

# 中国能源报

CHINA ENERGY NEWS

人民日报社主管、主办

□出版《中国能源报》社有限公司 □Http://www.cnenergynews.cn www.people.com.cn □第568期 □本期28版 □周报 □2020年9月7日 □国内统一连续出版物号CN 11-0068 □邮发代号1-6

作为纵贯七省区、规划年运力2亿吨以上的“北煤南运”大通道，浩吉铁路被各方寄予厚望。但因支线建设滞后等原因，在今年发运目标从6000万吨下调至3000万吨左右的情况下，任务落空仍是大概率事件——

## 世界最长煤运专线利用率仅一成

■本报记者 朱妍 孟林

### 记者调查

备受关注的“北煤南运”新通道——浩吉铁路近日公布“成绩单”，2020年上半年，累计发运煤炭976.28万吨。

作为我国目前最长的重载煤运专线，浩吉铁路（原蒙华铁路）也是世界上一次性建成并开通运营里程最长的铁路。线路全长1813.5公里，串联起了晋陕蒙等煤炭主产区和鄂湘赣等供应短缺地区，规划年运输能力高达2亿吨以上。因填补北煤南运、陆路直达、大能力运输通道等多项空白，该线路被各方寄予厚望。

浩吉铁路于2019年9月28日正式开通，彼时中国国家铁路集团有限公司（下称“国铁集团”）为其定下了颇具雄心的发展目标——2020年至少完成运量6000万吨。但多位业内人士向记者证实，按照当前形势，其运量今年恐怕连3000万吨也难达到。

#### 年度运量目标减半 但仍难以完成

浩吉铁路纵贯南北七省区，是全国煤炭运输系统的重要组成。

早前在接受记者采访时，中国铁路设计集团有限公司浩吉铁路项目总工程师李永金表示，浩吉铁路连接蒙陕甘宁能源“金三角”地区与鄂湘赣等华中地区，改变了煤炭运输由西向东再经过海运、江运才能到达华中地区的状况。运输距离大幅缩短，运输成本具有相当优势，将对“两湖一江”（湖北、湖南、江西）煤炭市场格局产生深刻影响。

根据国铁集团在开通前夕制定的目标，浩吉铁路2020年至少完成运量6000万吨。但不久之后，在当年12月的



浩吉铁路荆湘长江公铁大桥 中铁建大桥局/图

全国煤炭交易会上，国铁集团货运部主任应慧刚表示，2020年“要发挥好浩吉铁路的能力，力争增运2500万吨以上”。增运2500万吨以上意味着什么？据了解，浩吉铁路2019年煤炭总运量在400万吨左右，“增运2500万吨以上”意味着今年煤炭总运量达到2900万吨左右。换言之，6000万吨的初始目标在去年年底已被“砍半”。

今年6月，国家发改委、国家能源局发布《关于做好2020年能源安全保障工作的指导意见》，提出“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”，即浩吉铁路今年煤炭总运量将达到3400万吨左右，此数字仅略高于初始目标的一半。

但多位业内人士认为，即便如此，“减半”的目标依然很可能落空。“由于上半年浩吉铁路煤炭总运量不足1000万吨，下半年很难出现突飞猛进的增长。”

乐观预估下半年运量较上半年将提升30%左右，所以，全年总运量能达到2500万吨就算比较理想了。”易煤研究院总监张飞龙称。

另据了解，在规划之初，头顶多项光环的浩吉铁路引来多方资本参与：除中国铁路建设投资公司外，神华能源股份有限公司等煤炭、电力企业，以及代表沿线地方政府的平台公司、多家金融机构均有参股。但日前有知情人士向记者透露，由于实际运力大幅低于计划，影响了投资效益，目前已有不止一家股东提出退股想法。

#### 集疏运系统建设滞后 掣肘运力发挥

多方投入巨资，运营为何如此不尽如人意？中国煤炭运销协会秘书长赵建国告诉记者：“煤运专线不是一下子就能达产

达效，从建成到充分发挥运力，往往需要一定的培育期，过程在三五年不等。2014年通车的瓦日线、2015年通车的蒙冀线，均存在类似情况，两者运量也是在后期慢慢上涨来的。”

但在多位受访者看来，浩吉铁路面临的困难和问题，较上述两条线更加突出。

“首先是集疏运系统建设严重滞后，且由此导致的运输瓶颈短期内难以解决。”一位参股企业相关负责人说，集疏运系统是确保运能充分发挥、提高投资效益的重要前提，国家发改委也于2014年在《关于新建蒙西至华中地区铁路煤运通道可行性研究报告的批复》中一并明确了集疏运相关项目的建设方案。



下转2版



### Comments 评论

## 煤运铁路“支线”建设拖延不得

■本报评论员

拥有“世界上最长重载煤运专线”头衔、投资总额接近2000亿元的浩吉铁路，是近年来我国能源领域的明星工程。但线路投运不久即出现“运能大幅低于预期”的问题，着实令人错愕。

浩吉铁路在我国铁路工业和能源工业发展史上都是浓墨重彩的一笔：一方面，线路全长1813.5公里，是世界上一次性建成并开通运营里程最长的铁路；另一方面，“大工程解决大问题”，浩吉铁路起于内蒙古鄂尔多斯，止于江西吉安，南北纵贯内蒙古、陕西、山西、河南、湖北、湖南、江西七省区，是“北煤南运”的标志性工程，设计年运输能力高达2亿吨以上，是名副其实的能源大通道。浩吉铁路的建设，利于破除蒙陕甘宁能源“金三角”地区煤炭资源的外送通道“瓶颈”，也利于补齐湘鄂赣等华中地区日益严重的能源电

力供应“短板”，同时还利于促进沿线经济社会发展、吸引民间投资建设铁路，是实实在在的“双赢”工程，也是符合新时代发展要求的务实之选。因此，浩吉铁路从酝酿到投运，一直备受各方高度关注。

但大工程往往也易引发大争议。从上世纪末开始兴建的三峡工程，到近十多年来密集投运的特高压交直流工程，再到曾经火热一时的“煤制油”“煤制气”“风电三峡”工程，能源领域经历过巨大争议的工程项目不胜枚举。其中，有的被指不科学、贻害无穷，有的被指缺乏论证、没有经济性，有的被诟病为“形象工程”“大跃进”。浩吉铁路作为“北煤南运”大通道，开建于煤炭“黄金十年”结束之际、投产于特高压直流输电线路大批兴建之时，陷入“有没有竞争力”“投资能否收回”等争议也在意料之中。

但“十年河东、十年河西”，战略性大型能源工程究竟是利大于弊，还是反之，通常需要在较长时间维度上才能看得清楚，不宜也不能过快、过早给出定论。这也是浩吉铁路“输煤”“输电”经济性争论和“陆运”“水运”竞争力争论长期存在的根源所在，因为随着外部条件的剧变，结果很可能会出现反转。

浩吉铁路投运不久，即遭遇新冠肺炎疫情，全国能源电力消费需求增速放缓，有的地区甚至出现负增长。在供需形势骤变的异常情况下，煤炭“海进江”成本大幅下降，对浩吉铁路形成较大竞争压力，这成为浩吉铁路运量目标难以实现、运能潜力难以发挥的重要诱因。但必须理性看到，这些冲击均是短期因素，其负面影响不应被过分夸大。用一时一地的视角去全盘否定一项经历过反复论证的重大战略工程，显然有失公允。

小河无水大河干。与新冠肺炎疫情等短期外部冲击因素相比，集疏运系统建设滞后才是浩吉铁路面临的真正挑战。事实上，浩吉铁路干线好比大动脉，集疏运系统则是毛细血管，毛细血管供血能力不足，主动脉就无法正常运转；当前“大动脉”运量之所以增长缓慢，最主要的症结正是集疏运系统“毛细血管”的缺位。

数据最有说服力：在去年9月底浩吉铁路干线正式投运之时，其规划建设的40个集运项目、46个疏运项目中具备运营条件者分别仅为10个、7个，配套工程的严重滞后，极大制约了浩吉铁路的运力。

打蛇打七寸。加快集疏运系统的建设才是浩吉铁路的当务之急。绝不能让煤矿“有煤但上不了浩吉铁路”和铁路干线“有煤但无处送”的脱节、失调局面长期存在。

### 欢迎订阅

### 《能源高质量发展》杂志

由人民日报社主管，中国能源报倾力打造的《能源高质量发展》，秉持“坚持正确的舆论导向与办刊方向，聚焦能源产业，刊载行业发展动态、前沿信息、发展经验和经典案例”办刊宗旨，将为政府和企事业单位决策者提供科学决策信息和借鉴范例，为从事政治、经济、社会研究的领导、专家、学者、企业家、基层理论工作者建立权威、前瞻、新锐、真知、唯实的信息获取平台。

目前，《能源高质量发展》征订工作已经开始，欢迎广大读者扫描二维码，快速获取订阅回执表。



《中国能源报》社

口主编：贾科华 口版式：侯进雪

### Highlights 重点推荐

可再生能源参与市场化交易之路有多远

8

内河LNG接收站建设困局待解

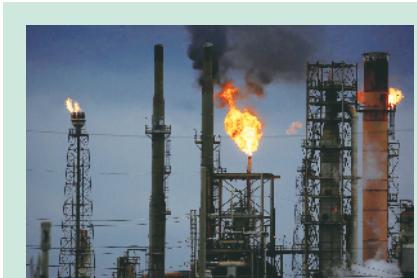
13

充填开采“高成本”难题何解

15

山西加快建设特高压枢纽电网

22



飓风突袭暴露美国能源基建脆弱本质

5



全球LNG加注市场迅猛增长

7