

交通运输部强化公路运输组织和车辆调度,增加铁路主要线路运量,用足装车能力,展开点到点应急精准保供运输——

“保通保畅保运”缓解燃煤之急

■本报记者 朱妍

中国国家铁路集团有限公司(下称“国铁集团”)发布的最新数据显示,10月份,国家铁路发送电煤1.22亿吨,同比增长25%,环比增长21%。截至10月底,全国363家铁路直供电厂存煤平均可耗天数达到19.1天,较9月末增加5.1天。

煤炭能否及时、足量运达是保供的重要一环。在11月3日召开的今冬明春能源运输保障工作视频调度会上,交通运输部再次强调,加大煤炭、天然气等能源物资进口运输和国内跨区域高效转运的服务保障,加快推进能源物资关键通道、枢纽港站、运力保障、应急储备等体系建设。对于晋陕蒙新等煤炭主产区,重点关注公路运输量较大的煤矿,强化运输组织和车辆调度,做到畅通有序,避免出现长时间排队压车情况。高峰时段,煤炭运输有保障吗?

千方百计保运输

10月28日印发的《国务院联防联控机制综合组交通管控与运输保障专班关于进一步做好煤炭、天然气等能源物资运输保障工作的通知》表示,全国用能需求保持高位运行,加之部分地区受到疫情影响,对煤炭等能源物资保通保畅保运工作带来较大挑战。对此,要求各地切实做好能源物资运输车辆通行保障,提高煤炭等能源物资运输车辆中转效率。

“近期,我部派出多个调研组赴天津、河北、山西、内蒙古等省份,实地调研港口煤炭码头等作业现场,对接问题和困难。组织编制能源物资道路运输保障专项应急预案,立足充分发挥道路运输兜底保障作用,区分各类突发情形,明确应急响应举措。”交通运输部政策研究室主任刘鹏飞称。

作为主力军,国铁集团加大晋陕蒙等产煤地区装车组织,应装尽装,用足装车能力;加强大秦、瓦日、浩吉、石太、侯月等线路运输组织,增加主要线路运量;针对部分电厂电煤集中到达造成的卸车困难,协调电厂加强劳力、机具调配,提高卸车效率。以产煤大省山西为例,该省10月煤炭日均产量保持在330万吨以上高位运行。为满足外运需求,太原局电煤日均装车完成19652车,较保供前环比增幅10.3%。

面向下游,国铁集团下达了多批调度命令,对辽宁、吉林等12个省市的64家电厂,展开点到点应急精准保供运输。10月底,东北地区78家铁路直供电厂存煤可耗天数达到20天,较9月底增加6天。另据国家发改委11月3日消息,秦皇岛港存煤突破510万吨,超过去年同期水平,达到今年以来高位。特别是大秦线检修结束后,港口调入量明显增加,持续增加的存煤为保障下游需求提供有力支撑。

运力倾向长协煤

记者了解到,铁路煤运量目前稳定在总产量的60%以上。上半年,国家铁路煤炭运量达到9.61亿吨,同比增长12.4%,煤炭、电煤日均装车同比分别增长12.9%、19.4%。

国家铁路集团货运部主任庄河早前表示,随着动力煤、焦炭以及陆路口岸煤炭运输需求的增加,国铁集团将继续提升煤炭等大宗货物在运输市场的份额。除了统筹优化铁路运输布局,促进晋陕蒙新等主产区煤炭外运合理分工,避免无序竞争、交叉运输等情况,今年还将通过优化调整,缩短运输距离、提高运输时效,进一步降低企业运输成本。

在此基础上,铁路运力持续倾向煤炭中长期合同。“2021年煤炭中长期合同运量较2020年要有所增加,重点增加跨区直达煤和点到点年运量50万吨及以上的合同煤运量。在保证发电供热的

基础上,增加单笔数量10万吨以上的其他用煤运量,重点增加浩吉、瓦日等主要运煤通道和到达京津冀、东北等重点区域的中长期合同运量。”庄河表示。

另据9月底印发的《国家发展改革委办公厅中国国家铁路集团有限公司办公厅关于做好发电供热企业直保煤炭中长期合同全覆盖铁路运力保障有关工作的通知》,对于补签的电煤中长期合同,要做到应保尽保。严禁以抢占铁路运力为目的签订虚假合同,一经发现计入企业信用记录,并在下年度中长期合同签订中实施限制。“各铁路局集团公司对于电煤中长期合同兑现率、发货均衡的供需企业,在2022年度优先配置铁路运量;对于因供需企业自身原因导致中长期合同铁路运量兑现率低的,根据违约程度减少配置2022年度铁路运量。”

打通“最后一公里”

“不同运输方式各有特点,铁运的能耗水平、污染物排放分别是公路运输的1/7和1/13。”交通运输部规划研究院总工程师刘胜强进一步指出,加大铁路煤炭运量具备多重利好,而目前,该比例仍有提升空间。

刘胜强坦言,2010—2020年,铁路货运量呈“V”字型变化,继2016年降至最低值后,2017年重新回升。“不可否认,近两年铁运比重有所上涨,但从这么大力度的货运结构调整来看,运量仅仅恢复到2013—2014年左右水平。以煤炭为代表的大宗货物运输,在部分地区还是以公路为主。”

一位不愿具名的业内人士告诉记者,公路承担着煤炭原产地周边省份短途运输,以及铁路发运场站、港口煤炭物流基地等的集疏运输,这部分运力难以取代。“最后一公里”问题由来已久,但铁路专用线建设至今不及预期。尤其对于企业来

说,可能要花十几亿修建铁路专线,压力非常大。投资高、回收周期长,重点项目按期开工率仅60%左右,不但影响“点到点”的运输效率,也导致运价难以大幅下降下来。”

在刘胜强看来,影响运输选择的直接因素是价格,但铁路与公路合理比价关系尚未形成。“总体上,铁路干线运价处于相对较低水平,可是大部分铁路运输还需两端短驳,其收费水平往往高达全程运价的30%—40%,进而推高了‘门到门’全程运费。此外,公路运价明显低于铁路,运价倒挂现象没有得到根本改变。公路高度市场化,但集约化水平不高;铁路具有天然垄断性,货运服务水平、服务意识与市场需求仍有差距。建议可将晋陕蒙煤炭主产区作为运输结构调整示范区,重点支持物流园区和工矿企业铁路专用线重点项目建设,采取‘财政适度补贴+铁路适度降价+货主适度承担’的方式,提高铁路竞争优势。”

资讯

煤炭行业8项成果获国家科学技术奖

本报讯 11月3日,2020年度国家科学技术奖励大会在北京召开。2020年度国家科学技术奖共评选出264个项目、10名科技专家和1个国际组织。其中,国家自然科学奖46项,国家技术发明奖61项,国家科学技术进步奖157项。煤炭行业再获佳绩,共有8项成果荣获国家科学技术奖。

其中,400万吨/年煤间接液化成套技术创新开发及产业化项目获国家科技进步一等奖。深部煤矿冲击地压巷道防冲支护关键技术及装备、煤与油型气共生矿区安全智能开采关键技术与工程示范、复杂地质条件煤层气高效开发关键技术及其应用、煤矿石炭泥清选高效利用关键技术及应用等四个项目获国家科技进步二等奖。煤矿巷道抗冲击预应力支护关键技术、煤矿井下智能化采运关键技术、复杂环境深部工程灾变模拟试验装备与关键技术及应用等三个项目获国家技术发明二等奖。(林轩)

内蒙古:为每户农牧民至少提供2吨平价煤

本报讯 为保障农牧民冬季取暖有煤烧、买得起,让农牧民温暖过冬,内蒙古自治区政府近日作出决定,为农牧民冬季取暖提供每户不低于2吨的平价煤。

根据决定,内蒙古自治区能源局负责协调落实农牧民冬季取暖用煤的煤源。产煤盟市农牧民的冬季取暖用煤由本盟市落实解决,自身供应能力不足地区的盟市农牧民冬季取暖用煤由鄂尔多斯、呼伦贝尔、锡林郭勒等煤炭主产区帮助解决。

对老百姓普遍关注的煤价问题,决定明确,全区各盟市农牧民取暖用煤价格按不同煤种热值,分别在去年10月底坑口价基础上上浮不超过20%。

为确保安排落到实处,决定要求,由各盟市地方政府承担主体责任,成立工作专班,全流程负责农牧民冬季取暖用煤的物流配送、市场销售和价格监管。(武强)

中煤科工集团一成果达到国际领先水平

本报讯 日前,中国煤炭工业协会在北京组织召开科技成果鉴定会,对中煤科工集团西安研究院有限公司和陕西陕煤韩城矿业有限公司共同完成的“碎软低渗突出煤层区域瓦斯高效抽采关键技术及工程示范”项目成果进行鉴定,认为该成果达到国际领先水平。

该项目立足碎软低渗突出煤层瓦斯区域超前防治需求,以韩城矿区单一煤层开采和保护层开采为研究对象,创立了碎软低渗单一开采煤层顶板梳状钻孔水力压裂区域瓦斯高效抽采模式,提出了中近距离上保护层底板水平长钻孔卸压瓦斯区域拦截抽采技术。该项目成果突破了碎软低渗突出煤层井下长距离、大范围瓦斯预抽技术瓶颈,在韩城矿区王峰矿、桑树坪二号井、下峪口煤矿等矿井开展了工程应用,瓦斯抽采效果大幅提升,取得了显著的经济效益和社会效益。(陈冬冬)

开滦集团多措并举增加电煤供应

本报讯 “开滦集团为缓解我公司所属电厂燃‘煤’之急、保障唐山市电力热力稳定供应发挥了重要支撑作用……”日前,大唐国际发电股份有限公司给河北省发改委发来感谢信,对开滦集团全力以赴保障电煤供应表示感谢。

面对煤炭供应持续偏紧的形势,开滦集团将增产增供作为当前工作重中之重,成立电煤保供专班,统筹各项措施落实落地。要求各矿并在满足正常生产发运的前提下,按最大能力保持电煤储备,到11月中旬应急存储量将达到45万吨。同时,加强对省外生产矿并资源的调配,落实动力煤资源100万吨;对部分矿并的产品结构进行调整,整个供暖季预计增加保供资源80万吨;除保证重点电力企业长协合同量100%兑现,开滦集团还主动与省内其他发电供热企业对接,增加电厂直供数量,保应急、保重点,部分电厂已经签订合同并开始发运。(李晓辉 张磊)



包神铁路:全力保电煤运输

连日来,包神铁路聚焦保供目标,强化调度组织,优化机车资源调配,加强装卸衔接,全力以赴完成电煤运输保供任务。截至11月3日,累计发运煤炭26177.6万吨,日上线机车达297台以上,日编组万吨达98列。李银环/摄

警惕煤价“高伤电低伤煤”

■杨龙

煤炭、电力分处产业链上下游,是一种唇齿相依的协同发展关系。在保供稳价的同时,如何让煤炭和电力产业健康有序发展是值得思考和关注的问题。

从煤炭产业和煤炭企业发展来看,在煤炭供给侧结构性改革的大环境下,面对供需偏紧的市场形势,既促进经济高质量发展,又保障国家能源安全,就需煤炭企业安全环保地增产增供。那么,必要的安全、环保和智能化开采等投入势必也相应增加,加上人员工资、灾害防治治理等支出,煤炭价格就应保持在绿色区间。反之,价格若跌出绿色区间,或者过低,不仅会影响安全经营、经济效益,也会伤害矿井生产积极性,还会对安全环保、技术升级、智能化改造、智慧矿山建设产生影响,不利于整个煤炭行业的持续健康发展。

从电力企业发展现状来看,前期煤价飞涨、电力企业发电成本严重倒挂,严重影响电力市场交易正常开展,并对电网

安全稳定运行及电力平衡带来重大风险。

随着各项保供稳价政策密集出台,现货市场煤价较前期高位已近乎腰斩,动力煤期货市场价格断崖式下跌。同时,在煤企按要求大幅下调销售价格后,电力企业的采购成本也随之大幅下降。可以肯定的是,随着政策效应持续发酵,以及煤炭主产地新核增产能的陆续释放,煤炭价格也会越来越接近绿色区间。

为了更好地促进煤炭和电力产业健康有序发展,笔者认为,保供稳价亟需建立或完善能够促进煤电双方持续健康发展的良性体制机制。首先,保供稳价需煤电双方坚持“基准价+浮动价”中长期定价机制不动摇。实践证明,践行好“基准价+浮动价”的煤炭中长期定价机制,煤、电双方都将受益。既可使煤价保持在合理区间内,也有利于电企采购和储备煤炭,使库存维持在合理水平,实现煤电产业联动协同发展。反之,在履约过程中,任何一方打折扣,或者执行不到位,

就会影响该机制的正常运行,也不可避免会给另一方的发展带来不利影响。

笔者认为,在保障国家能源稳定供应和安全的前提下,相关部门和行业协会需要结合国内外能源供需的大环境和国内煤、电产业运行实际,适时对煤炭中长期定价机制进行完善或者适度微调,尽可能避免煤价剧烈震荡,规避产业链风险和拉闸限电等给能源安全、经济可持续发展带来的潜在重大风险。

其次,制定出台煤价调控政策时要保持连续性和系统性、协同性。在煤炭市场自身调控失灵、失真的情况下,行政调控煤价理所应当,沉疴用猛药无可厚非。但要警惕煤炭“价高伤电、价低伤煤”的现象,避免“一刀切”、“运动式”降煤价,给保供稳价和煤炭产业链上下游的持续发展留下“后遗症”。

值得注意的是,无论是相关部门监管,还是行业协会倡导,亦或是煤企自主带头降价,都要考量市场的反应和产业链

各方的可承受度,避免出现断崖式下跌或者报复式上涨。同时,也要打破本位主义,形成大协作格局,增强政策制定和执行的系统性、整体性、协同性。

最后,在煤价调控过程中,政策调控应循序渐进,而不宜转弯过急。近一段时间,经过各方共同努力,煤炭供需形势逐步好转,这是各方所期待的。但来之不易的调控成果还需持续巩固。面对复杂多变的形势,以及突发事件或不可控因素带来的不确定性,需要煤炭、电力产业链参与各方保持客观、理性。保供稳价相关政策效应显现需要一个过程,不可操之过急,否则其实际效果可能事与愿违。

(作者供职于陕煤运销集团)

