

“限产保价”谈判未果 沙特罕见“开闸放水”

国际油价开启暴跌模式

本报记者 徐惠春

3月9日,国际金融市场迎来惊心动魄的时刻。亚太股市率先开盘,日经指数跳空低开922点,跌幅4.5%,香港恒生指数则低开3.9%,失守26000点。与此相应,国际油价开启暴跌模式,布伦特原油和西得克萨斯中质原油两大全球原油期货均大幅跳空低开。其中,布伦特原油开盘重挫25%至34.52美元/桶,随后跌幅扩大至逾31%,报32.14美元/桶,西得克萨斯中质原油期货开盘大跌逾22%,随后跌幅扩大至27%,触及30.05美元/桶低点。

国际资本市场和大宗商品市场双双迎来“黑色星期一”,既有沙特降价增产的直接原因,也是国际原油市场供大于求所致。

3月7日,全球最大的石油出口国沙特宣布全面调低原油出口价格,将4月份出口到亚洲、欧洲和地中海市场的原油普遍下调5美元至8美元/桶。分析认为,沙特此举目的是与其他产油国抢市场争份额,吸引更多国外客户购买沙特原油。如此主动大幅调低油价,超出了市场此前1美元至2美元/桶降幅的预期。这在沙特历史上是极为罕见的,也是过去20年间的最大降幅。

在宣布降价的同时,沙特方面还向市场释放信号:计划马力全开,将沙特原油产能从目前的不足900万桶/日,提高到4月份的1000万桶/日。并宣称如有需要,可增加到1200万桶/日的峰值。沙特是国际能源市场上唯一拥有大量剩余产能的产油国。沙特同时打出降价+增产的“组合拳”,确实震惊了国际能源市场。

今年以来,新冠肺炎疫情在全球范围不断蔓延,给世界经济增长前景蒙上了厚重阴影,多家机构调低了世界经济增长预期。如经合组织(OECD)上周大幅下调了全球增长预期,警告新冠肺炎疫情若控制不力,有可能使全球经济增长减半,并导致欧元区国家和日本等国陷入衰退。

疫情的扩散,使大量航班取消,不少企业停产,旅游业陷入萧条,全球经济活动节奏显著放缓,对原油的需要也随之大幅下降,国际油价呈现疲态。为稳定国际油价,以沙特为首的石油输出国组织(欧佩克)计划采取“限产保价”措施。3月6日,沙特和俄罗斯等14个国家的能源或石油部长在奥地利首都维也纳召开欧佩克+能源部长会议。以沙特阿拉伯为首的欧佩克国家的保价方案是,将现有210万桶/日减产计划

延长至2020年底,同时额外减产150万桶/日,相当于全球需求的1.5%左右。在额外减产计划方面,欧佩克成员国削减100万桶/日,非欧佩克成员国则削减50万桶/日。这一方案能否执行,关键要看包括俄罗斯在内的非欧佩克产油国是否支持。

令沙特等国感到遗憾的是,在此次欧佩克+能源部长会议上,双方谈判无果而终。市场分析人士认为,沙特迫切推动的欧佩克+减产所追求的效果和目的并不明晰,其理由不足以让俄罗斯信服。因为,近期油价下跌主要是疫情造成的需求下降所致,减产并不会增加需求。一旦减产在一定程度上推高油价,可能助推全球经济下行,反而对国际油价再次形成压力。在俄罗斯方面,其不同意减产的原因是,保持其在国际市场上的既有份额,同时对美国页岩油气形成打压态势。

欧佩克+能源部长谈判意外“谈崩”,意味着双方不仅未能就扩大减产达成一致,而且去年12月份达成的减产协议也将于3月底到期。也就是说,从今年4月1日起,欧佩克+的14个产油国,将不再受原先的相关协定配额约束,可自行

决定原油产量。

沙特降价增产,对市场“开闸放水”,显示了沙特在国际原油市场的独特地位,让国际社会感受到了该国的“话语权”。在向世界展示“肌肉”的同时,沙特率先尝到了油价下跌的滋味。油价大幅下跌,直接影响石油公司的收益,事关国家财政收支。在宣布降价增产的第二天,沙特股市开盘即大幅下跌,沙特证券交易所股指当天大幅下跌8.3%,其中沙特阿美股价重挫9.1%,报收于31.7里亚尔,跌破了去年12月份IPO时的32里亚尔的发行价,市值蒸发约1500亿美元。受沙特股市拖累,海湾国家股市3月8日纷纷出现暴跌,单日跌幅创下过去15年来之最。其中,科威特股票市场跌幅高达10%,不得不宣布停牌;迪拜证券市场收盘下跌7.9%,其中重量级的房地产企业和银行股跌幅都接近10%。

国际油市出现的新情况,使机构进一步调低了第二季度的油价预期。摩根士丹利预测,布伦特原油价格在第二季度将跌至每桶35美元,西得克萨斯中质原油价格则低至每桶30美元。该公司此前预测布伦特原油价格为每桶57.50美元,西得克萨斯中质原油价格为每桶52.50美元。

在新冠肺炎疫情和国际石油价格暴跌双重打击下,全球资本市场跌势加剧。

在国际市场方面,美国纳指100期货和标普500指数期货暴跌,并触发交易限制导致熔断。3月9日,日经225指数收盘跌5.07%,富时中国A50指数、港股恒生指数、韩国综合指数、德国DAX指数、法国CAC40指数等普遍暴跌。截至北京时间9日16时记者发稿,沙特基准股指开盘跌9.5%,沙特阿美开盘跌停。

当日,上证指数收盘跌超3%,深证成指跌4.09%,创业板指跌4.5%。北向资金全天单边净流出143.19亿元,单日净流出创历史新高。

中期货首席经济学家景川表示,原油作为经济运行的基础原料,通常与经济运行紧密相关。同时,由于产油国受到国际政治影响不断调整产量,因此,原油受到供需两方面扰动。上周备受市场瞩目的欧佩克+会议最终意外“谈崩”,沙特实施价格战,并表示如有需要将增产,这对于当前神经紧张的油市来说,可谓重重一击。

显然,本轮油价下跌主要是由于需求不足,但由于欧佩克与非欧佩克产油国没能就原油减产达成一致,因而供需失衡格局将进一步打压油价。

此外,有关专家表示,从近期华尔街恐慌指数(VIX)和全球新冠肺炎新增病例之间的关系来看,下周的疫情演变也是决定华尔街股市的关键因素之一。欧洲方面疫情动态也受到华尔街交易员的密切关注。

前海开源基金首席经济学家杨德龙认为,国际市场波动对A股影响是短暂的。A股市场热点活跃,增量资金源源不断入市,推动了A股市场多个板块重心回升。为了应对疫情冲击,我国政府采取了果断措施,通过增加市场流动性,降低MLF逆回购利率,同时传统基建和新基建双向加码,也将刺激疫情之后经济需求迅速复苏,为企业盈利回升创造良好条件。疫情带来的超低利率环境,也为A股市场上涨创造了一定条件。“我们既要正视短期内市场波动可能会加剧,但仍不能丧失信心,在全球资本市场风声鹤唳的情况下,A股市场虽然不能独善其身,但仍有望走出独立行情。”杨德龙说。

疫情蔓延叠加原油暴跌——
全球资本市场遭受重创

本报记者 祝惠春

全国铁路发送货物连续多日在1100万吨以上,公路货车开工率70%——

货运数据释放积极信号

经济日报·中国经济网记者 齐慧

视点
中国新闻奖名专栏

数据显示,2月17日以来,铁路连续13天每日发送货物在1100万吨以上。随着企业逐步复工复产,铁路货运量稳步回升。全国道路货运市场持续回暖,车辆开工率已恢复至70%。

目前,货运需求低迷的情况得到初步遏制,但整体恢复还需要时间。



目前,江西省赣州国际陆港各类班列以及企业已陆续进入常态化运营。图为该港吊装货物场景。刘青摄(中经视觉)

近日,铁路公路货运数据都出现了增长态势,铁路发送货物连续多日在1100万吨以上,公路货车开工率已恢复至70%。这些数据变化发出了什么信号?对于疫情防控形势和经济社会发展会有哪些影响?经济日报记者就此采访了相关业内人士和专家。

铁路货运量稳步上升

廖元杭是紫金铜业有限公司总经理,负责公司对外贸易业务,突如其来新冠肺炎疫情打乱了廖元杭的工作安排。“公司2月份出口合同有5000吨,疫情发生后,外来司机无法到岗,难以组织发货到厦门港口。”

在上杭火车站的积极协调下,双方共同设计了铁路运输方案,出口问题很快得到了解决。

在紫金铜业等上游企业开始“公铁”的同时,下游需求方对铁路运输的需求也在快速增长。春节过后,钢铁行业渐入需求旺季,江西各大钢厂全面进入复工复产阶段。方大特钢、萍安钢铁、新余钢铁的铁矿石采购部门都转向南昌铁路局,增加铁矿石的运量,以保证钢厂正常运转。

与这些情况类似,近期许多地区铁路系统运输量,尤其是工业品和原料的运输量都明显提升。据西安铁路局集团公司统计,2月份日均装车9073辆,同比增长47.6%,累计发送货物1706万吨,同比增长56.7%,增幅明显。

从全国来看,2月份全国铁路累计发送货物3.1亿吨,同比增加1332万吨,增长4.5%。自2月17日以来,已连续13天每日发送货物在1100万吨以上。

国铁集团有关负责人表示,2月份铁路货运量增加与今年2月份多一天有关,也与今年春节较早有部分关系。

“铁路货运量稳步回升与企业复工复产相关。”中国物流学会副会长张晓东分析说,铁路是经济的“晴雨表”,我国五成以上的煤炭靠铁路运输。从同比增长看,虽然与春节提前和2月份工期多有一定关系,但环比也没有下降更说明铁

路货运量呈现稳步回升的态势,企业复工复产加速。

数据显示,2月17日以来,铁路连续13天每日发送货物在1100万吨以上。“2月16日至18日,正是我国疫情出现积极变化的节点时间,确诊人数开始出现明显下降。同时,党中央也开始提前谋划、部署复工复产,防疫生产两手抓,生产生活有所恢复,这与铁路货运量数据变化相吻合。”张晓东分析。

在公路等运输方式受阻的情况下,铁路部门加大运输保障也是铁路货运量增长的原因。国铁集团货运部主任赵峻表示,铁路部门在高效运送疫情防控物资基础上,加大了企业原材料、电煤、春耕备耕等经济社会发展重点物资运输供给。

公路货车开工率达70%

根据各平台提供的数据,截至3月2日的过去一周内,从重载货车日开工率、驾驶员活跃数、车辆运行效率、园区开工数、园区货物吞吐量及道路畅通情况等来看,全国道路货运市场持续回暖,车辆开工率已恢复至70%。

全国有18个省份日开工车辆达到去年同期的60%以上。货车开工率持续提升,车辆复工情况逐渐好转,山西、内蒙古两地日开工率已恢复到去年同期的90%。据北京汇通天物联科技有限公司数据,截至3月2日,全国347个大型公共物流园区已有308家开工,开工率为88%。根据中物联物流园区专委会调查,2月17日全国56家示范物流园中

就已有49家开工,开工率达到87.5%。截至2月底,除湖北外,全国示范物流园区和国家物流枢纽已全部开工。满帮数据平台显示,近一周驾驶员复工人数持续增长,已恢复到去年同期80%以上。

交通运输部相关人士表示,疫情对公路货运影响显而易见。各地为阻断病毒传播采取了各种交通管控措施,人员返岗也比较困难。目前能够恢复八成,实属不易。

专家表示,2月份公路货车开工率上升较快,与交通部门多次发文要求各地加强路网通行管理,确保路网畅通有关,也与物流行业、邮政系统等方面积极响应号召,广大从业人员发扬奉献精神和责任意识,支援前线密切相关。

不过,从货源来看,由于疫情影响货运需求持续低迷。“开工率与复产率不是一个概念,开工后并不一定有生意做,也不一定产生有效营业收入。”张晓东指出,疫情期间,公路运输受到的冲击更大。从目前数据看,只能说是货运需求低迷的情况得到初步遏制,但整体恢复还需要时间。

交通完全恢复尚需时间

近日,国铁集团宣布,自3月6日起至6月30日,对部分铁路货运杂费实施阶段性减半核收政策,预计向企业和货主让利约3.8亿元。

不只是铁路,全国收费公路也实行了免收通行费措施。据初步测算,每天减免的通行费在15亿元左右。

交通运输部副部长刘小明表示,为

保障疫情防控期间交通运输业平稳健康发展,党中央、国务院多次作出安排部署,在减税降费、金融支持、财政补贴等方面出台多项政策,除了上述铁路货运杂费减半和收费公路免费以外,还有对运输疫情防控重点保障物资等取得的收入免征增值税,免征航空公司应缴纳的民航发展基金,鼓励保险公司适当减免疫情期间停运的营运车辆、船舶、飞机保险费,鼓励各地采取阶段性减免出租车“份子钱”等措施,减轻物流企业压力。

“这些政策,一方面有利于企业降本增效,稳定现金流,帮助企业渡过波动期和难关;另一方面,也将推动各种运输方式融合发展,实现多式联运,加速交通运输行业自身运能的恢复。”张晓东解释。

虽然政策比较给力,对保障交通运输行业产生了积极作用,但交通全面恢复尚需一定时间。

专家指出,复工复产是全局性工程。受到全球疫情不断发展影响,我国经济恢复尚存在不稳定性因素。

“虽然短期存在困难,但中长期看我国经济向好趋势会愈加明显。要尽快推动产业链协同复工和区域间协同复工。同时,充分发挥好交通运输‘先行官’作用,打通‘大动脉’,畅通‘微循环’。”张晓东说,企业尤其是中小微企业复工复产,还面临资金周转压力大、减税降费政策难以被作为乙方的运输物流企业真正享受等问题,这需要金融、财税等多个政府部门出台相应扶持政策并建立有效的风险分担机制,帮助企业渡过难关。

热搜

一线员工到岗率低影响产能恢复——

中小企业复工复产

仍有难题待解

本报记者 祝君壁

与全国规模以上企业复工复产率相比,中小企业复工复产仍有一定差距。工业和信息化部近日公布的数据显示,截至3月2日,全国中小企业复工复产率为45%左右。

“从全国中小企业复工复产情况来看,制造业企业整体复工复产率高。”中国中小企业发展促进中心政研处处长宋炬懿介绍。

“据部分制造业行业协会调查显示,制造业中小企业复工复产率达56%至82%,人员复工率达70%至80%,产能利用率达40%至60%。”宋炬懿表示,据中国中小企业发展促进中心(以下简称“中心”)对全国各地300多家制造业中小企业连续跟踪调查显示,3月初产能利用率已从2月20日的不到50%提升到60%左右。“部分复工企业上班人员多为行政管理人员,一线生产和技术人员到岗率低,影响了产能恢复。”

从地区来看,上海中小企业普遍反映,当地政府为企业复工提供了较为周到细致的服务,因而整体复工情况较好,复工率达85%,产能利用率达80%。“北京58到家信息技术有限公司反映,目前家政业务复工率仅为30%,物流业务接单率只有20%。其他几家北京高新技术企业反映目前复工率为40%至80%,产能利用率20%至60%。”宋炬懿说,处于新冠肺炎疫情核心区武汉市的中小企业复工复产率同样不容乐观。

“据了解,现阶段中小企业复工复产面临的困难主要还是集中在物资短缺、人员和物流受阻、资金短缺等方面。”宋炬懿表示,多数企业普遍反映,复工所必需的口罩、测温枪等防护物资极其紧缺。企业为了复工不得不千方百计通过各种渠道高价购进,复工成本较高。

此外,人员和货物流动受阻,导致业务无法正常开展。目前,部分省份已经多日连续无新增病例,一些省市下调了应急响应级别,但人员跨省往来仍然不畅通。

“很多中小企业位于城乡接合部或乡镇,管控最为严格,员工无法到岗,人员也无法自由进出。即使当地员工已经到岗复工,货物进不来、运不出去,也无法实现真正的复产。”宋炬懿说,很多企业反映虽然已经复工,但只是利用年前采购的原材料加工生产。“由于各地复工进度不一,上游供应链无法正常供货,外协加工工序也无法完成,导致全产业链复工复产尚未实现,目前即使已经复工的产能也得不到有效利用。”

与此同时,刚性支出压力大,资金紧张问题加剧更是令中小企业“头疼”的事情。“现有项目无法按时履约收回货款,新项目又无法开展,工资、房租、贷款本息、防疫等成本费用支出依然刚性,原材料价格上涨较严重,中小企业普遍感到资金压力越来越大。”宋炬懿表示,调查显示大多数中小企业到4月份将面临流动资金不足严峻考验。

“目前,面临困难的中小企业最大诉求就是贷款资金。”中国银行北京分行普惠金融事业部副总经理刘星告诉,与防疫物资相关的中小企业由于订单量激增,资金需求较大;受疫情影响的小微企业由于种种原因,账面流动资金仅能维持1个月至2个月。“大部分中小企业都存在资金困难或贷款到期还款困难等情况。”

这次疫情给中小企业敲响了警钟。政策“输血”施救,企业更得“止血”自救。“政府的扶持政策可以缓解中小企业遇到的困难,但真正抵御风险还是要靠企业自身实力足够坚强。”宋炬懿说。

工业和信息化部副部长张克俭表示,同样是面对疫情冲击,部分传统劳动密集型中小企业受到的影响比较大,但一些“专精特新”的中小企业抗风险能力相对较强,复工复产速度也较快。截至2月27日,全国2万多家省级“专精特新”中小企业复工复产率已达到53.6%;工业和信息化部公告的第一批248家专精特新“小巨人”企业复工复产率已达到91.4%。

“这充分说明掌握关键核心技术和能力是广大中小企业应对疫情冲击、实现转型发展的制胜法宝。”张克俭表示,下一步工业和信息化部将引导部分传统劳动密集型中小企业在持续经营下去的同时,也有机会走上“专精特新”道路,实现转型升级。

对于一些短期内较难实现复工的传统劳动密集型中小企业,宋炬懿建议,可以根据需要分批复工。“在市场尚未恢复时,一方面加强对未来发展战略的思考和研究,加强新产品新模式开发;另一方面可通过网络培训员工,提高员工对企业的黏性和劳动技能,提高生产效率,降低成本。”