

三部委“降火”铁矿石价格

本报记者 索寒雪 北京报道

“国家发改委等部门调研境外贸易商。”废钢协会专家委员会成员透露,“主要目的是限制铁矿石价格非正常上涨。”

发改委多次预警

从2021年6月起,港口库存铁矿石就一路上涨。

“铁矿石涨得太猛了。”前述人士表示,“从2022年1月初到2月初,铁矿石价格从120美元/吨到153美元/吨,上涨接近25%,我们都始料未及。”

他认为,大宗商品的价格上涨使得国家发改委在春节假期前的最后时刻就已经出手,对铁矿石价格异动展开调查。

春节前,1月28日,国家发改委表示,近期,铁矿石市场价格大幅上涨,期间多次出现异常波动。有关方面分析认为,当前铁矿石市场供需总体稳定,国内库存处于多年高位,近期价格过快上涨,存在炒作成分。

此外,国家发改委“高度关注铁矿石市场价格变化,将会同有关部门深入调查,加强监管,严厉打击散布虚假信息、哄抬价格、恶意

早前,国家发改委已经对国有企业铁矿石贸易商以及资讯提供商进行了调研。

2022年2月15日,国家发改委通过公众号对外表示,针对近期铁矿石价格出现异动等有关情况,国

炒作等违法违规行为,研究进一步采取有力有效措施,切实保障铁矿石市场价格平稳运行。”

此后,国家发改委接连发文,并派出调研组。

2月11日,国家发改委发文表示,“针对近期铁矿石价格出现异动等有关情况,国家发改委价格司、市场监管总局价监竞争局拟于近日派出联合调研组,赴部分商品交易所、重点港口开展铁矿石市场监管调研。调研组将重点了解近期铁矿石库存变化及有关企业参与铁矿石现货交易情况,听取有关方面对加强期现货市场联动监管,严厉打击捏造散布涨价信息、囤积居奇、哄抬价格、恶意炒作的意见建议。”

与以往涨价不同,此轮价格上涨,完全脱离了铁矿石需求的

家发改委价格司、市场监管总局价监竞争局、证监会期货部近日联合召开会议,详细了解铁矿石贸易企业港口库存变化及参与铁矿石现货和期货交易情况,提醒告诫相关企业不得编造发布虚假价格信息,不



中国目前是世界上最大的铁矿石进口国。

实际。

中钢协数据显示,截至2月11日,铁矿石进口库存155889万吨,为2018年5月份以来的最高值,同时2018年5月份的进口铁矿石62%品位价格仅有65美元/吨左右。从2021年6月起,港口库存铁矿石就一路上涨。

按照传统观点,港口库存的快

得捏造散布涨价信息,不得囤积居奇,不得恶意炒作,不得哄抬价格。

中国目前是世界上最大的铁矿石进口国,主要依赖世界四大铁矿石供应力拓、必和必拓、淡水河谷、FMG来供应中国市场的需求。



本报资料室/图

速增加以及本来就过高的港口库存可以说是铁矿石价格上涨的最大利空。然而1月至2月初,铁矿石价格一路上涨。

炒作矛头直指普氏指数。

从事现货贸易的人士向记者表示,近两年普氏价格指数一直偏高,与实际情况偏离,使中国企业结算铁矿石的时候,增加了成本。

价格指数。

此次国家发改委的威慑作用对全行业都将产生影响。

国家发改委表示,“国家发改委、市场监管总局、证监会高度关注铁矿石价格变化,将进一步采取有效措施,切实维护现货和期货市场正常秩序;加强市场监管,对于捏造散布涨价信息、囤积居奇、哄抬价格等违法违规行为,将严厉惩处。”

产量累计达到3.156亿吨,较2020年增长了1520万吨。

陈文光认为,目前一系列的控制铁矿石过快上涨的政策,“是非常有智慧的,渐进性的政策,通过与市场不同层次的参与者进行调研,把政策效果最大化,发改委非常懂得工作的方式方法,我相信,通过决策部门能够有效地维持住价格。相信后续还会有一系列的稳定价格政策出台。”

马士基。

现在,好消息是,马士基做出了初步判断,全球供应链的紧张状态或将在2022年下半年有所缓解。

这通常会导导致历年的年底和年初,是国际远洋运输的一个高峰。

“但2021年有其特殊性:一方面是圣诞节和中国的春节距离相对较近,导致了两个货期的重叠;另一方面,受到供应链紧张导致的货品紧缺的影响,美国的客户或者外贸商,增加了在2022年二季度备货的计划和数量,这一点,能够从订单上看起来,我们仍然在抓紧生产,因此,航运的高峰期在中国的春节之后,继续延续了下来。”该业务负责人说。

直被推迟。接近长滩港的人士告诉记者,最新一次的推迟,是将征收的日期设定在了2022年2月18日。“这就像一个狼来了的故事,我想,洛杉矶和长滩两个港口的董事们也不知道真正征收这笔费用的日期是在哪一天。”另外一位总部位于东莞的中国外贸企业负责人说。

下转A3

欧盟芯片法案草案出炉 全球产能是否重塑

本报记者 裴昱 北京报道

当面临全球范围内的芯片供应链危机时,无论是向来崇尚自由市场经济的美国,还是信奉社会企业理论的欧洲,其政府都不再选择继续做纯粹的旁观者。包括公共资金补贴在内的各种支持手段,都被放入了对本土半导体企业支持政策的工具箱当中。

日前,久受关注的《欧洲芯片法案》(European Chips Act)草案出炉。这份“草案”提出,到2030年,

政府扶持

“欧洲本土的半导体制造企业都非常关注‘草案’,程度已经到了—些投资或者并购、合并的决策,都要等待‘草案’的进展再做决定。”2月10日,一位与欧洲某芯片大厂有业务合作的中资半导体企业的人士告诉《中国经营报》记者,在她看来,这样的举动,在她所接触的欧盟域内的半导体企业身上,过去并不多见。

与美国相关的芯片法案类似,《欧洲芯片法案》提出的时间较早,2021年9月时,欧盟委员会主席冯德莱恩正式对公众宣布,欧盟将出台《欧洲芯片法案》,而这还不是最早的缘起,实际上,在2021年3月前后,欧盟就提出了“数字罗盘计划”,其间就包含了诸多对欧盟本土半导体产业进行政策扶持、资金支持的内容,而在出席达沃斯论坛期间,冯德莱恩也表示,将在2022年2月推出《欧洲芯片法案》。

记者从欧盟委员会官方渠道

国家竞争

自2020年全球新冠肺炎疫情暴发以来,芯片供应链短缺在汽车、消费电子产品等领域依次出现,已经逐渐改变了欧美国家政府的主流认识,美国、欧盟国家政府已经将芯片和半导体产业置于国家产业安全和供应链安全的层面进行考量,而这恰是美国、欧洲相继提出与半导体和芯片产业支持有关法案的初始动因。

实际上,在《欧洲芯片法案》草案出炉之前,美国众议院新近审议通过了《2022年美国竞争法案》,这一法案包含了一部分支持半导体和芯片产业的内容,其间包含为半导体产业提供520亿美元的资金支持。

记者查阅该法案,这520亿美元的资金包含在一项总额3000亿美元的拨款授权当中,这笔巨资的使用方向为支持研发,其中,520亿美元用于支持半导体产业,其具体用途为包括半导体制造、汽

制造核心

“无论是美国的法案,还是欧洲的法案,都把芯片制造放在了非常重要的地位,这是一个很重要的信号,至少是一个可能改变现有全球芯片产能分布结构的变量。”2022年2月11日上午,一位香港投行在美投资分支机构的投资经理向记者分析。

前述与欧洲芯片企业有合作的中资半导体企业人士则向记者表示,欧洲在历史上曾在全球芯片市场占有极大的份额。“在20世纪90年代,欧盟的市场份额比例一度到过40%,但是此后因为各种原因下降,很重要的一个原因,是芯片制造环节的产能开始在全球分工中向外转移。”她说。而在当下,欧盟国家企业所占全球芯片市场的份额仅为10%,需要依靠全球供应链。

美国的情况也与之类似。由于在本土设立产线,在人力资源等成本方面较高,因此,美国芯片巨头企业长时间不在美国本土设厂。这一局面,直到近期方才有所改变,芯片巨头公司英特尔先后在亚利桑那州和俄亥俄州投资设立了新的工厂。

与之对应,东亚地区日本、韩

欧盟计划将在全球芯片生产的份额从目前的10%增加到20%。围绕这一目标,欧盟提出了包括政府公共资金支持、扶持更高级别的生产工艺等一系列手段。

在此之前,美国众议院通过了《2022年美国竞争法案》(America Competes Act of 2022),该法案中包含了总额约520亿美元的对美国本土半导体产业的支持计划,这一法案还须在参议院获得投票,经由总统签字后推行。

获悉,目前推出的《欧洲芯片法案》系为草案,须在进行相应的政治磋商并履行相关的欧盟法律程序后,方才能够成为正式法案。在“草案”当中,包含了到2030年欧盟国家在全球芯片产业中的份额、地位的目标,以及支持资金的投向、额度、性质、使用方式等内容。

《欧洲芯片法案》草案显示,其带有扶持性质的资金大约分为两部分:其中一部分为公共投资,总额为300亿欧元,主要用途为扶持现有的半导体研究以及相关创新项目;另一部分为公共投资和私人投资,约150亿欧元。两者加总,《欧洲芯片法案》草案所涉及支持资金的总额约为450亿欧元。

对于《欧洲芯片法案》草案,欧洲议会、欧洲理事会和成员国将对“草案”展开讨论,一旦获得通过,根据相关欧盟相关法律,这一法案的法律效力将在整个欧盟适用。

车和电脑关键部件的研究。此外,这份法案还提出,未来6年内投入450亿美元,缓解供应链短缺加剧的问题。

这份法案的主要内容其实已经提出较长时间,但是一直在美国政界不能达成共识。对半导体产业给予520亿美元的支持,这一内容至少可以追溯到2020年6月,其时,美国民主党参议员Mark Warner和共和党参议员John Cornyn提出the Creating Helpful Incentives to Produce Semiconductors法案,即CHIPS法案,其中文名可翻译为《半导体生产激励法案》。

在近日的新闻发布会上,美国商务部部长雷蒙德表示,(该法案——记者注)每被拖延一天,就会落后得更远,这将增加美国国内的国家安全风险。她还强调,企业已经告知政府,如果没有对芯片生产的补贴,他们将在美国以外建立制造工厂。

马士基判断航运紧张下半年缓解

本报记者 裴昱 北京报道

除了远洋航运公司之外,恐怕全球供应链上任何一个环节上的人们,都无比怀念远洋运输处

马士基初判

马士基和他的重要客户们分享了这一判断。一家马士基重要的客户告诉《中国经营报》记者,他们在与马士基商谈他们的物流安排时,马士基方面给出了一个基本判断,即2022年上半年远洋运输的运力、集装箱等依然会处在较为紧缺的状态,但是,在2022年下半年应该会有所缓解。

2022年2月9日,马士基发布了2021年的业绩公告,在这份财务报告中,马士基也做出了相同的预测,即目前的市场形势将持续到

逐渐恢复的供应链

在全球供应链变得脆弱的时候,一些看起来本不相关的因素也会影响供应链上各个环节的预期。一位中国远洋运输公司的船长告诉记者,近日发生的卡车司机封堵加拿大与美国底特律之间“大使桥”的事件,就令他非常担忧,作为一名船长,他希望这个问题能够早日化解。

在正常状态的日子,包括中国的外贸企业甚至货代公司,以及美国著名的洛杉矶和长滩两个港口,在已经持续了快两年的时间中,都把自己看作是全球供应链

2022年第二季度,并在下半年逐步恢复正常。这意味着这家丹麦航运巨头在现货市场的营收届时将减少,而所谓“目前的市场形势”,更为具体而言,就是国际间最繁忙航线的航运价格,是2019年的10倍。

马士基2021年的业绩创历史新高,营收暴增55%至618亿美元,息税折旧及摊销前利润(ebitda)激增2倍,达到创纪录的240亿美元。

“我们也和美国方面的港口沟通了这一看法,他们也较为认同。”这家马士基的重要客户说,“从我

“在美国港口清货的运力当中,卡车运输是非常重要的一个途径,我不知道这样的封堵事件,会不会影响卡车抵达码头的效率,但是我肯定知道,如果不能如期将货物清完,船只会在港口停留时间更长,就要有更多的支出。”他告诉记者。

过往,曾经出现过远洋运输公司因码头清货缓慢而不堪承担

紧张的“受害者”。

但是,全球供应链何日恢复常态这个答案中最为重要的一部分,还需要由那些远洋航运的大型公司给出,比如全球海运巨头

们的研究判断来看,情况也与之类似,在与美国方面的客户详细沟通后,我们发现,美国客户有在二季度补充库存的计划,待这个计划完成,远洋运力的紧缺状态就会得到缓解。”

一位中国外贸企业的业务负责人则告诉记者,通常情况下,美国的客户有两个补充库存的高峰,一个是圣诞节前——这是美国的消费习惯所致,另一个则是中国的春节前大约一个月——这是因中国工厂春节长假停工而提前备货,

港口停泊费用而弃籍离港的情况,这加剧了码头货物的堆积,并进一步加大了清货的压力。为此,洛杉矶和长滩两个美国西海岸的主要港口,经过美国政府的同意,设置了“货物滞留费”这一带有惩罚性质的收费,以促进港口清货速度。

不过,这一费用的收取时间一