

尘埃落定
“维也集团”达成增产协议

石油输出国组织(欧佩克)与非欧佩克产油国6月23日在维也纳达成一致,决定从7月开始适当增加原油产量。在当天的会议上,欧佩克成员国与包括俄罗斯在内的非欧佩克主要产油国经过讨论,认为适当增产原油以促进市场供需平衡。会议发表的声明说,今年5月欧佩克与非欧佩克产油国的原油减产已经达到设定减产目标的147%,应将减产恢复至100%的水平。

6版

理性回归 且看煤价如何迎峰度夏

□ 本报记者 张莎莎 焦红霞

近段时间以来,煤炭市场颇为热闹:一边厢,煤价出现大幅上涨态势,大有冲破700元/吨的气势;一边厢,政策调控之声“铿锵作响”,煤价上涨动力明显减弱。

中国煤炭工业协会发布的数据显示,6月13日~6月19日,环渤海动力煤价格指数报收于570元/吨,环比持平,价格上涨的趋势已有所缓解。

在迎峰度夏关键期,行业主管部门及时制定煤价调控措施,大型煤企降价保供,铁路运输运力加强、进口煤通关加速等,诸多措施给就要沸腾的煤价迅速降温,让不具备持续上涨基础的煤价理性回归。

长协煤支撑让煤价可控

在迎峰度夏的关键时期,受供求关系及炒作因素影响,煤价稍早前出现了大幅上涨态势。公开数据显示,6月2日~6月8日,易煤北方港动力煤平仓价格指数5500K当期指数为688.30元/吨,环比上涨45.50元/吨,涨幅7.08%;长江口动力煤指数方面,5500K当期值为722.6元/吨,环比上涨3.75%。

在这种情况下,一些大型煤炭企业纷纷发声,表示要稳产保供,相关措施也陆续出台。6月8日,国家

能源集团将月度长协的价格由625元/吨回调至594元/吨。随后,中煤集团表示,在确保用户长协合同兑现的基础上,以5500大卡595元/吨的现货价格供应国投集团5万吨和浙江能源集团4.8万吨两批煤炭。陕煤集团则承诺,陕北、黄陵和彬长三大主力矿区经铁路销售的动力煤市场交易价格不高于年度长协价格。

此外,伊泰集团、山东能源、兖矿集团、平煤神马集团、河南能化、淮南和淮北矿业等大型煤炭企业也表示,将加强货源组织,全力保供稳价,特别是将外购煤长协价格控制在600元/吨以内。

据记者了解,大型煤炭企业与重点用户签订的年度中长期合同量已占到主要电力企业煤炭供应量的80%左右,也就是说市场煤仅占20%。但由于我国煤炭供需在时间和空间上存在的不平衡问题,很容易让较小的量产生较大的影响,进而影响到市场走势。

对此,中国煤炭工业协会副秘书长张宏表示,中长期合同制度与“基础价+浮动价”定价机制对于保障煤炭供应,稳定市场煤炭价格,防止煤炭经济大起大落,促进煤炭上下游行业协调发展的作用极大。“由于长协煤、平价煤具有稳定的定价机制,现货煤价对市场的冲击作用

持续减弱,区域市场的货源结构为煤价走稳提供了支撑。”

产能保障使价格上涨乏力

实际上,在市场形成价格的情况下,一种产品的价格反映的并不仅是该产品即时的供求关系情况,还有人们对未来预期的情况。

今年5月以来,晋陕蒙煤炭产地集中区陆续迎来新一轮环保检查,多数露天煤矿生产受限,产能难以充分释放,而大范围的高温天气又促使煤炭消费出现短时高峰,以及普遍预期七八月份煤炭需求不会低,使得煤炭贸易商有底气进一步提高煤炭价格。

但是,从煤炭的产能情况来看,当前的市场还远不到供不应求的程度,煤炭价格上涨缺乏足够的支撑。中国煤炭工业协会公开数据显示,截至6月20日,环渤海三港(秦、唐、沧)存煤继续运行在2000万吨以上;东南沿海及江内接卸港存煤超过3500万吨。同时,沿海六大电合计数存煤接近1400万吨,可用天数达3周左右。

张宏告诉记者,目前全国煤炭供需格局已经由“结构性过剩、长期总量不足”转为“结构性不足、长期总量过剩”的态势。目前,从全国现有生产煤矿,在建改扩建煤矿和规划建设项目来看,煤矿总产能能

50亿吨以上,而需求量在40亿吨左右,产能过剩已经成为常态,供给不足只是区域性、时段性和品种性的。

这一说法也得到了政府部门的印证。6月15日,国家发改委新闻发言人孟玮表示,今年迎峰度夏期间,部分地区有可能会出现高峰时段电力紧张情况,但只是区域性、时段性问题,从满足全社会总量需求的角度看,当前我国电力供应能力是充足的。

多措并举保电力稳发稳供

气候和进口煤是影响夏季煤炭价格走势的两大变量。对此,张宏表示,如果今年夏季全国大部分地区出现气温偏高或持续大范围高温天气,而南方降水情况又不乐观,电力对燃煤需求将持续保持旺盛,或出现季节性供应紧张。而一旦南方降水较多,水电能够满发,煤炭供需则能保持平衡。

实际上,自6月11日起广西雨水充沛,水电出力大增,为避免弃水,电网方面安排火电机组停机调峰。目前,广西燃煤电厂已全部采用单机,个别电厂(如合山电厂)甚至要全部停机。

与此同时,在进口煤方面,继钦州港和防城港进口煤通关时间缩短后,广州港进口煤也缩短通关时间,前期需要20天左右的通关时间,现在一周左右就可通关,部分电厂甚至货到就能通关,进口煤量较前期明显增加。

根据国家统计局公布的数据显示,1月份~5月份,我国进口煤炭1.2亿吨,同比增长8.2%。其中,5月份,煤炭进口2233万吨,同比增长0.6%。煤炭进口量的大幅增加,使下游电厂用煤得到了有效保障,如果后续继续放开进口煤,将对煤价形成进一步的平抑。

对于迎峰度夏期间市场供应偏紧、煤炭价格会过快上涨的担心,易煤资讯分析师认为,在国家不断出台平抑煤炭市场价格政策的影响下,预计后期煤炭价格将出现滞涨或小幅回落态势。

记者注意到,国家发改委为应对迎峰度夏用电高峰,及时制定了针对性的保障措施,在发电侧推动落实一定能力的调峰和应急储备机组,在需求侧组织可调节或可中断用电负荷,以保障电力供需平衡。同时,加大清洁能源发电力度,促进清洁能源多发满发,并指导电网企业优化运行方式,提高输电线路的利用效率,加强电力跨省跨区的余缺互济,保障电力稳发稳供。

能源动态

北京城市副中心示范建设 能源互联基础设施

本报讯 日前,北京市通州区政府与城市电力控股集团进行能源互联网基础设施项目投资签约。北京城市副中心运河商务区16个大型产业项目将进行整体能源设计和储能投建。

据了解,该项目是以储能基础设施建设为核心,覆盖公共能源站、大型公共建筑等城市设施,从能源管理角度助力城市管理水平提升。

该项目投入运行后,将通过储能电站发挥“移峰填谷”作用,提高能源综合利用效率。具体体现在“三降一升”,即降低高峰用电量,降低用电成本,降低能耗排放,提升清洁能源利用比例。根据预测,规模化应用后每年将减少约20亿千瓦时高峰电量,一定程度上缓解地区电网高峰用电压力。

北京通州区发改委主任甄宇说,该项目将在构建城市能源应急系统、可再生能源消纳、城市级能效管理平台方面做出示范。

北京通州区区长赵磊说,通州区要在北京率先建成绿色低碳能源示范区。北京城市副中心未来将构建清洁低碳、安全高效、循环节约的城市管理与能源体系。(关桂峰)

太原今年将再完成 清洁供暖改造十万户

本报讯 来自太原市环保局的消息称,该市近日发布《太原市大气污染防治2018年行动计划》,明确今年10月底前完成三县一市(清徐县、阳曲县、娄烦县、古交市)平原地区清洁供暖改造10万户,为今冬采暖期空气质量改善创造有利条件。

太原现辖六城区三县一市,去年入选北方地区冬季清洁取暖试点后,太原在六城区大力推进清洁供暖改造,完成改造10万户以上,使空气质量取得明显改善。此次发布的计划明确,今年太原市将在三县一市中的平原地区再完成改造10万户。

针对农村地区分散农户的改造,太原市提出,要优先利用太阳能、余热、余压、地热能、生物质等多种清洁能源供暖,不能利用上述清洁能源的,实施“煤改气”或“煤改电”。

太原市环保局相关负责人表示,继去年六城区建成禁煤区后,今年还将逐步扩大禁煤区范围。凡是完成清洁供暖改造的村庄实施“一清二拆”(清存煤、拆锅炉、拆煤灶),全部划为禁煤区,区域内禁止储存、销售、燃用煤炭。

同时,太原还将建设农村清洁供暖改造监控平台,进一步加大禁煤区内小燃煤设施的排查取缔力度,杜绝原煤散烧,巩固禁煤区建设成果。(马晓媛)



近段时间以来,煤炭市场颇为热闹:一边厢,煤价出现大幅上涨态势,大有冲破700元/吨的气势;一边厢,政策调控之声“铿锵作响”,煤价上涨动力明显减弱。中国煤炭工业协会发布的数据显示,6月13日~6月19日,环渤海动力煤价格指数报收于570元/吨,环比持平,价格上涨的趋势已有所缓解。

青海连续9天 全清洁能源供电

6月20日,在国家电网青海新能源大数据科技公司筹备组办公室内,工作人员从监控大屏前经过。

当日,国家电网青海省电力公司在西宁市召开新闻发布会介绍,6月20日零时至28日24时,青海将连续9天216小时全部使用清洁能源供电,所有用电均来自水、太阳能以及风力发电产生的清洁能源。据了解,青海省电源装机达到2640万千瓦,其中新能源装机达到1070万千瓦。

新华社记者 张宏祥 摄



能源时评

□ 杨忠阳

动态调整补贴倒逼新能源汽车创新

经历了4个月的过渡期之后,新能源车补贴新政近日正式实施。按照新的政策,进入补贴目录的车型,在续航里程、百公里能耗,以及各方面综合指标上,都提出了更高更严的要求。无疑,此次新能源汽车补贴政策“动态调整”对于倒逼企业提高技术创新能力,推出更具市场竞争力的产品有着积极意义。

我国是最早启动新能源汽车发展战略和财政补贴,以发展新能源汽车的国家之一。从2009年开始新能源汽车示范推广以来,财政部门会同有关部门不断创新思路、完善政策,出台了财政补贴、税收、基础设施奖励、政府采购等多项支持政策,涵盖了研发、生产、消费、运行等各个环节,形成了一整套支持新能源汽车产

业发展的政策体系。在这一政策体系的引导和支撑下,我国已经成为全球最大的新能源汽车生产和消费国,在新能源汽车产业已形成了一定领先优势。

不过,财政补贴政策的实施也带来了一些新问题。一方面,随着新能源汽车产销基数增大,中央和地方财政负担越来越重。统计显示,截止到2017年年底,国家和地方财政补贴已超过千亿元。另一方面,部分企业对补贴政策过度依赖,产品创新乏力。有少数企业通过发布虚假推广数量信息等手段骗取财政补贴,对新能源汽车行业造成了恶劣影响。

应该说,财政的普惠政策对于早

期培育新能源汽车市场是行之有效的,也是国际通行做法。当前,主要发达国家已将新能源汽车上升到国家战略的高度,分别从财政补贴、税收优惠等方面,在企业技术研发、产品销售以及消费者使用等环节制定了相应扶持措施。比如,美国政府就制定了对包括特斯拉在内的整车企业和先进动力电池及材料制造商财政补贴和税收优惠政策,德国政府承诺提供12亿欧元的补贴资金以促进新能源汽车发展。

问题在于,技术创新仍是我国新能源汽车企业的短板,尤其是动力电池至今未取得革命性突破,制约着新能源汽车发展壮大。如果长期执行普惠新能源汽车的补贴政策,极易使

企业患上政策依赖症、软骨病,缺乏技术开发和产品升级的动力和压力,还极易导致行业低水平重复建设,形成产能过剩。

由于汽车产业规模大,对地方经济、税收以及就业的带动能力强,此前多年,一些地方无论是否具有资源禀赋和产业基础,都在千方百计抢抓新能源汽车“风口”,快马加鞭上项目。根据国家关于新能源汽车产业发展规划,到2020年,国内新能源汽车年产销将达200万辆。然而,中国流通协会的数据却显示,仅2015年~2017年6月底,国内已落地的新能源整车项目就超过了200个,相关投资额达1万亿元以上,各类车企已经公开的新能源汽车产能规划则

超过2000万辆。这组数字引发了人们对新能源汽车产业“会不会像光伏产业一样过剩”的担忧,的确需要警惕。

新能源汽车能否跑得远、跑得快,关键还是要看企业的研发创新能力和市场的接受度,核心是供给侧能否为消费者推出物美价廉的产品和超预期的服务。因此,只有根据市场变化,通过提高推荐车型目录技术门槛,建立目录动态调整机制,使补贴金额与产品技术水平、产品质量挂钩,强化补贴政策对促进技术进步的正向激励作用,才有可能优胜劣汰,使具有实力的企业和优势产品脱颖而出,真正为企业和产业高质量发展赋能。

能源发展编辑部
主任:张宇
执行主编:焦红霞
新闻热线:(010)56805160
监督电话:(010)56805167
电邮:ceeeg66@sina.com
网址:www.nationalee.com