

“重点项目追踪

河南油田救活“报废”泌浅 10 区块

中石化河南油田采油二厂古城油田在泌浅 10 区块,运用氮气辅助采油技术,使泌浅 10 区的阶段采收率提高了 19 个百分点,相当于增加可采储量 8.4 万吨。

泌浅 10 区有生产油井 196 口,运用氮气辅助采油技术的油井多达 170 多口,占油井总数的 87%。今年年初,技术人员在氮气辅助采油技术基础上,将首创氮气辅助面积注汽技术应用于泌浅 10 区中心汽窜井区,并获得较好效果,累计增油 4800 余吨。其中,古 J51421 井 2003 年投产生产 IV 9 层,属特稠油,因吞吐效果变差,为改善该井吞吐效果,第 8 周期开始实施氮气辅助吞吐,第 10 周期氮气助排效果变差,第 11 周期通过优化潜力段的注汽量、亏空段的氮气量及采注比,改善了该井氮气辅助吞吐效果,周期产油上升了 169 吨,日产油水平增加了 12 吨,油汽比提高了 0.20。

(胡强)

中国航天成功研发低功耗芯片

每年 6 月至 8 月,藏羚羊迁徙都是青藏高原上一道独特的风景线。与以往不同的是,今年有 20 个特别的“北斗定位项圈”佩戴在藏羚羊脖子上,为藏羚羊迁徙保驾护航。

“北斗定位项圈”由中国航天科技集团公司第九研究院 772 所专门研制,其特别之处在于,项圈中北斗导航芯片是该所科研人员研发成功的一款中国目前业界同行中功耗最低的芯片,比其他同类芯片可节省一半功耗,“工作+待机”时长设计指标达 18 个月,从而能利用北斗卫星导航系统,对藏羚羊迁徙过程实施长时间监测、定位。

(孙自法)

三峡库区首席城市综合体通过竣工验收

8 月 7 日获悉,中国建筑第二工程局有限公司承建的三峡库区首席城市综合体—万州万达广场项目顺利通过竣工验收。

该项目总建筑面积逾 21 万平方米,投资约 20 亿元,集大型百货、商业步行街、高级影院和五星级酒店于一体,是三峡库区投资最大、规模最大、档次最高的城市综合体。项目将辐射周边 11 个区县近千万消费人群,推动渝东北地区现代服务业加快发展,开创三峡库区现代商业建设新纪元。

(钟见)

青海盐湖金属镁 4 号焦炉点火烘炉

8 月 5 日,由中国中冶所属中冶焦耐工程技术有限公司总承包建设的青海盐湖工业集团股份有限公司金属镁一体化项目 240 万吨/年焦化工程 4 号焦炉顺利点火烘炉。

该焦化工程位于青海省格尔木市察尔汗盐湖地区,平均海拔 2680 米,为中冶焦耐海拔最高的总承包项目,也是其有史以来合同额最大的总承包项目。

(中冶)

中航工业首批 20 兆瓦示范项目启动

中航工业集团 400 兆瓦分布式光伏发电示范项目中的首批 20 兆瓦示范项目,日前在石家庄启动。该项目是我国目前规模最大的分布式光伏发电项目单体工程,建成后发电量将超 4 亿度,对分布式光伏发电应用市场具有示范效应。

据介绍,按照三类日照城市(日均有效日照 3.5 小时)计算,400 兆瓦项目全部建成后,年发电量约为 4.4 亿度,25 年总发电量约 110 亿度,相当于节约标准煤约 440 万吨,减排二氧化碳约 1093 万吨,减排二氧化硫 33 万吨,氮氧化物 16.5 万吨,可大幅度降低能源消耗,具有较好的经济和社会效益。

(人民)

广西资兴高速公路开工

近日,中国高速公路网安(康)至北(海)公路重要组成部分——广西资(源)兴(安)高速公路破土动工。这条沟通湘桂两省的高速公路,将形成连接桂林喀斯特峰林地貌、八角寨丹霞地貌和张家界砂岩地貌三种我国极具代表性自然景观的大旅游新通道。

由中国铁建投资建设并管理的广西资源至兴安高速公路线路长 82.745 公里,采用 4 车道高速公路标准建设,设计时速为 100 公里。初步设计概算投资 96.3 亿元。计划三年建成通车。工程沿线地质复杂,路基高填深挖段多,桥梁、隧道总长 35.207 公里,占全线的 43.7%。

资源至兴安高速公路,是广西东部重要公路通道。

(中铁建)

波音 787 故障频频 空客或后来居上

■ 刘亮 柴进 宗禾 报道

全日本航空公司近日表示,旗下 3 架波音 787 型“梦想”式客机的灭火系统线路发生故障,致使另一家航空运营商日本航空公司航班取消。

坏消息不断增加,希望以“梦想客机”B787 稳固行业地位的波音公司,已越来越难以遏制竞争对手追赶的脚步。

从 7 月 12 日至 29 日,短短 17 天时间,由于 B787 出现故障,导致航班停飞或返航的事件已至少有 6 起。

7 月 29 日,一架全日空 B787 客机因为电脑系统发生故障,临时取消航班。此前,埃塞俄比亚航空公司一架 B787 客舱起火;7 月 13 日,海航引进的首架 B787 也出现机械故障,不得不更换飞机执飞。

从 2011 年 9 月波音首架 B787 交付至今,已有近两年时间,B787 一直故障不断。尽管波音一再强调 B787 是安全的,也无法打消人们对 B787 的质疑。

与此同时,波音的老对手空客已在加速扩张,在中国乃至全球市场蚕食波音的市场份额。

灭火系统存安全隐患

北京时间 8 月 14 日晚间消息,日本全日空控股公司当地时间 14 日表示,公司在旗下三架波音 787 梦想飞机引擎的灭火系统中发现存在电气布线方面的安全隐患问题。

全日空的一位女发言人向记者表示,上述问题是在其中一架波音 787 梦想飞机接受航前检查时被首次发现。全日空目前运营着全球最大的波音 787 梦想飞机机队,该机队共有 20 架波音 787 梦想飞机。该公司正计划启动调查以明确电气布线存在隐患是否是导致此前飞机引擎起火时灭火装置工作失灵的原因。

就在全日空宣布发现引擎内部存在安全隐患之后,日本另一大航运企业日本航空紧急下令一架飞往赫尔辛基途中的波音 787 梦想飞机返航并对飞机进行彻底安全检查。日本航空的一位发言人表示,日本航空目前正在对旗下拥有的共计 10 架波音 787 梦想飞机进行详细检查。

自 2009 年 12 月首飞以来,波音 787 梦想飞机已遭遇一连串安全问题的困扰。最近一次发生在 7 月 12 日,当天停放在伦敦希思罗机场的一架埃塞俄比亚航空公司波音 787 梦想飞机发生起火事故。

B787 为何故障频频

被认为是当今最先进民航客机的 B787,其实是一款急于求成的产品。

广东昌盛飞机设计有限公司研究员周济生说,B787 在民航飞机中,首次实现了复合材料重量占总重量的 50%,这能让飞机更轻更节油。

波音中国公司提供的资料也显示,借助新型发动机、轻型复合材料、高效系统和先进气动性能四项技术,B787 能比同尺寸的民航飞机节省多达 20% 燃油。

这些创新的负作用是,B787 需要直面更大的风险。业界一个普遍观点是,新飞机不宜过多使用新技术,如果新技术比例超过 20%,就很可能影响

飞机安全性,但 B787 显然已经越线。

有意思的是,在推出 B787 之前,波音一直是一个设计理念偏保守的公司。

一个例子是,从 A320 开始,空客飞机的驾驶员操纵杆都采用侧位杆方式,从而将仪表盘清晰呈现给驾驶员,不遮挡驾驶员的视线。波音则仍采用中央操纵杆方式,这样操纵杆夹在驾驶员两腿之间,最多要拉到肚皮附近,座椅要前后移动,甚至座椅坐垫中间要开缺口。

周济生回忆说,上世纪 80 年代他去波音拜访,当时波音工程师就已在讨论是否采用侧位杆设计,但直到现在,这个讨论仍未有结果。

这样一家设计理念偏保守的公司,却研发出了一款“集中高密度使用新技术”的飞机,原因在于,空客正一点点蚕食波音的市场,迫使波音急于推出战略产品,以改变被动局面。

此外,B787 的故障不断,还与它的供应链管理有关系。过去,波音的机体部件都自己公司生产,配套件则来自全球供应链。但 B787 的零部件,却更多地依靠分布在全球的供应商来生产。这使得波音不得不面对驾驭新技术和管理供应链的双重挑战,在 B787 的生产过程中,就曾因供应商制造的标准件不合格,导致局部返工的情况,延误了飞机下线。

空客或将后来居上

近年来,尽管波音、空客看似势均力敌,但空客已开始挑战波音的行业老大地位。

从 2003 年开始,空客的全球飞机年交付量就已超过波音,并且逐年稳步增长。截至 2012 年年底,空客、波音的民用飞机储备订单数量分别为 4682 架和 4373 架,空客领先波音。

而在中国市场,空客的销量上升势



项目	A350-800	A350-900	B787-800
翼展		61.1M	58.8M
机长	58.8M	65.2M	55.5M
机高		17.2M	16.5M
标准载客数	253	300	217
空机重	170T	180.5T	154T
最大起飞重量	245T		218T
最大载重航程	1633KM	13900km	15700KM
邮箱容量		19100L	

三大钢企涨价 带动多地钢厂跟进

■ 刘溪若 报道

继武钢沙钢上调 9 月钢材出厂价格后,8 月 13 日国内钢企龙头宝钢也出台 9 月产品价格,各主力品种上调价格在 120 元-150 元不等,为 4 个月来宝钢首次调价。受三大钢厂调价影响,14 日包括山东、河北、江苏多地区钢材价格集体上涨。

三大钢厂先后涨价

7 月以来,原本的行业淡季,钢市却迎来了年内最大的一波上涨行情。西本新干线的数据显示,截至 14 日,钢材综合价格指数累计上涨 300 元/吨,

涨幅达 8.24%。

8 月 12 日,武钢率先调价,公司宣布上调了 9 月板材的出厂价,对主力品种中,热轧、冷轧、酸洗钢上调幅度均过 100 元/吨;沙钢方面则上调 8 月中旬建材价格。

时隔一日,此前一直谨慎平盘的宝钢,出台了上调 9 月份出厂价的通知。其中热轧上调 150 元/吨;酸洗、普冷、热镀锌、彩涂等主力产品上调 120 元/吨,4 个月来首次上调钢材价格。

至此,代表国内钢价风向标的三大钢企纷纷涨价,受此消息提振,14 日山西、四川、河北、江苏、山东、天津多地钢企集体上调产品出厂价;涨价幅度从 20 元到 200 元不等。

头更为明显。

2005 年,空客在中国飞机总数为 243 架,只占当时中国 100 座以上现役飞机总数的 32%。但到今年 5 月底,空客在中国飞机数量已增长到 918 架,占 100 座以上民航飞机总数比例已超过 49%。

“到 2015 年底,空客在中国民航飞机市场的占有率能突破 50%。”2011 年 9 月,时任空客中国公司高级副总裁陈菊明(现任空客中国公司总裁)说。

周济生认为,空客与波音的服务、定价策略等都没有太大差异,除了产品本身因素外,空客在中国市场销量上升的一个重要原因,就是跟中国开展深度的工业合作方面,空客表现更为积极。而波音则相对保守。

虽然波音和空客都已将中国企业拉入自己的供应链体系,但空客更进一步。2006 年,空客应中国政府邀请,在天津设立了 A320 总装线,目前每年能完成总装并交付 50 架左右空客 A320 系列飞机,这些飞机大部分都销售并留在中国。

这种深度工业合作,进一步拉近了空客与中国各方的关系。“虽然这种总装线,不可能让中国企业获得空客的民航飞机制造技术,但起码培训了一批技术工人,并让中方管理人员学到了管理经验。”一位接近空客的人士评价。2012 年 8 月,天津保税区、中航工业集团公司组成的中方联合体,已经与空客公司签署空客 A320 系列飞机天津总装线二期合作的框架协议,天津总装线一期项目 2016 年一季度截止后,将继续开展二期项目。

陈菊明透露说,在天津生产空客 A320neo 飞机,将是二期项目中的重要内容。

陈菊明总结说,空客 1985 年进入中国市场,现已经历了近 30 年,到第四个 10 年,空客将不再是追随者,而将成为中国民航飞机市场的领跑者。

“玉航观察



中国经济刺激应避免走老路

■ 特约评论员 肖玉航

经济刺激历来是把双刃剑,运用得好可以使经济出现较好的平稳发展,运用不佳则会带来严重通货膨胀、资产泡沫及巨大的产能浪费与环境代价。2008 年中国推出了四万亿的经济刺激方案及巨额的信贷投放,同时产业、行业经济刺激规则此起彼伏,涉及所有区域与绝大多数行业。近两年来,对于经济刺激的正负面评价均非常突出,而今年以来,经济增长乏力、就业形势严峻、债务风险急增等市场信号明显,虽然管理层避免谈及再行经济刺激,但从近几个月的情況变化来看,实际上,中国经济刺激信号已非常明显,只是宣传与口号式的模式减少而已。从形式与内容对照来看,尽管有所变化,但目前仍体现老路迹象,值得谨慎。

从今年情况来看,前二个季度中国 GDP 回落较为明显,而债务风险、影子银行、企业经营效益出现不同程度的危机信号。6 月初,社会层面传出发改委要以城镇化为中心进行巨额经济刺激,但始终没有官方正式的表态,也体现出新管理层对口号式的刺激的慎重态度,但这并不影响笔者认为中国再行经济刺激信号出现的判断。

一般而言,中国经济刺激往往从信贷和产业两个方面来进行刺激,而这两个方面实际上已体现出明显的刺激信号,只是有别于以往的大力宣传而已。

信贷角度来看,人民银行日前公布的金融统计数据显示,7 月信贷及货币增长超过预期。7 月新增人民币贷款 6999 亿,同比多增 1598 亿;广义货币供应量(M2)增速从上月的 14%加速至 14.5%,M1 增速从上月的 9%加速至 9.7%。7 月末,广义货币(M2)余额 105.24 万亿元,同比增长 14.5%,比上年同期高 0.6 个百分点;狭义货币(M1)余额 31.06 万亿元,同比增长 9.7%,同期高 5.1 个百分点,这说明管理层对信贷政策的一种态度。同时,我们研究发现,地方信贷支持也非常明显,比如中国四大行之一的中国农业银行在 8 月初和上海市政府签署协议,协议称该行将向上海市政府提供 2500 亿元的信用贷款,这相当于上海市去年 GDP 的 12.5%。以支持在中国大陆建立一个类似香港的自由贸易区;广东、福建等也有类似信贷变化的信号体现。

从产业政策刺激的角度来看,城市化建设虽然没有以巨额规则刺激推出,但实际上各地城市化建设的安排仍在继续推进,产业其它方面如中国政府网 2013 年 8 月 11 日公布了《国务院关于加快发展节能环保产业的意见》,提出“节能环保产业产值年均增速在 15% 以上,到 2015 年总产值达 4.5 万亿元,成为国民经济新支柱产业”的目标;2013 年 7 月,国务院批准了我国利用世界银行(行情专区)贷款 2014-2016 财年贷款备选项目规划,规划中共安排 42 个项目等。

信贷规模的大幅度增长及产业经济刺激规划或意见的再次出现,实际上是经济刺激的重要信号,种种迹象表明,经济刺激的方式和进程正在展开,但这种在 2008 年以来巨额经济刺激过后,再行经济刺激的模式如果运用不好,则可能带来严重的问题,其前次累积的风险与问题或在短期内有所掩盖,但一旦失效或引发巨大的危机,则可能导致经济刺激负作用全面爆发。

尽管中国政府不愿多谈经济刺激,但由于经济增长、就业形势及部分产业等形势严峻,其推出经济刺激也是无奈之举。笔者认为,当前中国经济中的债务风险与影子银行风险、资产泡沫、土地财政、环保问题等所形成的问题非常突出,虽然政府采取经济刺激政策的初衷是好的,但市场经济中的优胜劣汰、适者生存机制不能破坏,此刺激非彼刺激,但形势与内容仍有较大的相似,即信贷闸门、产业规划的老路仍在推行,对于此,笔者深感忧虑。中国经济刺激不能再走高消耗、重复建设、资源浪费与污染及泡沫化信贷的老路,需要走新兴战略与环保、控制货币总量,以质取胜的新路。

(作者简介:资深市场研究人士,在国有企业、美资公司从事高级管理工作多年,并执业证券市场研究 10 年以上,多年来在国内外主流媒体发表财经、证券市场研究等文章近万篇,具有国家证券执业一级资格证书,研究方向为市场经济与证券市场策略、公司研究)