



官方微信

中国贸易报

CHINA TRADE NEWS



官方微博

主管主办:中国国际贸易促进委员会(CCPIT) 总第4531期 2015年8月18日 星期二 周二刊 今日十二版 国内统一刊号:CN11-0015 国外代号:D1110 邮发代号:1-79 中国贸易新闻网:www.chinatradenews.com.cn

滨海爆炸事故波及天津港贸易

■ 本报记者 高洪艳

按照世界航运理事会的统计,天津港吞吐量位列全球十大港口榜单之中。而作为中国北方最大的综合性港口,天津港是铁矿石、煤炭、原油等各类大宗商品进入中国的重要门户。在天津滨海新区爆炸发生后,邻近的天津港很快受到波及,直接或间接地对周边大宗商品贸易造成影响。

冠通期货有限公司8月13日发布的一份报告指出,爆炸事故影响的化工产品主要包括甲醇、聚乙烯、聚丙烯,黑色类产品包括铁矿石、焦炭、钢材等。

另外,由于港口码头受损严重,近期与天津港相关的海运物流业也面临利空。

铁矿石价格上涨

在通过天津港进出口的各项产品中,铁矿石和钢铁备受外界关注。

大宗商品交易平台金银岛表示,天津港目前铁矿石库存量为710万吨,约占全国总量的8.73%,其日均均输港量在28万吨。另有公开数据显示,天津港今年上半年进口铁矿石规模为2508万吨,占到了中国总量的5.5%。而由该港口出口的钢铁同期则占到了全国的30%。

“铁矿方面的进口和疏港量均会受到明显的影响,港口清理及复产工作至少维持一

周时间,距离较近的曹妃甸和京唐港的落地铁矿石价格或有一定的升幅,带动盘面价格出现上涨。”冠通期货发展研究部黑色产业链分析师薛征分析指出。

记者了解到,62%品位的中国青岛铁矿石基准价格近日大涨,创下超过6周以来的新高。自上周五以来,铁矿石价格累计上涨1.1%,为连续第五周上涨。

冠通期货还指出,焦炭方面,由于天津港属于国内焦炭最大的出口港,天津港的封闭将对焦炭价格形成明显的利空。他们出具的报告指出,最主要受影响的是出口方面。

截至8月6日的最新数据,天津港焦炭港口库存为199万吨,较前一周增加4万吨,但此库存之前已连续5周出现下降。8月12日,大连交易所的仓单报告中,焦炭仓单2000吨,注册地在天津港散货市场。

油品市场受影响

中宇资讯也就爆炸事故发布了相关报告。分析师高承莎指出,天津滨海新区发生爆炸地区的仓储业务主要以化工产品为主,但正值北京举办阅兵仪式在即的敏感时期,虽然目前官方消息仅对京津冀地区部分污染企业发出停产及限产通知,但不排除此次事件之后,国家加大对周边地区石油化工生产企业的管控范围,并对危化品运输及仓储

企业加大监管力度。

记者了解到,天津海事局14日表示,天津港北港池各类船舶恢复正常进出港,但危险系数较高的油品船只被明令禁止进入天津港。

高承莎分析称,2015年5月1日起,国家将柴油(闭杯闪点 $\leq 60^{\circ}\text{C}$)列入危化品行列,而甲醇汽油、乙醇汽油以及车用汽油本属危化品。若国家因此加强对京津冀地区甚至更大范围内危化品运输管控,则将对华北地区成品油行业产生一定的影响。

另外,天津港部分港区停止作业以及周边交通管制,将在短期内导致天津及周边地区部分企业油品资源流通受阻,部分单位不排除会出现库位低或无库存局面,这一情况也间接提振终端行业补库心态。而周边地区若加大危化品运输管制力度,则在需求面上将直接打压华北地区柴油需求,降低成品油市场交投活跃度,对本已疲软的成品油市场来讲,可谓是雪上加霜。

港口运营待恢复

港口运营受损也让海运物流前景蒙上阴影。记者联系到的一位塘沽货代人士指出,爆炸导致她接货的某码头关闭,很多集装箱堆场遭到破坏,一些仓库和存储设施的通信系统也受损严重,预计未来几周很多海

上货物将遭遇严重的延期。

在此前的公开报道中,天津港被称为是以煤炭、焦炭、矿石等散货货物为支柱货类的现代化散货物流基地,可实现交易、运输、仓储、配送、分拨和服务等功能。由于靠近天津港,东疆保税港区是滨海新区的主要物流企业集中地。除了事发的瑞海国际之外,周边还分布着包括中联建通国际物流有限公司等在内的数十家物流企业。

所以,爆炸事故对天津港的海运物流业造成了不可估计的损失。据不完全统计,附近的五六家物流公司全部被炸毁,现场聚集着大滩泛着黄色、类似化学品的泡沫……

而且,天津海关下辖滨海新区有关现场的海关正常业务办理也受到较大影响。截至记者发稿时得到的消息是,经过积极抢修和测试,天津东疆保税港区海关相关业务运行系统基本恢复,已具备试运行条件。为方便广大进出口企业办理海关业务,自8月17日起,东疆海关的基本业务恢复到位于东疆保税港区亚洲路联检服务中心的原址办理,位于天津经济技术开发区宏达街15号天津海关滨海新区综合业务现场的应急窗口停止办理相关业务。

本期关注

日本将推出制造业日语考试

面向进驻海外的日本企业的当地员工、专注于制造行业的日语检定考试将在2016年春季启动。在海外日资企业工作的员工,以亚洲为中心已达到约400万人。此次推出“制造行业日语检定”旨在促进培养日语人才,推动难以应对英语和当地语言的日本中小企业进驻海外。初期,日本将力争在泰国、马来西亚、印尼、越南和缅甸吸引数万人参加该考试,将测试读写和听力,满分为1000分。

德国年轻人失业率全欧盟最低

德国联邦统计最新公布的数据显示,2014年,德国年轻人失业率为7.7%,为欧盟国家中最低。经调查,2014年,德国15岁至24岁的年轻人中约有33万人失业。同期,欧盟28国年轻人失业率为22.2%。其他国家年轻人失业率分别为:英国16.9%、法国20.5%、意大利42.7%、希腊52.4%、西班牙53.2%。

IMF:人民币币值未被低估

国际货币基金组织(IMF)亚太部副主任、中国项目部主任马克斯·罗德劳尔14日表示,虽然近期人民币汇率有所下跌,但人民币在过去一年里实际有效汇率大幅升值,当前人民币币值未被低估。目前,人民币中间价报价参考上日外汇市场收盘汇率,与市场的关联比之前更加紧密。中国央行的这一改革举措有助于中国在未来几年迈向更为灵活的浮动汇率制度。

中国最北哈齐高铁正式开通

中国最北高铁哈齐高铁自15日开始售票,于17日正式开通运营,由此,哈尔滨至齐齐哈尔的最快运行时间将由原来的约3个小时缩短至约85分钟。哈齐高铁是国家《中长期铁路网规划》的重要组成部分,是哈尔滨、大庆、齐齐哈尔三大城市间的重要快速铁路通道,也是中国目前最北端的、纬度最高的高寒高速铁路。哈齐高铁将与在建的哈尔滨至牡丹江客运专线、哈尔滨至佳木斯铁路相连,对完善中国东北地区铁路网结构,加快哈大齐工业走廊经济发展和沿线城镇化进程,促进东北老工业基地振兴具有重要意义。

(本报综合报道)

新闻速递

截稿新闻

2015中阿博览会9月10日启幕

本报讯 8月17日上午,2015中国-阿拉伯国家博览会(以下简称中阿博览会)新闻发布会在国家行政学院港澳中心举行。宁夏回族自治区主席刘慧、商务部副部长钱克明、中国贸促会副会长于平出席发布会并答记者问。

2015中阿博览会定于9月10日至13日在宁夏银川举办,宗旨为“传承友谊、深化合作、共同发展”,以“弘扬丝路精神、深化中阿合作”为主题,聚焦投资贸易、农业、卫生、网络、技术转移、旅游等领域。

据悉,在中阿博览会举办期间,中国贸促会与宁夏回族自治区人民政府将于9月10日举办中国首届中国-阿拉伯国家工商峰会。工商峰会的主题是深化务实合作,共建“一带一路”。届时,来自约30个国家的官员、中国政府有关部门的官员、相关国家驻华使节、国际组织和国家级商协会代表以及中外企业代表将与会,并就中阿共建“一带一路”等议题深入交换意见,还将就具体的合作项目进行洽谈。

于平指出,中国贸促会多年来与阿拉伯国家的工商界和相关商协会组织建立了广泛联系,积极为中阿工商界搭建促进国际贸易与投资的平台,推动中阿经贸交流与合作。早在1988年,中国贸促会就同阿拉伯农工商总联盟合作,成立了中国-阿拉伯国家联合商会。

自2010年以来,中阿博览会包括原中阿经贸论坛已在宁夏成功举办四届,在国际、国内产生了深远影响。中国贸促会作为博览会的主办方之一,将一如既往地大力支持并作为中阿博览会的成功举办作出积极努力。同时,中国贸促会也将与阿拉伯和伊斯兰各国的商协会在现有基础上不断深化和拓宽合作的内容和范围,共同促进中阿经贸合作的开展。

(胡心媛)

编辑:高洪艳 联系电话:95013812345-1023
制版:张迪 E-mail:myyaowen@163.com

本报常年法律顾问

■北京市炜衡律师事务所
■赵继明 赵继云 律师
■电话:010-62684388



中国贸易报
CHINA TRADE NEWS
贸易推广的专业媒体平台



日前,国家能源局发布了7月份全社会用电量等数据。数据显示,7月份,中国全社会用电量5034亿千瓦时,同比下降1.3%。1至7月,全国发电设备累计平均利用小时为2293小时,同比减少188小时;全国全社会用电量累计31668亿千瓦时,同比增长0.8%。分产业看,第一产业用电量570亿千瓦时,同比增长2.4%;第二产业用电量22900亿千瓦时,下降0.9%;第三产业用电量4040亿千瓦时,增长7.5%;城乡居民生活用电量4158亿千瓦时,增长4.7%。

图为张家口草原风力发电场

本报记者 鼎文 摄

小米将在印度设厂 “印度制造”叫板“中国制造”

手机厂商小米近日宣布,将与全球最大代工业企业富士康合作,在后者印度工厂生产智能手机。这是小米首次在中国以外的国家生产小米手机。富士康此前刚刚宣布未来5年将在印度投资50亿美元,用于建设电子设备制造厂。

不只中国厂商,松下、三星和LG等韩日企业早就在印度设厂,相继贴上“印度制造”的标签。在中国经济增长放缓的背景下,“印度制造”似乎正在日益抢占“中国制造”的国际市场。

“印度制造”是莫迪政府的标志性战略,意图利用后发优势和低成本优势使印度成为工业强国。印度计划在2022年将工业产出在GDP中的占比从现在的18%提高到25%,并在生产部门新增1亿个就业岗位。

为实现该计划,印度政府推出一系列针对投资者的优惠政策,包括减少行政审批、简化税收制度等。在吸引外资方面,总理莫迪本人亲自充当说客,频繁出访,与各国企业家会谈,还曾先后接待来访的中国企业家

马云和王健林。

与热闹的“印度制造”相对比,传统的“中国制造”目前面临需求偏弱等困难。7月份中国制造业采购经理指数(PMI)比上月回落0.2个百分点至临界点50%,各项订单指数均小幅下降,显示国内外市场需求水平仍不够稳定。

美国波士顿咨询公司(BCG)日前发表报告说,中国制造成本指数高达96,已逼近美国制造成本的基准指数100。中国制造业成本增加,首先在于中国工人的薪资提高了;其次,2004年至2014年,人民币对美元汇率上升了35%;再次是能源成本大幅上升。对于国内外投资者而言,将制造业投资从中国转移至成本更低的国家是资本逐利的天性决定的。

中国制造业附加值偏低的问题由来已久,在制造业努力实现转型升级的大背景下,中国正着力发展包括轨道交通、高端船舶、工业机器人、新能源汽车、现代农业机械、高端医疗器械在内的拥有核心技术和持

续创新能力的产业,以完成到2025年成为制造强国的战略目标。

印度希望利用自己更为低廉的劳动力和原材料成本优势进入制造业领域,特别是在中低端环节与中国制造业争夺市场。但莫迪政府雄心勃勃的“印度制造”并非十拿九稳,在内部投资环境方面,投资者担心印度的官僚主义风气、复杂的税务法规以及不利于投资者的劳动法;在外部竞争方面,当中国在生产链条上向上移动时,印度仍面临越南等亚洲周边国家的竞争。

印度既要利用制造成本方面的价格优势,也要依托自身的传统信息技术优势和释放国内市场潜力,才有可能在世界制造业格局的再次洗牌中脱颖而出,甚至成为新的“世界工厂”。

(张超)

经贸看台