

多地批零同价 供需矛盾加剧

柴油荒恐卷土重来

近期,我国部分地区出现了民营加油站被停供或被限供汽、柴油的现象,个别地区零售环节也开始限供,显露出“柴油荒”卷土重来的迹象。

多地批零同价 民营油站步履维艰

有媒体指出,山东一些炼油厂停工检修,开工率不足四成,部分炼厂门口前出现排队等油的现象;国内多省市民营加油站外也纷纷排起了长队。

据卓创资讯分析师李兵提供的资料显示,4月7日,国家发改委再次上调成品油最高限价,汽油500元/吨、柴油400元/吨,而国内柴油市场仍未从前期“油荒”的阴影中走出,柴油价格始终执行批零同价。

近期,各地变相超价销售现象不断增加,炼厂

成品油供应量减少,而多数主营单位担忧后期资源或现紧张态势。在强烈的看涨预期下,各省市主营单位频频控销,限量出货,尤其是减少或停止对民营加油站的资源供应。不少地区民营加油站步履维艰,市场资源流动性较差。对此,中国加油站网首席分析师黄顺敬向记者表示,民营加油站的上游资源之所以被控制,原因有两点,一是价格高;二是不给油。从全国来看,各地的主营报价比较高,批零同价现象普遍,有的地区甚至出现了批零倒挂,导致了地方民营加油站不得不倒贴运费和人工费等成本费用,带来了巨大亏损。

供需矛盾加剧 柴油荒一触即发

“五一”节前夕,国家发改委对炼油行业进行了调整,《产业结构调整指导目录(2011年本)》指出,到2013年前,我国将淘汰年产200万吨及以下常减压炼油装置。但就目前情况来看,我国80%以上的地方炼油厂未能达到此标准。有业内人士认为,以目前小炼油厂的平均实力很难在两年内迅速提升炼油能力,未来的出路无非是进行整合或者退出市场。这也就意味着在未来3年,大量生产率低、能源消耗大、污染物排放量过多的地炼厂将被淘汰或被并

购。而有数据表明,地方炼油厂占据了我国炼油产能的10%-15%,如果地方型炼油厂退出市场将直接削弱我国成品油的供应能力,并可能导致柴油荒频繁出现。

从需求方面来看,国家发改委在不久前发布的《关于做好2011年电力运行调节工作的通知》中称,2011年将是近几年电力供需形势相对偏紧的一年,年初已有20个省区、市实施了有序用电。预计夏季高峰期,华东、华北、南方供需缺口较大。由于目前国内多地已采取拉闸限电,限电后,很多企业或改用柴油发电机,柴油需求大增。这也无疑将加重目前及后期柴油

有能源研究机构分析师担忧:“电荒很可能再触发柴油荒。”

供应偏紧的局面。厦门大学中国能源研究中心教授林伯强此前在微博上称:“如果不尽快解决电力短缺,我们可能还会看到柴油短缺。面对限电,一些企业会使用柴油发电。这在去年限电时,我们已经看到过了。”有能源研究机构分析师更是担忧:“电荒很可能再触发柴油荒。”

完善体制先行 制定资源分配方案

去年下半年的柴油荒仍令不少民营加油站和地方炼油厂心有余悸。而近年来多次油荒的前车之鉴也都反映了一个行业痼疾:原油的供应始终掌握在少数石油寡头手中,导致地方炼油厂无油可炼。

对此,黄顺敬表示,“柴油荒”的出现确实暴露了国家体制上存在的

问题。李兵也表示,民营加油站从两大集团拿不到资源,就会出现炼油困难。这是体制上的问题,同时也是柴油荒最主要的原因。

黄顺敬还表示,市场应该对此制定一个规范,对油站规模、批发量和销量做出详细的分类从而进行管理,即便在柴油紧张的情况下,也不会出现“油荒”的窘境。林伯强也表示,针对我国煤、电、油、气、运供需中的突出矛盾和气荒、电荒、油荒,根本的原因是价格问题。短期的解决方案是保证各方的供应积极性。长期而言,根本的解决办法依然是价格形成机制改革,最经济的解决方案是建立长效机制。

本报记者 肖玮
实习生 相欣

警示行业资金链风险

工程机械协会欲为企业激进销售降温

2010年,中国工程机械行业销售额突破4000亿元,由此中国已成为全球最大的工程机械市场。但同时这个行业也面临着一些不利因素。中国工程机械工业协会会长祁俊日前在接受记者采访时就表达了对于国家宏观经济政策调整背景下行业发展的担忧,尤其警示今年下半年工程机械企业的资金链风险。

祁俊具体解释说,在通胀日益加剧的情况下,国家以提高存款准备金率和提高存贷款利息的方式应对,这令银行资金紧张,由此对工程机械行业的影响也会逐渐显现。“资金紧张会对企业项目、付款能力都产生影响。一些企业就在销售上采取了一些不好的办法,如风险很大的零首付方式。”祁俊说,再发展下去就是降价销售。

企业挤压自己的利润空间,随之失去研发、发展高端智能化和高附加值的机械装备的能力。“这对行业发展是一个潜在的危险。”他强调,工程机械协会下一步的工作就是要引导和提醒企业降温,维护正常的市场竞争秩序。

过去10年,中国工程机械行业保持高速发展,产销平均增速为20%左右,甚至一度超过30%。今年一季度高达50%。祁俊认为,今年一季度的增速是不正常的,所以四五月份的销售环比回落也是正常的调整。他说,尽管中国已经是全球最大的工程机械市场,但是由于一些关键零部件掌握在其他跨国公司手中,中国工程机械企业在全球并没有多大话语权,包括行业标准的制定。

本报记者 刘佳

未来10年,中国工程机械产业会涌现和爆发一些“新趋势”、“新革命”,以下是百位中、外工程机械主机与配套企业CEO对中国工程机械产业未来的看法。

2011-2020年,中国机械产业与企业,国际化推进的最主要方式和路径是什么?

收购海外资源 89人
自建海外基地、渠道 65人
利用其他本土企业已经成熟的海外资源 32人
与国外企业合作 17人

2011-2020年,中国工程机械产业及企业,在哪些方面将经历磨砺与挑战?

技术创新能力 59人
全球战略制定和推进能力 44人
全球标准的适应能力 43人
全球资源获取和掌控能力 42人
管理能力和半径 39人
目标市场本地化能力 33人
产业价值转化和兑现能力 29人
产品能力 28人
文化塑造、渗透和影响能力 16人
竞合能力 14人
平衡短期增长与长期发展能力 9人
产业走势预判能力 6人
构建竞争壁垒、打造差异化竞争力的能力 5人
真正的市场、用户需求洞察力 2人
其他技术进步和成本控制 1人

已经开始的10年,中国工程机械行业竞争焦点是什么?

品牌打造 67人
技术 60人
对资本的运用 58人
营销服务模式 48人
产品 42人
产业链与业务平台的塑造完善 41人
海外拓展 39人
渠道 31人
对优质资源的把握 22人
用户端的掌控与对接 20人
行业标准的把控与制定 18人

豪赌新机场

南航欲投资300亿建航空产业城

由于目前首都机场航班时刻极为短缺,北京第二机场还未开建就已成为各航空公司的必争之地。上周,南航与大兴区政府签署协议,宣布将投资300亿元在北京首都新机场旁建设航空产业城。

根据协议,南航将在大兴区建设国际一流的航空枢纽,而大兴区政府则承诺开辟“绿色通道”,为南航集团在北京投资发展创造良好环境。南航计划,以南航北京航空产业城为核心,打造包括航空总部基地、空港经济发展战略平台、航空产业链综合集聚区等在内的北京现代航空产业基地。南航集团表示,未来10年将在北京投放200架飞机,以新机场为依托,实现南航广州和北京的双枢纽战略目标。

另外,不仅南航对北京第二机场野心勃勃,此前,国航就曾表示,其以公务机业务为基础组建的北京航空,也瞄准了第二机场带来的市场扩容。一位业内人士告诉记者,北京第二机场是所有航空公司关注的焦点。大家都想在第二机场抢占先机,但最终谁能成为最大赢家还很难说。

整合关键一步

济钢莱钢重组获董事会批准

在经历两次失败后,备受业界关注的济南钢铁和莱芜钢铁重组,日前终于获得股东大会高票通过。这也意味着山东钢铁集团钢铁主业实质性整合迈出了重要一步。

济钢和莱钢重组可谓一波三折。2010年2月24日,济钢、莱钢发布了第一次重组方案,但该方案却因钢铁板块的大幅下调而在去年8月流产。2010年12月13日,双方再度发布重组方案,但因莱钢公众股东的反对,该方案亦在2011年1月以失败告终。

根据4月份公布的最新重组方案,在济钢并购莱钢后,将更名为山东钢铁股份有限公司。而这家新的上市公司将成为山东钢铁集团旗下惟一的钢铁上市公司。

一直以来,山东钢铁集团作为山东省钢铁行业调结构的主导者,旗下两大上市公司间的整合也成为全省钢铁行业整合中的第一步。按照山东省钢铁产业规划要求,在济钢、莱钢完成整合后,逐步压缩内地产能的同时新建产能向沿海布局。到2020年,山东省实现年产钢4000万吨,其中临海基地年产钢占60%。

而在济钢与莱钢重组尘埃落定之后,接下来山东钢铁集团能否乘胜追击,将日照钢铁收入囊中成为业内颇为关注的一大事件。

栏目主持:肖玮