

加快推进油气储备体系建设

能源广角

受地缘政治冲突刺激,国际油价自2014年以来首次突破每桶100美元大关。俄罗斯是世界第二大石油出口国和世界第一大天然气出口国,在世界油气市场举足轻重。持续升级的俄乌冲突,再次引发人们对能源价格飙升和能源供给短缺的担忧。

此番油价“破百”是多重因素叠加的结果。一方面,全球原油需求稳步恢复,但国际原油库存和闲置产能两大关键指标都处于历史低位,造成供给不足;另一方面,全球碳减排浪潮下,许多国家和企业削减了勘探预算,上游油气投资持续减少。此外,扑朔迷离的国际局势,加剧了全球原油供给的不确定性,再加上短期内资金情绪助推,使得国际油价迈向阶段新高。

考虑到高油价潜在的破坏性冲击,国际能源署(IEA)日前发布声明称,将继续密切关注市场并评估启动应急石油系统的必要性,IEA成员国随时准备采取集体行动,确保全球石油市场供应充足。美国、澳大利亚、日本、韩国纷纷表示,如果俄乌冲突影响到全球石油供应,将考虑释放战略石油储备。数据显示,截至2021年12月底,IEA成员国的石油总库存接近41.6亿桶,其中15亿桶为政府应急储备。

受IEA成员国石油抛储消息影响,国际油价一度短线下挫。但考虑到全球日均1亿

桶的石油消费量,各国释放的储备量很快就会被供不应求的石油市场吞没。从中长期来看,石油抛储难以对油价产生持续影响。去年11月,在施压“欧佩克+”增产未果后,美国批准从战略石油储备中释放5000万桶原油,以应对不断飙升的油价。但截至目前,仍未抑制住脱缰的油价。

虽然无法彻底扭转涨势,但战略石油储备的重要性是毋庸置疑的。1973年第一次石油危机后,发达国家联手成立了国际能源署。这是发达国家保障能源安全的联合行动,其宗旨是成员国共同采取措施,控制石油需求,在紧急情况下分配石油,并规定成员国有关义务储备相当于90天净进口量的石油。

从西方国家的经历来看,虽然战略石油储备不能从根本上抑制石油短缺带来的价格上涨,但在应对某些突发事件,一定周期内保障国家能源安全和稳定石油市场,还是很有有效的。2005年9月,为帮助缓解因美国飓风造成的石油市场紧张局面,IEA宣布,该机构

所有成员国一致同意动用战略石油储备,为期30天,总计投入市场的石油将达6000万吨。这是在平时时期,IEA及其成员国最大规模的一次动用石油储备行动,最终促使当时的国际油价连续大幅回调。

由于资源禀赋和经济结构原因,我国石油对外依存度高达70%以上。世界石油市场变化,对我国石油安全的影响主要表现在两方面:其一,存在国际石油供应暂时短缺的可能;其二,国际石油价格有可能出现短期内大幅波动,石油价格过高可降低GDP增长速度,价格过低将使国内石油行业亏损。因此,建立成熟的国家战略石油储备体系,对我国经济社会发展极为重要。

2001年,我国明确提出要建立石油战略储备,并规划从2003年起,分三期完成油库等硬件设施建设。从目前可查的国家公布的最新石油储备数据来看,截至2017年年中,我国已建成9个国家石油储备基地,利用上述储备库及部分社会企业库容储备原油

3773万吨。总体上看,我国石油储备体系建设取得积极成效,但与发达国家相比,在规模、结构、体制等方面依然存在一定差距。

作为油气进口大国,应把油气储备体系建设摆到与油气勘探开发投资同等重要的位置,加快形成政府储备、企业社会责任储备和生产经营库存有机结合、互为补充,实物储备、产能储备和其他储备方式相结合的石油储备体系。建立健全地方政府、供气企业、管输企业、城镇燃气企业各负其责的多层次天然气调峰和应急体系。多措并举应对可能出现的国际油气供应中断和价格波动。

从更高层次来看,在坚定不移加快推进清洁能源转型的同时,应健全能源供应保障和储备应急体系。统筹能源绿色低碳转型和能源供应安全保障,提高适应经济社会发展的各种极端情况的能源供应保障能力,优化能源储备设施布局,完善煤电油气供应保障协调机制。完善煤炭、石油、天然气产供储销体系,探索建立氢能产供储销体系。积极推动流域龙头水库电站建设,提升水库储能、运行调节和应急调用能力。



本报记者

顾阳

动力电池原材料亟需保供稳价

本报记者 杨忠阳

产业聚焦

“再过几天,您看的这款车要涨5000元左右,建议在涨价前赶紧下单。”近日,在位于北京市朝阳区的广汽埃安鑫鹏广源店,一位销售经理对前来看车的消费者“温馨提示”。

今年以来,包括特斯拉、比亚迪、小鹏等近20家车企陆续发布涨价公告,新车上涨幅度从千元到万元不等,但主要集中在3000元到6000元区间。多家车企表示:“相较于补贴退坡给企业带来的影响,目前车企主要的成本压力来源于原材料涨价。”

原材料涨价企业承压

近日,长城汽车旗下欧拉黑猫、白猫两款车型停产的消息刷屏。“我们已将费用分摊做到极致,但停止接单最关键的原因还是亏损,原材料价格持续上涨,加上新能源汽车补贴政策下调30%,这让黑猫、白猫两款车型处于艰难境地。”长城欧拉品牌CEO董玉东说,“现在每卖一辆车,就亏损1万元。”

作为新能源汽车心脏,当前动力电池价格占整车成本近一半。然而,从上游镍、钴、锂等资源,到碳酸锂、氢氧化锂、六氟磷酸锂等关键原料,动力电池原材料价格纷纷上扬,让电池生产企业和主机厂不堪重负。

以动力电池中的主要材料碳酸锂为例,2021年初电池级碳酸锂仅为5万元/吨,但目前价格已突破46万元/吨,上涨超8倍;六氟磷酸锂从10万元/吨上涨至50多万元/吨;电池级钴从20多万元/吨上涨至55万元/吨;硫酸镍从2万多元/吨上涨至4.1万元/吨。

持续上涨的原材料价格,给动力电池生产企业带来巨大经营压力。去年11月,比亚迪宣布电池产品涨价20%,国轩高科以及鹏辉能源随之跟进,宁德时代也不得不上调了部分电池价格。

“此次原材料价格上涨幅度过大,单靠产业链的某一环节很难消纳全部上涨。”中国电动汽车百人会副理事长董扬表示,由于中国新能源市场前期是由财政补贴培育而成,市场不会接受新能源汽车价格明显高于同等级传统汽车。因此,新能源整车涨价空间极小。如果电池涨价幅度超过新能源整车企业可承受的程度,极有可能出现两年前新能源汽车产销量下降的局面,颠覆我国新能源汽车高速发展的大好形势。

此外,动力电池生产企业与材料生产企业也处于急速扩张期,严重依赖资本市场支撑发展。“如果由于消纳原材料涨价的成本造成财务状况明显恶化,会严重影响资本市场的信心,阻断动力电池及材料生产企业发展的势头。”董扬对此深感担忧。

三因素导致价格飙升

原材料价格的大幅上涨,也引发业内的反思。“首先是供需失衡,原材料产量增加的

右图 在河南平顶山市宝丰县龙兴湖公园,市民使用充电桩为新能源车充电。

何五昌摄(新华社发)

下图 图为宁德时代电池顶盖焊接工序。(资料图片)



幅度跟不上新能源汽车增长的幅度。”董扬坦言。

作为全球最大的新能源汽车市场,2021年中国新能源汽车销售完成352.1万辆,同比增长近1.6倍,连续七年位居全球第一。受到新能源车需求的强烈带动,动力电池供不应求。同时,储能电池的快速普及,对锂价也形成进一步抬升。工信部发布的锂离子电池行业运行数据显示,2021年全国锂离子电池产量324GWh,同比增长106%,其中消费、动力、储能型锂电产量分别为72GWh、220GWh、32GWh,分别同比增长18%、165%、146%。其中,锂电四大关键材料产量增长迅猛,正极材料、隔膜、电解液增幅接近100%。

其次是部分原材料主要依赖进口,相关行业缺乏国际定价权。根据中国有色金属工业协会数据,2021年我国65%的锂原料需要进口。青海盐湖资源丰富,但目前年产量为4万吨LCE(碳酸锂当量)左右,在全球锂盐供应中占比较小,且产品品质无法完全达到电池级要求。西藏盐湖受限于当地基础设施、环保和海拔等原因,目前已进入生产状态的只有甲基卡锂矿和业隆沟锂矿,在建项目为李家沟锂矿,待开发项目为措拉、党坝和德扯弄巴锂矿。



2021年

中国新能源汽车销售完成

352.1万辆

▲ 同比增长近1.6倍

全国锂离子电池产量

324GWh

▲ 同比增长106%

此外,原材料供应商、中间商利用行业景气度联手资本炒作现象也不应忽视。2021年7月29日,澳洲锂精矿供应商Pilbara(简称PLS),在其拍卖平台上公开拍卖少量锂辉石精矿,拍卖价格1250美元/吨,远超同期市价735美元/吨。同年9月14日PLS进行第二次拍卖,更是拍出了2240美元/吨的天价(同期市价1000美元/吨)。这也大幅提高了市场对锂盐价格的预期,碳酸锂价格加速上涨,短短3个月就涨了18.5万元人民币/吨。

2021年9月30日,赣锋锂业联合海外其他四家锂资源企业:SQM(智利化学矿业公司)、Orocobre(澳洲上市的锂盐生产公司)、Pilbara(澳洲上市的锂矿业公司,即PLS)和AMG(巴西锂盐公司),成立国际锂业协会(ILiA),声称为全球锂行业及其利益相关者发声。这使得本就属于小金属品种的锂行业更进一步集中,让新能源下游产业担忧上游资源商联手控制锂盐价格,制造需求恐慌,加剧了各环节囤货。

保供稳价需全产业链共同应对

从世界范围内看,新能源汽车处于高速发展期,原材料生产能力建设速度跟不上新能源汽车发展速度,供需错配的状况在一段时间内也难以完全改变。据SNE统计和预测,2025年动力和储能用锂电池将超过1400GWh,锂、钴、镍等上游资源需求量巨大。

锂、钴、镍等资源是锂电池的核心原材料,正确认识和把握锂电池初级产品供给保障,具有重要战略意义。宁德时代新能源科技股份有限公司董事长曾毓群表示,当前锂资源供需形势严峻,行业发展面临挑战,亟待“保供稳价”。他认为,一方面要加快国内锂资源勘探开发,保障供应链安全;另一方面要加强自主创新和技术攻关,提升资源循环高效利用水平。

“汽车产业是国民经济的重要支柱产业,新能源汽车将成为汽车产业的主流,动力电池将成为万亿元级的大产业,但新能源汽车及动力电池生产的重大波动,会给社会经济发展带来不稳定因素。”董扬为此建议,一是政府主管部门需要对动力电池材料市场进行监管,打击哄抬物价行为,及时抑制非正常波动。二是动力电池主要原材料要按照大宗商品建立价格协调机制。既需要建立国内期货市场机制,还需要主动参与国际市场价格协调机制。三是企业要加大对动力电池原材料产业的投入。

中国动力电池产业创新联盟秘书长许艳华表示,提升动力电池产业全球竞争力,实现“保供稳价”,关键在于加强对矿产资源和上游原材料在全球的布局。如果上游矿产资源无所有权、关键原材料没有定价权,动力电池制造业就会沦为“辛苦而不赚钱的组装工”,新能源汽车产业就难以实现高质量发展。

随着北京冬奥会圆满闭幕,执行视频转播工作的一批暂时进境大型转播车也完成了使命,以海运方式于2月25日复运出境。这是首票北京冬奥会参赛国家(地区)奥委会的出境物资,也标志着冬奥物资出境正式拉开帷幕。

为确保冬奥物资顺畅通关,北京海关牵头成立跨关区协作工作领导小组,统筹部署京津冀三地海关开展协作,提前分析研判冬奥进出境物资数量变化和趋势特点,通过“一体谋划,一体实施”,共同做好冬奥物资的申报、查验等工作。

今年是京津冀协同发展战略落地实施的8周年。8年来,三地海关合力促进通关便利化,不断释放改革红利,口岸营商环境持续优化提升。据统计,京津冀地区进出口值从2014年的3.74万亿元增至2021年的4.44万亿元,增长了18.7%。

为进一步优化口岸营商环境,天津海关结合口岸进出口货物物流模式和企业实际需求,创新推出了“进口货物”“船边直提”和“出口货物”“抵港直装”业务模式改革,利用海关京津冀一体化机制,同步向京津冀企业推广,进一步压缩进出口货物边境合规时间和成本,助力企业融入“双循环”,为推进开放型经济高质量发展提供新动能。

在“进口货物”“船边直提”模式下,京津冀三地企业可实现在当地办理通关手续,在天津口岸从船边卸货车直接送往企业,港口进口集装箱提箱用时由原先的1天至2天,最短可以压缩至1.5小时,作业环节可以由原先的6个最少压缩到3个。目前,“船边直提”适用范围从初期的一般贸易货物逐步扩展至保税货物、海铁联运过境货物等,商品范围从进口汽车零部件扩展至所有进口商品。

“抵港直装”业务模式助力出口货物通关作用更加明显。据介绍,外贸企业在当地海关完成提前报关后,可由工厂直通天津港码头,海关实施码头运抵、码头查验等通关保障措施,外贸企业出口集港预期可由5天压缩至最短1天至2天。

据三地海关统计,2021年,有20.55%的进口集装箱货物通过“船边直提”方式实现快速提箱,有14.68%的出口集装箱货物通过“抵港直装”方式实现运抵后快速装船出运。得益于上述改革,天津口岸进口、出口整体通关时间分别为34.93小时、0.74小时,同比分别压缩17.3%和48.6%,成为“京津冀最便捷出海口”。

聚焦海关业务协同,全面提升贸易便利化水平,是三地海关强化协作的着力点。由天津海关联合天津港集团共同建设的“关港集疏港智慧平台”,将“网约车”理念融入港口集疏运作业,通过科技创新,为京津冀企业通关便利赋能。

目前,“关港集疏港智慧平台”已认证司机约1.9万名,车辆1.8万辆,累计撮合量已超过93万箱,辐射29个省份。平台服务覆盖范围主要为京津冀企业,近70%的货物均流向了京津冀地区,越来越多的北京企业、河北企业主动参与改革,通关满意度正在稳步提升。

近日,在“保税展示交易”模式下,近百台来自北京的古董汽车亮相天津东疆汽车文化艺术中心,以“一个世纪的传奇——经典古董车展”为主题的古董车展拉开帷幕。

据了解,“保税展示交易”是指经海关注册登记的海关特殊监管区域内企业,将海关特殊监管区域内保税货物凭放行后运至区域外进行展示和销售的经营活动。在传统模式下,进口货物必须先整体完税后才能进入国内市场销售;而采用保税展示的方式,综保区内企业无需先行支付税款,在完成担保后,保税货物就可以在海关的监管下出区展示和交易。

东疆艺术品保税发展有限公司负责人表示,这批老爷车来自北京中华世纪坛当代艺术馆,采用这一新模式,节约了企业运营成本,保障了展品安全。在京津冀地区拓展推广“保税展示交易”等创新政策,不仅助力三地企业构建区域协同创新共同体,还有助于推动外贸新业态新模式发展。

更多改革创新还在试点中,比如三地海关开展跨关区附条件提离、合并检查等业务改革。此外,北京海关、天津海关制定实施两地高级认证企业免担保跨关区共享机制等,企业相关担保业务可在京津两关同步申请、同步报批、同步实施。

本版编辑 周雷 吉亚娇 美编 高妍

中国信达资产管理股份有限公司深圳市分公司 深圳市盈兴实业有限公司等954户债权资产包招商公告

中国信达资产管理股份有限公司深圳市分公司拟对深圳市盈兴实业有限公司等954户债权资产包进行招商。截至2022年1月31日,该资产包本金余额为843,411.86万元。

中国信达资产管理股份有限公司深圳市分公司已于2022年1月25日在《经济日报》和信达公司官网刊登深圳市盈兴实业有限公司等954户债权资产包的《资产处置公告》,且公告及受理征询或异议有效期20个工作日已届满。因处置计划调整,在原本956户包中剔除了深圳丹和贸易有限公司和深圳市伊卡珠宝首饰有限公司两户债权,敬请注意。现就剔除后的954户资产包进行招商,资产包详情见公司网站www.cinda.com.cn。

中国信达资产管理股份有限公司深圳市分公司面对国际和国内两个投资人市场,欢迎符合《资产处置公告》要求的交易条件的社会各界投资者踊跃参与、洽谈购买等事宜,若有异议或购买咨询请致电或来函咨询。

联系人: 张先生, 黄先生, 李先生
联系电话: 0755-82969850, 0755-82969830
0755-82969853

电子邮件: zhangzhiqiao@cinda.com.cn, huangshaokai@cinda.com.cn, lihaolin@cinda.com.cn

联系地址: 深圳市福田区深南大道1003号大中华国际金融中心(东方新天地广场)A座20-21层

特别提示: 以上资产信息仅供参考,信达公司不对其承担任何法律责任。

中国信达资产管理股份有限公司深圳市分公司
2022年3月3日