

Companies

■聚焦铁矿石贸易

淡水河谷：正与亚洲厂商洽谈上调铁矿石价格

业界恐此举将致铁矿石价格机制步入恶性循环

◎本报记者 徐虞利

当地时间9月9日，国际矿业巨头淡水河谷公司终于证实，正在与亚洲钢铁制造商洽谈上调铁矿石价格。若最终达成涨价协议，公司收入将会小幅增加，但不会超过3%。

上周，中国主要钢厂陆续收到了淡水河谷的调价函，日本钢厂也收到相关通知。专家表示，在目前铁矿、钢材市场低迷的情况下，此举将进一步打破传统的铁矿石定价机制，亚洲钢厂不会轻易答应其涨价要求。

淡水河谷在声明中称，公司提供的这一地区参考价格与其向欧洲钢铁制造商提出的价格相一致；因铁矿石品质不同，亚洲钢铁制造商支付的价格要比欧洲同行低11.0%至11.5%；但并不能确保谈判最终会导致铁矿石价格上涨。资料显示，淡水河谷至2008年6月的12个月总收入为355亿美元。

今年2月，淡水河谷与亚洲大部分主要钢铁制造商及几家欧洲公司达成涨价协议，向亚洲钢铁制造商出口的巴西南方系统精矿价格上涨65%，卡加拉斯粉矿涨价71%；同时，向欧洲钢铁商提供的巴西南方系统精矿价格上涨65%，卡加拉斯粉矿上涨66%。卡加拉斯粉矿的涨价幅度不同是因为欧洲钢铁商原本的基础价格较高，淡水河谷正在试图解决这一价格差异问题。

新日铁等日本钢铁厂虽然对涨价行为提出了抗议，但淡水河谷公司已经表示，如果达不到涨价协议，就将断绝铁矿石供应。业界均认为，澳大利亚两大矿业巨头必和必拓和力拓今年与钢厂谈成的铁矿石85%的涨幅高于淡水河谷，是该公司单方面

提价的主因，因为澳洲供应商打破了传统的全球铁矿统一涨幅规则。由于目前中国钢厂惨淡，国内企业都表示，淡水河谷铁矿按提价后计算，到岸价已高于欧洲，成本压力空前，企业不会与淡水河谷达成相关协议。据悉，中国钢协对此也表示反对并将授权宝钢解决此事。

MY STEEL研究中心研究员曾节胜表示，如果钢铁企业不同意其要求，淡水河谷或许会以减少供应量尤其是高品位矿石的供应相要挟。但在目前的高成本压力下，钢铁企业不会有此前那么大的动力，鉴于淡水河谷的要求不符合国际谈判规则，其过分强烈的要求必将遭到钢铁行业的抵制。

如果说2008年铁矿石谈判导致原有的机制已被撕开一个不小的缺口的话，2009年这一机制很有可能完全丧失存在的基础。如果说以前在是否坚持传统的价格机制上，淡水河谷和澳洲供应商相互较量的话，现在由于澳洲供应商获得了“海运溢价”而打破平衡，淡水河谷已经没有坚持阵地的必要。未来，淡水河谷与必和必拓这两家矿业巨头很可能互视对方为“参照物”——必和必拓要求海运费用补偿，淡水河谷希望亚洲钢厂执行“欧洲价格”，必和必拓再次要求补偿，恶性循环往复，全球铁矿石价格体系将出现严重混乱，继而有可能名存实亡。“曾节胜说。

他认为，必和必拓早就提出废除年度谈判的形式，进而形成介于现货市场与传统的年度谈判机制之间的一种混合型铁矿石销售体系。如果2009年铁矿石谈判出现僵局，将为澳洲供应商实行指数定价提供有力的借口。



机构：铁矿现货价将引领长协价回落

◎本报记者 徐虞利

国内钢铁咨询机构联合金属网昨日发布报告称，国内进口铁矿石现货价格可能在2009年矿价谈判开始前，回落到与长期合同价格同样水平，甚至低于长期合同价格。

报告指出，目前，现货市场上的印度铁矿石价格，比2008年3-4月最高时下跌了30%，同样品位的现货矿对长期合同溢价仅为10%，如62%澳大利亚粉矿长期合同FOB价格为90美元/吨，目前印度62%粉矿现货价格为95-100美元/吨。

2007年两者溢价长期超过100%，2008年谈判结果使长期合同价格大涨71%后，现货价格仍高出长期合同价格上涨96.5%，涨幅超过粉矿，目前同品位块矿的现货价格和长期合同价格已经倒挂。多数业内人士预测，进口铁矿石现货价格可能继续表现出下行走势。

报告认为，目前现货铁矿石价格非短期调整，而是周期性下跌，现货价格仍比2007年上半年高100%，未来市场将由现货价格引领长期合同价格回落，正如过去6年现货价格引领长期合同上涨。

中巴海运运费 跌近50美元关口

◎本报记者 徐虞利

昨日，海关公布数据，8月份国内铁矿石进口3740万吨，较7月减少223万吨。目前在国内港口库存铁矿石超7000万吨，这也导致国际海运运费近期不断走低，巴西至中国的海运价格9日为5006美元/吨。

海外船务经纪人表示，中国港口囤积着大量的铁矿石是租价急跌的根本原因，眼下市场上“游击”的船不在少数。淡水河谷单方面提高铁矿石价格的消息短期内必定对航运市场带来负面影响。

8月中国并购案例 环比锐减四成

◎本报记者 于祥明 张良

8月中国并购市场延续了7月回落之势，案例数量下降了四成。昨日，投资研究机构China Venture一份统计报告显示，上个月中国案例数量18起，环比减少41.9%，且没有出现VC/PE背景企业并购案例，直接反映出整个VC/PE市场的疲软。

据统计，8月份已披露金额并购案例14起，涉及金额6.39亿美元，金额环比下降60.9%，平均并购金额为4563万美元，环比下降49.7%。从行业上看，本月能源及矿业、金融、IT等行业并购活动较为活跃，三个行业并购案例数量总和占中国并购市场案例总数量的55.6%。

值得注意的是，8月份没有出现VC/PE背景企业并购案例，也直接反映出整个VC/PE市场的疲软。“该报告分析说。

报告统计指出，8月中国企业境内并购案例数量12起，环比下降52.0%。其中，已披露金额案例9起，涉及并购金额4.36亿美元，环比下降70.1%；平均并购金额4846万美元，环比大幅下降53.5%。

从行业角度来看，金融与能源及矿业仍然占据着并购市场的主要地位，而且当月出现大额的反向并购案例值得注意。

例如，西航集团反向收购吉林生化，其涉及金额达到2.53亿美元。此外，另有两起大额反向收购案例将于近期内完成，股市的低迷使得部分期望上市的企业转向通过借壳上市的方式进入市场。”报告说。

此外，该报告统计指出，8月份跨境并购仍持续波动。其中，中国跨境并购市场并购案例数量与上月持平，已披露案例并购金额回升至2.03亿美元，增幅为14.9%，平均并购金额4053万美元，环比下降7.9%。

报告分析认为，房地产业的萎缩以及能源矿业的调整仍然严重影响跨境并购的规模。加之信贷市场的紧缩，也导致大宗借款项目无法进行，企业并购谈判的风险加大。

8月份“垫底”的是出境并购，仅有能源及矿业1起案例，涉及并购金额2483万美元，并购金额环比降幅达到310.8%。

需要指出的是，从该机构统计数据来看，7月份中国各投资市场均不理想。其中，并购市场案例数量、金额环比分别减少24.4%、下降33.0%。创投市场和私募股权投资市场案例数量环比分别下降了51.7%、30.8%。

驳斥投行报告 增持同业股票

产业资本“言行一致”看好水泥业



◎本报记者 于祥明

除去少数企业亏损，大多数水泥企业还是有利润的。”水泥协会会长雷前治说。记者注意到，业内对于未来水泥产业的发展态势分歧正变得迷雾茫茫。对此，业内人士认为，未来煤价可能下降，水泥生产空间将有保证，一味“唱空”无道理。

明年将供过于求？

按照预测，今天全国新增水泥产能将达到2亿吨，而落后产能的淘汰却预计小于2007年的8000万吨，结果是明显的产能过剩。”一位基金公司研究员在日前的水泥座谈会上直言，加之目前全国固定资产投资增长大大放缓，明年水泥市场将非常不乐观。

对此，国泰君安研究员韩其成持相似看法。他分析认为，水泥产业与固定资产投资直接相关，其中，后者增幅的下降，必然波及前者需求的增长，且水泥需求量的变化往往滞后于固定资产投资6个月左右的时间。

今年前8个月全国新开工项目计划总投资同比增长仅为2.5%，

仍较去年有很大差距，说明整个固定资产投资形势仍不乐观。在这种情况下，预计6个月后，即明年年初全国水泥需求增长速度将会明显减少。”韩其成说，供过于求的情况很可能发生，由此必将带来水泥价格的调整。

我们必须动态的看待问题。”水泥协会副秘书长庄春来说，他向记者透露，就其调研观察来看，在中央政府加强宏观调控的背景下，今年全国可以真正形成的新增产能将在1亿吨，而非此前预测的2亿吨。加之对水泥落后产能的淘汰力度加大，明年水泥产业供需之差并不会比想象中的那么大。”

以四川为例，计划建设的水泥项目有70多条，但目前真正落地的项目却屈指可数，很多项目可能会延期（一般建设周期为1-1.5年），这些都是动态变化的。”他坦言，仅凭一些预测数据并不能说明明年水泥市场将远远供过于求。

原材料成本将下调

奥动会后，全国煤价有可能下降，水泥产业的生产成本自然而然就会降下来，整个产业的利润空间

也将有保证。”庄春来说。

实际上，他这一席话是在“反击”高盛的一份研究报告中有关“朱来水泥等中游企业面临巨大利润率压力”的说法。

对此，记者也注意到，自9月初开始，秦皇岛煤价已经自发回归到国家发改委“限价令”所要求的价格，确有所下降迹象。并且，秦皇岛港煤炭存量持续增长，创历史新高，最高达到822万吨，显示出下游需求疲软态势。这一切对水泥行业“煤炭占水泥成本40%左右”来说无疑是个好消息。

事实上，从海螺水泥大肆“抄底”同门股票的情况，也能反映出水泥业内对自身的前景判断。”庄春来说。

根据8月中旬海螺水泥公布半年报显示，其持有巢东股份、福建水泥、江西水泥、同力水泥等个股，除巢东水泥为限售股外，其他持股均为二季度新增。对此，海螺水泥方面曾向媒体表示，这些投资项目目前非常划算，同时可为潜在的各种形式的合作做准备，有利于完善公司战略布局。”

如果行业内的人都认为行业内企业有投资价值，这个产业的未来前景应该是乐观的。”庄春来说。

“北油南下”激增 成品油批发竞争升级

◎本报记者 陈其珏

随着本月以来“北油南下”指东北地区资源进入南方销售资源的激增，加上两大集团奥运前储备油品逐步从库存中释放，南方成品油批发市场的竞争料将进一步升级。

一位接近中石油的知情人士告诉上海证券报记者，9月份，从中石油东北区域以海运方式进入南方的成品油将接近100万吨，比7、8两个月均大幅增长约30万吨左右。

从历史上看，每当全国资源偏紧时，北油进入南方的资源减少，而在全国资源充裕时，北油就会大规模流入南方市场。由于中石油在南方市场建立销售渠道是为了分销中石油辖区内消费不掉的多余资源，北油南下数量的多寡，不但可作为

判断全国资源紧张与充裕的标志之一，还可成为衡量中石油在东北地区资源多寡程度的标尺。”东方油气网副总经理、首席分析师钟健说。

据他介绍，今年以来，类似本月这样的“北油南下”规模仅在年初出现过一次，而当时正是国内成品油供求关系相对均衡的时期。如今，中石油将9月“北油南下”数量重新恢复到100万吨左右，这从一个侧面表明全国资源相对充裕，同时也显示中石油辖区内的资源过剩程度比前几个月大幅提高。

东方油气网数据显示，至今年8月底，中石油东北区域的成品油库存已突破120万吨。从历史数据看，120万吨以上的库存会对东北区域内的炼厂及油田生产构成压力。由于当地成品油产能大于消费

能力，能否及时并有效分销过剩的资源，对决策者来说是一个不能忽视的问题。因此，南方中石油企业可能加快对北油资源的分销节奏，必要时还可能超计划销售。”钟健说。

具体在经营方式上，当北油量不足70万-80万吨时，南方市场的中石油企业普遍会减少批发，以满足自有加油站与联盟企业的需要为主；但当北油数量达到100万吨以上时，则南方中石油销售企业必须主动“找市场”，即通过更多的社会单位作为分销商，以扩大销售规模。

而这么做的结果势必是与另一大石油巨头中石化展开竞争。钟健指出，预计9月期间，在北油到达地区将有一波新的价格下行行情。而在中石油扩大批发环节的销售渠道的过程中，长期以来两大集团对社

会单位“控制批发”的限制性措施也将率先被打破。

事实上，自从两大集团开始互相进入对方辖区，竞争就在升级。”一位不愿具名的业内专家表示，国内石油行业整合后，中石油与中石化就有“南北分治”的传统。两家公司以黄河为界，前者主要经营北方市场，后者则主攻南方市场。但随着两巨头的业务日益交叉，双方的竞争也日趋激烈，并互相涉入对方的“领地”。

早在2004年末，业内就有传言中石油不惜代价扩大终端零售市场，从地域上向华东、华南拓展，与中石化直接交锋。此后，中石油在广西钦州布局1000万吨/年炼油项目，并在广州成立代表处，进一步确立竞争态势。

国投交通 连续出让三港口公司股权

◎本报记者 张良

国投交通公司日前将其持有的国投龙口西港开发有限公司40%股权以879.32万元的价格在天津产权交易中心挂牌。这是继南通港口集团12.32%股权和国投连云港码头有限公司65%股权之后，国投交通公司于近期转让的第三个港口码头资产。

国投龙口西港开发有限公司是国家开发投资公司下属的国投交通公司与龙口港集团有限公司、南山集团公司按照40%、30%、30%的出资比例合资组建的有限责任公司。目前该公司正在开发建设的10万吨级通用泊位，概算投资12.15亿元，年设计吞吐能力690万吨，工程于2006年5月正式动工建设，计划2009年6月正式投产。项目建成后，主要满足煤炭、铝矾土及其它大宗散货的装卸和堆存。

根据转让方的要求，意向受让方应为企业法人，且有效存续期不少于5年，财务状况良好并具有支付转让对价的能力。鉴于国投龙口西港开发有限公司承担整个妃岛岛岸线的开发，合作方要具备相应的实力，因此受让方的注册资本金不低于1亿元。

今年7月29日，国投交通公司在北京产权交易所挂牌转让其所持有的南通港口集团有限公司12.32%股权，挂牌价为19146.13万元。当时市场传闻，南通港口集团的股东之一香港保华集团可能增持，并使南通港将成为第一家境外资本控股的内地港口。而根据保华集团的公告，在今年1月举行的股东特别大会上，保华股东已授权管理层就国投交通公司所持的南通港口集团12.32%权益，参与招标或行使优先购置权，该出售过程预计在下半年。

9月1日，国投交通公司又将旗下的国投连云港码头有限公司65%股权挂牌，挂牌价17539.49万元。目前该项目仍处挂牌期。

有接近国投交通公司的知情人士告诉记者，三家港口公司股权的转让的主要原因在于国投交通公司正在清理旗下港口资产，并从一些其认为提升空间有限的港口码头公司中抽身。

江西将开征 公路客运燃油附加费

经江西省发改委和省交通厅共同批复，从10月10日开始，江西将开征公路客运燃油附加费，以缓解燃油价格上涨对公路客运的影响，同时实行燃油附加费与油价调整联动机制。

据了解，燃油附加费收取是以2006年3月25日柴油价格每升4.26元为基数，燃油价格涨幅累计在10%以内不实行联动，不收取燃油附加费；燃油价格上涨10%以上，采取在客票价格之外加收燃油附加费的方式进行联动。燃油价格每上涨10%，运营里程在50公里以内的，票价外每票加收0.30元；运营里程在51公里至100公里的，票价外每票加收0.50元；运营里程在101公里至200公里的，票价外每票加收1.00元；运营里程在201公里至300公里的，票价外每票加收1.50元；运营里程在300公里以上的，票价外每票加收2元。燃油价格回落时，燃油附加费按上述标准相应下调。

燃油附加费作为旅客运输的燃油差价在票外加收。车站代收的燃油附加费，扣除票据费用后，应全部退还公路旅客运输承运人，车站和其他部门不得从中提取代理费等费用。此外，农村道路旅客运输票价因国家已给予财政补贴，不实行联动。

除江西省内客车要征收燃油附加费外，到省外的客车也将执行同一标准。（新华社）

国内最大双酚A项目 中期交工

◎本报记者 陈其珏

中石化集团昨日宣布，由集团与一家日本公司合资打造的国内最大双酚A项目日前成功交工（中期交工），标志着装置由工程建设阶段进入开工投产阶段。

该项目是中石化与日本三井化学在上海化学工业区合作投资的第一个项目，于2007年4月27日正式开工，历时16个月，共计525天。施工过程中，各单位坚持高标准，确保了工程质量达到了相关规范和设计规定的标准要求，工程质量初评合格，项目基本达到《工程建设施工承包合同》规定的中交条件。本月初，建设方与生产方分别在工程中文文本上签字，表明该项目成功交工。

双酚A（简称BPA）是生产环氧树脂和聚碳酸酯树脂的主要原料。长期以来，国内的双酚A主要依靠进口。随着我国国民经济的高速发展，对双酚A的需求不断扩大，双酚A产品具有广阔的市场前景。中石化与日本三井化学在上海化学工业区合作投资的双酚A项目年产12万吨，目前是全国最大的双酚A装置。