

目 录

[铁路物流方面 3](#_Toc1025193)

[**北煤南运、西煤东运 我国煤炭通道运力结构性矛盾仍待破解** 3](#_Toc1025194)

[**2018年全国铁路超额完成煤炭等增运2亿吨的目标任务** 7](#_Toc1025195)

[**铁路运输能力提升 煤炭发运量不断增长** 9](#_Toc1025196)

[**浅析基于供应链的煤炭物流** 21](#_Toc1025197)

[煤炭方面 28](#_Toc1025198)

[**2018年煤炭产业景气度有所趋弱 2019年供求有可能阶段性失衡** 28](#_Toc1025199)

[**从“陕煤入渝”到“中部看陕煤”** 32](#_Toc1025200)

[**新增产能继续释放 市场供需总体平衡趋于宽松** 43](#_Toc1025201)

[十九大理论新视野·习近平新时代中国特色社会主义经济思想的显著特征与理论突破 48](#_Toc1025202)

# 铁路物流方面

## **北煤南运、西煤东运 我国煤炭通道运力结构性矛盾仍待破解**

我国“北煤南运、西煤东运”的运输格局，决定了铁路成为连接煤炭产地和消费地的重要纽带。随着产能向“三西”地区集中，中东部消费缺口进一步增加，以及“公转铁”政策的实施，原有的铁路运输格局面临着挑战。2019年，国内加大铁路运能对保障煤炭稳定供应具有重要意义。

**煤运格局：西煤东送，北煤南运**

我国煤炭生产主要集中在以晋陕蒙为主的“三西”地区，而煤炭的消费地高度聚集在华东和华南地区。煤炭生产和消费的逆向分布，使我国形成了“西煤东送，北煤南运”的物流格局。数据显示，目前国内主要的物流形式有铁路 （含铁水联运）和公路，2017年占比分别为62.5%和37.5%。

易煤研究院在 《2018年年度动力煤市场报告》中分析，山西煤炭铁路运输最多，铁路通道发达，运力较为宽裕，主要运往环渤海港口地区；陕西地区煤炭铁路直达运输量占铁路外运量的一半左右，外运通道匮乏，其中横向运力不足，陕中南南下通道较少；内蒙古地区横向运输便利，南下通道不足；此外，“疆煤外运”通道依然不顺畅。

报告指出，从煤炭调入的角度看：东部沿海地区（江浙沪闽粤等）以北方下水煤和进口煤为主要调入方式；京津冀地区及华中的山东和河南，主要以晋陕蒙产地铁路和汽车直达为主；东北三省由于本地煤炭产量下滑，对蒙东地区的煤炭调入依赖度明显提高，运输方式以铁路和汽运为主，同时进口煤对旺季的补充意义加大；两湖一江的中部地区主要煤源为晋陕蒙地区，运输方式为产地铁路直达、环渤海下水煤的“海进江”，同时长江口地区也有部分进口煤（印尼、俄罗斯、澳煤等）；西南的甘肃、宁夏、青海等 地主要依靠周边的汽运和铁路调入，云南和广西除了贵州汽运和铁路外，也有部分的进口煤；四川和重庆地区有晋陕蒙的铁路直达、汽运、“海进江”等方式。

**煤炭铁路发运需求大幅增加**

近两年来，在煤炭产能集中度进一步提高及“公转铁”政策等因素影响下，煤炭铁路发运需求有所增加。

2016年煤炭行业推进供给侧结构性改革以来，煤炭产能集中度明显提高，产能、产量进一步向“三西”地区集中。“随着产能向‘三西’地区集中，中东部消费缺口进一步增加，对原有的铁路运输格局也产生挑战。”易煤研究院总监张飞龙称，安徽、河南、山东、河北等地由传统的煤炭调出省转为调入省；贵州、宁夏煤炭调出规模减少；江苏、广东、吉林、黑龙江等地调入规模不断扩大。

自2017年起，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。2017年2月，国家发布《京津冀及周边地区2017年大气污染防治工作方案》。2017年4月30日，天津港明确在2017年7月底前全面停止接收公路运输煤炭。2017年10月环渤海所有港口不再接收柴油汽车运输的集港 煤炭。2018年7月3日，国务院进一步出台《打赢蓝天保卫战三年行动计划》，要求2018年年底前，沿海主要港口和唐山港、黄骅港的煤炭集港改由铁路或水路运输。数据显示，2017年，全国煤炭产量34.45亿吨，铁路发运量21.55亿吨，发运占比为62.5%。2018年1～10月，铁路发运占比继续提高5.5个百分点为68.0%。

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。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。陕北煤炭运输网和蒙华铁路预计在今年全面通车。2018年，大秦铁路完成年运量4.51亿吨，再创年运量历史纪录，为全路货运增量行动作出了新的贡献。今年1月2日，我国又一条重要煤运通道朔准铁路 （朔州至准格尔）开通运营，将在内蒙古煤炭外运和铁路货运增量行动中发挥积极作用。今年1月5日，我国开始实行新的列车运行图。业内人士指出，这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。

**铁路通道运力结构有待均衡**

2018年10月，国务院办公厅发布《推进运输结构调整三年行动计划（2018-2020年）》，计划到2020年，铁路、水路承担的大宗货物运输量显著提高，港口铁路集疏运量和集装箱多式联运量大幅增长。目前，我国仍面临“西煤东运”运力提高，“北煤南运”通道不足的问题。

对于未来一段时期内的煤炭运输格局，张飞龙认为，煤炭主产区以“西煤东运、铁海（江）联运”为主的格局短期内不会出现较大改变，但随着华中、西南地区煤炭去产能力度加大，包括河南、湖北、湖南、江西等中部省份，以及川渝地区等“北煤南运”铁路直达运输比重将有一定提高。

“铁路通道运力不均衡的结构性问题继续存在。”张飞龙称，从短期来看，目前铁路运力增量主要集中在“西煤东送”线路，同时煤源地存在差异，在东北、西南等地调入需求大增的情况下，运力的结构性矛盾依然存在。从长期来看，随着中国铁路总公司铁路运能增量计划的落地，铁路运力紧张局势将逐步缓解。但同时随着产能集中度进一步向“三西”地区集中，加上铁路货运占比的提升，铁路发运需求也明显增加。在煤炭消费季节性周期明显的情况下，部分线路的结构性和季节性矛盾和缺口依然存在。

## **2018年全国铁路超额完成煤炭等增运2亿吨的目标任务**

中国铁路总公司有关部门负责人介绍，一年来，铁路部门紧盯运需矛盾最突出、调整结构最迫切、增量效果最显著的重点通道、重点区域和煤炭、矿石、多式联运三大业务板块，强化运力保障，优化运输组织，确保了全年货运增量任务目标的超额完成。

一是围绕山西、陕西、内蒙古西部、新疆等煤炭主产区，充分发挥大秦(大同至秦皇岛)、唐呼（唐山至呼和浩特）、瓦日（瓦塘至日照）、侯月（侯马至月山）、宁西（南京至西安）、兰渝（兰州至重庆）等煤炭外运主通道能力，大力组织开行万吨重载列车，坚持铁路直达、铁水联运等多种方式，全面增强西煤东运、北煤南运能力。2018年以来，唐呼、瓦日铁路首次开行万吨重载列车，大秦、唐呼、瓦日铁路全年运量分别完成45100、5405、3395万吨，同比增长4.3%、491.6%、75.6%，陕煤外运和疆煤外运分别同比增长24.3%、44.9%。

二是加大港口矿石运输“公转铁”力度。以环渤海及山东、江苏北部沿海港口为重点，锁定17个港口共5亿吨左右的公路矿石运量，坚持“一港一策”，逐港制定疏港矿石铁路运输方案，特别是与河北省唐山市政府、沧州市政府联合制定了曹妃甸港、黄骅港疏港矿石“公转铁”（公路转铁路）运输组织方案。2018年沿海主要港口疏港矿石运量完成3.11亿吨，同比增长11.2%，曹妃甸港、黄骅港两个港口的疏港矿石铁路运量分别同比增长352.4%、65.2%。

三是大力发展多式联运和铁路专业物流。把集装箱运输作为铁路货运增量行动的重要着力点和货运增量的重要增长点，突出发展铁海联运、铁江联运、国际联运，全面提升多式联运的效率和质量。充分发挥铁路规模化运输优势和物流资源优势，深化与一汽、东风、上汽等大客户战略合作，加快推进商品汽车物流基地和物流作业点建设，大力发展商品汽车运输，提高商品汽车铁路运输比例。加大冷冻品和港口冷藏箱市场开发，通过采取开行冷链班列、组织整列运输等方式，成功打造一批冷链运输精品线路。2018年，铁路集装箱、商品汽车、冷链运输分别同比增长33.4%、25.1%、52.3%。

四是持续提升中欧班列开行品质。2018年中欧班列开行6363列，同比增长73%，其中回程班列占去程班列比例由2017年的53%提高到72%，双向运输进一步趋向均衡。目前，国内已有59个城市与欧洲15个国家49个城市间开通了中欧班列，国内中欧班列运行线已达65条。

2018年全国铁路完成货物发送量40.22亿吨，同比增长9.1%，增运3.34亿吨。

其中，国家铁路完成货物发送量31.9亿吨，同比增长9.3%，增运2.72亿吨，超额完成全年增运2亿吨的目标任务。增加的货运量与公路完成同样货运量相比，可节省299万吨标准煤，减少二氧化碳排放736万吨，为打好污染防治攻坚战特别是打赢蓝天保卫战作出积极贡献。

## **铁路运输能力提升 煤炭发运量不断增长**

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。

长期以来，铁路运输以其运力大、速度快、成本低等优势，一直是煤炭的主要运输方式。在铁路主要干线的货运量中，煤炭长期占据半壁江山，未来，在“公转铁”的大背景下，将会有更多的煤炭通过铁路运输到下游消费区。

**“三西”外运通道调运强度加大**

数据显示，2000年至2012年铁路煤炭运量持续保持快速增长，从2012年6月开始呈下降趋势，2015年降幅为历史最大。自2016年10月开始，随着下游需求增加，铁路煤炭运量增速同比由负转正，近两年铁路煤炭运量实现快速增长。同时，铁路煤炭运量占全国铁路货运量的比重持续上升，从2000年的41.4%提高到2017年的58.5%，2018年前10个月达到60.1%，为历史峰值。

铁路煤炭运量的增长主要反映出的是电煤为主的动力煤运输量的增长。2018年前10个月，铁路电煤发运量占铁路煤运总量的74.7%，电煤运量占全部煤炭运量的比重从2005年的43.5%提高到2017年的69.2%。

近几年煤炭需求的回暖遇到了铁路货运能力的下降。相关数据显示，国有铁路敞车保有量由2012年的47.7万辆减少到2016年的43.7万辆，2017年少量回升至43.85万辆。敞车占铁路货车总量的比率由2012年的68%下降到2017年的58.3%，这在2017年煤炭运输需求回暖的情况下，限制了铁路煤运能力的发挥。

干支线能力不匹配、卸车点接卸能力不足，除了煤炭运输需求回暖，煤炭生产集中的趋势也给煤炭铁路运输带来挑战。

2016年，煤炭行业开始实行供给侧结构性改革，淘汰落后产能，中东部产能大幅被削减，煤炭供给越来越向山西、陕西、内蒙古、新疆等地区集中。目前我国煤炭调出区主要集中在“三西”（山西、陕西、内蒙古西部）地区，这一区域承担了四分之三以上省区间向外调出的煤炭量。2018年上半年，“三西”地区产量占全国总产量的比重为68%，自2015年以来，“三西”地区产量占比已提高4个百分点。未来，我国煤炭调出增量也主要集中在“三西”地区。

我国煤炭消费地区集中在经济较发达的中东部地区，随着产能向“三西”地区集中，中东部地区消费缺口进一步扩大，给原有的铁路运输格局带来了挑战。安徽、河南、山东、河北等省由传统的煤炭调出省转为调入省；贵州、宁夏煤炭调出量减少；江苏、广东、吉林、黑龙江等省调入规模不断扩大。

“三西”地区产能高度集中加大了铁路运输压力，近两年，在迎峰度夏和冬储部分时段，煤炭运输表现出了区域性和时段性紧张的问题。

**铁路运输能力不断提升**

2018年国务院印发的《打赢蓝天保卫战三年行动计划》指出，要优化调整货物运输结构，大幅提升铁路货运比例，到2020年，全国铁路货运量较2017年增长30%。在环渤海地区、山东省、长三角地区，2018年年底前，沿海主要港口和唐山港、黄骅港的煤炭集港改由铁路或水路运输；2020年采暖季前，沿海主要港口和唐山港、黄骅港的矿石、焦炭等大宗货物原则上主要改由铁路或水路运输。

事实上，前两年煤炭运输“公转铁”已经开始，而且执行力度越来越大，而《打赢蓝天保卫战三年行动计划》对推进大宗货物运输“公转铁、公转水”，对全国货物运输结构调整进行了进一步的细化。

“公转铁”计划在2018年完成近2.3亿吨煤炭的运力转移，在煤炭需求大致平稳的背景下，铁路运力的压力增加。

为此，铁路部门加快了提高铁路运输能力的速度，计划2018年增加2亿吨的铁路运力，其中煤炭运力1.5亿吨，大部分落在西煤东运沿线。2018年几条西煤东运主线新增运力任务大致如下：大秦线2000万吨、蒙冀线3000万吨、神朔—朔黄线2000万吨、瓦日线3000万吨。

在增运措施的实施下，加上近年来铁路运输和长协计划匹配的加强（即通过直接挂钩发运户平时的发运量，实现以旬计划以及月计划批车，将煤炭旺季运输压力分摊到淡季时间段），煤炭铁路运输阶段性紧张情况得到了缓解，煤炭发运量出现较大增长。

2018年底，中国铁路总公司货运部主任赵峻在某会议上表示，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%。其中，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2018年基础上再增加2.5亿吨，增幅约为7.8%，其中煤炭运输目标增加1.5亿吨。

长远来看，国家发改委、国家能源局发布的《煤炭工业发展“十三五”规划》预计，到2020年，煤炭产量将达到39亿吨，全国煤炭铁路运输总需求在26亿吨至28亿吨之间。考虑铁路、港口及生产、消费等环节的不均衡性，需要铁路年运力30亿吨至33亿吨。预计2020年，煤炭调出省区净调出量为16.6亿吨，其中晋陕内蒙古地区15.85亿吨，主要调往华东、华北、中南、东北地区及四川、重庆。

2018年7月，中国铁路总公司制定的《2018—2020年货运增量行动方案》提出，到2020年，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。该方案提出，以提高煤炭外运通道能力为着力点，围绕大秦、唐呼、侯月、瓦日、宁西、兰渝六线和山西、陕西、内蒙古、新疆等六大区域为重点，深入挖掘运输潜力。2019年，蒙华铁路投产后，将开行万吨重载列车，形成北煤南运亿吨级大能力货运重载通道。届时，我国将有大秦、唐呼、瓦日、蒙华4条万吨重载铁路通道。

今年1月5日，我国开始实行新的列车运行图，新图实施后，将继续实施“六线六区域”货运增量战略，唐山、天津、董家口等环渤海港口货运集疏运能力得到大幅提升。

据了解，为了《2018—2020年货运增量行动方案》的实施，铁路部门还出台了能力增强措施：2018年到2020年三年新购置机车2510台、货车15.4万辆（2018年铁路总公司新购置敞车3.3万辆），支持重点企业根据需求购置自备车，满足货运增量运输需要；实施专用线建设专项行动，解决铁路门到门运输的“前后一公里”问题；力争到2020年，全国规模以上重点工矿企业、物流园区实现铁路专用线全覆盖。

在多方措施的合力下，未来，铁路运输能力将不断提升，将有更多的煤炭通过铁路运输到下游用户。

**铁路直达与铁水联运之间的竞争将长期存在**

今年底，世界上一次建成最长重载煤运铁路蒙华铁路预计建成通车，通道规划设计年输送能力为2亿吨，建成运营初期年输送能力达到1亿吨，蒙华铁路的建成将加大铁路直达煤炭运量的比例。当前，相比东部沿海地区，华中地区煤炭运输成本较高，蒙华铁路的建成，将较大幅度缓解华中地区煤炭供应紧张的局面，降低运输成本。

据了解，“三西”地区煤炭外运方式主要是铁水联运和铁路直达。综合比较，晋西北地区至华中地区，经由环渤海港口铁水联运经济性较高，其他地区外运铁路直达优势较为明显。但由于近年来海运费和江运费上涨，铁路直达与铁水联运的总体费用差距逐渐缩小。而《2018—2020年货运增量行动方案》中煤炭运输增量大部分集中在“三西”地区和沿海沿江地区，以及“西煤东运、铁水联运”线路上，未来一段时间内，铁水联运煤炭外运量仍将实现快速增长。

据行业内有关人士预测，今年蒙华铁路建成后，短期内对当前煤炭运输格局影响有限。从生产端来看，蒙华铁路沿线煤矿主要为国家新规划矿区，开发条件、煤质特点、运距等方面均处于劣势，目前开发滞后，原规划的各煤源供应矿区大部分以煤化工、煤电项目的就地转化为主，蒙华铁路建成后，初期可能面临煤源不足的问题。从需求端看，蒙华通道吸引范围有一定局限性，沿线新规划电厂和煤炭储运、中转基地建设推进较慢，对产需运协调发展有一定影响。综合来看，蒙华铁路建成对当前“西煤东运、铁水联运”为主的煤炭运输形势不会有太大的影响。

随着一系列措施的实施，未来铁路煤运逐渐提高能力，运煤专用通道和铁水联用通道集中，铁路运输能力将不断提升。而由于铁路运价机制不灵活，水运价格的波动性大，铁路直达和铁水联运的竞争将长期存在。此外，主要煤运铁路之间的竞争也会加剧，未来鄂尔多斯、榆林地区煤运通道建设和管理体制多样化，国家能源集团、伊泰集团等企业煤运铁路将与主要东西向、南北向通道外运形成竞争，包括大秦铁路与朔黄铁路和蒙冀铁路，以及包西铁路与蒙华铁路等。

我国煤炭的运输规律基本上是“北煤南运”“西煤东调”及煤炭出口。其中，“三西”主要煤运通路的煤炭货运量占全国铁路货物运输总量的90%以上。“三西”外运通道又有北通道、中通道和南通道之分。

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，以炼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，以炼焦煤、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。

蒙华铁路

北起内蒙古浩勒报吉站，终点到达江西省吉安市，途经7省区，全长1837公里，规划设计年输送能力为2亿吨。于2012年开工建设，预计2019年全部完工，是世界上一次建成最长的重载煤运铁路。

未来受益于铁路网络改善和蒙华铁路的开通，内蒙古西部、陕西地区煤炭企业，可以将煤炭产品辐射到原有的秦皇岛港等北方港口或者更远的长江流域。

大秦铁路

自山西省大同市至河北省秦皇岛市，横贯山西、河北、北京、天津，是中国“西煤东运”的主要通道之一。

大秦铁路上目前主要运行1万吨级的列车，所使用的货车是专为铁路和秦皇岛港设计的，卸煤时列车并不停下，而是慢速行进过程中，由翻车机自动进行卸煤，卸煤之后，列车通过环形线返回。2018年，大秦线累计完成货物运输量45100万吨，同比增长4.3%。

丰沙大铁路

起于北京枢纽丰台西站，迄于大同西站，全长354公里，年货运能力6500万吨。

丰沙大铁路是华北通往西北地区的一条大干线，也是山西、内蒙古、宁夏煤炭外运的一条重要通路。

瓦日铁路

西起山西省吕梁市兴县瓦塘镇，东至山东省日照港，横贯晋豫鲁三省，全长1260公里，是连接我国东西部的重要煤炭资源运输通道，设计货运能力每年2亿吨。

唐呼铁路

起于河北唐山，终点是内蒙古呼和浩特，是国家能源大通道，主要承担内蒙古西部煤炭外运任务，设计运输能力每年2亿吨。

神朔黄线

自陕西省神木神东煤田东至河北省沧州市的黄骅港，是中国“西煤东运”的第二大通道，由神朔铁路和朔黄铁路组成。

目前神朔黄线已具备2亿吨的年运输能力，煤炭来源主要为神府、东胜、榆林等矿区，集运铁路主要有神朔线和沿线各站。

石太线

东起河北省石家庄市，西到山西省太原市，是山西煤炭外运的主要通道之一，年货运能力7500万吨，能力利用率达97%。煤炭来源主要为西山、离柳、汾西和阳泉等矿区。

太集线

起于南同蒲线修文站，迄于月山站，设置站点51座，在这条线路上平均每20分钟就有1辆运煤列车通过，年运煤量将近1亿吨。煤炭来源主要为西山和沿线的潞安、晋城等矿区。

侯月线

起于山西侯马，迄于河南月山，年货运能力为8000万吨，是晋煤外运的南通道之一。侯月铁路向东的最终点是日照港，是与陇海铁路平行的一条铁路干线，可减轻陇海铁路负担，缩短西北与山东出海口的运距。

煤炭来源主要为韩城、澄合、蒲白、乡宁、晋城等矿区，部分转交新月线至河南、山东或至日照港下水，部分转交焦柳线南下至湖北和湖南。

宁西铁路

起于西安枢纽内新丰镇站，迄于津浦线东葛站（南京），全长1128公里，年货运能力2400万吨。

宁西铁路是宁陕地区通向华东地区的捷径，也是宁东、黄陇、陕北大型生产煤炭基地将煤炭产品运往湖北、湖南、江苏、安徽、上海等地的主要通道。

陇海线

一条从江苏连云港通往甘肃兰州的铁路，1952年建成，是贯穿中国东、中、西部最主要的铁路干线。铁路煤炭主要来源于神府、榆林、黄陵、蒲白、石嘴山等矿区。

## **浅析基于供应链的煤炭物流**

铁流集团以“3+2”战略定位为统领，打造发达完善的“4791”铁路物流基础设施服务网络，构筑完善的“421”通江达海体系，实现产运销高度匹配、路港直通、水陆联运的物流大格局。

铁流集团开展业务始终以需求为导向，以客户为中心，全面提升铁路物流服务品质，打造重载运输为基础的国内一流综合物流服务商和方案解决商。

1. 煤炭供应链管理

 从供应链和供应链管理的定义出发，煤炭供应链是由从煤矿到煤炭用户的相关活动与价值流构成的网链结构。而且煤炭供应链是以煤炭实物流为基础构成的网链结构，是实物价值流和虚拟价值流的结合体，而实物流包括煤炭的物流和混配加工。

煤炭供应链管理就是运用科学方法对煤炭供应链进行主动管理，持续优化煤炭供应链，从而不断提升煤炭供应链的整体效能和相关参与方的绩效。从而获得自身价值与收益。也就是说，煤炭供应链管理是对煤炭供应链四个价值流及相关活动进行优化与管理，其中，对商业价值流的管理涉及煤炭交易，对实物流的管理则涉及煤炭物流及煤炭混配加工，对信息流的管理涉及煤炭供应链参与方的信息的有效传递，对资金流的管理涉及煤炭供应链参与方之间的资金有效的结算。

铁流集团煤炭供应链管理，旨在提升从煤矿生产煤炭到用户消费的整体绩效，包括商流、物流、信息流和资金流，而其中的物流则是通过运用多式联运的方式串联各种类型的物流节点，让煤炭生产方与消费者产生关联并满足其需求。物流节点是煤炭供应链的实体平台，也是在供应链中起着承上启下关键作用的物流枢纽，根据供应链的流程管理可分为正向物流节点和逆向物流节点。具体如下。

1. 煤炭物流节点分析

煤炭物流节点强调对煤炭行业供应链的实物流管理，属于煤炭供应链管理的实体平台。煤炭物流节点是具有煤炭集散、加工处理、储备、综合装运等多功能的场所，它可以把各种各样的煤种集运进来，并对其进行筛分、洗选、储存、混配、装运等。
　　煤炭物流节点，主要管理的是局部的煤炭行业供应链的实物流。根据该局部所处的区域，煤炭物流园区又可分为三类：一是产地型煤炭物流节点/集运站，即处于煤炭生产集中区域的节点；二是消费地型煤炭物流节点/疏运站，即处于煤炭消费地的节点；三是中转地型煤炭物流节点，即处于港口等中转地的节点。

铁流集团所属的4条铁路线站点辐射范围内的煤矿主要分布在7个煤炭矿区：榆神矿区、榆横矿区、神府矿区、纳林河矿区、新街矿区、呼吉尔特矿区、府谷矿区。煤矿共计286个，总产能11.53亿吨。陕煤化集团所属煤矿18个，总产能1.63亿吨，主要分布在神府及榆神矿区。非陕煤化集团所属煤矿268个，总产能9.89亿吨。

1. 产地型物流节点/集运站

 经过中煤协前期调研和分析，靖神铁路的集装站布点，根据优先级排序分别是：神木西站、高家伙场站、孟家湾站、刘家峁站、瑶镇预留站、郭家滩站、纳林皋兔站。榆横铁路的集装站布点，根据优先级排序分别是：化工南站、孟家壕站。红柠铁路的集装站布点，根据优先级排序分别是：柠条塔站、张家峁站。冯红铁路的集装站布点，根据优先级排序分别是：三堂站、田家寨站。

1. 中转地型物流节点/中转站

主要是根据已经策划的4791铁路物流基础设施服务网络，以及421的四大出海口，谋划以多种方式合作的模式把相关港口或陆地物流节点转换成铁流集团的中转地物流园区。如秦皇岛港、天津港、曹妃甸港、黄骅港、烟台港、日照港等北方港口直接运进沿海港口，供应沿海地区，荆州港、襄阳港，努力拓展优势陆地物流节点，如梁山北煤炭物流园区连接京杭运河供应沿江客户。

1. 消费地型煤炭物流节点/疏运站

一是根据陕煤集团的业务以及客户情况布局最后一公里物流节点，二是根据陕煤集团以外的煤炭销售分布情况布局最后一公里物流节点，三是根据铁流集团潜在的煤炭和其他大宗商品的贸易情况布局最后一公里物流节点。三种情况综合考虑得出最终的最后一公里物流节点布局。

1. 逆向物流节点

随着公司重载物流业务的快速发展，除了要考虑从榆林地区把煤炭以及其它大宗货物运出去，还要考虑运输工具在返程的时候对其它相关大宗商品合理的物流组织，那么相应的逆向物流园区也要未雨绸缪。

1. 合理开展多式联运

根据中部看陕煤的战略目标，快构建多式联运体系，合理开展多式联运。“十三五”末，长江流域的四川、重庆、湖北、湖南、江西、安徽、江苏7个省市煤炭去产能约达1.4亿吨，而新增煤炭消耗缺口0.6亿吨以上，未来几年内，“两湖一江”市场需求将超过6亿吨，川渝地区市场需求将超1亿吨，北煤南运的格局将更加明显。

传统的调运路线以点对点服务为主，对整体运输效率考虑不足，导致现状煤炭联运体系中存在节点分散、联运效率不高等问题。对煤炭联运体系进行优化，根据未来设施规划建设的情况，重点梳理形成铁流集团的铁水、江海联运的重要节点和主要通道。由于煤炭运输体量大，规划尽可能形成双通道的服务线路，互为补充，增强运输系统的服务保障性。

1. 铁水联运

东南沿海城市需求的煤炭经蒙冀铁路、大秦铁路、神朔黄铁路等铁路干线到达北方四港，然后进行转运出海到达中部地区、东南沿海地区。京杭运河沿线的淮安、扬州、常州、无锡、苏州等地是煤炭主要消费地，未来煤炭需求量仍保持一定增长。煤炭经瓦日铁路、太中银铁路、山西铁路干线、陇海铁路等连接京杭运河进行沿线配送。经蒙华铁路等线路到达湖北的荆州港和襄阳港进入长江，服务沿线华中地区的客户。

1. 江海联运

北方海港来煤经江苏沿江8个港口运至江苏内河港口和部分长江中上游港口，服务江苏沿江、沿河地区和长江中上游地区。随着长江12.5米深水航道二期工程的完工，海进江运输优势明显，该通道功能将进一步提升。二是北方海港来煤经江苏沿江港口转运至部分南方沿海港口，然后再运出去。

1. 公铁联运

公铁联运是“4791”集运端最有除有铁路专用线以外的煤矿最有效率的运送方法，它不只能最大满足陕煤内部煤炭物流开展的需求，更对4条铁路线站点辐射范围内陕煤以外煤炭有效的结合公路，铁路各自优势，发挥铁路运送的按时，安全，费用低以及公路运送快速，灵敏，效劳到门的优势发挥最大化。从公路的货源发布、车辆推送、过程监控、对账结算到各铁路站点货源推送、运费结算、金融服务在到供应链，真正实现综合物流服务商的目标。

# 煤炭方面

## **2018年煤炭产业景气度有所趋弱 2019年供求有可能阶段性失衡**

1月23日，由中国矿业大学（北京）中国煤炭经济研究院完成的《中矿（北京）中国煤炭产业经济景气指数研究报告》在北京发布。《报告》显示，2018年，我国煤炭产业虽然总体延续平稳运行的基本态势，但景气度较上年明显趋弱。

中国煤炭产业经济景气度在2017年3、4季度出现下跌至97.16后，于2018年一季度出现反弹至98.06，而后逐季盘落，二季度末97.94，三季度末97.72，至四季度末暨年末的97.68，分别下降了0.12，0.22，0.04，但降幅已开始收敛。

2018年，在跟踪研究的4个维度的10大指标中，同比上升的有4个，分别是煤炭产量、进口量、利润和投资；下降的有6个，分别是主营业务收入、库存、出口、价格、回款天数和用工数。

具体来看，在供给指标中，2018年累计生产煤炭35.5亿吨，同比增长5.2%，增速较去年加快2个百分点；累计进口煤炭2.81亿吨，同比增长3.9%，较去年增速收窄2.2个百分点。煤炭产业产成品资金占用降幅较去年同期有所扩大。

从需求指标看，预计2018年主营业务收入为24047亿元，同比减少5.5%，增速较去年同期收窄20.4个百分点。全年累计出口煤炭493.4万吨，同比减少39%，降幅较去年同期扩大32个百分点。2018年末，环渤海5500大卡动力煤价格569元/吨，同比下降1.6%。

从效益指标看，预计2018年将实现利润总额3000亿元左右，同比增长1.3%左右，较去年同期增速290.5%大幅度回落。2018年末应收账款同比减少一成以上。

从发展指标看， 预计2018年固定资产投资总额2873.6亿元，同比增长8.5%，较去年同期增幅扩大20.8个百分点；2018年11月底从业人员为324.5万人，同比减少4.6%，较去年同期降幅收窄4.2个百分点。

《报告》分析认为，2018年，在世界经济增速放缓，贸易战爆发，美元强势，外部压力大的背景下，中国经济虽延续稳中向好态势，但也出现增速趋缓现象，结构性问题进一步暴露，资本市场疲软下行，金融风险加剧，下行压力持续加大。中国煤炭产业在复杂多变的国内外经济形势下，依然能延续平稳运行态势实属不易。

究其原因，一是得益于党中央国务院的坚强领导，政策的及时调整，为煤炭产业延续平稳运行态势提供了稳定的宏观环境。二是得益于供给侧结构性改革的深入推进。自推进供给侧结构性改革以来，已累计化解过剩煤炭产能近7亿吨，累积的产能过剩问题基本得到化解；以债转股为主要手段的去杠杆举措，使企业资产负债率不断攀升的势头得到遏制；以降低政策性成本为重点的降成本过程，有效缓解了企业成本居高不下的矛盾；目前，以解决产业发展过程中内生动力不足、转型升级迟缓问题的多项补短板措施正在全面推进，较好地对接煤炭产业高质量发展。

三是得益于煤炭产业开放合作的有序推进。改革开放40年来，煤炭产业有序推进开放合作进程。多年的开放合作助推煤炭产业发展：地域间的资源流转促进了煤炭资源优化配置；在国有和民营企业深度融合的体制机制下，企业积极性增强，内生动力加大；产业间的并购重组，使产业间矛盾得到有效化解，交易成本降低；许多先进的煤炭企业坚持“引进来”和“走出去”并举，在资源出现瓶颈的情况下，依然保持了良好发展态势。

四是得益于下游产业较为给力。2018年，全社会用电量同比增速比上年同期有所提高；在化解过剩产能、出清地条钢等一系列改革政策措施推动下，钢铁业运行情况在2018年保持稳中向好发展态势，尤其是“一带一路”的建设刺激了钢铁业的有效需求。2018年，尽管受基建投资下降影响，水泥市场产销均有所放缓，但全产业在环保整治错峰限产、集中停产、优化产能结构和加强产能置换等政策推动下，价格一路上扬。煤炭作为水泥生产过程中的重要燃料，其发展态势必将受到水泥行业的影响。

五是得益于煤炭企业发展方式转变和动能转换。多年来，煤炭企业习惯在市场疲软、价格盘落情况下，通过提高产量的方式，薄利多销。这次市场重压之下，在习近平同志“创新、协调、绿色、开放、共享”的新发展理念的指导下，煤炭企业顺应时代潮流，积极寻求发展方式的转变和动力转换，由高速增长的规模速度型转变为高质量发展的质量效益型；主动放弃价格战，根据市场需求变化调整产量，相对稳定了煤炭价格；加强内控管理，降本提效，主动对标高质量发展，实现了增速放缓条件下的稳定运行，效益同比增幅超过产量增幅。

《报告》指出，综合分析国内外经济形势，结合煤炭产业自身发展的客观实际，2019年我国煤炭产业下行压力较大，短期内难以改变景气度缓慢下行趋势，从已经和正在发生的诸多变化看，若调控不力，供求平衡的局面有可能被阶段性打破，煤炭市场价格下行的可能性较大。若不出现以外，煤炭产业景气度将呈现温和调整、缓慢下行、先抑后扬、相对平稳、稳中向好的态势。

《报告》建议煤炭产业发展要立足于世界经济处在百年未有之大变局、国民经济中深层次问题尚待解决、产业经济结构性矛盾突出这一时代背景，坚定信心、审时度势，继续坚持稳中求进的工作总基调，坚持以供给侧结构性改革为主线，坚持五大新发展理念，坚持高质量发展的战略目标，抓住机遇，主动出击，守住底线，平稳运行，以优异成绩向新中国成立七十周年华诞献礼。

## **从“陕煤入渝”到“中部看陕煤”**

2019 2016年以前，受计划经济长期以来的煤炭调运惯性影响，陕西煤炭每年入渝量仅约几十万吨；2017年，陕煤与重庆开展战略合作后，在双方共同努力下，当年陕煤入渝煤炭资源量达到514万吨，同比增长了260%；2018年，陕渝能源合作供需协议量为750万吨，“陕煤入渝” 实际总量达849万吨，同比增长65.17%，超额完成年度目标任务……

陕煤集团与重庆开展合作以来，重庆市域煤炭市场运行平稳，价格明显低于相邻地区，峰值价格较往年大幅降低，很好地起到了区域市场压舱石和稳定器的作用。从“陕煤入渝”强势推进，到以一盘棋的思路进行战略布局，陕煤集团在赢得西南千万吨级煤炭市场的同时，整合了集团内部产业资源，优化了物流节点布局。依托重庆，未来陕西煤炭或将挺进云、贵。随着蒙华铁路的建成，陕煤在鄂、赣、湘的供应量也将快速增长，在全国煤炭供应框架中，“中部看陕煤”的格局正逐渐清晰。

**陕煤入渝 开启合作新路**

陕西与重庆山水相连，人文相亲。自2016年开辟陕煤入渝通道以来，陕煤集团与重庆市重点工业企业建立了良好的合作关系，入渝资源量稳定递增，为稳定和保障重庆市煤炭供应发挥了积极作用，为双方能源战略合作奠定了基础。

近年来，重庆能源需求旺盛，年度耗煤4000万吨以上。随着《国务院关于煤炭行业化解过剩产能实现脱困发展的意见》的实施，重庆市关闭退出煤炭落后产能，每年自给能力不足1000万吨，重庆电力电煤保障面临十分严峻的考验。特别是2016年迎峰度夏期间，重庆出现连晴高温天气，统调电网连续10次刷新电网负荷新高，最高用电负荷达到1815万千瓦，同比增长37%，创历史新高。当年冬季，重庆除了全国性存在的煤炭供应偏紧问题，还存在煤源紧缺、运力短缺、水电乏力等特点，电力运行保障形势更加严峻。在此关键时刻，陕煤集团以大型国有骨干企业的责任担当，伸出援助之手，视重庆电煤保障为己任，帮助重庆缓解了燃眉之急。

作为国家确定的陕北大型煤炭基地两个开发主体之一，陕煤集团目前在陕北地区已拥有优质煤炭资源地质储量百亿吨以上，近年来先后在陕北地区建成了黄陵、陕北、榆北等一批千万吨现代化高产高效矿井集群。

在实施产能置换制度之初，面对指标缺口大、市场不成熟、资金偏紧张、置换要求高的困境，陕煤集团多措并举，有力保障了产能置换工作的顺利推进。适当降低部分项目的投产规模，以降低产能指标需求量。深挖自有产能置换指标潜力，按照应关尽管、能关早关的原则，尽可能扩大本集团可使用指标量，制定了总计2355万吨的关退计划，并将其中714万吨产能的关退时间提前到了2016年；区分轻重缓急放弃部分关闭矿井的财政奖补，主动核减2处先进产能煤矿产能，增加方案外指标和可利用指标量。通过自身挖潜，筹集到方案内指标725万吨、方案外指标1695万吨。该集团还在省政府、省发改委的支持下，得到陕西省内渭南、延安、铜川、汉中、商洛、安康6市所属50处关闭矿井，落实了320万吨实施方案内置换指标。

通过以上措施解决曹家滩、小庄、孟村、沙梁等4个在建项目的问题后，陕煤集团仍有小保当一、二号及山阳等在建项目急需落实产能指标。为此，陕煤集团又把寻找指标的目光投向了全国范围,与重庆市政府开展的产能合作正是在这样的背景下开始的。

考察、调研、座谈、交流、协商……在双方密集高效的互动中，双方达成了“煤炭保供+产能置换+物流投资”的合作共识，并于2016年12月9日，由重庆市经济信息委代表重庆市政府与陕煤集团签署了《战略合作框架协议》，为陕煤集团提供了当时价值近6亿元的产能置换指标。随着合作见效，2017年9月19日，双方签署了《深化战略合作协议》，重庆市再次向陕煤集团提供了价值7亿多元的产能置换指标。同时，陕煤集团在重庆市设立了煤炭储运基地，建立了常态储备机制，并承诺逐步递增陕煤入渝总量，到2020年突破1000万吨，以及坚持入渝煤炭价格同时不高于长协价和市场价的“两个不高于”原则。

**创新模式，实现合作共赢**

“陕煤集团与重庆的能源战略合作，既是发挥国企责任，保障重庆煤炭长期稳定供给的需要；也是立足于集团长期战略，拓展西南大市场，布局长江大物流的发展需要；更是落实国家深化供给侧结构性改革，提高供给体系质量，建设现代化经济体系的创新实践”。陕煤集团党委书记、董事长杨照乾从多个层面解读了双方的合作。

在产能置换方面，2017年2月7日，重庆市政府同意将关闭退出的产能，按照国家有关规定减量折算成495万吨/年指标，无偿置换给陕煤集团用于项目核准。同年9月25日，重庆市政府同意将关闭退出的536.9万吨/年折算指标，“零”价格交易给陕煤集团用于项目核准。按照国家发改委的文件精神，第一、二期产能置换工作，陕煤集团获得1031.9万吨/年的新增产能指标，分别用于陕煤集团小保当二号煤矿及澄合矿业山阳煤矿等重点项目建设。

在物流投资方面，依托打造三个平台，推动战略合作达成。2016年6月，陕煤集团率先在渝设立了重庆陕煤运销煤炭储运公司，当年入渝销售煤炭40万吨。2017年6月28日，陕煤集团与重庆港务物流集团共同出资3亿元，在重庆市设立了陕煤重庆港物流有限公司及重庆港陕煤电子商务有限公司两个合资公司，紧密围绕物流、交易、支付、电商等大宗商品供应链要素开展全方位合作，在西南地区建设煤炭储配供应平台和煤炭等大宗工业品线上交易平台。

2017年7月，在重庆市经信委的协助下，陕煤集团在重庆区域建设了珞璜、合川、涪陵、万盛四个储煤基地，并承担全部储煤成本费用，投入专项资金3亿元用于储煤基地周转运行。当年9月底，陕煤集团提前两个月完成了50万吨的储煤任务。陕煤集团在渝的储煤项目，按照淡储旺销、滚动储煤的模式运行，常态储煤50万吨，年度周转不低于150万吨，价格按照低于长协议价格20元/吨执行，为重庆市电煤保供起到了“压舱石”和“稳价器”的积极有用。

陕煤集团在重庆地区的物流布局落实了物流产业发展规划，一方面为陕煤集团新增煤炭、钢铁产能提前布局市场，提升西南地区市场占有率，并可沿长江水路下行扩展至两湖一江市场；同时陕煤集团所需的铁矿石、磷矿石等生产资料可由海入江，再由重庆港口铁路转运回陕，实现重去重回，大幅降低物流成本。

数据显示，2018年陕煤入渝确保849万吨，占到重庆电煤份额三分之一；到2020年陕煤入渝资源预计突破1000万吨，占重庆电煤份额40%以上，占外购电煤的55%。陕煤入渝合作相当于重庆在陕西开设了一座特大型煤矿。

合作以来，为降低重庆重点用煤企业成本，体现重庆方面产能置换指标的经济价值，陕煤集团承诺向重庆重点企业供应的煤炭价格执行“两个不高于原则”。目前的结算价格与历史同期可比价格计算和与周边相同物流条件的省份煤炭价格相比较每吨低40-50元，综合匡算，陕煤入渝每年为重庆地区产生的煤炭销售税收收入和为电厂节约产生的直接收益不低于3亿元。为确保重庆重点企业煤炭供应，双方还约定，重庆方面还拥有陕煤入渝新增资源2018年200万吨，到2020年达到500万吨的销售调配权。

重庆市经信委党组书记、主任陈金山谈到，“我们欣慰地看到，两年来的合作是成功的，是多赢的，是可持续的。”

制度和机制是合作的保障。为了推动“煤炭保供+产能置换+物流投资”这一创新模式发挥作用，陕煤集团和重庆市经信委还建立了陕渝能源战略合作季度联席会议制度，已连续召开5次联席会，有效地解决了陕渝能源战略合作过程中遇到的各种问题，有力促进了战略合作的不断深化。双方还研究出台了《陕煤集团在渝常态储煤管理办法》等多方面的支持政策。

诚信和务实是合作的基础。对于向重庆的承诺，陕煤集团党委书记、董事长杨照乾多次谈到合作中遵循的两个“服从”，并亲自推动，压实各级责任，严格考核落实，在集团内部建立了战略合作长效机制。陕煤集团将对渝能源战略合作内容细化到集团部门和二级单位年度考核，作为管理干部绩效考核的重要内容，层层压实责任，为双方合作行稳致远提供了坚强保障。同时与重庆有关方面不断在合作体制机制以及增进合作共识、加大互访调研、协调港口储运分销、网上异地挂牌销售、用户快速接卸拉运等方面积极探索创新。

**谋划中部看陕煤蓝图，构建发展生态圈**

随着长江经济带“绿色发展”提升成为国家战略，煤炭生产向“三西”地区快速集中，“两湖一江”和川渝地区由于受自产煤炭量小、品质低和环保双重压力的影响，煤炭调入量逐年增加的态势。据有关机构预测，“十三五”末，长江流域的四川、重庆、湖北、湖南、江西、安徽、江苏7个省市煤炭去产能约达1.4亿吨，而新增煤炭消耗缺口0.6亿吨以上，未来几年内，“两湖一江”市场需求将超过6亿吨，川渝地区市场需求将超1亿吨，北煤南运的格局将更加明显。

重庆地区作为陕煤集团销售的重要战略目标市场，又是长江物流节点布局和辐射云贵川的核心枢纽，陕煤集团与重庆开展战略合作两年来，为双方优势互补，实现资源、市场的优化配置探索出了新路子，开创了新模式。

在2018年5月4日陕渝能源工作推进会上，陕煤集团指出，未来入渝的市场端的各种资源，原则上要全部实现网上交易。这意味着，陕煤集团将致力于运用互联网+，在重庆多领域寻求合作的契合点。

从陕西煤炭交易中心的最新数据显示，2018年，陕煤集团在重庆区域网上交易106.16万吨，线上支付金额1.49亿元。 继2017年10月，运销集团西南办将万州港和果园港资源通过平台线上交易，开启陕煤入渝资源网上交易后，2018年6月，陕煤重庆储运公司、陕煤重庆港物流公司也启动平台线上交易。截至目前，陕煤入渝三家销售主体全部通过线上交易，已开展了重庆果园港、万州港、珞璜港的网上竞价交易。资源可通过平台销售，形成入口统一、资源聚合、透明开放的陕煤入渝资源销售通道。

陕西煤炭交易中心表示，“2019年陕煤入渝资源计划量1000万吨，计划将市场端资源全部实现网上交易。”陕煤集团的网上交易平台在渝地区正推广现货竞价交易、现货挂牌交易、招投标交易三种交易模式，将定位于钢铁，煤炭，矿石，化工，有色等主要大宗商品线上、线下交易服务，建立起银企沟通纽带，提供互联网金融服务；利用物联网技术，实现强大的物流资源整合能力；建立会员制的分类资讯服务功能，提高平台在西部地区大宗商品交易市场的影响力。

在长江中上游煤炭市场的重要性日益加强的市场环境下，为更加科学指导重庆区域煤炭市场健康发展，维护区域市场和产业稳定，由中国煤炭工业协会、中国煤炭运销协会和重庆市经信委共同指导，陕西煤炭交易中心负责，2018年初启动了“中国煤炭价格指数—长江中上游（重庆）动力煤价格指数”编制工作，该指数以重庆区域重点用煤企业、经营企业、中转港口的成交价格为基础数据，将真实反映区域价格波动及走势，为政府部门和企业提供决策依据，一期反映长江上游区域动力煤市场价格变化的重庆指数已在2019年全国煤炭交易会上发布，二期发布反映长江中游区域动力煤市场价格变化的湖北指数初步定于2019年11月底发布。

构建物流通道战略布局，打通大宗产品供应链物流节点，是延伸交易辐射范围的关键一步。陕煤集团自2010年起在全国范围内开展物流节点项目建设，目前已建成湖北襄阳、湖南株洲、重庆储运等物流节点，在建的有长江沿线湖北荆州港务公司、重庆万盛川维码头，陕西榆阳智能物流园区等物流节点，其中湖北荆州物流节点紧邻蒙华铁路和长江黄金水道，设计煤炭物流能力5000万吨/年，是长江沿线最大的物流码头。陕煤集团拥有建成运行的红柠铁路、榆横铁路，在建的靖神铁路、冯红铁路，参股蒙华铁路、西平铁路等，将逐步建成内部直联直通，外部互联互通的铁路运输格局，实现产运销高度匹配、路港直通、水陆联运的物流网络。

到2020年，陕煤集团将形成“内接矿区、外连干线、点线配套、服务到门”的自营铁路物流网，运输能力达到2亿吨。届时，陕煤集团将通过物流节点和铁路专线布局，打通南下和东出大通道，形成通江达海物流运输大格局，实现“沿海看神华，中部看陕煤”的市场战略。

## **新增产能继续释放 市场供需总体平衡趋于宽松**

当前，影响煤炭市场供需的不确定性因素增多，行业发展不平衡不充分问题突出，煤炭去产能和“三供一业”分离移交仍面临难点。因此，仍应进一步完善煤炭行业去产能相关政策，坚持和完善煤炭市场化制度和办法，更多运用市场化、法治化手段，推动煤炭行业实现平稳健康发展

刚刚过去的2018年，随着煤炭供给侧结构性改革不断深化，煤炭市场供需实现了总体平衡，企业经营状况持续好转，行业结构调整、转型升级取得新进展，供给质量明显提高。

**市场量增价稳**

2018年是煤炭行业继续深化供给侧结构性改革的一年。随着化解产能过剩工作持续推进，煤炭行业产能利用率得到明显提升，企业效益持续向好。

据初步测算，2018年前11个月，全国规模以上企业原煤产量为32.1亿吨，同比增长5.4%；全国煤炭消费量约为35.5亿吨，同比增长2.4%。

在供给增加、消费小幅增长的情况下，煤炭价格在合理区间波动。其中，中长期合同价格保持稳定，动力煤中长期合同价格始终稳定在绿色区间，全年均价558.5元/吨，同比下降9.5元/吨。

由于市场供需平稳，价格处在合理区间，煤炭行业效益持续好转。2018年前10个月，全国规模以上煤炭企业主营业务收入为1.99万亿元，同比增长5.7%；实现利润2561.7亿元，同比增长10.7%。中国煤炭工业协会统计的90家大型企业前10个月利润总额（含非煤）为1356.35亿元，同比增长32.8%。

**不平衡不充分问题突出**

当前，尽管煤炭市场运行总体平稳，但影响市场的不确定性因素增多。

中国煤炭工业协会分析认为，由于电力供需结构变化峰谷差加大，大中型城市最大峰谷差占用电最大负荷的比重接近50%；随着清洁能源发电比例不断提高，煤电受季节、极端天气的影响越来越大，调峰压力加大。因此，电煤需求短时波动幅度加大。

“产业布局的新变化，也增加了煤炭有效供给的难度。”中国煤炭工业协会副会长姜智敏表示，一些取暖用煤较多的地区自给能力下降，从省外调入煤炭制约因素增多；一些传统的煤炭净调出省逐步演变为净调入省，煤炭主产区随着就地转化力度加大、运输瓶颈制约，煤炭调出量增速放缓，区域平衡难度加大。

同时，煤炭行业发展不平衡不充分问题仍然突出。一方面，一些非机械化开采煤矿改造难度很大，淘汰落后产能依然繁重。另一方面，尽管近年来非煤产业结构有所改善，新兴产业发展较快，但未成为企业经济增长的主要动能。

虽然近年来行业整体经济效益有所提升，但企业间差距较大。在协会统计的90家大型企业中，前5家就占了盈利总额的58.8%。截至2018年10月末，规模以上煤炭企业亏损面达25.6%。部分企业扭亏但并未脱困，企业经营仍十分困难，一些煤矿特别是老的国有煤矿历史欠账多、拖欠职工工资、缓交社保基金、安全投入不足等问题比较突出。此外，煤炭去产能和“三供一业”（指企业的供水、供电、供热和物业管理）分离移交仍面临难点。

**坚持和完善市场化制度**

中国煤炭工业协会预测，2019年煤炭消费将保持平稳，国内煤炭供应将进一步增加，全国煤炭市场供应总体平衡，并向宽松方向转变。但是，考虑到天气和水电出力的不确定性，不排除在突发性天气影响下，部分地区受资源、运输约束可能出现阶段性偏紧问题，煤炭的调峰作用越来越大。

姜智敏分析说，从需求看，一方面经济增长将进一步拉动能源需求，电煤需求预计还将有所增加；另一方面，国内外经济发展的不确定性因素增加，非化石能源对煤炭的替代作用不断增强，煤炭消费增速将有所下降。

从供给看，煤炭新增产能将继续释放，2019年新增资源1亿吨左右，铁路运力将进一步增加；与此同时，随着煤矿安全生产设施不断完善、环保措施逐步到位，煤炭有效供给质量将不断提升。

中国煤炭工业协会建议，要进一步完善去产能相关政策，研究细化人员安置政策，采取公益性岗位开发、政府购买服务、组织专业培训等多种方式，拓展就业渠道，推动关闭退出煤矿职工安置工作落到实处。进一步完善市场化、法制化债转股相关配套政策，加大不良资产处置力度，推动去产能关闭煤矿资产债务处置工作落到实处。

考虑到“三供一业”分离移交仍然是煤炭行业面临的难题，建议严格执行“先移交、后改造”原则，加大对分离移交工作的督导力度，加快完成“三供一业”管理服务职能移交。尽快出台独立工矿区分离移交政策，推进独立工矿区“三供一业”有序分离移交。

此外，有关部门还应坚持和完善煤炭市场化制度和办法。姜智敏表示，在推动煤炭供给侧结构性改革过程中，按照市场化、法治化、规范化要求逐步建立起一系列稳定市场、稳定预期的基础性制度，包括产能减量置换、调峰与应急产能储备、中长期合同与“基础价+浮动价”的定价机制、最低最高库存、政府行业企业平抑价格异常波动和企业信用评价，这些制度对稳定市场发挥了重要作用，应该继续坚持。

“要进一步完善煤炭‘中长期合同’制度和‘基础价+浮动价’定价机制，扩大中长期合同覆盖面，鼓励企业签订三年到五年的中长期合同，完善煤炭价格指数体系，建立中长期合同长效监督、评价和考核机制，加强诚信体系建设，使守信者受益、失信者受限。”姜智敏说

# 十九大理论新视野·习近平新时代中国特色社会主义经济思想的显著特征与理论突破

　　过去很长一段时间，中国成为西方经济学学术训练的“实验室”，成为西方经济学概念的“跑马场”，一些人不加分析地用西方主流经济学概念来随意“裁剪”中国丰富的实践素材。

　　比如说，如何解释中国改革开放以来取得的巨大经济发展成就？有观点认为，是源于遵循西方的经济学理论，其中，也走了一段弯路，恰是由于没有很好地贯彻西方经济学理论；也有观点认为，是源于市场化推进，而发展中存在的问题主要是由于市场化改革不彻底。还有种观点认为，是充分利用了比较优势，即我国丰富的、低成本的劳动力。事实上，迄今为止，世界上没有任何一个国家能够依靠比较优势实现长期的成功目标。而中国经济发展的伟大成功，不仅体现在对西方的追赶，还体现在对西方的超越。如果用比较优势理论解释中国的奇迹，必然面临一个问题：随着未来传统比较优势的消失，中国有可能会落入“中等收入陷阱”。无疑，这是一个自相矛盾的伪命题。可见，比较优势理论无法完整地解释中国的全面崛起和复兴，或者说，只能解释中国改革开放成功的“上半场”。

　　在实践中，我们逐渐意识到，改革，走的是前人从来没有走过的路，不能简单地用西方的经济学理论，去任性地评判当前的中国问题或者理解当前的中国宏观政策。

　　党的十八大以来，中国经济学的西方化、食洋不化甚至是奴化等现象得到了显著扭转。2017年中央经济工作会议认真总结了党的十八大以来我国经济发展取得的历史性成就和发生的历史性变革，首次提出习近平新时代中国特色社会主义经济思想。习近平新时代中国特色社会主义经济思想，是五年来推动我国经济发展实践的理论结晶，是运用马克思主义基本原理对中国特色社会主义政治经济学的理性概括。可以说，习近平新时代中国特色社会主义经济思想的确立，意味着我们收获了中国经济学理论的巨大进步，也更意味着习近平新时代中国特色社会主义经济思想的世界价值和全球意义。从世界和全球角度看，习近平新时代中国特色社会主义经济思想，在经济学上为发展中国家的现代化发展、为解决全人类命运问题提供了中国理论和中国贡献。

　　相比西方主流经济学理论，习近平新时代中国特色社会主义经济思想最显著的特征和理论突破，体现在以下四个方面。

　　第一是党对一切工作的领导，是当代中国发展进步的根本制度保证，也是中国特色社会主义政治经济学最核心、最本质的特征。十八大以来，我国经济发展取得历史性成就、发生历史性变革，办成了多年没办成的大事，解决了多年来没解决的难题，从根本上说，是源于党统领一切，协调各方。这是中国特色社会主义政治经济学最为核心、最为本质的理论，是对西方经济学理论的超越。在西方经济学里面，只讲市场与政府的替代关系，甚至将私有化视作市场经济的天然属性，片面强调市场机制的万能作用。按照西方经济学的逻辑演绎，越是小政府，市场越发达，经济发展越好。

　　在我国，党坚强有力的领导是政府发挥作用的根本保证。正是有了这一保证，我国的社会主义市场经济体制在实践中交出了令世人惊叹的“优秀成绩单”。中国改革开放发展的伟大成功，突破了现代西方主流经济学对市场和政府的认知，也验证了200多年来西方理论的局限性。因此，中国经济发展成功实践所确立的榜样，不但让一度流行世界的西方经济学理论失去市场，更让来自西方的各种偏见和教条现出原形。

　　反观西方社会之乱，就是因为缺乏强而有力的领导力量，从而导致社会信任度不断下降。政党较多、党派林立，西方政党在一些重大问题上难以达成共识，为利益而反对，为反对而反对，不敢作为也无力作为，社会分歧加大甚至出现撕裂，由此陷入动荡和发展低迷。

　　第二是体现在新发展理念上。发展是解决中国一切问题的“总钥匙”。十八大以来，习近平总书记非常强调新发展理念。新发展理念为中国特色社会主义现代化拓展了新的实现路径。同时，新发展理念对西方主流经济学也是重大的突破。西方的经济学重视增长而忽视发展。发展和增长是不同的概念，发展强调的是最优的增长、有质量的增长、结构性优化的增长。因此，新发展理念是更有质量、更有效率、更为公平的增长。十八大以来，在全面建成小康社会，实现社会主义现代化和中华民族伟大复兴的重要历史节点，以习近平同志为核心的党中央又明确提出了“创新、协调、绿色、开放、共享”的新发展理念，为破解发展难题、突围发展困境、厚植发展优势再次找到突破口，也为中国特色现代化找到了一条新路，极大地拓展了中国特色现代化的现实路径。现在，我国已成为世界第二大经济体，形成了世界上最多人口的中等收入群体，每年对世界经济增长的贡献率高达30％以上，使中国成为世界经济增长的重要引擎。正是有了这些发展积累的雄厚物质基础，有力推动我国发展不断朝着更高质量、更有效率、更加公平、更加可持续方向前进，也标志着中国经济由“高速增长”转向“高质量发展”的新时代。

　　第三是突出强调以人民为中心。发展是为了人民，发展依靠人民，发展的成果为人民所共享，让更多的人有获得感。习近平总书记强调：“坚持以人民为中心的发展思想，这是马克思主义政治经济学的根本立场。”与此相反，西方主流经济学单纯片面强调和追求利润最大化，结果导致在微观上一些企业忽视甚至侵害社会发展，逐利而忘义。同时，片面强调微观上的利润最大化，容易形成生产与需求的矛盾、生产与需求的脱节，在宏观上加剧产业空心化，助推经济发展脱实向虚，对经济泡沫化和杠杆化推波助澜。结果是，企业利润越来越高，而国家经济发展风险越来越大。中国经济发展强调以人民为中心，强调社会效益和经济效益、社会价值和市场价值的统一。正是有了这种统一，才避免了西方经济中不断演化出的各种危机，克服了经济发展中的巨大波动，真正实现市场机制有效、微观主体有活力、宏观调控有度。由此，以人民为中心的发展理念，可以确保发展更为实在、更为长远，真正实现经济行稳致远。因此，以人民为中心的发展理念，是对西方经济学微观理论的颠覆和重构。

　　第四是坚定不移地走符合中国国情的现代化道路。西方是现代化的诞生地。现代化无论从起源还是从发展来看，都是与“西方”息息相关。过去200多年来，现代化成为西方经验的总结。事实上，西方只是现代化的先行者，并不是现代化的范本，更不是衡量其他国家现代化的标准。过去的现代化发展路径受历史局限，没有更多样本可以选择，从而造成西方现代化的光环过于耀眼，西方模式成为唯一可以模仿的样本。实践中，我们可以看到一些发展中国家照抄照搬西方模式甚至依附于西方国家，失去发展自主性，进而落入发展失败国家的行列。相反，我国在实践发展中成功开辟的中国特色社会主义道路，既避免了社会主义传统模式的僵化，又在很大程度上摒弃了西方现代化模式的弊病和缺陷。中国的实践证明，人类社会走向现代化的道路是多线式的，现代化不是“西方化”。从这个角度看，中国道路的世界意义，并不在于它提供了现代化的“国际标准”，而在于它代表了一种信念，那就是坚持从国情出发、以解决现实问题为导向，同时以世界眼光和开放心态积极吸收借鉴一切有益经验，走出了一条让世界瞩目的成功的现代化道路。

　　现在看来，西方的现代化是单线突破，不是全面的现代化和协调的现代化，所以，西方现代化过程中总是会伴生着各种难以解决的问题。

　　实践创新无止境，理论创新也无止境。习近平中国特色社会主义经济思想源于中国改革开放的伟大实践，也必将伴随中国改革的伟大实践进程不断创新和丰富发展。以习近平新时代中国特色社会主义经济思想为指导，推动中国经济发展不断迈上新台阶，必将不断开创中国特色社会主义现代化的新境界。