

煤炭市场消化不良 秦皇岛港口煤炭储存“喊涨”

特约记者 李书忠 张春燕 秦皇岛报道

秦皇岛港的年吞吐量仅次于上海港,是全国第二大港,是世界第一大能源输出港和我国“北煤南运”大通道的主枢纽港,担负着我国南方“八省一市”的煤炭供应,占全国沿海港口下水煤炭的50%,累计将25亿吨的物资运往全国和世界120多个国家、地区。正是基于这种优势,秦皇岛海运港口已经成为中国煤炭经济发展缓慢的“晴雨表”、“风向标”,其港口交易价格、库存增减、发运量变化都可反映出中国经济发展的趋势,继而会引起众多关注目光。

经济效益滑坡,引发多米诺骨牌效应

从2011年一季度开始,至如今一年多的时间,我国经济持续下滑。造成这种现象的主要原因一方面是欧债危机开始蔓延对中国出口产生了影响;另一方面主要是货币政策从适度宽松转向稳健、房地产调控力度明显加大,是主动调控的结果。事实上,上述宏观调控确实与管理通胀预期、抑制房价过快上涨有关,同时也与加大节能减排力度、促进经济转型有关。

今年煤炭产能增长超过需求增长,而进口则仍保持高位,从而导致的全社会库存和企业应收帐款快速增加、煤炭价格指数和市场景气指数大幅下滑。今年1-8月,我国累计煤炭进口达1.85亿吨,同比增长46.3%,已超过去年全年1.824亿吨的总进口量。与之相比,同期我国煤炭出口量则继续保持下降趋势,2012年1-8月,煤炭累计出口692万吨,较上年同期减少36万吨,降幅达40%。

9月21日,记者在秦港股份有限公司调度指挥中心一楼电子显示屏上看到,煤炭价格方面:秦皇岛4500大卡热量动力煤价格为450-460元/吨,5000大卡发热量动力煤价格为540-550元/吨,5500大卡发热量动力煤价格为625-635元/吨,5800大卡发热量动力煤价格为670-680元/吨。其中除发热量5000大卡动力煤价较上周上涨5元/吨,其余煤种价格保持不变。

秦皇岛港发热量5500大卡市场动力煤交易价格的中准水平较上周持平仍为



630元/吨,比“电煤”最高限价水平低170元/吨。

国内沿海煤炭航运市场涨跌方面:整体延续下跌态势。其中,9月18日,华东航线运价整体下跌,秦皇岛至上海航线2-3万吨船舶的煤炭平均运价为35.5元/吨,周环比下跌1.8元/吨,跌幅为4.83%,该航线4-5万吨船舶的平均运价为30.0元/吨,周环比下跌1.8元/吨,跌幅为5.66%;秦皇岛至宁波航线1.5-2万吨船舶平均运价为37.4元/吨,周环比下跌2元/吨,跌幅为5.08%;秦皇岛至南京航线2-3万吨船舶的煤炭平均运价为42.2元/吨,周环比下跌1.8元/吨,跌幅为4.09%;秦皇岛至张家港航线2-3万吨船舶的煤炭平均运价为37.3元/吨,周环比下跌2元/吨,跌幅为5.09%。

华南航线方面,本期华南航线运价出现小幅上涨。秦皇岛至广州航线5-6万吨船舶运价为40.8元/吨,周环比小幅上涨0.2元/吨,涨幅为0.49%。

秦皇岛海运煤炭交易市场交割中心主管康文涛告诉记者:近期,稳中趋升的沿海

内贸煤炭价格虽带动市场成交量的提升,但过剩运力回归市场导致近期航运市场供大于求态势加剧。同时受基本确定推迟到十一以后的大秦线检修和即将到来的十一长假影响,下游各电厂开始采取措施提前储煤,市场成交量有望得到进一步提升,带动船运活动有所改善。但国内沿海运输市场的运行仍然会受到船舶运力供大于求的严重制约。

记者在秦港股份有限公司调度指挥中心一、二楼煤炭交易、煤炭海运等业务柜台面前,始终未发现挨号排队,前来办理煤炭交易、煤炭运输火爆的场面,偶尔有三三两两的客户向柜台人员简单咨询煤炭价格、煤炭运输价格后,便匆匆的离去了,整个大厅呈现出门前冷落车马稀境况。

“目前煤炭市场虽然出现了短暂的企稳迹象,但仍存在较大的下行压力,尤其是动力煤市场仍不乐观,关键是火力发电呈现负增长,是造成煤炭需求下降的最主要因素。”在二楼交易大厅,中国煤城铁路运输协调办公室负责人张义忠告诉笔者道:“随

着10月份的邻近,北方多区、省份冬季取暖期的到来,煤炭需求有所回升,但增长幅度有限,前景应不明朗。主要是秦皇岛港、日照港煤炭库存量继续维持高位,由此带来全国库存量增加,煤炭价格下降,造成了企业成本增大和应收帐款的增加,形成了恶性循环。”

煤炭市场消化不良,秦皇岛港口煤炭储存“喊涨”

晋煤、陕煤、蒙煤等西北煤炭资源丰富的优质煤源,正如黄河“母亲河”一般,自西北高原,顺着大秦铁路煤炭专线,正源源不断的流向秦皇岛港口。秦皇岛港口虽然拥有1042.5万吨、号称世界最大的港口煤炭专用堆场,但是,目前堆场已存煤超过800万吨,煤场内只要超过800万吨存煤,其他装卸设备就很难在场内作业了。

为探究究竟,笔者又专门来到港口运输第六分公司,笔者亮明身份在安保人员请

示相关领导后,由安保人员专门陪伴到煤炭堆场实地参观。一堆一堆、连绵不断、小山似的煤炭,似打扮入时、待出嫁的“黑姑娘”,羞答答的站立在固定的泊位上,期盼接驾的“新郎”前来迎娶。当笔者用相机准备拍照时,遇到了安保人员的断然拒绝,拍照可以,但是也得经过领导批准方可。

当前,国内经济发展趋势仍然处于探底过程,电力企业电煤消费的萎缩程度加深,发往港口和重点消费企业的煤炭库存持续增加,煤炭进口有望继续保持高位,国内海运价格虽略有上升的迹象,但是,短期内沿海地区动力煤炭市场运行环境很难有大的改善。

通过调查,煤炭压港,不惟秦皇岛港,唐山港、曹妃甸港、天津港等环渤海主要发运港口煤炭库存持续回升,普遍处于库存偏高状态。而全国主要消费地区港口的场地也已经“煤满为患”,煤炭压港现象严重。

大秦铁路专线检修、国家政策出台,能否成为撬动煤炭市场的“杠杆”

据报载,国庆节后,国家铁道部要对大秦铁路煤炭专线进行全线检修。检修期间的“空白地带”,西煤东运暂时停止,这样一来,可能腾出一定的时间与空间,输出煤炭的储存量,减轻煤炭压港现象。随着宏观经济“预调微调”政策效果的进一步显现,电厂等企业煤炭库存量的减少,煤价小幅上升在所难免。

为刹住经济下滑的“动车”,国家已经释放出经济发展的利好政策讯息,增加基础设施建设投入资金。基础项目一旦开工,钢材、水泥、就业就会产生连锁的“捆绑效应”,煤炭价格将会提升。

秋风萧瑟,冬天马上来临,季节性用煤旺季也将会形成,煤炭需求量也相对增加。中国经济在连续高速发展之后,经过短暂的结构调整,必将由速度型向质量效益型转变。煤炭,曾经的“黑色宠儿”,伴随着经济转型的“阵痛”,也将会凤凰涅槃,浴火重生!

经历严冬,迎来的是姹紫嫣红、春光明媚的春天。

热烈庆祝《企业家日报》精彩问世

中国南车集团眉山车辆厂贺

