

燃“煤”之急

——1月7日:中国最大内煤交易市场见闻

■本报记者 王贵元
■本报通讯员 朱润胜

【上午10:00】
秦皇岛海运煤炭交易市场

全国内煤交易的最大市场——秦皇岛海运煤炭交易市场的大厅里,人头攒动,热闹非凡。秦皇岛港二公司的柜台前,一位姓王的煤炭经销商正在和交易员谈价,“我有1万多吨6000大卡热量的煤,陕西产的,850元一吨怎么样?”交易员一面答话,一面快速地记录下相关信息。这位王姓商人对记者说,最近煤炭价格看涨,他的报价不算高。

在另一节柜台前,华润电力集团驻秦皇岛办事处的李经理在业务员的引领下,刚刚办完了8000吨电煤的装车手续,据他介绍,他们公司去年一年总共从秦皇岛“走”了1000多万吨煤炭,眼下公司催得紧,需求量很大,得赶紧办手续快些发运。

南方的发电厂主要在秦皇岛的煤炭交易市场买煤,依靠海运,天气对他们的影响非常大。

近日,北方大雪导致交通运输困难,电煤运输骤然紧张,再加之电量需求大增,部分省市电煤库存纷纷告急。

秦皇岛海运煤炭交易市场信息中心主任王林介绍说,今天5800大卡热量的煤炭价格为810-840元,而一个月之前是710-720元,一个月的时间就上涨了15%。

南方电厂集中采购和港存下降带动了秦皇岛港各类煤炭价格从9月中旬以来连续上涨。

【上午11:00】
秦皇岛港口公司宣传部

忙碌的场景不止出现在煤炭交易市场。作为我国北煤南运的世界第一大能源输出港,秦皇岛港在电煤运输中一直扮演着主力军的角色。记者看到,港口挤满了出煤的船。秦皇岛港口股份有限公司党委宣传部告诉记者,1月2日以来的寒潮、降雪天气,使秦皇岛港风大浪急,大量船舶不得不在锚地避风。从3日下午起,秦皇岛港被迫封港。4日13点封港解除,秦皇岛港迅速启动应急预案,克服因寒冷天气造成的不利影响,积极抢运电煤,目前已运煤100多万吨。

【上午11:30】
秦皇岛港翻车机房

记者来到秦皇岛港负责卸煤的翻车机



锚地的泊位上大概有179条船等待靠泊装船。工作人员介绍,以秦皇岛港的装船能力,4-7天全部锚地的船可以出港。



船口指挥工戴振军(中)在寒风中坚守岗位。



在海运煤炭交易市场,一位王姓的经销商(左三)正在与交易市场的工作人员讨价还价。 本报记者 王贵元 通讯员 朱润胜 摄

房,大秦铁路运来的煤炭全部在这里卸车。在一处翻车机房的厂房里,几节装满煤炭的车皮在巨大的翻车机“手”里,十分“听话”地转身,顺利卸下了煤炭。利用工作间隙,记者和翻车司机张强聊了两句,他告诉记者:“现在来车量挺多的,我中午吃饭都离不开,就在这了。”

据了解,由于大雪和低温天气影响,秦皇岛港铁路煤炭调进量也出现过下滑,1月3日煤炭调进量为43万吨,4日煤炭调进量为51万吨,5日后渐渐回升。现在,港口的煤炭调进量已经恢复至正常水平。

走出翻车机房,冷风扑面。秦皇岛港第九分公司生产业务部副部长孔禹光为了千方百计保障煤炭运输,从1月6日夜间开始,秦皇岛港启动了“路港合署办公”机制,即把全港各个煤炭装卸分公司的主要生产负责人集中到一起,和铁路方面合署办公,当面沟通协调,及时解决各种问题。

【中午12:30】
秦皇岛港煤五期码头

记者来到秦皇岛港最先进的煤五期码头,远远就听见了机械的轰鸣声。6个泊位上停满了巨轮,在最南端的一角,长长的装船机正往“北仑海27”轮船舱中吐着“乌金”。现场指挥作业的船口指挥工戴振军一脸的黧黑,“我是早上八点上的白班,刚才就在船上吃的午饭,现在装船的活儿很紧!”随行的孔禹光介绍说,工人们实行的是四班倒24小时不间断值班,公司每昼夜的装船量都在20万吨以上。

从码头放眼望去,海面星星点点地停着许多巨轮,孔禹光说,现在仅他们九公司的锚地上就停着40多艘轮船待泊,而全秦皇岛港的锚地待泊船更多达170多艘,足见电煤需求的旺盛。

【晚上18:00】
秦皇岛海运煤炭交易市场

“虽然年年闹煤荒,但像今年如此紧张的局面还是很少见。”秦皇岛煤炭市场分析师李学刚说。此时天已擦黑,他仍忙得无法下班。

李学刚认为,当下电煤紧张主要是因为全国大范围的低温天气造成的,这种低温的范围之广历史罕见,但总会过去的。所以他认为,现在虽说电煤告急之声又起,但时间不会太长,春节前应该会有所缓解。

一名来自南方电厂的“催煤钦差”还在交易市场附近不走。

他对于电煤紧张的看法与李学刚有所不同。前天刚从山西“失望而归”的这名“催煤钦差”说,自己是到秦皇岛来碰碰运气的。

“记者同志,你可能不清楚,有些煤企基于大客户的强烈要求,已停止向市场散户发煤,可即使这样,还有许多外省客户托关系等着订购。前两年电煤紧张时,到中小煤企采购是救急的办法之一。现在这个方法行不通了,以后估计更行不通了,因为对煤矿资源进行整合,好多中小煤矿将不复存在。”

(本报秦皇岛1月7日电)

■本报记者 车辉

“砰”的一声,从卸煤场的一辆车上,掉下一大块“冻煤”。

与其说卸下来的是煤,不如说是冰疙瘩。北京大唐国际发电股份有限公司高井热电厂工人王师傅指着这块煤说:“想知道煤多紧张?看看这个。”

今天,北京的最低气温是零下14摄氏度。天寒地冻,北方大雪,给铁路公路交通运输带来极大不便。“卸煤的速度比平时要慢2到3倍。”大唐国际生产调度处处长项建伟对记者说。受这场寒潮天气的影响,不少电厂再现“煤荒”。

记者赶到这家热电厂时,大部分煤都已经卸完,车皮下面,是鏖空的铁方格,煤卸下车漏进方格,方格下就是煤堆。卸煤场上,只剩几个工人在清除车皮里的煤渣,这时候,一点一滴的煤都是有价值的。

大电厂也担忧存煤不足

大唐国际发电股份有限公司是一家境外上市的发电公司。涉及十六七个省区,有30多个子公司,承担着京津唐三分之一的用电量。而高井热电厂则是其在北京唯一的发电厂。“如果北京亮10盏灯,其中就有我们大唐

大唐国际旗下一些电厂燃煤紧张

“10个领导几乎都出去催煤了”

点亮的3到4盏。”大唐国际安全环保部主任田志国对本报记者表示。

进入位于金融街17层高的大唐国际写字楼,很多楼层都静悄悄的。“10个主要领导几乎都出差在外催煤去了。”大唐国际的工作人员表示。

即使大唐国际这样“担负着社会政治责任的大型发电企业”,仍然面临着电煤紧张的情况。一般来说,由于煤炭资源集中于北方,南方用电量大量减少,遇到雨雪天气,路途遥远的南方马上面临电荒,实际上,南方五省已经出现了存煤严重不足的情况。但是今年的情况是,罕见的大雪让北方的电厂也出现了存煤不足。

“如果出现煤荒,直接威胁我们的供电,要么减低发电量,要么停机。”田志国表示,张家口电厂每天用煤2万吨,但现在只有存煤1.5万吨。不过,他解释,这是流动意义上的数量,也就

是说,目前还能够保证每天2万吨用煤,可一旦断供,就只剩下1.5万吨煤。“入不敷出”。

寒潮下的运力紧张

公司负责人去催煤,主要是去协调当地政府、铁路交通部门和煤矿。请求当地政府尽力保证交通,铁路保证车皮运力,同时协调煤矿集团多给运煤。“就和买火车票一样的,电厂也都扎堆去煤矿要煤,保证多运自己厂的煤。”

项建伟说,在这种极度困难下,大唐国际启动了应急预案,一方面保障设备良性运作,一方面加强燃煤的运输。在各个主要铁路局都设立了站,及时摸清信息,哪天哪个站运了多少车,什么时候到,还有多少运力,都及时向总部汇报,最大限度地提高运输效率。

大唐国际在南方也有几家电厂,他们的存煤也很紧张,一般来说南方由于路途遥远,存煤都要保持20多天,但是目前也只有10

多天,这也是在有一部分来自东南亚进口煤储备的情况下。由于南方距离越南等地比较近,同时进口煤又比国内煤价格低廉,一些南方电厂开始进口煤,但由于海运能力有限,深水港口不够优良,进口煤目前难以成为主要依赖力量。

目前北方电厂以火车运输为主,汽车运输为辅助,但由于天气寒冷,很多地方高速公路封闭,给汽车运输带来了麻烦。“内蒙古出来的火车很多都冻住了,我们组织了100多人的卸煤队去抓紧铲冰,很多人的手都磨出了水泡。”

“巧妇难为无米之炊”

电厂从来都是24小时生产,由于运力紧张,只要有煤来了,工人们就抓紧快干,不能耽误一点时间。王师傅说,忙的时候早8点到晚8点,12小时都要值班,但是不意味着都有活干,因为没有煤。

“卸煤很辛苦,但是我们现在是无煤可卸。”高井热电厂党委书记武敦指着空荡荡的卸煤车说:“要是集中来了煤,我们机房的工人都要上去快卸,保证一分钟不耽误。”

寒风中,他用略带焦急的语气对记者说:“保障用电是我们国有企业不容辞的社会责任,我们的供热设计是1200万平方米,但是目前我们已经供热了1700万平方米,我们减少了供电效益,增大了供热力度。但是现在我们最缺的是煤,巧妇难为无米之炊。”

武敦介绍,针对天气寒冷,来煤比较少的困难,电厂也启动了应急预案,燃料部的人几乎都出去催煤,检修部门的人全力保障设备稳定。“冬天这么冷,煤炭运力不足,供电需求又在增加,对我们企业提出了很大挑战,但是我们有责任有信心完成这一保民生的重任。”

(本报北京1月7日电)



图为广西南宁火树银花庆祝中国—东盟自由贸易区建成。 彭霖/CFP

客运、货运均创历史新高

我国铁路营业里程跃居世界第二

目前已达8.6万公里;“十一五”末将超9万公里

本报北京1月7日电(记者刘静)记者从今天召开的全国铁路工作会议上获悉:截至2009年底,我国铁路营业里程达到8.6万公里,跃居世界第二位。2009年,客运、货运均创历史新高。

铁道部部长刘志军介绍说,刚刚过去的2009年,全国铁路共完成新线铺轨5461公里、复线铺轨4063公里;投产新线5557公里,其中客运专线2319

公里;投产复线4129公里,电气化铁路8448公里。2009年是我国铁路历史上投资规模最大、投产最多的一年。全年完成基本建设投资6000亿元,比上年增长2650亿元,增长79%,超过“九五”和“十五”铁路建设投资总和,为拉动内需,促进经济增长发挥了重要作用。项目前期工作加快推进,全年开展前期工作的项目达200多个,批复立项75个,批复可研项目150个。

一大批重点工程开工建设,全年新开工项目123个。2010年,全国铁路安排固定资产投资8235亿元,其中基本建设投资7000亿元,计划新线铺轨3690公里,复线铺轨3150公里,新线投产4613公里,复线投产3438公里,电气化投产6401公里。到“十一五”末,我国铁路营业总里程将超过9万公里。

记者还了解到,2010年,全国铁路运营经营的主要目标是,旅客发送量达到16.4亿人,同比增加1.2亿人,增长7.6%;货物发送量达到35亿吨,同比增加1.8亿吨,增长5.4%;运输总收入达到4250亿元,同比增加472亿元,增长12.5%。

刘志军表示,在客运方面,铁路将扩大运输能力,把新投产的武广高速铁路和宁波—台州—温州—福州、福州—厦门等客运专线,以及今年即将投入运营的上海—南京、南昌—九江等客运专线能力用好用足。铁路部门还将不断增加动车组和新造直供电客车数量上线运营,及时调整客车开行方案,提高运力资源使用效率。在货运方面,重点抓好“两线三区”及东部沿海地区货源开发,用好通道运输能力,扩大货物运量。

2009年,全国铁路旅客发送量完成15.25亿人次,货物发送量完成33.20亿吨,均创历史新高。

中国—东盟自贸区揭开我国自贸区时代序幕

据新华社南宁1月7日电(记者王勉 王军伟)2010年伊始,“自贸区”在我国成为热点话题。1月1日,中国—东盟自贸区正式建成。7日,由中国商务部和东盟国家商务部门等主办的中国—东盟自贸区论坛在广西南宁开幕,中国和东盟的众多官员和企业齐聚一堂,展示各方合作共赢的决心和信心。

商务部副部长易小准在致辞中说,中国—东盟自贸区是一个双赢的制度性安排,在充分照顾协议各方经济发展水平和市场承受能力的基础上,通过扩大市

场准入、消除贸易和投资壁垒,实现双方对经济一体化效益的共享。

东盟副秘书长孙达姆说,中国—东盟自贸区的成立将进一步减少贸易壁垒,其一体化进程和水平非常深透和广阔,中国和东盟都将从中获益。

论坛上不少专家表示,由11国、19亿人口、6万亿美元GDP、4.5万亿美元贸易额组成的中国—东盟自贸区,将对亚洲乃至世界格局产生深远影响,也掀开了中国进入自贸区时代的序幕。

央企“管理革命”

■新华社记者 樊曦

如何引导企业科学决策,避免盲目投资,用有限的资本为股东创造出更多的财富?在7日举行的中央企业负责人经营业绩考核工作会议上,国资委副主任黄淑和给出了答案——在央企全面推行经济增加值(EVA)考核。

业内人士认为,国资委推行这种考核方式无疑是一场“管理革命”,将有效抑制央企的投资冲动,鼓励企业加大科技创新投入,真正为股东创造价值。

创造真正的利润

企业的利润额高是否就意味着企业经营管理的成功?在引入经济增加值这一考核指标后,这一观念将会受到冲击,因为有利可图的企业却不一定真正创造了价值。

所谓经济增加值是指扣除全部资本成本的经营回报,是企业税后净营业利润与该企业加权平均的资本成本间的差额,是为出资人创造的“真正的利润”。

一位央企总会计师告诉记者,在国资委于2007年推行经济增加值考核试点以前,中央企业很少考虑资本运用的效益。比如,一家企业投资10亿元用于房地产开发,由于项目经营不善等原因难以收回投资,而如果把10亿元存入银行,同期所得利息可能会高于投入地产的收益,但是在目前的会计核算中却无法体现出资本使用不善造成的浪费。

“以前规模大,利润高就是好企业,现在可不一定。经济增加值考核就是要引导企业增强价值创造能力,提升资本回报水平。”国资委综合局局长刘南昌说。

此前中央企业的业绩考核体系主要以财务指标为主,而财务指标又以利润等绝对量指标为主。以财务指标为核心容易造成企业盲目扩大规模,追求数量而忽视质量。

按照国资委即将出台的央企负责人经营业绩考核暂行办法,在央企年度经营业绩考核指标中,利润总额指标不变,但经济增加值指标将取代净资产收益率指标,并占到40%的考核权重。今后,这一比重还将逐步加大。

自2007年以来,已有100家中央企业参与了经济增加值考核试点,超过央企总数的四分之三。一些规模扩张较快的企业在经济增加值考核中排名靠后。

为了规范资本成本的计算,国资委也对资本成本率做出了规定。从国际上看,多数行业的资本成本率在10%以上,根据测算,央企为7%到10%。本着稳健起步的考虑,国资委将资本成本率暂时设定为5.5%。这也意味着,央企的投资回报率至少要超过这一比例才能算作合格。

做强主业,严控非主业投资

黄淑和表示,引入经济增加值考核的一个目的就是要引导中央企业做强主业、控制风险、优化结构。

北大纵横管理咨询集团合伙人兼EVA咨询中心总经理殷明德表示,在传统利润指标考核的情况下,企业只需专注于利润和效益(净资产收益率)的最大化。这就决定了企业为了实现盈利和效益目标,容易一味追求更多的收入和更少的成本费用。例如,为了增加收入,可以不顾该收入是否来自主营或经常性业务,不顾是否需要大量的资本投入。

然而,在引入以经济增加值为核心业绩考核指标的价值管理之后,这样的做法将有望得到改变。殷明德表示,在经济增加值考核时,来自非主营或非经常性业务的收入将在会计调整中被剔除;依靠大量资本投入获得的收入,在扣减成本费用之后,还要与包括权益(股东)资本在内的全部资本成本进行比较,当前者小于后者时,企业的价值指标相应减少并抵消这些收入对利润的贡献。

为了抑制央企的投资冲动,在新的考核办法中,国资委明文规定,为了限制非主业投资,对企业非经常性收益将减半计算。刘南昌坦言,新考核将会对央企“地王”频出的现象起到一定的遏制作用。

进一步培育自主创新能力

在以往的考核方式下,为了把利润总额做得好看,一些企业有时会大幅减少技术创新所依赖的研究费用的投入,以减少成本费用。

“如何避免企业的短期行为是推行经济增加值考核的关键。”中国兵器装备集团公司副总经理、总会计师李守武说。他表示,由于央企业绩考核以年度和任期经营业绩考核为限,企业很容易为了实现一时的经营指标而采取一些短期行为。

为此,兵器集团在实行经济增加值考核时实行了一些探索,包括对企业超基准要求的研发投入视同利润总额增加考核利润,对企业在重大基础研究和核心技术领域取得重大突破进行单项奖励,并逐步引入业绩追溯问责制,对前任或前任几任决策对当期业绩影响进行评价,客观评价现任企业经营业绩。

在新的考核办法中,加强企业自主创新能力的考核成为一大亮点。为了引导企业加大关键领域和占额未来制高点研发投入,国资委明确规定,企业的研究开发费用将视同利润来计算考核得分,以鼓励企业培育自主创新能力。

(据新华社北京1月7日电)