

贸易商豪赌铁矿石 行业将受多重影响

记者观察

疏港令的利好 不仅限于钢铁业

► 陆晓辉

在港口铁矿石存量猛增的情况下，国家有关部门即下发疏港令，中国钢铁工业协会已于近日下发了疏港通知。

中国钢铁工业协会要求，会员单位控制铁矿石进口总量和进口节奏，对港口存放铁矿石进行一次清理，其目的不仅在于缓解港口铁矿石严重积压的情况，而且对维护整个产业的长远发展具有积极的意义。同时，在当前通货膨胀压力较大的情况下，这项举措在一定程度上还会间接起到减缓大宗商品、基础原材料、粮食价格上涨压力，配合国家宏观调控政策的作用。

根据中钢协提供的数据，目前海运矿石船到港后待港时间长达7-10天。由此看出，港口的铁矿石库存已经影响海运和铁路运力的正常发挥，导致有效运力在待港中浪费，带来的不仅是相关企业的经济损失，也是整个产业乃至国家资源的浪费。

一方面是港口铁矿石堆存大量增加，运力停滞；另一方面，由于运力不足，目前南方很多发电厂的现有电煤库存达到警戒线，南方大米等粮食供应紧张，而北方却出现谷贱伤农的现象。北煤南运、北粮南运是化解这一问题最有效的办法，而海运恰是其中重要的运输途径。然而，在港口泊位和运力一定的情况下，铁矿石超量进口对煤炭、粮食的南运产生了较大的影响，其在一定程度上加大了当前宏观调控的难度。业界一直呼尽快将待港的海运矿石船这部分暂时闲置的运力解放出来，用到更需要的地方。

因此，国家有关部即将出台的疏港令所产生的作用将不仅限于钢铁产业，其对我国国民经济的健康发展将产生积极作用。

市场动态

国内铁矿石价格小幅上涨 后期上涨空间有限

本报讯 商务部市场运行调节司近日表示，近期国内铁矿石价格小幅上涨，5月中旬国内铁矿石平均价格为1580元/吨，较5月初上涨5%。

从各产区情况看，5月中旬辽宁本溪铁精粉（品位66%）出厂价格为每吨1380-1400元，较月初上涨60元；山西五台铁精粉（品位64%-65%）出厂价格为每吨1140-1150元，较月初上涨约50元；河北唐山铁精粉（品位66%）出厂价格为每吨1560-1570元，与月初持平。

目前铁矿石市场交易冷清，港口及各地库存压力较大。商务部市场运行调节司预计，后期铁矿石价格上涨空间有限。

4月份巴西铁矿石出口量 再度下降

本报讯 巴西外贸部统计数据 displays，与2007年同期相比，巴西铁矿石今年的出口量已连续第2个月出现下跌。今年4月份巴西铁矿石出口量为1770万吨，而去年同期为2000万吨。

最新统计数据显示，2008年1-4月巴西铁矿石出口量为7980万吨，而去年同期为8260万吨，收入也由31.7亿美元下降到30.9亿美元。

中国1-4月进口巴西铁矿石数量为2980万吨，去年同期为3140万吨；从日本进口936万吨，去年同期为934万吨；从德国进口670万吨，去年同期为737万吨。

就可以利用这些囤积的铁矿石赚钱。”中国社会科学院经济研究所研究员刘侠辉表示，“在这样预期下，很多企业认为转手就会获利，因此大幅度进口铁矿石的情况不可避免。”

由此看来，目前造成铁矿石大量压港的根本原因在于铁矿石贸易商对铁矿石后期价格走势的豪赌。但由于形势复杂，铁矿石贸易商豪赌的风险加大。

目前，国内多数钢铁企业和铁矿石贸易商都在关注宏观调控政策的走向，尤其是节能减排对钢铁企业的关停、限产力度。如果政策力度加大，国内铁矿石需求将会下降，加之港口已积压近7000万吨铁矿石，今年铁矿石价格可能出现下降。

国家发改委工业司副司长熊必琳认为，虽然有很多贸易商看涨铁矿石价格有意囤积，但铁矿石的价格不可能再上涨。今年铁矿石需求大约增长8%-10%，如果按8%计算，今年需增加1200万吨铁矿石，但现在仅国内增产的铁矿石就已达2000万吨。这意味着，“即使进口数量不增加，我国自产铁矿石的增量也足以满足生产增长的需求”。

港口堆存积压“三重罪”

铁矿石贸易商的豪赌，造成港口铁矿石严重积压现象。中钢协认为，目前这一现象已引发三个问题。

首先，运送铁矿石的船舶到港后停留时间长达7-10天，不仅带来经济损失，而且影响运力的发挥。由于有效运力在待港中浪费，巴西、澳大利亚至中国的海运费用连日来不断上涨，屡创历史新高。

熊必琳表示，5月国内港口堆存铁矿石超过7000万吨，创历史最高纪录，而正常港存一般控制在4000万吨以内，如此大的港存势必会引起一系列问题，比如下游铁路运输不畅，运力在港口滞留等。

其次，按1-4月进口铁矿石综合平均到岸价129.47美元/吨计算，港口堆存铁矿石占用资金总额已达102.6亿美元，这将加剧企业资金周转的困难。在目前实行从紧的货币政策的背景下，在铁矿石方面占压了大量的资金，将影响企业的正常生产。

第三，1-4月铁矿石的超量进口，形成我国对进口铁矿石需求大幅增长的假象，不利于国际铁矿石海运贸易市场的稳定、健康发展。分析人士认为，这一假象成为澳方在铁矿石谈判中的筹码，不利于中方谈判工作的开展。

岳阳表示：“目前中澳铁矿石价格谈判依然僵持不下，中钢协会员单位大量进口铁矿石现货并囤积在港口，人为地增加了国际铁矿石现货市场的需求量，同时对国际海运费价格的高位运行也起到一定的推动作用。这样一来，国外矿石供应商在与中国的铁矿石价格谈判中将有更多的筹码。”

受我国与澳大利亚铁矿石价格谈判迟迟没有结果的影响，国内贸易商纷纷大量进口铁矿石并堆积于港口。至5月中旬，我国港口铁矿石存量达到7922万吨，比今年年初增加50%以上。港口铁矿石存量的飙升对我国钢铁行业将产生不利影响，一方面将增加澳大利亚铁矿石供应商的要价筹码，抬高国际海运运费，另一方面，还可能影响企业的现金流，进而影响企业的正常生产。



开始执行2008年涨价65%的协议。而澳大利亚必和必拓与力拓两大矿石供应商以全球海运费用上涨为由，拒绝执行65%的涨幅，并谋求85%的涨幅，目前谈判还未结束。

据了解，目前我国大部分钢铁企业并不能直接与巴西、澳大利亚的铁矿石生产商签订长期协议，而只能从市场上进口现货。现货价格会随着长期协议价格调整而调整，但远远高于长期协议价格，具有较大的利润空间。目前，从巴西进口的64%品位的铁矿石长期协议离岸价格每吨不到100美元，而现货价格达到每吨188美元。

但即使是如此高的价格，仍有一些铁矿石贸易公司认为目前铁矿石价格是今年最低，因此这些铁矿石贸易公司豪赌一把源自对大市的判断。

“现在铁矿石贸易商之所以敢囤积铁矿石，就是认为中国会接受‘双拓’的要求，2008年铁矿石价格上涨85%。”大连国有资产经营有限公司资产部分析师岳阳表示。

“虽然谈判还没有确定，但是业内认为铁矿石价格上涨85%基本已成定局。”天津铁矿石贸易公司有关人士表示，铁矿石贸易商认为巴西矿、澳大利亚矿是最具有涨价潜力的矿石，因此提前加大了进口力度。尤其是澳大利亚矿，在谈判没有结果之前，大批的“澳块”、“澳粉”已堆压在港口货场上。

“造成压港严重的根本原因是企业看涨铁矿石价格。”广发证券钢铁行业研究员刘保瑶分析，虽然中澳铁矿石谈判仍未有定论，但是基础价格走势上扬是钢铁企业的共识，因此导致今年铁矿石进口量突增。

“大量进口铁矿石的企业认为，今年的铁矿石价格还会上涨，一旦新的价格形成，

升的海运价格。

澳矿企“蹊跷”租船

事实上，从5月21日起，巴西到中国的海运费已经开始下跌，西澳到中国的海运费依然在上涨。5月22日，巴西图巴朗至中国的运费下跌1.18%，西澳至中国的运费依旧上涨0.18%。

航运公司人士透露，这与矿石压港塞港，导致滞期费大幅增加有关系，“由于一艘好望角型船可以运送16万-23万吨铁矿石到中国，巴拿马船可运10万吨左右，handy船可运5万-8万吨，通过水路运往中国内地钢厂的船最多只能装运5000吨，铁路和汽运的运量更小，而且运力紧张，要想疏港只能减少进口，6月起提高港口堆存费后将会更加明显”。

澳大利亚方面还在为铁矿石长期合同价格争取更高涨幅。有消息称，澳方矿石生产商一直通过在现货市场上租借大批的散货船来推动租船费用达到新的纪录。

据有关方面统计，4月份必和必拓以及力拓分别租借了13艘和16艘好望角型船，而这两家大型矿山通常每月每家只租用9艘好望角型船。业内表示，对于中方来说，减少铁矿石压港现象是必要的，但尽快完成铁矿石谈判，结束铁矿石价格上涨预期和炒作更为重要。

陈姗姗

应对之策

铁矿石港口堆存费 6月起上调

由于传言铁矿石长期合同价格仍将上涨，为抢在中澳铁矿石协议价格上涨之前囤货，近来钢铁企业和铁矿石贸易商均增加了从巴西和澳大利亚的铁矿石进口量，使得铁矿石进口量远远超过需求量。

针对铁矿石压港严重的问题，国内的港口开始利用价格杠杆进行调节。国内港口6月1日起大幅上调铁矿石港口堆存费。分析人士认为，这有利于缓解目前处于历史高位的铁矿石港口库存，从而抑制铁矿石进口价格和海运费的攀升。

港口堆存费大幅提升

近日，有航运公司表示，主要港口已经就新的收费标准通知相关客户，新的收费标准较目前水平增加了至少一倍。以天津港的收费标准为例，储存时间在90天以上的铁矿石堆存费为每吨每天0.4元，60-90天的存储费为每吨每天0.2元，60天以下为每吨每天0.1元，前30天不收堆存费。而在以往，天津港90天以上的铁矿石堆存费只有每吨每天0.1元，90天以内几乎不收费。

一位航运公司的工作人员表示，提高港口堆存费，尤其是90天以上的港口堆存费，铁矿石贸易商或钢铁企业会放缓铁矿石进口，一则减轻港口的压力，二则缓解持续攀