



陕西铁路物流集团有限公司

信息参考

2019年 4月3日 第12期

内部资料 注意保存



- 专家视角：多方协同精准发力推动物流业高质量发展
- 铁路直达煤炭运输格局现雏形
- 铁路物流集团智慧供应链平台

↵

目 录

运营情况	3
运输情况	3
项目建设	3
安全环保	4
上层声音	5
改的是小企业 做的是大事业	5
市场前景	14
上月市场综述	14
本月分析预测	15
四大煤种最新走势	16
政策导读	20
国家发展改革委 交通运输部联合印发《国家物流枢纽网络建设方案 （2019-2020 年）》	20
专家视角：多方协同精准发力推动物流业高质量发展	21
行业聚焦	27
秦港搬迁和煤炭转移被叫停	27
铁路直达煤炭运输格局现雏形	30
铁路物流	39
铁路物流集团智慧供应链平台	39
观点荟萃	42

运营情况

运输情况

煤炭发运：一季度，铁路物流集团共发运煤炭 627 万吨，较去年同期减少 25 万吨，同比减少 3.8%。年累计 627 万吨，较去年同期增加 25 万吨。同比增加 3.8%。

物流贸易：榆横铁路发运煤炭 21.52 万吨，实现物流贸易收入 1.18 亿，西平物流发运煤炭 4.65 万吨，实现物流贸易收入 2484.44 万元。

影响运输生产的主要因素及应对措施：

1、停产影响持续

主要因素：受“两会”和矿难带来的持续停产影响，红柠铁路原计划一季度运量任务 555 万吨，实际完成 430 万吨，少装运 125 万吨，其余两家运输生产单位影响不大。

措施：各运输单位还是要继续围绕全年任务目标，制定切实合理有效的“增补”计划，确保完成全年运输生产任务目标。

项目建设

靖神铁路：一季度完成投资 5.72 亿元，开累完成 93.21 亿元。截至 3 月底，神木西至闫庄则段除隆德改线段和小保当

环线 4 月底前完成施工外，其余线路已具备运煤条件；小纪汗北至靖边北断点已全部正常施工。

冯红铁路：一季度完成投资 815 万元；形象进度六项目部黄河特大桥桩基累计完成 50 根桩基，桩基完成率 32.9%，承台完成 1 个，完成率 6.25%；五项目部齐家庄大桥于 3 月 23 日开工，已经完成钻孔 4 根。

榆横铁路：一季度完成投资 927 万元；完成 T 梁架设 58 孔，完成 T 梁支座安装 232 个，完成桥面铺轨 1.9km，T 梁湿接缝现浇 23 孔，桥面系 1430 延米。

安全环保

一季度各单位未发生一般 B 类及以上责任事故和一般环境污染事故。

上层声音

改的是小企业 做的是大事业

从2016年开始，短短三年的时间，陕西煤业化工集团确定了110个企业为改革对象，占企业总数的21%。到2018年底，陕煤集团完成了101个企业的改革任务，占目标的91.8%。

“改革只有进行时，没有完成时。近年来，陕煤集团实施的小企业改革，是以小博大，改的是小企业，做的是大事业。”陕煤集团党委书记、董事长杨照乾说。

杨照乾表示，陕煤集团将通过用好、用足、用活深化供给侧结构性改革的各项政策，优化存量资源配置，增加优质增量供给，推动发展质量变革、效率变革、动力变革，加快构建依靠改革、依靠创新的内涵式管理体制和增长方式。

这里说的小企业，是陕煤集团内部对特殊时期一些特殊企业的代称和特指，不是一般意义上的规模小，其主要特点是层级低、市场主体地位缺失、依附性强、无发展前景，是制约陕煤集团健康发展的重要因素。

据了解，通过三年的小企业改革，陕煤集团目前已盘活资产 556 亿元。

生存困境倒逼改革

在陕煤集团所属的陕西省煤炭运销（集团）有限责任公司（以下简称陕煤运销集团），笔者获悉，2018 年 12 月 13 日从西部产权交易所传来好消息：“陕西煤业集团黄陵有限公司 50% 股权交易挂牌期间已征集到意向受让方。”这意味着陕煤运销集团纳入小企业改革范围的最后一个股权转让项目终于落地。截至 2018 年 12 月，陕煤运销集团完成小企业改革 7 个，通过小企业改革回收资金约 1.7 亿元，盘活了资源，消灭了亏损源。

在陕煤运销集团改革的 7 个小企业中，陕西省煤炭运销集团渭南市运销有限公司（以下简称渭南运销公司）是其中走依法破产之路的代表。此项改革在兼顾国家、企业、债权人、职工利益的前提下，进行依法破产，克服了重重困难，解决了众多矛盾。

渭南运销公司成立于 1998 年，最初实施地方计划管理，具备煤炭经营资格初审等管理职能，管理职能剥离后，成为独

立从事煤炭经营的国有企业。市场化后，该公司经营业务转变为以煤炭贸易为主。由于缺乏营利能力，连年亏损，企业正常经营无以为继，资产负债率高达 134%。因此，该公司以资不抵债、无法清偿到期债务为由于 2016 年 11 月 16 日正式向渭南市中级人民法院申请破产，同年 11 月 30 日法院受理破产申请，并于 2018 年 5 月正式宣告破产。

自组建以来，陕煤集团有相当数量的此类小企业存在。

“这些小企业增加了经营成本、降低了运营效率、分散了管理重心，严重影响了集团核心竞争力，某种程度上已经成为集团高质量发展的最大桎梏。”陕煤集团党委副书记、总经理严广劳说。

小企业的存在是企业发展的必然。陕煤集团组建后，迎来了千载难逢的发展机遇，企业的重心偏向扩张式延展性发展，快速的成长也掩盖了老企业包袱重、层级多等历史遗留问题。

这些问题的病根就是存在大量市场主体地位缺失、严重依附于主业的“寄生企业”“僵尸企业”，不仅消耗、占用了大量资源，甚至盘剥侵蚀主业利润，在很大程度上阻碍了陕煤集团高质量发展和效益的提升。

2012年，煤炭、钢铁、化工等传统产业遭遇断崖式下行，陕煤集团也转入艰苦的生存保卫战。

“正是这个时候，陕煤集团深刻意识到，献血给有需要但可以自造血液的人是双赢，但献给吸血者只能走向共同灭亡。”陕煤集团党委副书记、董事尤西蒂在小企业改革工作推进会上说。

陕煤集团企业管理部负责人分析认为：推进小企业改革，处置低效无效资产、消灭亏损源……对陕煤集团来说，是自身改革发展、转型升级的迫切需要。

先行先试大胆探索

“成立一个公司非常简单，但是改革、清理一个公司，真是千头万绪，涉及工商、税务、资产处置、债权债务清理、职工安置，工作量非常大、难度也不小。”陕煤集团相关业务人员介绍。因此，必须推动小企业改革工作落实，坚决不留后患。

早在本轮经济下行伊始，陕煤集团就开始着手深化企业内部改革，深入推进供给侧结构性改革，下决心关闭资源枯竭、亏损严重矿井。2014年8月，陕煤集团启动了小企业改革工作。

为摸清集团所属各单位管理层级，掌握所属企业数量及运营质量，夯实小企业改革工作基础，陕煤集团企业管理、财务资产、资本运营等部门通过企业统计上报、业务部门核对，按产权关系、管理关系、产业板块对集团所属各级公司、分公司进行了梳理，2016年8月制定了《关于加快推进小企业改革工作的意见》。这个历时近半年，经过调研、讨论、编制的文件，描绘了陕煤集团转型调整的发展蓝图。

“集团的小企业改革谋划早、动作快，整体工作走在了全省前列，在陕西省国资委专项考核中也取得了单项第一的好成绩。”负责该项工作的陕煤集团企业管理部相关人员说。

自2016年8月开展小企业改革专项工作以来，改革内容不断丰富，空间进一步拓展，从初期的重点清理空壳公司、长期歇业公司、扭亏无望公司，延伸到现在的“僵尸企业”，从初期产业末端梢拓展到现在的三级、四级企业。按照2017年制定的《小企业改革实施方案》，陕煤集团把空壳公司、长期歇业、无相关资质、业务收缩退出、扭亏无望、资不抵债六大类共110个企业纳入改革范围，占企业总数的21%。

“小企业就像是陕煤集团健康肌体上的小肿瘤，虽小但危害极大，必须下决心切除，小企业改革不能等，这是必须做的手术！”陕煤集团企业管理部负责人说。

在解决问题的过程中积累经验

过去，陕煤集团下属的陕西陕化煤化工集团有限公司（以下简称陕化公司）分层过多、分工过细，内部信息传递迟缓，对迅速变化的市场不能做出及时反应；部门之间分割管理，审批、协调环节过多，效率低下。下属的塑业公司 2014 年亏损 350 万元，拖欠 45 家单位账款，负债金额高达 1000 万元，生产经营举步维艰。

陕化公司企业管理处处长袁延文在回忆当时企业的境况时说，这是关乎塑业公司生死存亡的十字路口，必须集合大家的智慧，深入思考解决。

陕化公司以塑业公司为企业改革试点，通过整合优化机构设置和管理流程再造，把原来 11 个部门整合为 2 个部门，推行干部重新竞聘上岗，采取科学定员、并岗增责、转岗分流等措施，管理人员由 26 人精减为 7 人，职工从 177 人精减为 138 人。

2015 年底，塑业公司包装袋产量较上年增长 24%，实现扭亏为盈。2016 年，包装袋产量同比增长 43%，利润比上年增长 36 倍。2017 年，包装袋产量较 2014 年翻了一番，实现了产能跨越式发展。三年来，塑业公司累计生产包装袋近 6000 万套，完成工业总产值 1.1 亿元。

如今，塑业公司效益连年增长，产能实现倍增，一跃成为陕西省最大的塑编企业之一。同时，陕化公司管理层级从原来的四级变为三级，降低了管理费用。

“现在的管理人员只占职工总人数的 6%，优质资源得到统一调配，劳动生产率进一步提高，管理费用减少 300 万元。”袁延文说，“2018 年，陕化公司实现营业收入 38 亿元，首次实现扭亏为盈。”

当然，陕煤集团推进小企业改革也不是一帆风顺。部分企业思想认识高度不够，认为把主要生产经营指标完成了就不会影响大局；一些单位重视程度不够，存在畏难情绪和观望思想。加之企业改革涉及政策、法律法规较多，具有较强的专业性，陕煤集团在逐一解决以上问题的过程中，也积累了不少经验。

陕煤集团按照国有资本投资公司运行模式，以“小总部、大产业”“小机关、大服务”为目标，积极构建“集团总部、板块公司、实体企业”三级管理架构，精简下放总部职能，做实专业化公司，搞活实体企业。

在压缩管理层级减少法人户数上，他们以最坚决的态度减存量，以最果断的措施遏增量。该集团总部机关职能部门由17个减少到13个，人员减少30%。与此同时，对所属各单位机关重新进行了定编定员，部门设置压缩10%以上，人员编制减少23%。

陕煤集团在集团机关与陕南投资公司机关合并改革试点的基础上，2018年将陕北矿业公司机关与神南公司机关进行合并，将富余人员充实到生产一线。他们制定了《盘活存量资产工作方案》，通过盘活闲置土地、办公场所、棚改房、库存物资、关闭矿井资产以及陈欠贷款回收等措施，连续三年盘活存量资产均超过100亿元。

数据显示，三年来，陕煤集团经济规模从2015年的1900亿元增长到2018年的2806亿元，累计实现利润270亿元以上，

盘活资产 556 亿元，实施市场化债转股 454 亿元，降低整体负债率近 10 个百分点。

市场前景

上月市场综述



产地方面，二次矿难后出现的坑口市场恐慌性抢煤的情况得以平缓，部分涨幅过大的煤矿也逐步将煤价回调，情绪式报价逐步平稳；但坑口的结构性供需紧张态势依旧维持，且在两会期间神府区安全督查依旧趋于严格，鄂尔多斯地区也通过严格煤管票等方式进行安全检查，在三月末，坑口生产仍旧难以进入正常状态。

港口方面，港口市场在结构性供需错配的影响下得以快速修复成本，贸易商出货意愿增强，价格涨幅逐步收窄，但这部分市场煤的成本主要是节前的发货，节后坑口的过大涨幅，使得港口销售与产地成本价差依旧处于大幅亏损的区间，两会后生产恢复正常，坑口价格回落，价差收敛后进一步刺激发运，之前港口价格可能依旧会维持平均成本线附近震荡。

本月分析预测

4月1日，国内动力煤市场涨跌互现，小幅调整价格，陕西地区亭南、凉水井煤业小幅上调煤价，陕北红柳林、张家峁等矿业拍卖成交价格小幅溢价；其余东川等多家煤矿则仍下调价格为主，内蒙地区王家塔煤矿仍在检修，汇能尔林兔、宝平湾等煤矿下调10元/吨，但也有部分煤矿近期需求尚可，小幅回调煤价。其余地区煤价相对稳定。

当前市场上电煤需求依然薄弱，水泥继环保错峰生产季过后，多有复工且临近旺季，需求较好，对煤价有一定支撑力度但依旧不够，供应偏宽松下整体市场继续承压，偏

弱势运行，短期内对后期依旧看空为主。同时当前进入四月，煤矿多实行新的税率，但据了解，降税对煤矿的煤价影响并不大，同时，除了降税外，还有多个与煤炭行业相关的政策开始执行：

1. 4月1日起铁路货运降价降费 预计年让利 60 亿元；7月1日起，铁路总公司还将采取降低专用线代运营代维护服务收费、自备车检修服务收费等措施。

2. 国家煤矿安监局：4月份至6月底开展煤矿安全生产专项检查。

3. 陕西煤矿安全监察局关于调整榆林、咸阳和渭南监察分局煤矿安全监察区域的通知。

等相关政策会让煤价继续在涨跌中转换。

四大煤种最新走势

动力煤市场：

国内动力煤市场涨跌互现。产地方面，陕西榆林、内蒙古鄂尔多斯地区整体价格仍以下行为主，部分矿价格小幅上调 10-20 元/吨。经过前期大幅降价之后，下游用户采购积极性开始回升，部分煤矿拉煤车辆增多，对煤价形成支撑。

北方港口动力煤价格弱稳运行，市场活跃度偏低，Q5500 主流平仓 625 元/吨左右，Q5000 主流平仓 525 元/吨左右。下游用户需求情况一般，特别是电厂需求低迷，看跌预期加重，虽然水泥等行业对于动力煤需求有所提振，但整体来看需求支撑力度不高。电厂方面，随着产地开工的增加，动力煤供应紧张局面得到缓解，山东地区电厂采购积极性不高，整体以看空为主，其中山东主力电厂 4 月份招标限价较上月下调 20-30 元/吨不等，部分地区企业自备电厂价格下调幅度在 15-20 元/吨。整体来看，产地供应逐步恢复、需求呈现下滑态势，在看空预期下，下游采购积极性不高，动力煤价格仍有下行的压力。

炼焦煤市场

全国焦煤市场稳中承压，其中主流煤企焦煤价格趋稳为主，但部分地区地方煤矿及民营煤矿降幅较大，降幅在 50-100 元/吨左右。需求方面，焦炭二轮降价后焦炭基本处于亏损边缘，受此影响，焦化厂打压焦煤价格的意向增强，采购步伐减缓，多数地区焦煤价格开始承压，其中乌海地区焦煤价格降 70-100 元/吨，吕梁地区中高硫焦煤降 50-70 元/吨，另外山东及陕西延安地区气精煤也有降价预期。供应方面，近期煤矿安全生产形势依然较为严峻，虽然煤矿在逐步复产，但产量增加有限，后期供应端不会太宽松。整体来看，

考虑到后期煤焦钢产业链的价格传导机制，进入 4 月份后，部分主流煤企有望逐步下调焦煤价格，但降幅空间有限，在 30 元/吨左右。

无烟煤市场

国内无烟煤市场维持弱稳运行态势，块煤出货继续承压，局部地区煤矿继续执行降价。山西阳泉地区部分煤矿下调无烟块煤价格，最高降幅在 100 元/吨以上，降后当地无烟块煤车板价执行 830-900 元/吨。河南永城地区无烟块煤车板价执行 1180-1300 元/吨，当地有煤矿反映自月初降价之后，块煤出货并未有明显改善，月底对市场继续观望。末煤方面，整体出货较为顺畅，挺价运行为主。卓创认为，虽然近期下游尿素等产品价格稳中小涨，但下游用户考虑到成本、环保等因素影响，对原料煤采购积极性持续不高，无烟煤整体供需趋于宽松，带动煤价继续下行，现阶段无烟煤淡季行情逐步显现。预计本周国内无烟煤市场将延续弱稳运行态势，部分煤矿仍有回调煤价的可能。

喷吹煤市场

国内喷吹煤市场稳中趋弱发展，局部地区市场煤价格陆续开始回调，现阶段下游用户开始观望压价。从上周开始华北、华东地区部分无烟喷吹煤市场价格陆续回落 20-50 元/吨，用户对喷煤采购积极性一般。产地方面，3 月下旬，随

着产地煤矿、洗煤厂喷吹煤资源供应逐步增加，供应端对煤价支撑力度有限；需求端：4 月份之前华北、华东地区部分钢厂高炉尚未结束检修，用煤需求有所减少，部分钢厂喷煤库存水平中高位，加上相关产品焦炭继续执行降价，冶金煤市场整体受到一定利空影响，多空因素交织，带动市场煤率先执行降价。预计本周国内喷吹煤市场或延续稳中趋弱态势，局部地区煤价仍有下行的空间。

政策导读

国家发展改革委 交通运输部联合印发《国家物流枢纽网络建设方案（2019-2020年）》

为贯彻落实党中央、国务院关于加强物流等基础设施网络建设的决策部署，科学推动《国家物流枢纽布局和建设规划》（发改经贸〔2018〕1886号）确定的2019-2020年建设目标实现，近日，国家发展改革委、交通运输部联合印发了《国家物流枢纽网络建设实施方案（2019-2020年）》（发改经贸〔2019〕578号，简称《实施方案》）。《实施方案》明确了国家物流枢纽网络建设的总体要求、重点工作、申报基本条件、实施程序和组织保障等，进一步加强对地方相关政府部门和国家物流枢纽承载城市的工作指导。《实施方案》的印发，标志着国家物流枢纽布局和建设全面启动。

按照《实施方案》，国家物流枢纽原则上基于已投入运营、基础设施相对完备、市场需求旺盛、发展潜力较大、区域带动作用较强、在行业内具有一定影响力的物流枢纽进行

建设。2019年，国家发展改革委、交通运输部将在国家物流枢纽承载城市人民政府编制的建设方案基础上，结合“一带一路”建设、京津冀协同发展、长江经济带发展、粤港澳大湾区建设、长三角一体化发展国家重大战略实施需要，统筹研究确定第一批15个左右国家物流枢纽建设名单。

专家视角：多方协同精准发力推动物流业高质量发展

日前，国家发展改革委等24个部门联合出台了《关于推动物流高质量发展促进形成强大国内市场的意见》（以下简称《意见》），就有关物流高质量发展的基础设施网络优化、服务实体经济能力提升、增强发展内生动力、完善营商环境、建立配套支撑体系、健全政策保障体系等六个方面提出了25项具体工作，并明确了每项工作的承担部门。如此大范围的部门协同联动、央地携手发力，实属近年物流领域所罕见，彰显出物流业支撑国民经济发展的基础性、战略性和先导性，也反映出推进物流业高质量发展的复杂性和艰巨性。

近年来，各级政府、各部门积极推进供给侧结构性改革，采取多种措施、出台多项政策降低物流业成本，成效明显，全社会物流总费用占GDP的比率从2013年的18%降到2018年第三季度的14.6%，有力支撑了国民经济的转型发展。但是，物流

作为实体经济的一个有机组成，依然存在发展不平衡不充分的问题。在我国决胜全面建成小康社会的目标指引下，一方面要求物流业发挥好对国民经济转型升级高质量发展的支撑作用，另一方面也要求物流业自身加快转型升级，高质量发展。既是挑战，更是机遇。因此，《意见》瞄准了制约物流业高质量发展中的突出问题，抓痛点、破难点，多部门协同联动，精准发力，提出具体的解决路径或工作思路，内容实、干货多，不仅在基础设施、物流装备等“硬件”方面补短板，更在发展环境、体制机制等“软件”方面“强内功”。

一、《意见》聚焦发展重点，精准发力

重视物流基础设施的布局优化与功能提升。在现代社会中，经济发展对基础设施的要求越来越高，完善的基础设施网络对推动物流的高质量发展，进而更好支撑社会经济活动发挥着基础性的作用。完善的物流基础设施网络是由国家物流枢纽构成的国家物流骨干网络、城市配送三级物流节点和县乡村三级农村物流节点共同构成的多层级网络体系。只有完善的枢纽网络体系，才能充分支撑现代物流的高效运作。为此，《意见》着眼于促进区域互动、强化城乡连接，从宏观上对物流基础设施体系布局进行了全局性、系统性优化，提出在国家物流骨干网络的关键节点先期启动 15 个左右国家物流枢纽布局建设，同

时做出了强化城乡物流体系物流节点建设的部署。就当前突出体现的多式联运衔接不畅的问题，《意见》提出加强联运转运衔接设施短板建设，特别提出要充分发挥铁路在多式联运中发挥的重要作用，实现与物流园区、港口码头的无缝衔接，从微观上对物流基础设施的功能进行了补短和提升。只有对宏观布局优化和微观功能提升全面发力，物流枢纽节点的基础作用才能得以充分体现。

重视物流公共信息平台建设。总体上看，我国的物流信息化发展滞后于物流行业的发展，特别是在物流公共数据互联互通、开放共享方面，离行业发展需求还有不小的距离，客观上制约了物流业的总体服务能力与水平的进一步提升。虽然从2012年，我国就已开始了物流公共信息平台建设的探索，但跨部门信息整合难、跨行业信息共享难、基础数据采集难等突出问题多年没有得到有效解决。为此，《意见》提出建立资源共享的物流公共信息平台的4项重点工作，特别是明确提出建立“国家骨干物流信息网络”，加强社会物流活动全程监测预警与跟踪查询。应当说，是瞄准了物流信息化发展的痛点，对物流公共信息平台的发展指明了方向，清晰了目标，明确了路径，提供了依据。只有物流信息能够实现跨部门、跨行业、跨区域、跨主体的顺畅流动，无障碍互联共享，才能有效助力物流业的降本增效和高质量发展。

二、《意见》强调创新驱动，强化能力建设

组织模式创新为物流提供了更为多样化的服务产品，大数据、云计算、人工智能等信息技术在物流领域的应用，极大提高了物流服务的能力与品质。而新技术与模式创新的结合应用，则为物流的发展提供了持久的内生动力。近年来，多式联运、城市共同配送、冷链运输、共享物流等新模式新服务层出不穷，为社会提供更加便捷高效的高品质服务，得益于市场主体的持续创新。为此，《意见》明确提出发展物流新服务模式、实施物流智能化改造，推进多式联运发展，促进物流供应链创新等一系列以创新为内核的重点工作，旨在通过技术、模式、机制创新进一步强化以创新为驱动的发展模式，不断提升能力、服务升级。

三、《意见》凸显产业融合，服务实体经济

物流业对国民经济发展的基础性作用，更多体现在支撑产业发展上。社会主义现代化强国建设新征程，对物流业发展提出了更新更高的要求。随着“制造强国战略”的深入实施，需要现代物流业、现代供应链与先进制造业的深度融合；围绕“乡村振兴战略”，需要加快构建和完善面向农业、农村和农民的物流服务网络，为此《意见》对促进现代物流业与制造业深度融合的多项重要内容作出了部署，提出加强生产服务型国

家物流枢纽建设、深化实施“互联网+”高效物流和物流降本增效专项行动，实施服务型制造示范遴选等多项具体措施。同时，为更好发挥物流对农业的支撑带动作用，《意见》聚焦农产品流通领域中的贮藏保鲜、冷链运输、运输监控、生鲜配送等多个环节，就优化基础设施、完善物流体系、创新服务模式等方面进行了安排和部署。

四、《意见》强化营商环境建设，重在支撑保障

以“放管服”改革降低制度性成本。当前，我国的物流业发展水平总体不高，区域之间、城乡之间、领域之间物流发展差距大，跟治理体系的不完善有着直接关联。企业普遍反映，物流相关行政审批手续繁琐，环节多时间长，货运市场区域藩篱明显，公路货运车辆改装乱象丛生。上述问题导致了物流行业的制度性成本居高不下，各运输方式比较优势难以发挥，制约了新业态的发展，也限制了新模式的创新。为此，《意见》强调，按照“只进一扇门”“最多跑一次”原则，简化物流企业开展业务的行政审批手续，精简缩短快递相关经营许可审批手续和时间。同时，《意见》还提出了深化收费公路改革的具体内容，推广高速公路差异化收费，逐步扩大取消高速公路省界收费站的范围。

强调以铁路改革促进服务提质增效。铁路是国家物流体系中的重要组成。当前，尽管我国铁路货运改革已取得阶段性进展，但相比公路和水运，铁路货运市场化程度不高仍然是制约其进一步提升服务的突出瓶颈，主要表现在运作体系相对封闭僵化，市场反应不够灵敏、价格机制不灵活、基层经营自主权和活力不足，很大程度降低了铁路吸引力和竞争力。为此，

《意见》提出要进一步放开铁路运输两端短驳市场，完善运价灵活调整机制，规范铁路货运经营性收费，推动高速新型货运列车投入使用，实施铁路货运增量行动。只有铁路货运充分市场化运作，服务质量与竞争力才能有效提升，才能充分发挥出物流“主动脉”的作用。

除此以外，《意见》还在降低港口物流成本、提升城市物流管理水平、完善现代物流业统计制度、健全物流标准规范体系、构建物流高质量发展评价体系、健全完善物流行业信用体系等方面做出了明确的部署，并提出了创新用地支撑政策和加强投融资支持方式创新等方面的多项具体工作安排。

行业聚焦

秦港搬迁和煤炭转移被叫停

在近日召开的一次港口会议上，交通运输部副部长何建中表示，交通部明确反对河北省提出的“秦港搬迁和煤炭转移”做法；何部长明确提出秦皇岛港煤炭运输功能是国家战略，不能由地方随意更改。此外，要求继续发挥秦皇岛港煤炭主枢纽港重要作用，全力确保“西煤东调”和“北煤南运”保持畅通。笔者分析，作为港口行业主管部门—交通运输部，对“秦港搬迁”持反对意见，意味着“秦港搬迁和煤炭转移”就此终结。

回顾去年三月份至今发生的重大事宜。去年3月7日，有报道称，河北省正在酝酿将煤炭港口从秦皇岛迁出，未来秦皇岛港将聚焦旅游码头和集装箱码头业务。随后，有媒体披露，秦皇岛港二公司将率先退役，人员将转入曹妃甸港。去年9月中旬，发生了震惊煤炭圈的“限量事件”，即：为配合秦皇岛市环保治理，从9月15日起，限制秦皇岛港装船作业量，每日不得超过30万吨，并且港口调出量至年底将控制在1.8亿吨，2019年秦港将减产至1.3亿吨；后经国家发改委积极斡旋，七天后，限量被迫改弦易辙。去年11月14日的一次煤炭

论坛上，有煤炭分析师称，秦港二、六公司可能先被转移至曹妃甸港。去年11月19日，曹妃甸区人民政府与同煤集团签署框架合作协议，双方决定将曹妃甸作为同煤集团煤炭运销下水主要基地，逐步把全部在秦皇岛开展的水下煤炭业务转至曹妃甸。今年三月初，港口圈报道，秦港股份与同煤集团、曹妃甸港集团拟成立合资公司，负责投资建设曹妃甸港区码头六期、七期项目，是秦港为煤炭向曹妃甸转移做准备。

而真实的情况又是怎样呢？根据环渤海港口煤码头的运行和建设情况分析，5年内，一旦秦港撤出煤炭运输领域，环渤海港口煤码头运输能力将骤降至6.29亿吨（含将于2019年9月份投产的曹妃甸港华电煤码头），到2023年，北煤南运缺口将达到2亿吨以上。如果环渤海港口煤炭运输能力真的下降到6.29亿吨，是无法满足南方沿海沿江地区用煤需求的。因为去年，环渤海港口发运煤炭数量就已经达到了7.27亿吨，但这还没达到顶峰；未来几年，沿海地区煤炭需求还会逐年继续增加。在环渤海港口煤码头近期富余一定能力，而远期紧缺的情况下，秦皇岛港煤炭运输主枢纽港重要地位需要得到巩固和加强。

众所周知，秦皇岛港和大秦线共同构成了“第一运煤大通道”，在国民经济建设中发挥着重要作用。秦港是确保长协煤供应，平衡煤炭市场供求关系，满足沿海地区用煤需求，以及稳定煤炭价格的战略性输煤港口，具有不可替代的作用。与其在曹妃甸港投资几百亿元新建一个3亿吨通过能力的煤港，用于置换秦港，并应对逐年递增的煤炭需求；此外，还要投巨资改造迁曹线，新建大唐线。倒不如加大环保设施投入力度，挖掘秦港运输潜力；同时，适度增加曹妃甸港煤炭运能，满足沿海地区用煤需求。

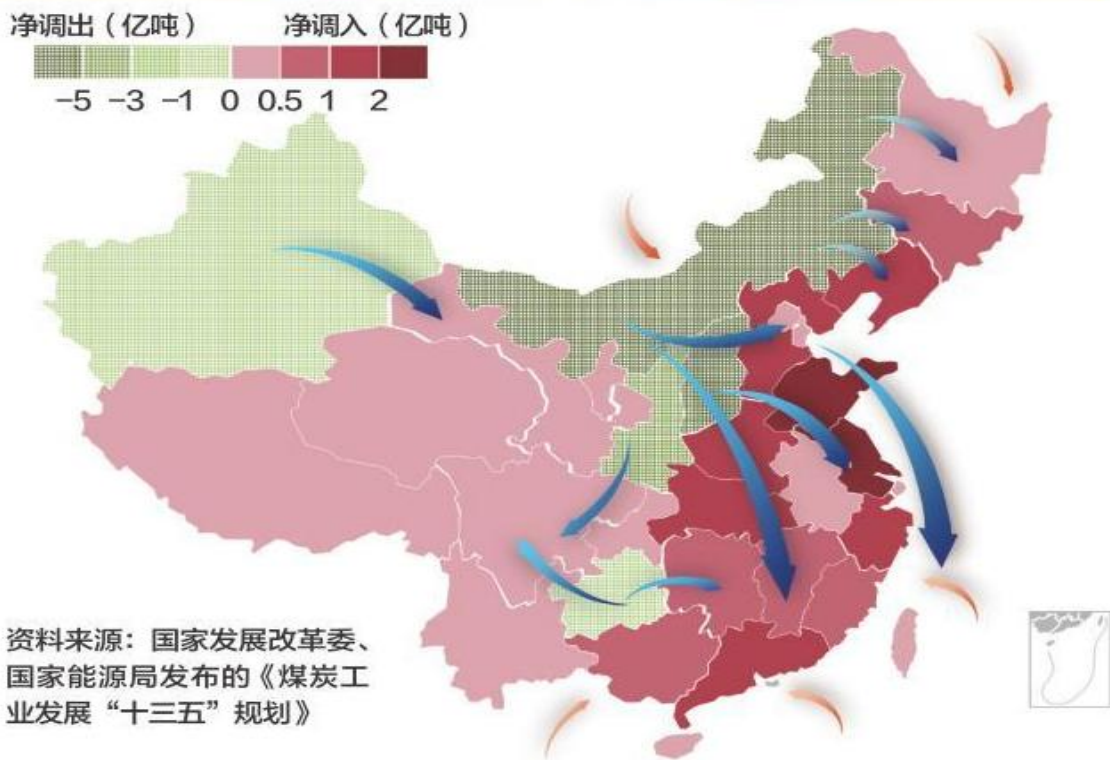
从上游供应、下游需求和铁路运输格局等方面进行综合分析，秦皇岛港是北煤南运中最重要的一环。一旦秦港撤出煤炭运输领域，将会造成南方缺煤少电，甚至严重影响国民经济建设的事情发生。从环渤海港口运能来看，周边港口根本没有实力替代秦皇岛港，也没有能力置换秦港煤码头。笔者预计，未来10-20年，秦皇岛港北煤南运主枢纽港重要地位不会改变。

铁路直达煤炭运输格局现雏形

日前，随着最后一节轨排铺设完成，蒙华铁路湖北段襄阳至荆门区间线路顺利接轨，标志着蒙华铁路湖北段全线贯通，为蒙华铁路在今年10月1日开通运营打下了坚实基础。

作为“北煤南运”铁路新通道，蒙华铁路一旦开通运营，将推动煤炭运输格局发生根本性的改变，过去以铁海联运为主的运输结构，将向点对点直达运输方式转变。不仅如此，随着蒙华铁路的开通，内蒙古、陕西等煤炭主产地的优质煤炭产能外运将更加便捷，华中地区的湖北、湖南、江西等省份因运力缺乏而带来的煤炭供应紧张局面也将得以缓解。

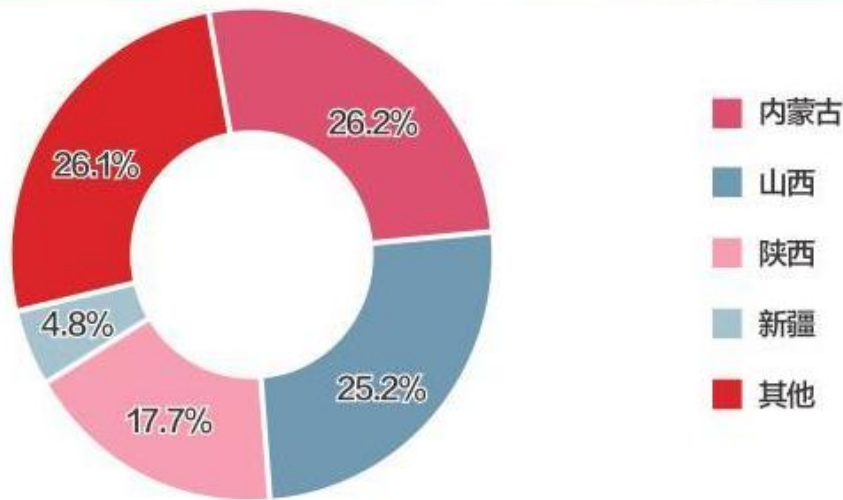
《煤炭工业发展“十三五”规划》对跨区调运的预期



“七纵五横”煤炭铁路运输通道

	铁路线路	所属通道
七纵	焦柳、京九、京广、蒙华、包西	晋陕蒙外运通道
	南昆	贵州外运通道
	兰新、兰渝	新疆外运通道
五横	北通路（大秦、神朔黄、蒙冀、丰沙大、集通、京原）	晋陕蒙外运通道
	中通路（石太、邯长、山西中南部、和邢）	
	南通路（侯月、陇海、宁西）	
	锡乌、巴新横向通路	贵州外运通道
	沪昆通路	

2018年1~11月主要省份原煤产量占比



制图 穆艳芳 邹春蕾

资料来源: Wind, 中信建投证券研究发展部

看历史“西煤东送”与“北煤南运”

2016年12月30日,国家发展改革委、国家能源局发布《煤炭工业发展“十三五”规划》对全国煤炭铁路运输作了整体布局。其中提到:预计2020年,全国煤炭铁路运输总需求约26亿~28亿吨。考虑铁路、港口及生产、消费等环节不均衡性,

需要铁路运力 30 亿~33 亿吨。煤炭铁路运输以晋陕蒙煤炭外运为主，全国形成“九纵六横”的煤炭物流通道网络。其中，铁路通道包含“七纵五横”。

七纵主要包括晋陕蒙外运通道：焦柳、京九、京广、蒙华、包西；贵州外运通道：南昆；新疆外运通道：兰新、兰渝纵向通路。五横主要包括：晋陕蒙外运通道北通路（大秦、神朔黄、蒙冀、丰沙大、集通、京原）、中通路（石太、邯长、山西中南部、和邢）和南通路（侯月、陇海、宁西），以及锡乌、巴新横向通路；贵州外运通道的沪昆通路。

而当前已开通并运营较为成熟的铁路运煤通道主要有四条：大秦铁路、蒙冀铁路、瓦日铁路和朔黄铁路。值得注意的是，这四条通道中，有三条起点设在山西，主要运往环渤海港口地区，再经海路运往华北、华中及东南沿海地区。过去几十年来，受我国煤炭供需逆向分布的特点影响，这种“西煤东送，北煤南运”的铁海联运方式一直主导着我国煤炭运输的格局，在保障全国煤炭供应方面发挥着重要作用。

不过，自 2016 年我国出台供给侧结构性改革政策以后，全国煤炭市场供需格局发生了巨大变化。在淘汰落后产能的同时，煤炭优质产能加速释放，煤炭产量向“三西”地区集中的趋

势愈加明显。不久前出炉的统计数据显示，2018年，全国原煤累计产量354591万吨，同比增长5.2%。其中，内蒙古、山西和陕西三省区原煤产量占全国接近七成。这与《煤炭工业发展“十三五”规划》的要求一致，根据该文件的精神，我国要加快大型煤炭基地之外的煤矿关闭退出，降低鲁西、冀中、河南、两淮大型煤炭基地生产规模，有序推进陕北、神东、黄陇、新疆大型煤炭基地建设，未来我国煤炭产能增量主要来自内蒙古、陕西和新疆等地，而湖北、江西、重庆等省市或将逐步退出煤炭生产。

正如一枚硬币的两面，煤炭市场格局的重大变化，一方面代表着煤炭产业集中度进一步提升，另一方也意味着煤炭东调南运压力增大。当前，煤炭调出区集中“三西”地区，这三个省区承担目前四分之三以上省区间向外调出的煤炭运量，与此同时，贵州、宁夏煤炭调出规模减少，安徽、河南、山东、河北等传统煤炭调出省则转为调入省，江苏、广东、吉林、黑龙江等省调入规模也不断扩大。区域间煤炭调拨规模扩大，对煤炭运力的考验随之而来。

看影响：华中地区有望告别“高价煤”

综合各种煤炭运输方式来看，运距较短的省内煤炭运输，可选择灵活性较强的公路运输；省际间运输则可选择运力大、成本较低且较为环保的铁路及铁水中转、海进江等。

以往，华东、华南地区由于沿海沿江港口较为密集，可以从北方港口获得铁路转海运的下水煤或者直接海运进口煤。而华中地区由于缺乏直达铁路运力，则主要采用汽运，运输成本居高不下。中信建投证券研究发展部曾对2014~2018年11月份各省电煤价格指数进行测算，结果显示，华中地区相关省份近年来电煤价格波动幅度较大，江西、湖南和湖北等地电煤价格处于较高水平，位于全国前列，说明华中地区煤电机组燃料成本处于较高水平。

蒙华铁路，即蒙西至华中铁路开通后，最大受益者就是华中地区。其北起东乌铁路浩勒报吉站，途经内蒙古鄂尔多斯，陕西榆林、延安地区，山西运城，河南三门峡、南阳地区，湖北襄阳、荆门、荆州地区，湖南岳阳地区，终点到达江西吉安，线路全长1815千米，规划年运输能力2亿吨以上。

从线路规划上看，蒙华铁路运端煤源主要是内蒙古鄂尔多斯和陕西榆林的煤矿，两地煤炭开采成本较低，煤质较为优良。以往我国主要煤炭产区中，只有山西省铁路通道较为发达，调

出较为方便；陕西和内蒙古运力缺乏，尤其是缺乏南下通道，煤炭南下往往需要走横向铁路通道转海运进长江，或者走公路运输，运输时间较长且成本较高。

中信建投证券研究发展部对比蒙华铁路投产前后内蒙古、山西和陕西的运费差，结果发现，即使在蒙华铁路综合运价率每千米达 0.18 元/吨的前提下，其仍较传统的铁路转海进江和公路运输具有较大的经济优势。因此，蒙华铁路的投运，不仅可打开内蒙古、陕西等煤炭产区的外运通道，促进煤炭优质产能的消费，还将极大地缓解华中地区缺煤、缺好煤，用高价煤的局面。

看未来：煤炭点对点直达运输格局雏形

实际上，更深远的意义还在于，蒙华铁路犹如破局者，将打破几十年来的铁海联运大格局，推动形成点对点铁路直达煤炭运输格局。

“中国煤炭的运输，在大秦线建成通车后，就形成了‘西煤东调，北煤南运’的铁海联运大格局。几十年来，这一格局一直平稳运行。但其实从 2008 年开始，这一格局就悄然生变。”知名煤炭专家舒大枫接受本报记者采访时表示，2008 年以来，中国的煤炭产量连续多年稳定在 35 亿吨以上，铁路煤炭年运

量也保持在 20 亿吨以上。但是经铁海联运到达环渤海各港的煤炭只有 7 亿~8 亿吨，也就是说铁海联运的煤只占全国煤炭产量的 1/4 左右，占全国铁路年运煤总量的 1/3 左右。换言之，铁海联运早已不是中国煤炭运输的主要方式了。

虽然铁海联运早已不是中国煤炭运输的主要方式，但是新的煤炭铁路运输格局并未形成，原因有三：一是公路运输占了将近 1/2 的煤炭运输量；二是铁路运能不足，煤炭运输专用线路不足；三是没有解决铁路进矿和进厂的“最初一公里”和“最后一公里”。

不过，这三个问题近年来已发生重大变化。关于汽运问题，2018 年，国务院提出“公转铁”战略，全国各地开始严格限制公路汽车运煤。关于铁路运能问题，瓦日铁路已建成通车近三年，蒙华铁路今年 10 月份将建成通车，还有一条可以将宁夏、新疆、陕西西部、甘肃的煤炭运往西南地区的兰渝铁路也已建成通车。瓦日铁路虽然建成通车，但一直未发挥出应有的效用，主要原因是瓦日铁路未能与动力煤产区接通。这个问题有望在两年后解决，从山西岚县瓦塘至陕西神木北，全长 75 千米的铁路已经开工建设。此外，2018 年 9 月发布的《推进运输结构调整三年行动计划（2018~2020 年）》提出，到 2020 年，

全国大宗货物年 货运量 150 万吨以上的大型工矿企业和新建物流园区，铁路专用线接入比例达到 80%以上；重点区域具有铁路专用线的大型工矿企业和新建物流园区，大宗货物铁路运输比例达到 80%以上，这些将对解决铁路进矿、进厂“最初一公里”和“最后一公里”问题大有裨益。

“这三个问题解决之后，就会形成一个以瓦日铁路、蒙华铁路、兰渝铁路为骨干，联结全国已有的铁路干线，辐射华东、华中、西南的东西共进、南北呼应的点对点铁路直达运输新格局。”舒大枫分析道。不过，点对点铁路直达运输格局的出现，并不会取代铁海联运。今后相当长一段历史时期内，东南沿海地区仍然是中国的经济重心所在，其用能需求只会增加不会减少，所以这些地区对下水煤的需求将保持在每年 7 亿吨左右，这样的状况可能在今后二三十年内都不会发生根本性的改变。

他认为，点对点铁路直达运输新格局一旦形成，将促使中国的煤炭市场发生根本性的改变：第一，将供需双方直接联系在一起，使国家目前大力提倡的长协合同不仅有了坚实的基础，同时可以扩大长协合同的范围，保持市场基本稳定；第二，将减少物流中间环节，极大地降低物流成本，解决煤炭物流成本长期过高的弊病；第三，减少煤炭市场的交易环节，降低交易

费用；第四，将极大地改善铁路的运输管理，使计划透明化、规范化；第五，减少煤炭物流对环境产生污染。

铁路物流

铁路物流集团智慧供应链平台

一、平台定位

积极响应“一带一路”倡议，落实“三个经济”精神。立足陕煤化集团做大做强，以供应链管理为导向，以互联网、物联网为引擎，坚持“以煤为基、资源共享、物贸互动、协同发展”，围绕4791集运端和521疏运段服务网络，建设**智慧供应链**服务平台，坚持线上线下联动发展，形成服务于陕煤化集团内外部的综合物流服务商和方案解决商。

二、发展目标

铁路物流集团的**智慧供应链平台**：线下不断完善“4791”和“521”铁路物流基础设施，整合外部资源建立布局合理、便捷高效、绿色环保的“**多式联运物流体系**”；线上利用互联网、物联网技术打造“**一带一路大宗货物电子商务平台**”。最终打造成为大宗商品界的“**天猫**”、“**京东**”供应链服务平台。

三、具体思路

1. 企业核心竞争力定位

企业核心竞争力决定并制约着企业自身生存和可持续发展。铁路物流集团要真正成为陕煤集团战略支撑点和利润增长极，企业的核心竞争力显得尤为重要。目前，铁流集团的核心竞争力是即将建成的“4791”和“521”物流基础服务设施，而这个在未来远远不能支持企业的快速发展，要想企业以火箭速度成几何式的发展，这就要求我们必须要结合互联网+、物联网技术以及客户需求建设大宗货物供应链生态圈，提早谋划

“一带一路大宗货物电子商务平台”迫在眉睫，那就是基于铁路物流集团发展阶段，在自身资源的基础上，通过不断地创新改进服务，再通过好的渠道和推广，沉淀出好的品牌，竭诚为产需双方提供及时有效，优质贴心的服务，创造产需双方沟通价值的动态能力。

由此可见，铁路物流集团的核心竞争力是线下铁路为基础的“多式联运物流体系”和线上“一带一路大宗货物电子商务平台”联动发展组成的铁路物流集团智慧供应链平台。

2. 整合资源向“多式联运承运人”转变（线下）

为了加快公司融入“一带一路”，以铁路为主结合公路、海运等运输方式，实现公铁联运、铁海联运等多式联运运输方

式，整合社会运输资源要素，促进企业从单一的承运人向“多式联运承运人”转变，结合物联网建立公司物流信息系统提高服务水平和质量，同时实现了**物流基础设施省内重资产、省外重贸易的发展思路。**

3. 打造“一带一路大宗货物电子商务平台”（线上）

“一带一路大宗货物电子商务平台”采取的市场战略是坚持以大宗货物物流服务为特色支柱产业，采用“交叉型开拓市场”，在陕西市场上还没有具有专业性的大宗货物电商平台，抢先对接阿里巴巴等大型电商平台，快速占领的同时延伸国内市场、渗透“一带一路”沿线国际市场。

“一带一路大宗货物电子商务平台”主要通过“采购、加工、仓储、运输、配送、销售、金融”，整合了“商流、信息流、资金流、物流”为终端用户提供多品种、全链条、一站式的大宗商品供应链管理服务。

“一带一路大宗货物电子商务平台”充分吸收利用陕煤集团现有内部产地性、中转型、消费地型物流园区，**形成网络供应链信息系统**，结合电子商务平台及时快速的处理客户不同需求和信息平台选定的服务项目，提高服务质量。

“一带一路大宗货物电子商务平台” 开发买家与卖家进行即时文字、语音及视频沟通的 PC 版通讯软件。

四、当前市场影响大宗商品交易规模的要素

1、买卖互信问题 2、客户端安全和内控需求 3 融资交易脱节问题 4、线上交易资金和货物安全、完整和快速交割保障。5、大宗商品市场融资市场风险较大 6、平台客户决策层面高，平台+自营模式需要进一步创新 7、平台如何进一步去中间化，让买卖双方直接交易实现利益最大化。要解决以上问题，还需加快启动线上信息平台建设，与线下物流基础设施联动发展。

观点荟萃

马云再祭“五新”理论：将冲击中国各行各业

阿里巴巴董事局主席马云提出“五个新”理论，分别是新零售、新制造、新金融、新能源、新实体经济。他认为，在未来十年到二十年以内，“五个新”一定会冲击中国的各行各业。

马云首先提出新零售的冲击，他表示线上、线下、物流、数据必须结合起来，打造新型零售体系，“未来零售行业要学

习的不是怎么卖东西，而是怎么服务别人。一切不是以企业为本，不是以成本为本，不是以资源为本，而是以人为本。”

新制造的冲击，在马云看来即将到来。在他看来，原来制造行业的标准化、规模化、低成本等商业模式，将很快全部被个性化、定制化、智能化取代。他预测，在大数据出现之后，未来巨大的变革对中国制造业的冲击远远超过零售行业。

马云以汽车产业举例说：“未来的汽车如果加上操作系统，交通功能最多不会超过 40%，将来只要通过电的东西都会智慧化，所以新制造的冲击很快就会来临。”

新金融是马云“五个新”理论中的一个。“原来金融机构只要服务好 20%的大客户就行，然后赚走 80%的利润。马云认为，新金融即是对传统金融业“二八”理论的颠覆，也就是金融机构必须要服务好 80%昨天没有被金融机构服务的用户，“这意味着，未来的金融必须是普惠的，未来的金融必须是每个人有公平的套路。”

马云还提出新能源的概念，但他并未深入阐释这一概念，只是简要指出，第一代能源是煤，第二代能源是石油，第三代

能源是数据。至于未来新能源公司的商业模式，他抛给“与会的大小企业家思考”。

新实体经济系马云“五个新”理论的最后一个概念。他表示，未来三十年会诞生很多新型实体经济，“实体经济就是制造和流通，而互联网的职责就是创造更多的新实体经济，同时淘汰那些落后生产力。”

马云强调，“五个新”理论的核心论点，即用好互联网，“对企业家来讲，未来的 30 年世界不属于互联网公司，是属于那些用好互联网的公司。