

## 山西启动煤炭分质分级梯级利用试点

本报讯 山西省工信厅、省发展改革委、省科技厅、省生态环境厅、省应急厅、省能源局日前联合制定《煤炭分质分级梯级利用试点意见》(以下简称《意见》),标志着山西省煤炭分质分级梯级利用试点工作启动。

根据《意见》,山西省将以试点项目为依托,探索“分质分级、能化结合、集成联产”的新型煤炭梯级利用方式,推动煤化电热一体化发展,蹚出一条煤炭清洁高效利用新路径。

基于煤炭分质分级梯级利用技术特点,山西省将重点在朔州等晋北低阶煤资源富集区域开展试点工作,任务包括三大项,一是加快提高中低温热解等技术成熟度。二是开展大型化、规模化工程验证。三是探索中低温热解产品高质化利用路径。(张剑雯)

## 四川矿业权登记办理时限减至12个工作日

本报讯 日前,四川省自然资源厅办公室印发《关于进一步规范矿业权登记工作的通知》明确,对矿业权审批登记重要事项实行并联审查制度,并将实际办理时限压缩至12个工作日。

据了解,矿业权登记法定时限为40个工作日,承诺时限为16个工作日。为进一步提升矿业权登记效率,规范矿业权登记工作,四川厅对矿业权审批登记重要事项实行并联审查制度,包括:采矿权划定矿区范围、新立、变更、转让;探矿权新立、扩大范围变更。同时,将涉及自然资源厅登记颁证的矿业权审批登记事项的办理时限压缩为12个工作日,包括:采矿权划定矿区范围、新立、延续、变更、转让和注销;探矿权新立、延续、变更、转让、保留和注销。(赵蕾)

## 淮河能源两煤矿安全改建工程联合试运转

本报讯 近日,淮河能源集团张集煤矿安全改建及二水平延深工程项目、顾桥煤矿安全改建及二水平延深工程项目顺利进入联合试运转阶段。

张集煤矿安全改建及二水平延深工程项目总投资20.3亿元,2012年5月开工建设,主要建设第二副井、东进风井和东回风井;顾桥煤矿安全改建及二水平延深工程项目总投资19.3亿元,2012年5月开工建设,主要建设深部进风井、东风井和北风井。两个项目的建设有助于解决矿井下山开采以及深部煤层高地温、高瓦斯治理等问题,保障矿井正常接替,实现矿井稳产和安全生产。

项目联合试运转方案均已报安徽省能源局备案。(淮矿轩)

## 煤城义马入选国家独立工矿区

本报讯 近日,国家发改委印发通知,明确了全国38个县(市、区)独立工矿区纳入资源型地区转型发展中央预算内投资支持范围,豫西煤城义马市入选。

据悉,独立工矿区是一种特殊的资源型城市类型,因矿产资源开发而起,以资源开采加工为主导产业,远离中心城区,经济社会功能相对独立的工矿区。独立工矿区改造提升是国家支持资源型地区经济转型发展的重要举措之一,其目的是重点解决独立工矿区基础设施不完善、生态环境脆弱、产业结构单一、转型发展困难等问题。未来三年,国家发改委将在基础设施和公共服务设施建设、生态环境治理、接续替代产业发展等重点领域和薄弱环节,给予中央预算内投资支持。(王晓峰)

## 华阳集团发布“十四五”发展战略纲要

本报讯 日前,《华阳集团“十四五”发展战略纲要》发布,明确“十四五”时期的发展思路和目标,即聚焦新材料蓝海产业,立足资源、技术、市场三大核心要素,持续推动延链、补链、强链,积极推进“合作、合资、合伙”体制改革,加快创建“核心竞争力、核心生产力、核心盈利模式”,大力实施“127”发展战略:

“1”,即一个方向,聚焦转型蹚新路战略方向;“2”,即两条路径,坚持走碳基材料和数字资产两条路径;“7”,即七个支撑,形成功能性纤维新材料、新能源蓄能新材料、绿色节能建筑新材料、石墨烯新材料、铝镁合金新材料、大数据物联网、5G智能矿山七大支撑协同发展的产业集群。(华阳轩)

## 提升煤炭运输“软实力”刻不容缓

专家建议建设煤炭大物流体系,发挥以大数据为支撑的铁路、公路、水路综合交通运输体系作用,在各自合理运输半径内优化衔接,进而降低运输成本、提高交易效率

■本报记者 朱妍

近期受持续低温影响,多地用煤需求大增,对煤炭供应、运输等环节均提出考验。12月份,国家铁路煤炭日均装车创历史新高;1月以来,长三角铁路部门电煤运量较日常计划增加1倍;多地纷纷向铁路部门来函,请求优先保障电煤运力需求……

据多位一线人士向记者证实,运输压力在近期集中爆发。例如,部分已经装好煤的集装箱在站点堆积,无法及时配送;部分站点的煤炭集中到货、重车挤压,装卸效率偏低;因车皮调运紧张,不少原计划发运铁路的贸易商不得不转向汽运。而上述现象,只是目前煤炭运输所遇难题的冰山一角,背后实则暴露物流管理体系亟待完善的“大问题”。

## 不同运输方式各有“分工”

由于煤炭主产地与消费地呈逆向分布,我国长期形成“北煤南运、西煤东运”的运输格局,大量煤炭需经过长距离运输或多次转运。在此过程中,物流相关成本至少占到煤炭销售成本的1/3,在部分企业甚至高达一半。也正因此,抓好运输环节对于供需双方均很关键。

中国煤炭经济研究会专家、陕煤化集团企业管理部主任屈凌介绍,根据各自适合的运输半径,我国煤炭运输主要有铁路直达、铁水联运和公路汽运等方式。当前,铁路凭借运力大、速度快、能耗低等优势成为主力。在主产地“三西”地区主要外运通道中,煤炭运量占到货运总量的90%左右,大秦线、朔黄线作为运煤专线,全部运力都

用于煤炭运输;京沪线、京广线的煤炭运输约占60%,一般线路也都在30%以上。

国家铁路集团货运部主任庄河称,煤炭运输向铁路集中的趋势越来越明显。随着北煤南运直达需求,焦煤、焦炭等煤焦运输需求,及陆路口岸需求增加,国铁集团将进一步提升煤炭在运输市场的份额。“今年将加快集运配套项目建设,增加大功率汽车和重载货车,继续投入5万辆货车、400余台货运机车及20余吨敞顶厢。”

“如今,公路运输更多面向干线、短途或铁路上下站的短倒。”中寰卫星网络货运平台煤炭物流负责人李琼表示,铁路运输现以电力、热力等大宗采购商为主,这也是优先保障对象;其次是化工、冶金等原料煤的运输,铁路与公路交替实时运输;另一部分煤炭贸易商仍以公路为主,铁路为辅,往往在运输淡季才会选择铁路。“换句话说,在提升铁路运力的同时,其他方式同样需要走向规范化、标准化。”

## 面临管理难、协同难、数据难

记者了解到,在运力不断加强的同时,运输效率仍有较大提升空间,目前却未得到足够重视。

“概括来说,包括管理难、协同难、数据难。”中国煤炭市场网智慧物流部总监张鑫表示,运力管理和业务流程风险控制仍是短板,同一业务不同公司或同一公司不同角色之间难协同,以及收发货信息难同步、供应链全程无法可视化等问题长期存在。“在数字经济时代,物流如不转型,企业必

将落后于人。”

李琼也称,“高效”不仅体现在运力上,企业运行机制、运输结算流程等一系列管理都要跟上。但因各要素之间难以做到有效衔接和兼容,煤炭物流标准化程度有待提升,进而影响运输效率。“每个公司都有自己一套流程,企业之间又鲜有沟通,货运互补性、运力协同性无从谈起。比如近期降温、疫情等因素,河北地区运输大受限,铁路运力、拉煤车辆紧张,港口面临不定期封航,运价上涨是导致煤价疯涨的重要因素。在此情况下,如何应对突发风险、如何协调保障运力,目前做得远远不够成熟。”

另有熟悉情况的业内人士向记者坦言,依托现代信息技术,部分企业已建立煤炭物流管理信息系统,第三方物流信息平台也层出不穷。“煤企在流通过程中监控产品信息,不仅有利于及时掌握动态,还可避免其中不必要的浪费,降低物流运输成本。但其实,很多平台使用频率及效果有限,有的只是简单把信息从线下搬到线上,还有信息化管理程度较低,煤炭包装、运输、配送过程的紧密性不足,未能发挥信息共享、快速响应的作用。相比货找车、车找货等传统模式,现阶段仅仅向前走了一小步,谈不上真正的信息化、智慧化。”

## 产运需三方共同配合降本增效

如果说运力是保障运输的“硬件”,管理效率则是“软实力”所在。多位专家指出,降本增效刻不容缓。“建设煤炭大物流体系,就是要发挥以大数据为支撑的铁路、公

路、水路的综合交通运输体系,在各自合理运输半径内优化衔接,进而降低运输成本、提高交易效率。”屈凌称。

在李琼看来,这不仅仅是某一环节的事情,而需要多部门、多角度联动。“谁都希望安全快速将货物运达,我们调研发现,核心问题不在于A地到B地的运输过程,而是装货地和卸货地长期效率不高。比如,厂家进货可能通过多条线路,由于收货方自身管理存在的问题,卸货存在不确定性,车辆抵达后一等就是一天,大量的车在厂内排队。装、卸货物两边都要等,怎么不影响效率?”

张鑫也称,建设高效的煤炭智慧物流系统需兼顾发货、运输、收获及运营多方。具体而言,发货方通过统一运销业务平台或对接企业已有系统,实现车辆入场、轻磅、装车、称重、出厂等全过程监管及数据采集;在运输过程中,对不同方式集中透明监管,重点分析销量数据、流向分析等关键数据;收货方提前科学安排调运,实现完整的闭环管理;通过网络货运平台,在满足调运和监管的同时,整合社会运力形成“运力池”。

“煤炭运输已由单一走向多式联运,煤企应根据不同阶段的销售任务,对各种运输方式进行有效分析,制定合理运输方案,创建多元化运输渠道,争取满足不同客户的需求。”上述人士提出,物流运输环节还会产生大量数据,对信息的处理能力也影响着效率高低。对此,需创建能够全面覆盖的信息化网络,配合更加专业的管理系统,既有助于提升运输效率,还能为生产销售、客户服务等其他环节提供可靠参考。

## 图片新闻

## 去年煤炭进口量创2014年以来新高



海关总署公布的最新数据显示,2020年12月份,我国进口煤炭3907.5万吨,较去年同期的277.2万吨增加3630.3万吨,增长1309.63%。2020年1-12月份,我国共进口煤炭30399.1万吨,创2014年以来的新高,同比增长1.5%。刘建玲/摄

## 今冬疯涨的煤价何时能回落?

■本报记者 朱妍

前有国家发改委出手“保供稳价”,要求各电力集团内部电厂相互调节煤炭库存,减少市场高价煤采购;后有国家能源、中煤等七大煤炭集团联合倡议,防止煤价大起大落,维护供需双方生产经营平稳运行——近半个月来,煤价涨势汹汹,牵动人心。

“今年迎峰度冬期间,动力煤市场的疯狂超出了很多人想象。比如,北方港口煤价从11月初的610元/吨左右,一路飙到目前普遍报价900元/吨以上,并且极有可能上探至1000元/吨。相比去年12月初涨幅270元/吨,生产价格同比上涨340元/吨左右,已高于国家发改委规定的绿色区间上限330元/吨。”一位熟悉情况的电煤行业资深人士告诉记者。

保供力度不断加大,煤价为何依然“高高在上”?首先是需求使然。据开源证券分析师张绪成表示,受寒潮入侵影响,全国大范围出现罕见降温,多地低温甚至突破本世纪以来低点,电厂日耗在居民用电、供暖需求的强力推动下增长,加之电厂库存持续走低,采购力度加大,共同对港口报价形

成强支撑。

“为做好迎峰度冬准备,去年11月初,全国统调电厂就备足煤炭,库存接近1.6亿吨,同比增加3000多万吨,处于历史同期最高。但截至1月上旬,全国统调电厂库存已降至1.2亿吨。”上述行业人士也称,大规模寒潮导致取暖负荷大幅增加,多个省份用电负荷创历史新高。同时,因水电季节性减少,光伏风电等新能源配套不足,煤电成为电网中流砥柱,电煤需求持续大幅增加。“2020年7-11月,火电发电量同比增长5.3%,其中11月同比增长6.6%,需求可见一斑。”

一边是需求大增,一边却是产地供应受限。上述人士指出,去年下半年以来,内蒙古煤炭生产至少减量3000万吨以上,一地减产就对供应体系造成不小冲击。“内蒙古煤炭产量居全国第一,2019年的10.4亿吨产量占到全国总产量的27.7%,可以说对煤炭供需影响很大。而受到煤炭领域倒查20年、煤管票、安全检查、露天矿征地困难等多种因素影响,内蒙古减产严重。去年1-11月累计产量9亿吨,同比下降4359

万吨,降幅9.1%。如果算上未进入统计口径的表外产能,减量远远不止3000万吨。”张绪成称,元旦节后,部分前期停产的煤矿虽恢复生产,但因发运受到极寒天气影响,对保供形成扰动,秦皇岛港库存再次下降,供应整体偏紧。

另据上述人士透露,相比2008年初,当前煤炭供应形势并未到最危急的时刻,煤价却远远高于彼时,还有一个重要因素在于,部分游资利用期货交割品漏洞炒作煤价推波助澜。“受进口煤限制、内蒙古限产等影响,港口符合交割品规则的高卡低硫动力煤严重不足,部分游资利用此漏洞,叠加整个黑色系大涨肆无忌惮炒作煤价。而令多方诟病的动力煤交割标准,未与时俱进及时跟随市场环境作出修改。”

基于现状,多位行业人士判断,当前现货价格尚未出现跌势,煤价暂时难有深跌。中期行情则取决于春节期间下游库存的累积情况,若电厂累库不明显,煤价或继续高位振荡。“近期低温持续,短期需求仍将保持强势,而供给端增产、发运增加的幅度有限,月内不改紧张格局,煤价或持续坚挺。”

张绪成称。

来自内蒙古发改委的消息也显示,煤价仍有上行空间。从各盟市上报的能源价格监测数据看,2020年四季度煤价明显高于前三季度,特别是12月,全区动力煤坑口结算价格环比上涨3.18%,较2019年12月份同比上涨17.62%。同期,全区电煤平均购进价格同比上涨7.74%,蒙西地区涨幅高达9.65%。“在市场供应偏紧的情况下,影响范围大的强冷空气活动频繁,进一步加剧市场供需矛盾,拉动煤炭价格持续上涨。整体来看,1月煤价还将有所上涨。”

“面对紧张形势,电煤保供力度已经上升到最高层面。近期召开的国务院常务会议也提出,煤炭主产区和企业企业在确保安全前提下挖潜增产,加强运力保障,有序动用储备,多措并举保持煤炭供需平衡等要求。”上述人士认为,在此推动下,预计相关部门将加快释放先进产能,加大增产保供力度,进口煤加速通关也可对沿海煤炭市场快速形成有效补充。随着后期极寒天气退去,取暖需求压力大幅减弱,价格有望重回绿色区间。