

## 我国焦炭贸易和流通情况

【字号 大 中 小】

发布时间: 2011-04-01

来源: 期货日报

### 一、我国焦炭出口萎缩明显

2000年以来,我国焦炭出口量基本保持在1000万吨以上,占世界焦炭出口总量的50%以上,是焦炭第一生产大国和贸易大国,在焦炭国际贸易中占有重要地位。近年来,国际市场需求萎缩加上政策限制,我国焦炭出口大幅下降。

2008年下半年以来,钢铁行业对焦炭的需求萎缩。2008年8月20日,我国将焦炭出口暂定税率进一步上调至40%,导致出口大幅下滑,2008年焦炭出口同比下降20.72%。2009年,受金融危机冲击,世界钢铁行业中除中国大陆以外,其他钢铁生产国和地区的生铁产量大幅减产10141万吨,减幅22.24%,相应减少焦炭消费约5000万吨;加上我国控制“二高一资”产品出口,焦炭出口加征40%高关税,2009年我国累计出口焦炭仅54万吨,同比下降95.5%。

### 二、我国焦炭贸易情况

国内焦炭贸易量绝对数值比较大,2009年独立焦化企业生产2.2亿吨,除了出口54万吨,其余全部销售给国内钢铁企业,这是国内焦炭贸易量的绝对数量。近年来,受钢材需求拉动,我国焦炭贸易量持续在高位运行,2006—2009年国内贸易量一直在2亿吨以上。2007年焦炭贸易量达到最高点,接近2.35亿吨,随后在2008年下滑至2.04亿吨,2009年受经济回暖和国家投资政策刺激,焦炭贸易量又快速反弹,增至2.2亿吨,为历史第二高的水平。

国内焦炭贸易以直接交易方式为主。由于焦炭在运输过程中会出现较多损耗,所以焦炭交易双方尽量避免增加中转环节,多数时候都是将货物从焦化厂直接运到钢厂。目前国内焦炭的运输方式主要有三种:铁路运输、公路运输及水路运输。铁路适用于运距在500公里至1500公里之间的长距离运输,公路是运距在500公里之内的主要运输方式。与汽运相比,铁路运输成本相对便宜。海运的费用最低,而且装载量大,受其他环境的影响较小,但海运要求供货商必须准备足够的货源,集港时间较短,物流环节较多,对焦炭粒度有一定的破坏。

### 三、我国焦炭流通状况

国内焦炭流通的总体格局为从北向南、自西向东,包括两个大的方面:一是主流向,包括三条路径:第一,焦炭由主产地山西、陕西等地通过铁路、公路流通至华北、华东等地区;第二,焦炭由山西、陕西及其他北方省份通过铁路、公路运到天津港、连云港、日照港后,再经水路销往华东、中南地区;第三,符合这个由北向南、以华北为枢纽的基本流向的,较临近省份或地区间的流通,如华北省份的焦炭销往华东、中南各省,中南地区北部省份向其南部、华东地区销售等。主流向的特点是运输距离长,数量大。二是区域性的焦炭流通,主要是东北地区和西南、中南地区的小范围流通,以及各邻近地区、省份之间与主流向不一致的焦炭流通,其特点是运输距离较短,数量较小。

从区域来看,华北为区域内流通,华东为区域外流入。从地区来看,山西省是国内最大的焦炭流出地区,不仅辐射河北、山东、河南、天津等地,还流向上海、江苏、湖北等地;黑龙江、内蒙古等地区的焦炭主要流向北京、辽宁、河北等就近地区;贵州、云南等焦炭在自给的基础上向广东、湖南等焦炭供给不足的地区流出。



资料中心

▶ 法律	▶ 行政法规
▶ 部门规章	▶ 政策解读
▶ 国家标准	▶ 行业标准

