停产产能超35万吨 铝价仍难改颓势

⊙本报记者 徐虞利

7月初，国内20家电解铝骨干企业决定联合减产5%-10%。时隔一个多月，上海证券报昨日从中国有色金属工业协会获悉，目前不少企业的生产线实现停产，新产能项目也推迟投产，初步估算，不包括延期启动产能，目前停产产能35万吨以上。但国内铝价却颓势未改，一个月以来，从1.9万元/吨跌至1.77万元/吨。

中国有色金属工业协会有关负责人透露，据不完全统计，截至8月10日，已有2个小于100kA的预焙槽系列停槽，有276台正常生产的200kA以上的大型预焙槽停产，有40台电解槽提前大修停槽，另有35台大修后电解槽暂不启动，有3个企业新增产能原定7、8月投产，现决定无限期推迟。

该负责人表示，随着当前的各种原材料和能源产品价格的不断上涨，企业成本压力进一步加大，2008年全年电解铝产能要比预期减少，产量同比增幅预计将回落19个百分点左右。

市场人士认为，LME铝库存上周大幅增加了41875吨，库存总量增至116.5万吨，高库存压制铝价。因油价涨势有限，美元具备上升空间，铝价很难再维持上半年的强势格局。在上周国家出台铝合金出口征税15%的政策后，国内铝市出现连续大跌，破位18000元后，最低触及17600元的年内低点。随后，在国家发改委宣布自8月20日起第二次上调电价后，铝价下行才得到有效控制，一度重返17900元，但马上引来中铝大公司的积极抛货。高库存、供应过剩加剧以及需求持续疲弱的特征令铝市积弱难返，但电价上扬令其在17500元处应有一定支撑。

第一创业证券分析师巨国贤表示，目前企业减产声音比较大，但实施需要一个时间和过程，而需求并不乐观，因此减产在铝价上没有得到反应。照此趋势，停产限产的企业会更多。据第一创业证券的跟踪数据显示，目前国内吨铝平均成本在17400元附近，国内现货价格已接近铝厂成本价。

对于铝合金出口征税15%的政策，中金公司报告认为，将对电解铝价格有负面影响，但由于目前电解铝价格受成本支持，短期来说，电解铝价格下跌空间不大。中国2008年1-6月份共出口未锻轧的铝合金38万吨，占中国全部出口铝制品的比例为23%，占中国电解铝消费量的5%。新的关税政策将减少国内的电解铝消费，对电解铝价格构成一定压力。

报告预计，2008下半年电解铝价格将呈现出区间震荡走势，主要区间为18000元-20000 元/吨，但电解铝行业的毛利率将进一步下降，电解铝行业供应过剩，使得能源和原材料价格上升难以通过电解铝价格传导。预计2008年中国电解铝产量增速从2007年的34%下降至2008年的17%，但2009年产量增速仍然维持在20%以上。另一方面，2008年以来，铝制品净出口和乘用车产量增速放缓明显，使得电解铝需求增速显著低于市场预期，预计电解铝需求在2007年增长39%的基础上，2008年需求增速将降至18%。

全球最大铝生产商俄罗斯铝业公司则预计，包括中国铝业在内的20家中国主要铝商，已落实减产5%至10%，因此，预期铝价将持续升势，明年初可望由每吨约2780美元攀升至4000美元，升幅近45%，未来两、三年的升势亦会因求大于供而持续。

卡特彼勒 加强中国研发

⊙本报记者 徐虞利

8月27日，全球最大的机械巨头卡特彼勒公司董事长兼CEO欧文斯在京宣布，卡特彼勒计划加强其在中国的研发力量，这一研发投入是卡特彼勒战略的组成部分，用以支持公司在中国不断扩展的生产基地，并满足新兴市场不断增长的市场需求。卡特彼勒将增加投资扩大完成收购的山东山工机械有限公司的生产能力。

据悉，卡特彼勒将在江苏省无锡设立一个多功能研发中心，重点从事产品和流程开发、产品本地化和验证，以及技术培训。该研发中心具有很多功能，包括一个具备性能与排放技术开发能力的发动机研发中心、一个先进的材料技术中心、一个电子电气实验室、一个系统与机器的集成部，并具备产品验证能力。该中心将分多个阶段建造，第一阶段的工程将于2009年底完成。

该中心坐落在卡特彼勒无锡零部件制造工厂和无锡中小型发动机生产基地的附近，距离卡特彼勒位于苏州的中型轮式装载机、平地机制造厂以及位于南京的小型液压挖掘机制造厂也非常近。苏州的工厂目前正在建设中，而南京工厂的建设将于2009年动工。这两家工厂投入运营之后，将有望获得LEED认证（能源与环境设计先锋认证）。此前，卡特彼勒在青岛和徐州各建立了研发中心和设计中心。

欧文斯还表示，将对山东山工机械有限公司（山工）投资数百万美元用以扩大生产能力，这反映了卡特彼勒对中国建筑设备行业不断增长的客户群的支持承诺，将为轮式装载机客户提供更广泛的产品类型，该工程预计在 2009年开始施工。

卡特彼勒于2005年购入山工的小额股份。基于山工与卡特彼勒的成功合作与整合，卡特彼勒于今年年初收购了山工的剩余股份。

印度石油天然气公司 14亿英镑收购帝国能源

印度国有石油巨头——印度石油天然气公司（简称ONGC）26日正式宣布，将以14亿英镑（约合26亿美元）的价格收购俄罗斯帝国能源公司。

据悉，ONGC将以全现金方式收购在伦敦上市的俄罗斯能源公司，每股收购价为12.5英镑。该收购案还需得到俄罗斯政府的正式批准，就目前来看获批可能性很大。

此间分析师认为，对帝国能源而言，每股12.5英镑已是很好价位。但对ONGC来说，在成功收购帝国能源后，可能又不得不将其大部分股份转卖给包括俄罗斯天然气工业公司在内的一些俄罗斯国有公司。

目前，俄罗斯和格鲁吉亚冲突加剧了国际石油市场的不稳定性，石油价格又因美元走高呈疲软态势。有分析师认为，俄罗斯目前的投资环境，尤其是能源政策，使俄罗斯境内的国际能源投资者的前景堪忧。俄英合资的秋明-英国石油公司正是前车之鉴。

帝国能源成立于2004年，其油气业务主要集中在俄罗斯和哈萨克斯坦，去年年底该公司的原油日产量为1万桶，今年年底有望达到2.5万桶，并计划到2011年将日产量提高到8万桶。收购该公司是ONGC最大的一次收购项目。印度经济的快速发展使ONGC急需海外石油资源以满足国内不断上升的石油需求。（新华社）

南海深水天然气油田开发成为中海油未来业务重点

傅成玉：没有向母公司收购资产计划

⊙本报记者 陈其珏

“我们在南海的深水天然气油田开发计划是未来的一个重点。这将对广东地区清洁能源供应和南方炼油乙烯项目带来推动。”中海油董事长兼首席执行官傅成玉昨在业绩发布会上同时表示，公司没有向母公司收购资产的计划。

就外界关心的中海油撤回尼日利亚一处石油区块工作权益的问题，傅成玉在接受上海证券报采访时证实了这一消息。不过，他同时表示，撤回这一区块不会给公司带来影响，公司在尼日利亚其他所获区块的收益在这两年已经获得长足发展。

“应该看到，我们当时收购这些区块时的油价只有 40 美元/桶，而目前油价已经涨到 100 美元以上。不仅如此，我们去年还在当地发现了新的巨大的油气储藏。”傅成玉说。

此外，针对海内外高度关注的中日合作开发东海油气田一事，傅成玉表示，两国此前签署的是一项原则协议，接下来还需要具体的执行细则。

史丽 资料图

公告显示，由于国际油价持续于高位运行，中海油上半年平均实现油价也取得可观涨幅，达 102.49 美元/桶，同比涨幅为 74.3%，公司上半年平均实现气价为 3.66 美元/千立方英尺，同比上涨 14.0%。

2008 年上半年，中海油油气产量继续稳步上升，达 92.4 百万桶油当量，同比增长 8.3%。其中，原油净产量为 72.9 百万桶，天然气净产量为 1125 亿立方英尺，分别录得 7.1%和 12.8%的升幅。

2008 年上半年，公司生产作业运行良好，勘探、开发、生产、工程业务均获较大进展。其中，勘探方面，公司在上半年共获得 6 个油气新发现，其中 5 个，即垦利 3-2、垦利 10-1、秦皇岛 35-2、涠洲 6-3 和文昌 19-1 北由中海油独立发现，1 个为合作发现，即陆丰 7-2。此外，中海油还成功地评价了 3 个含油气构造。期内，公司共有三个新项目，即涠洲 11-4 北、西江 23-1 和文昌油田群成功投产。其它主要工程项目均按计划如期进行。

中海油表示，成本控制得力是公司上半年取得的重要成效之一。在全球通货膨胀和全行业成本上升的大背景下，剔除汇率和产品税因素，公司桶油主要成本比去年同期相比，仅有小幅增长。

高油价+升值放缓 三大航下半年业绩堪忧

⊙本报记者 索佩敏

随着中国国航与东方航空 8 月 27 日公布 2008 年上半年业绩，三大航半年报全部亮相。尽管三家公司均实现了盈利，但由于高油价、需求放缓等一系列挑战，其航空主业均处于亏损，汇兑收益成为其最大的利润来源。

分析师指出，国内航油价格将逐渐与国际油价接轨的趋势，令航空公司下半年依旧面临较大的航油压力。而人民币升值放缓则会降低其毛利率，预计下半年航空业依然面临艰难生存环境。

民航局于 7 月表示，今年上半年，受世界经济增长减缓、连续自然灾害和治理通胀等因素影响，我国国民经济增长速度开始从高位回落。在这个大的背景下，民航运输市场需求也快速回落。今年以来，民航运输生产增长速度明显放缓，增长幅度逐月降低。

受此影响，三大航上半年的各运输指标也出现不同程度的下降。其中，国航和东航的客座率出现下跌。国航上半年平均客座率为 75.3%，同比下降 0.5 个百分点；东航上半年平均客座率为 71.11%，同比下降 0.34 个百分点；南航则上升 1.2 个百分点至 73.1%。与此同时，为了应对市场需求的减少，各航空公司也纷纷采取了缩减运力的方式来保证一定的有效票价水平。其中，国航客运运力投放同比增长 3%，而货运运力投入同比下降 10%；东航国际航线和香港地区航线运输能力分别下降 1.08%和 7.57%。

尽管三大航主营业务上半年均出现亏损，但投资界认为航空业最坏的时期还未到来。各航空分析师指出，预计高油价和人民币升值趋缓将成为航空业下半年面临的两个最大挑战。

分析师李树荣认为，尽管近期国际油价有所回落，但 9 月底的四季度国内航油价格调整预计不会有所变化。“目前的国内航油价格水平只是与国际油价基本接轨，而国家对于成品油的改革目标本来就是与国际接轨，因此估计不太会有什么价格调整。”而国内航油价格在 6 月 20 日和 7 月 1 日连续大幅上调出厂价后，高油价对航空公司主业盈利的压力下半年开始正式显现。

而中金公司则在报告中指出，人民币升值的放缓将会使得航空公司下半年的汇兑收益相对有限。此外，虽然后奥运航空需求会有所反弹，但鉴于外围和中国宏观经济的走弱，行业需求增长很难恢复至 2006-2007 年行业景气时期的增长速度。

■产业观察

纺织企业出口提价能力正趋衰微

⊙本报记者 叶勇

随着市场疲软加剧，国内纺织企业的出口提价能力有下降趋势。

记者对比统计数据发现，今年一季度我国纺织出口综合价格指数提高幅度为 8.08%，数量增长幅度为 8.90%，同期纺织出口额增长了 17.70%；但自二季度开始，我国出口价格增幅开始加速回落，前 7 月我国纺织出口综合价格指数升幅减缓至 3.52%，数量增长降至 5.21%，而同期纺织出口额增长幅度也降至 8.92%，价格对于出口的贡献率显著低于数量。

第一纺织网总编汪前进分析，受国际市场需求减弱、人民币升值以及原材料价格、劳动力成本上涨等因素影响，纺织出口增速放缓明显，出口企业经营普遍面临巨大压力。而在与成本、人民币升值的赛跑中，大多数企业只能靠调高出口价格转嫁负担来应对。

“但在充分竞争的大背景下，提价又是一面双刃剑，背后往往意味着部分订单的流失，代价也是比较沉重的。今年前 7 个月出口价格上涨对出口额增长的平均贡献率呈现出节节下滑的态势，换个角度来看，或许意味着我国纺织出口提价能力正在逐渐趋于衰竭。”他说。

山东一家大型纺企的负责人对记者表示，从今年广交会的冷清场面显然可见国内纺织行业已经没有多少提价空间了，今年以来能明确感觉到，周边市场对国内纺服行业在订单流失上施加的重要影响。而短期内这种局面难以扭转。

值得注意的是，纺织品与服装出口价格变化的走向相互背离。前 7 月纺织品出口大幅增长了 22.62%，而服装出口仅仅增长了 1.45%，服装成为出口的“重灾区”。服装出口价格增幅从今年一季度的 12.47%减缓至前 7 月的 4.02%，数量则从一季度的下降 0.10%扩大至前 7 月的下降 2.47%。在纺织品服装出口额中，纺织品与服装所占比重基本为 40%:60%，可以认为服装出口提价幅度的回落是造成纺织整体出口提价能力趋于衰竭的主要原因。

此外，美国、日本和我国香港三大传统市场订单流失较为严重。第一纺织网统计显示，今年前 7 个月我国纺织品服装出口数量增长幅度仅为 5.21%，较 2007 年大幅回落了 5.53 个百分点；其中，美国、香港数量下降最为明显，分别达到-8.12%与-20.41%，另一重要出口市场日本，数量增长也仅仅达到 0.18%。四大传统出口市场中，只有欧盟受益于配额取消及其经济的相对稳定而一枝独秀，数量增幅达到 19.96%。

中远集团副总裁张良：

航运业正处于微妙变化时期

⊙本报记者 于祥明

全球经济诸多不确定性也给航运市场带来了种种不确定性。8 月 27 日，中远集团副总裁张良在“2008 国际海运年会”的新闻发布会上表示，目前航运业正处于微妙变化时期，航运企业最为关注的是，如何在迷雾中判断未来走势，寻找新的增长点。

“今明两年航运业应该是高位波动。”张良认为，长期来看，全球经济贸易增长的大势没有改变，新的增长点和新兴经济体不断出现，整个航运业大势仍乐观。“因为全球航运市场的基本面，即全球贸易量没有明显变化。”

据观察，今年以来，虽然集装箱运输不景气，但是全球干散货市场仍较去年有所增长，油运市场也很不错。

但是，张良同时指出，次贷危机、流动性问题、美元贬值、油价高企等等负面因素给全球经济带来了诸多不确定性，也给航运市场带来种种不确定性。业内对未来经济的担忧，包括对干散货市场未来走低的担心和争论，都让人对目前的航运市场难下定论。

对此，记者也注意到，在 8 月初跌破 8000 点关口后，反映干散货运价的 BDI 指数（波罗的海干散货运价指数）一路下挫至 7000 点附近。中银国际研究员分析认为，虽然预计今年下半干散货运输还能保持较高的景气度，但已是强弩之末。

而且，“随着 2009 年全球干散货运力投放的加速，干散货市场的压力将日渐显现。”中银国际研究报告说。

“现在可谓在迷雾中，我们的市场策略是一边向前走一边看外部环境变化。”张良向媒体表示，随着各种不确定因素的逐渐清晰，市场走势也更易把握。

张良指出，对于国际油价的高企要两面分析，一方面高油价侵蚀了整个航运企业的利润，但另一方面，高油价却也意味着全球经济的景气较高。因此，他进一步表示，从第二个层面来看，“如果国际油价下滑至 100 美元以下，虽然航运企业运营成本会降低，但随之而来的全球经济下滑带给航运业的冲击更大。”

山东电力供应 紧张形势初步缓解

“尽管企业亏损状况没有得到根本扭转，但目前我们电厂电煤库存上升到12天，4台机组满负荷发电。”华电滕州电厂一位负责人说。目前，山东统调电厂的电煤储存逐步增加到13天，地方电厂的开机率提高到47%，全省电力供应紧张的局面得到初步缓解。

今年以来，山东省两次采取限额用电措施，以缓解电力供应严重不足的紧张状况，确保奥运会期间安全用电。山东供电部门加大电力需求的侧管理力度，超前制订有序用电、均衡用电方案，精心调度和分配用电负荷。在各发电企业想方设法提高电煤存量的同时，省内的煤炭企业也相应加大电煤供应力度，全省1.3万多家高耗能企业实行了轮休。

最近，山东省第2次上调上网电价，执行了2.5分的最高限额涨价幅度。在行政手段和价格政策的双重干预下，发电企业电煤库存得到提升，开机率逐步提高，电力供应紧张局面得到初步缓解。目前，山东电网的供电负荷正在逐步回升，已经从7月底的2700万千瓦，提高到了现在的3200万千瓦。但据山东电网有关人士介绍，目前这种电力缓解还受天气转凉等因素的综合影响，下一步电力供应仍存在变局，有待进一步观察。（新华社）

华中电网电煤库存 下降势头有所缓解

记者从华中电网有限公司获悉，受国家宏观调控政策和各省市政府出台的加大电煤供应政策的逐步落实，华中电网所辖六省市的电煤供应形势有所好转，电煤库存下降的势头得到遏制。

据最新统计，截至 8 月 25 日，全网电煤库存达到 725 万吨，较 7 月底增加约 100 万吨，平均每天上升 3 万多吨。但各省市上升情况不同。

除了宏观政策因素外，近期湖南、湖北、四川和重庆普降中到大雨，使得长江三峡、湖北清江流域和湖南各流域来水增加，水电发电量增加；降雨也使全网地区气温降低，用电负荷进一步减小，也使火电机组发电量有所减少，进而使得全网电煤库存有所上升。

华中电网人士分析说，虽然目前华中电网的电煤供应形势有所好转，但后期走势仍不明朗。（新华社）