江浦经济贸易有限公司

也与中海油签订了意向合同。但后者仅收购了其下辖的陆地、水上共十余座加油站,谈判并未涉及油库等资产。

资料显示,镇江市长江石油有限公司是以成品油销售为主业的股份制企业,注册资本600万元,总库容6000立方米,总资产2000万元。公司在多处设有水上加油站,为过往船舶提供加油业务,年销售0号柴油30000余吨,润滑油300余吨。江苏江浦经济贸易有限公司则有成品油批发、零售资质,公司自有、控股、租赁南京陆地加油站9个、长江水上加油站共4座;规划或计划收购中的加油站3座,配套服务油库3座,兴建万吨库容油库及附属码头一座。

本报记者另外了解到,中海油此前在绍兴签下的4座加油站最近已

率先换上“中海油”标识。而之前坊间盛传中海油将购入协和集团华东地区下属加油站一事也正在落实中,预计协和集团在上海的6座加油站将率先被中海油收购。

不仅如此,部分收购谈判工作还在进行中。消息人士透露,中海油与南京蓝燕的合作只剩下操作流程,收购加油站只是时间问题。后者拥有大中型加油站17座,另在长江主航道拥有一处超大型水上加油服务区,年零售量7万吨左右。

此前,中海油已在上海、山东、河北等地拉开下游收购大幕。两年前,中海油曾以“油源换股权”方式获得上海最大的民营石油集团——上海星城石油公司的20座加油站。今年上半年,该公司又多次“踏点”山东,

与当地政府洽商整合地炼事宜。前不久,浙江绍兴一社会油站负责人透露已和中海油达成初步协议,将辖下加油站租赁给后者,租期10年。此外,中海油炼化公司还将河北大型炼油企业中捷石化纳入麾下。

对此,石化系统一位高层表示,中海油下游销售网络相对处于起步阶段。但自从收购河北中捷炼厂、上海星城等油企后,中海油悄然进军下游的战略蓝图渐露端倪。而去年底今年初中海油与多家山东地炼的紧密洽谈更彰显了中海油冲刺成品油市场的决心。目前来看,中海油的上游炼厂及下游销售网络建设正同步进行,且已取得一定实质成果,相信成品油市场将从两强相争走向三足鼎立,竞争将渐趋白热化。

## 宝钢打破垄断 向LNG货船整船供货

◎本报记者 徐虞利

昨日,记者从宝钢集团获悉,宝钢目前已完成我国第四、第五艘LNG液化天然气运输船所需钢材的供货任务。这是宝钢继向第三艘LNG船批量供货后,首次向代表世界造船最高水平的LNG船整船供货,总量达5.3万吨,彻底打破了国外顶级船板在这一领域的垄断局面。

继批量用于雪龙号南极科考船之后,宝钢船板成功实现向国内第一艘(世界第四艘)30万吨FPSO浮式储油轮、远望5号航天远洋测量船等大型高难度船舶制造的整船供货。据悉,LNG是将气态天然气冷却至零下163℃加工而成的液态燃料,体积较气态缩小约620倍,具有杂质含量少、运输效率高、经济效益好等优点。LNG运输船是货运船中的“极品”,技术含量和制造难度是所有船舶中最高的,目前世界上只有日、韩等少数造船业发达国家能够制造。中国造船业历经7年艰苦攻关,于2004年底开工建设建造LNG船。由于当时宝钢厚板尚未投产,第一、二艘LNG船的供货只能拱手让给国外企业。

## 控制成本 中国造船业应对调整“必杀技”

◎本报记者 于祥明

中国造船业隐现“拐点”,已经进入下降通道。面对景气度回落、人民币升值、钢价大幅上涨的种种不利因素,刚刚崛起的中国造船业与日韩船企相比,必须在残酷的调整过程中学会控制成本。

### 中外造船差距逐渐缩小

“韩国造船厂的造船效率仍然比我们高。”不久前,在交付中国第一艘自主设计建造的液化天然气运输船(LNG)“失鹏昊”号时,上海沪东中华造船(集团)公司总工程师肖红直直言。

但是,肖红直也指出,国产的LNG船的交付使用,标志着中国造船厂基本掌握了世界造船业的尖端技术,再次拉近了与日本、韩国、英国及瑞典等国造船厂的技术差距。

对此,英国劳氏船级社(亚洲)中国业务主席高伟杰也向上海证券报表示,这艘LNG船的交付,意味着我国造船业已经开始进入高附加值领域。

据韩国产业研究院的报告,截至2007年11月,中韩在造船产业的技术差距已缩小至4年以内。”资深船舶专家、中国船舶工业经济研究中心顾问朱汝敬说,这也从一个侧面说明我国造船业在不断进步。

他向上海证券报表示,实际上根据我国最好的船舶企业之一的中国船舶600150.SH)公报显示,其2007年度销售毛利率在近28%,远高于韩

国(15%-20%)、日本(6%-5%)。

### 技术上尚缺核心竞争力

但是,中国造船业的核心竞争力也不是短期内能建立起的,还需要长时间发展。”高伟杰婉转地向记者表示。

实际上,韩国造船界对中韩造船技术差距已缩小至4年以内并不认同,他们认为双方的差距远不至4年。”朱汝敬说。

记者注意到,此前有一系列数据显示中国造船业与韩日等先进企业相比差距很大。整体上来看,有研究材料指出,目前国内9家大型船厂与国外先进水平的差距大致是14年。在人均造船吨位、人均年产量和生产品率3项指标上,目前中国船厂与国外先进船厂相差5-7倍。据测算,如果日本生产品率为1,韩国为2/3,中国则只有1/7-1/5。

就我掌握的材料来看,目前中国造船业生产效率已经有所提升,平均生产效率是韩、日的1/3-1/4。”朱汝敬向上海证券报表示。

与此同时,国内造船业配套设备还过度依赖进口,平均本土化设备装备率不到40%;万吨级轮船上,80%以上采购国外柴油机;有些重要电子系统的本土化率甚至不到17%。而日本造船业的本地配套率达98%-100%,韩国超过90%。

虽然,我国去年新接单超过7000万载重吨,超过韩国,居世界第一。但是,可以说,中国造船业在技术上还没有形成核心竞争力,与韩



日的差距不可小视。”一业船企老总坦言。

他告诉记者,我国造船业在设计能力和开发建造国际船舶16大类的6类,有8类能够建造但只能购买设计。有一些民营船企根本没有设计开发部门,只是拿别人的设计图造船,市场适应力更差。”该船企老总说。

### 控制成本仍是必杀技

值得注意的是,从今年前4个月

船市来看,中国造船业隐现“拐点”,已经进入下降通道。

面对景气度回落、人民币升值、钢价大幅上涨的种种不利因素下,刚刚崛起的中国造船业与日韩相比,必须在残酷的调整过程中提高生产效率,进一步降低生产成本。”朱汝敬强调。

他向上海证券报表示,近几年中国造船业之所以赶超日韩,正在因为在成本上有竞争优势,特别是劳动力成本的优势最为突出(中韩造船业平均工资水平差距在1/7-1/8)。所以,

在技术不占优且短期内无法超越对手的情况下,成本控制成为企业战胜市场波动的更为关键。

据介绍,韩日在钢材等原材料的利用率超过90%,我国船舶的钢材利用率在85%-88%,因此还有提升空间。另一方面,我国造船业在生产效益上是韩日的1/3-1/4,也还有提升空间。

简而言之,今后只有在降低采购成本、提高造船效率、压缩建造工时,以及压缩经营管理费用和优化产品结构等方面做到位的船企,才能更具生存力。”朱汝敬说。

## 建材工业经济效益大幅提高

一季度水泥制造实现利润同比增长43.2%;平板玻璃增长2.3倍

◎本报记者 于祥明

今年一季度,尽管受到历史罕见的冰冻雨雪灾害的影响,但建材工业经济运行总体开局良好。昨天,国家发改委一份分析报告指出,1-3月份资料显示,建材生产、销售、效益仍然大幅增长。并且,一季度建材工业累计完成固定资产投资486亿元,同比增长48.3%,高于制造业平均增幅23.4个百分点。其中,水泥工业完成固定资产投资111.2亿元,同比增长40.1%。

据统计,1-3月份,统计规模以上建材企业累计完成工业总产值(现价)为4210亿元,同比增长34.6%,增幅高于去年同期4.8个百分点;工业增加值同比增长22.7%,增幅高于去年同期0.3个百分点。

就不同产品来看,全国累计生产水泥25676万吨,同比增长9.2%,增幅低于去年同期5.3个百分点。累计生产平板玻璃13167万重箱,同比增长12.9%,增幅低于去年同期

3.2个百分点。水泥排水管、防水材料、建筑用瓦、玻璃纤维纱产量增幅在35%-165%。

与此同时,规模以上建材企业累计完成工业销售产值也同大幅增长。统计数据显示,一季度上述企业累计完成工业销售产值(现价)4082亿元,同比增长35%,高于去年同期4.7个百分点。平均产销率为96.97%,高于去年同期0.3个百分点。

需要指出的是,受原材料涨价推动和市场需求的拉动,建材价格水平总体呈上涨趋势,部分地区建材市场价格波动幅度加大。

价格的上涨,不仅仅是成本推动作用,更说明建材市场的需求依然强劲。”银河证券研究员洪亮分析认为,同时虽然一季度建材业固定资产投资同比增长48.3%,但由于投资成本的增加以及水泥余热发电等配套工程建设,实际水泥产能并没有大幅增长,建材市场供需原有状态并没有被打破,且社会资金仍看好该行业。

基于上述数据,发改委分析报告也预计一季度全行业经济效益大幅提高。其中,水泥制造实现利润12.6亿元,利润额高于去年4亿元,同比增长43.2%;平板玻璃3.3亿元,同比增长2.3倍;建筑卫生陶瓷9.9亿元,同比增长45.6%,同比增幅高20个百分点;耐火材料制品16.2亿元,同比增长71.8%,同比增幅高出25.6个百分点。

值得注意的是,在去年水泥出口一季度开始出现下降后,虽今年初又有所增长,但增长有限。

# 486亿元

一季度建材工业累计完成固定资产投资486亿元,同比增长48.3%,高于制造业平均增幅23.4个百分点。

### 产业观察

## 煤电联动近期无望 电企煤企重组或是出路

◎本报记者 叶勇

从中电联4月29日发布的电力工业一季度数据看,不出意外的是,电力企业利润损失非常严重。这是计划电和市场煤政策所造成的必然结果。煤电难题如何破局?

在4月29日发改委新闻发布会上官员的表述已经暗示近期电价不会上调,发改委经济运行局巡视员许之敏表示,现在要求调整电价的呼声很高,但是我们更要注意整个物价指数居高不下,更要看到市场物价涨幅仍然很高,而且今年价格调控目标也很艰巨。

在电价和补贴这些重大利好短期难以出现的时候,有没有其他缓解问题的举措?中电联日前《报告》给出了电企长期来看可为的举措。中电联在报告中指出,从长远看,应以能源体制改革为契机,鼓励电力和煤炭企业的重组、联营和多元化发展。

中电联认为,由于大的煤炭企业和电力集团都是国有企业,按照国外能源市场化发展的经验,许多电力企业本身就是集煤炭、电力生产和运营于一体的能源公司。应借助国家加强对能源行业重视、组建国家能源局的有利时机,鼓励电力企业和煤炭企业的优化重组,进一步总结和探索煤电一体化的方式和机制问题,建立煤电互保的机制体制,这对稳定和平衡煤电市场化带

来的煤价波动,减少电力企业经营风险和困难具有非常重要的意义。

在运输上,中电联则建议加强电煤与铁路运力的协调,优先规划和建设重要的运煤通道,解决运输瓶颈问题;鼓励有条件地区加快建设大型电煤基地,借助电网输电线路包括特高压的建设,变输煤为输电,优化电煤资源及运输流向结构,缓解煤炭运输压力。

对于市场煤,中电联认为,要实现价格可控性。放开煤价也有市场失灵的部分,在电力企业经济效益急剧下滑、煤炭企业利润大幅上升

的状况下要坚决采取行政、法律和经济手段加强对煤炭价格管理,严格提价限价政策措施。

对于计划电,中电联则建议实现可调性。即建议国家把集中调控改为电煤价格分散疏导,发改委应提出严格的疏导电价的原则和要求,把这次电煤价格疏导责任主要落在各地方政府,各省根据省内电力企业亏损和电煤价格上涨现实情况,有差别的进行适当的价格疏导,或进行适当的政府补贴,在尽量不增加社会负担的情况下维持企业基本的正常经营。

## 专家:最有效办法仍是煤电联动

尽管中电联的政策建议不乏合理性,但是现已经进入五月份,面对即将到来的夏天和奥运会,当下如何采取万全措施确保今年夏季不出现“电荒”已成为当务之急。

中国投资协会能源经济研究中心副理事长、原中电联秘书长陈望祥在接受本报记者采访时明确指出,最有效的方法就是马上实施煤电联动。

“据我了解,现在有些地方电厂已经亏损得没有钱买煤了。而且,由于电企的现状,银行也不愿

意贷款,电企已是山穷水尽。”陈望祥说,“上半年煤价上涨的太快,政府应该考虑上半年就来一次煤电联动,否则电企无钱买煤,如何应对夏季用电高负荷?”

对于政府忧虑CPI的因素,陈望祥认为,钢价、水泥和有色金属价格在不断上涨,光靠控制电企来平抑CPI作用十分有限。而对于电力企业补贴的方式,他表示,实在不得已才采取补贴的方式,并非市场经济的办法。另外,压制煤价也不是可操作的办法。最有效的办法仍然是煤电联动。

## 中国铝业 向印度输出铝电解技术

◎本报记者 徐虞利

昨日,记者从中国铝业公司获悉,由该公司援建的印度Vedanta公司325千安电解铝项目一期工程近日顺利投产,标志着中国铝电解技术再次成功输出。

印度Vedanta公司325千安电解铝项目设计年产50万吨,规模为608台电解槽,分两期建设。项目由中铝公司所属的中铝国际贵阳铝镁设计研究院设计、中国铝业股份有限公司广西分公司承担技术援外工作。

据悉,该项目一期25万吨基建已经完工并进入投产运行阶段,这是继成功援建Vedanta公司旗下的Balco公司年产25万吨320千安电解铝项目之后,中铝公司第二次实现电解铝技术输出。

## 国机集团 获印尼近6亿美元合同

◎本报记者 徐虞利

昨日,记者从中国机械工业集团获悉,国机集团所属中国电工设备总公司(中电公司)已签署了印尼AWAR-AWAR 2x350MW燃煤电站EPC总承包合同,合同总金额5.88亿美元。

AWAR-AWAR电站项目是为解决印度尼西亚的缺电状态而准备兴建的10000MW一揽子电站项目中的一个,位于印尼东爪哇岛,总工期33个月,为两台350MW燃煤机组EPC交钥匙工程,包括设计、供货、土建、安装、调试等内容。

## 韩国斗山 欲在华称雄建设机械业

◎本报记者 徐虞利

昨日,记者从韩国斗山工程机械(中国)有限公司获悉,斗山自1997年进入中国重装备市场后,用10年的时间率先创下了挖掘机累计销售5万台的业绩。斗山(中国)总经理金东哲表示,斗山今年的目标是实现挖掘机销售13500台以上,装载机事业也将在下半年挺进中国市场,斗山将持续保持中国市场的发展,并争取在2012年实现中国市场建设机械第一位。

据悉,斗山(中国)3月份在中国市场销售挖掘机2910台,创下了月销量历史最高记录。这比去年3月份2051台的月销量记录增长了42%,相当于韩国市场去年1年的总销售量。今年第一季度累计销售4817台,比去年同期增长了50%。

斗山已经连续七年保持中国挖掘机市场占有率第一的好成绩。

## 必和必拓 19亿美元扩建氧化铝项目

◎本报记者 徐虞利

昨日,记者从国际矿业巨头必和必拓公司获悉,公司批准其位于西澳大利亚的Worsley氧化铝厂改扩建项目,预计必和必拓(占86%的股份)的投资为19亿美元,其中包括7000万美元的维持资本投入。改扩建项目包括增加采矿能力、氧化铝精炼能力和改善港口设施,将使氧化铝厂的产能从每年350万吨提高到460万吨(按100%产能计算)。改扩建项目的建设将立即展开,预计在2011年上半年开始投产。

必和必拓铝业业务总裁Jon Dudas表示,Worsley是全球最大、成本最低、最为高效的氧化铝生产厂之一。对该改扩建项目的决策,体现了必和必拓对未来氧化铝市场的信心,也体现了公司对Worsley氧化铝厂继续保持其产量持续增长的能力充满信心。Worsley氧化铝厂是一家合资公司,其中必和必拓占86%,澳大利亚日本氧化铝联合会(Japan Alumina Associates)占10%,Sojitz氧化铝公司占4%。

昨日,有消息称,必和必拓未来两周内将向欧盟委员会提出申请向其竞争对手拓发出敌意收购要约。此前必和必拓高层向记者表示,必和必拓拟先取得各国监管层对“两拓合并”的同意再实施收购行动,表明公司对收购的信心和充足的把握。