

港口政策变化，煤价走高

上周黑色品种中最暴躁得，不是螺纹钢，也不是焦炭，而是动力煤。上周，1901 螺纹钢涨幅为 0.05%，1901 焦炭涨幅为 1.92%，但 1901 动力煤涨幅为 2.27%，1811 合约动力煤涨幅更是达到 3.56%，大大超出了人们的预计。马上进入动力煤的需求淡季，动力煤为何却不降反涨呢？

从数据看，短期内“两高一降”的趋势未变：高港口库存、高电厂场存，一降是拉煤船舶数量降。从 7 月下旬市场煤价开始下跌，对应环渤海主要港口的库存量从 7 月 20 日的 2153.1 万吨到 8 月 7 日的 2237.9 万吨，库存量不降反涨 84.8 万吨，显示下水煤短期的供应量相当充分。而同期主要港口的拉煤船舶数量从 7 月 20 日的 76 艘到 8 月 7 日的 79 艘，7 月底到 8 月初时间段内更是在 50-60 艘低位波动，显示需求低迷，沿海六大电的场存量同期只下降了 6.91 万吨，持续维持在 1500 万吨左右的高位。从日耗指标看，8 月 10 日以来，日耗始终在 80 万吨/天左右波动，比 8 月上旬的高点已经明显降低，下游电厂补库的需求仍不积极。甚至一些电厂明确要求当前 5500 大卡煤炭采购价不能超过 600 元/吨。

但动力煤价格却出现反弹，目前 CV5500 主流报价 630-640 元/吨，下游还盘价格在 620-630 元/吨左右；CV5000 主流平仓价 540 元/吨左右，下游还盘采购价在 530-535 元/吨。煤价走高主

要原因还是对后期政策港口政策的担心。

8月10日，唐山港表示，为配合唐山地区环保政策实施，港口焦煤、焦炭、动力煤疏港需使用集装箱运输，在环保要求严格时期，禁止一切汽运疏港（集装箱运输也将禁止）。据有关企业测算，基本上运费较以往费用增加50%，部分偏远地区用户运输成本接近一倍。

另外，路局要求对各港口公司场地使用率进行卡控，场存达到能力的85%时预警，后续菜单数不能超过上月日均调入量，超过90%时后续菜单数不能超过前一天的调出量。

7月份煤价走低的主要原因是港口煤炭库存长期维持高位，若后期港口对煤炭集港做出限制，必将导致煤炭库存走低，对压制煤价不利。

但我们不建议对当前1901合约盲目追多。目前伏天已过大半，随着季节性因素的逐步减弱，煤价继续上行压力加大，此轮港口政策变化对煤价的影响也有待进一步观察。