

# Companies

■聚焦中国钢铁原燃料论坛

专家展望下一轮国际铁矿石谈判

## 海运费差价分享比例将成谈判焦点

◎本报记者 徐虞利

在昨日举行的第三届中国钢铁原燃料市场高峰论坛上,尽管巴西淡水河谷公司和澳大利亚力拓公司两大矿业巨头对明年的国际铁矿石谈判只字不提,但与与会专家指出,2009财年的谈判对中国而言可能比今年更为艰难,海运费差价可能成为谈判关键,市场供需是否平衡的重要性反而退居其次。

2002—2007年,中国生铁增产产量占全球增产量的85%,铁进口增加量占全球出口增加量的87%,中国的需求成为决定铁矿价格的最重要因素。新华社首席经济分析师陆晓明表示,今年中国钢铁增产减少,国际铁矿增产加快,说明铁矿市场正趋于平衡,近期现货铁矿价格回落也证明了这一点。但巴西和澳矿合同矿到岸价仍大幅低于印度矿和国内精粉价格,预示明年长期合同离岸价仍有较大涨价空间,除非海运费出现大跌。

2008年度澳大利亚铁矿长期合同涨幅高于巴西矿15个百分点,相当于多涨了约8美元/吨,而巴西矿比澳矿海运费 现货 高34—64美元/吨。今年亚洲钢厂同意澳矿更大涨幅,实际上已承认了“海运费差价分享”的理念,但对亚洲钢厂和澳洲矿各自分享的比例仍有分歧。

陆晓明表示,按海运费差价分享理念,巴西供欧洲的合同矿也应比澳

洲供欧洲矿有更高涨幅,但去年两者涨幅相同。因此,新年度谈判巴西矿可能不急于达成传统意义上的所谓“标杆价格”。

据悉,为解决海运费差价问题,减少这些年谈判的“对抗性”,有的澳洲矿正力推铁矿“价格指数”,更牵涉到定价机制的彻底改变。有专家认为,解决定价机制和海运费差价分享比例问题将是新年度铁矿石谈判的焦点,预计最后的结果是铁矿石实际价格继续上涨。

中国工商联冶金商会副秘书长耿炳玺表示,现在这种定价机制已经实施28年了,从1981年开始约定成俗,即“三对三”格局、首发跟风“模式”、长协、离岸、同涨幅”原则。现在就剩下长协价原则了,铁矿“价格谈判机制已经破裂。要改变现在这种矿“石定价机制,必须研究新的谈判机制。

耿炳玺强调,应由一家中国企业出面,但要改进这种方式,政府要授权,代表国家,而不是代表部分企业利益。

中国五矿商会副秘书长刘志梅则表示,三四季度国产铁矿还将增产,预计全年国产矿将突破8亿吨,2008年全球铁矿“供应大幅增长,超过需求约3000万吨,铁矿价格出现下滑的趋势不会扭转。而三四季度国内钢材价格走势将直接影响明年来的铁矿石谈判。目前国内钢市已连续七周下跌。



## 上下游挤压 南钢 8月减产 10%

◎本报记者 徐虞利

市场掉头向下来得太猛了,南钢7月份部分产品每吨价格还高达6400元/吨,到现在已跌至4800元/吨。我相信8月份开始肯定会有不少钢厂陷入亏损,小钢厂则会停产关门。”南京钢铁联合有限公司总经理杨思明昨日告诉上海证券报。据了解,由于受上下游双重挤压,南钢8月已减产10%。

根据南钢对下游用钢行业的调研,江浙地区主要用钢出口型企业停产、关闭的已不在少数,下游行业的不景气直接引来了钢铁市场的寒流。

杨思明认为,这股寒流将持续相当长时间,要高度警惕目前的市场风险。由于公司长材大幅度亏损,公司上月开始减产,南钢根据现有原料和市场形势重新编排生产方案,要减产30%,即月生产36万吨,才能够创造最佳效益,但减产15万吨将永久失去一部分长期客户。为了保住市场,只能通过其他盈利和内部控制来弥补亏损,实行小比例减产。

新华社首席经济分析师陆晓明表示,明年两年可能是钢铁企业难过的两年,但长期前景依然看好。中国工商联冶金商会名誉会长赵喜子也表示,今年下半年开始,钢铁企业

成本将继续上升,而钢材价格回落,企业效益将两头受挤。

杨思明判断,小煤矿与大煤矿在价格上今后会产生激烈竞争,10月份煤炭价格将出现下降。他反而担心钢材价格过快反弹,因为会带来原料价格的跟涨。

中国五矿商会副秘书长刘志梅表示,由于市场供应充足,预计钢铁原材料价格将继续回落。今年的焦炭产量预计为3.3亿吨,与去年基本持平,假设中国今年的粗钢产量为5.4亿吨左右,则焦炭的需求量为2.7亿吨,即便将1400万吨的出口配额考虑在内,焦炭也仍然是供大于求。

## 青岛港前8月吞吐量突破2亿吨

◎本报记者 刘海民

截至8月31日18时,青岛港前8个月吞吐量突破2亿吨,达到20022万吨,比2007年完成2亿吨的时间又提前了28天,港口吞吐量增长13.9%,综合能源单耗却同比下降4.3%。

面对全国沿海港口日趋激烈的竞争,市场开发人员全力突破,确保了港口货源充足,8月份接卸外贸矿石达到600万吨,原油作业超越500万吨,均创月度历史新高纪录。

今年,青岛港先后新开工24条集装箱航线,国产首条万箱集装箱船中远“大洋洲”号轮靠泊青岛港。国家重大建设项目——前湾四期工程建设取得阶段性成果,提前2年半实现了前两个泊位“船舶试靠,重载测评”。

## 特大型跨海桥象山港大桥年内开工

宁波市政府9月2日举行新闻发布会宣布,继杭州湾跨海大桥之后的宁波市第二座特大型跨海桥象山港大桥项目,日前获得国家发改委对该项目可行性研究报告的批复,这标志着象山港大桥有望实现年内开工。

记者在会上获悉,象山港大桥及接线工程起自宁波绕城公路云龙互通,接宁波绕城公路东段,向南经鄞州区栎斜、管江、里蔡,于山岩岭以桥梁方式跨越象山湾,经象山小爵庄、大斜桥、黄港、白墩港、洋北,止于戴港,衔接省道38线,远期规划建设的沿海高速公路象山至台州段,全长约47公里,其中跨海大桥长约6.75公里,采用双塔双索面钢箱梁斜拉桥型。

规划的象山港大桥北接线(鄞州段)长25.09公里,南接线(象山段)长15.08公里。大桥工程项目按双向四车道高速公路设计,设计时速100公里,项目总投资约70亿元,计划建设工期四年。(新华社)

## 新疆有望建成我国最大陆路口岸

新疆境内铁路公路并举的阿拉山口口岸,今年预计过货量将突破2000万吨大关,并有望于2010年超过满洲里口岸,成为全国最大陆路口岸。

据了解,作为中哈原油管道中方段首站的阿拉山口口岸,今年预计进口原油700万吨;阿拉山口口岸铁路货运量今年预计将达1400万吨;公路货运量预计达200万吨。据此测算,到2010年,口岸过货量将达到2200万吨至2500万吨,届时将超过满洲里口岸。(新华社)

## 产量锐减 液化气资源告急引发价格暴涨

◎本报记者 陈其珏

由于国内部分炼厂的产量减少,加上冬季用气高峰即将到来,广东等地液化气价格近期出现暴涨。

据大宗商品信息服务商息旺能源提供的数据显示,中石化减量措施出台后,到8月28日为止,沿江地区炼厂液化气日商品量累积减量1500吨,降幅达30.6%。在供应减少的影响下,沿江地区资源已出现告急。

上海证券报另从广州市场了解到,当地液化气资源的紧张状况同样在加剧。在此影响下,瓶装液化气价格从两周前的100元/瓶飙升到了130元/瓶,甚至出现了一天上涨七八元的情形。

在舟山,当地液化气零售价格上涨刚刚从每瓶98元调整到103元,而液化气气源价格在短短一周内出现“三级跳”,从8月25日的每吨5920元猛涨至8月30日的每吨7000元,气源价已涨至每吨7000元。因此计算,液化气零售价仍有上涨空间。

息旺能源有关人士告诉上海证券报,资源紧张源于上月以来各大炼厂的减产计划。调查显示,除武汉石化、岳阳石化暂时没有减量消息外,沿江其余炼厂的液化气商品量均有不同幅度下降。

其中,长岭炼化正常日商品量为900吨,上周实际日商品量为600吨,减产33.3%;安庆石化正常日商品量为1000吨,上周实际日商品量为500吨,减产50%;九江石化则为8月27日装置检修,液化气产量仅为200吨,减产75%,预计检修持续一周。除此之外,荆门石化9月

中旬也有计划中的一套蒸馏装置检修,届时液化气产量也会受到影响。

以往进口气价一直高于国产,但奥运后国产液化气价格在减产影响下大幅上涨,几乎要和进口价格持平。如果国产气价继续上涨,进口市场也将跟随上行,市面气价可能更高。”广东油气商会油品部部长姚达明说。

他同时透露,因担心资源紧张,不少加气站拼命买货而一直处于满仓操作。这进一步加剧了市场紧张的气氛。

息旺能源分析师则指出,目前二三级的气站虽满仓操作,但仍有严重缺货的恐慌心理预期,因此,主观上提货热情不减,导致供需严重失衡,引发市场价格涨势不息。

此外,中石化9月份排产计划量即将公布,届时预计炼厂原油加工量将会减少,炼厂液化气日商品量有望在此基础上继续降低。因中石化旗下单位均将有一定幅度的减产,除沿江地区外,华东、华南、山东等地资源也将不足,故全国将会陷入供需失衡的困局,短期内供不应求的局面将无法缓解。”上述人士说。

另一方面,每年入秋后全国各地都会迎来下半年用气高峰,在供求关系发生变化的前提下,液化气价格自然水涨船高。

不过,也有能源专家指出,在当前液化气依然遵循价格双轨制的情况下,由供需矛盾带来的价格炒作必然存在。要根本上消除这些问题,有关方面应当像改革天然气出厂价格形成机制一样,改革液化气的定价机制,以构建稳定的市场。



## 禁渔期结束 沿海成品油需求回升

◎本报记者 陈其珏

随着禁渔期的结束,中国沿海省份的柴油和船用燃油需求大增,有望给波澜不惊的成品油市场注入一针强心剂。

本月1日起,为期2个半月的渤海禁渔期正式宣告结束,渔民开始出海打渔,由此引发柴油和船用燃油需求回升。本记者从中石化集团获悉,该集团旗下中石油山东销售威海分公司已积极做好油品保障工作,提前配置了+5号油品300吨、DMC燃料油600吨。

从市场供应方面看,两大集团已相继减少乃至暂停9月份的成品油进口。在此期间,中石油关闭了13个月之久的汽油出口大门也将再度敞开,9月份初步计划出口6万吨汽油。另一方面,据易贸资讯引述中石化炼厂人士的话称,近期

中石化排产会议上透出信息,9月份主营炼厂减产意图明显。

值得注意的是,山东地炼企业对成品油市场回暖的趋势已有所觉察。当地地炼人士表示,由于近期供应减少,这给后市汽柴油批发价留有一定的上涨空间。考虑到目前国内成品油库存仍然高企,预计短期内汽柴油价格上涨仍不太现实。尽管如此,部分炼厂和山东中石化人士均认为整体销售情况肯定会超越8月份,但期望本月国内汽柴油批发价格大幅上涨仍不太现实。

此外,交易员也表示,尽管国际原油价格周一下挫,但因禁渔期结束带来的强劲需求或为国内柴油和船用燃油价格带来支撑。交易员还表示,由于本地炼厂柴油和船用燃油存量较高,因此山东的原油和船用燃油进口不太可能显著增加。

## 国家收储依然难解新疆棉销售困局

◎本报记者 刘文元

8月31日,2007/08年度新疆棉收储第一阶段结束。中国棉花协会快报显示,此次收储历时11个交易日,累计收储新疆棉81300吨,占计划收储量15万吨的54%。然而,收储对缓解新疆棉销售压力只是杯水车薪,期间国家连续出台了多项促进新疆棉销售的政策,但是新疆棉难卖问题依然未能解决,仍是影响国内棉花生产稳定的重要问题。

尽管国家收储新疆棉,主要是解决新疆棉难卖问题,同时在新棉上市时能保持价格稳定,保护棉农利益,

但由于收储量较小,国内棉花供应较为充足,纺织企业需求较弱,收储期间市场成交价格继续下滑,跌幅也没有明显变化。8月29日,中国棉花价格指数628级为13485元/吨,较8月20日下跌62元/吨,而郑州棉花期货和电子撮合市场下跌幅度更为明显,近期合约分别较收储前下跌245元/吨和279元/吨。

新疆是我国最大的棉花出产省,2007年新疆棉花产量至少达到329万吨,占到中国整个棉花产量的43%。由于新疆棉销售困难,6月份国家实行了出疆棉外运补贴优惠政策,7月份采取措施加快新疆棉

区内库存棉花的调运进度,8月份出台了轮储政策。

然而,这些政策的出台依然没能解决新疆棉难卖的问题。

第一纺织网总编汪前进分析认为,新疆棉花企业自身在管理与经营上的不足是造成新疆棉销售不畅的重要原因。新疆许多企业对政策产生严重依赖性,导致棉花质量停滞不前,销售方式僵化保守,比如,新疆棉必须现款提货、经常存在亏重现象等。在人民币升值、银根紧缩等诸多不利因素影响下,纺织企业经营状况每况愈下,纺织企业需求不足也制约了新疆棉的销售。现行的准准保税政策

也更加有利于高等级外棉的进口,以新疆棉为代表的高等级国产棉应是外棉冲击的重点对象。海关统计数据也显示,2007年9月至2008年7月,我国累计进口棉花约225万吨。

汪前进认为,在国家降低出疆棉运输等成本负担的同时,应理顺新疆棉花产业链条中各环节的利益关系,真正让新疆棉花企业适应市场竞争,积极开拓棉花销售渠道。此外,还必须跳出“棉花”,采取以工业解决农业、以鼓励消费解决棉花过剩的模式,加大产业转移,在新疆建设棉纺织基地,从根本上解决新疆棉销售出现的困局。

## 招商局国际上半年盈利增三成

◎本报记者 索佩敏

招商局国际昨日公布2008年上半年业绩,公司净利润同比上涨32.8%至20.19亿港元。其中港口业务实现EBIT(除税及利息前盈利)24.57亿港元,增长41.1%。对于下半年,公司预测外需减弱和国内各种要素成本价格高企的状况仍将影响出口业务的增长产生负面影响,但公司将密切关注内贸集装箱业务的发展。

招商局国际公布,上半年集团实现收益33.65亿港元,比上年同期增长10.9%,其中港口业务的营业额为20.42亿港元,增长39.8%。集团投资的港口项目共完成集装箱吞吐量2514万TEU,增长约13%,其中内地和香港的港口项目集装箱吞吐量分别为2166万TEU和348万TEU,分别增长15%和4%。

对于下半年,招商局国际认为,尽管受宏观经济影响,出口业务存在挑战,但总体上看,亚洲经济仍然充满活力,中国对欧洲和东盟之间的贸易往来日渐紧密,这些因素将对中国的对外贸易和港口的集装箱业务增长起到长期的支持作用。与此同时,中国港口内贸集装箱吞吐量占全国集装箱总吞吐量的比重日渐增加,对全国箱量增长的拉动作用日益明显,未来将紧密关注内贸集装箱业务的发展。

## 中国外运上半年净利润增六成

◎本报记者 索佩敏

中国外运昨日在香港公布了2008年上半年业绩,公司营业额上升13.8%至207.83亿元,可供股东分配溢利较去年同期增长59.5%至6.85亿元。针对业界关注的与长航集团整合一事,中外运集团内部人士在接受上海证券报采访时表示,最快将于残奥会后有新进展。

中国外运公布,上半年集团货运代理服务的营业额为163.85亿元,比去年同期上升15.8%;快递服务的持续经营业务的营业额约为17.23亿元,上升8.3%;船务代理服务的营业额约为3.69亿元,上升10.0%;来自仓储和码头服务的营业额约为7.57亿元,上升4.3%;海运服务的营业额约为16.40亿元,上升7.9%。

中国外运总裁张健卫在香港表示,上半年海运业务亏损由7310万元降至3440万元,主要由于调整航线以及燃油和租金成本下降。而董事长赵沪湘指出,由于油价以及经营策略有调整,相信海运业务会越来越越好。

作为国内航空物流的龙头企业之一,中国外运母公司中外运集团今年7月公布拟与中国对外贸易运输(集团)总公司进行合并重组,双方已就合并重组事宜达成一致,拟向国务院国资委报送合并重组申请。赵沪湘在业绩说明会后表示,双方已达成默契,目前正待国内主管机构的批准。而中外运集团一位高层表示,整合一事最快将于残奥会结束后有新进展。

## 曹妃甸30万吨级原油码头投产

◎本报记者 陈其珏

中石化集团昨日披露,作为中石化重点工程的曹妃甸30万吨级原油码头日前顺利实现首艘油轮靠泊,码头投产获得一次成功。由此,中石化在华北地区将获得新的大型进口原油上岸口岸,华北管网的整体优势也将得以进一步发挥。

为缓解华北地区石油供应的紧张局面,满足该地区燕山石化、天津石化、石家庄炼化、沧州炼油厂等炼化企业的原料需求,保障我国石油安全,中石化集团投资建设了曹妃甸30万吨级原油码头及配套工程项目,并将之列为中石化重点工程,该项目同时也是中石化与河北省开展战略合作的重点项目之一。

曹妃甸原油码头一期工程建设30万吨级码头一座,年接卸能力为2000万吨。中石化表示,该码头投产,使中石化在华北地区获得新的大型进口原油上岸口岸,华北管网的整体优势将得以进一步发挥,有效增强资源配置能力,保障国家能源安全。同时,该项目也将对推动地方经济建设,促进产业结构调整升级起到重要作用。

2006年3月28日,该工程开始试桩施工。2006年11月24日,国家发改委正式核准了曹妃甸原油码头及配套工程项目,该项目自此提速。投产,从曹妃甸原油码头卸载的原油,将于近日经华北管网陆续输往该地区炼化企业。

## 两岸中秋包机在沪售票

◎本报记者 索佩敏

随着中秋节的日益临近,两岸中秋包机再度启动。上海证券报从携程旅行网了解到,上海地区今年的中秋包机由中国东方航空公司和上海航空公司执飞,包机航班往返于上海与台北之间。

据飞,东航航班的始发日期为9月1日、8日、11日、15日四日,上航仅在9月13日提供往返航班。据携程旅行网机票业务总监张伟介绍,从2006年开始,作为方便在大陆的台商及其家属回家团聚的重要措施,两岸中秋包机已经进入了第三个年头。由于上海是台商的大本营,因此机票销售一向十分好。同时,中秋包机运营期间正值秋高气爽,适宜出游,一些台湾游客借此前来大陆旅游。张伟表示,由于包机航班有限,机票可能出现供不应求的状况,建议旅客及早预订。