

Companies

【聚焦】金融“海啸”冲击波

BDI半年跌八成 半数船东陷亏损

◎本报记者 索佩敏

由于中国铁矿石进口需求放缓等多方因素，国际干散货市场并未如预期在四季度的传统旺季迎来反弹。象征景气度的波罗的海指数(BDI)连续多日大幅下挫，截至10月10日，已跌至2221点，较今年最高点下跌八成。航运业人士指出，鉴于明年运力会继续过剩，而宏观经济疲软会降低需求，2009年国际干散货运输市场形势不容乐观。

BDI指数从今年8月18日起持续低迷，当时曾有航运企业接受上海证券报采访时指出，奥运期间对于华北地区钢厂限产，进而减少了中国铁矿石进口需求是主要的影响因素。与此同时，中国港口在今年上半年囤积了大量铁矿石，需要一定时间消化。因此，预计奥运结束后，随着四季度传统旺季的到来，BDI市场会开始回暖。

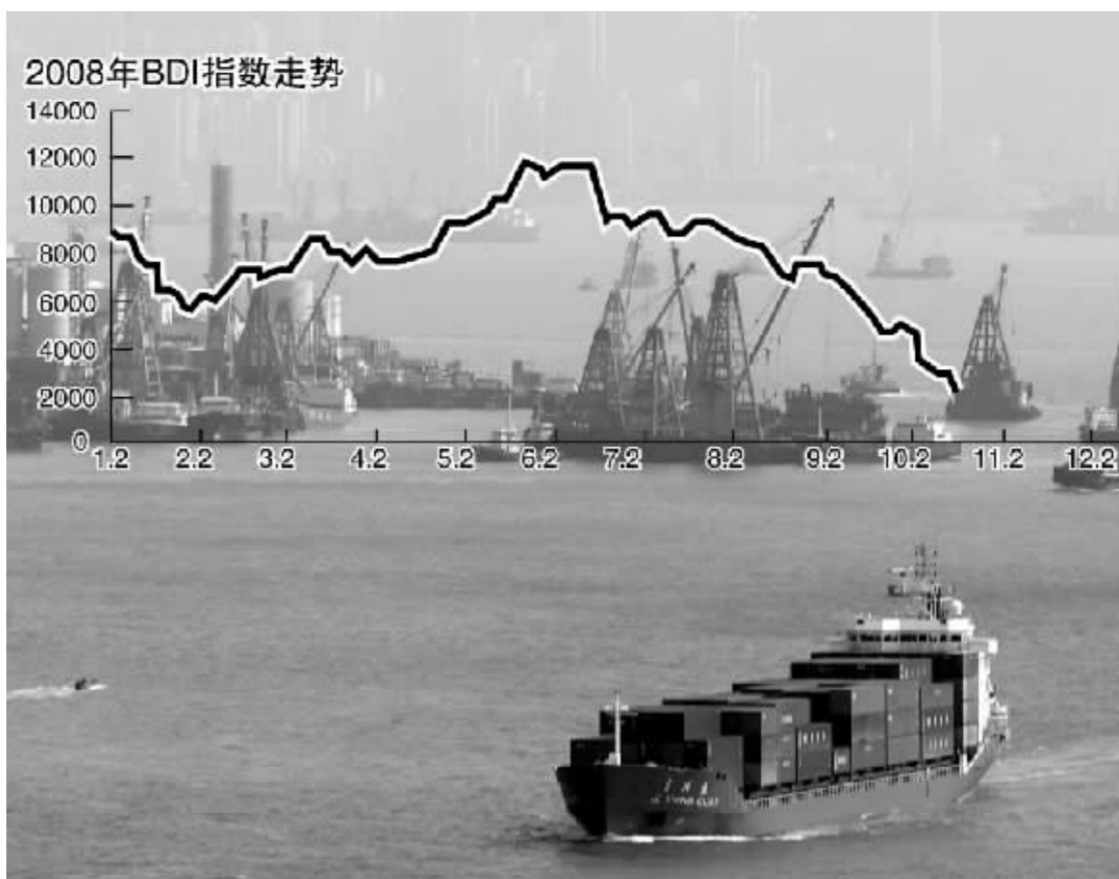
不过，奥运会结束后，BDI指数仅在9月15日至9月19日期间略微反弹230点后，随即掉头。截至10月10日，BDI已经连续15个交易日下跌，目前报收于2221点，较之今年5月的历史最高点11067已经暴跌79.9%。

目前的点位，市场上有一半的

船东已经处于亏损状态。”中信证券航运业分析师纪云海接受上海证券报采访时表示。他也坦言，尽管市场普遍对于干散货运输市场不看好，但目前的大跌有些出乎意料，不排除一些非理性因素的存在。

不过，需求放缓依然是本轮BDI暴跌的主要原因。中海发展有关人士接受上海证券报采访时表示，近期巴西淡水河谷坚持要提高铁矿石价格，其出口积极性不高，而国内沿海铁矿石库存水平依然很高。纪云海则表示，近日，包括河北钢铁、首钢、山东钢铁等在内的大型钢铁企业联合宣布实施限产计划，限产比例达到20%，以缓解钢价下跌压力，势必会影响到铁矿石的进口需求。

鉴于目前的情况，业界对于2009年的市场普遍持谨慎态度。纪云海指出，截至2008年7月底，干散货新船订单达到2.75亿载重吨，占现有船队规模的比重近70%，大规模的新运力投放势必会对市场造成影响。上述中海发展人士则表示，2007年BDI的全年均值在7070点左右，预计今年的均值在7000点左右，由于国际经济形势的不确定性，目前很难预测明年的均值，但肯定比今年低”。



张宏伟 制图

撤单+订单下降 造船业寒冬来临

◎本报记者 于祥明

金融“海啸”的冲击波和恐慌正在向造船业蔓延。记者昨日获悉，根据英国克拉克松研究公司统计的数据，1-8月份全球累计共有94艘新船订单被撤。与此同时，9月份全球新签订单量同比下降66.1%。业内分析人士认为，以出口为主导的我国造船业未来风险可能会加剧，船企应提前做好新船订单风险评估。

新船撤单集中在亚洲

在整个经济动荡的大背景下，撤单现象已经引起全球造船企业的关注。”中国船舶工业经济研究中心主任助理、首席研究员包张

静向上海证券报表示。

他告诉记者，克拉克松公司在9月中下旬召开秋季研讨会，来自欧洲、韩国、日本、中国的造船及相关行业的专家，对新船订单撤销现象都非常关注。

据统计，1-8月份全球累计共有94艘新船订单被撤，而且主要集中在亚洲地区。其中，韩国船企被撤订单数最多，高达43艘，中国为21艘，日本仅为5艘。

韩国被撤订单主要集中在大型骨干船企，包括SXT造船、现代尾浦、大宇造船等，而中国撤订单主要集中在地方新兴民营船企。”包张静分析指出，由于韩、中两国船企以出口船订单为主，因此面临的风险相对较大。

虽然从数据来看，目前全球

94艘被撤订单量仅占当前全球手持近1万艘新船订单总量的1.2%，与2000年140多艘被撤订单占当时总量4.5%相比，有相当大的差距。但是，无论是订单总量，还是整个大环境都与此前大不相同。”包张静说。

他同时分析认为，在目前全球经济下滑之际，全球新船撤单量并不意味着仅仅维持上述一个比例，而有可能恶化，必须给予关注。特别是国内民营船舶制造企业，更需要引起重视。

船企须提前重估订单风险

事实上，在美国金融“海啸”的冲击下，9月份全球航运和造船市场都不尽如人意。

统计数据显示，9月份全球新签订单量同比下滑66.1%，疲软下降态势依旧。而此前，8月全球船市的成交量(以载重吨数计)环比下降近4成，整个造船市场“冬季”到来已毋庸置疑。

由于担忧全球经济增长放缓，很多投资银行和对冲基金纷纷抛售干散货海运衍生品合同。与此同时，干散货需求低迷，国际干散货运输市场行情继续下跌。”一位业内人士向记者表示，未来市场风险无疑越来越大。

记者也注意到，目前波罗的海干散货运价价格指数(BDI)已经达到2221点，较最高点已经跌去近8成。

更令人担忧的是，近年来的航运市场的热点——干散货运输市

场存在着潜在运力过剩问题已是业内共识，由此将加速并加剧造船市场的动荡。

而据中金公司的一份研究报告观察，1-9月全球累计新签订单量同比下滑27.3% (其中中国同比下降34.2%)，虽然新船造价仍然高位运行，但油船及散货船价格9月初已出现小幅下滑。

的确船价正在出现下调迹象，以二手的好望角型散货船为例，其价格已经由1.5亿美元/艘，下调至1.3亿美元/艘，价格下调幅度在10%以上。”包张静说。

他同时建议，面对潜在风险，船企一方面要密切关注整个经济及相关产业发展趋势，另一方面船企须提前重估手中订单风险，以应对可能到来的冲击。

油价利率双降 航空业成本回落

◎本报记者 索佩敏

受到国际油价和国内航油价格双双回落，以及国内降息的双重利好刺激，航空股13日表现强劲。截至当天收盘，上海航空、中国国航、南方航空、东方航空和海南航空涨幅均在6%以上。分析人士指出，从“十一”黄金周的情况来看，国内客运需求有所回暖，但明年的整体形势目前还难以判断。

申银万国分析师李树荣在接受上海证券报采访时表示，国内外油价的双双下跌，以及国内降息是航空股上涨的主要原因。一方面，国际原油价格回落到90美元附近，较今年的最高点回落4成左右；另一方面，国家发改委和民航局近日发出通知，第四季度航空煤油综合采购成本调整为每吨7750元，较第三季度降低570元。国内外油价的回落，对于航油占据主要成本的航空业无疑是利好。此外，国内近日宣布降息，而目前业界普遍认为全球已经进入降息周期，而航空业是高负债型的行业，降息有助于降低航空公司的财务成本。

在成本下降的同时，航空市场需求正在有所回暖。李树荣指出，从今年“十一”黄金周的数据来看，国内航空市场需求较上半年有所回升，这也让市场对于航空业的景气度产生了一定的信心。

不过，航空界对于未来的市场前景并不看好。东方航空董秘罗平接受采访时认为，尽管黄金周期间运输量有所回升，但目前宏观经济形势不好，抑制了旅客乘机出行的需求，航空公司今年明显感觉到客运量有所下降。东方航空已于上周末公布三季度预亏，表示公司主要运营指标数据同比大幅下滑。

中钢协辟谣：钢企未接受淡水河谷涨价

钢价继续恐慌性下跌，多家大钢企考虑加大限产力度

◎本报记者 徐虞利

针对近日传闻国内5家钢企接受铁矿石巨头淡水河谷公司部分铁矿石品种涨价的报道，昨日，中国钢铁工业协会作出澄清称，中国钢铁企业并未接受淡水河谷的涨价要求。

中钢协有关负责人表示，相关报道完全是虚假的，经核实，武钢等钢铁企业完全没有接受巴西淡水河谷的任何涨价要求，目前的市场情况决定了中国钢铁企业不可能接受铁矿石的任何涨价要求。

有关报道称，包括武钢、江苏沙钢集团和天钢等5家钢铁企业已经在部分矿种上接受了巴西淡水河谷的涨价要求，引起了较大的负面反响。

中钢协有关负责人指出，当前，国内铁矿石价格和进口铁矿石价格大幅下跌，港口铁矿石大量积压，钢厂铁矿石库存居高不下。国内现有的铁矿石资源完全能够替代巴西铁矿石，维持国内钢铁企业的正常生产。此外，中国钢材市场价格大幅下跌，钢厂成本居高不下，大量企业处于亏损边缘，部分企业限产、停产。

铁矿石再度涨价将加大钢厂生产的亏损，中国钢铁企业根本不会接受如此涨价。

首钢董事长朱继民12日公开表示，截至本月9日，首钢各类钢材价格从今年的最高点已下降了800元到2400元/吨，目前仍在下降。如不迅速采取有力措施，将面临钢铁业整体亏损和难以支撑的风险。”

另据了解，马钢在9月份已陷入亏损，并拟加大限产力度。而河北钢铁集团在近日的经营会议中表示，将在有限限产20%的基础上进

一步加大限产力度。宝钢、沙钢等大企业也在考虑或实施限产。

但国内钢市的各种产品继续下滑，甚至连盘整的局面都未出现。据MY STEEL统计，上周，国内建筑钢材价格再次大幅度下跌，跌幅达到400元/吨以上；中厚板大幅度下调，平均下调幅度也在400元/吨以上，其中跌幅在500元/吨以上的城市达到10个；冷轧卷板进入恐慌性下跌，热轧跌幅达到1000元/吨的城市有3个；大中型材价格也步入大幅度下跌行列，平均幅度在200元/吨。

民营油企联手维权 意欲叫板两大集团

专家认为反垄断法对此并不适用

◎本报记者 陈其珏

继全国工商联石油商会之后，中国商业联合会石油流通委员会(下称“中商石油委”)俨然已成为民营油企的新代言人。作为会长，赵友山也一直在锲而不舍向相关部门上书要政策和能源，只是进展并不太顺利。

上周末，中商石油委在北京召开论坛，其中特别邀请了两位反垄断法起草小组专家组的成员以及两名律师，并在会上暗示未来或将借力已实施的反垄断法。但此举在不少业内人士看来仍不合时宜。一些人认为，民营油企最近的困局很大程度上是由国际油价暴跌直接造成的，在目前体制下只有延伸产业链或改行才有出路。民营油企寻求出路的目标是

不错的，但以反垄断法的名义起诉，这个点却选错了。因为反垄断法有规定，对国家战略性行业是保护的。也就是说，反垄断法对中石油、中石化是不适用的。”在民营石油行业观察多年的中国石油业国际产业投资联盟秘书长崔新教授说。

据反垄断法第七条规定，国有经济占控制地位的关系国民经济命脉和国家安全的行业以及依法实行专营专卖的行业，国家对其经营者的合法经营活动予以保护，并对经营者的经营行为及其商品和服务的价格依法实施监管和调控，维护消费者利益，促进技术进步。

只要是属于国家授权专营的，就不属于反垄断法适用的范畴。”华东政法大学经济法学院院长吴弘向本

报记者表示，反垄断法反的是竞争领域的垄断行为，而包括石油、电信等在内的几大行业竞争色彩极淡，受反垄断法的约束也小。只有在充分竞争的领域，才有反垄断法的用武之地。

资深石油专家韩学功则指出，由于在成品油零售行业的垄断行为很难界定，因此，即便民营油企希望拿起法律武器维护权益，也很难掌握有足够说服力的证据。

在崔新看来，中商石油委应该吸取当初赛家龙和全国工商联石油商会的教训。和中石油、中石化打交道，还是有很多其他办法和途径，没必要采取这种粗放式的做法。另外，作为二级协会组织的中商石油委能否成为起诉主体还是个问题。起诉两大集团可能是由于最近

民营油企日子实在不好过，有些人在国际油价下跌后急需接盘资源，结果不断套牢。”上海东昊油品公司总经理闵春光认为，正是由于国际油价的下跌带动国内成品油批发市场一路走低，以致从业者纷纷观望。在这种情况下，一些原先依靠倒卖油品苟且过活的民营油商就日子更难过，相比之下，油荒”严重之时，他们反而可以靠囤油赚点差价。”

据了解，闵春光已很久未碰成品油业务，而改行做润滑油。此外，他还投身服务业。

中商石油委提供的数据显示，相比2006年，2008年年初，全国石油民营批发企业关门、倒闭了三分之二，民营加油站倒闭三分之一，亏损的有一万多家，几十万职工下岗失业。

投资858亿 贵广铁路开建

◎本报记者 于祥明 冯飞勇

记者从铁道部获悉，贵广(贵阳—广州)铁路开工动员大会13日上午在广西壮族自治区桂林市灵川县贵广铁路甘棠江特大桥桥址举行。中共中央政治局委员、国务院副总理张德江出席开工动员大会，宣布贵广铁路开工并为贵广铁路奠基。

据悉，贵广铁路是铁路“十一五”规划的重点项目，始自贵州省贵阳市，经龙里、都匀、榕江、从江、广西三江、桂林、恭城、钟山、贺州，广东省怀集、广宁、四会、肇庆、三水、佛山至广州市，是一条客货兼顾、以客为主、完善西部路网布局的区际快速铁路干线。全长857公里，沿线共设30个车站，为双线电气化国家I级铁路，设计时速200公里，年运输能力为货运量3500万吨，日开行客车100对，设计工期6年，投资估算总额858亿元，由铁道部和贵州、广西、广东三省区共同出资兴建。工程建成后，贵阳至广州的铁路运输时间距离将由目前的20多小时缩短至不到5个小时，成为西北地区和西南地区连接珠三角的交通“主动脉”。

总投资500亿 安徽首家核电公司揭牌

◎本报记者 陈其珏

记者10月13日从中国广东核电集团获悉，安徽芜湖核电有限公司日前在安徽省芜湖市揭牌成立。作为安徽首个核电项目，该项目总投资近500亿元人民币，建成后年发电量约300亿千瓦时，可向上海地区提供电力支持。

据中国广东核电集团介绍，安徽芜湖核电项目位于安徽省芜湖市繁昌县内长江南岸，项目规划建设4台百万千瓦级压水堆核电机组，总投资近500亿元人民币，建成后年发电量约300亿千瓦时，可就近向皖南负荷中心供电，也兼顾“皖电东送”，为长三角以及上海地区经济发展提供电力支持。

2006年9月，《芜湖核电站项目建议书》正式上报国家发展改革委。2007年5月，中国广东核电集团与安徽省发展改革委、上海市发展改革委共同签署了《合作开发芜湖核电项目框架协议》，三方同意共同推进芜湖核电项目建设，安徽省和上海市承诺分别吸纳50%的电量，并将其列入安徽省和上海市“十二五”电力发展规划。

由中国广东核电集团与申能股份有限公司、安徽省皖能股份有限公司及上海电力股份有限公司等共同投资成立的安徽芜湖核电有限公司，将主要负责开展芜湖核电项目的前期准备工作。根据各方达成的共识，中国广东核电集团将在芜湖核电项目开发建设中发挥主导作用，控股建设安徽芜湖核电项目。目前，安徽芜湖核电项目可行性研究报告已经编制完成。安徽芜湖核电有限公司的正式成立，标志着芜湖核电项目筹备工作进入了新阶段。

与上海市政府签合作协议 中石化在沪建炼化一体化项目

◎本报记者 陈其珏

上海市政府与中国石油化工集团公司(下称“中石化”)10月13日同时宣布，双方近日在北京签署战略合作框架协议，约定将在沪建炼化一体化项目。

在此次协议中，双方就中石化在上海炼化企业的进一步发展、能源供应等方面达成进一步合作共识。根据协议，中石化将加大投资力度，进一步扩大在上海企业的生产规模，落户上海化学工业区的炼化一体化项目以及上海石化的乙烯扩建改造等项目将进一步体现规模集聚效应。

在协议中，上海市政府也表示，上海将积极支持炼化一体化项目的建设，形成精细化工产业链，在杭州湾北岸建成具有国际竞争力的石油化工基地和循环经济示范基地。

不过，双方并未透露这一炼化一体化项目的规模和投资额等具体细节。

海关：我国铜精矿自给率降至30%

◎本报记者 于祥明

10月13日，中国海关一份统计报告指出，随着国内铜冶炼能力的提高，上游资源的短缺现象却日益突出，铜资源短缺压力值得重视。我国铜精矿自给率已由1995年的80%下降到现在的30%左右。

据海关统计，今年1-7月我国出口未锻造铜及铜材(以下简称铜产品)40.6万吨，价值33亿美元，分别比去年同期增长14.8%和27.2%。统计数据显示，今年以来，我国铜产品月度出口量在4月份达到7.3万吨的峰值后，自5月起开始逐月回落，到7月份降至5.7万吨，同比下降19.9%，环比下降5.7%。与此同时，出口均价一路走高，到7月份达到8494美元/吨，同比增长10.9%，环比增长1%，再创历史新高。

值得注意的是，统计报告指出，随着国内铜冶炼能力的提高，上游资源的短缺现象却日益突出，我国铜精矿自给率已由1995年的80%下降到现在的30%左右。

这种情况使拥有国际铜矿资源少数垄断企业可以通过降低加工费等方式，变相抬高我国炼铜企业成本，进而推高铜材及其下游产品的价格。而我国在铜冶炼环节利润被挤压的同时，铜冶炼过程中产生的废水、废气和废渣对我国环境造成的影响却得不到足够的补偿。”报告说。