

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 于孟林

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 and 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



浩吉铁路跨长江公铁大桥 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”后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涨上来的。”

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

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

号称 160 年来最强飓风的“劳拉”,揭开了美国能源基础设施严重落后的“遮羞布”。美国墨西哥湾区域的钻井平台、炼油厂、管道、港口终端、电力设施等全都遭受重创。

5



全球 LNG
加注市场迅猛增长

有机构预计,到 2027 年,全球 LNG 加注市场价值有望增至 49 亿美元,期间复合年均增长率高达 30.3%。其中,亚洲、欧洲的 LNG 加注市场增势尤为迅猛。

7

Comments 评论

煤运铁路“支线”建设拖延不得

■本报评论员

拥有“世界最长重载煤运专线”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”,也利于补齐鄂湘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“多赢”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。

小河水无大河干。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。

数字最有说服力: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

□主编:贾科华 □版式:侯进雪