内蒙古前三季度煤炭进口量同比增长21.8%

陆路煤炭进口显现竞争力

■本报记者 杨沐岩



10月20日,内蒙古公布今年前三季度外贸进出口情况,其中,煤炭进口量6391.3万吨,同比增长21.8%。在今年印尼煤炭出口量下降、国际煤炭海运成本上升背景下,凭借陆上口岸优势,内蒙古煤炭进口在全国占据重要地位。

近期,冷空气频繁影响,北方地区气温走低,“迎峰度冬”用能高峰即将到来。陆路煤炭进口的口岸紧邻华北、西北的用户,公路和铁路运输也有组织灵活的特点,今冬陆路进口煤炭的供应补充价值或持续提升。

未来,随着跨境铁路建设推进,我国陆路进口煤炭的运量和经济性有望进一步提升。但进口煤炭的稳定供应,不仅取决于来源国或运输方式,矿山生产、跨境运输、口岸通关和境内集疏运,任何一环受阻,都会直接影响煤炭实际到货。因此,发挥铁路、公路、海运各自的优势,综合考量运输距离、采购规模、用煤需求等信息,构建“海陆并举”的进口煤输入方式十分重要。

■■陆上口岸优势扩大

2025年,进口煤炭占国内煤炭总供给约9.2%,是我国煤炭供应的重要补充。以印尼煤为例,2025年,我国自印尼进口煤炭约2.11亿吨,占我国煤炭进口总量的43%。福建一座电厂的相关负责人向《中国能源报》记者表示,印尼产的动力煤灰分低、热值高,掺配燃烧省燃料、排放低,尽管今年涨价幅度不小,电厂还是会主动购买印尼煤。

2026年以来,印尼煤炭供应因政策和气候原因减少,推高了全球煤炭价格。而作为全球煤炭贸易的核心运输方式,海运承担着全球90%以上的煤炭跨境贸易,其成本也不断上升。

在海运成本上升、部分海运煤供应趋紧的情况下,蒙古国和俄罗斯的陆路进口煤炭为我国提供了重要的补充渠道。凭借陆上口岸优势,内蒙古1—9月进口煤炭6391.3万吨,同比增长21.8%,高于全国2.2%的增幅。

中国矿业大学(北京)管理学院副教授高俊莲在接受记者采访时表示,陆上口岸的优势体现在多方面。“国际航运出现运费上涨或船期波动时,陆路通道可以分担部分供应风险,这是今年陆路煤竞争力提升的重要原因。同时,内蒙古口岸紧邻华北、西北的焦化、钢铁和部分电力用户,有条件缩短供应链,减少中转环节和库存资金占用。陆路煤炭进口的组织方式也很灵活,企业可以根据通关能力和生产节奏,安排较为连续的分批到货,长协和政府间合作机制也提高了供应的可预期性。”

但高俊莲也指出,陆路运输仍有“硬约束”。“蒙古国、俄罗斯铁路与我国铁路轨距不同,跨境需要换装或换轮,会增加时间和费用。公路运输旺季容易出现车辆排队和压车,而冬季严寒、风雪和道路结冰,也会给运输带来额外压力。此外,陆路进口煤的辐射半径有限,仍主要集中在‘三北’地区。”

■■补充价值或持续提升

高俊莲指出,供应是否稳定,不能只看来源国或运输方式,要综合分析从矿山到用户的整个链条。矿山生产、跨境运输、口岸通关和境内集疏运,任何一环受阻,都会直接影响煤炭实际到货。

以蒙古国煤炭为例,蒙古国与我国接壤,主要煤矿距中蒙口岸较近,煤炭出口高度依赖中国市场,两国在通关、运力组织上已形成较为成熟的合作机制。呼和浩特海关副关长张径舟表示,海关今年以来持续推进跨境贸易便利化,对蒙俄TIR运输实现“当日申报、当日办结、一车直达”,通关效率提升50%以上。

此外,内蒙古的甘其毛都、策克等口岸持续推进智能通关、无人驾驶跨境运输和跨境铁路等基础设施建设,通道能力稳步提升。行业统计显示,1—9月,我国从蒙古国进口动力煤2778.7万吨,同比增长39%。蒙古国也是我国炼焦煤的重要进口来源国,1—9月,经内蒙古口岸进口的炼焦煤占全国炼焦煤进口总量的53%。

临近“迎峰度冬”,高俊莲认为,今冬陆路进口煤对邻近地区和适配用户的补充价值有望进一步体现,但实际增量取决于可进口资源、口岸通关能力、境内运力和到厂价格。“就今冬进口煤炭供应而言,总体平稳可期,但需要重点防范阶段性、区域性和煤种之间的波动。陆路进口要关注严寒天气、口岸通行和铁路公路衔接。汇率和国内外煤价变化,还可能使一些进口订单签约时具有经济性,到货时却失去价格优势。”

高俊莲进一步指出,判断今冬进口煤炭供应是否平稳,不能只看国际市场“有没有煤”,还要看国内企业“买不买得起”、运输通道“顺不顺畅”、到货时间“对不对得上”。“我国冬季保供仍应立足国内生产、运输和储备体系,进口发挥补充和调节作用。对企业而言,较为稳妥的做法是提前衔接煤源和运力,根据运输周期合理安排库存,并在不同供应渠道之间保留调整空间。”

■■稳定供应仍需“海陆并举”

从供应渠道看,今年以来,我国动力煤进口结构加快重塑,来源国转向“多元分化”。前三季度,蒙古国成为主要动力煤供应国中唯一实现累计正增长的来源国;9月,我国进口澳大利亚动力煤727.4万吨,环比增长35%,同比增长27%,澳大利亚成为当月唯一实现同环比双增的主要来源国。

对于煤炭进口格局的变化,高俊莲认为,这主要由于市场对价格、供应条件和运输成本变化作出的理性调整,“印尼煤占比下降”本身并不是目标。而从进口来源结构看,多元化有利于提升供应链韧性。当某一来源国出现生产、政策或运输扰动时,其他来源可以形成补充,企业的采购选择和议价空间也会随之扩大。

但多元化与否,不能只用来源国的数量衡量。来自不同国家的煤,如果集中经过同一条航线或同一个港口,仍会面临共同的运输风险;不同来源的煤种如果无法满足同一类用户的需求,也难以相互替代。因此,发挥铁路、公路、海运各自的优势,综合考量运输距离、采购规模、用煤需求等信息,构建“海陆并举”的进口煤输入方式十分重要。

高俊莲指出,真正的煤炭进口的多元化应当包含来源国、煤种、运输通道和合同安排等多个维度。“多元化采购和海陆通道互补有条件成为长期方向,但各来源国的份额仍会随市场变化而动态调整,不会简单地沿某一方向持续演变。同时,进口多元化也不意味着进口总量必然持续增长。随着国内能源结构转型和‘双碳’目标推进,进口煤的角色将更多体现为煤种补充、区域调剂和风险缓冲。”

“对我国而言,较为理想的格局,是以稳定可靠的国内供给为‘压舱石’,以多来源、多通道的进口体系增强调节能力,使煤炭供应既有经济性,又能从容应对突发变动。”

图片新闻



10月28日,安徽省芜湖市繁昌区平铺镇岱湖滩“渔光互补”光伏电站内,工作人员开展发电设施巡检。

该项目是当地绿色发展标志性工程。企业主动靠前服务,有序推进配套电网建设、设备巡检、隐患排查等工作,持续强化供电保障,助力清洁能源稳定消纳,推动生态保护与绿色能源协同发展,实现经济效益、生态效益双赢。

人民图片

关注

带电作业护航公交枢纽 助力智能城市交通升级

本报讯 近日,浙江省嘉兴市平湖市通用电气安装有限公司顺利完成智能化城东公交枢纽中心的高压进线电源带电搭头作业,全程实现沿线用户“零感知、零停电”,既保障了周边居民的正常用电,又按期完成公交枢纽供电配套施工,为市民智慧出行筑牢电力支撑。

为最大限度降低施工对居民的影响,该公司将“不停电作业”作为首选方案,采用带电作业方式完成全部电源搭接。作业前,多次组织现场勘查,精准摸排每一处线路与周边环境,“一站一策”制定作业方案与应急预案;明确人员分工,对作业人员开展专项安全技术交底,配齐检验合格的绝缘手套、绝缘毯等防护工器具,并提前与公交集团、属地政府沟通,明确施工现场方案。

经过连续作业,公交枢纽中心电源点全部搭接成功,送电完成后,智能化公交站枢纽中心将全部投入使用。智能化公交站枢纽中心将成为集“交通+生活”于一体的智慧低碳枢纽,进一步优化市民出行环境,提升城市交通承载能力。

本次带电作业真正实现了“施工不扰民、用电零中断”。平湖市通用电气安装有限公司将持续加强不停电作业能力建设,通过更加精准、更高效的作业模式,提高设备管理质效,为民生工程提供更加稳定的用电保障。(李超)

多方协同共建换电产业生态

■本报记者 姚美娇

在多元化的能源补给路径中,换电模式凭借高效、便捷等多维优势,发展热度持续攀升。宁德时代推出重卡“电电增程”版全场景方案及骐骥换电全生态解决方案,发布即量产,首批落地签约1.3万台。中国邮政、顺丰速运、申通快递等企业签署合作协议。

今年以来已有包括宁德时代在内的多家电池制造商及整车厂从资本投入、模式创新等维度加码换电赛道,推动换电模式发展提速升级。受访人士分析,伴随技术创新迭代、补能网络不断加密、产业体系持续完善,换电模式有望拓展至更多应用场景,与超充在不同场景和用户群体中形成互补共存格局,共同推动补能配套发展。

■■产品端持续进阶

换电模式兼具成本与效率优势,目前在乘用车和商用车领域均有一定规模应用,其中在商用车领域应用较为广泛。以电动重卡为例,该类车型电池容量大、单日补能次数多、充电时间长,采用换电后可有效缩短补能时长,保障运输效率。

据悉,宁德时代提出的“电电增程”方案,核心为“A+B”两套电池解耦。A包是底置换电块,B包是增程电池。在运营环节,传统换电车辆为保证到站后能完成换电,回仓SOC普遍保留在30%左右,电池实际可用容量被占用;增程包兜底后,底换主驱电池可深度放电至5%以下,单趟可用电量显著提升。另外,车电分离下,底换电池采用租赁,用户购车时只需买下整车和增程包,前期一次性投入被压低。

宁德时代测算,以日均运输400公里计算,“电电增程”单车年补能成本较柴油车节省13万元;综合全周期测算,3年总拥有成本较电池买断车型省7万元,较柴油重卡省超46万元。

标准化是规模化的前提。骐骥换电发布两款标准化换电块,与“电电增程”的电池包组成双核架构,未来可开发不同化学体系和不同电量的电池包,适配全场景。

宁德时代重工业务部执行总裁王静竹判断,2027年国内重卡整体规模预计达到80万辆,按照电动化率50%,将有40万辆左右新能源重卡。其中,换电重卡将达到20万辆,“电电增程”产品将会是主力。

■■产业链协同趋势显现

产品进阶的同时,完善的补能网络也是换电模式规模化发展的重要支撑。据宁德时代披露,骐骥换电已跑通广东至上海、成都至武汉、沧州至榆林、宁德至厦门及海南环岛五大干线,全网稳定运营里程超过500万公里。按照规划,骐骥换电将在2026年底建成900座换电站,2027年增至2000座,并以布局1万座换电站为长期目标。

事实上,在产业布局上,宁德时代正持续扩充补能业务版图,通过与企业签署战略合作协议、成立合资公司等方式加速向充换电赛道延伸,年内多项合作相继落地。10月22日,北汽集团与宁德时代签署百万换电战略合作协议。双方将立足全链条深度协同,在整车开发、换电电池供给、换电网络、电池银行、商业模式创新等领域展开合作,推动产业标准化、规模化发展。

10月19日,引望、宁德时代与时代电服正式签署战略合作框架协议。三方将聚焦智能换电生态建设,打造面向自动驾驶时代的无感补能新体验。

“对电池制造企业而言,换电业务能够与现有主业形成协同,拉动电池产品出货量,实现自产自销。同时,换电站也可以与光伏发电、储能系统实现深度融合,这也将进一步带动其储能电池销售。”一位锂电行业分析师向《中国能源报》记者表示。

在受访人士看来,前述合作的密集落地,也反映出产业协同效应持续凸显。现阶段,换电市场格局正从过去的单一企业试点探索向多方联合共建生态转变,电池制造商、整车厂等多方力量通过资源共享、商业模式创新等方式共同推动换电模式发展。随着站点覆盖密度提升以及企业合作边界不断拓宽,换电模式的推广与落地速度有望进一步加快,赋能更多场景的电动化渗透。

■■与超充互补共存发展

值得一提的是,从行业整体趋势来看,补能体系呈现多元化发展态势。在换电模式升温的同时,各大电池制造商也持续将“超充技术”作为核心攻坚方向,从2C慢充到3C快充,再到如今4C、5C乃至6C的快速迭代,充电倍率呈现阶梯式跃升,与换电形成“双轨并行”的产业格局。

除“电电增程”换电方案外,宁德时代日前推出四款充电产品,为标载倒短、工程自卸、山区港口窄路、长途干线四类场景分别提供差异化解决方案。“随着‘电电增程’产品的落地和骐骥换电生态的完善,换电模式将和充电模式二分天下。”王静竹表示。

除了宁德时代,蜂巢能源、欣旺达、亿纬锂能等厂商也已推出多款超充产品。7月,蜂巢能源发布混合固液6C超充电芯,容量150+Ah,对应120+kWh电池包,能量密度高达233Wh/kg,峰值8C快充加持下,7分钟完成10%—80%SOC补能;5月,欣旺达动力发布HEV高功率电池解决方案,凭借超15000W/L的功率密度与超过50000次循环的超长寿命,确保10年30万公里功率零衰减。

业内普遍认为,当前市场竞争中,为用户提供多元化、差异化、场景化的补能选择,已经成为企业产品竞争力的重要组成部分。超充与换电并非对立替代关系,而是各有所长、互为补充,根据不同运营场景和需求灵活选择。

“比如在长途干线运输场景,采用超充技术更为适宜;而对于固定线路的封闭区域运营,换电模式则更具优势。”国际智能运载科技协会秘书长张翔此前接受《中国能源报》记者采访时指出,“换电重卡中的电池管理成本相对更低,换电站可统一安排充电、检测等工作。并且电动重卡多用于港口、矿山、钢厂等特定场景运输,路线固定、里程可预测,便于布局换电站。这些场景对车辆出勤率要求高,换电模式可以保证车辆高效运营。”