

目 录

[铁路物流方面 3](#_Toc529777372)

[煤炭运输形势将迎来哪些改变？ 3](#_Toc529777373)

[“北煤南运”战略通道打通“天堑” 6](#_Toc529777374)

[国家发展改革委经济贸易司副司长吴君杨：贸易畅通和物流顺畅是世界经济发展不可或缺的力量 6](#_Toc529777375)

[运输结构调整，前三季度铁路货运完成营业性货运量367.4亿吨 11](#_Toc529777376)

[七大转变勾勒我国集装箱铁水联运发展未来格局 15](#_Toc529777377)

[煤炭方面 21](#_Toc529777378)

[四大煤种最新走势 21](#_Toc529777379)

[港口煤价跌宕起伏 年底煤市继续看好 24](#_Toc529777380)

[煤炭业：进退并重实现结构性去产能 25](#_Toc529777381)

[十九大理论新视野·以新气象新担当新作为加快推进全面振兴 29](#_Toc529777382)

# 铁路物流方面

## **煤炭运输形势将迎来哪些改变？**

随着国务院办公厅印发的《推进运输结构调整三年行动计划（2018—2020年）》以来 ，《行动计划》旨在在京津冀及周边地区、长三角地区、汾渭平原等区域推进大宗货物运输“公转铁、公转水”，对全国货物运输结构进行优化。2020年实现全国铁路货运量较2017年增加11亿吨、水路货运量较2017年增加5亿吨、沿海港口大宗货物公路运输量减少4.4亿吨的目标。

煤炭“去产能”政策实施以来，国内煤炭产能加速向“三西”地区集中，“三西”地区煤炭产能集中度从2016年的64%快速升至2018年9月的70%。产能快速集中的同时，“三西”地区外运通道建设却未及时跟上进度。同时，津冀鲁等地15个港口集疏“公转铁”带来的运力转移也对铁路运输产生了较大的挑战。之前有关部门关于提升煤炭运力的措施不断出台，《行动计划》详实、全面、系统地对未来大宗商品运输结构调整进行了规划，未来煤炭运输形势将发生哪些变化？我们邀请了一些业内专家为大家解读。

据统计，当前全国煤炭铁路年运输能力在30亿吨左右，“三西”地区对外煤炭年运力为14.5亿吨，占比48.3%，这与“三西”地区70%产能集中度严重不匹配，用煤高峰期铁路运力偏紧风险仍在。此外，物流园区、工业园区专用铁路线和港口配套铁路设施并不健全。内陆地区由于南下铁路运力不足，主要依靠铁水联运，但配套的码头、主要干线航运能力也不足。

《行动计划》进一步明确了大型企业以及物流园区铁路专用线建设、构建门到门接取送达网络、完善内河水运网络等，这一系列的举措将完善从产地至终端的各个运输环节，有效提高全国煤炭运输的运力及效率。

提升主要物流通道干线铁路运输能力，将对煤炭中长途公路运输形成明显挤压，通过铁路主要干线硬件设施的不断完善以及运输调度网络的进一步优化，将有效提升煤炭由产地到消费地或中转港的运输能力，为“公转铁”创造条件。大型煤矿铁路专用线的建设，煤矿可以直接装火车发运，减少了原来由煤矿汽运短倒至物流园落地再装车的运输环节，同时降低了煤炭物流环节的成本。

第一，铁路建设推进加速国内煤炭运输格局的变化，蒙华铁路等的建设开通便利了北煤南下，一则运输环节减少；二则运输成本下降。蒙华铁路开通后将使北方港口的煤炭调入量和下水量下降，港口运行状态对煤炭市场影响或减小。

第二，公路运输的超限治理促使部分矿区至园区的短倒运费增加，煤炭运输成本增加。

近年来，煤炭产业集中度大大提高，加上北方“公转铁”的持续推进，给既有的铁路运输能力带来较大挑战。2018年以来，铁路有关部门也在不断进行运力提升工作，蒙冀线、瓦日线等线路运力不断增加。按照全年规划来看，2018年煤炭铁路运力将提升1.5亿吨。但煤炭铁路运输南下运力不足、铁路短驳设施不健全、铁水联运存在的问题仍待解决。本次《行动计划》的全面实施或将进一步优化我国现有大宗货物运输格局，有效提升煤炭从铁路至港口、港口至终端的集散能力。

一方面，煤炭公路运输规模将会大大缩减。如果《行动计划》严格实施，下游用煤企业纷纷建设铁路专用线，并将原料煤、燃料煤改由铁路运输，公路煤炭运输规模必然会受到显著挤压。

另一方面，部分中小贸易商将会被淘汰出局。公路运输以灵活性著称，公路运输的煤炭其采购和流向均具有较高的灵活性，这也是不少中小贸易商生存的基础。如果多数煤炭改为铁路运输，煤源和流向均会变得相对稳定，煤源和流向稳定之后，煤矿和下游用户更多的直接对接必然会成为趋势，此时大量中小贸易商将失去生存空间。

## **“北煤南运”战略通道打通“天堑”**

长远来看，10月18日，由铁四院设计、中铁十一局施工的蒙华铁路汉江特大桥主桥顺利合龙，为蒙华铁路全线按期通车奠定坚实基础。 该大桥位于襄阳市境内，全长5915.85米，是蒙华铁路重点控制性工程之一，是目前国内同类型重载铁路跨度最大的斜拉桥。

蒙华铁路是世界上一次建成最长的重载煤运铁路专线，是“北煤南运”新的国家战略运输通道，北起内蒙古浩勒报吉站，终点到达江西省吉安市，规划设计输送能力为2亿吨/年。其中湖北段长330.6公里，途经襄阳、荆门、荆州三市，沿途共设13个车站。

## **国家发展改革委经济贸易司副司长吴君杨：贸易畅通和物流顺畅是世界经济发展不可或缺的力量**

2018年是中国改革开放40周年，40年来中国坚持对外开放的基本国策，在平等、互利的基础上积极参与国际经贸合作，对外贸易实现了较快发展。贸易结构不断优化，贸易领域不断拓展，贸易方式不断创新。中国已经先后与24个国家和地区签订了自由贸易协定，贸易伙伴遍布全球230多个国家和地区。2017年中国的进出口贸易总额达到4.1万亿美元，是改革开放之初的199倍，占国际市场的份额稳定在11%左右。其中一般贸易占比，机电产品进出口占比均超过50%。2017年中国的服务进出口总额达到了6957亿美元，占国际市场的份额为6.6%左右。目前，中国已成为全球第一大货物贸易国，第二大服务贸易国。

40年来，中国深化改革，扩大开放，全面履行中国加入世贸组织的承诺，推动贸易自由化、便利化。通过对外贸易，全面参与全球资源配置，深度融入了全球产业分工和供应链体系，与众多的贸易伙伴走上了合作共赢的道路。中国的对外贸易已经成为世界经济的重要力量。11月1日，中国政府主动下调了1585个税目商品的进口关税，关税水平由上年的9.8%下降至7.5%。本届进口博览会的举办，是中国积极扩大进口的创新实践，本次博览会为各国的企业提供了展示品牌与参与中国市场的良好机遇，将成为中国与世界各国合作共赢的重要平台。

**中国物流业发展令人瞩目**

全球贸易和国际物流互为依托和支撑，国际物流是国际贸易有利的保障。贸易的扩大，又为物流的发展开拓了新的空间。在对外贸易实现了历史性跨越的同时，中国的物流业也取得了令人瞩目的发展成就。

**一是行业规模快速增长。**全社会货运量从改革开放初期的32亿吨，增长到480亿吨。货物总量和货物周转量连续多年稳居世界第一位。据统计，全社会物流总额从1991年的3万亿美元，增长到2017年的253万亿美元，增长了80多倍。2017年中国全年的快递业务量超过400亿件，居世界首位。基本构建起了联通国际、覆盖全国的快递服务网络。

**二是基础设施不断完善。**截止2017年年底，铁路、公路的运营总里程分别超过12万公里和470万公里。万吨级以上的港口泊位有2300多个，全世界的10大港口当中有7个在中国。民用机场超过220多个，建成的铁路专用线超过1.8万公里。全国通用营业性的仓储面积超过10亿平方米，运营、在建和规划的各类物流园区超过1600多个。

**三是国际物流功能逐步拓展。**来自巴西40万吨的铁矿石的船在青岛停泊，满载着中国义乌小商品的集装箱奔向世界各地。2017年中国跨境电子商务进出口商品的总额超过9百亿元人民币，海外仓、国际直邮等国际物流新模式不断涌现。中欧班列累计开行已经超过一万一千列，航线有65条，通达欧洲15个国家，为沿线各国的经济贸易发展开辟了新的道路。

**四是营商环境持续改善。**近年来，按照党中央、国务院的决策部署，相关部门在深化物流领域“放管服”改革，着力优化物流领域的营商环境。今年5月份，国家将交通运输服务增值税的税率从11%下调到10%。两个月后，中国政府公布的外商投资准入负面清单，明确取消铁路干线路网建设运营，以及国际船舶代理须由中方控股，进一步打开了物流领域开放的大门。根据世界银行2018年发布的物流绩效报告显示，中国的物流绩效在全球160多个经济体中位居26位，在同等收入水平的各国中，中国位居前列。中国的物流企业有能力为在华生产经营的各国企业，提供高效、便捷、现代化的物流服务。中国的物流企业能够给在华生产经营的企业，增强国际竞争力。

**中国物流业发展潜力巨大**

从另一个方面来看，在取得成绩的同时，也注意到中国的物流业发展与发达国家相比，还有很大的提升和发展空间。但这同时也意味着中国企业与其他国家企业，还有着众多的市场合作机会有待进一步发掘。比如说适应中国消费升级的需要，中外企业可以合作，将来自五大洲的商品送到中国消费者的手中。比如中欧班列“重去轻回”，在座的中欧班列运营公司可以和与会的来自相关国家的大型生产制造企业，进行专门的对接。开发定制“量身订作”的中欧班列的服务产品，加强国际物流的组织。再比如说提高贸易的便利化水平，可以进一步为中国与贸易伙伴带来物流的实效与商机。

作为世界的第二大经济体和第一大货物贸易国，中国的物流市场规模巨大，充满发展潜力和市场空间。将发达国家的先进发展理念，科学的管理模式，创新的业务模式和中国的物流市场相结合，将迸发出蓬勃的活力，必将为全球的物流业变革创新，为国际贸易发展注入强劲的动力。

经济全球化和贸易自由化，是不可逆转的历史大趋势，通过合理的国际产业价值链分工，将使各国企业在世界范围内实现市场资源的最优配置和成本的有效控制。贸易畅通和物流顺畅，是推动世界经济发展不可或缺的重要力量，符合世界各国的根本利益、长远利益和共同利益。

古丝绸之路的驼队打通了贯穿欧亚大陆的贸易通道，大航海时代的新航路开启了东西方贸易交流的新纪元。近代海洋运输的集装箱革命，有力的推动了贸易全球化进程。在构建全球自由贸易体系和开放性世界经济的历史进程中，物流将继续扮演重要角色。相信通过开放、共享中国广阔的物流市场，通过中国企业与海外企业加强贸易渠道和物流网络的有效对接，将进一步发挥双方的比较优势，推动国际物流发展水平的提升，为深化国际经贸合作奠定更加坚实的基础。为促进经济全球化向开放、包容、普惠、平衡的方向发展，创造积极条件。为构建人类命运共同体作出积极的贡献。

## **运输结构调整，前三季度铁路货运完成营业性货运量367.4亿吨**

2018年前三季度货运保持较快增长、结构调整取得积极进展，主要指标保持在合理区间、符合预期。具体情况如下：

**第一，交通固定资产投资高位运行。**前三季度，交通固定资产投资完成2.28万亿元，同比增长1.4%。公路水路完成投资1.65万亿元，同比增长0.4%，完成全年1.8万亿元任务目标的91.8%。其中，高速公路完成投资7026亿元，同比增长12.0%，普通国省道、农村公路分别完成投资4717亿元和3548亿元，同比分别下降14.4%和1.3%，水运建设完成投资812亿元，同比下降7.9%。

**第二，客运结构进一步优化。**前三季度，完成营业性客运量135.6亿人，同比下降3.4%。高速公路私家车通行量达61.7亿辆、同比增长9.4%。营业性客运中，铁路客运量同比增长9.3%，其中高铁客运量占比超过五成，公路营业性客运量同比下降6.7%，水路客运量同比下降0.9%，民航客运量同比增长11.6%。

**第三，货运保持较快增长，铁路货运比重有所提高。**前三季度，完成营业性货运量367.4亿吨，同比增长7.0%，其中一、二、三季度分别增长6.3%、7.4%和7.2%，各季度增速均保持在6%以上，增长的稳定性和持续性较强。从不同运输方式看，铁路货运量同比增长7.9%，占全社会比重达8.1%，同比有所提高，其中铁路煤炭运量增长10%左右、对货运增量的贡献率超过70%；公路货运量同比增长7.5%，高速公路货车流量增长9.0%；水路货运量同比增长4.1%；民航货运量同比增长6.0%。快递业务量持续高速增长，完成业务量347.4亿件，同比增长26.8%。

**第四，港口货物吞吐量平稳增长。**前三季度，规模以上港口货物吞吐量完成99.5亿吨，同比增长2.6%，其中三季度增长2.7%，与上半年基本持平，内、外贸吞吐量分别增长2.7%和2.3%。从重点货类看，煤炭、原油、液化气外贸进港量分别增长10.2%、4.9%和30.5%，集装箱吞吐量增长4.9%，铁矿石外贸进港量下降1.7%，砂石等矿建材料吞吐量下降1.0%，这是港口生产结构调整、转型升级的具体体现。

同时，重点经济工作稳步推进，以补短板为重点的交通运输供给侧结构性改革持续深化，服务三大攻坚战取得积极成效，支撑国家重大战略顺利实施，“四好农村路”建设加快推进，交通运输安全生产监管不断加强。四季度，交通运输部将坚决贯彻党中央、国务院决策部署，全面做好各项工作，确保完成全年目标任务，推动交通运输经济平稳运行、实现高质量发展。

近几年，虽然我国交通基础设施建设成效显著，但货物运输结构问题依然突出，主要表现在四个方面：一是综合运输体系结构不合理，公路货运量在全社会货运量中占比过高，铁路货运量占比不断下降；二是公路承担了大量大宗货物中长途运输任务，铁路、水路运输低成本、低能耗的优势未能充分发挥；三是综合运输组织化水平不高，沿海港口集装箱海铁联运比例仅为2%左右，较欧美国家20%左右的水平还存在较大差距；四是基础设施衔接不顺畅，“连而不畅、邻而不接”问题突出，导致货物倒装次数过多，增加物流成本。

中央经济工作会议、中央财经委员会第一次会议先后对调整运输结构工作作出重要部署。为深入学习贯彻习近平总书记、李克强总理等中央领导同志关于运输结构调整工作的重要指示精神，交运运输部牵头成立专门工作组，开展专题调研，系统分析论证，广泛听取意见，起草了推进运输结构调整三年行动计划。9月17日，国务院办公厅正式印发《推进运输结构调整三年行动计划（2018-2020年）》。为贯彻落实《行动计划》，交通运输部会同相关部门起草了《交通运输部等九部门贯彻落实<推进运输结构调整三年行动计划（2018-2020年）>的通知》，将于近日印发。《通知》细化分解了任务目标，明确了相关工作部署，当务之急是在京津冀及周边地区推进实施九大工程，打造运输结构调整示范区。随着《行动计划》各项政策措施的落地实施，必将对提升运输效率、促进行业转型升级和节能减排带来显著的影响。

**一是将有效提升货物运输组合效率。**《行动计划》提出提高运输组织水平，创新优化铁路运输组织模式，推动道路货运行业集约高效发展，充分发挥各种运输方式比较优势和组合效率。同时，通过推动大宗货物向铁路和水运转移，有效解决公路过多承担大宗货物中长距离运输问题，切实提高运输效率和工作效能。

**二是有力促进货运行业转型升级。**以运输结构调整为契机，各种运输方式将进一步深度融合，比较优势和组合效率充分发挥，“宜铁则铁、宜水则水、宜公则公、宜空则空”的综合运输服务体系将逐步建立，有效促进行业转型升级，推进交通运输高质量发展。

**三是将有效促进行业节能减排。**《行动计划》提出到2020年，全国铁路货运量增加11亿吨，水运货运量增加5亿吨，沿海主要港口公路货运量减少4.4亿吨，实现上述目标，预计三年累计可减排氮氧化物110万吨、细颗粒物5.5万吨、二氧化碳1亿吨，可有力支撑打赢蓝天保卫战、打好污染防治攻坚战。

## **七大转变勾勒我国集装箱铁水联运发展未来格局**

2017年全国规模以上的港口完成集装箱铁水联运380万标箱，铁水联运进入快速增长期。到2020年，全国铁路货运量相比于2017年将增长30%，增加11亿吨，全国水路货运量将增加5亿吨，增长7.5%，重点港口铁水联运增长10%。

当下，虽有同质竞争激烈、信息互通水平亟待提升、基础设施衔接不畅等新老问题叠加，但我国集装箱铁水联运发展势不可挡，大中型航运企业也在积极拓展全程供应链服务能力，力争在铁水联运的发展中抢占发展先机。

**总体运量扩大 服务网络拓宽**

我国集装箱铁水联运发展趋势良好，总量规模不断提升。目前，铁水联运服务网络范围更加广泛，据统计，沿海及内河港口共开行集装箱班列线路达到322条，国内集装箱班列线路基本覆盖除西藏外全国主要省区。

行业各方对我国集装箱铁水联运给予了大力支持和关注。交通运输部与国家发展和改革委员会通过示范项目的开展不断引导各方企业参与集装箱铁水联运的发展。很多航运企业积极尝试整合航运、港口、拖车、驳船、铁路、仓储中心、电商平台等物流环节及各类资源，探索覆盖“门到门”全程供应链服务能力。“2014年10月，上海中谷物流股份有限公司（简称中谷物流）成功开通大连、营口至东北三省的铁路集装箱‘大列’，成为国内开通集装箱专列仅有的三家企业之一。目前，中谷物流集装箱铁路快线已通达东北、华北、西北、华东、华南、西南等地区。以标准化的集装箱为载体，以互联网大数据为依托，为工农商贸提供绿色环保高效便捷的多式联运的门到门物流服务商，是现今很多航企的努力方向。”中谷物流相关负责人表示。

交通运输部水运科学研究院物流工程技术中心主任邓延洁表示，近年来，我国集装箱铁水联运货运量不断扩大，今年前8个月全国集装箱铁水联运同比增幅进一步提高到32%。铁水联运服务国家战略能力也进一步加强，15个沿海及内河港口开行国际班列线路44条，形成了“一带一路”国际物流大通道在港口的有机衔接。综合服务功能不断创新，在全程物流供应链服务以及商品汽车、冷链物流等方面均有较大发展。我国集装箱铁水联运发展已经形成了政企合力推进、市场广泛参与、能力不断提升、功能逐步完善的发展局面。

**同质竞争激烈  信息互通亟待提升**

在取得显著发展成绩的同时，一些老问题和新时期面临的新问题也同时存在。“信息互联互通水平仍亟待提升、基础设施在某些港口仍衔接不畅、能够提供全国性网络化服务的经营主体仍十分缺乏、铁水联运全程运输成本和时效仍无明显优势等老问题，以及新时期新出现的缺乏全国性统筹规划、同质竞争激烈等新问题同时存在，不利于集装箱铁水联运的优势发挥、效率提升、创新发展，仍制约着集装箱铁水联运的高质量发展。”邓延洁说。

针对新老问题，仍需政企合力持续解决和推进。邓延洁表示，政府需要为企业发展营造良好环境，从顶层设计方面统筹全国港口铁水联运系统的发展，完善多式联运信息共享机制和标准，强化公路行业治理，引导公路运价回归合理水平，大力培育多式联运经营人，同时在基础设施建设等方面给予企业更多的扶持。相关企业要通过创新发展，不断扩大经营范围和物流服务网络，创新运营组织模式，构建新平台，发展新业态，加强企业间的合作，为客户提供多样化、个性化、高品质的多式联运全程物流服务。

很多航企拓展业务范围，联合供应链上下游企业开展铁水联运业务，共同提供更加完善的运输服务。中谷物流相关负责人介绍，铁水联运依旧是公司今后发展的重点方向。近日，中谷物流与中铁集装箱有限公司（简称中铁集）正式签订战略合作协议，双方通过合作协议，在铁水联运、资源配置、客户开发等方面共同发展，进一步发挥各自优势，进行战略层和业务层的深入合作，达成铁运、海运有机融合的目的，实现二者有效衔接。“实现一票到底、一箱到底，让客户感受到高效、便捷、快速的服务体验，是现今航运企业的发展方向。中谷物流将配合中铁集，共同将一条条海铁班列开通起来。我们期望，未来铁路运输的30%，属于铁水联运。”中谷物流相关负责人说。

据了解，近来，航运企业与中国铁路间合作愈加密切，航运与铁路之间加强互联互通，铁水联运衔接更为顺畅。航运企业与中国铁路合作发展运营创新组织模式，促进了铁水联运的高速发展。

未来，我国港口集装箱铁水联运的发展总体格局可能有几个转变。邓延洁表示，**发展战略将从铁水联运单一发展到同中欧班列对接形成与“一带一路”一体化发展；网络布局将从现在的布点铺线阶段逐步向构筑运营网络阶段转变；节点布局将从多点并重向枢纽集中转变；发展模式将从单一的运输服务向物流、金融等一体化服务和定制化、多样化服务转变；市场重点将从中长途向中短途市场并举转变；重点货源将从粮食、建材逐步向冷链、商品汽车、日用消费品等拓展；资源利用形式将从自我资源为主向社会资源融合方式转变。**

“对于航运企业，尤其是实力雄厚的航运企业，应发挥其航线、市场、箱源的优势，联合港口、铁路、物流、代理等企业，不断完善集装箱铁水联运网络布局，不断拓展自身服务网络，打造信息共享平台，推广应用多式联运提单，创新发展冷链、商品汽车等专业物流，引领我国集装箱铁水联运的发展。”邓延洁说。

# 煤炭方面

## **四大煤种最新走势**

**动力煤市场**

上周北方港口动力煤市场有所好转，因前期煤价下跌过快并跌落至成本线附近，下游采购积极性有所回升，价格开始止跌企稳。另外在下游水泥厂阶段性补库的带动下，市场成交略有好转，截至11月1日秦皇岛港5500大卡煤主流平仓价645元/吨，较上周同期相比回落10元/吨。目前沿海电厂持续高库存、低日耗状态运行，对煤价支撑力度有限，但因月初部分下游用户补库需求好转，带动现货市场交易活跃，预计下周秦皇岛动力煤价格或将小幅上涨。主产地方面，晋陕蒙区域整体煤价继续保持稳中上涨态势，在环保检查、汽运限载、煤矿超能力和越界开采核查等因素的影响下，局部地区煤炭产量受限，支撑坑口价格继续上调10-20元/吨不等，部分矿方表示目前产地价格已处高位，预计后期涨幅有限。受国内港口煤价下调影响，进口煤港口价格也出现回落，其中广州港进口煤价格下调幅度在15-20元/吨，防城港煤价下调5-10元/吨。整体进口煤需求意愿不高，随着国内煤价的下跌，后期看跌预期依然存在。

**炼焦煤市场**

上周全国焦煤市场延续供应紧，需求旺，价格涨的运行态势。 受供应持续偏紧影响，从11月1日，山东煤企精煤价格实现普涨，涨幅一般在60-80元/吨，这是今年以来山东精煤市场最大力度的一次涨价，涨后气精煤出矿含税现金1180元/吨，1/3焦煤视灰分不同出矿含税现金1300-1400元/吨不等。受山东地区精煤大范围涨价影响，后期山西、陕西及周边省份同质焦煤价格会实现跟涨。另外山西地区焦煤市场供应偏紧现象也相对明显，价格也延续高位坚挺态势，现柳林4号主焦煤出矿含税在1600元/吨左右。整体来看，目前炼焦煤市场供应持续偏紧的局面短期难有缓解，而下游积极冬储存煤，需求有支撑，从现在到年底，现货焦煤基本无降价风险。

**无烟煤市场**

上周国内无烟煤市场延续稳中有涨的行情，主流煤企暂稳运行，局部地方矿小幅调涨，临近供暖季，供需两端对煤价均有支撑。山西晋城地区有地方矿上调无烟块、末煤20-40元/吨，涨后无烟中块出矿含税价执行1220元/吨，末煤执行750元/吨，煤矿产量不高；阳城地区有零星矿继续跟涨无烟煤价格，涨幅在20－40元/吨，当地无烟中块普遍执行1220元/吨以上，高位运行。河北邯郸地区主流煤企上周上调块煤40-90元/吨，煤企表示现阶段出货顺畅，心态较为乐观。目前无烟煤市场涨势良好，煤矿普遍反映矿上产量偏低，资源紧俏。下游民用煤需求保持高位，传统旺季对市场心态有所支撑，后期主要关注下游各行业用煤需求变化。预计短期内无烟煤市场将继续向好发展，局部地方矿仍有涨价的可能。
 **喷吹煤市场**

上周国内喷吹煤主流市场稳中有涨，市场成交顺畅。喷吹煤目前处于上行通道，零星大矿小幅调涨喷吹煤出矿价格，市场喷煤陆续跟涨，产地资源供应持续偏紧，支撑煤价继续上行。山西长治地区主流煤企上涨喷吹煤地销价格40元/吨，涨后无指喷吹煤执行1040元/吨，主体库存处于低位水平；阳泉地区主流煤企本周上调市场户洗精煤30元/吨，长协价格稳定，煤企反映供应紧张，矿上基本无库存。市场煤方面，山东地区某钢厂提涨喷吹煤到厂价30元/吨，涨后执行1180元/吨，库存维持在中高位水平。近期相关产品焦炭、焦煤强势运行价，给喷吹煤市场带来一定利好支撑，加上钢坯市场偏强运行，对原料煤形成一定支撑。预计后市喷吹煤市场将延续稳中有涨的态势，局部地方矿、市场煤仍有涨价空间。

## **港口煤价跌宕起伏 年底煤市继续看好**

冬季11-12月份，南方进入传统的枯水期，水电逐渐退去;西南地区水电运行减弱，“西电东送”数量减少，沿海、沿江地区火电压力加大，南方煤炭需求转旺，煤炭市场继续趋好。

回顾今年港口动力煤价格变化。一月份，受冬季耗煤高峰影响，需求看好，下游拉运积极，市场煤价直逼775元/吨。随着国家有关部委出台港口限价令;加之春节用煤淡季到来，港口煤价应声而下，持续下跌至4月中旬，跌至570元/吨。随着工业用电走强，电厂日耗的持续增加，下游需求看好，煤价再掀上涨步伐。涨至六月中旬，港口煤价涨至710元/吨，煤价开始歇脚了;随着电厂阶段性补库结束，运输转为平淡，煤价出现了旺季下跌，跌至8月初的590元/吨。

八月份的煤价称得上是跌宕起伏，呈现W变化，但涨幅和跌幅的空间都不大。进入八月份，月初，秦皇岛港市场动力煤交易价惯性回调，从8月6日开始，受贸易商减少发运以及部分电厂补库影响，港口场地优质市场煤出现紧张，促使港口市场煤价格出现恢复性上涨;从585元/吨上涨至630元/吨。受下游库存高位影响，这轮煤价上涨持续时间不长;从8月14日开始，各煤种出现5-10元/吨的下跌;从23日开始，受期货上涨、港口现货紧张等因素拉动，环渤海港口市场煤价格止跌企稳，煤价再次出现小幅上涨。月底最后一周，秦皇岛港大部分煤种价格出现下跌趋势。

九月上半月，沿海煤炭市场不温不火，港口煤价保持稳定;下半月，受秦港限量事件影响，环渤海港口大量压船，优质煤紧俏，市场煤价格有所上涨，到月底涨至640元/吨。国庆假日结束后，企业陆续复工复产，但民用电走弱，沿海电厂日耗恢复缓慢;然而，部分中小电厂补库以及水泥、陶瓷等用煤企业采购热情升温，拉动了煤炭市场趋好。

产煤省区的安检、环保力度明显升级;加之大秦线秋季集中修，煤炭产量释放受到一定抑制。上游因环保检查造成的货源紧张和环渤海港口出现货源结构性短缺都对环渤海动力煤价格形成了强有力的支撑，环渤海动力煤价格延续上行态势;截止目前，发热量5500大卡市场动力煤实际交易价格升至675元/吨。此外，今年第四季度进口煤政策不变，单月进口量缩减至1685万吨的利好消息，带动了下游采购热情。

## **煤炭业：进退并重实现结构性去产能**

当前，我国煤炭产能过剩态势尚未发生根本改变，落后产能仍占较大比重。煤炭行业的去产能工作，必须从过去以总量性去产能为主转向结构性优产能为主，从以退为主转向进退并重，通过先进产能有序地增加，实现落后产能尽快地退出，既优化存量资源配置，又扩大优质增量供给

国家统计局近期发布的数据显示，今年三季度，煤炭开采和洗选业产能利用率为70.1%，比上季度放缓2.8个百分点。在市场需求旺季，煤炭产能利用率不升反降，与结构性去产能的扎实推进密不可分。

去产能是供给侧结构性改革的五大重点任务之一。近年来，我国煤炭产业加快去产能步伐，已经化解煤炭过剩产能5.4亿吨，煤炭产能利用率也在稳步提升。2017年我国煤炭产能利用率达68.2%，比上年提高8.7个百分点。

根据部署，今年我国将继续破除无效供给，退出煤炭产能1.5亿吨左右，确保8亿吨左右煤炭去产能目标实现三年“大头落地”。尽管今年煤炭去产能的目标任务与上一年相同，但去产能面临的阻力更大、任务更艰巨。因为，在过去两年的去产能过程中，一大批低端落后产能和“僵尸企业”已经退出市场，剩下的都是难啃的“硬骨头”；同时，在去产能的过程中，煤炭产业还面临着提高供给体系质量的重要任务。

这意味着，煤炭行业的去产能工作，必须从过去以总量性去产能为主转向结构性优产能为主，从以退为主转向进退并重，通过先进产能有序地增加，实现落后产能尽快地退出，既优化存量资源配置，又扩大优质增量供给。

为推动高质量供给体系的形成，今年以来，我国在加快淘汰落后煤炭产能的同时，进一步加大新建煤矿核准和产能置换力度，一大批大型现代化煤矿陆续投入运营，部分未批先建的先进产能经过整改和补全审批手续后也开始释放产能。目前，大型现代化煤矿已经成为全国煤炭生产的主体，行业供给质量和效率在大幅提升。正因如此，三季度，尽管受安全生产督查、环保督察“回头看”，以及进口煤增长较快等因素影响，煤炭产能利用率有所下降，但市场供给依然保持稳定。前三季度，原煤产量25.9亿吨，同比增长5.1%。其中，三季度原煤产量约为8亿吨。

当前，我国煤炭产能过剩态势尚未发生根本改变，落后产能仍占较大比重，全国30万吨以下的煤矿数量仍有3209处、产能约5亿吨，其中9万吨及以下的煤矿数量1954处、产能1.26亿吨，仍然处于结构调整和新旧动能转换的“阵痛期”，高质量的供给体系还没有完全建立，淘汰落后、提升优质产能的任务依然较重。

全面提高煤炭供给体系质量的核心，是全面提高安全供给水平、稳定供给水平、清洁供给水平、现代化供给水平和低成本供给水平。因此，当前仍应抓住煤炭供需总体平衡的时机，把提高供给体系质量作为主攻方向，从总量性去产能转向结构性去产能、系统性优产能，继续推动煤炭去产能，特别是要打通去产能的制度梗阻，推动产能出清、债务出清和“僵尸企业”出清；坚持破立结合，先立后破的原则，有序释放优质先进产能，不断增强安全、清洁、高效、稳定的煤炭供给能力，努力实现行业高质量发展。

# 十九大理论新视野·以新气象新担当新作为加快推进全面振兴

**内容提要：**习近平同志在东北三省考察并主持召开深入推进东北振兴座谈会时的重要讲话，释放了党中央加快推进东北振兴的强烈信号，为推进新时代东北全面振兴指明了前进方向、提供了行动指南。我们要深刻理解、准确把握、全面落实习近平同志关于东北地区战略地位、东北振兴的重点任务、加强党对东北振兴的领导等重要论述，把深化改革作为首要任务，把增强创新能力作为根本途径，把区域协调发展作为工作重点，把绿色发展作为根本要求，把开发开放作为重要抓手，把保障和改善民生作为出发点和落脚点，以新气象新担当新作为加快推进辽宁全面振兴。

今年9月25日至28日，习近平同志在东北三省考察，主持召开深入推进东北振兴座谈会并发表重要讲话。这一重要讲话，立足发展全局，把握发展大势，深刻阐述了事关东北振兴的根本性、方向性、全局性重大理论和实践问题，为推进新时代东北全面振兴指明了前进方向、提供了行动指南。学习贯彻习近平同志重要讲话精神，必须把握思想精髓、核心要义，进一步解放思想、锐意进取，瞄准方向、保持定力，深化改革、破解矛盾，扬长避短、发挥优势，以扎实有效的实际行动推动辽宁全面振兴、全方位振兴。

**强大的思想武器、科学的行动指南**

习近平同志的重要讲话具有重大的政治意义、战略意义、实践意义，为推进辽宁全面振兴和高质量发展提供了根本遵循。我们要切实把这一重要讲话精神贯穿到辽宁振兴发展全过程、各环节，转化为推动改革发展的强大动力。

　　这一重要讲话体现党中央对东北的高度重视、亲切关怀和大力支持，是对我们的巨大鼓舞和有力鞭策。习近平同志在讲话中充分肯定了党的十八大以来东北地区在完善体制机制、推进结构调整、鼓励创新创业、保障和改善民生等方面所取得的重要进展，使我们倍感振奋、倍增干劲。我们必须珍惜成绩，巩固和发展来之不易的良好局面，坚定不移用习近平同志重要讲话精神统一思想和行动，推进辽宁振兴发展，谱写新时代辽宁振兴新篇章。

　　这一重要讲话释放党中央加快推进东北振兴的强烈信号，进一步坚定辽宁振兴发展的信心和决心。习近平同志的重要讲话，深入分析东北振兴面临的形势，明确新时代东北振兴的重大任务，充分彰显了党中央扎实推进东北振兴的深谋远虑和战略定力，标志着东北振兴发展战略在思想认识和实践层面都达到新高度，是辽宁广大干部群众干事创业的思想之基、理论之源、实践之要，对辽宁振兴发展具有里程碑意义。我们必须把这一重要讲话精神转化为开拓进取、攻坚克难的强大动力，在新的历史起点上把辽宁振兴推向新阶段。

　　这一重要讲话为新时代东北振兴把脉开方，为辽宁振兴发展指明了前进方向、提供了根本遵循。习近平同志指出，新时代东北振兴，是全面振兴、全方位振兴，要从统筹推进“五位一体”总体布局、协调推进“四个全面”战略布局的角度去把握，瞄准方向、保持定力，扬长避短、发挥优势，一以贯之、久久为功，撸起袖子加油干，重塑环境、重振雄风，形成对国家重大战略的坚强支撑。这既阐明了东北振兴的战略定位，又确定了新时代东北振兴的目标，还明确了今后一个时期东北振兴的总体思路和主要任务。我们必须切实担负起习近平同志和党中央赋予的重大使命与责任，自觉把辽宁振兴放在党和国家战略全局中去谋划去推进，坚定走好具有辽宁特点的创新发展、转型发展、优质发展的振兴之路，形成对国家重大战略的坚强支撑。

　　**重大的战略部署、明确的实践要求**

　　习近平同志的重要讲话，高屋建瓴、博大精深，思想深刻、内涵丰富。只有真正领会其精神实质，才能不断激发想抓落实的自觉、强化敢抓落实的担当、提高会抓落实的能力。

　　深刻理解、准确把握、全面落实关于东北地区战略地位的重要论述。习近平同志深刻指出，东北地区是我国重要的工业和农业基地，维护国家国防安全、粮食安全、生态安全、能源安全、产业安全的战略地位十分重要，关乎国家发展大局。辽宁拥有一批关系国民经济命脉和国家安全的战略性产业，资源、科教、人才、基础设施等支撑能力较强，发展空间和潜力巨大，在东北振兴中具有举足轻重的重要作用。我们必须充分发挥辽宁自身优势，站在政治高度、战略高度、时代高度，着眼大局、把握大局、服务大局、维护大局，坚决把习近平同志和党中央赋予辽宁的重大使命与责任完成好、落实好。

　　深刻理解、准确把握、全面落实关于推进东北振兴面临突出问题的重要论述。当前，面对外部环境变化，对标高质量发展要求，东北振兴还面临一些突出问题，体制机制短板、经济结构短板、开放合作短板、思想观念短板等仍然是振兴路上的“拦路虎”“绊脚石”。对此，我们必须清醒认识、认真对待。要坚持问题导向、聚焦薄弱环节，克服“改革疲劳症”，防止“改革疑虑症”，敢于啃硬骨头、涉险滩，勇于冲破思想观念障碍、摆脱传统路径依赖、突破利益固化藩篱，扬长避短、扬长克短、扬长补短，牵住“牛鼻子”、打出组合拳。

　　深刻理解、准确把握、全面落实关于东北振兴重点任务的重要论述。习近平同志深刻阐述了新时代东北振兴的重点工作，对深入推进东北振兴作出战略部署。我们要把深化改革作为推进振兴的首要任务，加快完善体制机制，优化营商环境、金融环境、人才环境，激发国有企业改革发展活力，提振民营企业发展信心；把增强创新能力作为推进振兴的根本途径，加快结构调整，培育振兴发展新动能，发展壮大实体经济；把区域协调发展作为推进振兴的工作重点，加快构建多极发力、多点支撑的区域发展新格局；把绿色发展作为推进振兴的根本要求，贯彻绿水青山就是金山银山、冰天雪地也是金山银山的理念，巩固提升发展优势，努力建设美丽辽宁；把开发开放作为推进振兴的重要抓手，深度融入共建“一带一路”，深入推进东北振兴与京津冀协同发展、长江经济带发展、粤港澳大湾区建设等国家重大战略的对接和交流合作，建设开放合作高地；把保障和改善民生作为推进振兴的出发点和落脚点，更加关注补齐民生领域短板，让人民群众共享振兴成果。

　　深刻理解、准确把握、全面落实关于加强党对东北振兴领导的重要论述。习近平同志指出，坚持和加强党的全面领导是东北振兴的坚强保证。要加强东北地区党的政治建设，全面净化党内政治生态，营造风清气正、昂扬向上的社会氛围。我们要牢固树立“四个意识”，坚定“四个自信”，坚决做到“两个维护”，始终在政治立场、政治方向、政治原则、政治道路上同以习近平同志为核心的党中央保持高度一致。要坚决扛起管党治党政治责任，严格落实新时代党的建设总要求，把政治建设摆在首位，扎实推进巡视整改工作，坚决消除薄熙来、王珉恶劣影响，坚持正确的选人用人导向，持之以恒推进干部作风转变，始终保持惩治腐败高压态势，严厉查处各类违纪违法问题，构建风清气正的政治生态和从政环境。

　　**真抓实干、勇于担当，奋力开创新时代辽宁振兴新局面**

一分部署，九分落实。新时代辽宁全面振兴的动员令已经发出，我们要以习近平新时代中国特色社会主义思想为指引，以把握精神实质、统一思想行动为根本，以党员领导干部为重点，以推动振兴发展和全面从严治党为目标，抓紧抓实抓好习近平同志重要讲话精神的学习宣传和贯彻落实工作。

在抓组织领导上下功夫。把学习贯彻习近平同志重要讲话精神作为首要政治任务和头等大事，坚持党政主要领导亲自抓、带头干，做到重大任务亲自部署、重大方案亲自把关、关键环节亲自协调、落实情况亲自督查。健全组织领导体系，完善省负总责、市县抓落实的工作机制，高起点谋划、高质量组织、高标准落实，确保政策衔接到位、力量配置到位、工作落实到位。

在抓学习宣传上下功夫。把习近平同志重要讲话精神作为全省各级理论学习中心组学习重要内容，省委常委会和省人大常委会、省政府、省政协党组带头加强学习，为全省各级党组织作出示范和表率；纳入“两学一做”学习教育、纳入各级党校（行政学院）培训课程，统筹抓好分层次学习培训，重点抓好县处级以上领导干部学习。围绕习近平同志提出的新思想新观点新举措，组织各社科研究机构、高等院校加强理论研究解读，努力推出一批有价值、有分量的研究成果。抓好面向广大群众的宣传教育，组织各级各类新闻媒体集中推出报道和评论，抽调骨干力量组成宣讲团，推动习近平同志重要讲话精神入脑入心。

在抓完善措施上下功夫。坚持一张好的蓝图绘到底，把贯彻落实习近平同志重要讲话精神与贯彻落实习近平新时代中国特色社会主义思想和党的十九大精神结合起来，持续用力、久久为功。坚持问题导向，在全省组织开展“解放思想推动高质量发展大讨论”活动，提出深化改革破解矛盾的对策，除思想之锈、破行为之陋。坚持目标导向，把习近平同志重要讲话精神转化为推进振兴的具体任务和实际举措，瞄准方向、保持定力，扬长避短、发挥优势，以新气象新担当新作为加快推进辽宁全面振兴。

　　在抓责任落实上下功夫。辽宁省委制定了贯彻落实习近平同志重要讲话精神任务分解和责任分工方案，明确了重点任务、责任主体、工作要求。下一步，要组织各地区、各部门出台具体贯彻落实举措，形成一级抓一级、层层抓落实的局面。组织开展有针对性的跟踪指导，完善差异化绩效评价考核措施，将工作进展、完成情况作为年度绩效考核的重要依据。把学习宣传贯彻这一重要讲话精神情况作为巡视巡察的重要内容，贯穿于纪委监委机关监督执纪全过程，确保习近平同志重要讲话精神在辽宁落地生根、开花结果。