

目 录

[铁路物流方面 3](#_Toc534362782)

[**再见，铁路总公司！你好：国铁集团！** 3](#_Toc534362783)

[**“公转铁”促铁路运煤成主流** 15](#_Toc534362784)

[**明年北煤南运、西煤东调的运输压力会非常大** 18](#_Toc534362785)

[**新列车运行图：继续实施“六线六区域”煤炭货运增量战略** 20](#_Toc534362786)

[**设计到运维的集成式供应链新时代来临！** 21](#_Toc534362787)

[煤炭方面 28](#_Toc534362788)

[**明年环渤海港口煤运形势展望** 28](#_Toc534362789)

[**蒙华铁路建成初期配套集疏运项目成关键** 30](#_Toc534362790)

[**国际能源署最新煤炭市场报告，这些趋势值得关注** 37](#_Toc534362791)

[**煤炭行业高质量发展，“高”在哪里？** 47](#_Toc534362792)

[十九大理论新视野·深刻认识建设现代化经济体系重要性的三重维度 60](#_Toc534362793)

# 铁路物流方面

## **再见，铁路总公司！你好：国铁集团！**

12月14日，中国国家铁路集团与中国工程院就深化双方合作举行会谈，并签署战略合作协议。这是中铁总更名后的第一个大动作。

双方下一步将加强在智能高铁建设领域的合作，同时深化高铁节能环保、减震降噪等课题的研究，积极搭建新的科研创新平台，进一步提升高铁发展质量和运营品质。

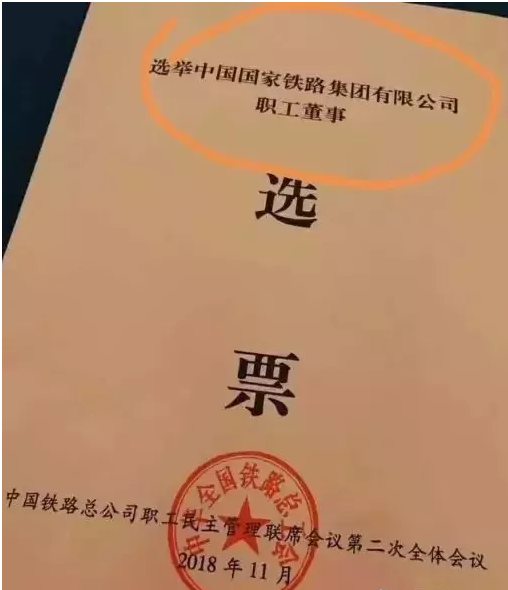
最重要的是贯彻落实中央全面启动川藏铁路规划建设的决策部署，加强川藏铁路建设关键技术科研攻关，为高起点高标准高质量规划建设川藏铁路提供技术支撑；加强技术交流合作，建设和培养铁路科技人才队伍。



**2018年铁路领域头号事件**

如果要问今年中国铁路领域最有影响力的事件是什么？那绝对非"**总资产高达20万亿、中国最有价值的央企中国铁路总公司的更名**"莫属。12月5日，国家工商总局官网公告，**中国铁路总公司**将正式更名为**“中国国家铁路集团有限公司”**。

实际上早在更名之前，铁总就已经有着手改革这方面的动向了，比如在11月份的中国铁路总公司举行职工民主管理联席会议第二次全体会议进程中有一项与以往不同，那就是要选举一名职工董事，而且是“中国国家铁路集团有限公司”的职工董事。这次职工董事的选举，就是为了给下一步中国铁路总公司更名和组建董事会提供人员的。因为按照公司制改革的需要，董事会成员里面，得有一名职工董事。



铁总的更名不仅仅是改个名字那么简单，其背后所包含的内容以及历史性的意义极其重大。推进公司制改革，是消除制约国铁发展的体制弊端、实现从传统运输生产型企业向现代运输经营型企业转型发展的必然选择，**公司制改革目标就是实现绝对的政企分开**。

更名之后，接下来还将实行公司化的治理结构，组建由董事会、经理层和监事会组成的机构，董事会成为决策机构等一系列行动。不过，因为是国有独资，估计不会设立股东会，当时18家铁路局改革也没有设立股东会。

“全民所有制”改为“公司制”，意味着铁路改革已经进行到最后阶段，也意味着中国国家铁路集团将开启为人民服务的新篇章。

**铁总改革之路**

我们来回顾下铁总的改革之路，铁总的公司制改革一直被视作是**央企改革的重中之重**，那么为了顺利有序的完成改革，铁总早前为此制定了先易后难的“**三步走**”方案。

第一步：铁总所属的非运输企业最先进行公司制改革，包括中国铁路建设投资公司、中国铁道科学研究院和《人民铁道》报社等17家。

第二步：铁总所属18个铁路局(公司)，以及中铁集装箱运输有限责任公司等3家专业运输公司进行改革。

第三步：铁总本身的公司制改革，为什么要改革？

上面我们说了，铁总虽然是央企里面总资产最高的企业，但是由于过往体制的原因，**导致铁总资产结构和资产利用效率不断恶化**。以高铁为例，即使不考虑运营成本，高铁的全部运输收入已经不够支付建设高铁的贷款利息，铁总已经开始通过不断举债来维持。**所以如果再不深化改革，预计到2020年铁总负债将高达8万亿，将可能引发严重金融风险。**

长期以来，铁路系统的工作绩效与收入不完全挂钩，200多万铁路员工仍然以吃大锅饭的形式存在。铁总旗下的各铁路局也不能成为真正的市场主体，铁路系统长期垄断经营，社会资本难以进入，影响资源配置效率等等，这些都是中国铁路领域企业缺乏活力的最根本原因，而改革就是要改变这种局面，要让其充分的参与到市场的竞争中去。

具体到操作层面：铁总公司制改革的目的是建成公司化的治理结构，组建由董事会、经营层和监事会组成的机构，董事会成为决策机构，将人事任命、薪资安排等原本由总经理负责的事情转为董事会负责，经营层专门负责公司的市场化经营，为企业的盈亏负责，此外，监事会负责制衡权力，上述做法都有利于铁总走向市场经济，以更加市场化的方式灵活地参与竞争。

为什么改革要分以上几步走？下一步怎么规划？

为什么铁总的改革备受关注？一直以来，铁路领域一直被外界称为“计划经济最后壁垒”的行业，铁总手握权利和资源，具有天然的垄断的特质。所以要让其参与市场竞争，存在一定困难。这也是为什么铁总的改革要从其旗下的各铁路局开始，就是要一步步的让其释放权利和资源，让外部资本能够参与进来。以后各铁路局之间、各铁路局和铁总之间相当于同台竞技了，大家既有竞争也有合作，这就是改革要的成效。

如果改革规划不到位，将失去改革的意义，所以大家不要老是说铁总改革进度慢于其他企业，铁路领域牵涉的盘子比较大，需要步步为营。

另外一个深化铁路改革的关键是铁路网是否能够拆分，否则改革就难以深入推进。在现有组织架构下，即使铁总和各铁路局已全部更名为公司，仍需铁总统一指挥、清算，那这样就不能成为真正的市场主体。大家可以看到，铁路领域的改革先从上面的几步容易的先开始，先改旗下的18个铁路局，让他们成为独立的企业，成为市场化独立竞争中的一员。

工商变更名称仅是第一步，接下来还将进行挂牌，还要进行下一步的规划。业内人士指出：铁总可能重组为控股公司，将现有的18个铁路集团公司重组为北、中、南三大区域铁路公司，使其成为法人实体，三大公司负责各自管区内的调度指挥，拥有投资决策、财产处置的权力，最终才能成为真正的市场主体。要让三大区域公司及其内部子公司进行互相充分竞争，建立两层面竞争的铁路运输企业组织结构。那么如果铁总此次如果能进行彻底的公司制改革，真正实现市场化运营，对促进其它国有企业改革也会产生极大示范效应。

改革带来耀眼的成绩

虽然铁总的改革下半身才只到更名的阶段，但是其上半身却早已经一头扎进市场潮流中。对国铁集团来说，公司化思路带来的改变显而易见。

* 1月26日，铁总所属18家铁路局集团公司与50家大型企业在京签署年度运量运能互保协议
* 2月2日，菜鸟网络宣布，将与铁总合作，包下一辆高铁专列免费送快递员回乡
* 4月，铁总与上海证券交易所签署战略合作协议
* 4月24日，中国铁路总公司党组书记、总经理陆东福在铁路总公司会见了中国建设银行股份有限公司党委书记、董事长田国立一行，双方就深化银企战略合作举行会谈
* 5月10日，中国民用航空局与铁总签署推进空铁联运战略合作协议
* 6月6日，铁总混改打响第一枪，腾讯、吉利43亿元“杀”进高铁“朋友圈”
* 6月12日，全列编组50辆、总载3200吨的首趟“公转铁”进京建筑材料专列缓缓推入大红门货场，标志着首趟“公转铁”进京建筑材料列车抵京
* 6月22日，中国铁总与阿里巴巴集团就进一步深化路企合作举行会谈
* 8月29日，中铁顺丰国际快运有限公司在深圳揭牌成立
* 10月17日，中铁总启动史上最大规模复兴号集中采购招标
* 12月14日，中国铁路总公司与中国工程院签署战略合作协议

**铁总动作频频后，取得了不少成绩**

2018年6月7日，铁总旗下企业动车网络科技有限公司完成股权转让招投标工作，腾讯、吉利两企业组成的联合体中标，受让动车网络49%的股权。铁总表示此次铁总通过股权转让确定与腾讯、吉利控股携手建设经营动车组Wi-Fi平台，在保证基本服务标准普惠的同时，向旅客提供Wi-Fi、休闲文化娱乐、在线点餐、特色电商、智慧零售等服务。

6月22日，陆东福会见马云，双方就进一步深化路企合作举行会谈。陆东福表示，铁路总公司愿意进一步深化包括阿里巴巴集团及社会企业合作的内容和方式，积极拓展信息网络应用技术创新，在物联网、大数据运用、智能物流网络建设等新领域合作，促进高铁网和互联网双网融合。

8月29日，中铁顺丰国际快运有限公司在深圳揭牌成立。中铁顺丰由中铁总下属的中铁快运股份有限公司与顺丰控股全资子公司深圳顺丰泰森控股（集团）有限公司共同组建。其中，中铁快运持股55%，顺丰持股45%。

2017年8月，台州、温州等地的部分车次票价出现打折；2018年4月，我国东南沿海高铁的部分车票进行浮动调整，这被认为是铁路票价市场化的开端。与此同时，铁路部门推出21个土地综合开发项目，与143家大型企业进行了交流和沟通，多个项目达成合作意向。实际上在之前的文章中，我们就说了，铁总底下的18个铁路局手握天量的土地，是名副其实的宇宙第一“房企”，这手牌如果打好了，不仅可以解决民生住房问题，也可以大幅降低负债。还有就是铁总手里的铁路运力，一旦“公转铁”成功，那么释放的能量更是不可估量的。

对于人员方面：改革后，原先18个铁路局内机构编制将精简277个，减幅20.3%，人员编制精简4000多名，减幅达10.5%。

所有的这些都是用实际行动在诠释着多维度改革坚定的脚步。而更重要的是：

2018年8月，铁总披露的集团2018年半年报显示，今年上半年，铁总收入合计4988.31亿元，税后亏损3.68亿元，较去年同期29.68亿元的税后亏损额减少了87.6%。虽然仍然在亏损，但是亏损额却在大幅减少，收入也在持续增高，这是改革所带来最直接也是最亮眼的绩效。

服务意识、创新意识、盈利意识的增强。

上面我们谈了很多改革的成绩，但是对于老百姓来说，可能更关注的是铁路领域的票价及服务。因为大家也许一看到“铁总、盈利性”等关键词，就会立马联想到涨价。那么其实对于这个问题，我们首先要知道：改革的目的是什么？改革的目的一方面是我们上面说的，铁总要扭亏为盈。另一方面是在扭亏为盈的同时还要提高服务意识、创新意识，提高竞争意识、增加用户体验（也就是说不能光靠涨价来减亏损），所以改革是为了越改越好。而怎么样才能达到我们上面所说的目的呢？就是增加市场竞争、或者是开放铁路领域把它推入市场的潮流，强迫其学会游泳。

比如在《高铁自主定价！票价必涨无疑？》一文中，我们探讨了，铁路领域市场化后，大家担心票价会飞涨，那我觉得这个大家有点过于紧张了。因为现在的交通工具品类多了，海陆空各种品类都有，用户的可选择性增加了，来自于外部的竞争加剧，那用户自然就会用脚投票倒逼其改革。另一方面，我们上面也提到了，那就是下一步铁路网的拆分，包括各铁路局之间，也会形充分成竞争。

所以就算是改革后即使票价涨了，那它相对应的服务也势必会提高，或者说服务提高的幅度甚至会远远超过其票价的涨幅。

另外一方面从上面铁总与阿里、腾讯、吉利、顺丰等民企里面的佼佼者们合作，就是一种放低身段、提高服务意识、提高创新意识的表现。因为过去我们经常说国企缺乏创新意识，缺乏姿态，那是因为体质的制约，好比一个穿着臃肿的小孩，他是没办法跑快的。创新就意味着风险，而国企的抗风险能力较弱，不像民企船小好掉头。所以现在公司制改革就相当于为其脱去了一层外衣，外加后面有优秀民企的助推，可以加快其前进的步伐。

**审批权受不受影响？**

当然了，对于我们工程人来说，对于铁总最关注的肯定是其在铁路建设领域的审批权，这也是我们把这个放最后来谈的原因。

那么按照一般情况来看，铁总公司制改革后，公司是不具有政府职能的，所以不应该有审批权。但是，**我们考虑到由于铁路领域的特殊性，比如铁路涉及到重大民生、国家战略性等重要特性，所以其相对来说话语权应该还是很重的，只是相比以往，现在可能需要考虑的东西更多了，比如营利性等**。不过在中国特色社会主义里，我们的优势就是具有灵活性，效率更高，执行能力更强。

对于具体到铁路建设领域的话语权，我们估计有一部分可能会下放至地方政府，比如城际铁路、铁路支线之类的。而对于铁路干线、重点线路之类的估计还是要国铁集团统一来抓，毕竟全国铁路一盘棋，如果不能保证全国路网尽在掌握，对铁路建设、运营都将是极大的伤害。

不过据业内人士透露，以后更可能的做法是模糊掉审批这个概念，而是由地方政府和国铁集团“商量着来、合作着来”，比如铁路部门对地方负责的项目提供运营、技术等服务，更好发挥双方优势，特别是将来的智能高铁等高端领域，更是需要国铁集团的大力支持。比如：

* 10月12日至13日，中国铁路总公司和重庆市人民政府在重庆市联合举办了主题为“开放共享合作共赢”的“市域铁路与城市发展论坛”
* 12月13日下午，河北省政府与中国铁路总公司在石家庄签署《关于加快推进河北铁路建设发展的战略合作协议》。河北省委书记王东峰表示，希望中铁总在河北交通运输结构调整、雄安新区铁路网络和站点建设、秦皇岛港转型升级、张承地区重点铁路项目建设等方面进一步加大支持力度，共同推进落实重大国家战略

**铁道部→国家铁路总公司→国铁集团**

* 1949年成立铁道部
* 2013年3月14日《国务院机构改革和职能转变方案》在全国人大审议通过
* 3月17日清晨，中国铁路总公司挂牌成立
* 2018年12月5日，中国国家铁路集团有限公司

每一次的改革都是与时俱进

也都是一次蜕变

我们期待国铁集团能够再次引领

中国这个基建狂魔走向下一个巅峰！

## **“公转铁”促铁路运煤成主流**

2018年我国继续优化煤炭供给结构，煤炭产能集中化程度进一步提高，铁路运输在煤炭供需衔接中发挥着举足轻重的作用。随着国家着力推进实施“公转铁”政策，为增加市场有效供给，铁路方面进一步挖掘运输潜力，优化运力调度。

**多地加快推进“公转铁”**

今年以来，我国运输政策发生了重大调整。国家为保护环境和降低物流成本，着力推进实施“公转铁”政策。

年初的中央经济工作会议要求 “调整运输结构，增加铁路运量”，2018年全国环境保护工作会议也强调，推动大宗物流由公路运输转向铁路运输，为打赢蓝天保卫战取得突破性新进展。10月份，国务院办公厅印发《推进运输结构调整三年行动计划(2018-2020年)》，提出以京津冀及周边地区、长三角地区、汾渭平原等区域为主战场，以推进大宗货物运输“公转铁、公转水”为主攻方向，减少公路运输量，增加铁路运输量，加快建设现代综合交通运输体系。

在港口方面，今年年底前多个煤炭集港改由铁路及水路运输。交通运输部有关人士表示，到2018年底，环渤海、山东、长三角地区主要港口，以及唐山港、黄骅港等港口不再接收柴油货车运输的煤炭。记者获悉，年底前，上海港、连云港、宁波舟山港煤炭集港将改由铁路或水路运输，以此推动其他沿海及内河主要港口煤炭和矿石等大宗货物集疏港改由铁路或水路运输。

**铁路方面深挖运输潜力**

为增加市场有效供给，铁路方面今年进一步挖掘运输潜力，优化运力调度。据了解，中国铁路总公司（以下简称“中铁总”）部署开展了“调整运输结构，增加铁路货运量”攻坚战，制定了详细的扩能增量方案，这也是近年来铁路力度最大、范围最广的一次增量方案。中铁总重新修订了国家铁路货物发送量年计划完成31.18亿吨，同比增加2亿吨、增长6.9%的目标。其中，煤炭同比增加1.5亿吨、增长10.1%。

内蒙古煤炭交易中心研究员刘永丽分析称，随着铁路运力增长，煤炭运输瓶颈掣肘淡化。数据显示，1～10月，全国铁路发运煤炭量19.68亿吨，同比增加1.7亿吨，增幅9.5%。其中，电煤发运量14.5亿吨，同比增加2亿吨，增幅16.1%。根据内蒙古煤炭交易中心监测数据，今年5月份后，蒙冀线新增运输能力投入，煤炭到港调入量快速增长，1～10月，大秦线累计发运量3.74亿吨，同比增加1461万吨，增幅4.06%。

我国煤炭资源多集中在山西、陕西及内蒙古西部，用煤大户则集中在华东、华南地区。业内人士指出，我国煤炭运输的基本规律是“北煤南调”“西煤东调”及煤炭出口，其中，“三西”主要煤运通道的煤炭货运量占全国铁路货物运输总量的90%以上。截至目前，我国主要有大秦线—大同—秦皇岛、神黄线—神木—黄骅等运煤专线。其中，陕北煤炭运输网和蒙华铁路预计在2019年全面通车。

**全力保证电煤装车总量**

中铁总发布消息称，12月份，进入冬季传统用煤高峰，发电及取暖用煤总体需求大幅增加。铁路部门动态掌握各直供电厂的库存、耗煤等具体情况，全力保证电煤装车总量。12月份，全路电煤装车日均44955车，同比增加7895车，增幅21.2%。截至目前，全国直供电厂存煤可耗天数达21.6天。同时，铁路部门加强电煤等重点物资卸车盯控，车站提前统筹安排好装卸劳力和机具，提高作业效率，保障了空车链条接续。

中铁总货运部主任赵峻在12月5日举行的2019年度全国煤炭交易会上表示，预计2018年国家铁路货运量完成31.98亿吨，同比增加2.8亿吨，增长9.6%，超额完成了全年货运31.18亿吨的目标。其中，预计2018年煤炭运量完成16.6亿吨，同比增加1.58亿吨，增长10.5%。2019年国家铁路货运目标将在今年基础上将再增加2.5亿吨，增幅约为7.8%，包括煤炭运输目标增加1.5亿吨。

12月6日，中铁总宣布，于2019年1月5日实行新的列车运行图。新图实施后，将使全国铁路主要货运通道能力得到进一步扩充，为调整交通运输结构、增加铁路货运量提供有力保障。根据中铁总制定的《2018-2020年货运增量行动方案》，到2020年，全国铁路货运量达47.9亿吨，较2017年增长30%。其中，全国铁路煤炭运量达到28.1亿吨，较2017年增运6.5亿吨，占全国煤炭产量的75%，较2017年产运比提高15个百分点。

## **2019年北煤南运、西煤东调的运输压力大**

日前，中国铁路总公司（下称中铁总）人士表示，由于南北方向铁路通道没有明显改善，预计明年北煤南运、北煤东调的运输压力会非常大。

目前，又到一年一度签订煤炭“产运需”三方合同之际，“各大电力、煤矿、钢铁企业都在跟我们要车皮。”上述人士向财新记者透露，在中铁总最近举行的几次煤炭铁路运输协调会上，煤炭供需企业均表达了明年增加运力保障的请求。

中铁总货运部主任赵峻在12月5日举行的2019年度全国煤炭交易会上发言称，预计2018年国家铁路货运量完成31.98亿吨，同比增加2.8亿吨，增长9.6%，超额完成了全年货运31.18亿吨的目标。

其中，预计2018年煤炭运量完成16.6亿吨，同比增加1.58亿吨，增长10.5%。2019年国家铁路货运目标将在今年基础上将再增加2.5亿吨，增幅约为7.8%，包括煤炭运输目标增加1.5亿吨。

我国煤炭资源区域分布不均，北多南少，西多东少，而煤炭消费却大都集中在东部沿海地区、南方地区，尤以环渤海经济圈、长江三角洲和珠江三角洲地区最为集中。

这样的产需逆向结构分布，促使了我国“北煤南运、西煤东调”格局的形成。其中，“三西”主要煤运通路的煤炭货运量占全国铁路煤炭运输总量的90%以上。

“三西”外运通道主要有北通道、中通道和南通道之分。

其中，北通道主要包括大秦线、丰沙大线、京原线、集通线、神朔黄线等，以动力煤外运为主，主要运输从晋北、陕北和神东煤炭生产基地至京津冀、东北、华东地区以及秦皇岛、京唐、天津、黄骅等港口的煤炭。

中通道主要包括石太线、邯长线等，以焦煤和无烟煤外运为主，主要运输从晋东、晋中煤炭生产基地至华东、中南地区以及至青岛港的煤炭。

南通道主要包括太焦线、侯月线、陇海线、西康线、宁西线等，以焦煤、肥煤和无烟煤外运为主，主要运输从陕北、晋中、神东、黄陇和宁东煤炭生产基地至中南、华东地区以及至日照、连云港等港口的煤炭。

## **新列车运行图：继续实施“六线六区域”煤炭货运增量战略**

中国铁路总公司消息，2019年1月5日起，全国铁路实行新的列车运行图。将继续实施“六线六区域”货运增量战略，唐山、天津、董家口等环渤海湾港口货运集疏运能力大幅提升。

其中，六线指：大秦、张唐、瓦日、侯月、西合、兰渝线；六区域指：山西、陕西、蒙西、新疆、沿海、沿江。

唐山至呼和浩特铁路煤炭万吨列车由目前的25对增加至28对。

同时，通过挖潜提效，陕西煤炭外运能力将进一步提升。西安至平凉铁路、包头至西安铁路货运能力将增加10对。兰新铁路疆煤外运通道能力将提升10对。

此外，环渤海湾港口货运集疏方面，唐山至曹妃甸铁路安排疏港矿石运行线25对，天津港安排疏港矿石运行线50对，青岛至日照铁路安排疏港矿石运行线30对。

铁路部门安排开行新增动车组列车276.5对，高铁运输能力较调图前提升约9%。

新图实施后，部分城市间旅客列车运行时间进一步压缩，全国铁路81对公益扶贫“慢火车”继续开行，

## **设计到运维的集成式供应链新时代来临！**

2017年10月13日，国务院办公厅印发了**《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，（以下简称《意见》）。

在《意见》中指出了“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。随着信息技术的发展，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。”。

从《意见》中可以看到，我们国家对于供应链的定义是从产品设计开始，经过采购、生产、销售环节，到客户服务结束的一系列活动。

我们可以把它理解为产品的全生命周期管理，适用的范围不再局限于某个行业，而是具有更强的普世意义。

从国家战略的高度来解读供应链，推进供应链创新和应用，这样才能确保供应链上的每一个关键点都不会被忽视，从产品设计、财务、营销、运营到销售，面面俱到。

当每个环节都足够坚强时，才能保证整体链条不会断裂。

《意见》同时也提到推进供应链创新和应用有三大重要意义。

**1. 落实新发展理念的重要举措。**

供应链具有创新、协同、共赢、开放、绿色等特征，推进供应链创新发展，有利于加速产业融合、深化社会分工、提高集成创新能力，有利于建立供应链上下游企业合作共赢的协同发展机制，有利于建立覆盖设计、生产、流通、消费、回收等各环节的绿色产业体系。

以电子消费类产品为例，产品具有很强的创新性，因此更新迭代速度都非常快。

这种类型的产品开发和生产周期都很短，它的供应链模式需要整体化设计、精细化运营和可持续发展。

在产品快速迭代的情况下，废旧电子产品已成为“增速最快的垃圾”，绿色环保成为企业的重要战略，此类企业需要把供应链创新尽快提上日程。

**2. 供给侧结构性改革的重要抓手。**

供应链通过资源整合和流程优化，促进产业跨界和协同发展，有利于加强从生产到消费等各环节的有效对接，降低企业经营和交易成本，促进供需精准匹配和产业转型升级，全面提高产品和服务质量。供应链金融的规范发展，有利于拓宽中小微企业的融资渠道，确保资金流向实体经济。

供给侧改革，需要以客户需求为导向，通过供应链创新，加速从产品设计到交付客户的全过程，这个速度越快，越是能减少企业的经营成本和库存天数、提高资金周转率、加快新品研发速度和增加利润率。

如果采用供应链创新思维，使用集成的信息系统软件加快整体交付的进程，能够帮助企业获得更强的竞争优势。

**3. 引领全球化提升竞争力的重要载体。**

推进供应链全球布局，加强与伙伴国家和地区之间的合作共赢，有利于我国企业更深更广融入全球供给体系，推进“一带一路”建设落地，打造全球利益共同体和命运共同体。建立基于供应链的全球贸易新规则，有利于提高我国在全球经济治理中的话语权，保障我国资源能源安全和产业安全。

中国企业想要积极融入全球供应链网络，就需要加强信息平台等基础设施的建设。

《意见》提出今后我国供应链的发展目标，即到2020年，形成一批适合中国国情的供应链发展新技术和新模式，基本形成覆盖中国重点产业的智慧供应链体系，培育100家左右的全球供应链领先企业，中国成为全球供应链创新与应用的重要中心。

《意见》从国家战略的层面对**供应链的概念、创新的意义和发展目标**都提出了整体性的指导意见，并且明确交由商务部等部门负责具体实施推进，足以看出我们国家对于供应链创新已经高度关注。

不管是“一带一路”，还是“中国制造2025”，这些国家战略的落地实施都需要“**设计 ↔ 计划 ↔ 制造 ↔ 交付 ↔ 运维**”全链条的高效运作，都需要全新的数字化供应链的赋能助力。

《意见》已经给广大的企业家和供应链从业者指明了方向，接下来我们需要把战略落地，执行到位。

而战略落地的难点在于需要有一套完善的软件系统，可以把企业既定的流程固化下来，为供应链创新赋能。

**概念落地，系统创新**

从设计到运维，数字化供应链可以帮助企业进行产品全生命周期管理，从产品设计、生产计划、生产制造、销售交付和运营维护，完美连接全流程。

目前有一些国际软件厂商已经敏锐地觉察到未来的趋势，并适时地提出整合全流程的概念。这种想法与《意见》中提出的供应链理念不谋而合。

对于我们的企业来说，应该从全局视角来看供应链，这样才能避免“按下葫芦浮起瓢”的情况。

在产品设计阶段就精准地管理物料清单，不但可以降低研发的成本，还可以为最终的销售环节提供准确的成本核算。

工业互联网、物联网和即将到来的5G网络，已经为全流程供应链提供了足够的技术支持。

我们的消费市场已经发生巨大转变，90后消费者已经厌倦了标准化的商品，开始追求与众不同的个性化定制商品。

这些变化正在倒逼着商家重塑他们的供应链。如何快速响应消费者的需求，并及时供应定制化的商品，这些都是企业需要重构供应链的动因。

从前端消费者获取实时数据，到后台系统做出快速响应，企业需要打通所有系统数据之间的壁垒，构建新型集成式供应链。

新一代的数字化供应链即将颠覆传统，它们不仅能完美支持企业从设计到运维的全流程，而且充分匹配我国对于供应链未来创新和应用的全部要求。

现在，已是时候从传统的供应链认知中升级，**拥抱从设计到运维的集成式供应链新时代了！**

# 煤炭方面

## **明年环渤海港口煤运形势展望**

今年，经济快速发展，人民生活水平提高，拉动了用电量和耗煤量的增加;此外，南方诸多省市自产煤减少，对国内煤炭依赖性增强。下半年，经济下行压力明显加大;尤其九月份，工业用电走弱，电厂日耗大幅下降。但进入四季度，冬储运煤高峰的到来，带动下游需求保持一定水平，南方沿海地区煤炭需求保持增长态势。

环渤海港口占北方港口煤炭一次下水量的93%，占据主导地位。在进口煤炭小幅增加的情况下，预计今年环渤海港口合计发运煤炭将达到7.2亿吨，同比增加4000万吨。受港口分流影响，今年，秦皇岛港煤炭吞吐量出现1000万吨的下滑，预计完成煤炭吞吐量在2.04亿吨左右。黄骅港方面，受准池线、朔黄线增加运量影响，煤炭供需双高，运输形势看好，今年煤炭吞吐量首次突破2亿吨大关。因“汽运煤”受限，天津老港又没有铁路专线支持，造成天津港煤炭吞吐量继续呈减少态势。

明年上半年，经济下行压力加大，而随着政策转向放松，并叠加稳增长政策的效应逐步释放，预计明年下半年经济增长将较上半年有所改善。明年，预计我国华东、华南地区煤炭需求继续保持小幅增长势头，环渤海港口煤炭运输形势继续看好。

明年一季度，设计能力达5000万吨的华电煤码头将投产，曹妃甸港煤炭运输能力将达到2.5亿吨，但实际运输数量远达不到这个水平。前期受“搬迁”传闻影响的秦皇岛港煤炭运输将逐渐走出低谷;受大秦线运量继持增长拉动，秦港煤炭运输形势缓慢转好，明年，秦港煤炭吞吐量不会有大的变化，预计将保持在1.8-2亿吨水平，较今年略有下降。天津港主要依靠神华天津港煤炭码头发力，天津老港吞吐量继续减量，预计明年，天津港煤炭吞吐量与今年相比略有下滑。

蒙冀线继续发力，预计明年增加煤炭运量3000万吨以上;此外，大秦-迁曹线也在增加运量，两大铁路一起发力，助推曹妃甸四港(国投曹妃甸、华能曹妃甸、华电曹妃甸、曹妃甸煤二期)到港煤炭资源增加，预计曹妃甸四港煤炭吞吐量将达到1.8亿吨，比今年增长4000万吨左右。

黄骅港是国家能源集团旗下矿、路、港、航、电一体化的关键一环，具有独特的煤炭集港优势，综合物流成本较低。明年，准池线运量增加，朔黄线进车也保持高位，预计黄骅港将继续迎来车船双多景象，明年煤炭吞吐量将保持在2.1亿吨左右，比今年略有增加。

明年，沿海地区煤炭需求继续保持稳步增加态势，在进口煤变化不大的情况下，预计环渤海港口煤炭发运量将达到7.4-7.5亿吨，保持小幅增长势头。

## **蒙华铁路建成初期配套集疏运项目或成关键**

2019年，南北跨越七省，全长1837公里，全国最长的运煤专线蒙西到华中煤运铁路(蒙华铁路)将建成，目前预计是在10月1日前。

蒙华铁路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，**目的是将煤炭生产最为集中的内蒙古、山西、陕西(晋陕蒙)煤炭输送至最为缺煤的湖北、湖南、江西(鄂湘赣)。**

蒙华铁路是我国修建的第二条超长距离运煤专线。第一条运煤专线大秦铁路，全长653公里，修建历时7年。

蒙华铁路，在建的中国最大规模运煤专线，“北煤南运”新通道，全长1837公里，规划设计输送能力为2亿吨/年，是继大秦线之后,国内又一条超长距离的运煤大通道。

煤炭去产能实施以来，鄂湘赣三省煤矿不断退出，2017年三省煤炭产量不到3000万吨，相比3亿吨的煤炭消费需求，外省煤炭调入需求高达2.7亿吨。

国家统计局数据显示，2018年1-11月，晋陕蒙三省区原煤产量同比增长分别为3.3%、14.1%和11.1%，累计达到22.21亿吨，占全国产量的69.09%；而鄂湘赣三省原煤产量同比分别减少49.5%、0.9%和7.7%，累计仅为0.22亿吨。

晋陕蒙煤炭进一步集中，鄂湘赣煤炭产量则继续衰减，预计2020年，三省煤炭消费量将达到4.47亿吨，届时煤炭缺口将进一步扩大。

在北煤南运需求增大的背景下，2019年蒙华铁路即将到来，但是由于配套集运系统建设、运价等问题，初期的蒙华铁路影响恐怕十分有限。

**投运初期运量或不足一半，配套集疏运项目成关键**

蒙华铁路集运端煤源主要为内蒙古鄂尔多斯地区和陕西榆林地区的煤矿，鄂尔多斯和榆林是国内煤炭最为富集的地区，2017年仅两市的煤炭产量就分别高达到6亿吨和4亿吨。

蒙华铁路2015年开始施工，但是现在有一个很大的变化。汾渭能源分析师曾浩认为，近两年内蒙古的煤炭铁路外运问题解决了很多，内蒙古煤炭通过铁路输送到秦皇岛、曹妃甸等港口，铁路公司也扩大了运输能力。所以如果蒙华铁路建成，可能更多的是将陕西煤炭外运。

另有分析人士认为，蒙华铁路沿线煤矿开发滞后，建成初期将面临煤源不足的问题，短期内不会对现有“西煤东运、铁水联运”为主外运总体格局形成较大影响。

此外，作为重载铁路（指行驶列车总重大、行驶大轴重货车或行车密度和运量特大的铁路，主要用于输送大型原材料货物）不仅仅是铺设完铁路那么简单，还需要有完善的发运站、集运站，以及配套的车皮。

以瓦日线（山西吕梁-山东日照）为例，其设计货运能力每年2亿吨，但是2014年底投运以来，由于煤源装车点不配套、企业专用线未与铁路接轨等原因，其运输能力并未完全发挥。在通车四年后，根据中国铁路总公司（下简称铁总）的预计，2018年的煤炭运量仅为3500万吨，整体的利用率并不高。

分析人士认为，受限于煤源地煤炭供应、配套集疏运项目建设进度等种种原因，蒙华铁路初期的运力恐怕不足一半。煤炭行业专家李学刚则认为，蒙华铁路通道规划设计输送能力为2亿吨，但运营初期能力约4000万吨。

作为有史以来最长的运煤通道，按照设计要求，蒙华铁路通道配套规划的集疏运系统包括集运项目30个、疏运项目39个，其中有42个集疏运项目需要作为规划项目，在本线预留接轨条件，适时开工建设。

8月27日，国家发改委副主任胡祖才主持召开蒙华铁路建设推进会，协调解决蒙华铁路及相关配套集疏运项目建设中存在的问题，确保项目按时建成通车投入使用。

在蒙华铁路首发地，一位鄂尔多斯能源人士对记者表示，直达浩勒报吉的铁路线还没建成，明年发运恐怕难以实现。

而在蒙华铁路的目的地，华容煤炭铁水联运物流园是蒙华铁路在鄂湘赣五个疏运基地之一，一位项目人员告诉记者：“岳阳煤炭铁水联运储备基地可能是因为环保的原因已经没有了，现在湖南只有我们一个项目。我们的基地预计2020年煤炭中转能力达到1000-1200万吨，远期规划5000万吨。”（2020年湖南省煤炭消费量将达到1.8亿吨，煤炭净调入量将达到1.1亿吨，将严重依赖北煤的调入）

资料显示，10月中旬，岳阳市发改委回应市人大代表《关于取消岳阳市煤炭储备基地的建议》，就征地毁田严重，伴生的粉尘、扬尘及地下水等污染影响到陆城古镇保护和开发等六个问题做出回应。

记者致电岳阳市发改委，相关工作人员表示该项目推进较慢，国投岳阳煤炭储备基地有限公司（项目投资建设方）已经放弃项目的建设。

**运价或高，与现有铁路直达、铁水联运竞争输赢难定**

现有的北煤南运方式主要有铁路直达和铁水联运（海进江）两种方式，前者通过已有的铁路线路进行运输，后者则是先通过铁路由西向东运至港口下水，然后经过海运进入长江进行运输。

目前煤炭从北方到达鄂湘赣地区，铁路直达和铁水联运大概各占一半左右。而到2019年，北煤南运将多出另外一种方式，也就是运煤专线蒙华铁路。

但是蒙华铁路的建设周期长达五年，在这段时间中，鄂湘赣三省煤炭的需求已经逐渐被其他线路所吸收。蒙华铁路想要获得运量，与已有铁路直达和铁水联运的竞争在所难免。

蒙华铁路建成之前，晋西北地区至华中地区，以经由环渤海港口铁水联运经济性较强；其它地区外运以铁路直达优势较为明显；蒙西、陕北外运煤炭发往沿江地区，以经由包神（包西）和神华公司神朔-朔黄线后下水，进行海进江运输综合物流费用最省。

▼鄂湘赣地区煤炭现有主要调运方式



根据蒙华铁路的可行性研究报告，蒙华铁路的综合运价率为0.18元/（t·km），比国家铁路煤炭运价率为0.1551元/（t·km）要高，但是由于蒙华铁路相比现有运输线路抵达鄂湘赣地区距离上的优势，运费相对会低出许多。

但是，真实的运价情况如何如今尚未可知，在运距占优的情况下，运价成为左右蒙华铁路、现有铁路直达和铁水联运三者竞争性的关键。

我国铁路分为国家铁路、合资铁路、地方铁路三类，大部分国家铁路和地方铁路执行国家发改委统一制定的运价，而合资铁路和少部分国家铁路线路执行发改委规定的特殊运价。

蒙华铁路是合资铁路，2012年成立的蒙西华中铁路股份有限公司中，最终中国铁路投资有限公司（铁总直属全资企业）持股20%，中国神华、中煤能源等15家沿线地方企业持有剩余80%的股份。

分析人士认为，蒙华铁路横跨中国铁路总公司下属的多个路局，线路有诸多交叉，建成后不可避免地触及其他铁路的利益。铁总试图主导蒙华铁路的运营权，因此蒙华铁路运价也可能会定的较高，以平衡自身的整体利益。

此外，随着新的铁路货运价格政策的实施，蒙华铁路价格上涨也有了更大的空间。

2017年12月，国家发展改革委下发了《关于深化铁路货运价格市场化改革等有关问题的通知》，实行政府指导价的整车运输各货物品类基准运价不变，铁路运输企业可以在国家规定的基准运价为基础，在上浮不超过15%、下浮不限的范围内，根据市场供求状况自主确定具体运价水平。15%的上浮限度较2015年的铁路货运价格政策中10%的规定扩大了5%。

## **国际能源署最新煤炭市场报告，这些趋势值得关注**

**主要观点**

* 在中国和印度强劲的煤电发电量增长的推动下，煤炭需求预计在2018年将再次增长。
* 在越来越多的国家，消除燃煤发电是一项关键的气候政策目标。在另一些国家，煤炭仍然是首选的电力来源，被视为丰富且负担得起。
* 未来五年，全球煤炭需求将保持稳定，欧洲和美国煤炭需求的下降将被印度和其他亚洲国家的增长所抵消。中国的煤炭需求或将逐渐下降。
* 2018年中国和印度的进一步增长，动力煤海运贸易总量接近10亿吨。需求的增加导致了价格的上涨。
* 气候政策相关的风险、潜在的搁浅资产、产地居民的反对以及对上一次经济下滑的记忆，使得投资者投资新煤矿的欲望降温。发达经济体的银行、保险公司、对冲基金、公用事业以及其他运营商正在退出煤炭业务。在世界许多地区，对煤炭项目的反对日益强烈，抑制了投资者采取行动的意愿。
* 在欧盟28国，三个领域的政策行动正在打击煤炭需求。到2023年，至少还有法国和瑞典将关闭最后一个燃煤电厂，德国将是西欧仅存的重要煤炭消费国。相比之下，东欧的煤炭需求保持稳定。
* 在我们的预测中，全球煤炭需求对中国的用电趋势非常敏感。然而，中国经济正处于结构转型之中，其电力强度将随着时间的推移而下降，到2020年阻止煤炭发电的进一步增长。
* 我们维持了去年报告中的预测，即中国煤炭需求已进入缓慢但结构性下降的趋势，平均每年不到1%。
* 大规模的可再生能源扩张和在新的煤电厂使用超临界技术，将减缓煤炭需求的增长，到2023年，印度煤炭需求每年的增长率将低于4%，而过去十年的平均增长率超过6%。电力部门之外，经济增长和基础设施发展将拉动钢铁和水泥行业对煤炭的消费。
* 截至2023年，东南亚煤炭需求或将以每年5%以上的速度快速增长，不过，拥有近1.5亿吨标准煤增量需求的印度支持了最大的绝对增长。
* 市场走向取决于中国，中国的规模和不断变化的政策使其具有独特的潜力，可以将进口从一年转向另一年。虽然沿海地区国内价格和进口价格之间的套利是相关的，但政策（例如进口配额、港口上限、税费和煤质检测）也很重要。
* 印度尼西亚的出口下降，使澳大利亚成为世界上最大的煤炭出口国。印度尼西亚生产商在价格有吸引力的情况下，有提高产量的记录。
* 俄罗斯正在加强出口基础设施，并以亚洲市场为目标。
* 丰富的廉价天然气和可再生能源扩张将继续挤压国内煤炭发电量，出口将取决于国际市场的普遍价格，因为美国仍然是一个摇摆的供应国。

12月18日，国际能源署发布能源市场系列报告的《2018煤炭市场报告——分析展望至2023年》，主要内容如下：

执行摘要1市场并没有像大家所讨论的那样变化很大

**2017年，全球煤炭需求恢复增长。**由于全球经济增长走强增加了工业产出和用电量，在经历了两年的下降后，去年全球煤炭需求同比增长了1%，达到75.85亿吨。全球煤电发电量增加了250多太瓦时（TWh），同比增长约3%，约占全球发电量增量的40%。在经历了几年的下降后，煤炭在电力结构中的占比为38%。在中国和印度强劲的煤电发电量增长的推动下，煤炭需求预计在2018年将再次增长。

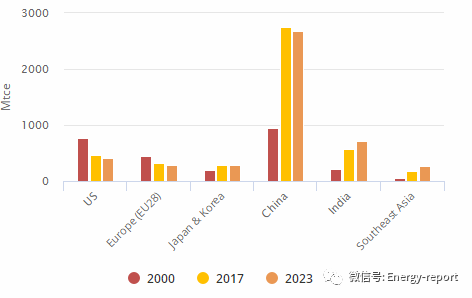
**市场趋势对变化具有抵抗力。**煤炭——一种碳密集型能源，是能源和气候政策争论的核心。在越来越多的国家，消除燃煤发电是一项关键的气候政策目标。在另一些国家，煤炭仍然是首选的电力来源，被视为丰富且负担得起。尽管媒体对撤资和远离煤炭给予了极大关注，但事实证明，市场趋势对变化是有抵抗力的。

**到2023年，全球煤炭需求将保持稳定。**未来五年，全球煤炭需求将保持稳定，欧洲和美国煤炭需求的下降将被印度和其他亚洲国家的增长所抵消。作为全球煤炭市场的主要参与者，中国的煤炭需求或将逐渐下降。主要由于可再生能源和天然气的增长，煤炭对全球能源结构的贡献将从27%降至25%。

供应更为紧张的市场正在推动煤炭价格的上涨。2017年海运煤炭贸易出现了反弹。中国煤炭进口增长1500万吨，而包括巴西、台湾、韩国、马来西亚、墨西哥、摩洛哥、菲律宾、巴基斯坦、土耳其、越南在内的大多数其他大型进口国的煤炭进口量都创造了新的历史记录。智利、日本和泰国的煤炭进口量非常接近历史高点。而欧洲是唯一萎缩的市场。随着2018年中国和印度的进一步增长，动力煤海运贸易总量接近10亿吨。需求的增加导致了价格的上涨。

但更高的价格并未引发新的投资。两年多来不断上涨的煤炭价格给煤炭生产商提供了更多的现金。其中一些额外收入被用于购买已经生产的资产，或在有限数量的情况中扩大现有业务。相比之下，对新建煤矿的投资并未取得进展。气候政策相关的风险、潜在的搁浅资产、产地居民的反对以及对上一次经济下滑的记忆，使得投资者投资新煤矿的欲望降温。发达经济体的银行、保险公司、对冲基金、公用事业以及其他运营商正在退出煤炭业务。在世界许多地区，对煤炭项目的反对日益强烈，抑制了投资者采取行动的意愿。

部分国家/区域煤炭需求（2000、2017和2023）



西欧正在加速其煤炭的退出**。**在欧盟28国，三个领域的政策行动正在打击煤炭需求：应对气候变化的行动，包括采用排放交易系统；对空气污染采取的行动；在大多数西欧国家，专门逐步淘汰燃煤发电的行动。随着可再生能源的扩张，在风电和光伏竞争力不断增强的刺激下，这些政策努力最终将把煤炭挤出西欧的电力结构。到2023年，至少还有法国和瑞典将关闭最后一个燃煤电厂，德国将是西欧仅存的重要煤炭消费国。

相比之下，东欧的煤炭需求保持稳定。该区域中大多数国家尚未宣布逐步淘汰政策，巴尔干、希腊和波兰正在建设一些新的燃煤电厂。考虑到这些新电厂大多将取代较旧、效率较低的煤电装机，煤炭的需求或将不会增加。东欧的一些国家是世界上为数不多的褐煤仍然作为电力系统基石的地方（澳大利亚维多利亚州是另一个例子）。

**世界上每4吨煤炭中就有1吨是用于中国发电而燃烧的。**因此，煤炭的命运在很大程度上取决于中国电力部门。2016年以来中国用电量的反弹支撑了全球煤炭消费的增长。此外，我们预计，中国不断壮大的中产阶级将增加交通和供暖的电气化，用电量也将增加。在我们的预测中，全球煤炭需求对中国的用电趋势非常敏感。然而，尽管存在这些因素，我们认为中国经济正处于结构转型之中，其电力强度将随着时间的推移而下降，到2020年阻止煤炭发电的进一步增长。

**"赢得蓝天保卫战"仍然是中国政策的优先事项。**环境政策，特别是清洁空气措施，限制了煤炭的需求。该政策行动的主要目标是减少居民供暖以及商业和工业部门的直接煤炭使用和淘汰小型锅炉。水泥、钢铁和小煤电生产商也是中国空气质量改善行动的对象。用于供暖和工业的天然气以及用于发电的可再生能源是政策的优先事项。虽然煤炭的清洁使用是该战略的另一个支柱，但是我们看到煤炭消费显著增长的唯一部门是煤炭转化，即煤炭转化为液体、煤炭转化为天然气和煤制化学品。考虑到所有这些因素，我们维持了去年报告中的预测，即中国煤炭需求已进入缓慢但结构性下降的趋势，平均每年不到1%。

**印度无与伦比的煤电增长时期仍将持续。**自1974年以来，印度的煤电发电量不断增长。由于预计到2023年印度经济年均增长8%以上，电气化进程仍在继续，预计在此期间，电力需求将保持年均5%以上的增速。大规模的可再生能源扩张和在新的煤电厂使用超临界技术，将减缓煤炭需求的增长，到2023年，印度煤炭需求每年的增长率将低于4%，而过去十年的平均增长率超过6%。电力部门之外，经济增长和基础设施发展将拉动钢铁和水泥行业对煤炭的消费。

**南亚和东南亚是煤炭消费的第二大增长引擎。**印度尼西亚、巴基斯坦、孟加拉国、菲律宾和越南的人口加起来超过8亿，年人均用电量刚刚超过800千瓦时，是欧盟28国年人均用电量水平的七分之一。在在建燃煤电厂的支持下，增加煤电发电量将是这些国家煤炭需求增长的主要推动力。在人均用电量较高的其他国家，如马来西亚和阿拉伯联合酋长国，由于能源结构多样化政策的推动，新建燃煤电厂装机容量大。截至2023年，东南亚煤炭需求或将以每年5%以上的速度快速增长，不过，拥有近1.5亿吨标准煤增量需求的印度支持了最大的绝对增长。

**印度、韩国，尤其是中国至关重要。**煤炭进口的未来仍然与南亚和东南亚挂钩。对印度来说，在煤炭生产和运输方面取得的进展不足以减少进口，我们已经向上修订了对动力煤进口的预测。预计韩国、越南、马来西亚、菲律宾、巴基斯坦等国家也将实现增长。相比之下，对欧洲的进口也会随着时间的推移而下降。总体而言，市场走向取决于中国，中国的规模和不断变化的政策使其具有独特的潜力，可以将进口从一年转向另一年。虽然沿海地区国内价格和进口价格之间的套利是相关的，但政策（例如进口配额、港口上限、税费和煤质检测）也很重要。

**澳大利亚恢复了在出口市场的领导地位，但印度尼西亚紧随其后。**在我们的预测中，在国内需求增加和价格下降的推动下，印度尼西亚的出口下降，使澳大利亚成为世界上最大的煤炭出口国。如果煤炭价格上涨，这种情况可能会改变，因为印度尼西亚生产商在价格有吸引力的情况下，有提高产量的记录。我们预计俄罗斯的煤炭出口量将增加：俄罗斯正在加强出口基础设施，并以亚洲市场为目标。与2017年相比，我们对美国煤炭出口的预测变化不大。丰富的廉价天然气和可再生能源扩张将继续挤压国内煤炭发电量，出口将取决于国际市场的普遍价格，因为美国仍然是一个摇摆的供应国。

煤炭是最具争议的燃料

**一个星球，两个煤炭世界。**自2015年以来，我们观察到，煤炭消费逐步向亚洲的转移，以及两个世界的出现——一个是煤炭发电的世界，另一个是没有煤炭发电的世界，将很难就煤炭和减排达成协议。当英国和加拿大发起Powering Past Coal Alliance时，这一点变得更加明显，有20多个国家以及州、省、市和企业加入了该联盟，他们承诺到21世纪30年代结束煤电有增无减的状态。如今，加入该联盟的国家用于发电的煤炭占全球煤炭消费量的不到2%。然而，在许多其他国家，鉴于煤炭仍然是最经济的能源，因此它并未走向终结的命运。

碳捕获、利用与封存（CCUS）是这两个世界之间的桥梁。如果要在实现巴黎协议总体目标的同时，长期继续使用煤炭，CCUS必须参与投资组合。国际能源署致力于继续在这一关键技术的基础上造势。虽然2018年在政策和项目方面带来了一些好消息，但我们在部署CCUS方面的进展仍然远远未达到可持续能源未来所需的程度。

## **煤炭行业高质量发展，“高”在哪里？**

**产能指标**  **置换机制日臻成熟**

经过近两年的培育与发展，煤炭产能置换指标交易机制已日臻成熟，步入正轨。今年以来，河北、湖南、福建、黑龙江、江西等多地开展煤炭产能置换交易，煤炭优质产能得以有序释放。其中，河北、安徽、甘肃在同一平台交易，成交总额达20亿元。

起初，部分煤企担心竞价方式会推高指标价格，从而加大购买指标煤企的成本压力，但现在看来，这一担心毫无必要。**无论是省内还是跨区域的产能指标置换都很顺利。**同时，今年产能置换指标交易也呈现出一些新的特点，比如，置换难度下降。2018年2月9日发布的《关于进一步完善煤炭产能置换政策加快优质产能释放促进落后产能有序退出的通知》确定将自然保护区重叠煤矿、灾害严重煤矿、一级安全生产标准化煤矿等符合条件的煤矿产能置换比例提高至200%；与煤炭调入地区签订相对稳定的中长期合同煤矿，所需换指标折算比例也可提高为200%；同时，支持煤电联营矿增加优势产能。其中，申请新增优质产能的煤矿和发电企业拥有一方股权超过50%的，折算比例可进一步提高为300%。并且企业也无需购得置换指标，只要承诺1年内落实置换指标，就可以办理相关手续。

这已是自2016年来，**国家发改委第三次对煤炭产能置换政策加大支持力度**。但是，政策的“双刃剑”效果也开始显现。有负责产能置换指标交易的工作人员坦言，在国家去产能和释放优质产能政策推动下，产能指标置换的系数不断放大，产能指标置换的难度也在不断降低。这本是一件好事，但却让一些企业抱有指标置换难度进一步降低的希望，进而加重观望情绪，近期不愿参与、完成指标交易。

由此看来，通过产能置换指标交易，落后产能置换安置员工、转产转型等所需资金后，可以尽快退出；新建产能，特别是未批先建产能基本属于优质产能，可获得生产指标，向市场供应煤炭，从总体上优化煤炭供应结构。**但同时也应保证指标成交价格处于合理水平，这样才能有助于去产能的稳步推进**。

**进口煤政策收紧**

随着超8亿吨落后产能退出，我国煤炭供需在维持总体平衡的同时，部分地区、部分时段也出现了供应紧张的情况。在此背景下，**进口煤成为调控国内煤炭供需的重要补充。**海关总署发布的最新数据显示，2018年11月份我国煤炭进口量为1915.3万吨，环比下降17%。这是自7月份创下2901万吨高位后连续第四个月煤炭进口量环比下降。1月至11月，我国煤炭进口量达27118.7万吨，超去年全年总量的27090万吨。

事实上，近五年来，我国煤炭进口量出现明显起伏，呈“V”形变化。2013年，我国煤炭进口量一度达3.27亿吨，之后连续两年下降，减少逾亿吨；2016年煤炭进口出现较大幅度回升，同比增长25.2%。2017年，虽然进口煤政策有所调控，但进口总量仍达到2.71亿吨。

2018年上半年刚过，部分港口进口煤通关时间延长或暂时取消、进口煤政策收紧的消息就不断出现。而严控进口煤，“明牌”只有一张，即《商品煤质量管理暂行办法》。但是，进口煤数量的大幅增加，必然会挤压国内煤炭市场需求空间，一定程度上削弱去产能、减量化生产改善煤炭供应关系的政策效应，加剧国内煤炭市场的供需矛盾，所以，适时收紧进口煤政策、限制劣质进口煤又显得尤为必要。

而对于进口煤政策收紧是否会导致煤价上涨的担忧则是多余的。收紧进口煤政策的消息必然会对煤价形成支撑，但影响煤价上涨的因素除进口煤外，还有下游整体需求、国内产能变化情况以及运输能力等。或许，未来中国进口煤限制政策将会像环保检查一样常态化，在必要时保证国内煤价的稳定。后期随着结构化去产能深入推进与新增产能逐步释放，煤炭供需格局将趋于稳定宽松，煤炭进口量将逐步降低。但在目前阶段，细化进口煤政策，如减少动力煤进口、加大稀缺煤种进口等仍是值得考虑的优化措施。

**煤炭运输“公转铁”成效明显**

中国铁路总公司发布的最新数据显示，预计2018年全年铁路煤炭运量将达16.6亿吨，同比增长10.5%。

分区域来看，2018年，大秦线将完成4.5亿吨，蒙冀线超过5000万吨，瓦日线完成3500万吨。预计2018年西南地区铁路调入4300万吨，同比增长37%；两湖一江地区铁路调入1.05亿吨，同比增长15%，东三省铁路调入1.62亿吨，同比增长80%。

煤炭铁路运量增加，一方面，与煤炭消费的快速增长密切相关。另一方面，由于环保原因禁止汽运，汽运煤部分转至铁路；此外，煤炭生产、消费格局越来越集中，**煤炭产能持续向晋陕蒙主产地集中**，使得长距离、跨区域的铁路运输需求大幅增加。事实上，**政策也给予了煤炭运输“公转铁”极大支持**。2018年初的中央经济工作会议要求“调整运输结构，增加铁路运量”。全国环境保护工作会议也强调，推动大宗物流由公路转向铁路。10月，国办印发《推进运输结构调整三年行动计划(2018-2020年)》，提出以推进大宗货物运输“公转铁、公转水”为主攻方向，加快建设现代综合交通运输体系。同时，在港口方面，到2018年底，环渤海、山东、长三角地区的主要港口，以及唐山港、黄骅港等均不再接收柴油货车运煤。

随着煤炭供给侧结构性改革效果的逐步显现，未来我国煤炭调出增量将进一步向“三西”地区集中。从消费端来看，**主要集中在长三角、珠三角等沿海地区的需求端也出现了向中西部转移的趋势。**

适应“公转铁”新形势，中国铁路总公司也研究制定了2018-2020年货运增量行动方案。据悉，到2020年，全国铁路煤炭运量将达28.1亿吨，较2017年增运6.5亿吨，届时将占全国煤炭产量的75%。

**“僵尸企业”处置 有了“硬杠杠”**

处置“僵尸企业”是去产能、调结构的“牛鼻子”。尤其是在今年煤炭行业供给侧结构性改革进入深水区，落后产能得到有效淘汰的背景下，妥善处置“僵尸企业”已成改革能否取得实质性突破的关键所在。2018年初，国家发改委等六部门联合印发《关于做好2018年重点领域化解过剩产能工作的通知》，提出今年要坚定不移处置“僵尸企业”。要求各地列出名单、拿出计划，全面稽查、上报结果。尽快修订有关资产处置、债务清偿等方面的法律法规，完善“僵尸企业”破产重整机制。

为更好推进这一工作的开展，12月4日，11部委又联合发布《关于进一步做好“僵尸企业”及去产能企业债务处置工作的通知》（下称通知），将与“僵尸企业”相关的债务细分为直接债务、统借债务和担保债务，并设置了处置方式。值得一提的是，为保证工作有效落实，通知要求三个月内确定首批名单，原则上应在2020年底前完成全部处置工作。文件虽然发布了，但能否真正落到实处、效果究竟如何尚待观察。“僵尸企业”的处置不是简单做“减法”，更是牵涉到债务、就业等一系列问题，甚至会影响部分地方的政绩考核，可谓“牵一发而动全身”。**其中最关键的问题便是“人往哪里去”“钱从哪里来”**。这就意味着，“僵尸企业”处置将面临各种复杂的困难，政府和企业必须真正拿出“断舍离”的勇气断腕重生。

**煤炭消费总量 控制继续推进**

煤炭消费总量控制并不是一个新的话题，但在今年仍有许多新的变化。首先，国家相关部门部署的“重点地区煤炭消费减量替代”中的“重点地区”范围发生变化，除京津冀及周边、长三角外，汾渭平原也加入其中，而珠三角地区则被移出。但是，新划入的汾渭平原要想有效实现对煤炭消费的减量替代并非易事。囊括晋、陕、豫三省的11个地市，“一煤独大”的格局下，汾渭平原地区的煤炭消费占比近90%。与能源结构过度依赖煤炭紧密相连的则是产业结构偏重，这就意味着，要想在汾渭平原减煤，涉及的不仅仅是当地的能源结构转型，更牵涉到产业结构转型。

除了范围有所变化，煤炭消费总量控制也面临新的挑战。今年，我国经济继续保持良好发展势头，高耗能行业如电力、钢铁、化工等领域耗煤量增加，进而拉升煤炭需求。今年前9个月，我国煤炭消费量达28.75亿吨，同比增加3%，工业耗煤是主要增长点，其中电力耗煤增长7.6%，钢铁耗煤增长347万吨，化工耗煤增加1026万吨。

尽管近期有分析报告认为完成煤炭消费占比降至58%以下的“十三五”目标已无悬念，但根据目前的情况，各种挑战仍然存在，丝毫不可松懈。而要真正顺利完成煤炭消费总量控制目标，实现重点地区将煤炭消费总量的有效减量替代，**最主要的是要助推高耗能行业转型升级，在减量化发展过程中提升效益和竞争力**。同时，煤控的措施路径要突出经济性，统筹考虑节能、替代、减量的成本效益，降低煤控措施的交易成本和行政成本，考虑到能源替代面临着巨大的成本约束，应把节能作为煤控的重要手段。

**现代煤化工寻求突围**

除煤制乙二醇外，现代煤化工的多个分支在2018年发展仍偏慢，尤其是煤制气、煤制油。以煤制气为例，除2017年投产的浙能20亿立方米项目外，在无新项目上马，截至日前全国仅有4个项目投产，且均是建成一期。4个已投产项目，除汇能外，其他3个必须进入长输管线运输，销售价格均高于当地天然气门站价格，竞争力较弱。煤制油面临的形势同样严峻。2014年国家连续三次提高成品油消费税后，煤制油示范项目柴油综合税负36.82%，石脑油综合税负为58.98%，以当前的煤价和税收政策为例，煤制油企业每生产1吨柴油就会亏损1392元，每生产1吨石脑油就会亏损1836元。

      而被业内寄予厚望的“第四种煤化工形式”——煤制芳烃的产业化之路在今年也生出变数。已开工四年仍在做前期工作的榆林煤基芳烃及配套煤矿项目发生产权转让。没有工业化生产，还谈不上经济性，业内人士指出，**煤制芳烃项目真正上马时间需到2020年前后**。

事实上，现代煤化工本被寄予厚望。如2017年1月发布的《能源发展“十三五“规划》提出，“十三五”期间，煤制油、煤制气生产能力达到1300万吨和170亿立方米左右。但是在油价下跌、环保加严、价格偏高等一系列因素影响下，现代煤化工俨然是“内忧外患”。要实现突围，就须在项目质量提升上下功夫。如降低煤气化技术成本、降低能耗、实现环保达标、促进产业链高端化，通过示范工程建设，加快自主知识产权工艺技术和大型装备的创新发展，提升现代煤化工技术水平和大型装备的创新发展，提高能源转化效率，减少对生态环境的负面影响。尤其是应鼓励使用高硫和劣质煤进行转化利用，让现代煤化工真正发挥煤炭清洁高效利用的优势。

**民用散煤  替代经济性难题待解**

在减少煤炭消费量、助力蓝天保卫战、改善居民生活质量的同时，民用散煤替代和清洁取暖的经济成本问题日益受到人们的关注。2018年取暖季，太原市迎泽区禁煤“一刀切”被中央环保督察组点名批评、河北省曲阳县环境保护局发布《我县拘留2名燃烧散煤用户》随后删除并引发争论等典型案例的背后，无不涉及着散煤替代经济性问题。

**经济性是居民取暖意愿的关键性因素。**在很多地区，居民、政府、企业均面临压力。散煤替代用户中90%为低收入的农村居民，支付能力有限，由于大部分地方采取“先用后补”的补贴方式，用户不敢敞开用；“煤改电”“煤改气”意味着大量配套设施建设投入，一次性补贴和运维补贴使政府财政压力持续加大；目前民用清洁能源替代项目往往需要企业前期垫资，资金回收期较长。同时，项目验收及用户满意度评价受用户主观因素影响大，而经历了“双替代”的企业，产品成本增加，企业运营压力陡增。经济是基础。如何打消各方的后顾之忧，更好地推进劣质散煤替代、清洁取暖？首先需要做的就是尊重各地的经济发展规律，实事求是，不要拔苗助长式地强推清洁能源替代。其次，因地制宜选取合适的清洁取暖技术路线、不搞盲目的“一刀切”也是必须坚持的基本原则。再次，将散煤治理、清洁取暖系统考虑，尤其是对于作为重点和难点的农村地区，将其与新农村建设、城镇化建设等规划结合起来，吸引更多社会资本参与，也不失为一个好的解决办法。

**煤企债券违约引关注**

今年以来，虽然大部分煤企业盈利水平提升，但仍有部分煤企经营困难，并屡屡曝出债务违约问题。“戏剧性”最强的要数永泰能源。“17永泰能源CP004”在2018年7月5日时未能按时兑付，构成实质违约，应付本息达16.05亿元。尽管深陷债务泥潭，但永泰能源并未放弃“求生”，采取诸如出售资产、实施240亿元债转股等方式遏制债务危机的“雪球”。但即便如此，10月底永泰能源再爆新一轮债务违约。

不仅是作为民营企业的永泰能源深陷债务泥潭，国企也不乏此种案例。比较典型的是川煤集团。其在2018年发生3次违约，引起社会广泛关注。有统计显示，川煤集团3年内共违约8次，涉及金额逾50亿元。其实，煤企债务违约频发也并非“意料之外”。近两年，我国煤炭行业整体形势好转，但每个企业面临的具体形势却又不同。尤其是一些资源相对枯竭、现有储量小、产量小、煤质差且开采难度大、人工成本高、历史负担重的煤企，随着去产能的逐步深入，经营形势或会更加严峻。**煤企如何适应供给侧结构性改革带来的新变化，如何强身健体，增强抵御风险的能力，仍是须臾不可懈怠的问题**。

# 十九大理论新视野·深刻认识建设现代化经济体系重要性的三重维度

建设现代化经济体系是一篇大文章，这是习近平总书记立足于改革开放40年来我国经济社会发展现状作出的重大判断。建设现代化经济体系，是我国转变经济发展方式、优化经济结构、转换经济增长动力的迫切要求；是党中央从党和国家事业全局出发，着眼于实现“两个一百年”奋斗目标、顺应中国特色社会主义进入新时代的新要求作出的重大决策部署。深刻认识建设现代化经济体系的重要性，需要把握好以下三个维度。

**一要坚持唯物史观。**习近平总书记强调：“历史和现实都表明，只有坚持历史唯物主义，我们才能不断把对中国特色社会主义规律的认识提高到新的水平，不断开辟当代中国马克思主义发展新境界。”唯物史观指出：物质生活的生产方式决定社会生活、政治生活和精神生活的一般过程；社会存在决定社会意识，社会意识又可以塑造与改变社会存在。人类社会是从低级到高级的发展过程，没有永恒的经济发展方式。社会生产力的发展水平决定人类社会的进程。决胜全面建成小康社会，建设社会主义现代化强国，必须加快建设现代化经济体系，这是新时期我国经济社会发展的必然要求。

**二要坚持矛盾分析法。**社会基本矛盾是社会发展的根本动力。习近平总书记指出，“必须认识到，我国社会主要矛盾的变化是关系全局的历史性变化，对党和国家工作提出了许多新要求”。新时代我国社会主要矛盾发生转化，不平衡不充分的发展已经成为满足人民日益增长的美好生活需要的主要制约因素。加快建设现代化经济体系正是我国经济社会发展的主要矛盾出现重大转变的历史现实所决定的必然举措。国家强，经济体系必须强。只有形成现代化经济体系，才能更好地顺应现代化发展潮流和赢得国际竞争主动，也才能为其他领域现代化提供有力支撑。建设社会主义现代化强国的远大目标，要求我们必须加快建设现代化经济体系，确保社会主义现代化强国目标如期实现。

**三要坚持解放思想、实事求是。**党的十八大以来，国内外形势变化和我国经济社会发展都给我们党提出了一个重大时代课题，这就是必须从理论和实践相结合的角度，准确回答新时代坚持和发展什么样的中国特色社会主义、怎样坚持和发展中国特色社会主义的问题。加快建设现代化经济体系是习近平总书记紧密结合新的时代条件和实践要求，以全新的视野深化对共产党执政规律、社会主义建设规律、人类社会发展规律的认识，进行艰辛理论探索所取得的重大理论创新成果之一。习近平总书记强调要牢牢坚持实事求是的思想路线，牢牢把握社会主义初级阶段这个最大国情，牢牢立足社会主义初级阶段这个最大实际，准确把握我国社会主义初级阶段不断变化的特点，分析问题、认识问题、解决问题。这一过程，既是解放思想、实事求是的过程，也是理论探索、实践检验的过程；更是坚持和发展习近平新时代中国特色社会主义思想，不断开辟新时代我国经济社会发展新思路、新道路、新境界、新征程的伟大飞跃。

　　新时代，我们要用习近平新时代中国特色社会主义思想武装头脑，牢牢把握马克思主义的基本立场、观点和方法，并将其运用于中国特色社会主义的伟大实践中，夺取新时代中国特色社会主义建设伟大胜利，实现中华民族伟大复兴的中国梦。