

目 录

[铁路物流方面 3](#_Toc531788031)

[荆州煤炭储配基地铁路专用线开建 与蒙华铁路相连 3](#_Toc531788032)

[新物流时代，亟须智慧供应链 4](#_Toc531788033)

[支招！中欧班列收入如何“羊毛出在猪身上”？ 11](#_Toc531788034)

[国务院：部署推进物流枢纽布局建设 14](#_Toc531788035)

[供应链金融成企业竞争利器 17](#_Toc531788036)

[煤炭方面 21](#_Toc531788037)

[我国煤炭供应保障能力实现跨越式提升 21](#_Toc531788038)

[重庆多举措确保电煤供应 陕煤静态储煤达38万吨 31](#_Toc531788039)

[中铁总拟建全国煤炭交易中心 计划年底挂牌 33](#_Toc531788040)

[发改委：做好2019年煤炭中长期合同签订履行有关工作 34](#_Toc531788041)

[十九大理论新视野·长江经济带带动东中西联动发展 41](#_Toc531788042)

# 铁路物流方面

## **荆州煤炭储配基地铁路专用线开建 与蒙华铁路相连**

10月24日，荆州煤炭铁水联运储配基地一期铁路专用线正式在湖北省江陵县马家寨乡开工。该工程由中国中铁武汉电气化局集团施工总承包，建成后将使北煤南运大通道——蒙华铁路与长江黄金水道在中部地区无缝衔接。

据悉，荆州煤炭铁水联运储配基地已被国家发展和改革委员会确定为全国31个重要煤炭物流节点之一，占地面积4511亩，总投资82亿元，规划煤炭中转能力每年5000万吨，煤炭静态堆存能力500万吨。

铁路专用线将储备基地与蒙华铁路相连，发挥铁水联运、水陆联运等综合交通运输优势，向湖北及周边省市输送煤炭，破解华中地区能源困局。

中铁武汉电气化局集团一公司总经理冯小鹏介绍，一期铁路专用线全长7.73公里，包含路基、桥涵、轨道、通信、信号、电力变电、牵引供电等专业，与蒙华铁路荆岳段江陵站接轨，建成后每年可中转煤炭2100万吨。

## **新物流时代，亟须智慧供应链**

长传统的供应链发展正面临两大瓶颈，而智慧供应链能有效助力瓶颈突破。那么，我们该如何审视和考量智慧供应链的创新与运用呢？

**受困的供应链**

供应链是以客户需求为导向、以提高质量和效率为目标、以整合资源为手段，实现产品设计、采购、生产、销售、服务等全过程高效协同的组织形态。自20世纪90年代以来，我国企业纷纷开始引入供应链管理思想。供应链管理的技术、模式与方法在许多行业都得到了普及和推广，在制造供应链、农产品供应链、服务供应链乃至军事供应链、应急供应链中都得到了广泛地应用。一些典型领域如电子商务、快递物流等的供应链创新模式与技术在全球已经开始领先。这些应用不仅有力地提高了原有企业的生产效率和经营效益，也显著地提升了社会经济运行质量，促进了民生发展。

然而，纵观我国供应链管理的应用进展，仍然存在两个重大的发展困境。一是传统的供应链运行模式受到技术应用不足的影响，信息孤岛现象严重，效率和效益的提升程度有限；二是传统供应链运行受到政府条块分割体制的多重影响，导致供应链无法畅通高效，运行成本高昂，难以充分发挥供应链管理对产业发展的重大价值。这两个明显的发展困境已经成为当前我国经济高质量发展的阻碍因素，传统的供应链管理模式与方法迫切需要改进与转型。

在解决传统供应链管理面临的重大困境的过程中，有以下几个问题值得我们深入思考：

第一，有没有一种新型的供应链管理方式比传统供应链管理更有效率？第二，能否通过新型的供应链管理方式突破以往技术应用不足的缺陷？第三，是否可以通过新型的供应链管理方式弥补当前政府体制管理的缺陷，实现产业供应链高效运营，进而助推经济的高质量发展？

智慧供应链管理为上述3个问题提供了明确的答案，智慧供应链创新与应用可以有效解决上述两大发展困境问题。一方面，智慧供应链通过现代智能技术和供应链技术的深度应用，实现了供应链全程运作的柔性化管理、快速化响应、无缝化衔接和高效信息共享与协同，可以帮助供应链实现低成本运作和高效率运行的发展目标，有效提升供应链效率和效益。另一方面，智慧供应链通过智能技术应用和协同共享发展，可以实现供应链在跨部门、跨环节、跨领域的协同运作，从而能够弥补当前政府各个部门分割管理的缺陷，并以此为基础实现政府、市场、社会多方协同的公共价值塑造，实现政府管理与公共服务的精细化、智能化、社会化，以及智慧政府建设目标。

**“智”与“慧”的供应链**

智慧供应链是以物流互联网和物流大数据为依托、以增强客户价值为导向，通过协同共享、创新模式和人工智能先进技术，实现产品设计、采购、生产、销售、服务等全过程高效协同的组织形态。其“智慧”的特征突出表现在基于现代智能技术和供应链技术的应用，供应链全程运作可以实现可视化、可感知和可调节等功能。智慧供应链通过柔性化管理、快速化响应和智慧化协同，实现供应链创新、生态、高效的发展目标。总的来看，智慧供应链的产生与发展具有以下四个重要的背景。

**第一，从科技层面看，**全球科技发展进入了智慧时代，供应链正在向智慧化方向迅速转型，为智慧技术应用提供了新的场景驱动。作为物流、商流、信息流、资金流等“四流合一”的供应链已经不再是劳动密集型组织的代名词，供应链正在向智慧化方向迅速转型，数字化、自动化和智能化发展成为不可阻挡的科技潮流，供应链已发展到与互联网、物联网深度融合的智慧供应链新阶段，以可视化、可感知和可调节功能为核心智慧特征的供应链发展趋势日益显现。

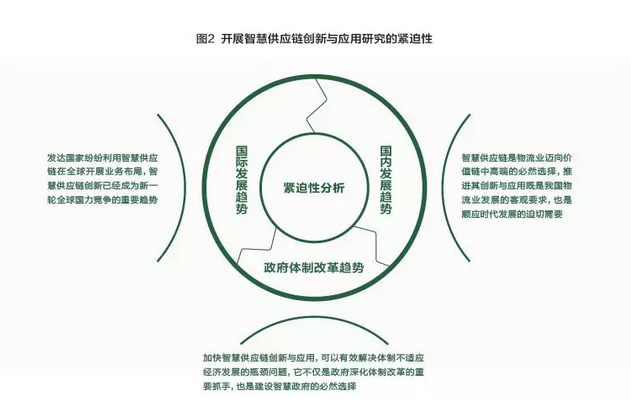
**第二，从经济层面上看，**中国经济进入高质量发展时代，智慧供应链成为经济发展提质增效的新支撑。党的十九大政府工作报告指出，我国经济已经由高速增长阶段转向高质量增长阶段，经济增长动力由要素投入向全要素生产率提升和创新驱动转型，和谐共生的绿色生态理念逐步成为发展潮流。因此，构建创新、生态、高效的供应链必须依靠智慧供应链技术，通过智能技术和供应链管理技术有机结合，通过供应链全流程创新实现供应链高质量发展，满足经济建设提质增效的根本目标。

**第三，从产业层面来看，**我国进入了新旧动能转换的关键时期，智慧供应链发展成为新动能转换的新引擎。作为党的十九大政府工作报告明确提出的经济增长六大新动能之一，供应链行业应抓住这个历史机遇，前瞻未来趋势，洞察市场需求，利用智慧供应链实现柔性化管理和快速响应，实现多维度颠覆式创新，形成新的持续发展模式，变革与再造旧动能，创新与发展新动能，适应新经济时代发展的要求。

**第四，从市场层面上看，**市场发展进入了消费主权时代，智慧供应链正成为价值链重构的新纽带。当前消费正成为主导经济发展的决定性因素，按需生产的个性化服务方式正成为新型生产模式，消费者体验成为赢得市场的关键因素，这意味着我国已经由供给侧主导时代进入了消费者主导时代。在这场新的价值链重构中，产业供应链在缩短，服务链在延长。智慧供应链作为链接供需双方的桥梁和纽带，通过智慧化的协同运作，最能切身感受到客户的体验和市场需求，从而在国民经济供给侧结构性改革以及新的产业链、价值链重构中发挥更大的引领和推动作用。

**推动智慧供应链创新与应用**

开展智慧供应链创新与应用，无论是从国际竞争和国内产业发展，还是从政府体制改革趋势来看，都具有很高的紧迫性，具体如图2所示。



**从国际发展的趋势来看，**智慧供应链创新与应用已经成为全球发达国家新一轮创新竞争的重要趋势，我国亟需加快步伐迎头赶上。从国内发展趋势来看，加快智慧供应链创新与应用不仅是顺应我国物流与供应链行业发展的客观要求，也是响应时代变革发展的迫切需要。

通过智慧化的技术手段和管理创新，提升供应链价值，适应第四次科技革命时代的变革要求，助力企业自身变革和产业转型升级，物流业将迎来向供应链物流转型升级的热潮。因此，推进智慧供应链创新与应用，不仅是我国物流业发展的客观要求，也是顺应时代发展的迫切需要。

**从政府体制改革趋势来看，**加快智慧供应链创新与应用，不仅是推进政府深化体制改革的重要抓手，也是建设智慧政府的必然选择。近年来，供应链创新与应用已经引起了我国政府的高度重视，《国务院办公厅关于积极推进供应链创新与应用的指导意见》（国办发[2017]84号）、《关于开展供应链创新与应用试点的通知》等政策纷纷出台。

然而，无论是中央，还是地方政府出台的鼓励供应链创新与应用相关政策，仍然关注在传统供应链范畴，并没有涉及到智慧供应链层面，也没有能有效解决前文所述两大经济发展困境的具体政策。加快智慧供应链创新与应用，可以有效破除当前政府体制改革的难点和痛点，切实解决体制不适应经济发展的瓶颈问题，推进政府智慧治理和服务转型。因此，加快智慧供应链创新与应用，将成为我国政府深化体制改革的重要手段和必然要求。

当前，我国的现代化经济体系建设已经开始，智慧供应链发展不断加速，传统供应链管理的相关理论、方法和政策不仅难以为智慧供应链创新与应用提供必要的理论基础，也不适应现代经济体系的建设要求。

所以，迫切需要在新形势下对我国智慧供应链的运行机理、创新目标、创新模式、创新路径、典型应用以及政策支撑体系建设等重大理论问题开展深入研究，并提出相关的决策咨询建议，为国家宏观决策部门提供重要参考。因此，开展智慧供应链创新与应用研究对我国经济社会发展不仅具有重要的现实意义，也具有重要的战略意义。

## **支招！中欧班列收入如何“羊毛出在猪身上”？**

当铁路货运利润不能支撑货运成本时，铁路公司可以考虑在信息和金融创新基础上联盟货主企业、商贸企业和第三方物流实现运输、贸易和供应链金融的运贸融一体化。

中欧班列按2008年首次试运行计算，正好满10年；按2011年3月正式运行计算则只有7年半。2018年10月中旬统计，中欧班列已经累计开行1.1万列，累计运送货物92万标箱，运行线路已达65条，覆盖了欧洲15个国家的44个城市，产生了巨大的社会效益。如今，中欧班列已成铁总在“一带一路”倡议下，引导中外跨境运输和商贸的一张靓丽名片，特别是将西部地区的内陆城市打造成为连接泛亚泛欧领头羊。

随着中欧班列开行线路的增加和欧洲回程货流市场的培育成长，重庆和成都等少部分地区中欧班列，已经具备离开运费补贴可适应市场化运行的潜力。然而，随着更多城市开通中欧班列，并为吸取货源而提高运费补贴的区域间竞争中，使那些原本较快过渡到市场化运行的预期由于“柠檬市场效应”重新跌回靠补贴才能运行的困境，预设的全市场化中欧班列变得遥遥无期。

从中欧班列的规模经济性和范畴经济性考虑，尽管65条运行线路的网络布局使得更多城市能通过铁路直通欧亚国家，但在市场容量有限的情况下，多条线路必将产生同质竞争、重量轻质和去回失衡等问题，严重阻碍了各地中欧班列的资源共享、互联互通、货运接续和运输组织优化。

虽然早在2014年铁总就构建了“品牌标志、运输组织、全程价格、服务标准、经营团队和协调平台”的六统一中欧班列，建议建立统一的“量价捆绑”优惠打折机制。然而，在各地政府竞相争夺中欧班列节点和铁路物流枢纽的博弈下，资源浪费与无序竞争短期内无法避免，多条线路出现政策性亏损也就理所当然了。

中欧班列的第一性目标是响应“一带一路”倡议，对接国家西进战略，把简单买卖型贸易合作提升为各领域联动的复合型经贸合作。因此，在提高沿线社会效益和经济效益的同时，也能提高铁路及第三方物流公司的收入和利润，则是提高中欧班列运行质量的关键抓手。

首先是运贸一体化。铁总及物流公司往往只囿于运输、仓储等物流功能而缺少与商贸结合的意愿，物流多数只起到了商贸的保障作用。随着互联网的兴起，核心能力之一就是使个别化需求与个别化供给能够低成本、高效率地精准对接，并高效形成各个规模化的客户化商贸通道；核心能力之二是将传统商贸模式中的收入仅来源于最终消费者转向现代电商的从生态圈中制造商、贸易商、第三方物流、消费者、投资商和政府等多个参与主体获取收益，形成“羊毛出在猪身上”的效应。中欧的物流通道与中欧的商贸通道融合带动了运输与贸易的有机融合，在运输、仓储等方面的让利亏损可以通过互联网“卖出模式”的赢利补偿回来。

其次是信息化支撑的金融模式创新。绝大多数货主及货代的小运量需求与铁路大运力供给的悬殊对比，使铁路运输集货速度极低。即便是五定班列也在响应速度上无法与公路货运竞争，这就让许多本可利用铁路运输的货主或货代转向运量供需匹配的公路货运。

大数据和供应链金融可低价高效且精准地超规模细分铁路大运力，从而帮助最小运量需求的货主及货代也有能力和意愿关注被超规模细分的大运力铁路供给，以实现铁路班列的高效高速且低成本的集货。总结而言，运贸融一体化将有效助力中欧班列扭亏为盈。

## **国务院：部署推进物流枢纽布局建设**

国务院总理李克强11月21日主持召开国务院常务会议，决定延续和完善跨境电子商务零售进口政策并扩大适用范围，扩大开放更大激发消费潜力；部署推进物流枢纽布局建设，促进提高国民经济运行质量和效率。



第一，会议指出，按照党中央、国务院部署，加快跨境电商等新业态新模式发展，有利于提高开放水平，促进外贸进出口稳定增长和新动能成长，增加消费和就业。

会议决定，一是从明年1月1日起，延续实施跨境电商零售进口现行监管政策，对跨境电商零售进口商品不执行首次进口许可批件、注册或备案要求，而按个人自用进境物品监管。

二是将政策适用范围从之前的杭州等15个城市，再扩大到北京、沈阳、南京、武汉、西安、厦门等22个新设跨境电商综合试验区的城市。非试点城市的直购进口业务可参照执行相关监管政策。

三是在对跨境电商零售进口清单内商品实行限额内零关税、进口环节增值税和消费税按法定应纳税额70%征收基础上，进一步扩大享受优惠政策的商品范围，新增群众需求量大的63个税目商品。提高享受税收优惠政策的商品限额上限，将单次交易限值由目前的2000元提高至5000元，将年度交易限值由目前的每人每年2万元提高至2.6万元，今后随居民收入提高相机调增。

四是按照国际通行做法，支持跨境电商出口，研究完善相关出口退税等政策。

五是按照包容审慎监管原则，依法加强跨境电商企业、平台和支付、物流服务商等责任落实，强化商品质量安全监测和风险防控，维护公平竞争市场秩序，保障消费者权益。

会议指出，要瞄准国际先进水平，多措并举发展“通道+枢纽+网络”的现代物流体系，确保全社会物流总费用与国内生产总值比率明显降低，提高经济运行效率，促进高质量发展。

为此，一要以区位和产业条件较好、辐射能力较强的城市为载体，布局建设一批重点物流枢纽。构建物流枢纽干线网络体系，重点发展铁路干线运输。健全转运、装卸等物流标准，推进集装箱、托盘等设备标准化，加快发展多式联运。

二要更大发挥市场机制作用，整合优化现有物流园区、货运场站等设施，提高集约利用和信息共享水平，统筹补齐物流枢纽设施特别是中西部地区物流软硬件短板。支持物流枢纽运营主体通过发债、上市等融资。

三要加快物流领域“放管服”改革，打破阻碍货畅其流的制度藩篱，坚决消除乱收费、乱设卡等推高物流费用的“痼疾”。进一步扩大物流业对外开放，鼓励包括民企、外企在内的社会资本参与物流枢纽建设运营。密切与全球重要物流枢纽等的合作。

四要大力培育供应链物流、快递和电商物流等新模式，促进物流体系智能绿色、高效便捷发展，提升国际竞争力。

## **供应链金融成物流企业竞争利器**

供应链金融不仅是物流企业拓展融资渠道的重要途径之一，二者的结合还能延伸出更多服务场景，创造新的价值增长点。

现代物流业融合了运输、仓储和信息服务等多个产业，在国民经济中占有重要地位。不过，不少物流企业虽现金流稳定，但由于“信息不对称”等原因，较难享受到优质的金融服务。而供应链金融因服务方式灵活，可打通产业链上下游信息流的缘故，逐渐成为物流企业的竞争利器。

**首先，供应链金融可以缓解中小型物流企业融资难、融资贵的难题。**不少大型物流企业采用加盟或承运模式，而这些加盟商、承运商很多是中小型企业，有着高频的资金周转需求，但受制于资产少、业务总量小、信用弱等问题，融资难一直是其发展瓶颈。据数据显示，我国物流企业每年贷款融资需求在3万亿元以上，而得到满足的不足10%；仅物流运费垫资一项，每年就有约6000亿元的缺口。广大中小加盟商、承运商迫切需要资金支持。

**其次，物流业承运商模式符合典型的供应链金融结构。**产业供应链上的企业，多采取赊销的方式来争取核心企业的订单。在该模式下，很多承运商接到运输任务后，需先行垫付油费、过路费、保险费等费用，如不及时补充流动性资金，公司后续的经营就会受到影响。所以，物流业也急需一种灵活的金融服务方式来盘活应收账款。承运商手里有钱了，运力、经营效率就会得到大幅提升。

**另外，线上化的供应链金融可以为物流企业异地融资提供便利。**传统的供应链金融服务模式往往需要中小型企业到当地指定网点提交充分的材料，才有可能申请融资。而物流业的性质决定了承运商、加盟商遍布全国各地，绝大多数时间又都在外地跑运输。两者的供需较难匹配。而线上化的供应链金融解决方案，可以实现在线提交融资申请，包括协议签署、授信审批、融资放款等全流程线上操作，帮助中小型企业更便利地解决融资难题。

目前，银行、保理公司、大型物流企业等都推出了供应链金融服务，但这些服务模式还不能满足所有中小型物流企业的需求。例如，承运商持有的应收账款属于商业承兑汇票，寻求银行提现还存在诸多障碍，流通性不足；保理公司、物流核心企业大多为体系内中小型企业服务，且服务能力相对有限。

**究竟该如何破解发展瓶颈，满足更多中小型物流企业的融资需求呢？**其实，可以借助金融科技优化传统的供应链金融业务，实现线上化、定制化、智能化服务，降低企业融资成本。

**首先，通过金融科技手段，优化物流企业融资流程。**大型物流企业掌握着诸多上下游企业、承运商的业务往来数据。但受制于科技服务能力不足，这些数据可能多半还处于“沉睡”状态。如能激活这些大数据，就能很大程度解决传统供应链金融业务“信息不对称”的问题，提高融资效率。如建立供应链系统，直连物流核心企业ERP系统，基于这些业务数据作出授信判断和风险控制，实现线上化融资，为异地承运商提供更精准、快速的服务。

**其次，降低融资成本。**由于行业大数据和供应链系统的运用，不必再依靠人工对融资项目一一线下走访调查，风控成本将大幅降低。而且有核心企业的信用做保障，中小型企业的风险溢价也会降低。同时，线上化的供应链金融属于直接融资模式，减少了诸多中间环节，也有利于降低企业融资成本。目前，一些优秀的线上化供应链金融服务商，已经能将物流企业的年化融资成本降至不到8%，帮助企业实现降本增效。

**除了应收账款融资模式外，还可以基于商品物流延伸出更多服务场景，探索新的业务模式。**如与汽车物流关系密切的库存质押融资、新车代采融资等。这些场景可以将物流企业仓储保管、代采分销等服务能力转化为经济效益，创造出新的价值增长点。

# 煤炭方面

## **我国煤炭供应保障能力实现跨越式提升**

上周来自国家统计局的数据显示，2017年，全国煤炭产量35.2亿吨，比1978年增长了4.7倍，年均增长4.56%。40年来，全国累计生产煤炭693亿吨，占一次能源生产总量的74.3%。

改革开放40年来，全国煤炭供应保障能力实现跨越式提升。如今，我国已建成神东、黄陇、宁东、新疆等14个大型煤炭基地，其产量占全国总产量的94%左右；建成陕北、大同、平朔、蒙东等一批亿吨级矿区；建成大秦、朔黄、蒙冀、瓦日、集通等主要煤炭铁路运输通道；建成秦皇岛、京唐港、曹妃甸、黄骅等一批沿海、沿江煤炭接卸港口码头。

改革开放40年来，煤炭行业资源科学规划、合理开发、现代化生产、清洁高效利用体系的基本形成、安全稳定供应保障能力的跨越式提升，为国民经济和社会的持续较快发展作出重要贡献。

**从高产量到高质量有效供给**

纵观1978年至2017年全国煤炭产量变化趋势图，从改革开放初期至今，煤炭产量整体趋势为逐年稳步上升，而2000年前后与2016年前后呈现两处较为明显的“谷地”。

第一处“谷地”，需追溯至1997年以前，我国煤炭市场需求量约10亿吨，煤炭市场表现为供大于求。部分生产效率低、安全意识淡薄的零散小煤矿的无序开采，造成了严重的资源浪费。

从1998年11月起，相关部门在严格实施关井压产措施的同时，积极鼓励煤炭出口，缓解了国内煤炭市场供大于求的压力。1998年至2000年，煤炭产量下降。与此同时，煤炭企业逐渐走出困境，实现扭亏为盈。

21世纪初期，我国宏观经济逐渐升温，工业生产速度逐渐加快，煤炭需求量随之增加，煤炭产量逐年提高。2004年，我国煤炭年产量增幅达到19.5%。

2014年的中国煤炭工业协会新闻发布会上，中国煤炭工业协会副会长姜智敏表示，2014年前11个月，全国煤炭产量35.2亿吨，同比下降2.1％；预计全年产量同比下降2.5％左右，是自2000年以来的首次下降。

姜智敏表示，在煤炭市场需求不旺、产能建设超前、进口规模较大等多重因素影响下，2014年煤炭市场供大于求矛盾突出，库存增加，价格下滑，效益下降，企业经营压力加大。

2016年初，《国务院关于煤炭行业化解过剩产能实现脱困发展的意见》发布。与此同时，煤炭行业相关配套政策陆续出台。

2016年，我国原煤产量下降明显。国家统计局公布的2016年能源生产情况显示，2016年原煤产量34.1亿吨，比上年下降9.0%，产量连续3年下降，价格则明显上涨。能源领域供给侧结构性改革初见成效，能源供给质量进一步提高，化解煤炭过剩产能年度任务超额完成。

伴随煤炭企业扭亏为盈，煤炭价格回归合理区间，煤炭产量步入正轨。2017年，全国原煤产量自2014年以来首次出现恢复性增长，完成原煤产量35.2亿吨，同比增加1.1亿吨，同比增长3.3%。

在积极淘汰落后产能的同时，煤炭行业着力推动企业兼并重组和产能减量置换，加快优质产能释放，优化煤炭生产结构，不断提高煤炭有效供给质量。

与此同时，煤炭市场化价格机制形成，行业效益显著增加。“中长期合同制度”和“基础价+浮动比例”的定价机制，为保障煤炭有效供应和价格平稳奠定了良好基础。

中国煤炭工业协会发布的《2017煤炭行业发展年度报告》显示，2017年全国原煤产量自2014年以来首次出现恢复性增长，全年原煤产量35.2亿吨，同比增加1.1亿吨，同比增长3.3%。2017年全国规模以上煤炭企业主营业务收入2.54万亿元，同比增长25.9%，利润总额2959.3亿元，同比增长290.5%。中国煤炭工业协会统计的90家大型煤炭企业（产量占全国的70%）实现利润1451.9亿元（2016年同期利润320.6亿元）。

国家能源局于2018年3月发布的《2018年能源工作指导意见》提出，2018年中国煤炭产量37亿吨左右，煤炭消费比重下降到59%左右。

**煤炭生产开发向大型煤炭基地集中**

改革开放40年来，我国煤炭生产经历了由以小煤矿为主到逐渐向大型现代化煤矿发展的过程。通过持续不断推进关井压产、淘汰落后、整顿关闭、资源整合与兼并重组，全国煤矿数量大幅减少，但原煤供应保障能力不断提高。

据中国煤炭工业协会统计与信息部数据，全国煤矿数量由上世纪80年代最多的8万多处减少到2000年的3万处左右，而同期原煤产量却由6亿吨左右增加到12亿吨左右。相比2016年，2017年全国煤矿数量虽然减少了1072处，同比下降13.63%，但是全国原煤产量自2014年以来首次出现恢复性增长，完成原煤产量35.2亿吨，同比增长3.3%。

2016年底发布的《全国矿产资源规划2016—2020》提出，重点建设神东、晋北、晋中、晋西等14个煤炭基地，并划定了162个国家规划煤炭矿区。

据2018夏季全国煤炭交易会透露的数据，2017年，14个大型煤炭基地产量占全国的94.3%，同比提高0.6个百分点。内蒙古、山西、陕西、新疆、贵州、山东、河南、安徽8个亿吨级省（自治区）原煤产量30.6亿吨，占全国煤炭产量的86.8%。其中，晋陕内蒙古三省（自治区）煤炭产量占全国的66.82%。

2017年底，全国煤矿数量减少到7000处以下。其中，年产120万吨及以上的大型现代化煤矿达到1200多处，产量占全国的75%以上；建成千万吨级特大型现代化煤矿36处，产能6.12亿吨/年；在建和改扩建千万吨级煤矿34处，产能4.37亿吨/年；年产30万吨以下小型煤矿减少到3200处，产能3.2亿吨/年左右。前4家大型企业产量9.33亿吨，占全国的26.5%，同比增加1.12亿吨、提高2.4个百分点。

据相关部门调查，到2018年11月底，全国煤矿减少至6300余处，总产能约51.8亿吨。

与此同时，我国建成了目前世界上单井生产能力最大的井工煤矿——补连塔煤矿，井型规模2800万吨/年，是改革开放初期最大的井工矿（韩城桑树坪煤矿，井型300万吨/年）的9倍；建成了年人均生产效率达到或超过万吨的大型现代化煤矿80多处。煤炭生产力水平的提升，为煤炭行业由高速度增长向高质量发展提供了有力支撑。

《煤炭工业发展“十三五”规划》指出，“十三五”期间，全国煤炭开发总体布局是压缩东部、限制中部和东北部、优化西部。2013年14个大型煤炭基地产量33.6亿吨，占全国总产量的91%。2017年，14个大型煤炭基地产量占全国的94.3%。根据规划，到2020年，煤炭生产开发将进一步向大型煤炭基地集中，14个大型煤炭基地产量37.4亿吨，占全国煤炭产量的95%以上。

规划预计，2020年，煤炭调出省份净调出量16.6亿吨，其中晋陕内蒙古地区15.85亿吨，主要调往华东、京津冀、中南、东北地区及四川、重庆；新疆0.2亿吨，主要供应甘肃西部，少量供应四川、重庆；贵州0.55亿吨，主要调往云南、湖南、广东、广西、四川、重庆。煤炭调入省份净调入19亿吨，主要由晋陕内蒙古、贵州、新疆供应，沿海、沿江地区进口部分煤炭。

**原煤生产人员效率大幅提高**

跟煤矿数量减少但原煤产量不断增加带来的反差一样，另一组反差表现在，随着采煤机械化程度的提高，煤矿产量大幅增加，原煤生产人员效率大幅提高，煤炭行业从业人员数量大幅减少。

根据中国煤炭工业协会统计与信息部数据，1978年，原煤生产人员效率为0.931吨/工。而到2017年，原煤生产人员效率提高到8.027吨/工。2017年，我国煤炭从业人员约为450万人。如果“十三五”期间8亿吨落后产能全部淘汰，仍需减少150万名煤炭从业人员。2017年，全国大型煤炭企业采煤和掘进机械化程度达到96.1%和54.1%，同比分别提高0.18个百分点和0.49个百分点；井工和露天煤矿原煤生产人员效率同比分别提高10.94个百分点和1.4个百分点。

煤炭行业人员减少，采煤机械化水平提高，优质产能带来的是安全生产。据2018夏季全国煤炭交易会透露的数据，全国煤矿事故死亡人数由1978年的6001人减少到2017年的375人，煤炭生产百万吨死亡率由9.71下降到0.106。

1997年，受亚洲金融危机影响，煤炭供大于求，煤矿陷入困境，安全事故多发，死亡人数攀升至6753人，煤炭生产百万吨死亡率达5.1。“十二五”期间，我国累计淘汰退出煤矿7250处、产能5.6亿吨。与此同时，全国煤矿死亡人数由2010年的2433人下降到2015年的598人，煤炭生产百万吨死亡率由0.749下降到0.162，创历史最好水平。

公开数据显示，2017年，全国煤矿实现事故总量、重特大事故、百万吨死亡率“三个明显下降”，共发生事故219起、死亡375人；煤炭生产百万吨死亡率为0.106，创历史最好水平。瓦斯事故起数、死亡人数由2005年的414起、2171人，降到2017年的25起、103人，分别下降了94%、95%。

更高效的煤矿、更先进的设备、更熟练的煤炭行业工作者，源源不断生产出安全优质的煤炭，正在以更科学的方式提高我国煤炭供应保障能力。

**相关知识**

全国14个煤炭基地

神东基地：

神东基地位于陕西省北部、晋陕内蒙古三省（自治区）交界地带，以神府、东胜两大矿区为主。

晋北基地：

晋北基地是我国特大型动力煤基地，位于山西省太原以北地区，主要包括大同、平朔、朔南、轩岗、河保偏、岚县矿区。

晋中基地：

晋中基地位于山西省中部及中西部，包括太原西山、东山、汾西、霍州、离柳、乡宁、霍东、石隰矿区，煤炭可采储量192亿吨。

晋东基地：

晋东基地是我国最大的优质无烟煤生产基地，位于山西阳泉、长治、晋城和晋中等市县境内，由晋城、潞安、阳泉等矿区组成。

蒙东（东北）基地：

蒙东地区煤炭资源丰富，探明储量为909.6亿吨，在全国五大露天煤矿中，伊敏、霍林河、元宝山三大露天煤矿均位于蒙东地区。

两淮基地：

两淮基地包括淮南、淮北矿区，探明煤炭储量近300亿吨。

云贵基地：

云贵煤炭基地是我国南方重要的煤炭生产基地。贵州省初步探明南、北盘江腹地煤炭储量达330亿吨。

冀中基地：

冀中地区探明煤炭储量达到150亿吨，可采储量20亿吨以上，包括开滦、峰峰等矿区。

鲁西基地：

鲁西基地范围覆盖兖州、济宁、新汶等多个矿区，探明煤炭储量160多亿吨。

河南基地：

河南省是我国主要产煤大省，全省2000米以上已探明的煤炭资源储量为1130亿吨，保有储量为245亿吨。

陕北基地：

位于黄土高原的陕北地区是我国重要的煤炭基地。榆神矿区探明储量301亿吨，是国内外罕见的可建设特大型现代化矿区的、条件优越的地区之一。

宁东基地：

宁东煤田已探明储量270多亿吨，居全国第六位，占宁夏已探明储量的87%，煤田地质条件好，开采条件佳，采掘成本低。

黄陇基地：

黄陵矿区煤炭储量丰富，煤田总面积1000平方公里，地质储量20亿吨，可采储量15亿吨，地质构造简单，埋藏较浅，开采方便。

新疆基地：

煤炭是新疆最具优势的矿产资源之一，资源总量预测约为2.2万亿吨，占全国的40%。

## **重庆多举措确保电煤供应 陕煤静态储煤达38万吨**

冬重庆市经信委消息，随着重庆市用电量需求不断攀升，加上迎峰度冬期间外购电通道受限，今冬明春全市主力火电厂保煤保电面临严峻考验。

为确保度冬期间电力电煤安全平稳运行，重庆市经济信息委提前谋划，制订详细预案，多措并举加大协调，全力确保全市电煤供应稳定。

一是未雨绸缪抓早抓实，在度夏结束后即启动度冬情况预测及工作安排，在9月底就召开了迎峰度冬工作动员会，11月初再次召开电煤平衡工作会，统一思想、落实责任。

二是主动出击争取煤源，一方面重庆能源集团电煤优先供应市内主力火电厂不外流，另一方面积极协调陕煤集团在已完成全年合同任务的基础上供煤力度不削减，市内市外双管齐下，稳定了迎峰度冬期间主要煤源。

三是结合实际强化储煤，参照重庆市历年关键节点耗煤情况，提前制定目标计划，要求全市主力火电厂在11月30日前电煤储备达到300万吨，确保当期高负荷发电30天以上，协调陕煤集团在12月31日前在重庆市储煤达50万吨。

四是强化监测精心调度，针对迎峰度冬期间电煤需求，坚持日监测周考核月调度，及时快速协调处理运行调度中出现的困难和问题。

五是加强协调确保运输，密切关注各主力火电厂用煤需求和装车（船）计划，加大与铁路局、航运部门的协调力度，确保电煤运输通道畅通。

通过这些工作，截至11月20日，全市主力火电厂实际储煤365.8万吨，比去年同期增加55万吨，可供市内主力火电厂度冬期间消耗45天，提前超额完成了迎峰度冬电煤储备任务。同时目前陕煤集团在重庆市静态储煤达38万吨。

## **中铁总拟建全国煤炭交易中心 计划年底挂牌**

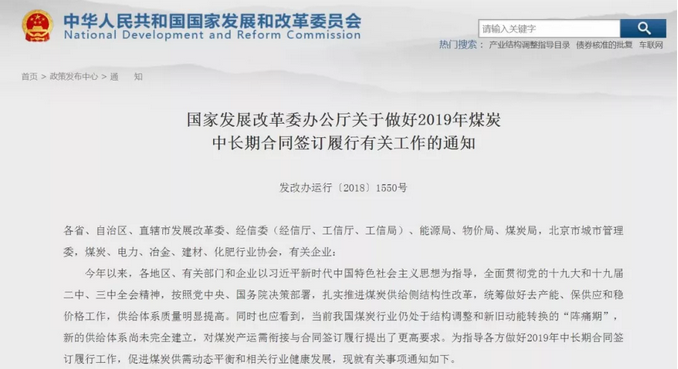
中国铁路总公司即将挂牌设立一个全国性的煤炭交易中心。该煤炭交易中心由中铁总的全资子公司中国铁路投资有限公司与秦皇岛港合作设立。

接近中铁投人士向记者透露，由中铁总牵头的煤炭交易中心从去年开始筹备，目前筹备工作已完成，计划2018年年底前挂牌上市。

河北港口集团有限公司下属子公司秦皇岛海运煤炭交易市场有限公司已确定入股该交易中心。河北港口集团是秦皇岛港的运营管理方。

据中铁投官网9月底发布的消息，今年9月下旬，中国建设银行北京分行高层、中国工商银行总行公司金融业务部高层、中国银行总行公司金融部高层与中铁投董事长黄桂章会面时，均谈及银行将“积极参与全国煤炭交易中心建设运营等重大项目”。

## **发改委：做好2019年煤炭中长期合同签订履行有关工作**



**高度重视煤炭中长期合同签订履行工作**

　　中长期合同是煤炭产运需各方建立长期、稳定、诚信、高效合作关系的重要基础，也是充分发挥市场在资源配置中的决定性作用，更好发挥政府作用的具体体现，对于促进相关行业健康发展和经济平稳运行都具有十分重要的现实意义。特别是在今年电煤需求大幅增加，市场煤价出现波动的形势下，中长期合同对稳定供需关系和煤炭价格发挥了重要的“压舱石”作用，并得到了产运需企业和社会各方的高度认可。进一步推进2019年中长期合同的签订履行，对巩固提升近年来取得的成果至关重要。各有关方面要进一步提高认识，精心组织，结合新形势新情况新要求，切实抓好中长期合同签订履行工作。

**早签、多签、签实中长期合同**

　　各有关方面要早部署、早安排、早行动，抓住当前有利时机，及早签订数量相对固定、价格机制明确的中长期合同，**鼓励支持更多签订2年及以上量价齐全的中长期合同。中央和各省区市及其他规模以上煤炭、发电企业集团签订的中长期合同数量，应达到自有资源量或采购量的75%以上，且不能低于上年水平。**鼓励产运需三方不断创新衔接方式，多签直购直销合同和有运力保障的三方合同。通过煤炭产能置换指标等支持措施，鼓励引导有关方面签订更高比例的中长期合同。

**规范中长期合同签订履行行为**

　　（一）规范合同签订行为。鼓励供需企业参照标准化的《煤炭购销合同》进行签订，合同的数量、质量、违约责任等内容应规范完整、真实有效，不得脱离生产经营实际和现有铁路港口运输能力，不得违法采取捆绑签订的方式增加电力等用户企业采购成本。

　　（二）提高合同的履约率和执行的均衡性。煤炭产运需企业要切实增强诚信意识，合同一经签订必须严格履行，全年中长期合同履约率应不低于90%。鼓励按照均衡原则将年度中长期合同分解到月，并报铁路部门备案优先安排运力。为促进产运需平稳运行，旺季煤炭企业每月合同执行量、淡季电力等重点用煤企业每月合同接收量原则上应不低于全年平均水平。

**认真做好运力衔接和数据采集汇总工作**

　　（一）运力衔接方面。对煤炭供需双方签订盖章认可且年度单笔合同量在20万吨及以上的煤炭中长期合同，交通运输部、中国铁路总公司依据运输能力，组织指导有关铁路运输企业和港航企业做好运力衔接。**没有新增运量的既有线路，运力配置不得低于去年水平；2019年新增的铁路运力，原则上应优先配置和保障中长期合同的需求。**

　　（二）数据采集汇总方面。委托中国煤炭工业协会对供需双方合同的签订等情况进行汇总。供需双方签订的2019年煤炭中长期合同，应及时登录中国煤炭市场网（www.cctd.com.cn）录入。

**进一步完善合同价格机制**

　　（一）下水煤与铁路直达煤合同定价机制。**煤电双方应继续参照“基准价+浮动价”定价机制，协商确定中长期合同价格。**对双方协商能够达成一致意见的，按双方商定的意见执行，如双方不能达成一致意见，应按以下原则执行：下水煤合同基准价由双方根据市场供需情况协商确定，对协商不一致的，仍按不高于2018年度水平执行；铁路直达煤合同基准价由下水煤基准价格扣除运杂费后的坑口平均价格和供需双方2018年月度平均成交价格综合确定，两类价格权重各占50%。下水煤合同与铁路直达煤合同的浮动价，均可结合环渤海煤炭价格指数、CCTD秦皇岛港煤炭价格指数、中国沿海电煤采购价格指数综合确定。

　　区域内合同定价机制也应参照上年度机制协商确定，对供需双方意见不一影响签订的，各地经济运行部门要本着市场化、法治化原则积极协调。

　　（二）季度、月度长协以及外购煤长协定价机制。**各种中长期合同形式，包括季度长协、月度长协以及外购煤长协**等均应按照本通知明确的年度长协价格机制执行，价格原则上应稳定在《关于印发平抑煤炭市场价格异常波动的备忘录的通知》（发改运行〔2016〕2808号）规定的**绿色区间以内。对外购煤长协**确因采购成本较高的，价格应**不超过黄色区间上限**。

**扎实做好衔接相关工作**

　　（一）各地、各有关部门和牵头单位要相互支持，密切配合，优化服务，形成合力，及时发现和协调解决衔接工作中出现的各类问题，确保中长期合同签订履行工作顺利进行。

　　（二）产运需三方要加快衔接，抓紧完成合同签订。中国煤炭工业协会应在12月上旬前完成2019年合同汇总工作，铁路部门应在12月中旬前完成对跨省区煤炭运力的配置。对在规定时间内未完成购销合同签订和录入网络系统的，原则上不再保留运力。

　　（三）各地有关部门和产运需企业要强化落实保供主体责任，不得因衔接工作影响正常发电供热和居民生活用煤需求，切实保证煤炭市场供应平稳有序。

**加强合同履行事中事后监管**

　　（一）国家发展改革委将会同有关方面加强指导，重点对20万吨及以上的中长期合同进行监管，对合同履行情况实行分月统计、按季评价，同时委托第三方信用机构开展中长期合同签订履行信用数据采集，建立动态信用记录，适时公布有关履行信用状况。

　　（二）各地区、有关部门要建立健全合同履行评价措施，实施守信联合激励和失信联合惩戒。对有效履行合同的守信企业，在有关优惠政策上给予倾斜；对履行合同不到位的企业，进行通报约谈，情节严重的纳入失信企业黑名单。

　　（三）建立和完善社会监督网络，鼓励公众积极参与中长期合同签订履约情况的监督。加强宣传引导，树立一批守信践约、自觉接受社会监督的典型。

**知识贴：三个价格区间的范围**

绿色区域（价格正常）：价格上下波动幅度在6%以内（以2017年为例，重点煤电企业动力煤中长期基准合同价为535元/吨，绿色区域为500元/吨至570元/吨）；

黄色区域（价格轻度上涨或下跌）：价格上下波动幅度在6%至12%之间（以2017年为例，黄色区域为570元/吨至600元/吨，或470元/吨至500元/吨）；

红色区域（价格异常上涨或下跌）：价格上下波动幅度在12%以上（以2017年为例，红色区域为600元/吨以上，或470元/吨以下）。

# 十九大理论新视野·长江经济带带动东中西联动发展

国务院总理李克强在十三届全国人大一次会议上的政府工作报告中强调指出，坚持实施区域协调发展和新型城镇化战略，着力推动平衡发展，新的增长极增长带加快成长。其中，长江经济带在区域协调发展战略中有着独特的战略地位和建设价值。

区域协调发展战略是我国的重大国家战略之一，在解决平衡发展方面起着越来越重要的作用。国务院总理李克强在十三届全国人大一次会议上的政府工作报告中强调指出，坚持实施区域协调发展和新型城镇化战略，着力推动平衡发展，新的增长极增长带加快成长。其中，长江经济带在区域协调发展战略中有着独特的战略地位和建设价值。

**长江经济带具有独特的区域战略特色。**在我国的区域协调发展战略中，最早的区域发展范畴是西部开发、中部崛起、东部率先发展，形成著名的东、中、西部发展战略，而后提出的重要区域规划是京津冀协同发展、长江经济带发展，最近提出粤港澳大湾区发展规划。在诸多的区域发展战略和区域发展规划中，长江经济带有着独特的区域战略特色和独有的协调发展价值，这是因为长江经济带因其天然的区位和地势联结着东中西三大区域。长江经济带覆盖上海、江苏、浙江、安徽、江西、湖北、湖南、重庆、四川、云南、贵州等11省市，面积约205万平方公里，横跨了东中西三大区域。从区域战略地位来看，长江经济带能够发展成为东中西互动合作、沿海沿江沿边全面推进的协调发展带。

在2018年政府工作报告提出的扎实推进区域协调发展战略中，除了提出长江经济带发展之外，还提出制定西部大开发新的指导意见、继续推动中部地区崛起、支持东部地区率先发展。上述诸多区域协调发展战略都涉及到长江经济带发展，反之，长江经济带发展均会影响到这些区域的协调发展。由此可见，在塑造区域发展新格局之中，长江经济带的发展影响最大、涉及范围最广、带动辐射区域最多。

**长江经济带具有独特的区域战略价值。**长江经济带的区域战略特色决定了长江经济带的区域战略价值。2018年政府工作报告指出，我国要扎实推进区域协调发展战略，把各地比较优势和潜力充分发挥出来。那么，在国家区域协调发展战略的指引下，长江经济带的区域发展价值可以在以下方面继续加强建设。

一是完善长江经济带区域内的城镇化布局，提高新型城镇化质量。2018年政府工作报告指出，实施重点城市群规划，促进大中小城市和小城镇协调发展。长江经济带覆盖长江三角洲、长江中游和成渝三大城市群，通过长江经济带发展建设，加强长江三角洲、长江中游和成渝三个城市群的规划发展，同时带动周边的中小城市和小城镇发展，促进协调发展。

二是保护长江生态环境，引领全国生态文明建设。2018年政府工作报告指出，以生态优先、绿色发展为引领推进长江经济带发展。近日，习近平总书记在重庆代表团参加审议时强调，长江经济带不搞大开发、要共抓大保护，来刹住无序开发的情况，实现科学、绿色、可持续的开发。实事求是地看，长江经济带发展取得显著建设成就的同时，确实面临着一些问题，比如生态环境状况不容乐观，一些地区的发展破坏了自然资源，带来了污染，生态变得脆弱。因此，长江经济带发展要强调生态优先、绿色发展，达成生态文明建设的先行示范带。

三是促成上中下游优势互补、协作互动，缩小东中西部地区发展差距。长江经济带的区域差异很大，长江三角洲是中国第一大经济区，中央政府定位的中国综合实力最强的经济中心、全球重要的先进制造业基地、中国率先跻身世界级城市群的地区，而中上游则比较落后。那么，通过优势互补、合作共赢，则有利于东部带动中西部的发展，缩小区域发展差距。

四是建设陆海双向对外开放新走廊，培育国际合作新优势。2018年政府工作报告指出，加大西部、内陆和沿边开放力度。而长江经济带发展则能够很好地响应国家的这一开放号召，中国古代对外交通贸易和文化交流有三大主要通道，即南方丝绸之路、西北丝绸之路、海上丝绸之路。海上丝绸之路的开放建设进一步提升了长江经济带沿海的开放水平，而发端于成都和宜宾的南方丝绸之路的开放建设，则能够提升内陆、沿江和沿边的开放水平，从而形成陆海双向开放新格局。