

两部委发文要求增加铁路煤炭运输,今年拟新增煤炭运力1.2亿吨以上——

煤炭铁路运输正待发力

■ 本报记者 朱妍

国家发改委、国家能源局日前发布《关于做好2020年能源安全保障工作的指导意见》(以下简称《意见》)提出,积极推进能源通道建设,增加铁路煤炭运输。

具体而言,《意见》内容包括加快浩吉铁路集疏运项目建设进度,充分发挥浩吉铁路通道能力,力争2020年煤炭运输增加3000万吨以上;加快补强瓦日线集疏运配套能力,力争增加3000万吨以上;利用唐呼、包西、宁西、瓦日线能力,力争实现陕西铁路煤炭运输增加4000万吨以上;推动疆煤运输增加2000万吨以上,有效满足疆内及河西走廊地区合理用煤需求。积极推进京津冀鲁地区公转铁增量,继续提高铁路运输比例。综合来看,今年拟新增铁路煤炭运输能力1.2亿吨以上。

目前,山西、陕西等产煤省份也纷纷发力,进一步加大煤炭运输公路转铁路(下称“公转铁”)比重。在此推动下,上述目标能否如期达成?

总体有保障,但存在结构性问题

中国煤炭经济研究会发布的《煤炭经济运行态势分析报告》(以下简称《报告》)显示,进入6月,新冠肺炎疫情影响继续降低,铁路煤炭运量逐步恢复正常。

“受全国高速公路恢复收费及煤炭拉运需求快速增长影响,铁路发运量呈明显回升态势。”《报告》统计,1-5月,全国铁路煤炭发运累计完成9.2亿吨,同比减少8030万吨。6月,大秦线、蒙冀线等煤炭发运量进一步增加。其中前15天,国家铁路煤炭日均装车突破7万车,接近历史高位水平。

特殊形势之下,实现1.2亿吨增量有无难度?易煤研究院总监张飞龙认为,从供应角度来看,除瓦日线货源相对单一、可能出现不足,其他线路均有基础。“要增加运量,首先得有产量释放。浩吉铁路作为北煤南运大通道,货源有所保障。新疆是继晋陕蒙之后的第四大产地,1-5月已增产1000多万吨,全年增加2000万吨产量问题不大。陕西地区在2019年受神木矿难等影响,直到6月才整体恢复,去年的产量基数相对较低。截至目前,新增产量超过4500万吨,预计全年至少新增5000万-6000万吨。由于本地消费变动不大,陕西也有足够产量保证外运。”

而从运能角度,能否实现目标有待观

察。一位交通行业资深人士告诉记者,总体来看,干线运输能力可满足增量要求,但目前结构性紧张情况尚存,如何把货源集中到干线上是提升运量的关键。

“由于部分配站尚未建成,浩吉铁路优势没有完全发挥出来,今年发运量预计在2500万吨左右。能否增加3000万吨,个人持谨慎态度。”张飞龙表示,类似问题在疆煤外运等通道同样存在。

实现“门对门”运输是关键

记者了解到,上述情形正是我国铁路煤炭运输现状的缩影。兼具运力大、效率高、绿色环保等优势,铁运比重逐年增加。在“三西”地区主要外运通路上,煤炭运输约占货运量的90%;大秦线、朔黄线等作为专用线,全部运力用于煤炭运输;京沪线、京广线的煤炭运输比重在60%,一般线路在30%以上。但同时,受制于公铁运输比价、铁路连贯性等影响,铁运优势未能充分发挥,结构性、区域性等问题亟待解决。

“铁路干线好比大动脉,需要各支线像毛细血管一样组织衔接,上下游才能连贯运输。大秦线之所以能常年保持运量,原因之一正是线路连通性较好,可实现货物‘门对门’运输。”张飞龙表示,北煤南运、疆煤外运等线路的配套远远不足。

上述交通专家称,为打通“最后一公里”,铁路专用线建设意义重大。按照现行体制,这些专用线多由企业承担建设,集中面临用地、环评等审批难度大,建设资金及后期养护压力大,及利用效率不高等现实问题。“在山西、陕西等主产区,一些大型煤炭企业尚有实力修建铁路专用线。对于中小企业而言,无论前期工作还是资金实力均有困难,靠单一企业很难完成建设运营。铁水联运所需的进港铁路专用线,多由港口集团推动建设,因此也面临类似难题。”

由于不能独立完成全程运输,铁路需配合公路短驳等方式。相比之下,铁路更适用于中长距离不换装运输,两端接送成本增加,运价优势反被削弱。“在相当一部分区域,公路运价仍低于铁运。像从山西到山东的运煤车,回程时顺路运输铁矿石等货物,运价更是低于市场价格。”上述专家称,价格是影响运输结构调整的最终要素,若缺乏合理定价机制,后期将制约铁路运量进一步增长。

科学优化煤炭运输配体系

多位业内人士证实,自2017年启动大规模“公转铁”以来,运输结构变化明显。2018、2019年,铁路货运量接连创新高,持续近10年的运量,占比双降形势得以改善。特别是环渤海港口停止煤炭公路集港,多个产煤省份发布“公转铁”要求等举措,极大带动铁路煤炭运输增长。在此基础上,进一步完善能源通道建设,铁运才更具竞争力。

“该配套的配套,该补齐的补齐。”张飞龙举例,宁夏地区原是自给自足的供应格局,因煤化工、特高压坑口电厂等项目投产,已由煤炭净流出省转为调入省,与相对应的铁路设施未跟上,亟需加强建设。更多线路的短板在于配站、支线等基础设施,形成点对点运输是破解物流成本长期过高的基础。

此外,因定价由铁路部门掌握,铁路运力和煤炭运输需求难以通过市场化的价格机制进行调节。上述交通专家建议,为

鼓励多用铁路,能否形成政府部门适度补贴、铁路部门适度让利、煤炭企业适当承担的机制,以更好发挥铁运优势。

中国煤炭经济研究会煤炭经济研究专家、陕煤集团企业管理部主任屈凌还称,为降低运输和交易成本、均衡流通市场,既需加强煤炭运输通道建设,也要对煤炭运输配体系和集疏运系统进行科学优化。“根据我国煤炭生产开发体系和消费布局,结合区域发展规划,逐步完善煤炭运输通道及一批煤炭物流节点。同时,在大型煤炭储备基地物流体系和节点布局上,依托煤炭运输通道条件,在主要消费地、沿海沿江的主要港口及重要铁路枢纽、沿海沿江沿线建设大型煤炭储备基地,按照合理辐射半径,同步建设煤炭物流园区。”

对此,《指导意见》提出,提升港口中转能力。积极推动入港铁路专用线及支线扩能改造,加大铁路运力调配,系统提升港口的铁路集疏运能力和堆存能力,提高南方煤炭接卸集约化专业化水平。

降低煤炭铁路物流成本刻不容缓

■ 杨杰

我国煤炭生产与消费呈逆向分布,生产主要集中在西部、北部地区,消费大都集中在经济较为发达的东部沿海地区和南方地区,因而形成了“北煤南运、西煤东调”的运输格局。

长期以来,铁路以其运力大、速度快、成本低、能耗小等优势,一直是煤炭的主要运输方式。在铁路主要干线的货运量中,煤炭占了很大比重,1998年我国铁路煤炭运量为6亿吨左右,到2019年已达到24亿吨左右,占铁路货物运输总量近60%。

近年来,铁路运输成本始终居高不下。以大保当煤炭外运为例,据测算,大保当至裕溪口煤炭铁水联运成本中,铁路运输成本约180元/吨左右,港口费用30元/吨左右,海运35元/吨左右,内河运输费用15元/吨左右,合计煤炭物流综合成本约260元/吨。浩吉铁路开通后,由大保当直达荆州港的吨煤铁路运输费用达到265元/吨左右。

随着煤炭运输成本快速增加,物流

费用已经占到煤炭价格的1/3以上,个别地区甚至达到50%。煤炭运费本应由用户负担,由于历史惯性,运输成本增加很难向下游转移,只能由煤炭企业自行承担。为切实减轻煤炭企业负担,笔者建议:

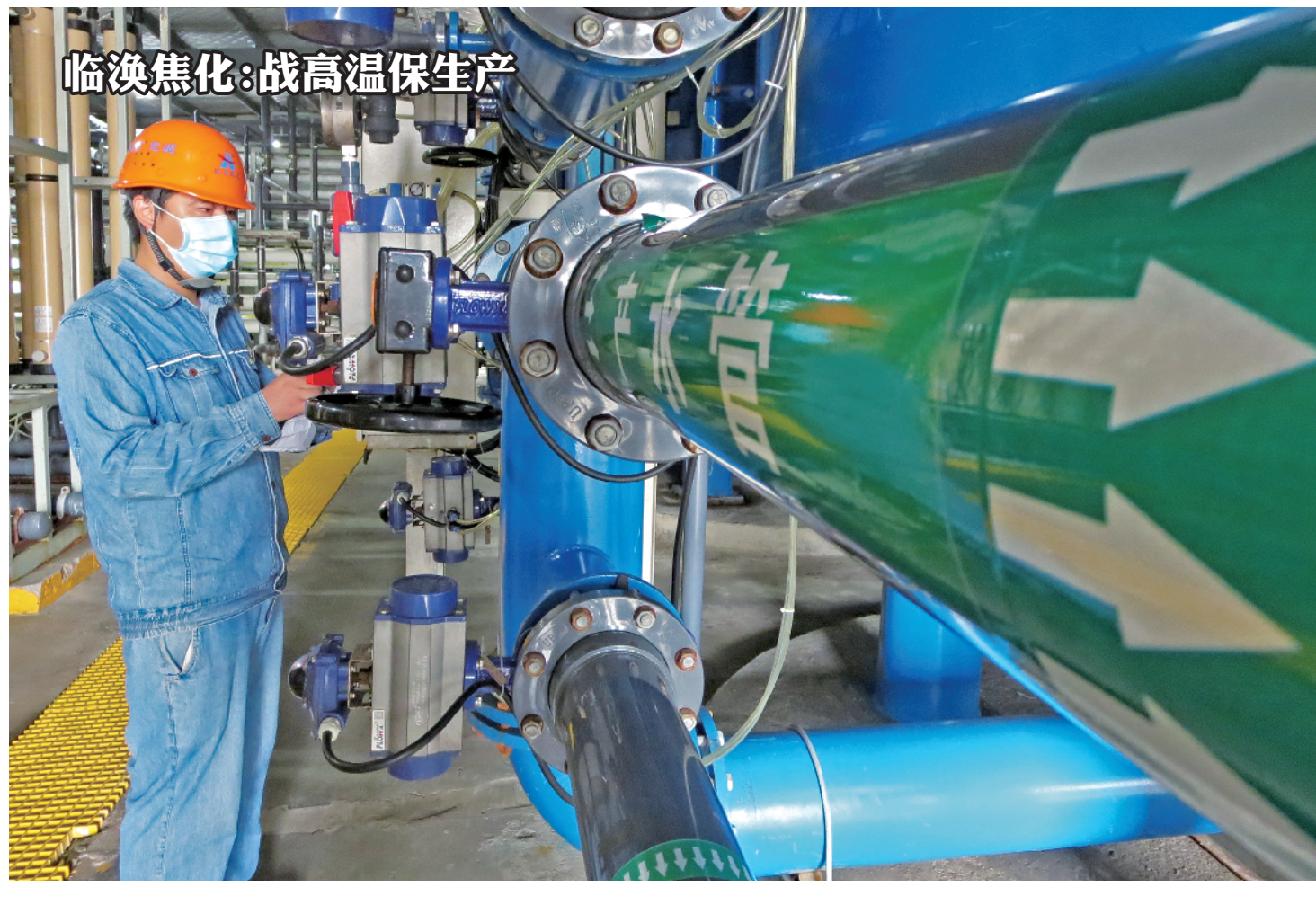
国家发改委、财政部、国家铁路集团等部门,科学系统评估我国主要铁路煤炭运输干线的投资结构和投资主体,将国家重点铁路固定资产投资按一定比例纳入国家公益投资范围,不再允许铁路企业计提折旧、银行信贷利息,有效降低铁路运营成本。

深化铁路运输价格市场化改革,完善长距离大宗货物运价浮动机制,降低煤炭铁路运输成本,创造公平竞争的市场环境。

规范铁路专用线收费行为,降低专用线收费水平。

推动煤炭企业与铁路、港口、物流园区、物流企业、煤炭下游用户签订运量运能互保协议,建立长期战略合作关系,提高煤炭运输效率。

(作者供职于淮北矿业集团)



图片新闻

临涣焦化:战高温保生产

入夏以来,安徽淮北矿业集团临涣焦化公司多措并举,积极应对高温天气,在做好人员、设备防暑降温工作的同时,加强安全生产管理、加大对设备的巡检力度、做好关键设备的维护保养、检修施工、精细化操作等,确保夏季高温天气各类设备持续稳定运行。

图为7月3日该公司员工正在对设备运行情况进行检查。魏玉东/摄

煤企用人需做好“实”文章

文章。

校企联动,对接前移。职业院校的青年学子们对未来工作有着美好的憧憬。他们走出校门步入岗位的阶段,正是他们择业思想变化最大的阶段。煤炭企业应改变以往坐等入取者的方式,加强与职业院校联系,在定向培养的基础上,采用“迎一程,接一段”的方式,让这些新生力量有职业归属感,为他们的见习、实习提供良好的环境,便于他们提前熟悉煤矿生产环境。

在不影响学业的前提下,煤炭企业可建立校企联络的便捷通道,让新生力量在职业技能积累的过程中,参与矿山生产中的专项技改、技术攻关等工作,为他们提供更多的学用结合点。

通过这种校企联动形式,煤炭企业不仅可以在合作中拓展解决难题的新思路,还可以为相关人员建立信息库,一旦有相应学生入职,就可以充分利用既有信息资源迅速为他们找到适合的职位,缩短新入职人才的在岗过渡适应期。

留住“老”人,带“新”人。煤矿专业技术人员是矿山的财富,他们经历了实践的历练,懂业务、知技术,更有着千米井下的实战经验。煤炭企业要重视老带新,传帮带工作,做活做实留人文章,使他们与新入职人才互为补充。

同时,煤炭企业要给专业技术人员良好的成长环境和岗位优越性。例如,政治上给荣誉,将政治素质高、职工群众口碑

好的骨干培养成党员,选拔到管理岗位上;经济上给实惠,通过建立专业技术人员补贴和岗位绩效工资制,激励他们立足岗位、发挥作用;学习上给平台,积极鼓励专业技术人员立足岗位进行科技攻关,为他们创造深造的机会,并在时间和环境上给予保证;生活上给予关心,充分发挥党组织组织的合力,积极解决他们在生产、生活中遇到的难题,让他们有更多精力投身到矿山生产建设中。

在新形势下,煤炭企业只有搭建培养专精人才的平台,鼓励更多职工跻身知识技能型人才队伍,才能不断适应煤炭智能化发展的需求,实现煤炭行业可持续、高质量发展。(作者供职于龙煤集团)

资讯

动力煤期权郑商所上市

本报讯 日前,动力煤期权在郑州商品交易所(简称“郑商所”)正式挂牌交易,成为在郑商所上市的第6个期权品种。

据郑商所理事熊军介绍,作为价格的保险,上市动力煤期权是对动力煤期货的有益补充,有利于引导更多产业客户、机构客户参与交易,优化市场投资者结构,不断提升市场运行质量,增强市场韧性;有利于丰富风险管理工具,更好地满足产业企业多样化精细化避险需求,助力保障相关产业链、供应链稳定;有利于进一步完善煤炭价格形成机制,更好服务煤炭和电力市场化改革,维护国家能源安全。(马爽)

贵州:采购省产煤炭装备给予补贴奖励

本报讯 为促进省内消费,推动煤炭机械产品拓展市场,贵州省先进装备制造发展领导小组决定于近日开展2020年煤炭机械产品“扩产促销”专项活动,对于采购省内生产煤炭装备的企业,将给予补贴奖励。

对采购注册地在贵州境内的企业生产的采购、钻探千米定向钻机、瓦斯发电机组等装备产品的,给予不高于企业采购金额(销售统一发票)30%的奖励。支持金融机构通过开展融资租赁等方式,支持金融机构通过开展融资租赁等方式,为煤炭企业采购本省煤炭机械提供设备融资租赁服务,给予一年融资租赁利息贴息支持,单笔合同贴息总额不超过200万元支持生产性服务业。对本省煤炭机械生产企业为提升产品质量、性能实施的技术改造、建设项目,经审核符合相关项目支持条件的,支持额度在原有资金支持标准基础上给予不超过20%的上浮。(桂平)

内蒙古达拉特旗三条煤运专线开通

本报讯 达拉特旗境内三条铁路运煤专用线——响沙湾铁路专用线、博泰航力马场壕铁路专用线和晋煤点石沟铁路专用线正式开通。

据了解,响沙湾铁路专用线项目,位于包西线响沙湾站附近煤炭物流园区内,建成850米的装车线2条。目前,该项目完成投资2200万元。博泰航力马场壕铁路专用线,投资总额约5亿元,线路总长度11.25公里,接轨沿河铁路马场壕站,项目年发运量3000万吨。晋煤点石沟铁路专用线,总投资5.1亿元,全长3.661公里。该项目有铁路专用线、专用线快速装车系统、封闭式煤场等,设计年发运量为2000万吨。

铁路运煤专用线是解决铁路运输“最后一公里”问题的重要设施,对于经济社会效益双提升具有重要作用。(刘博伦)

山西煤层气增产技术研究取得新突破

本报讯 近日,从山西省科技厅获悉,山西省科技重大专项“低渗煤层煤层气分段压裂水平井增产技术研究”项目日前正式通过专家评审。该技术的成功突破,有助于实现松软低渗煤层煤层气资源高效抽采,技术成果可在松软煤层低渗区进行推广应用。

该项目成功建立松软低渗煤层水平井水平段层位优选评价技术方法,形成了适用于沿煤层顶板钻进的水平井定向射孔技术和松软低渗煤层水平井分段压裂新工艺。项目已实现日抽采量超5000立方米,最高日抽采量突破11000立方米。(程春生)

徐矿集团集体企业改革工作全部完成

本报讯 近日,徐矿集团相关负责人在集团十一届一次职工代表大会中宣告,全集团55户、占江苏省78.6%的集体企业已全部完成改革,标志着在徐矿存续40多年的集体企业完美谢幕。

上世纪七八十年代,徐矿集团为解决职工家属就业等问题,先后设立了一批集体企业,在安置就业、提供配套产品等方面发挥了积极作用。近年来,随着企业改革转型的不断深入,集体企业机制不活、产权不清、竞争力不高,一定程度上制约了企业高质量发展。

2019年,徐矿集团全面启动集体企业改革工作。历时1年半,通过采取“关停并转、改革改制”的方式,55户集体企业全部清理完毕,实现了企业“瘦身健体”、职工稳妥安置、改革示范引领、国有资产保值目标。(徐匡轩)

一家之言

■ 高云峰

煤炭行业是安全管理的高风险行业。近几年,煤炭市场经历了诸多波折,许多职业院校毕业生不愿意到煤矿工作。煤炭企业在改革中,队伍老化、专业人才匮乏、后备人才接续困难。国家扩大职业技能人才培养,为煤矿生产后继续教育培养、实施智能化开采提供了有效方式。作为煤炭企业,应积极与职业院校对接,用心开辟煤炭企业留人通道,在留住人才上做实