

国家落实 294 亿元投资解决无电人口用电问题

地方电力企业配套资金缺口难弥合

■ 本报记者 江丞华

按照国家能源局的规划,到 2015 年底,全国 273 万无电人口用电问题必须得到全部解决。国家发展改革委副主任、国家能源局局长吴新雄近日表示,全面解决无电人口用电问题所需 294 亿元投资得到落实。

然而业内普遍认为,无电地区的自然条件十分恶劣,电力建设和运营成本都很高,294 亿元的投资仍然不够,资金存在较大缺口。

294 亿元仍填不满的缺口

公开信息显示,目前国网负责范围内无电地区电力建设的平均造价已达到 4.2 万元/户(不含川藏联网等大型工程),个别地区达到十几万元/户。工程建成后运行维护成本也很高。通电工程造价高,通电人口平均用电量却很小,工程建成后设备利用率极低,维护成本很高,投入产出将长期处于倒挂状态。

“复杂的地理环境,导致无电项目工程造价偏高。”四川省水电集团副总经理陈华明告诉记者,“这些无电村大多处于高海拔地区,距离现有农村电网较远,输电线路只能沿着山谷架设进去,交通不便,施工条件差。若架设最短路径的线路,则需要翻越海拔更高的山峰,难度更大。基于这种状况,我们同时也积极采用小水电、风光互补等多种方式,通过分布式电源的办法解决这些地区的用电问题。”

而一位不愿具名的专家表示,四川并不是唯一一个无电地区工程造价普遍偏高的省份。“比如云南,其输变电线路、电源工程建设造价比常规工程高 2—3 倍,电网建成后还将面临一大难题,即电网利用率低,维护成本高。”

该专家告诉记者,“294 亿元高额投资虽然落实,但目前剩下的无电地区都是自然条件十分恶劣的地方,电力建设和运营成本都很高,294 亿元的投资仍然不够,资金存在较大缺口。”



本报记者 林瑞泉/摄

早在 1998 年,国家就开始通过实施农网建设与改造,以电网覆盖和延伸的方式为无电户通电。十几年来,国家共解决了 3600 多万无电人口的用电问题。

“现在剩下的都是比较难啃的骨头。首要问题就是投资,目前无电地区电力建设投资由国家和地方共同筹集,运行维护费用由地方自行承担。”一位县级电力公司的任姓工作人员告诉记者,“但是从实施情况来看,企业普遍面临这些资金筹措、贷款不易的问题。”

地方电力企业普感资金筹措难

根据国家政策,无电地区电力建设投资比例大致如下:西藏地区国家投资 80%、企业出资 20%;四川和青海藏区、新疆南疆地区,国家投资 50%、企业出资 50%;其它地区国家投资 20%、企业出资 80%。

虽然无电地区电力建设资金筹集方式与农网改造升级类似,但现在

的主要问题在于,农网改造升级执行每度电量加收 2 分钱的农网还贷资金政策,专项用于农村电网建设与改造升级工程贷款的还本付息,而无电地区电力建设却没有政策保证还贷渠道。

“294 亿元投资资金的落实并不意味着企业自筹资金能顺利到位,我们现在自身经营都存在困难。”文中上述任姓工作人员接受记者采访时表示,“现在无电地区用于建设所需的贷款几乎都没有着落。目前无电人口所处的地区大多位于老、少、边、穷地区,当地电力企业自身又不具备融资条件,银行信贷评审基本不通过。在这样的情况下,只能靠着集团多方举债实施无电项目。但随着项目的持续推进,筹措资金的压力也会越来越大。如果银行再不给贷款,仅靠集团自身无法承担如此巨大的资金压力。”

据了解,当地银行不愿意贷款的原因有三:一是无电地区电力建设工程贷款的还款来源是靠企业效益还贷付息,部分地方电力企业自身的效

益差,没有还款来源;二是无足够的抵押物,各电力公司的电费收费权已用于农网一、二期和农网完善工程贷款质押;三是无电地区电力建设项目社会效益显著,但经济效益差,后期维护管理仍需不断投入。

据了解,面对资金少、贷款难等问题,地方电力企业只能寄希望于总公司或是当地政府。

受访的地方电力企业普遍表示,希望国家参照农网改造政策,将无电地区电力建设项目纳入社会用电量每千瓦时 2 分钱的农网还贷基金统一还贷,以巩固无电地区建设项目已取得的成果。

对于这种状况,多位接受本报记者采访的专家表示,由于无电地区绝大部分为“老、少、边、穷”地区,经济发展相对滞后,企业自筹资金难度更大,建议国家将无电地区建设项目国债专项资金投入比例调增至 80%,部分地区例如西藏等可以将比例调至 100%,同时将贷款部分纳入全省区统贷统还,由“二分钱”还贷基金统一还贷。

观消费量 4.87 亿吨,同比增长 2.8%,原油进口量达 2.82 亿吨,同比增长 4.03%。由于精炼厂启动新产能、重建库存等因素,中国原油的需求量正在逐月增加,2013 年 12 月中国原油日均需求量为 1000 万桶左右,中商情报网发布的《2014—2020 年中国原油市场调研及发展趋势预测报告》指出:预计 2014 年中国原油日均需求量将增加 35 万桶。

唐淑萍认为,如果国家分批放开原油进口权,最先获益的是大型国有企业,民企可获取的份额依旧不大。

李莉称,从民营炼油商角度,使用进口原油意味着更多元的原料和成本选择,有利于提高市场竞争力和盈利水平。

“目前,地炼厂大多都是在使用燃料油,如果这些炼厂能够拿到进口原油,那么利润将大幅提升。”上述工商联相关负责人解释,使用燃料油首先需要缴纳消费税,如果能拿到原油,不仅产品品质好,而且不用缴纳消费税。而使用燃料油则恰恰相反,其中的差异不言而喻。

“业内比较理想的状态是,由具有准生证的地方炼厂企业来获得配额,从而最终提升地方炼厂的开工率。”上述工商联相关负责人表示,“当然,如果进口原油没有进入地方炼厂,而是被不断地在流通领域倒手,最后进入一些不符合技术标准和产品质量标准的企业,也是业界所不愿见的。”

多重寒意 煤炭公路运输陷冰河期

■ 本报记者 宋箬

近日,山东出台《关于贯彻国办发〔2013〕99 号文件进一步加强煤矿安全生产工作的实施意见》,要求生产规模低于 30 万吨/年的煤矿于 2015 年底前一律予以关闭。在此之前,包括安徽、陕西等多个省份也相继出台措施,要求关闭小规模煤矿。

业内人士告诉记者,随着全国范围的小规模煤矿的关闭,一些依托于此的小型公路煤矿运输公司将受到影响。这对 2012 年来已然有所衰退的煤矿公路运输市场来说,无疑是又一次的冲击。

煤炭行业下游饱和

“10 月份开始忙,公司的车都没有闲过,最近一段时间接不到什么单,有几辆车都送过去维修了。”山西一家煤炭运输公司业务部的工作人员说。

冬季过后闲一阵子对煤炭物流企业来说并不是特别的事情,只是今年的春歌来得有点早。

“往年,下游的企业煤矿需求量都比较大,今年下游企业的存量都很足,因此货运需求没有往年那么旺盛,提前半个月业务量就开始减少了。”这位工作人员说。

正如这位工作人员所说,目前煤炭物流不景气正是由于煤炭行业的下游饱和。据了解,截止到 2 月 7 日,秦皇岛动力煤库存量已经超过了 800 万吨,创下历史新高,而曹妃甸港、京唐港和天津港的煤库库存量也相继攀升,估算北方四港的煤炭库存量已经接近 2200 万吨。

与港口煤炭库存同样让煤炭行业回暖无力的是下游企业的煤炭库存量依然持续在高位。据统计,截至 2013 年 12 月,重点发电企业存煤 8159 万吨,同比增长 0.6%。

煤炭产业链分析师高英杰告诉记者,由于煤炭行业的下游饱和,使得煤炭的价格出现一些下调,目前环渤海动力煤平均价格已经从去年 12 月份的 631 元/吨下降到了 584 元/吨,而且这一价格预期持续走低。在价格受到影响的同时,煤炭运输特别是山西地区的煤炭公路运输业也受到了影响,业务量持续下降。

运输成本高一倍

短期的市场性萧条对于煤炭公路运输企业来说是可以忍受的,而来自于铁路强势的竞争却让一些小型公路运输企业感受到了真正的压力。

内蒙古包头的鹏飞运输公司对于来自于铁路方面的竞争压力有着明显的感受。该公司的办公室人员告诉记者,自从去年铁路货改以来,能明显地感觉到业务量的缩减,缩减幅度大约在三成。不仅是他们一家公司,同在一个货运中心内的多家企业的煤炭运输业务都有所下降,现在他们公司已经逐渐地把核心业务从煤炭转移到普通货物的运输上。

在小型公路运输企业面临业务萧条之际,2013 年铁路煤炭运输量却持续上升。据统计,2013 年大秦线累计完成煤炭运量 44524.6 万吨,同比增长 4.5%,接近了大秦线能承受的最高运力 4.5 亿吨。神朔黄铁路累计完成煤炭运量 2.39 亿吨,同比增长 22.6%,目前神朔黄铁路的扩容已经完成,2014 年的煤炭运量预计能达到 3 亿吨。

在上月出台的《煤炭物流发展规划》中,也提出要“加强铁路煤运通道建设,年运输能力达到 30 亿吨”,并对多条铁路路线的修建和扩容做出了长期的规划。

“煤炭铁路运输的价格是每吨 0.2 元左右,而公路运输的价格在每吨 0.35 到 0.4 元左右,相差近一半,从成本的角度考虑,铁路更有竞争力。而且货改后,铁路的货运手续简化,便捷程度提高;国家对于包括内蒙古、陕西在内的资源大省的铁路货运也比较重视,这些都是铁路货运的利好方面。”高英杰说。

小型煤矿关闭在即

近期,包括山东、安徽、陕西等多个省份相继出台有关关闭小型煤矿的措施和政策,相关人士向记者分析,相关政策的出台对于整体的煤炭运输市场影响并不大,但对于小型的公路运输企业却有一定影响,而且如果政策在全国推广,南方的小型运输企业受到的影响将更大。

记者在采访中了解到,在山西省类似的政策近两年来一直在推行,大批的小型煤矿已经被关闭,而山西煤炭相关行业对于这一政策已经基本适应。而在政策实施的过程中,公路运输公司却意外的“受伤甚深”。

上文所提及的山西煤炭运输公司的业务部人员告诉记者,在 2012 年到 2013 年山西开始逐步关闭小煤矿的过程中,山西煤炭公路运输受到了很大的影响。

“做公路运输的有很多都是几辆卡车就能跑起来的小型企业,对这些公司来说大型煤矿的单子肯定是接不到的,能接的就是小型煤矿的外包运输。小煤矿一被关,这些企业的处境就比较艰难了。当时周边几个平时挺繁华的货运中心都萧条的很,里面车停的满满的,但都没有货。”这位业务人员说。

而在山西省小型公路煤炭运输企业经历了“阵痛”后,随着小型煤矿关闭政策在全国各个省份的逐步落实,整个公路运输市场都将面临着一次考验,而对于云南、贵州等南方省份来说,这一考验还要来的更严峻些。

“南方的煤矿资源分布和总量都与北方不同,南方地区大型煤矿较少,小型煤矿较多,如果要关闭小型煤矿,对云南、贵州等南部省份的煤炭市场造成的影响可能还要更大一些。”高英杰告诉记者。

当事企业否认接受相关媒体采访

民企获原油进口权真相悬疑

■ 本报记者 陈玮英

连着数日成为关注焦点的新疆广汇能源股份有限公司,2 月 12 日晚间,终于发出澄清公告:经公司核实,公司及控股股东管理层人员近期均未接受相关媒体采访。

而事件的焦点是此前有消息称广汇能源获得原油进口权批文。广汇能源称,报道涉及的公司原油进口经营权与配额批文正在办理情况属实。但最终审批手续仍在办理过程中。

“虽然从 2013 年下半年开始,以及到 2013 年年底,各种关于向民营企业放开原油进口权的消息已经满天飞,但是最终都没有看到文字性的内容。”全国工商联石油业商会相关负责人接受《中国企业家》记者采访时表示,目前,原油进口权向民企放开仍无解,今年是否会放开仍是未知。

接近真相的传言

农历新年后第一个星期一的一则消息令民营油企有些蠢蠢欲动。新疆广汇石油有限公司今年有望获得商务部非国有贸易原油进口经营资质和允许量。

《中国企业家》记者随即向广汇能源核实,一工作人员接听电话后先是表示“没听说”,随后让记者直接联系公司董秘。而在随后几日的报道中广汇能源原油进口权的批文貌似已经落地。

广汇能源在公司公告中称,公司控股子公司新疆广汇石油有限公司根据已经取得的境外油气资源及勘探开发能力,正在申请原油非国有贸易经营权及相应配额。

公开资料显示,2013 年 11 月,广汇能源向政府部门申请原油进口资质。广汇能源准备将旗下哈萨克斯坦斋桑油气项目的原油运至国内,就等着进口资质落地。

事实上,2013 年年底,关于原油进口权放开的消息一时间多的竟有些满天飞的景象。上述工商联相关负责人告诉记者,“原以为在 2013 年年底会有突破性进展,那时,开放原油市场、选择有资质的企业和商务部提供配额,也就是在原有配额基础上,为民营企业增加一部分配额,看似推进得比较快,但是突然之间戛然而止了。”

当时的感觉是“信息慢,但是不知道在什么环节出现问题了。”该负责人表示,确切地说,“这些都是捕风捉影不确定的消息,并没有进一步以文件的形式面世,还都是原来的设想。”

安迅思息旺能源研究与策略中心总监李莉认为,目前原油进口权是否放开还存在较大的不确定性。民企迫切期待市场开放,但决策层还需要考虑如何避免“一放就乱,一管就死”的魔咒。需要非常智慧的制度设计,兼顾国家安全和市场公平。

不过,在中商情报网产业研究院研究员唐淑萍看来,今年原油进

口权民资放开将会成为可能。唐淑萍分析称,发改委多次召开会议专题研究原油进口权放开问题以及 2013 年 10 月发改委印发的《炼油企业进口原油使用资质条件(征求意见稿)》,国家能源局也完成了原油进口权放开的草案的制定,明确了炼油企业进口原油使用资质的条件。“可以看出我国原油进口权开放进入了准备阶段,原油进口权放开的信号不断增强”。

向民企放开的猜想

为什么广汇能源简单的一则消息竟能短时期激起千层浪,足可以看出国内希望打破石油垄断的迫切。

事实上,原油领域的改革非常缓慢,截至目前,全国只有 21 家企业有原油进口资质,而其中很多还是三桶油旗下的子公司。

在原油进口权未被放开的背景下,国内的地炼企业就像被套上了紧箍咒,即使炼油能力再强,也需要受制于人,从拥有进口权的几大国企手中购买原油。无疑,地方炼油厂和大型国有石油集团因油源问题而矛盾逐渐深化。

在上述工商联相关负责人看来,“所谓地炼企业产品质量差,技术落后等等说辞,都是带着某种偏见。”

一家地炼企业相关人士反问记者,“民营企业做的自家生意,怎么会砸了自己的牌子。”

数据显示,2013 年中国原油表