

## 新湖煤焦调研：港口贸易商普遍恐高，山东限产短期续严

近期山东限产趋严，双焦与动力煤行情均较大，数据上看铁水低位但焦炭仍是紧缺，9/8-9/10 日我们走访了日照港贸易商了解市场概况与潜在问题。



### 调研概要

1. 山东限产情况：近期山东限产主要是中央督察组查煤耗指标导致，由于多数煤耗指标只剩 20-30%，限产在 26 号前应该还会趋严，但是督察组离开后就不确定了，目前也有出现督察组离开后个别从闷炉提产至 50% 的现象。
2. 行情看法：贸易商多认为行情驱动在于煤炭端供给紧缺，可以明显看到市场煤炭质量下降，出现原煤来不及洗选就送往电厂与低粘结焦煤被拿去保供的问题。向下传导导致焦企缺煤，焦炭整体品质下降，焦铁比上升，焦炭紧缺。但价格处于历史高位贸易商对双焦与动力煤均恐高，大多是背靠下游订单才敢去拿货，前期囤货的焦炭在港口价 3200 之后陆续出了，近期以逢高出剩余的库存为主，但是对于行情都还是看涨，觉得见顶的关键在于需求端钢厂是否进一步减产，部分偏乐观给出港口焦炭价格可能到 5000 的看法。整体看短期双焦与动力煤现货上涨驱动仍在，但双焦 9 月底存在供给回升与后期粗钢进一步压减的不确定性，高位需要谨慎对待。
3. 铁矿压港较多问题：铁矿石压港问题并非是疫情导致，主要是销售较慢到港较多，导致卸船缓慢。

### 山东煤耗不足限产概况

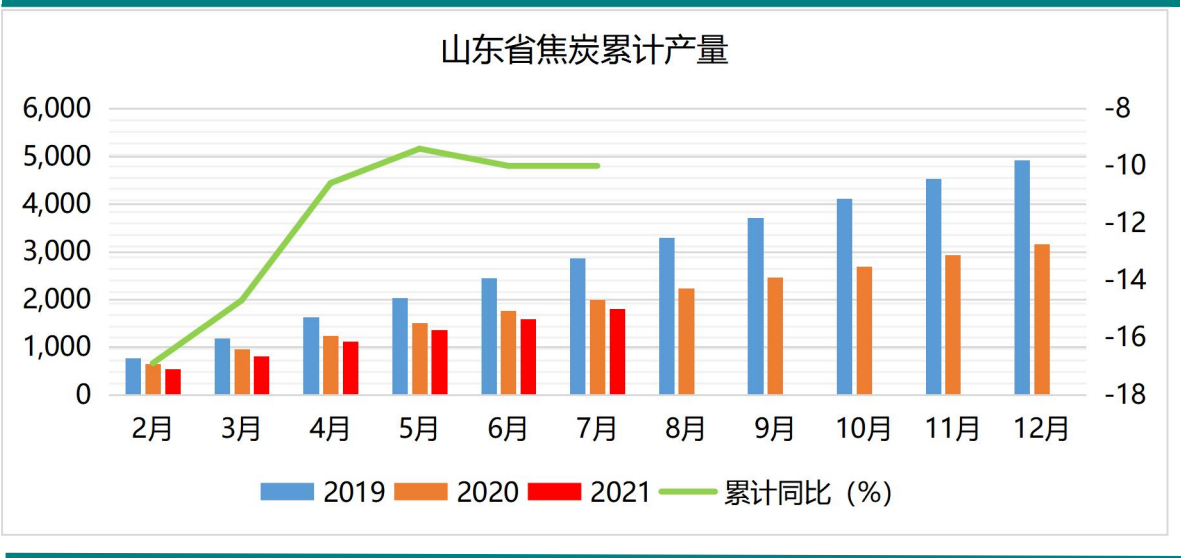
“以煤定产”为山东省 2020 年提出《山东省关于实行焦化项目清单管理和“以煤定产”工作通知》中的内容。当时文件要求按煤炭消耗指标，全省产量不超过 3200 万吨，并且实际产量要压制在 3070 万吨内，当时在产产能月 4305 万

吨。但是我们可以看到去年实际上仅造成了短期的影响，随着时间限产逐步淡化焦企生产恢复正常，根据数据机构统计 20 年实际产量或在 4000 万吨以上，统计局的数据则显示山东省 20 年的焦炭产量下降至了 3162.6 万吨，基本完成了以煤定产的任务。

今年 5 月随着第二轮第二批省级生态环境督察进入山东进行下沉式督察，以煤定产再被提起，起初雷声大，喊着 6 月底前或落实以煤定产，当地产能以钢定焦超标，多数产能不合规。山东 21 年在产产能约 4315 万吨，按当时流出的意见稿需要将年产量压制在 3084 万吨。在控碳排的大环境下，确实对于焦化产业大家也抱有限产预期，但是考虑到去年的执行情况并看到了统计局同比 20 年还要低的焦炭产量，多抱怀疑态度。6 月底确实未落实，7 月同样以煤定产呼声再起，虽然限产小幅走严，但也未全面落实，对于这个限产预期就逐步淡化了。

8 月下旬开始随着第二轮中央环保组的入驻，山东地区限产情况逐步走严，至今传出济宁、菏泽、泰安已有 3 焦企焖炉停产，济宁与菏泽各有 1 家焦企于上周四开始焖炉，泰安新增 1 家焦企于周末焖炉；另外潍坊和泰安还有 3 家焦企接近焖炉，开工率不足 40%。以上 6 家焦企焦化产能合计约 1000 万吨，其余焦化企业目前已有不同程度减产，幅度在 30-50%左右。假设 1-8 月山东产量同比去年确实同比下降了 10%，今年 1-8 月产量或在 2400-2500 万吨，那么 9-12 月剩余煤耗可生产焦炭量在 584-684 之间，山东平均开工要下降至 40-47.5%才能完成煤耗控制的任务。此前山东满产下日产焦炭约 12 万吨，7-8 月随着环保趋严开工下降至 70-80%，约日产 8.4-9.6，如限产完全落实则为 4.8-5.7，日产环比需下降 3.5-4 万吨。目前 mysteel 调研已经下降 2.68 万吨，那么日产环比仍需降 1-1.5 万吨。后面的问题在于限产延续性问题。

图表 1：山东焦炭产量



当地贸易商对于限产的反馈基本上大同小异，都提到整个限产力度随着督察组的到访仍在走严，多数焦企的煤耗指标都是不足的，仅剩全年的 20-30%，某钢厂配套评级较高的焦企表示当前的全年核定煤耗也仅够 80% 的产能，已经有部分焦企放缓了原料煤采购。不过也存在督察组离开后，个别焦企从闷炉恢复到 50% 产量的情况。所以当前的限产还是围绕督察组展开的，当地督察组预计在 26 号后离开，在这之前限产会越来越严，至于是否演变成长期限产目前还没有确定的答案，只能在环保组离开后再做观察。

## 调研访谈内容

钢厂 A:

当前厂内焦炭库存正常，焦煤库存略偏低，因为 80% 为自有配套焦化厂，20% 外采。澳洲受限前用进口煤比例在 6-7 成，目前已经降到 2 成。虽然市场原料煤紧缺，但厂内生产焦炭品质并没有太大变化，因为是内供，该买的煤还是要正常买，基本上是到山西增量采购。外购的焦炭品质是较缺煤前有所下降，铁水低但是焦炭却维持紧缺可能是这个原因。对于行情不太懂但是以目前的库存比较难抵抗提涨。

焦炭贸易商 B:

现在港口都恐高比较谨慎，基本上拿货都是要先有下游订单。港口价格 3600 以前还有胆大的敢少量拿，所以库存有稍微起来。现在都是存量的往外慢慢卖一些卖一些。焦炭在港口是没有像之前那样在贸易商之间转动了。对于山西孝义这边停产，听说是短暂停一两天，主要还是产能不合规的问题，与停产焦企合作的贸易商表示影响不大。另外山西部分要投产焦化被手续不全阻拦，不过有听说 10 月有能把手续办全的焦企，更多的应该是延后而不是不给投。对后市认为关注山东限产的持续性与钢厂承受涨价能力，9 月钢厂检修停产继续增多的话，焦炭要让利回去，如果焦炭还是缺那就无解了，不过目前山西与内蒙钢厂已经有亏损的了，如果材利润不扩，焦炭往上的空间就很有限了。动力煤方面，当前动力煤延运河路线贸易已停滞。受洪涝影响，大运河当前封航，船舶在港口压船拥挤情况严重；沿线依赖下水煤电厂库存告急，紧急从周边地区调货。受供应紧，补库迫切影响，出现电厂加急采购，使用刚出坑口未洗选煤的情况。

焦炭贸易商 C:

最近卖货的人变多了，主要还是恐高想慢慢出点货兑现。出货的比较多是现有库存，日照港的焦炭其实都是可以出的，董家口库存扣掉 40-50 万吨死货剩余

的也是可以出的，只是价格到不到位的问题。除了供需外，最近运河出问题，船运原本就要 15 天左右，海运虽然到南方港只要 7 天，但是再陆运往内送比较贵，焦末也会变多，所以运河周边钢厂库存比较紧张也是助涨的原因。对后市觉得山东限产，钢厂需求回升会扩利润，9 月底港口价格可能到 5000。

现在也有很多贸易商跑去山西探探焦化厂的底气决定后面的操作。另外提到以前港口焦炭贸易商能有 100 多家。但是现在即便行情好也只剩 50 多家大贸易商常驻，换了很多面孔，主要在于近几年焦钢厂都赚钱了，以前钢厂焦化厂没钱的时候是需要贸易商去做垫资的，这是贸易商的作用，所以现在长协变多了核心在于双方都不缺钱了。9 号港口开会，主要是把之前传言要把焦炭库容从 150 万吨降至 50 万吨，以加大煤炭跟其他商品贸易量的举措做一个回转，希望挽留焦炭客户。

#### 综合贸易商 D:

最近整体市场恐高，没有订单不敢拿货。焦炭基本上在 3200 之后敢去拿货的都很少，大部分在涨到 3200 之后都卖掉了，这些货集港成本大概在 2800 左右，前面行情没人想到会有这么大所以前半段吃到的人少，后面没想到这么高，所以大部分贸易商吃到的利润不多。缺焦炭核心问题还是在煤炭端这里。首先动力煤肯定是缺的因为需求好，产量不给释放，很多煤矿原煤都来不及洗选成精煤，就送去保供了，所以实际上我们看到的煤还要更紧缺，因为没有洗选的话库存里有煤矸石跟泥煤占了一些比例，有一家电厂大概 10 天库存里面有 2 天是这种渣渣。另外跟焦煤重叠的煤种，也就是粘结性比较差的焦煤，也被电厂拿去保供了一部分，整个焦煤也是紧缺的，基本上硫分多个 1-2 灰分，高一点或是强度差一点的煤现在焦化厂都是要接，不接就没有了，连交割的混煤以前都说没法用，但是现在也是抢着买，回去参配参配也是可以用的。所以导致下游焦化厂的焦炭质量整体是下降的，这是焦炭紧缺的原因，钢厂也没办法只能被动接比较差的货，不接基本上就要停炉了，之前很多钢厂已经在研究多加喷吹煤去替代部分焦炭的办法，毕竟喷吹价格只要焦炭的 1/3，原本加 200 公斤现在想加到 300-400 公斤。至于实际能抵消多少焦炭还得看各家工艺，这个不是很清楚，不过现在大高炉多肯定不能多用坩炉风险大，小高炉就随便加了是焦炭都吃。动力煤方面，当前延运河路线贸易已停滞。受洪涝影响，大运河当前封航，船舶在港口压船拥挤情况严重；沿线依赖下水煤电厂库存告急，紧急从周边地区调货。受供应紧，补库迫切影响，出现电厂加急采购，使用刚出坑口未洗选煤的情况。

#### 船代 E:

日照港最近铁矿是有压港现象，青岛也跟其他港口也有压了七八天的，不过主要原因应该是下游的卖货速度慢，到港船只多，所以在等场地出来后再堆放。目前疫情对船只卸货没有什么影响，因为基本上船员是不下船的，港口会派一个人穿着防护服上船对接，消毒一遍，就可以卸货了，不接触船员就可以完成卸货。这两天日照港又压了一点，主要是因为开大会所以港口停滞了一天。

港口焦炭库存情况：日照港压缩场地后可囤放 100 万吨，目前不到 40 万吨。



#### 新湖期货黑色组

##### 免责声明

本报告的信息均来源于公开资料，我公司对这些信息的准确性和完整性不作任何保证，也不保证所包含的信息和建议不会发生任何变更。我们已力求报告内容的客观、公正，但文中的观点、结论和建议仅供参考，报告中的信息或意见并不构成所述品种的操作依据，投资者据此做出的任何投资决策与本公司和作者无关。