

## Companies

## 铁矿石疏港令“一竿子捅到底”

四部委要求钢企、贸易商、港口、铁路甚至银行积极配合疏港

◎本报记者 徐虞利

面对国内创下历史纪录的港存铁矿石,有关部门终于出手。昨日,国家发改委、发改委、交通运输部、铁道部、商务部四部委联合下发了《关于对港存进口铁矿石进行疏港的通知》,与此前本报有关报道一致,《通知》要求钢铁企业、贸易商、港口、铁路积极配合迅速将港存铁矿石外运,并表示对铁矿石长期滞港企业将商请银行慎贷。

今年年初以来,国内港口铁矿石港存积压情况严重。据有关部门统计,至5月15日全国主要港口港存铁矿石7922万吨,达到历史最高位,比2007年12月末的4473万吨增加3449万吨,比正常港存量多出了3922万吨,尤其是青岛港、日照港、天津港、连云港四个港口铁矿石积压和堵港问题比较突出,导致港口以疏定卸,严重影响港口的船舶接卸和正常运转,而且资金大量占用,也影响到国内经济的正常运行。

《通知》要求,钢铁生产企业要充分发挥各自企业内部矿石料场的堆放能力,积极配合港口、铁路等运输部门,将本企业存放在港口的铁矿石运往厂内。贸易企业要将滞存在港口的铁矿石尽快明确流向,迅速销往符合钢铁产业政策要求的钢铁企业,严禁借港口堆场大量存货。

《通知》还要求对铁矿石长期滞港企业将商请银行慎贷,防范金融风险。要求各进口铁矿石接卸港口按照有关规定加收滞港、堆存等费用,并对现有铁矿石港存情况进行自查,通知客户将已滞存在港口的铁矿石尽快疏出,减轻港口压力。各港口要将铁矿石当前港存情况(分用

户及入库时间)及疏运计划于6月20日前分别报至四部委。并要求相关铁路局要积极支持配合港口铁矿石疏港工作,加强沟通协调和运输组织,加大港口疏运倾斜力度,增加排空车数,加快推进直通运输等提高效率的方式。

对于造成天量压港铁矿石的原因,发改委认为大体有三因素,其一,一些企业因预期铁矿石价格上涨而加快了进口节奏或提前进口;其二,国内铁路运能总体紧张,港口接卸能力大于铁路疏运能力,造成港口堆场积压,部分钢铁企业生产所需的铁矿石因运能不足而受到影响;其三,受铁矿石、焦炭等价格近期上涨较快以及从紧的货币政策等国家一系列宏观调控政策的影响,部分小钢铁企业开工不足,贸易矿销售不畅,积压严重。

今年1至4月份,我国高炉生铁产量15931万吨,同比增加1216万吨,所需增加矿石量为1920万吨左右;国内大中型矿山生产铁矿石原矿23540万吨,折合成精矿粉比去年同期新增2270万吨左右,完全能够满足高炉生产的需求。发改委认为,同期国内进口铁矿石15349万吨,同比增加2019万吨,中国铁矿石市场出现了供大于求的趋势,港存铁矿石数量的增加,加大了港口吞吐和铁路运输压力,同时也造成我国铁矿石需求旺盛的假象。

据了解,中国钢铁工业协会、五矿商将对不顾国内市场实际需求,大量进口和囤积铁矿石、伺机高价倒卖、扰乱国内铁矿石市场的行为进行行业通报。四部委今后将适时组成联合调查组进行专项检查,督促铁矿石疏运工作。



## 前四月我国铁矿石供过于求达2344万吨

◎本报记者 徐虞利

中国钢铁工业协会常务副会长罗冰生昨日在京表示,今年1至4月全球铁矿石海运贸易市场供需基本平衡,而我国甚至出现了供大于求的情况,据计算,今年前四月我国铁矿石供过于求已经高达2344万吨。

国际钢铁协会公布的数据显示,1至4月,全球41个国家、地区生产高炉生铁约3.2亿吨,同比增长5.65%。折合计算,相应增加铁矿石消耗2711万吨。其中我国相应多耗

铁矿石1920万吨,占全球增量的70.82%。

罗冰生分析,今年1至4月我大中型矿山生产铁矿石原矿约2.35亿吨,同比增长25.39%。按增产原矿4746.15万吨计算,相当于增产高炉入炉成品矿2270万吨。与上述多耗的铁矿石数量比较,实际国内供大于需350万吨。另外,今年1至4月我国进口铁矿石1.5亿吨,增长14.94%。由于供大于需350万吨,加上1至4月进口铁矿石增量1994.59万吨,铁矿石供大于求高达2344.59万吨。

如果把今年1至4月我国国内铁矿石市场富余的铁矿石资源量2344.59万吨考虑在内,全球铁矿石海运贸易市场可供资源量大于需求量达1533.59万吨。”罗冰生说。

罗冰生最后指出,考虑三大矿山公司占有全球铁矿石海运贸易资源量的70%以上,集中度高,调节市场供需关系的能力强,我国钢铁企业应当高度关注全球市场供需关系的发展变化,注意防止人为炒作因素带来的不利影响,积极维护国际铁矿石海运贸易的正常秩序。

## 国内钢材价格

5月份环比上涨近5%

◎据新华社

据商务部“商务预报”日前发布的市场监测,5月份国内钢材平均价格为每吨6186元,较4月份上涨4.69%。其中,线材上涨8.84%,板材上涨3.25%,管材及型材上涨4.92%。

商务部分析认为,生产成本增加、国际钢价高位运行共同支撑国内钢价上涨。近期炼钢燃料焦炭的价格不断上涨。5月30日,山西一级冶金焦出厂价约为每吨2750元,每吨较4月末上涨400元,较年初上涨900元。

同时,国际钢价继续上扬,对国内市场形成上涨压力。5月下旬CRU国际钢价综合指数为268点,较4月下旬上涨13.08%。

商务部预计,虽然支撑国内钢价上涨的因素犹存,但考虑到下游用钢企业承受能力有限,后期钢价上涨空间很小。

## 中国南车

获电动公交车大订单

◎据新华社

记者从中国南车股份有限公司获悉,湖南株洲公交总公司和中国南车旗下的南车时代电动汽车股份有限公司日前签订了140台混合动力公交车采购合同,其中首批10台将于7月中旬交付。这是目前国内最大的电动公交车单批量采购订单。

电动汽车是国家科技部推广的绿色环保公交产品,符合我国走中国特色新型工业化道路的需要。

中国南车依托其在变频、电传动、牵引电机、机电产品系统集成等轨道交通装备专有技术上的优势,向相关领域延伸,并在国家科技部支持下大力发展电动汽车等新能源产业。

“南车时代电动”与“株洲公交”的合作始于2004年,双方合资成立了国内首家电动汽车示范运营公司,并携手开通了全国第二条、湖南省第一条电动汽车示范运营线,推动了中国电动汽车产业化进程。

## 重组平煤尘埃落定 国电煤电一体化加速

◎本报记者 叶勇

在煤炭价格节节攀升的背景下,中央直属5大发电集团之一的国电集团开始加速煤电一体化步伐——重组内蒙古平煤集团尘埃落定。

## 控股平煤集团51%

6月11日,国电内蒙古能源有限公司在内蒙古呼和浩特市正式揭牌成立。国电集团有关负责人表示,这标志着国电集团在实施蒙东能源开发、延伸上下游产业链、培育新的经济增长点的战略部署进入实质性阶段。以国电内蒙古能源有限公司的揭牌成立为标志,中国国电集团公司并购重组内蒙古平煤集团(集团)有限公司(以下简称平煤集团)终于尘埃落定。这是国电集团并购

电力资产外的第一案。

据悉,新成立的国电内蒙古能源有限公司由国电集团和内蒙古赤峰市政府按照51%和49%的比例出资组建,将担负起国电集团在内蒙古煤炭、铁路、煤化工、电源及其他矿产资源开发项目的建设、经营和管理等方面的工作。

平煤集团位于内蒙古赤峰市元宝山区,目前煤炭资源保有储量为18.4亿吨,加上重组草原兴发政府承诺划拨的10亿吨煤矿储量,届时平煤集团将实际拥有煤炭储量28.4亿吨,现有职工1.9万人。2007年,平煤集团原煤产量完成1948万吨,商品煤销售实现1940万吨,销售收入实现29.7亿元,利税完成6.6亿元。

实力雄厚的国电集团入主平煤,有望把平煤打造成超百亿元的产业集团。重组后的平煤将得益于

煤电联营的优势互补,从而进一步增强企业的抗风险能力。

平煤集团旗下拥有一家上市公司——内蒙古平庄能源股份有限公司(ST平能),业内人士认为,国电集团入主平煤集团,将有助于ST平能涉足煤电、煤化工领域,从而形成更完善的产业链。

## 加速煤电一体化步伐

据国电集团有关负责人介绍,国电集团近年来一直致力于在做强发电主业的同时,研究部署通过延伸上下游产业链,来谋求企业未来发展的新经济增长点。早在2004年,国电集团就开始涉足煤炭开发领域,并取得较大进展,实现了与多个煤业集团共同出资开发煤田。去年以来,国电集团在拓展煤炭、煤化工、风机制造、研发制造等新行业、

新领域均获得重大突破。而此次并购重组平煤,将使国电集团培育新经济增长点,实现企业转型,向综合性能源集团发展迈出一大步。

收购平煤无疑使其煤电联营迈出了一大步。据了解,国电集团在去年年底的装机容量就已突破6000万千瓦,其中占到总装机容量90%以上的火电,对煤炭资源的需求一年将达到2亿吨左右。

对于今后举措,国电集团总经理朱永凡表示,今后将继续发挥央企优势,积极在电力、煤炭建设及其他投资领域,推进中国国电在内蒙古的投资步伐。

分析人士指出,国电大举进军内蒙并不奇怪。内蒙古各类资源储量相当丰富,单就赤峰市而言,目前五大发电集团中已经有中电投、大唐、华电相继进入,资源之争已经开始。

## 柴油紧张成因有四 筹措资源力保“三夏”

◎本报记者 陈其珏

针对近期成品油紧张现象,中石油销售公司副总经理田景惠昨天在接受采访时表示,国民经济快速发展拉动柴油需求增长、地方炼油供应减少、柴油消费替代部分燃料油消费以及调价预期下囤油待售是导致近期中国柴油供应紧张的四大原因。作为应对,两大集团近日均宣布将在积极备油的同时采取多项措施。

在他看来,柴油紧张的首要原因是资源增长速度跟不上需求的增长速度。国民经济的快速发展,带动国内成品油消费的快速增长,今年1-5月份中石油国内成品油投放量达到3534万吨,同比增长8.6%,但仍满足不了市场对柴油的需求。据测算,最近几年国内汽油柴油实际需求增长平均保持在年均6%-7%左右的水平,而今年4月份中石油柴油计划需求量增长竟超过了16%。

其次,国际油价从5月中旬继续走高,目前已达到每桶138美元,导致国内原油和成品油价格“倒挂”进一步拉大,加剧了炼油企业的供油压力,一批地方炼油企业由于负利润,部分炼油厂停产或减产超过30%以上,致使市场供应总量同比大量减少。

其三,海关数据表明,今年1

至4月份国内燃料油进口量同比减少20%左右,这减少的20%扩大了国内柴油需求。过去柴油批发价格每吨在5000元时,燃料油进口价格每桶只有3500元左右,而现在进口燃料油价格与国内柴油批发价格差不多,致使一些原先使用进口燃料油的企业转而使用柴油作燃料,于是,两大集团出现了一些弥补性柴油销售。

最后,田景惠认为,因国际油价快速攀升,尤其是今年5月份以后,加剧了国内市场的预期。一些原本加工原油的企业转而利用自身油库囤积柴油以期增值,这使原本紧张的柴油供应局面雪上加霜。

为了应对“三夏”资源需求高峰期的到来,中石油昨天宣布采取多项有效措施保障“三夏”供油。首先是千方百计筹措资源,增加国内市场资源投放量。6月份继续保持满负荷生产,原油加工量比5月份增加6%,进口成品油60万吨,委托地方炼厂加工回购成品油28万吨,达到历史较高水平。未来一段时间,中石油为市场增加的柴油供应量将达到100多万吨。

另据田景惠介绍,为了保障国内市场的供应,中石油从去年9月份以来就停止了柴油的出口,汽油除合资的大连西太平洋石化公司有

少量出口外也停止了所有出口计划,同时通过加大进口来弥补国内成品油资源不足,1-5月份已进口资源到货180万吨,占东南沿海市场投放量的24%。

此前的6月10日晚间,中石化集团也宣布采取9项措施火线保供。同时,继续组织好成品油进口工作,在原定进口50万吨成品油的基础上,增加50万吨进口量。

## ■专家视点

## “油荒”根源在于价格未理顺

◎本报记者 陈其珏

尽管两大集团已在为缓解“油荒”竭尽全力备油并采取了多项应对措施,但专家认为,在价格没有理顺的情况下,这些举措都只能解一时之渴,而无法根治“油荒”。

“我一直的看法是,中国的成品油零售价还是应该和市场承受力相衔接。尽管控制油价对CPI有一定抑制作用,但放开也未必一定就助推CPI大涨。毕竟,油价高了之后,石油消费就会减少;而不合理的石油价格反会导致不合理的投资和消费。”中国石油大学工商管理学院院长王震对上海证券报记者说。

在他看来,当国内外油价价差越拉越大后,出于稳定目的采

取的成品油价格管制政策已值得重新衡量。“毕竟,‘油荒’本身也是一种不稳定因素。”

他认为,尽管短期内油价放开,完全与国际接轨几不可能,但适度上调成品油价还是可行的。“应该让全社会来分担油价上涨带来的成本和压力,而不能仅仅由某一个环节来承受,更不应让国家财政来补贴。”

中国石化大学工商管理学院副院长董志成同样认为,当前国内的“油荒”并非供应不足引发的,“从总量看,国内成品油供需还是基本平衡的。”

在他看来,囤油、走私和加油站停业都促发了“油荒”,但根本上,“祸首”还是成品油价格没有理顺导致批零倒挂。

## BP董事长谈高油价原因: 石油业对需求增势估计不足

◎据新华社

英国石油公司(BP)董事长彼得·萨瑟兰11日称,石油工业对国际能源需求增势之猛估计不足,导致其没有在石油生产等领域进行必要投入,以缓解供应瓶颈。

在过去7年时间里,国际原油价格已飙升了3倍。今年6月6日,受中东局势、美元走软等因素影响,国际油价更是出现暴涨,纽约、伦敦两地市场油价每桶上涨超过10美元。在当天盘后电子交易中,纽约油价一度达到创纪录的每桶139.12美元。

BP董事长萨瑟兰11日在布鲁塞尔参加一个会议时说:“从个人观点来看,国际油价飙升至此高的水平,主要是由于石油工业的生产能力难以满足需求的上漲。这并不是由于资源匮乏,应归咎于石油企业对生产等领域的投入不足。”

此外,他还认为,一些产油国政治局势不稳也使石油供应受到限制,从而推高了油价。

萨瑟兰估计,全球已探明石油储量至少可以维持供应43至45年,另外一些重大油田的发现还有待确认。

## 全球多家航空公司 提高燃油附加费应对高油价

◎据新华社

过去一年来的油价飙升使国际航空业深受打击,各国航空企业都费尽心思寻找出路,除了裁员、压缩航班数量之外,近来它们又再度掀起一波提高燃油附加费的热潮。

11日,美国航空公司宣布将国内多数航线的往返航班燃油附加费提高20美元,至150美元。据旅游网站消息,达美航空公司也采取了类似举措。

欧洲方面,德国最大的两家航空公司——汉莎航空公司和柏林航空公司当天也相继宣布提高燃油附加费。汉莎航空表示,将从16日起提高燃油附加费,国内和欧洲航线从21欧元提高至24欧元,远程航线从82欧元提至92欧元。柏林航空的提价举措也从16日开始,国内和欧洲航线从22欧元提至25欧元,远程航线从85欧元提至95欧元。

法国航空公司当天宣布从12日起提高燃油附加费,其中国内、中程和远程航线分别提高2欧元、5欧元和10-20欧元。

泰国航空公司近日也宣布,由于油价攀升,将从25日起提高国际和国内航线的燃油附加费,涨幅最高达90美元。

过去一年航空燃油价格上涨了近一倍,许多航空公司坦言已陷入了“9·11”事件后的最大困境。

## 中储粮负责人 考察广东港口及玉米市场

◎本报记者 刘文元

近日,中国储备粮管理总公司负责人对广东港口和玉米市场进行了考察,以便深入研究粮食流通等问题。中储粮总经理包克辛要求,中储粮公司要深入研究广州港口物流新变化,加快开展产销对接、南北对接的步伐。

中储粮负责人在对广东港口调研时,对粮食中转码头进行战略转移、蛇口几大码头改装集装箱和油专用码头、用粮企业采购方式改为在粮食中转港口直接采购货源等广东港口粮食中转方面发生的新变化,表示高度关注。包克辛指出,中储粮广州分公司要积极应对这些新变化,加快开展产销对接、南北对接的步伐。

中储粮有关负责人还对深圳市粮食集团进行了调研,表示深圳市粮食集团的经验值得中储粮系统学习。深圳市粮食集团是从市粮食局改制而成的国有大型粮食企业,实行市场化运作,承担着地方粮食储备和市场供给的双重职能,通过转变经营机制和经营观念,企业取得了较快发展。

据了解,广东省是中国重要的粮油产销区,拥有众多的粮食、饲料和植物油生产加工企业,广东的粮油供需对国内的粮油市场具有十分重要的影响。

北方产区的玉米运往广东销区,一般走海路进入广东的港口。今年四川地震发生后,为了保障国内粮食供应,国家明显加快了中央储备玉米的投放速度。而广东作为饲料生产大省,玉米需求十分旺盛,供应紧张,当地玉米价格一直处于高位。

## 山西首次实行 小麦最低收购价政策

◎据新华社

为保护种粮农民利益,山西省政府日前决定,今年在省内小麦主产区实行最低收购价政策。这是该省首次实行这一政策。

据了解,山西省实行的最低收购价政策比照国家标准执行,收购价格水平,以国标三等小麦为标准品,白小麦为每公斤1.54元,红麦和混合麦每公斤1.44元。

山西省政府规定,今年小麦最低收购价适用时间为6月10日到8月31日,执行区域为运城、临汾、晋中、长治和晋城五个小麦主产区。在此期间,当小麦市场价格低于最低收购价格时,由省、市两级粮食储备库和批准委托的国有粮食购销企业按照最低收购价格,在上述小麦主产区挂牌收购农民交售的小麦,用于充实省、市两级粮食储备。