

煤炭企业自主订货会即将密集召开

环渤海煤价再次回落助煤价并轨

□本报记者 李阳丹

据业内人士透露,煤炭价格并轨方案已经基本确定,官方主导的2013年煤炭产运需集中衔接会将不再举办,而各大煤炭企业近期已经开始张罗自己的订货会,预计下月将密集举行。与此同时,由于10月份煤炭进口量再度回升,环渤海动力煤价格指数再度回落,业内专家表示,这将有助于煤价并轨推进,但煤电矛盾并不会因此化解。

环渤海煤价下跌2元/吨

往年煤炭订货会前后,由于冬储煤需求提升,煤炭价格都会有一定幅度上涨。但今年是个例外。海运煤炭网11月13日最新公布的数据显示,环渤海地区港口

发热量5500大卡市场动力煤综合平均价格报收641元/吨,与11月7日公布的指数相比下降2元/吨。在经过连续九周上涨一周持平后,环渤海动力煤综合价格出现回落。

从对环渤海六个港口交易价格的采集计算结果看,24个港口品种中,价格持平的品种由前一报告周期的20个减少到了16个;价格下降的品种由前一报告周期的4个增加到了8个;没有价格上涨的品种。

秦皇岛煤炭交易市场总经理李学刚表示,尽管价格持平的港口规格品数量保持在半数以上,维持主流趋势,但是价格下降的港口规格品数量继续增加,表明该地区市场动力煤价格下行趋势有所增强。分煤种看,环渤海地区

5500和4500大卡市场动力煤交易价格的下行趋势更为明显。

李学刚分析认为,10月份我国煤炭进口量增加,减少了消费地区对内贸煤炭的需求,是近期环渤海地区动力煤供求走弱、本期市场煤价回落的主要原因。海关数据显示,10月份我国煤炭进口2141万吨,比9月份增加了278万吨,提高了14.9%。

煤企自主组织订货

按照最新的煤炭价格并轨意见,政府主导的煤炭订货会将不再组织,煤炭价格将实现直接并轨,不设前置条件,也不设定煤炭最低价。

按照这一指导意见,大型煤炭企业已经开始筹备自主煤炭订货会。据了解,山西国新能源、山

西统配煤炭经销总公司等煤炭企业已经举办了2013年煤炭重点用户座谈会,洽谈订货合同。山西等煤炭大省也已经开始安排省内的煤炭产需衔接。山西煤炭工业厅近期召开座谈会,听取电力、钢铁等用户对取消重点合同、煤价并轨的意见和建议。

据业内人士透露,神华集团将于12月初在三亚举行订货会,其他大型煤炭企业的订货会也会在12月份密集召开。

业内专家认为,煤价重新回落将有助于煤炭价格并轨的顺利推进,但并不意味着煤电之间的矛盾就此解决。相反,由于新方案并没有对电价联动做出明确规定,反而为今后煤价一旦上涨后的矛盾激化埋下了“雷”。

现在煤价在相对低位,确实

是并轨的好时机,煤电双方也比较容易接受,电价的问题暂时搁置也没有问题。但是现在煤价低主要由于需求不足,一旦经济恢复,需求上升,煤价可能再度上涨,到时候如果电价联动没有解决,煤炭的市场化还是只能走回头路。”上述专家表示。

秦皇岛海运煤炭市场发布的海运煤炭运价指数(OCFI)显示,由于需求不足,近期国内海上煤炭运价整体继续小幅下滑。与11月6日相比,秦皇岛至上海航线4-5万吨船舶的煤炭平均运价下降0.4元/吨至25.6元/吨;秦皇岛至广州航线5-6万吨船舶的煤炭平均运价下降1.3元/吨至36.6元/吨;秦皇岛至张家港航线2-3万吨船舶的煤炭平均运价下降0.1元/吨至31.5元/吨。



国内首例成片农村民居屋顶光伏分布并网发电系统投入试运行。

11月14日,施工人员在展示一片安装在村民屋顶的“光伏陶瓷瓦”。这种高科技发电瓦片拥有多项专利技术,还获得2011年国家能源科技进步奖。

从11月初开始,浙江省富阳市郊的洞桥村和三桥村两村已有17户村民家的楼顶上安装了光伏陶瓷瓦,并开始并网运行,预计年发电量达11637度。这标志着由杭州市农村能源办委托富阳市供电局、浙江合大太阳能科技公司承建的中国首例成片农村民居屋顶光伏并网发电系统”示范工程投入试运行。

新华社记者 徐昱 摄

控产见效 10月来钢企已有利润

中钢协非会员仍大幅增产

□本报记者 于萍

随着产量控制、矿价调整、钢价回升,钢铁业的“寒冬”似乎迎来一丝曙光。中国钢铁工业协会副会长王晓齐14日表示,钢铁业正在逐步企稳;10月以来钢企已有利润空间,如果继续维持的话,行业全年将扭亏。

减产促进效益提升

产能过剩一直困扰我国钢铁业的发展。今年7月以来,中钢协会员企业通过减产、检修等措施控制产量,一定程度上缓解了企业效益的持续下滑。

“只要产量控制合适,钢铁业的效益可以维持。”王晓齐表示,目前来看,钢材日产量如果维持在190万吨或以下的水平,钢铁行业就能够产生效益。一旦放量,行业效益就急剧下降。

根据中钢协最新公布的数据,1-9月会员钢铁企业累计产钢43950.61万吨,同比减产918.47万吨,降幅为2.04%。7-9月日产量逐月下降,由6月的166.5万吨降至9月的152.53万吨,9月比6月减产幅度达8.39%。

■ 记者观察

□本报记者 孟斯硕

跌跌跌!原铝价格从今年年初一路下行,特别是进入三季度后,原铝价格一直在成本线以下,令生产企业不堪重负。在这样的背景下,国家再次启动原铝收储,无疑对疲弱的铝价打来一针强心剂。但是由于目前原铝生产库存仍在较高水平上,而四季度本身为消费淡季,铝价难言根本反转。

中国证券报记者了解到,国家物资储备局将于近期启动原铝收储竞标工作,此次收储量将达16万吨。据了解,国储局此次共计划收储原铝40万吨,其中,第一批拟收储16万吨。收储将以竞价方式

不过,与会员企业减产相比,钢协非会员企业的产量仍在逆势增长。数据显示,非会员企业1-9月累计产钢10040.92万吨,同比增长1577万吨,增幅达18.63%。“非会员企业增产的幅度很大,如何保证非会员单位理性生产是当前一大问题。”王晓齐表示。

今年前三季度,我国钢铁业仍然深陷亏损泥沼。中钢协数据显示,1-9月中大型钢铁企业累计实现销售收入26572.50亿元,同比下降6.49%;亏损55.28亿元,而上年同期盈利836.92亿元。亏损企业总亏损额为267.26亿元;亏损面达到45%,同比增加38.75个百分点。

“相比之下,10月以来钢铁企业的日子比较好过。”王晓齐指出,由于9月份矿价跌到最低点,不少钢企大量进口低价铁矿石,而合同大多在10月执行,钢企原材料成本有所下降。而钢材价格在10月份出现上涨,吨钢价格环比9月增长150元左右,因此10月肯定能够实现利润。当前钢铁业已经逐步企稳,11月钢企仍有利润空间。如果12月继续保持现状的话,全年肯定不会亏损。”王晓

齐直言。尽管钢铁行业已经触底反弹,王晓齐仍然指出,困扰我国钢铁行业发展的深层次问题并没有得到根本解决。产能过剩的问题在短期内还不能得到有效解决。

“铁价进入下行空间”由于需要大量进口,我国铁矿石价格波动较大,对钢企组织生产造成了一定困难。中钢协人士认为,今年以来,只要钢价稍有回涨迹象,铁矿石、煤炭等冶金原燃料价格会立即跟涨,而且涨幅较高;而钢价下跌时,原燃料价格下降却往往滞后很长时间,且降幅有限。由于这种同涨、不同跌的价格走势,把钢铁行业仅有的一点利润全部“吃掉了”。

今年铁矿石经历大幅调整。根据中钢协的最新统计,11月5日至11月9日,国产铁矿石平均价格为876.05元/吨,进口铁矿石平均到岸价格为117.79美元/吨。而在今年7月份,国产铁矿石价格在940元/吨以上,进口铁矿石价格

则接近140美元/吨。据中钢协人士透露,目前我国铁矿石需求量中有六成依赖进口,国内仅能满足40%的需求量。未来随着国内产量提升,国内矿的占比要提升到45%以上,但仍然不能改变进口矿占比更多的格局。

“供求关系决定了铁矿石市场的基本面。”王晓齐指出,近几年各路资本大量涌入矿业,铁矿石供应量大幅提升。中钢协预计,明年全世界铁矿石供应量将增加3亿吨,到2016年将增加5-8亿吨。目前全球铁矿石贸易量约11亿吨。

此外,国内矿山也在加快建设。王晓齐透露,国务院和发改委正在加快审批国内有条件的、适合建设的矿山项目,预计到2016年国内铁精矿可以增加8000万吨到1亿吨。

“与下游用钢行业需求减弱相比,铁矿石的供给将大幅增加。这就意味着,未来铁矿石将进入下行通道,且价格波动的幅度将逐步收窄。”王晓齐直言,相对较低的钢价和矿价对于我国钢铁业而言较为有利。

来描述当前有色行业的现状。特别是电解铝行业,由于产能扩张步伐还在加快,而下游消费却难以扩大,在去库存化不顺畅之际,后市面临缓慢的去产能化压力。

根据以往经验,四季度一般为原铝的消费淡季。受经济减速的影响,今年原铝下游消费市场的“冷清”局面令铝价也很难有所表现。从上市公司对今年全年业绩预估来看,企业对未来两个月行业景气度并不乐观。

据同花顺软件统计,19家铝行业上市公司中共有5家企业披露了对全年的业绩预测,其中常铝股份、栋梁新材和亚太科技3家企业预减。

有行业分析师以“上游活跃——中游平淡——下游冷清”

通航产业 可首先进入三大领域

□本报记者 汪瑶

三环节可优先进入

在11月14日举行的第九届珠海航展上,通用航空再一次成为焦点。在低空开放试点向全国推广的政策导向下,国内外相关企业、投资者都在加快通航产业的布局。中国证券报记者就此采访了在通航领域活跃多年、正在为中美通航合作“牵线搭桥”的美国丝翼(Silk Wings)航空公司总裁张弩。她认为,目前中国潜力巨大的通航市场仍在等待低空开放;通航产业需要长期投资,获取知识产权和技术、人才培训、支持软件和服务平台建设是目前较适合介入的三大领域。

目前,中美通航企业之间主要有三种合作路径,而飞机制造通常是美国通航企业选择最先进入的环节。

市场等待低空开放

中国证券报:如何看待中国通用航空的市场前景?预计有多大规模?何时有望爆发?

张弩:我坚信中国通用航空市场有一个光明的未来。通用航空是目前中国最后一块“处女地”。大约10年前,我和朋友们半开玩笑地说,红酒、滑雪、飞行是我最喜欢的三件事,但在中国都很难实现。而如今,红酒在中国到处皆是,滑雪也越来越流行,所以是时候轮到飞行活动爆发了!

如果比较中美两国人口、飞机数量、飞行员数量、机场数量、GDP等数据,中国的通用航空市场大有可为。市场究竟有多大?至少和美国市场一样大,也就是说,每年可以直接和间接贡献经济价值约1500亿美元,直接和间接拉动就业人口超过120万。

市场爆发的时点取决于很多因素,其中最重要的是空域开放进程。当政策明朗后,基础设施建设等会随后跟上。接下来,待风险和不确定性消除后,大规模投资也会涌现,市场就自然而然地爆发了。

中国证券报:当前制约中国通航市场发展的主要障碍有哪些?

张弩:这与低空开放的动力和政策的明确有关。生意人都很精明,他们会观望、做调研,计算投资回报率。目前国内通航市场还很难有令人满意的投资回报率。

我认为,制约中国通航市场发展的主要障碍有以下两方面:一是管理。比如,购买一架两座的娱乐用飞机需要民航局的批准,但申请过程费时。即使批准拥有私人飞机,实际操作中的相关规定也迫使拥有者必须进行托管,从而增加了拥有成本。

二是缺乏软硬件基础设施。这在很多方面都已经体现了。值得注意的是,建设“硬件”较容易,而发展“软件”如人才资源等更困难。

中国证券报:基础设施建设应先从哪些方面推进?

张弩:基础设施建设应从以下三方面推进。首先,更好的“软件”以及透明的规则和程序,比如简化程序。程序和过程更透明对通航航空的发展尤其是早期阶段的发展尤为重要。其次,建设“简单”的通用航空机场。花费上亿元建设机场尤其是供小型通用航空器使用的机场没有必要,应该让社区、公司甚至个人能更加容易地参与通航机场及相关基础设施的建设。此外,激发政府建设机场的动力,让政府尤其是偏远地区的政府将机场和相关基础设施建设的发展作为其民生工程的一部分。

张弩:需要将美国和欧洲的航空企业分类来看。经营不行、需找资金的公司,他们只想活下去,所以不会很挑剔,任何能给予资金支持的小伙伴都行。经营还可以、但想扩张进入中国市场的公司,相对比较挑剔,且倾向于和有航空业经验或有能力和意愿很快学习航空经验的中国伙伴打交道。他们期待一些投资但一般希望在合作中有更大的发言权。希望通过中国投资伙伴提升自身价值的公司,则很挑剔。目前中国通航市场的成熟度使他们比较担忧,也不太愿意完全进入,他们的期望相对较高。

前三季度

环保装备业投资大增

□本报记者 郭力方

工信部近日通报的2012年1-9月环保装备制造运行情况显示,全国环保装备项目自开工建设以来已完成固定资产投资676亿元,同比增长74.64%,其中今年前三季度新增固定资产投资252亿元,同比增长153%。

通报情况显示,工信部根据对1049个规模以上环保装备制造企业的统计,1-9月,环保装备制造企业工业生产总产值1368.46亿元,同比增长19.09%;工业销售收入1335.57亿元,同比增长

18.9%,高出机械行业平均水平10个百分点;产销率97.55%,与去年同期持平。

通报指出,今年前三季度全国环保装备制造企业经营情况总体良好,各项经济指标依然保持20%左右的增长幅度。今年前7个月,环保装备制造企业主营业务收入980亿元,利润总额72.55亿元,同比增长7.66%;主营业务收入利润率6.41%,同比减少0.4个百分点。与此同时,1到7月环保装备制造亏损企业达163个,同比增加61个,亏损面同比增长5个百分点;亏损5.25亿元,同比增加2.48亿元。