

煤,又不安分了。今年以来,煤炭市场需求增速回落,尤其进入6月份,南方钢材、水泥等生产企业用煤量减少,多数电厂电煤库存量高位运行,导致国内各大港口煤堆积压如山,煤价一路走低。这让以往牛气十足的煤老板跌下神坛。今年的盛夏,对于国内煤炭市场而言,无疑是一个严峻的“寒冬”。

如今煤的产、运、销链条是何状态、如何维持?本报兵分三路奔赴有“煤价晴雨表”之称的秦皇岛、我省最大的煤炭转运地日照港和我省最大的煤炭生产基地济宁一探究竟。



▲4日,秦皇岛港码头附近,煤炭堆积如山,长长的传送带也处于休眠状态。本报记者 陈文进 摄

齐鲁晚报

A08 重点

2012年7月5日 星期四
编辑:王娟
美编:刘冰霖 组版:庆芳



从去年的900多元/吨,到现在的600多元/吨,煤炭价格似乎坐上了过山车,一路下行。尽管如此,煤炭却依然难寻销路。无论是生产基地济宁各个煤矿,还是集散地秦皇岛港、日照港,煤炭库存量达到上限均处于高位,这让许多煤企和煤炭贸易商都十分头疼。



▲4日,日照港口堆场内,挖掘机和装载机正在为煤堆整形,腾出空地。本报记者 刘涛 摄

遍地煤山 港口几乎无处落脚

本报记者 杨传忠 马辉 李玉涛 实习生 王宝燕 发自秦皇岛 日照 济宁

交易冷清 “不做生意就是赚” 一些煤商选择会友休假

“煤超疯”,是近两年市场送给煤炭的雅号。每逢夏季供电与冬季供暖高峰,煤的价格就会节节攀升。秦皇岛港,作为全国最大的煤炭中转港口,来自山西、内蒙古、陕西的煤炭经大秦铁路源源不断输送到这里。如今,堆积如山的“黑金”却让这座城市躁动不安。

7月正值全国用电迎峰度夏高峰,本应如期出现的抢煤大军却悄然隐身。“很邪门,来买煤的最近少多了,我们的买卖也不好干。”秦皇岛出租车司机杨晓军告诉记者。

在秦皇岛港调度中心一楼的煤炭交易大厅,记者等了一个多小时,没遇见一位前来办理船运、煤检、保险等手续的购煤人。

随后,记者电话联系了曾在2010年11月在秦皇岛遇到的“抢煤人”——广东沿海一家电厂的采购部负责人陈经理。此时的他正在家里休假。“今年企业普遍开工不足,用电量增幅没预想的大,水电也上来了,我们火电用煤库存普遍都超标了,一时半会儿不用急着买煤。”

日照是我省最大的煤炭转运

地。4日下午3点半,在日照做煤炭生意的徐经理正在办公室跟朋友喝茶,甚是清闲。而去年这个时候,他一个月基本有20天在外出差。“现在不做业务就是赚,做业务就会赔。”徐经理有些无奈地说,去年他从山西进煤约有80万吨。从去年10月份开始,国内煤炭价格开始持续下滑,今年几乎停止了进煤。

今年6月,一电厂计划从徐经理处进货4000吨煤炭。“我把货从山西发过来之后,电厂不要了,直接让我赔了50多万。”徐先生说。

运量萎缩

内河港煤场上 多半是建材

煤炭运送量下降超五成

秦皇岛港调度中心16楼的大秦铁路车务段调度车间格外冷清。在此指挥调度的工作人员少了一大半。现场一位铁路工作人员告诉记者,由于销路不畅,没处卸货,每天开往秦皇岛港的8000吨级的重载列车少了十二三列,之前最高峰时能达到80多列。秦皇岛港锚地船舶数量也由高峰时段的160艘以上,下降到80艘以下。

3日,在位于济宁京杭运河畔的森达美龙拱港,一堆来自内蒙古的煤炭已经在这里安静地“躺”了几个月。每吨高达1100元的成本,现在却800元都难寻买主。

偌大的煤场内,往日的主角煤炭逐步成了配角。陶土、沙子、建材等货物成了主角,勉强支撑着这里的吞吐量。而在一旁直通京杭大运河的港池里,一艘艘大船在装载货物,而十余艘货船,却没有一艘是拉煤的。

“在往日的高峰期,森达美济宁港一个月的吞吐量就能达到上百万吨,而现在,整个吞吐量减少了三成以上,仅维持在60余万吨。”济宁森达美龙拱港业务部经理薛毅然告诉记者。目前,从森达美港运送出的煤炭,主要来自唐口煤矿、运河煤矿、王楼煤矿等济宁及周边煤矿,也有少数来自石家庄等地区。这些煤炭主要是通过水路运往南方一些自备电厂、煤炭贸易商及炼钢、水泥等工业企业。

薛毅然介绍,每天运送煤炭的量从70万吨左右已降至目前的30万吨左右,降幅超过五成,港口只能通过调动其它货物来维持港口的吞吐量。

库存极限 煤场已无卸货之地 不少港口存煤量达历史高点

秦皇岛港调度中心大楼紧靠的存煤场可以称得上是我国最大的煤炭集散地。登上大楼16层放眼望去,蔚蓝的大海和黑色的煤海连成了一片。然而,与之前的繁忙相比,如今这里却成为了一片静寂的“死海”。由于没有垛位,大秦铁路上数列满载煤炭的重载列车只能静静等待。

记者从调度中心一楼大屏幕上获悉,设计堆存能力为1018万吨的秦皇岛港,在6月份最高

峰时堆了946万吨煤炭,创下了历史最高纪录。7月1日的压港煤炭依然接近900万吨。而秦皇岛港堆煤场正常存量为500万吨,现在的堆煤场显得格外拥挤,已经无处下脚了。

而日照港也一样难寻空地。4日下午2时,在日照港股份有限公司第三港务公司的堆场,成片的煤山被防尘网覆盖着。在一处刚刚卸完的煤垛上,8辆挖掘机和两辆装载机正为煤堆整形,尽

量通过加高煤垛让其少占地方,为后来的煤炭腾出地方。

据介绍,目前该公司港口进口煤炭压港量达到了220多万吨,与历史最高水平基本持平,堆场几乎没有了卸货的地方。港口每天要收0.1元/吨的管理费。“收费其实主要是为了催货主尽快将货物转出去,为之后进港的货物腾地方。”该工作人员说,即便如此,仍有很多货主因为没有销路,一直将煤炭堆放在港口。

价格新低 煤老板恐慌性“割肉”抛售 一路跌价尚未见底,10月可能好转

在秦皇岛港调度中心一楼环渤海动力煤价格指数发布大屏幕上,记者注意到上周5500大卡动力煤综合平均价格报收为702元/吨,环比跌幅达3.7%,同比下跌17%,再次刷新2010年10月份该价格指数发布以来的单周最大跌幅,同时也创下了历史新低。

交易大厅一位工作人员告诉记者:“除合同煤外,秦皇岛港有一半为市场定价煤,业主大多数是私营煤老板,严重压港导致

货主开始恐慌性抛售。有的私营煤老板每吨已经卖到680元,像割肉一样降价甩卖。这真是十年河东,十年河西。”

4日,日照一位煤炭业内人士辛先生告诉记者,环渤海动力煤价格指数几乎是每周每吨下跌20元至30元。他分析说,国内煤炭价格持续走低的原因主要有两个,一是今年国内经济发展形势不好,工业用电量减少,直接导致煤炭需求量降低,二是进口煤炭价格较

低,冲击了国内煤炭价格下跌。

日照煤商徐先生表示,他们一般参考环渤海动力煤价格指数,但实际市场价要每吨低40元,煤价现在只有600多元。

一位业内人士告诉记者,2008年时,煤炭价格曾经有过大幅度降价,但只持续了三四个月。“这次降价可能会持续很长时间,有可能造成行业洗牌。”他预测,10月份随着供暖季的到来,煤炭价格或许会上扬。