

大宗商品危机隐现 矿业巨头陷恶性“成本战”

目前多数大宗商品的价格下潜已持续近5年,而以反应灵敏的矿业巨头这次却迟迟不愿削减投资。矿业巨头们维持高产,陷入“成本战”,中小矿企更是面临一轮淘汰潮。

2015中国国际矿业大会10月20日至23日在天津举行。多位业内人士在会上表示,虽然大型矿企能够通过降低成本或业务多元化来规避风险,但中小矿企未来一两年内难免面临极为残酷的“淘汰赛”。而且在需求未见明显复苏的背景下,持续高位的产量对于大宗商品价格回升有害无益。

中国丝路基金有限责任公司副总经理司欣波认为,当前全球经济增长放缓,加之油价不断下探,达到5年来新低,并触发大宗商品价格连续走低,这

促使全球矿业形势下落至2008年金融危机后最严峻的水平。“矿产原料和加工品的供应由短缺变为过剩,矿产品、矿业资产及矿业企业股票共同面临价格危机”,司欣波直言,从短期来看,这种矿业行业的整体低迷尚未出现转机。

普华永道此前发布的一份报告显示,2014年全球矿业公司40强企业市值骤缩水1560亿美元,较2013年减少了16%。

尽管如此,包括必和必拓、力拓、淡水河谷等全球矿业巨头却坚持不减产。如铁矿石三巨头之一的巴西淡水河谷日前发布公告称,今年第三季度,该公司实现铁矿石产量8820万吨,为公司有史以来最高单季产量。

彭博全球金属与矿业研究部部门总监KennethHoffman表示,从1980年

到1990年,几乎每次当大宗商品价格跌幅超过20%,会有矿企缩减资本支出,降低产量,从而带来商品价格的反弹,有时这种缩减可能会达到60%至90%。但现在大宗商品持续下行已经接近5年,除了全球最大商品交易商嘉能可(Glencore)近期宣布减产外,其他巨头们都没有动作。

一些大企业担忧减产,商品市场立马出现反弹,企业可能遭受巨大损失。而一些企业则声称因业务多元化,他们的命脉并不仅仅倚仗于一到两个产品。Hoffman发现,多数大企业采用的应对方式是从管理等方面削减成本,“因为这样的话就能够把成本较高的小公司逼到破产”。

但Hoffman表示,这种行为对市场的破坏是很大的。例如铁矿石价格已从

2011年每吨190美元的高位跌至每吨44美元左右,跌幅超过70%。若此态势持续,未来两三年内,大宗商品市场难言回升。同时,矿产价格的下跌会导致地勘投资的下降,未来几年金属探测的难度可能会加大。

中国目前占全球大宗商品需求总量的40%至50%。虽然当前中国经济持续放缓对大宗钢材商品及普通金属需求产生影响,但与代表仍对中国经济增长及市场的长期需求持乐观态度,并将其视为全球矿业的主要驱动因素。加拿大丰业银行经济部副总裁及大宗商品市场专家莫卓筠指出,中国还会成为全球大宗市场上的主导力量,这一点仅从中国每千人拥有汽车的数量与美国、加等国的巨大差距就能看出。

(来源:中国新闻网)

产量不减 铝市难破局

9月下旬以来,国内外铝价开启连跌模式,近9个交易日跌幅近千点。“一向温顺”的铝价如此不堪,喜了多少空头,又令多少铝厂难眠。国内经济确实不乐观,但压垮铝价更多的力量缘于消费增速放缓背景下无节制的供应增长。

面临相同严峻的经济形势,同为有色金属板块的铜、镍、铅锌跌幅相对有限,唯有铝开启阴跌模式,可见其基本面之差。国际铝业协会(IAI)公布的数据显示,9月全球(除中国以外)原铝日均产量增至68800吨,8月为68600吨。中国9月原铝日均产量升至90500吨,8月为88200吨。国内外铝供应仍未见明显收缩。

由于铝价持续下跌,国内铝行业的盈利情况堪忧。百川资讯测算,10月全国平均完全成本为12510元/吨,10月22日长江现货价格为10660元/吨。从该机构发布的中国电解铝各成本区间对应产能分布图看,成本低于11000元/吨的产能约占全国产能的3%,成本分布在11000—11500元/吨的产能占比为28%。数据或略偏保守,但可以看到行业内多数企业面临亏损。

按照正常的逻辑,大面积的亏损势必会引发企业减产以应对困局,但实际情况并非如此。今年以来,全国减产累计200多万吨,同期新产能投放超300万吨,前期累计减产数量不及下半年拟投新增产能数量,失衡状态加剧。国庆节后更有铜川、东兴相继复产,以当前电价测算属于亏本上阵。铝厂亏损状况下不退反进的“逆行”着实加剧了供应过剩,平添空头砝码。

通常期货价格持续下跌过程中,若现货跌幅放缓或止跌,现货转向升水状态则会给期货带来些许支撑。在铝价的持续下跌中,铝现货贴水幅度不断扩大,21日长江现货贴水135元/吨,表明贸易商抛货意愿浓厚。

上海、无锡、杭州、南海和巩义五地最新的现货库存总计100.5万吨,较去年同期的67万吨同比上升50%。根据以往经验看,10月下旬到春节前的去库存能力并不如夏秋季节强劲。今年运行产能比去年同期并未明显降低,100万吨库存重压之下,去库存过程漫长且艰难。

综合来看,不管是产出、库存,现货销售还是期货主力持仓,铝市均呈现弱势格局。要想打破这样的格局,需要铝厂进行实质性的减产,从根源上打破供应过剩的格局。关停谈何容易,唯有全行业团结共同谋求出路,铝价方能重获生机。

(来源:期货日报)

【公平贸易】

两败俱伤 中欧光伏贸易争议没有赢家

面对债务危机和外部竞争的压力,欧盟光伏产业正在陷入寒冬。太阳能电力欧洲组织首席执行官詹姆斯·沃森日前透露,欧盟正在筹建全球最大光伏制造工厂,以期重塑自身核心竞争力。

据了解,这个项目总投资分两个阶段推进:第一阶段约投资5000万欧元,在2015年建设产能9万千瓦的工业示范生产线;第二阶段约需投资5亿欧元,到2017年建设产能100万千瓦的制造工厂。目前,第一阶段计划正在实施中,第二阶段还处于融资阶段。

为了保护本土陷入低谷的光伏产业,欧盟多次动用“双反”贸易措施抵制中国企业强有力的竞争。但“双反”不但没有起到保护欧洲企业的作用,反而造成两败俱伤。根据欧盟委员会发布的数据,2010年欧洲光伏制造业的产值达到200亿欧元,到2014年产值就直线下跌至25亿欧元,与2010年相比损失高达85%以上。欧洲制造光伏组件2008年在全球所占份额达到25%,到2013年则下滑至9%,世界前10名光伏组件制造商没有一家是欧洲企业。

据了解,几年前,接踵而至的美欧“双反”让中国光伏遭遇了前所未有的危机,尤其是欧洲市场,曾经中国光伏产品的70%以上都是销往欧洲。所幸的是,在中国政府和企业的努力斡旋和抗争下,最终以中国光伏企业与欧盟签署最低价格承诺(下称“MIP”)

终结。必须承认的是,即便不是以最坏的结果收场,整个光伏产业也为此大受创伤。

值得一提的是,在今年的早些日子,欧盟又对中国光伏产品启动了反倾销调查,并且在6月8日晚间宣布,将对3家来自中国的光伏企业——阿特斯太阳能、中盛光电、昱辉阳光征收高额关税,同时让对方退出MIP。

江浙一家大型光伏企业的管理层人士此前就对记者感慨中国光伏行业的磨难,他甚至用李清照《一剪梅》中“此情无计可消除,才下眉头,却上心头”来形容过程的波折不断。

晶科全球新闻发言人钱晶认为,全球化是大趋势,它意味着要素、资源、产品和服务在更大的空间内按照相对优势进行配置,任何去全球化或者地区国家间分化的举动,都只能获取局部短期利益,无法取得长期全球社会福利的改进。这种通过添加非经济因素建立进入壁垒,都是搬起石头砸自己脚。

詹姆斯·沃森表示,现在光伏产业正在由新兴产业走向主导产业。在这一产业升级的过程中,各国光伏产业政策及光伏企业发展战略都需要适时调整。过去那种无条件扶持的政策和竞相压价的同质化竞争策略已经不合时宜,在这方面已有惨痛的教训。

(来源:国际金融报)

高铁将为交通铝型材带来更广阔市场

随着中国高铁及相应铝型材和轨道交通技术的发展,中国的高铁项目正在阔步走向国际市场,9月3日,中国中车在美国老牌兵工厂春田厂所在的马萨诸塞州普利茅斯,举行首个制造基地奠基。据中国中车发布的半年报,中车上半年在其他国家或地区的营收同比增长60.95%。当前中国正处于动车需求高峰,但随着中国“四纵四横”高速铁路网的完成,这种高峰会在1—2年之后极速降低,届时中国中车拓展国际市场是最合适的出路。

据德国SCI公司统计,目前全球铁路市场容量1620亿欧元,未来有望以每年3.4%速度增长,到2018年增长至1900亿欧元,相较于国内市场的饱和,海外市场拓展空间巨大。而中国中车今年在海外市场也动作频频,目前仅在动车组领域已经在英国、泰国、马来西亚、墨西哥、俄罗斯、伊朗、土耳其、印度等众多国家推销产品。

轨道交通业市场的拓展将直接拉动相关材料的市场需求,工业铝型材是高铁产业的重要组成部分,铝型材是高铁实现轻量化最好的材料。铝合金的密度大约是钢材密度的三分之一,而添加一定元素形成的合金具有比铜合金更高的强度。因此在强度刚性满足高铁车厢安全要求,同时使用铝合金可以大大减轻高铁列车车厢的自重。一般而言,一个

高铁车厢使用的铝合金大概有10吨左右,整个车身的重量要比全部使用钢材减轻30%—50%。并且具有更好的耐腐蚀性、优良的导热性,有资料显示,交通工具的重量每减少10%,燃料可节约8%。在报废回收时,铝型材产品可以实现100%回收,回收铝型材循环再用可以减少95%的能源消耗。正是由于具有如此明显的优势,铝合金成为航空航天和轨道交通的不二选择。业内专家指出,时速300公里以上的高速列车车体必须采用轻量化的铝合金材料,350公里以上的列车车厢除底盘外全部使用铝型材。目前中国铁路客运专线动车组采用的CRH1、CRH2、CRH3、CRH5四种类型中,除CRH1型车体采用的是不锈钢车体外,其余3种动车组车体均为铝合金材料。

据粗略估算,国内企业今年以来获得的海外铁路类订单超过千亿元,目前中国正与二三十个国家商谈高铁合作,中国高铁出口意义非凡,高铁的出口不仅仅是单个产业的“出海”,而是整个产业链条的“走出去”,将带动产业链上下游细分领域的发展,如轨道交通车体铝型材等相关产业有望迎来更大的市场需求和发展空间,也意味着将国内优秀工业铝型材品牌推向海外市场。

(来源:中铝网)