

贸易融资升温 铁矿石“压港”再现

□本报记者 官平

中国证券报记者日前在青岛、宁波等地调研发现,沿海铁矿石、煤炭等大宗商品再现“压港”现象,港口经营有所好转,但航运业仍显惨淡。

业内人士表示,铁矿石、铜等大宗商品进口大幅增长的背后,很难说是真实需求增长,很可能是实体经济资金紧张导致贸易融资升温。总体看,上半年外贸数据疲弱,但随着下半年稳增长措施继续落实,外贸形势有望进一步好转。



青岛港前湾港区集装箱码头。

本报资料图片

铁矿石“压港”明显

7月8日,晴空碧日,一艘来自美西的SOFIA船安静地停靠在青岛前湾港区,桥吊手正熟练地进行装卸业务,等待下一艘大船停泊。前湾港是我国北方最大的集装箱港。

港区地面勤务人员告诉中国证券报记者,3月份以来每天停靠大船约25至30航次,比一季度多3至5艘次,出口集装箱相对进口较多一些。

“完成量里面新增量很大,包括新的货源、货种、货主,主要来自于山东和周边地区。”青岛港高层人士透露,一季度排名全球前10位船公司在青岛港箱量同比增长11.3%,去年至今新开通航线10条以上。一季度青岛港完成货物吞吐量1.2亿吨,同比增长5%。

青岛港是中国最大的铁矿石进口港之一。6月29日,青岛港董家口40万吨铁矿石码头单船卸率达到10038吨/小时,第21次成功刷新世界铁矿石接卸纪录。

上述人士表示,原来青岛港铁矿石主要是货主(钢厂)矿,贸易商很少,现在8成以上都是贸易商,目前青岛港铁矿石库

存在1500万吨以上,“压港”现象明显。“矿石库存比去年多很多,有的甚至堆了半年、一年。”

山东一位钢厂原料采购人员对记者表示,铁矿石采购现在主要都是随用随采,由于国内需求形势不好,企业前期铁矿石囤货已经发生了亏损。

在宁波港,也同样存在铁矿石压港现象。6月下旬,中国证券报记者在宁波港调研了解到,北仑港区近300万吨堆存设计能力的堆场,已经堆了280万吨左右的铁矿石。

宁波港北仑矿石码头分公司生产部经理王海运解释,堆的矿主要是贸易商,贸易商从国外进口还没找到下家(买家),钢厂是随到随用。“如果我们场地大还能收堆存费,但我们场地小,周转越快越好。”

“5月份以来铁矿石库存量较大,之前库存有240万吨左右。”但王海运表示,据其观察,今年矿价跌得多,国内矿没有优势,多数钢厂都用进口矿。另外,库存中占50%-60%是质押在银行贷款的“融资矿”,主要是目前黑色产业不景

气,才导致库存偏大。“如果长期这么堆,港口生产会受到影响。6月事发青岛的商品融资欺诈事件,令市场对经济增长担忧加重。”

铁矿石库存牵动着宏观经济的“神经”。据海关统计,上半年中国进口了4.57亿吨铁矿石,港口库存至5月份就已超过1.13亿吨,较年初增长近三成,创历史新高。

形成鲜明对比的是,钢材消费却不乐观。中国钢铁工业协会的数据显示,今年前5月,国内粗钢表观消费量为3.13亿吨,同比仅仅增加26万吨。由于5月末社会库存同比下降395.77万吨,会员钢铁企业库存同比增加27.85万吨,说明2014年1-5月国内粗钢的实际消费量没有增加甚至是小幅下降的。

除了铁矿石,港口煤炭库存水平也高企。截至7月11日,环渤海四港(秦皇岛港、曹妃甸港、京唐港区、天津港)煤炭库存已连续四周保持在2000万吨以上。此外,包括大豆、棕榈油、橡胶等大宗商品港口库存均处于较高水平。

航运业“惨淡经营”

归属于上市公司股东的净利润再度亏损18.8亿元。

“运力过剩,需求不足,是造成航运企业亏损的根本原因。”上海航运运价交易所有限公司副总经理王东生说,除此之外,亏损还与企业自身发展战略有很大关系。比如什么时候实行多元化战略,什么时候实行一体化战略,什么时候购船等,有些公司在不该买船的时候买了很多船,有些公司在租金高的时候租了很多船,造成运营成本很高,导致大面积亏损。

王东生指出,上半年航运业整体运营情况不好。虽然相关上市公司二季报还没出来,但中远、中海等都亏得很厉害,主要航运企业均处在亏损状态,整个行业亏损面在80%以上。

相比来看,港口业复苏迹象较为明显。数据显示,宁波港一季度归属于母公司所有者的净利润为6.59亿元,同比增长4.43%;同期上港集团归属于上市公司股东的净利润14.39亿元,同比增长41.22%。不过,港口与航运本该是“唇亡齿

寒”关系,二季度为何出现港口较航运业复苏略微明显的现象?

上海国际航运研究中心港口发展研究室副主任赵楠对中国证券报记者表示,港口业的复苏通常以港口吞吐量的增速反映,吞吐量大幅增长代表市场需求相对旺盛,港口企业收益也较有保障。而航运企业竞争激烈,不存在类似港口的自然垄断特性,因此经营效益多与运价挂钩。当货运需求旺盛,船舶供不应求时,运价自然走高,反之运价走低。

赵楠说,目前集装箱运价与干散货运价都处于相对低位,主要是由于2008年金融危机前船东看好市场大量新增运力,导致市场船舶供应量急剧上升。金融危机突然来袭抑制了海运量快速增长,“后危机”时代前期订造的大量运力陆续投放市场,使运力增速快于海运量增速,长期存在供过于求的市场现象,航运业复苏缓慢。

业内人士表示,上述现象也暴露出一个问题,目前中国经济内生动力不足,进口增长主要依靠矿石、能源等大宗商品。

下半年外贸形势向好

费三驾马车前进动力不足,仍需加大扩大内需力度。

但也有业内人士表示,随着全球经济逐渐复苏,未来中国经济复苏力度值得期待。国务院此前曾出台支持外贸稳定增长的若干意见,提出优化外贸结构、改善外贸环境、强化政策保障等内容。随后海关总署出台稳外贸的若干举措,主要是强调深化改革创新、提高贸易便利化水平。

“山东出口还不错,轮胎、大宗散货等进出口量没有明显变化。”青港国际总裁焦广军对中国证券报记者表示,上半年国家没有推出强劲的刺激政策,但估

计到年底经济形势会好转,增速要比上半年快一些。“上半年出台的刺激政策有限,市场有些失望,但预计下半年会有所调整。”

对于铁矿石进口量是否反映钢铁行业及宏观经济的变化,焦广军指出,从长远角度来看铁矿石进口量是可以反映行业变化的,但短期来看,一两个月或半年时间暂时没法看清真实情况。

宁波港高层人士也表示,欧美等发达经济体二季度以来经济持续向好,预计下半年外贸形势将会好于上半年。对宁波港来说,出口可能会乐观些,而进口可能会处于持平状态。

拓展腹地满足“胃口” 董家口港区逆势而上

□本报记者 官平

胶州湾西岸,一个新港区正在按部就班建设,这里是我国“十二五”期间批准建设的一个大型港区——董家口港区。青岛港国际股份有限公司(下称“青港国际”)总裁焦广军说,作为青岛港四大港区之一,董家口港区建成后吞吐能力可达到3亿吨,意味着“再造一个青岛港”。

业内人士认为,在当前航运市场不景气形势下,如何让董家口港区这个“大胃王”吃得饱将是关键。

港口中的“大胃王”

董家口港区地理位置优越,出了胶州湾直面黄海。这里水深条件突出,大型矿石船舶和原油船舶可以直靠,40万吨矿石泊位水深达25米,30万原油码头泊位水深达27米,20万矿石泊位水深也有22米左右,另外海边大部分是岩石而不是淤泥,长年不冻、不淤。

“从地理位置上来看,董家口港区与国际航道很近,与环渤海湾内的几大港口相比占了很大的航道优势。”焦广军说,董家口港区是青岛港未来打造东北亚国际航运中心的重要依托,也是建设第四代世界物流强港的重要基础。

根据董家口港区总体规划,其总面积为150平方公里,包括72平方公里的港区和78平方公里物流拓展区,规划泊位为112个,岸线长度为35.7公里。从2009年开始建设以来,已经完成20个泊位的建设,其中,包括世界上最大的40万吨矿石码头,已经竣工的30万吨级原油码头等,计划下半年原油码头进行试运,包括一些罐区和配套设施。

就一个港区单体规模来看,无疑是港口中的“大胃王”,去年底吞吐量就达到7000万吨。在外贸形势不景气条件下,如何让建成后港口“吃得饱”,是不可回避的难题。

实际上,近年来航运市场不景气也拖累了港口,一些业内人士提出港口业产能过剩的说法,但焦广军并不认同。他表示,全国港口设计能力不足,实际生产能力超过设计能力,不少港口超负荷运转,过剩或是区域性的,整体上仍处于平衡状态,国内集装箱装卸能力相对富余。

上海一位不愿透露姓名的港口人士也表示,所谓港口“产能过剩”表面上仅牵涉港口设计通过能力与港口实际吞吐量两个要素,但事实上港口产能过剩具有区域性、结构性、周期性等不同类型。码头实际吞吐量超出设计通过能力也是普遍现象。更多的建设是为解决结构性产能不足问题,董家口港区就是其中之一。

建内陆港拓展腹地

对一个港口来讲,繁荣与否关键在于腹地。比如,上海港,其背靠长三角地区是中国经济最发达的地区。对董家口港区来讲,腹地条件如何?

“主要腹地是山东省、河北南部、江苏北部、河南、山西、安徽部分地区,GDP占全国GDP总量的33%,这些腹地外向型经济发达。”焦广军说,未来将借助董家口港区优越的自然条件,提供储存、贸易、交割以及信息、金融、临港加工等综合性服务,打造成大型仓储中心、交割中心、贸易中心、金融中心。

除了地理位置,交通条件也是关键。就董家口港而言,铁路运输条件还不完善。不过,据焦广军透露,目前青连(青岛至连云港)铁路已批复,计划2017年投运,董家口港区铁路运输将完全打通,与2014年底投运的晋中南铁路横纵交错,把腹地盘活。

为了拓展腹地,青岛港还计划建立多个内陆港。日前,青岛港与新疆联宇投资有限公司、中铁集装箱乌鲁木齐分公司共同签约,拟打造区域性物流中心和西部地区的青岛港区,建设丝绸之路经济带国际内陆港。

据了解,未来青岛港将以新疆为中心,东联动西安、郑州、银川、兰州、太原等国内内陆港,西联动哈萨克斯坦等中亚国家的“国际内陆港”,打造以新疆内陆港为“枢纽港”的国际内陆港组合港群。

焦广军表示,青岛港其他三大港区转型升级后,货源将进行调整转移。比如,前湾港区打造成专门从事集装箱作业的港口。6月6日,青岛港在香港联合交易所挂牌上市,青岛港上市融得资金的90%将用于董家口港区建设。



青岛港前湾港区

三季度国际航运市场或低位反弹

□本报记者 官平

上海国际航运研究中心日前发布《国际航运市场分析报告2014年第二季度回顾与第三季度展望》称,2014年二季度全球经济较一季度回暖步伐加快,全球经济增长的分化格局更加明显,航运市场处于低位震荡态势,下行空间减小,市场具有低位反弹预期,加上旺季因素的部分支撑,三季度市场运价会好于二季度,但上升空间受到限制。

集装箱海运量快速回升

报告指出,发达国家经济整体复苏势头明显,但复苏力度显著不同,特别是美国经济因天气原因意外下落后实现反弹;受消费税上调影响,日本经济大幅回升后出现收缩;欧元区呈温和复苏态势。新兴经济体增长下行压力较大,金砖五国经济增长面临巨大挑战,中国经济增长缓中趋稳,但经济的增长动力来自于消费和出口的改善。

国际集装箱运输市场方面,二季度全球集装箱海运量快速回升,主干航线货量增速加快,优于次干和区域内航线,各航线运价分化明显,主干航线总体表现强于次干航线。班轮巨头对市场的控制力度进一步增强,市场进一步呈现寡头垄断的趋势。

数据显示,二季度国际集装箱运输市场整体走势较为平稳,运价从一季度低位缓慢回升,整体好于2013年同期。二季度CCFI均值为1086.53,环比下降2.69%,同比增长1.95%;SCFI均值为1092.78,环比2014年增长1.3%,同比增长5.84%。

国际干散货运输市场方面,受主要货种下游需求剧烈波动影响,国际干散货运输市场二季度表现严重低于市场预期。截至2014年6月30日,BDI指数报收于850点,二季度均值为982点,同比(季度)上升10.6%,环比(季度)下降28.4%。

报告还显示,国际油轮运输市场方面,二季度是传统的油运淡季,运价较一季度下滑幅度较大。进入传统淡季之后,随着节日效应减退和炼厂处于检修高峰等影响,运输需求减弱,二季度油运市场运价震荡下滑。BDTI二季度均值673点,环比下降30.6%,同比上升6.94%;BCTI二季度均值560点,环比下降7.74%,同比下降10.47%。

干散货运旺季难旺

报告预计,三季度全球经济增长将呈加速态势。美国经济复苏的动力得到巩固,欧元区将继续温和复苏,新的量化宽松货币政策有利于刺激本国消费需求拉动进出口总量上升;中国“稳增长”政策效果进一步显现、经济发展的内生动力逐渐增强,外部需求有所改善;日本经济将自二季度收缩后再度回暖,但能否保持增长势头主要取决于出口是否能够继续扩张。

上海国际航运研究中心表示,国际集装箱运输市场方面,二季度淡旺季交替期过后,国际集运市场将在三季度迎来传统货运旺季,加之全球经济在发达经济体平稳扩张的背景下呈乐观态势,带动欧、美等主要市场进口需求量持续增长,推动集装箱海运量上行。但受班轮公司扩大运力投放影响抵消部分货量利好,可能对市场运价造成影响。预计三季度运价走势前高后低,并伴随小幅波动。

报告称,国际干散货运输市场方面,三季度市场处于传统旺季,但这种旺季因素由于当前所存在的诸多问题对国际干散货运输市场运费的支撑大打折扣。

房地产业的阶段趋势转变使得与房地产相关的行业需求大减,原材料的去库存化、产成品的去库存化遇到强劲阻力。随着铁路投资规模的扩大,基础设施建设投资规模增速仍将放量增长,国际干散货运输市场的反弹取决于中国基础设施投资规模能否抵消房地产业投资下滑带来的缺口。

国际油轮运输市场方面,预计三季度各主要经济体温和复苏,由此将带动石油需求,BDTI料呈现震荡上行状态,BCTI预计触底反弹,呈现回升趋势。