

Companies

日照港价值几何?

仅仅一个月前,许多购买日照港股票的投资者还在为其平稳抗跌而庆幸不已,但就在最近一个月之中,日照港股价急速下跌。然而,就在公司正股股价一路走低的情况下,其已无内在价值的认购权证却频频现涨,即使现在也几乎近于正股价格。日照港出现了什么变故?它到底价值几何?

◎本报记者 朱剑平

蹊跷的正股走势与疯狂的权证

2008年中秋节,日照港董秘孙玉峰的心里格外温暖,许多投资者给他寄来月饼——自2007年10月15日,国内A股创下6124的高点以来,大盘飞流直下,A股公司股价平均跌落60%以上。而日照港走势却异常平稳。若从2008年初至9月底,大盘由5272点跌至2293点,跌幅56.5%,而日照港则由16.39元经10送10除权后在9月26日收盘于6.57元,跌幅不到20%。是为数不多的跌幅低于20%的公司之一,许多投资者感到庆幸。

但过了“十一”假期后形势便急转直下,大盘在10月份由10月6日的2173点跌至31日的1728点,跌幅20%,而同期日照港却由6.42元跌至3.87元,跌幅39.7%,期间出现两次跌

停。与此同时,其附设的认购权证却频频现涨。如10月16日,以4.08元开盘收于4.48,10月28日,以3.7元开盘收于4.16元。至10月31日,其认购权证仍收于3.58元。事实上,这些即将于11月18日停止交易的认购权证,早就一钱不值了。

2007年11月18日,日照港发行认股权与债券分离交易的可转换公司债券。继债券融资8.8亿元之后,其派发的6160万份认购权证将在今年的11月19日至12月2日行权,而行权价按有关规定随当时的行情定为14.25元,在今年10送10后行权价调整为7.08元。也就是说,持有权证的人有权以每股7.08元价格买入日照港股票。

10月31日,日照港发出相关提示

风险的警告:目前距离日照CWB1的最后交易日尚余13个交易日。日照CWB1收于3.829元,而日照港正股10月30日收于4.13元,日照CWB1的行权价格为7.08元,明显高于日照港的正股价格,日照CWB1的内在价值为零。日照港正股价格在短期内收于认购价格之上的概率不大。

针对近期股价的一路走低,公司董秘孙玉峰表示:公司经营状况运行平稳,管理层对公司后续发展仍充满十足信心。公司控股股东继9月24日在二级市场上增持公司股票后,最近也有增持行为。

那么,应如何看待这种股价的波动,如何看待企业的价值?答案总是需回到公司的基本面。

天然良港成就最年轻亿吨大港

日照港集团用20年时间,在没有老港的依托、没有大城市的依托的环境中,由1986年264万吨的吞吐量猛增至2006年的1.1亿吨,成为中国最年轻的亿吨港,在于它就有众多港口不可比拟的水深、航道、岸线、腹地、集疏运条件等优势。这些优势,在世界经济分工合作愈加紧密、原材料物流所需的船舶愈加大型、专业化的今天,保证了日照港的快速发展。

日照港最初建港是作为国家“北煤南运”而建。1978年,加快建设深水大港成为国民经济计划纲要重要内容。当时,80多位专家在对北方岸线做了全面考察之后,最终选址日照,认为这里是我国难得的深水港址,港址水深条件好、不冻不淤、维护费用低,有条件发展10万至20万吨级深水泊位。

日照港腹地为山东、山西、河南、河北、陕西、甘肃、内蒙、新疆等,分布着众多的煤炭企业。腹地煤炭可采储量占全国1/3,煤炭企业8000多家,国有重点煤矿30多个。与此同时,还分布着众多的钢铁企业,如济钢、莱钢、邯钢、安钢等。2007年,山东、山西和河南三省粗钢产量占全国的21.7%。

面对如此的腹地经济特征,日照港没有享受自己的“煤码头”封号,2003年,为抓住国内钢铁产业扩能之机,在短短的17个月中,建成了20万

吨级、30万吨级两个矿石专用泊位。自日照港建成矿石泊位以后,以铁矿石为主包括铁矿、铝矾土在内的金属矿石便不断地向日照港聚集。

港口的地理位置具有不可移动性,自然条件决定了其服务范围的大小,其内在的发展主要是依靠腹地经济的发展。日照港与青岛港、连云港港在很大程度上腹地相近。但是,在铁矿石方面,日照港却独受青睐。广发证券研究员黄永琳详细比较了这三者的各自优势,认为日照港在各方面占有一定优势。

首先,从水深条件来看,日照港离开岸边1公里,自然水深就可以达13米。其次,从铁路运输条件看,青岛港的疏港铁路胶济铁路还需要承担客运任务,负荷量为8000万吨,利用率已接近饱和,通往连云港的陇海线利用率更是已达100%,而日照港后方的侯月线,客运任务较少。日照港的货种是煤炭、矿砂,独有的重来重去“钟摆式”的运输,车皮使用效率较高,请车率也较高。第三,从码头能力看,日照港拥有20万吨级、30万吨级矿石专业化泊位各一个。第四,从岸线资源看,日照港拥有28.8公里岸线,长期规划建设253个泊位,达到6亿吨吞吐能力,目前开发的岸线还不到1/4。第五,从堆存能力看,青岛港和日照港都曾有过堆存上千万吨铁矿石的经历,堆

存能力都较强。但是在2008年上半年矿石压港问题突出时,连云港外租堆场占1/5至1/3,青岛港受堆存能力限制,把不同货主的同样货物一起堆放,日照港却有能力在自己的堆场上分货主存放货物。

尤其是从装卸能力看,日照港配备两台单机能力为2500吨/小时和3台3000吨/小时的矿石桥式卸船机,矿石可经2条单机能力为7500吨/小时的皮带机输送至堆场或直接通过2台单机能力为3500吨/小时的自动装车机装车疏港。日照港装卸效率之高,曾连续19次打破世界纪录。最高达到8106吨/小时。船运紧张时,仅靠速遣费和滞期费,为船主节省的开支每天就达几十至上百万不等。

正因为有如上优势,日照港成为进口铁矿石首选的入海港。据测算,在日照港上岸,综合运输成本每吨比别的港口低5-20元。因此,仅仅用了4年时间,日照港铁矿石吞吐量就从2003年的588万吨增长到2007年的6567万吨。我国进口铁矿石近三年增长率分别为32.38%、18.54%、17.59%,而日照港铁矿石吞吐量增长率为127.2%、55%、41.3%。今年1至9月份,日照港完成了金属矿石吞吐量6423.7万吨,同比仍增长34.8%,远高于沿海各港口增长量。成为我国当之无愧的金属矿石第一大港。

铁矿石独大会否造成伤害?

铁矿石吞吐量的快速增长使日照港成为最年轻的亿吨大港。而日照港近期的下跌究其原因,正是与各大钢厂宣布减产,行业内预期铁矿石进口增速减缓、巴西拒绝装运中国铁矿石船舶有关。铁矿石吞吐量占了日照港总吞吐量的70%以上。那么,一货独大是否会对日照港近两年造成明显伤害?

10月8日,在各大钢厂宣布减产一个多月后,记者来到日照港,只见港口作业区一片繁忙。两艘大型开普型船正在装卸。公司总经理王建波表示,明天还有三艘大型开普型船要停靠。公司每天的疏港列车都要装1000车以上,最多一天装了2000多车,而每车重约60吨左右。实际上,钢铁企业效益下滑时,更看重综合运输成本的节省。另外,随着钢厂的兼并联合加剧,他们在进口原

料方面也开始联手,而联合进口铁矿石往往采用大吨位船舶运输,这时一般会选择日照港。八一钢铁最近就与日照港新签订了战略合作协议。

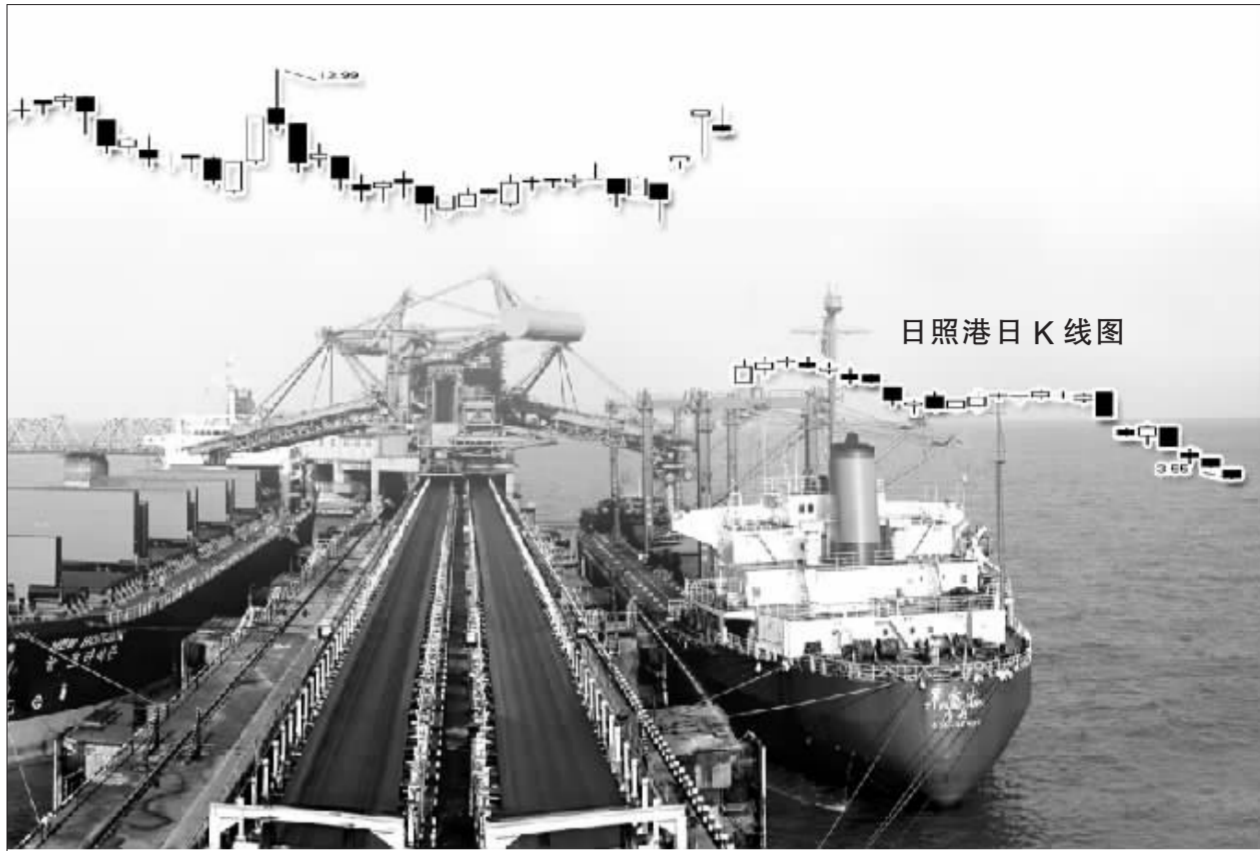
据公司总经理王建波介绍,自日照港建成铁矿石专业化大型码头之后,各港口吞吐铁矿石市场的份额一直在重新分割之中。日照港在切取越来越大的蛋糕。事实上,今年1至9月份,日照港铁矿石一直处于压港状态。不得不放走1000多万吨的吞吐量转入它港。但随着公司矿石码头二期新堆场、装车设备等建成,公司接卸能力、堆存能力大幅提高,今后将争取不再流失铁矿石吞吐量。

一些行业研究员预计,铁矿石进口趋势难改,由于青岛港矿石码头已达到饱和,连云港泊位、接卸能力尚无法与

日照港竞争,腹地铁矿石需求仍将向日照港集中,日照港铁矿石吞吐量仍将高于平均增长水平。

另外,日照港矿石增量还有两大现实保证。山东规划在2010年左右在日照港形成2000万吨钢铁精品基地,一期规模1000万吨,二期500万吨,同时保留日钢生产能力。新增的产能,预计需要2400万吨矿石原料,再加上部分钢铁产品需要通过水路外运,估计可增加港口吞吐量3000万吨以上。占现有铁矿石吞吐量的50%。

日照港还与澳大利亚力拓矿业达成协议,力拓依托日照港,建设并经营一个以铁矿石为主的大宗货物分拨中心,并承诺当年给日照港带来不少于150万吨的矿石增量,并逐步增加到2010年的不少于1000万吨。



日照港日K线图



原油码头或成为新增长点

记者调查发现,一个近来备受关注的民营企业的迅速崛起,可以为日照港的优势与发展前景做最好的注脚。一年之中,山东日照钢铁集团的董事长杜华在胡润富豪榜的排位,由2007年的第81位,迅速前移至第2位。山东日照钢铁这匹超级黑马,在2003年3月31日才奠基,仅仅在4年之后,2007年日钢的以不足300亿元营业收入,利润超过50亿元。比较同期的济钢,营业收入虽超过500亿元,但利润只有30多亿元。

日钢迅速崛起之谜其实很简单,日钢位于日照港岚山区,想知道日钢吨钢产量节省的运输成本是多少吗?大约150元。”日照港相关负责人告诉记者。若以千万吨产能计,仅此便增加利润15亿元。

市场之手指挥着我们的各种产业正在调整计划经济下的布局。而在重新调整中,港口成了一个新坐标。钢铁产业向沿海布局成为必然。非独钢铁产业,以石油为原料的能源化工产业更将如此。

目前我国石化行业形成了新的竞争格局。中国原油难以自给,巨大供需缺口,正吸引许多资金在港口投资建设原油码头以及重化产业基地。

港口,作为区域经济参与国际分工、合作与竞争的核心战略资源日益凸显。由于进口国外原油的经济船型是25万至30万吨级,而我国可建设大型原油码头的海岸线资源有限,北方沿海更为奇缺。从某种意义上来说,拥有一20米以上水深条件,可以停靠大型船舶,同时岸线土地还留有空缺的日照港已成为稀缺资源。

其实,2006年9月公布的《全国沿海港口布局规划》中,对日照港的定位除专业化煤炭装船港外,已明确为“大型、专业化石油(特别是原油及其储备)、天然气、铁矿石和粮食等到大宗散货中转储备基地和集装箱支线港。”

事实上,国内两个行业巨头中石油和中石化也早已看到竞争时局的变化,他们已捷足先登,分别与日照港集团合资在岚山区投资建设了10万

吨级与30万吨级的原油码头;并将同时建设与之配套的日照—仪征、日照—东明输油管线。

在国家批准的30万吨级原油码头的可行性研究报告中,对日照港腹地资源与可能的吞吐量做了以下预测:

港口腹地不仅可以辐射山东省淄博、济南、东营等主要石油化工基地,还可以辐射中原地区和长江三角洲地区。腹地内石化企业众多,原油一次性加工能力大,约占全国原油总加工能力的40%左右。由于该区域内油田自六十年代开始相继得到大规模开发,经过三十年左右的开采,原油生产高峰已过,老区大多进入了二次采油,区域内油田原油产量将略有下降,原油供应缺口逐年增大。目前,日照港腹地的地方炼油企业由于原油缺少,一半产能闲置。

日照港岚山区通过建设450公里管线,还可为南京、沿江地区等石化企业服务。根据南京、沿江地区石化企业的总体规划,2010年原油加工量5200万吨,其中进口原油3650万吨;中远期原油加工量6450万吨,其中进口原油5300万吨。除去通过甬沪宁管线输送2000万吨、鲁宁管线输送1400万吨外,2010年有1650万吨、中远期有3300万吨进口原油需要通过新的运输途径加以补充。”

据了解,目前该业务并不计在上市公司内,但港口整体上市已经成为趋势,公司董事长杜志伟也明确表示,将走整体上市的道路。事实上,日照港近两年来也一直在收购集团成熟的资产。如其收购的日照岚山万盛公司26%股权就带来了惊人的回报,今年上半年,该公司以其拥有的两个5万吨级铁矿石码头,营业收入达到2.09亿元,净利润达到了9765万元。业内研究员预计,若股份公司成功收购这两个码头,以每吨18元的装卸费率计,短期内就能为公司带来1.86亿元净利。

石油及其制品吞吐量的增长,或许将成为支撑未来日照港快速成长的又一极。



煤运南通道建设带来契机

10月29日,一直众说纷纭的山西、河南、山东三省联手共建山西中南部煤炭外运南通道之事尘埃落定。根据山西省新定的未来铁路建设规划,山西中南部煤炭外运南通道从瓦塘—长治—汤阴—濮阳—台前进入山东境内,而进入山东后,无论是走泰安—沂水—日照,还是走兖州—临沂—日照,南通道最终入海口都选择为日照港。这意味着,日照港煤炭吞吐量颓势局面将得到戏剧性扭转。

作为“北煤南运”而建造的日照港,煤炭作为主要货种曾是公司第一大货种。但2005年以来,煤炭业务量萎缩,其吞吐量比重已由2004年的50%下降到2007年的17%。在北方七港中,日照港煤炭吞吐量占比由2000年的12%降到2007年的3.6%,从最高时的2291万吨下降到2007年的1494万吨。而公司煤炭的年吞吐能力却高达4500万吨。

内中原因,一是国家限制煤炭出口,致使外贸煤吞吐量持续下降。二是腹地煤炭企业产量骤降,而腹地经济对煤炭的需求又快速增加,使得到港煤炭减少。三是由于山西中南部铁路外运瓶颈的限制,在大秦铁路建成后,大量煤

炭向北绕行北同蒲线和大秦铁路,从渤海湾入海。

根据国家煤炭工业发展“十一五”规划,未来将重点建设包括晋东、晋中在内3个大型煤炭基地,目前,山西煤炭生产主要集中在交通条件相对较好的地区,即南北同蒲、太焦、石太沿线及太原地区,随着这些地区煤炭资源的逐步萎缩,根据山西省煤炭产业发展规划,未来发展重点主要集中在中南部的河离柳矿区、阳泉矿区、潞安矿区等。

据了解,2007年山西省煤炭产量6.3亿吨,其中中南部地区产量4.2亿吨,占全省的66.23%。山西省煤炭产业规划中南部煤炭产量在2020年、2030年将达到7.1亿吨和8.2亿吨。但由于中南部通道运能紧张,“十一五”期末晋中南部煤炭运输缺口将高达1亿吨。为此,山西、河南、山东三省联手共建山西中南部煤炭外运南通道。此通道中,河南省境内的铁路是现成的,山东省确定其境内的铁路于2009年下半年即开工建设,而最积极促建此通道的山西省更不会落在山东之后。此通道预计2010年建成通车。

晋中南煤炭改从日照港入水南下,比绕道渤海湾可缩短海、陆运距1000

至1500公里,缩短航程2天左右。预计原绕道渤海湾的煤炭将再向日照港聚集。另外,吕梁所在的河东煤田,是中国最大的炼焦煤生产基地,有大量的煤炭和铝矾土要外运。

行业研究员预计,晋中、晋东煤炭基地规划至2010年将产煤炭4亿吨。相应的,晋煤外运南通道设计运能为1亿吨,远期2亿吨。除去沿途腹地经济需求,预计将为日照港增加煤炭吞吐量6000万吨。

另外,日照港腹地原有的煤炭企业产量也在快速增长。据统计,2008年底,日照港腹地山东、山西、河南、陕西四省煤炭企业产量将增加8495万吨,这也将最近的时期为日照港带来可观的煤炭吞吐量。据日照港业务部门介绍,公司近年来煤炭调进量已出现明显回升。今年1至9月,煤炭吞吐量达到1388万吨,同比增长17.4%。

从历史看未来,二十年间日照港能成为中国最年轻的亿吨大港,作为深水良港的日照港,其岸线资源依然没有铺满,对照远期6亿吨的吞吐量规划,日照港蓝图仍待进一步描摹,伴随着中国崛起的步伐,一个大宗干散货的国际枢纽港口愈加清晰起来。

