

8 行业调查 Industry Surveys

开工率连续 5 周上升 粗钢日均产量再回 210 万吨

■ 彭斐 王俊华 报道

在“金九银十”传统旺季来临之前，钢企的生产热情开始高涨。8 月上旬，国内粗钢日均产量再次突破 210 万吨。

多位市场人士向记者表示，近期国内粗钢产量、企业开工率均开始回升，主要受钢价自 7 月份以来回升的提振。然而，也有分析人士表示，7、8 月份本是传统钢材消费淡季，此轮钢价上涨，已经有了透支后期价格涨幅的意味。

不过，记者注意到，在钢价上涨的同时，钢材的库存量持续下跌，全国 35 个主要市场五大钢材品种库存总量的累计下降幅度甚至超过 3 成。有分析认为，目前钢材库存回补不是很明显，但下半年基建投资料增的预期，将会对当前钢价形成支撑。

开工率连续 5 周上升

中国钢铁工业协会（以下简称中钢协）最新旬报显示，8 月上旬日均粗钢产量达 214 万吨，环比上涨 27%，为 7 月以来新高。

在钢铁资讯机构“我的钢铁网”截至 8 月 16 日的一项调查中，163 家钢厂中仅 24 家钢厂的高炉有检修，较上周减少 5 家；高炉开工率 92.41%，增加 1.52%。结合此前数据，国内钢企的高炉开工率已连续 5 周环比上升，而 8 月 16 日当周的涨幅为 5 周之最。

此外，机构统计数据显示，截至 8 月 16 日国内 64 家中小钢企进口铁矿石库存升至 30 天，高于 7 月份的 25 天，显示钢企扩产步伐加快，对原材料有补库需求。

记者获取的数据显示，在环保压力与企业盈利的矛盾中，钢铁重镇唐山钢企的开工率，也从 92%回升到了 95%。

在西本新干线首席分析师刘秋平看来，近期粗钢产量、企业开工率的回升，主要是受钢价回升提振，“钢厂订单自 7 月



以来出现大幅回升”。

8 月钢价震荡上行

记者注意到，在已经过去的 7 月份，国内钢市出现一波强劲反弹行情，成为自 2012 年 9 月以来，单月钢价涨幅最大的一月。

广东揭阳一位钢贸人士向记者称，进入 8 月份，钢材市场价格继续震荡上行，只是上涨势头较 7 月份有所减弱，但涨势并未停止。

据“我的钢铁网”提供的最新市场报告显示，在最近一周内，国内综合钢价继续上涨了约 1.35%。8 月 21 日，西本新干线的钢材指数虽在持平 3 日后下跌 10 元 / 吨至 3690 元 / 吨，但相比 7 月 1 日的 3390 元 / 吨，仍有 300 元 / 吨的涨幅。

山东聊城一位陈姓钢贸人士向记者称，需求在传统淡季回暖，刺激钢铁价格出现上涨，这种上涨主要是在出厂价格。

据了解，就在上周，宝钢、武钢等主导了钢厂 9 月份出厂价的上调，其中，宝钢更是自 5 月以来首次上调其出厂价，幅度普遍超过 120 元 / 吨。而在 8 月 20 日，三

大板材厂家中，鞍钢最后一个公布其 9 月份出厂价格，虽相比此前调价略显谨慎，但最高上调幅度亦在 100 元 / 吨。

记者注意到，与主导钢厂几乎一致，建材钢厂沙钢、永钢、中天等也全面提价，提价幅度在 30 元 / 吨左右。

刘秋平称，从 6 月低点至今，钢材现货价格反弹幅度已经超过 10%，而淡季需求并未出现明显回落。

钢价的持续回升，让钢企的盈利水平得以恢复。截至 8 月 16 日，我的钢铁网“调查的 163 家钢厂中，有 75.46%钢厂获得盈利，较上周续升了 8.59%。

不过，在刘秋平看来，7、8 月份本是传统钢材消费淡季，但今年淡季钢价的上涨，已经有透支后期价格涨幅的意味了。

有业内人士则表示，8 月份高温天气持续，钢材需求受到一定影响，再加上粗钢产量出现回升，短期内钢市观望情绪偏强，呈现盘整运行。

低库存有望支撑钢价

值得注意的是，在钢价上涨的同时，钢材的库存量持续下跌，全国 35 个主要

市场五大钢材品种库存总量的累计下降幅度甚至超过 3 成。

中钢协的旬报显示，8 月上旬末重点统计钢铁企业钢材库存为 1216 万吨，比上一旬下降 19 万吨，连续两旬下降。

记者注意到，重点统计钢铁企业的库存，在 3 月中旬达到顶峰后，至今一直在震荡下降。

我的钢铁网统计的五大钢材品种（螺纹钢、线材、热轧、冷轧、中厚板）的社会库存仍处于去库存状态，截至 8 月 16 日，统计的钢材社会库存为 1483.78 万吨，已连续 22 周处于下降状态。

西本新干线监测数据则显示，自 3 月 15 日以来，全国库存已经连续 5 个月减仓，减仓力度达到 35%左右，减仓时间之长、力度之强都是近几年来罕见的。西本新干线相关分析认为，这一方面说明了淡季需求缩减并没有想象中严重，另一方面也说明了当前供给仍未明显回升。

刘秋平向记者表示，目前库存回补不是很明显，而下半年政策环境或将好于上半年，同时后期还有金九银十的旺季支撑。

记者获取的相关统计显示，目前钢材库存水平，较去年同口径相比已经下降 8%左右，而今年上半年的粗钢表观消费量也达到了 8%以上，远高于去年全年 3.8%的增速。

有分析认为，7、8 月份国内钢市呈现淡季不淡行情，钢材需求表现尚可，主要是工业经济出现回暖势头，房地产、铁公基投资加快。

数据显示，前 7 月交通固定资产投资同比增长约 9.95%，增速较 1-6 月份上升 0.74 个百分点；按照铁路总公司计划安排，8-12 月的 5 个月时间内，铁路基建投资还需要完成投资 3000 多亿元。

“下半年即便基建投资加大，也不一定继续推升钢价。”刘秋平同时表示，太远的东西不好确定，但基建投资的预期，对现在的价格还是形成支撑的。

一线城市二手房持续“高烧”

■ 庞无忌 报道

一边是房地产中介销售人员一月提成 11 万元(人民币，下同)，一边是买房人遭遇二手房 3 天涨价 30 万元的尴尬。类似这样“一喜一忧”的对比在近期中国热点城市的二手房市场上时常上演。

“三天内同一个小区、同一户型的二手房报价就涨了近 30 万”，欲在京城购房的王蓓告诉记者说。虽有按差额的 20%征个税的条款，但由于满五年唯一的住房不受政策影响，许多手持此类“优质”房源的业主出现惜售、提高报价的状况。

今年 27 岁的王蓓是首次置业的“刚需”购房者，受预算所限，王蓓关注的是 50 平方米左右的小户型。“总价接近 250 万元的房子一下子提价 30 万元，实在令人难以承受”，王蓓向记者吐苦水。

虽然总体而言，中国楼市在今年 3 月的高峰之后，呈现出缓慢“退烧”的态势，但对于生活在一线城市的普通购房者来说，买房压力有增无减。

官方数据显示，7 月，中国 70 个大中城市中，房价环比上涨的城市数量连续四个月下降；房价环比上涨的幅度也总体收窄。在个税等多项调控政策的影响下，多地二手房成交也在今年 4 月以来，出现明显下降。

不过，许多购房者表示，在北上广深等一线城市的热点地段，房价并未随着成交量的走低而出现丝毫松动。以王蓓所关注的北京东四环外的一个小区为例，由于小户型房源有限，较之一月前，同样户型的住宅报价已上涨 40 万元。

专家认为，近年来，二手房成交缩水的主要原因并非需求下降，而是业主惜售等导致房源减少，供应缩水。因此，房价不但未降，反而稳中有升。

官方数据显示，中国 70 个大中城市中，一线城市二手房价同比涨幅“领涨”全国。涨幅最高的北京为 15.3%，上海、广州、深圳紧随其后，分别为 10.9%、10.7%和 10.5%。

王蓓的经历也印证了这一点。她告诉记者，看房月余以来，几乎每次实地“踩点”，均能遇到其他有意向的购房者，有时还出现代表不同客户的中介之间相互“打架”的情形。而北京城区内的热门小区往往房源较少，“买房真得靠抢”。

不断升温的市场一方面催生大吐苦水的购房者，另一方面，也推动房产中介的业绩节节攀升。北京链家地产某区域的置业顾问赵金燕是 7 月该公司的销售冠军。在二手房成交、涨幅均较为平稳的 7 月，赵金燕获得单月 11 万元的提成。

虽这个数额与其上月促成一比豪宅的大额成交有关，但赵金燕表示，近年来由于北京二手房市场热度不减，销售业绩提成基本能保持每年 20 万元左右。据记者了解，在收取二手房成交总额一定比例作为提成的中介销售人员中，年提成达 15-20 万元的销售人员并不在少数。

40 亿吨产能过剩 煤炭行业内外交困



■ 王秀强 报道

8 月 21 日，国家能源局召开全国煤炭经济形势座谈会，了解煤炭企业面临的困难和突出问题，商讨服务行业发展政策措施。神华、中煤、陕西煤化、兖矿等主要企业负责人参加座谈。

与会者告诉记者，煤炭企业在会上大倒苦水，呼吁清理煤炭税负，限制劣质煤进口，压减产能过剩，煤电建立长期协调机制。

当前，受国内经济形势下行、大气污染治理等政策影响，煤炭市场需求放缓，旺季不旺，价格持续下降，库存暴涨，引发煤炭企业的经营业绩大幅下滑。再加上进口煤冲击、产能过剩、水电增发影响，煤炭行业陷入“内外交困”的境地。

产销负增长 利润锐减 43%

最新一期环渤海动力煤价格指数显示，5500 大卡动力煤平均价格报收 553 元 / 吨，环比下降 6 元 / 吨。自 6 月份以来，煤价连续下降 60 元 / 吨。一些港口贸易商甚至以更低的价格挂牌抛货，以减少更大损失。

煤炭的萧条表现对于资源省份是沉重的打击。在河南省政府率先出台“煤电互保”措施救市之后，山西、陕西、内蒙等资源地先后加入救市行列，希望

煤电双方相互理解、相互支持、共渡难关，鼓励电厂增加本地煤炭采购比重。

中国煤炭工业协会 19 日通报，今年前 7 个月全国煤炭产、运、销均出现下降。其中，煤炭产量 21.3 亿吨，同比下降 3.5%；销量 20.7 亿吨，同比下降 3.9%。全国铁路发送煤炭 13.22 亿吨，同比下降 1.2%。

进入 8 月以来，煤炭市场稍有回升，“但是没有实质性恢复，主要受气温升高短时拉升需求。”一位煤炭贸易商说。

在国内煤炭供大于求的格局下，煤炭进口继续保持增长。煤炭贸易商前 7 个月，全国累计进口煤炭 1.87 亿吨，同比增长 1.41%。煤炭进口在经历 5 月、6 月连续两个月环比下降之后，7 月份出现反弹，“一旦国内煤价上涨，进口煤将大量涌入国内。”

同期，国内煤炭库存始终处于高位。7 月末，煤炭企业库存 90.20 万吨，重点发电企业存煤 6.863 万吨，可用 17 天；主要港口煤炭库存 5.297 万吨。

表现在资源省份，状况更加糟糕。内蒙古煤炭工业局统计，上半年原煤生产 4.47 亿吨；销售煤炭 4.35 亿吨，同比下降 9%，产大于销 1.200 万吨。到 6 月底，全区超过 20%的煤矿停产。山西境内，上半年煤炭全行业利润 6.91 亿元，同比减少 12.797 亿元，下降 64.94%。

繁华不再，煤炭大佬们如今的境地变得有些惨淡，座谈会上自然少不了吐苦水。一些煤矿由于经营困难，甚至出

现贷款发工资和推迟发工资的现象。

目前披露的数据显示，上半年亏损最严重的是兖州煤业，亏损 23.97 亿元；其次是黑龙江龙煤集团，亏损 1.7 亿元。

中国煤炭工业协会副会长姜智敏介绍，前 6 个月规模以上煤炭企业利润同比下降 43.3%；大型煤炭企业利润同比下降 40.8%，其中 24 家企业亏损，亏损面比去年增加了 1.56%。黑龙江、吉林、重庆、四川、云南、安徽、江西等 7 个省份出现煤炭全行业亏损。

此前，煤炭工业协会专门向国家发改委、财政部、国家能源局汇报原国有煤矿破产政策不到位、补贴不足、企业经营困难等问题。

40 亿吨煤炭产能过剩

在煤炭暴利、大规模投资的刺激下，全国煤炭总产能超过 40 亿吨。加之晋陕蒙宁等主要产煤省区资源整合与技术改造矿井，陆续进入投产期，形成了较大的产能储备，产能过剩问题严重。

但在行业内并不愿以产能过剩来描述煤炭行业现状，取而代之以“周期性过剩与产能建设超前”。“十一·五”以来，全社会煤炭固定资产投资共完成 2.53 万亿元，新增产能约 2.4 亿吨。

但自去年以来，国内煤炭投资开始出现下降。今年上半年，煤炭开采与洗选业投资是采矿业中唯一同比下降的行业，同比下降 2.5%。前 7 个月煤炭投资依然延续负增长的格局，同比下降 1.6%，降幅收窄。

煤炭行业专家认为，短期内未见煤炭市场好转的迹象，在今年高温时期并未出现煤荒状况。

煤炭工业协会预测，三季度及下半年煤炭需求将保持小幅增长，产能继续释放，进口增加，市场继续呈现供需总量宽松、结构性过剩的态势，全社会库存维持高位，煤炭价格下行的压力依然存在，行业去产能、去库存的任务繁重，企业经营将面临更大的困难。

从长期看，十八大报告提出到 2020 年全国 GDP 和居民收入翻番，这对煤炭消费起到一定的支撑地位。“从中长期发展看，煤炭作为我国的主要能源的地位很难改变，煤炭工业仍然具有较大的发展空间。”姜智敏说。

应收账款接近千亿 造船业陷入低谷

■ 王佑 王馨梓 报道

因金融危机影响及国际航运贸易市场的衰落，去年起全球船舶行业就陷入了低谷。今年以来这一局面仍未缓解。

中国船舶工业行业协会（下称“中船协”）近日表示，今年以来，中国船舶行业的总计应收账款已接近千亿元，同比增长 8.3%，而企业的利润总额也大幅下降。据记者测算，今年 7 月，中船协重点监测的 80 家主要船舶企业实际利润仅 2 亿元。

应收账款高企

中船协分析称，按目前的船价指数，中国造船企业接单已基本没有什么利润了。

记者结合相关数据统计发现，上个月，全国重点船舶企业的造船完工量是 4.32 万载重吨，实现营收 1.68 亿元，但利润总额仅 2 亿元。

与此同时，中国的造船企业手中堆积了大量的应收账款，高达近 1000 亿元人民币。

以中国船舶（600150.SH）为例，其 2012 年第一季度和 2013 年第一季度营收分别为 6.24 亿元、3.81 亿元，营收降幅为 39%；其应收账款虽然有所下降，但仅从 10 亿元降至 8.71 亿元，降幅仅 13%。

另一家国有船舶公司—广船国际（600685.SH）的情况也类似。2013 年的第一季度其应收账款为 7.34 亿元，比 2012 年同期降了约 10 个百分点。但是营业收入在今年一季度的同比下降则高达 50%，至 9.1 亿元。

一位江苏当地造船企业财务负责人表示，现在船价跌得十分厉害，有些船企不愿对已签好的船舶降价，因此会与船东僵持着，交船会很缓慢。2013 年 7 月，中国船舶企业完成出口交货值 1.34 亿元，同比降低了 35%。

中国船舶一位高层也告诉记者，船价确实下滑得非常快，以往一艘 1 亿美元的船，现在都可能下降到 6000 万美元甚至更低一些。船舶价格的不断下跌，此前曾令中国船舶计提减值，去年该公司计提了 1.883 亿元之多。

经营性现金流严重不足

除了应收账款较高之外，船企的实际经营现金流也并不好。如果船舶价格长期低位徘徊的话，那么企业很容易出现资金链的断裂。

广船国际在今年一季度时收到了 1.24 亿元的现金（通过销售商品及提供劳务所得），但其在“购买商品、接受劳务支付”的现金上，有 1.75 亿元的高额支出（且与去年类似），支出较高令该公司“经营活动产生的现金流量”净额为 -6.85 亿元，达到了 5 个季度以来最低值。

中国船舶在今年一季度“销售商品、提供劳务等”获得了 3.63 亿元的收入，但实际购买商品、接受劳务支付的现金则为 4.35 亿元人民币，其经营活动产生的现金流量净额为 -7.45 亿元，情况同样不妙。

“入不敷出”的现象，与目前造船资金支付方式改变有关。

一艘船假设从某年的 1 月开始准备，并用一年时间造好的话，船企在建造之前可收到船东 20%到 30%的预付款，随后船企需要阶段性地垫资，但都可从船东那里拿到每个阶段（如下坞、建造、出坞及试航）的付款，国内银行也愿意协助船企在此期间融资。但现在，一方面船东手头很紧，预付款支付后，需由船企自行垫付剩余大量资金，同时船企从国内银行获得经营性贷款也并不容易。中船协也表示，现在银行等机构已将船舶产业作为信贷重点调控的行业，部分银行权限被上收，同时项目贷款也不予发放，令船企艰难前行。

除了融资困难外，船企的各类开支也不低。以广船国际为例，相比去年一季度，今年同期除了销售费用降了近 50%（至 5.71 万元）之外，其财务费用、管理费用的变化都很有限。而 500 万元销售费用的减少，对于广船国际这样一个季度营收 9 亿多元的企业而言，作用并不大。

虽然今年 1-7 月，中国承接新船的订单达 2.976 万载重吨，同比大增了 155.7%，但是中国船舶前述高层认为，这种增长是在船价已跌到了谷底而产生的反弹。因而，订单的增长，是由于部分船东愿以超低价来订船的结果。但是，“订单增长之后，你付出的多、收入的少，实际拿到的现金也很少，这就是行业的残酷现实。”

他说，目前中国船企的另一大挑战还在于日元的大幅贬值。中日船舶以往竞争就很激烈，金融危机后日本企业开发了很多新型环保型船舶，受市场热捧。虽然中国公司也在积极转向 LNG、化学品船和 LPG、油轮等新船型，但是今年以来日元就贬值了 20%以上，日本新船的定价也随之降低，其环保型船舶也更受追捧，中日的竞争也就更加激烈了。

