

中海油服挪威两项目被终止和暂停

北京商报讯(记者 钱瑜 孙昊天)昨日,中海油服发布公告称,该公司的挪威子公司COSL Drilling Europe AS(以下简称“CDE”)于2016年3月4日接到挪威国家石油公司通知,该公司已终止一项与CDE的作业合同,同时暂停一项作业合同。中海油服方面表示,这将对公司的经营业绩带来重大不利影响。

公告显示,据挪威国家石油公司通知,编号为2001150的作业合同终止条件已满足,并被立即终止(无日费补偿)。同时,编号为2001151的作业合同将在安全可中断钻井作业时被暂停(无日费补偿)。挪威国家石油公司表示,暂停的目的是促使CDE采取必要行动以符合该份作业合同的要求。

据了解,该两份作业合同分别由CDE拥有的COSLInnovator和COSLPromoter两条作业平台于挪威Troll区块执行。该两份作业合同的剩余有效期分别为四年8个月及五年1个月。

对此,中海油服在公告中表示,挪威国家石油公司的决定将对公司的经营业绩带来重大不利影响。公司强烈不认同其决定,并将积极与挪威国家石油公司沟通以解决分歧。如必要,公司将采取法律手段保障公司的权益。

中海油服发布的业绩预减公告显示,预计2015年度归属于上市公司股东的净利润与上年同期相比将减少85%左右。其中,2014年中海油服实现净利润74.9亿元。

新希望发起基金推动国际并购

北京商报讯(记者 钱瑜 阿茹汗)全国人大代表、新希望集团董事长刘永好在全国“两会”期间透露,目前新希望集团正在发起基金,推动深化国际并购。

作为海外拓展多年的民营企业,新希望集团目前已经在中东、欧洲、美国、澳大利亚等地完成了布局,新希望集团也深谙国际化之道。“目前国内众多领域出现产能过剩,因此对于国内民营企业而言要么以创新变革来应对,要么以海外投资来应对。另外,由于海外市场经济增长也出现了乏力,因此在我看来,这恰好是‘走出去’的好机会,海外投资正在迎来窗口期和机会期。”刘永好如是说。

据悉,2015年新希望集团出海动作频频。2015年7月,新希望集团旗下新希望乳业与Moxey家族、Perich集团以及澳大利亚自由食品集团合资成立了澳大利亚鲜奶控股有限公司,完成了在澳大利亚的乳业布局。未来十年,该公司会陆续投建两个万头牧场,提升奶业竞争力;此外,新希望集团还在澳大利亚竞得一块土地,完成了海外地产布局;最近一次的海外动作是,去年底新希望集团旗下公司新希望六和完成了对美国蓝星贸易集团有限公司20%股权的收购。

据刘永好介绍,美国蓝星是美国独立的粮食及大宗商品贸易企业,拥有粮食贸易、饲料原料贸易、能源产业等业务板块。刘永好称,对于美国蓝星的投资不仅仅是出于降低饲料采购成本的考虑,更多的是为了提升对国际市场的敏感度以及国际化道路上的抗风险能力。

刘永好进一步介绍说,新希望集团的国际并购还会持续进行。他透露,就在上月新希望集团与浙江省政府、嘉实基金联合发起了海外食品投资基金,用于投资具有战略意义的海外农业资产与产业公司;此外,新希望集团也正在发起一笔4.5亿美元的募集资金,用于国际化的并购和投资,新希望集团的国际化并购未来会聚焦在高端蛋白市场。

国内钢市连续三周大涨

据新华社电 春节之后的国内钢市,不仅价格已连续三周上涨,而且成交也在放量。铁矿石价格也在节节攀升,春节之后累计涨幅已达两成左右。

据国内知名钢铁资讯机构“我的钢铁”提供的最新市场报告,最近一周,国内现货钢价综合指数报收于79.8点,一周上涨3.38%。目前,钢材期货高位盘整,钢坯吨价已累计大涨90元,钢材现货市场价格的涨幅也在扩大。更值得关注的是,钢市交投气氛活跃,整体成交在放量。不过,部分价格上涨过快地区成交放量之后又略有回落,商家心态趋于谨慎。

据分析,在建筑钢市场上,价格继续上涨。上海、杭州、济南等地吨价一周上涨20元至150元,在上海市场可以看到,价格涨幅明显,在节后终端用户回归市场之后,需求大量释放,市场信心开始回升。京津冀市场上价格也在继续上涨,市场信心增强。

在板材市场上,价格也是全面大涨。热轧板卷价格大幅上涨,上海、杭州、广州等地吨价一周上涨30元至160元。不过,在一些价格上涨过快地区,商家已感觉到高位成交略显乏力。中厚板价格涨幅更是明显,上海、广州、京津冀等地吨价一周上涨50元至200元。

相关机构分析认为,当前,国内钢市及钢厂的库存水平均明显低于往年同期,在综合因素的带动下,国内钢材终端需求有望加速释放,钢市供需有望继续改善。

1月我国天然气消费现高速增长

据新华社电 告别去年我国天然气消费增速创十年新低的惨淡,国家发改委最新发布的1月天然气消费数据显示,天然气消费量223亿立方米,同比增长17.6%。专家认为,我国天然气市场已经告别寒冬,正在稳步回暖。

从2000年到2013年,我国天然气消费年均增速高达16.1%。自2014年之后,天然气消费增速明显下滑,当年降至8.6%。2015年,我国天然气消费更是跌至十年低谷。国家发改委的数据显示,2015年,我国天然气消费量1932亿立方米,同比增长5.7%。其中,前三季度天然气消费费同比增速一度降至2.5%。

中国社科院世界经济与政治研究所研究员徐小杰说,以前我国天然气产业发展的着眼点主要在供应侧,需求侧天然气市场发展程度滞后。由于国际油价大跌,传导至国内油品价格大幅下滑,液化石油气等与石油相关的品种对天然气市场形成了“逆替代”的冲击。

针对天然气市场的困境,2015年11月20日起,我国非居民天然气最高门站价格每立方米下调0.7元。按此次调价幅度测算,每年将直接减轻下游工业、发电、集中供暖、交通等用气行业企业负担430亿元以上。

面对2016年首月开门红,业内对今年天然气消费前景预期乐观。一方面,天然气门站价格下调之后,使得天然气经济、清洁的属性得以回归,终端用量也会得到提升。另一方面,在国家大气污染防治等政策的推进下,部分煤改气用户对天然气需求也有所增加。中国石油经济技术研究院最新发布的报告预计,2016年我国天然气需求量将突破2000亿立方米。

新能源车补贴逐年递减 平均燃料消耗量大限将至

自主车企绕道混动降油耗

在2020年国产乘用车平均油耗降至5L以及国内新能源车补贴金额逐年递减等因素影响下,自主车企正在寻找节能减排的新出路。昨日,全国人大代表、科力远董事长钟发平在接受北京商报记者采访时表示,混合动力技术仍然为国内新能源车发展中的最佳解决方案,吉利与科力远组建的科力远混合动力技术有限公司(以下简称“CHS公司”)推出的油电混合动力系统,截至目前,已有9家车企的10款车型将使用该系统。汽车行业专家张志勇认为,油电混合动力车型不仅能够在短时期内帮助自主品牌车企降低平均油耗限值,并能打破丰田在国内油电混合动力市场上一家独大的局面。

车企面临双重压力

近年来,随着国家节能减排相关政策陆续出台,国内车企压力倍增。其中,在2014年实施的《关于加强乘用车企业平均燃料消耗量管理的通知》规定,从去年开始,国产乘用车百公里平均油耗目标逐年递减,2020年要实现5L的目标。虽然平均油耗目标为逐年递减,但对于一直以来以汽油模式为主要动力系统的国内车企来说,任务非常艰巨。

由于2015年度国内乘用车企业平均燃料消耗量核算结果暂未公布,以2013年度及2014年度国内乘用车企业平均燃料消耗量核算情况为例,2013年我国乘

用车行业平均燃料消耗量实际值为百公里7.33L,2014年则为百公里7.22L,平均燃料消耗量的降速和降幅并不明显。因此,借着近年来国家针对新能源车市场的利好政策,国内各车企开始集中发力纯电动及插电式混合动力车型。数据显示,去年我国新能源汽车销量为33.1万辆,同比增长高达3.4倍。

事实上,新能源车销量的高速增长,与国家及地方政府给出的高额补贴不无关系。消费者在购买新能源车时,能够享受国家与地方政府的双重补贴。以北京市市场上销量最大的北汽新能源EV200低配版车型为例,该车型官方指导价为20万元,在享受双重补贴后,终端售价仅为11.69万元,但是,去年由财政部、科技部、工信部、发改委四部委联合下发的《关于2016—2020年新能源汽车推广应用财政支持政策的通知》中显示,2019—2020年新能源车补贴退坡幅度为20%和40%。

张志勇表示,新能源车补贴是国家的一项产业扶持政策,最终新能源车补贴可能会停止,补贴停止后,新能源车的价格竞争力将大幅减弱,因此在国内乘用车平均油耗5L目标与新能源车补贴退坡机制之间,国内车企需要找到新的平衡点。

自主品牌押宝混动

在新能源车面临潜在危机时,自主车企开始将目光转向油电混合动力车领

域。钟发平表示,CHS公司自主研发的油电混合动力系统,截至目前,将在国内9家车企的10款车型上进行使用。“CHS公司的混合动力总成系统将成为一个开放的技术平台,对各车企开放共享。”钟发平称,吉利控股集团董事长李书福透露,吉利首款搭载该系统的车型将在今年内投放市场,预计节油率将达到35%。

据了解,2014年,CHS公司由吉利与科力远合资创建。当时,吉利以技术入股形式参与,该公司处于半成品状态的研发成果,价值评估竟然超过13亿元。而CHS公司以科力远命名,则是因为该公司并非一家动力电池供应商那么简单。此前,科力远对日本松下湘南公司完成收购,在生产、电池管理和成本控制等方面已经处于国际领先水平,同时也成为丰田汽车在日本以外地区最大的供应商。

张志勇认为,中国市场上,丰田的油电混合动力处于一家独大的地位,国内约85%的油电混合动力车型由丰田提供,自主品牌在研发出油电混合动力系统,并在更多自主品牌车型上使用后,不仅能够打破丰田的车型垄断,也能在新能源车补贴终止后,使得自主品牌车企进行可持续发展。

市场推广成新难题

在新能源车领域,纯电动、插电式混合动力车型受到充电配套设施不完善以

重点关注

Special focus

滴滴优步继续圈地 移动出行重燃补贴战

北京商报讯(记者 魏蔚)沉寂了近一年后,滴滴出行(以下简称“滴滴”)与中国优步正悄然开启新一轮补贴战。滴滴昨日确认已推出最高5折的优惠活动,而中国优步则在近上期上线最低7元的类似补贴。虽然目前移动出行市场的格局已日趋稳定,但是业界认为今年补贴式圈地仍将继续,不过形式将由单纯的价格补贴转变为价格+服务补贴。

昨日,滴滴方面确认旗下快车业务已推出“闪惠行动”,该行动首期已于上周五在上海、北京、广州、杭州等城市陆续上线,首批将覆盖从一二线到三四线上百个城市。

“从3月4日开始,成都用户每天可享受3次6.6折优惠;上海用户则为全部出行7折;南京用户每单接单后立减7元;苏州用户在使用滴滴快车接单成功后,会自动获取一张6折的滴滴快车优惠券,每天最多可以获得3次”,滴滴方面详细介绍称,“大连和长

春乘客一周有3次最低至6.6折和7折的出行机会;西安用户在当日使用滴滴快车首单完成支付后会同时获取5折和8折的滴滴快车优惠券;杭州用户每天7折限两单;宁波每日首单6折;嘉兴、绍兴、湖州、金华每日首单6.5折。此外,滴滴快车还在上百个三四线城市同时启动免起步价等优惠活动,优惠力度从6元至15元不等”。

巧合的是,移动出行排名第二的中国优步从3月初开始即悄然掀起补贴暗战。北京商报记者发现,3月1日,中国优步在北京地区低调上线“‘人民优步+’拼车出行低至5元,搭乘人民优步出行低至8元”的活动,并分别于3月4日和5日两次下调活动最低价格。根据中国优步发送的优惠短信,目前北京地区“搭乘‘人民优步+’拼车出行低至3.5元,人民优步出行低至7元”。

在易观智库分析师张旭看来,从移动出行企业的订单占比数据来看,目前行业竞争仍然激烈,“可

以说各家都丝毫不让”,张旭如是说,“今年的竞争态势很有可能会超过去年。”

事实上,这轮补贴战早在上个月业界就已有预见,上月底业界传言滴滴计划融资10亿美元,而在此消息之前,中国优步刚刚完成超10亿美元的B轮融资,资金补给到位后补贴战一触即发。对此,张旭认为,尽管滴滴融资传言当时未被证实,但引起了竞争对手的警觉,希望通过补贴获得更多的活跃用户,不过今年的补贴侧重与去年将有所不同。

“随着神州专车车体量的增加,B2C模式的服务优势进一步凸显,这将带动整个行业对服务的关注,而通过长时间的沉淀,用户也逐渐从价格敏感型向性价比敏感型转变,这将改变去年纯粹的价格式补贴模式,倒逼玩家开始价格+服务型补贴模式”,张旭这样认为。不过他同时预测,本轮优惠活动并不是移动出行补贴战的重点,补贴将会贯穿今年全年。

房地产去库存 不应仅靠政府救市

北京商报讯(记者 董家声)针对当前全国楼市依旧严峻的去库存现状,全国政协委员、泰禾集团董事长黄其森在全国“两会”期间表示,高库存城市如果只是等政府救市,一味“等、靠、要”肯定没有出路。开发商应当放弃侥幸心理,该降价就降价,以价换量,才能争取主动。

在开发品质上,开发商则要努力“做加法”。库存再大的城市依然有热销的楼盘,哪怕夕阳行业,也有朝阳企业、朝阳产品。况且,房地产市场依然大有可为,现在及将来一段时间都是国民经济的支柱产业。当下房地产行业的特征是改善型需求渐成市场主流,以往什么房子都好卖的日子一去不复返了。

黄其森表示,通过分析当前二手房市场,得出的结论是好房子太少了。市场上存在大量的改善型需求的客户。由此,当前去库存应主要体现在“供给侧改革”,开发企业要从供给端刺激新需求、新市场,用高品质、高附加值、差异化的产品满足改善型客户不断升级的置业需求。

资料显示,2015年末全国商品房待售总面积7.19亿平方米,去库存面临空前压力。目前全国已有超过130个城市出台政策,通过公积金新政、降低购置税及交易税费推进房地产去库存。

黄其森表示,此类政策只是短期行为,建议降低房地产企业的经营税负。

目前,各地执行的土地增值税预征率普遍是在2012年、2013年房地产市场处于最好水平时定下的2%-6%不等,而今,绝大多数地方房地产企业的利润率已经严重下滑,甚至部分企业出现亏损,如果还是按原定的税率确实让企业不堪重负。因此黄其森建议各地结合当地房地产的经营状况,确定合理的土地增值税预征率。

同时,黄其森认为,房地产企业在预售阶段征收企业所得税的计税毛利率也是如此,大多是在前几年房地产市场处于最好时期时定下的15%-22%,个别地方甚至达到25%。黄其森建议结合各地的房地产经营毛利率水平,适当降低计税毛利率。