



### 航空业壁垒给非洲国家带来损失

非洲航空协会最新报告指出,尽管非洲国家政府间签署了《亚穆苏克罗协议》,承诺相互开放航空市场,但实际上,大部分非洲国家在领空使用上对其他非洲国家航空公司限制较多,而对来自欧洲和中东的航空公司较为开放。

据悉,航空业壁垒给非洲国家带来了巨大的经济损失。例如,肯尼亚和乌干达每年因此分别损失7700万美元和7800万美元,分别丧失1.59万个和1.86万个就业机会。

### 湄公河三角洲地区水路运输巨大潜力尚待开发

据《越南新闻》报道,有专家指出,越南湄公河(九龙江)三角洲地区水路运输的巨大潜力正在被浪费,原因是未进行恰当的投资与开发。

据悉,湄公河三角洲的河流和运河总长度超过2.65万公里,其中1.3万公里用于水路运输。水路运输比陆路运输成本低10%至60%,但是目前该地区80%的出口集装箱必须通过陆路运到胡志明市或巴地头顿省。

越南交通运输部部长丁罗升指出,要解决湄公河三角洲地区水路运输的问题,需要对水路运输潜力进行投资。该部将开辟胡志明市至隆安、前江、同塔和坚江等省的水路航线,此后500吨至1000吨的船舶将定期往返于胡志明市和上述地区。目前,该地区部分河道正在进行疏浚,预计2015年年底大型船舶可以从海上进入后江河道。

### 刚果(金)建立货物电子跟踪系统

据国外媒体报道,刚果(金)国家海关总署(DGDA)和东南非共同市场(COMESA)近日联合建立了货物电子跟踪系统,对从国外装运港发往刚果(金)的货物运输进行实时跟踪。

刚果(金)国家海关总署负责人表示,该电子系统“将大大提高货运安全性”。无论是从德班发往卡苏姆巴拉萨的货物,还是从达累斯萨拉姆发往卡苏姆巴拉萨或卡辛迪的货物,抑或从蒙巴萨发往卡辛迪、阿鲁或布尼亚的货物,所有报关商品,包括过境货物都将被及时、有效的跟踪。据悉,刚果(金)当地进出口商对这一新系统的建立表示欢迎,并希望其能尽快投入使用。

### 连云港港与巴西图巴朗港缔约成为绿色友好港

中巴双方日前宣布签署56项合作文件。其中,连云港港口集团与巴西图巴朗港签署缔结绿色友好港协议,作为合作文件之一,被列入中巴联合声明的签约名录。

位于巴西东南部的图巴朗港,负责巴西15%的谷物出口和淡水河谷35%的铁矿石出口,为世界矿业巨头巴西淡水河谷旗下控股公司。去年6月,淡水河谷集团执行董事马丁思率领高管团队专程来连云港考察,并与连云港港口集团签署了战略合作框架协议。

据悉,此次图巴朗港与连云港港签署缔结绿色友好港合作协议,双方旨在加强合作,共同提高运营效率,分享安全运营方面的经验,同时通过技术合作降低日常运营的能耗和温室气体排放。通过此次协议,两家港口将合作实施提高港口运营效率的操作流程、新的世界级项目以及相关的节能减排措施,并致力于成为港口行业的全球标杆。

连云港港口集团负责人认为,此次与图巴朗港签署战略合作协议意义重大。这也是继中哈连云港物流合作基地启用后,连云港的又一次战略发展契机。据悉,去年,中国市场消耗了约8.2亿吨铁矿石,其中有超过4亿吨从国外进口,而巴西淡水河谷是世界第一大铁矿石生产和出口商,对于稳定中国铁矿石进口货源十分重要。

(本报综合报道)

# 淡水河谷离不开“中国钱包”



在铁矿石价格为重归每吨100美元艰难挣扎的时候,世界最大铁矿石生产商淡水河谷获得了中国金融企业75亿美元的融资支持。

这是淡水河谷与中国进出口银行、中国银行签订的最大融资支持协议,上一次还要回溯到4年前的“大船计划”。彼时,获得的贷款是12.29亿美元。淡水河谷方面表示,两次融资性质不同,这次没有具体项目,合作范围更广泛。

而在上一笔融资协议后,淡水河谷一扫2009年颓势,连续两年实现高速利润增长。随着铁矿石市场的供需转换,这一次“增资”能否带动淡水河谷再次实现突破呢?

## 开启“采购中国”模式

日前,淡水河谷与中国进出口银行、中国银行签署合作协议,通过该协议,淡水河谷获得两家银行共计75亿美元的融资支持,今后,淡水河谷在巴西和全球其他地区的项目可以通过上述融资,安排购买中国的设备、货物和服务。

“这一合作对淡水河谷和中国装备制造、工程原材料等企业是双赢的,一方面保证了淡水河谷未来采购设备的现金流,另一

方面也为中国相关企业开拓了市场。”我的钢铁网咨询总监徐向春向记者表示。

淡水河谷则对相关媒体表示:“淡水河谷目前主要的矿山项目如卡拉加斯铁矿、莫桑比克煤矿等生产,都与中国企业有采购合作。”

记者根据公开资料整理发现,淡水河谷近年来在中国的采购力度逐渐加大,与中国多家企业进行采购合作,其中最知名的是向熔盛重工采购12艘大型矿砂船,订单总值约109亿元。此外,淡水河谷还与中联重科、中信重工、北方重工集团、上海中远川崎重工钢结构有限公司(SCK)、中国港湾工程公司、上海振华重工等保持合作关系。

2008年至2013年,淡水河谷从中国供应商处直接采购了53台物料机、5.5万吨钢结构、100台大型处理设备,每年从中国直接和间接采购的平均金额数亿美元。

2013年,首次与国有企业中国港湾工程公司签订1亿美元土建工程合约后,淡水河谷首席财务官习亚宁表示:“我们在中国的采购从设备拓展到服务,这是一个非常大的改变。以前我们在中国的采购更多是设备,现在我们请中国供应商提供土建服务,这是一个很大的突破。”

## 融资或与增产相关

业内人士分析认为,淡水河谷加大采购力度或与其既定增产计划相关。

资料显示,淡水河谷计划在2014至2016年间完成数个铁矿石增产计划,包括CLN150项目,包括马德拉港Pier IV码头的首次停泊。

淡水河谷首席执行官穆里洛·费雷拉(Murilo Ferreira)预计,2014年淡水河谷将生产3.12亿吨铁矿石,其中最重要的卡拉加斯矿区将生产1.2亿吨铁矿石。他还表示,在今后5年,淡水河谷铁矿石年产能预计将提高到4.5亿吨。

“巨额融资协议的签订与淡水河谷未来的增产计划密切相关,随着淡水河谷取得卡拉加斯铁矿S11D和附属项目的所有开工许可,并完成巴西北部帕拉州卡拉加斯矿区N4和N5铁矿开采许可证续期等,其扩产将进入一线施工阶段,这些都需要采购新的设备。”上述业内人士认为。

相关数据显示,中国是巴西重要的铁矿石出口国之一,而淡水河谷铁矿石生产量占巴西的80%,每年生产的铁矿石约有50%左右都销售到了中国。

此外,淡水河谷的竞争对手力拓、必和必拓、FMG都在上调铁矿石未来的出货量,中国市场同样是他们的重点出货市场,受此影响,淡水河谷势必增产保持市场份额。

来自成本上的竞争同样在加剧,据了解,FMG正计划斥资5.5亿澳元(约31.74亿元)从中国购买8艘大型矿砂船。

这与淡水河谷的“大船计划”相同,2010年,淡水河谷与中国进出口银行和中国银行达成融资协议,获得两家银行共12.29亿美元贷款,用于委托熔盛重工建造12艘40万吨级巨型矿石运输船只,希望以此解决掣肘淡水河谷与中国合作的运输成本问题。

而目前,12艘巨船已经交付8艘下水使用,虽然由于中国航运企业抵制不能开进中国港口,但这对于降低运输成本,增加对澳大利亚两



拓(力拓、必和必拓)竞争力仍起到关键作用。

## 中国需求成“救命稻草”

虽然淡水河谷积极落实增产计划,但受制于铁矿石价格的下跌,淡水河谷利润空间正遭遇前所未有的挤压,对上述增产计划形成巨大压力。

据了解,2012年和2013年,淡水河谷净利润同比分别大幅下降74%、89%。今年以来下滑趋势仍未停止。淡水河谷2014年一季度财报显示,其净利润同比下降19%,至25.2亿美元,主要由于中国经济增长速度放缓,导致铁矿石价格大幅下跌。该季度,淡水河谷的铁矿石平均售价为每吨90.52美元,同比下降19%,创下自2010年初以来的最低水平。

此外,淡水河谷还要向巴西税收部门缴纳其在海外运作而产生的税收,根据双方协议,淡水河谷在支付了首期约25.6亿美元税费后,还需要在未来15年内逐月偿还剩余的70.4亿美元税费。

徐向春认为:“受铁矿石价格下跌影响,铁矿石企业利润空间都在下降,淡水河谷也不例外,随着全球铁矿石供应的提升,中国钢铁产量增速的放缓,铁矿石价格长期来看是下跌的,铁矿石企业的生产扩张势必受到其利润下降的影响。”

“中方银行的融资支持有利于减轻淡水河谷因利润下降对扩产计划的影响。”徐向春对记者表示。

但淡水河谷依然相信中国对铁矿石的需求仍将继续保持增长,并支撑公司的增产战略。淡水河谷预计,今年中国国内对钢材的需求会增长3%左右,这会反映到对铁矿石需求的增长上,即便是铁矿石价格降低至每吨100美元以下,该公司的卡拉加斯铁矿扩产项目也是能盈利的。

北京国际矿业权交易所数据显示,去年上半年,中国进口铁矿石约3.85亿吨,同比增长5.1%。而今年上半年中国进口铁矿石4.57亿吨,较上年同期仍增长19%。(赵 曾)



# 澳大利亚最大铁矿石港口工人再次发出罢工威胁

据国外媒体报道,澳大利亚最大的铁矿石港口的拖船工人再次发出罢工威胁,铁矿石的运输可能会因此受到中断。

黑德兰港的澳大利亚海事工会日前发布声明称,工会的甲板水手在未能就报酬和条件与特卡

海运公司(音译,Teekay Shipping)达成一致后投票决定采取劳工行动。特卡海运公司是代表全球最大的采矿公司必和必拓和其他主要出口商运营拖船的承包商。

据悉,该工会5月份同意搁置罢工计划进行新一轮谈判,但海

事工会西澳秘书长特雷西(Will Tracey)称,在和特卡海运公司的谈判中止后,98%的工人在澳大利亚选举委员会发起的新的投票中支持采取劳工行动的计划。该工会正在考虑一次最多停工12个小时。工会成员在5月份批准了一

项计划,在回到谈判桌之前举行1天至7天的罢工。

特雷西称,全面罢工仍是一个选择,但这是“最后一个选择”。他还指出,工人们对于目前的僵局非常沮丧。

报道指出,相关记者未立刻

联系到特卡海运公司就此发表评论。必和必拓不予置评。

铁矿石是澳大利亚最大的出口创汇产品。必和必拓估计,罢工会给黑德兰港的铁矿石出口商的销售造成影响,每天的损失将达到1亿澳元(约合9450万美元)。

(王 洛)

# BDI“乌云盖顶” 大宗商品难言乐观

上周一,波罗的海干散货综合运价指数(BDI)经历了连续11日的下跌。作为大宗商品走势的先行指标,该指数自2014年以来的连跌态势给大宗商品走势带来阴影。分析人士认为,当前,BDI指数的弱势,主要是由供需市场失衡所致。一方面,运费高企时船主增加货轮供应量,导致目前货轮供应过剩;另一方面,以中国为代表的大宗商品进口国需求仍然疲弱。展望后市,全球需求面短期内难以有效拉动,大宗商品熊途漫漫,不过板块分化间或存套利机会。

## 供需失衡致BDI弱势

7月7日以来,BDI指数已连跌11个交易日,累计跌幅高达18.92%。对此,光大期货有色金属研究总监徐迈里在接受记者采访时表示,BDI指数近期大幅下跌的主要原因在于航运市场供求关系失衡。

BDI指数能够较好地反映国际贸易繁荣程度,也在一定程度上反映了宏观经济的景气程度,被视为全球经济的缩影。

“BDI指数衡量的是铁矿石、水泥、谷物、煤炭和化肥等资源的运输费用,若BDI显著上涨,说明各国经济情况良好,国际贸易火热;反之则意味着经济萧条或将不期而至。”华联期货研究所副所长杨彬指出,从过去经验看,BDI指数与美元、美国股市和全球大宗商品价格均维持正相关关系。虽然此次跌势不如2008年全球经济衰退时跌幅之大,但该指数目前已经接近金融危机以来的最低水平,需要引起市场注意。

一般认为,BDI指数下跌反映了中国工业需求疲弱。中港网高级分析师郑平指出,内河港口数据与BDI共同印证了当前需求萎靡不振,宏观经济面临下行压力大。

安信期货分析师何建辉同时指出,以中国为首的进口国对大宗商品需求正在不断下滑,也从侧面说明了相关品种正在进入去产能周期。

当前,以黑色产业链下跌为主导的大宗商品弱势给市场蒙上了一层阴影。据记者统计,7月以来,文华商品指数持续走弱,共下跌了

2.59%。以焦煤、焦炭为代表的黑色原材料以及豆油、豆粕、菜油、菜粕等农产品出现了大幅下跌,拖累商品指数。市场人士指出,焦煤、焦炭的下跌主要是需求疲弱所致;而油、粕类产品价格下跌则是受到美国农业部报告连续利空的影响,同时种植面积及产量预期持续增长也有所拖累。大宗商品价格下跌是化解产能过剩、促进供需重回均衡点的有效手段,当前大宗商品走势的分化比较明显,有色金属等品种出现了强势特征。

## 大宗商品难言强势

展望后市,供需能否重回平衡是BDI指数能否反弹的关键,也是大宗商品市场能否重回强势的“信号灯”。市场人士普遍认为,从当前指数表现看,大宗商品牛市周期依然较远。

在船舶供给方面,海运市场需要消耗去年新建造的船。虽然今年新船建造数量有所下滑,但可能需要到2015年才会体现出影响。

除了船舶供给端,以中国为代表的进口国需求能否恢复,才

是影响大宗商品市场的关键。对此,多位市场人士认为,从全球市场来看,虽然欧美股市强劲,但似乎经济情况并没有如此乐观。后市只能等待经济的缓慢复苏,从需求端给予大宗商品一定支持,之后才能看到BDI指数的正常回升。今后很长一段时间内,大宗商品可能难以出现强势周期。

从国内市场来看,需要关注国内宏观经济运行状况以及相关品种的去产能、去库存进展情况。预计市场分化格局仍将延续,有色、化工类品种有望维持强势,煤焦钢、橡胶、玻璃等品种在供需基本面并未出现显著改善的情况下,继续惯性下探的可能性较大。

“未来的走势主要取决于中国出台的投资刺激政策的强弱程度。由于经济增长率一直处于相对低位,各类风险问题悬而未决,经济困难和压力不断增大,未来一段时间,国家稳增长的托底措

施可能会加大力度。”郑平指出,“从目前的经济形势来看,BDI指数和大宗商品市场短期内仍将是低迷状态。”

不过,也有业内人士持相对乐观的态度。徐迈里对记者表示,大宗商品市场可能低位企稳,甚至小幅反弹。首先,钢材、铁矿石等工业基础原材料已经止跌企稳,有色金属更是明显上涨。其次,今年可能是厄尔尼诺之年,一旦出现恶劣天气可能推高农产品价格。最后,中国宏观调控继续以“微刺激”为主,市场流动性宽松对于大宗商品价格也有利多影响。(叶斯琦)

