

“北煤南运”跑出加速度 浩吉铁路累计完成运量3.5亿吨

本报记者 路炳阳 三门峡 岳阳报道

在“双碳”目标部署安排下,我国开始向绿色、低碳转型。但短期看,煤炭作为重要能源战略的地位仍不可替代。

目前,中国煤炭资源主要集中在西部地区,但煤炭消费却集中在东部沿海地区,生产基地和消费中心的逆向分布,以及大宗商品市场的运输屏障塑造了中国煤炭市场的基本格局。

在这样的背景下,“北煤南运”战略应运而生,作为世界上一次性建成投用里程最长的重载铁路,浩吉铁路正是在煤炭市场格局变迁的时代大势之下

诞生的。

10月下旬,浩吉铁路在湖南省的重要配套集疏运项目——华中煤炭铁水联运项目建成并投入正式运营。

中国铁路武汉局集团有限公司人士对《中国经营报》记者表示,以往中国南方用煤,主要采用“海进江”的运输方式,而采用华中煤炭铁水联运项目,可在24小时内将“三西”煤炭直接输送至长江中下游的煤炭消耗企业,比采用“海进江”的运输方式节省15天左右时间。“华中煤炭铁水联运项目的投产降低了社会物流成本,同时也减少了能源消耗和污染排放。”该人士说。

浩吉铁路经济带形成

浩吉铁路一次跨越长江、两次跨越黄河,从而形成铁水联运的交通格局,带动了铁路沿线煤电化工业园和长江沿岸产业园的聚集。

中国煤炭市场以晋陕蒙西地区—环渤海港口—东部沿海地区组成的海运煤炭市场为核心,东北、新疆、西南、华中等周边市场区域相对独立,在区域内自给自足。

国铁集团发布的数据显示,今年以来浩吉铁路运量继续攀升,前三季度浩吉铁路已完成运量7250.16万吨,同比增加102.9万吨。5年来,浩吉铁路累计完成运量3.5亿吨;开行货物列车15.89万列、万吨重载列车超

2000列。

浩吉铁路一次跨越长江、两次跨越黄河,从而形成铁水联运的交通格局,带动了铁路沿线煤电化工业园和长江沿岸产业园的聚集。

国家能源集团人士对《中国经营报》记者表示,目前浩吉铁路已经发展成为继大秦铁路、朔黄铁路之后的第三大煤炭战略运输通道,服务于中国长江经济带、对中西部崛起,落实国家能源安全新战略、促进交通运输结构调

整具有重要意义。

以华中煤炭铁水联运项目为例,作为湖南省“十四五”重点建设项目,该项目由铁路专用线、煤炭物流园、长江码头三部分组成,总规划用地2423亩,总投资36.35亿元。

浩吉公司人士介绍,煤炭由“三西”乘浩吉铁路到达长江沿岸港口后直接下水,利用长江水道和洞庭湖水运优势形成铁水联运体系,为湖南省供给煤炭的同时还可辐射“长江经济带”及“洞庭

湖生态经济区”,铁路承接了湖南省产业转移的任务、促进当地经济发展。

来自国铁集团的数据也显示,5年来,浩吉铁路沿线地方围绕浩吉铁路规划货场及建成物流园(港)10个、产业园(区)11处。其中,陕西靖边、河南邓州、湖北荆门、湖南岳阳、江西上等物流园、产业园项目是集运输、仓储、生产、加工、物流、电子商务等功能于一体的现代化物流商贸中心。“浩吉铁路经济带”的逐渐形成,助推沿线煤炭化工、物流运输、钢制造、装备制造等产业集群链式发展。

此外,在“最先一公里”建设方面,5年来,浩吉铁路起点,产煤地——内蒙古铁路网日趋完善,蒙达铁路专用线、纳林河二号铁路专用线、陶利庙南铁路专用线相继建成运营,大大改善了该区域内煤炭运输结构,加快了煤炭及工业产品输出;同时,浩吉铁路沿线另一重要煤炭产地,陕西通过铁路外运出省,2020年至2023年逐年递增。

对于“最后一公里”,浩吉铁路用煤地——两湖地区的产业园区规模不断扩大,推动了煤炭化工、装备制造等产业加速集聚。浩吉铁路5年来累计为湖北地区输送电煤8345.6万吨。

大力实施“由线变网”工程

浩吉铁路提前两年实现扭亏为盈背后,与其大力实施由线变网工程,逐步完善集疏运系统密不可分。

浩吉铁路2015年开工建设,2019年10月开通运营。其全长1837公里,跨越蒙、陕、晋、豫、鄂、湘、赣7省区,起点为中国煤炭最重要的生产基地——“三西”地区(内蒙古西部、陕西和山西),跨越黄河,贯穿长江中游城市群,衔接多条煤炭集疏运线路,是点网结合、铁水联运的大能力、高效煤炭运输系统,是继大秦铁路之后中国又一条超长距离运煤大通道。

今年是“北煤南运”战略大通道浩吉铁路开通运营满5年。5年来,浩吉铁路运量呈现阶梯式增长,运量节节攀升。

中国国家铁路集团有限公司(以下简称“国铁集团”)人士对记者表示:“2020年时,我们预计浩吉铁路在2025年前后可以实现收支平衡,但在2022年的时候,浩吉铁路营业收入就超过了百亿元,开通3年即实现扭亏为盈,跑出了‘北煤南运’大通道增运增收增效的‘加速度’。”

浩吉铁路提前两年实现扭亏为盈背后,与其大力实施由线变网工程,逐步完善集疏运系统密不可分。

所谓集疏运系统就是货物上下铁路干线的平台和枢纽。集疏运系统能力不足将限制铁路干线能力的发挥。浩吉铁路在立项之初就确立了“统筹规划、配套建设集疏运系统”的理念。国家发展改革委在批复浩吉铁路的可行性研究报告时也一并批准浩吉铁路通道配套规划集疏运系统。

2020年6月,国家发展改革委、国家能源局发布《关于做好2020年能源安全保障工作的指导意见》,提出“充分发挥浩吉铁路通道能力,力争2020年煤炭运输增加3000万吨以上”,即浩吉铁路2020年煤炭总运量要达到

3400万吨。

2020年11月,浩吉铁路运输形势严峻。时任国铁集团货运部主任庄河在2020年12月8日举行的2021年度全国煤炭交易会上对记者透露,预计浩吉铁路2020年完成运量2500万吨。截至当年11月30日,浩吉铁路发送货物1805.7万吨。也就是说,在只剩一个月的情况下,浩吉铁路距离目标运量差了近1600万吨。

中国铁路西安局集团有限公司人士对《中国经营报》记者表示,浩吉铁路在2020年前后完不成运量目标,集疏运系统建设滞后是主要原因。

上述人士进一步解释称,当时浩吉铁路沿线周边煤矿、电厂专用线和煤炭储备基地建设进度缓慢,不能形成对浩吉铁路干线的集疏运能力。“当年为浩吉铁路配套的铁路专用线、储配基地和物流园等基础设施完工率不足五成,这严重制约了浩吉铁路运能释放。”

从2021年开始,浩吉铁路开始大力推进与国铁干线互联互通的联络线建设,在服务路网互联互通上,坚持联网补网强链,尤其在物流通道“最先一公里”上推进煤矿铁路专用线建设,在“最后一公里”上,推进电厂专运铁路建设。

浩吉铁路股份有限公司(以下简称“浩吉公司”)人士表示,自2019年9月浩吉铁路开通运营以来,浩吉铁路即开始实施“由线变网”工程,5年来步步升级,坚持“应建尽建、愿接尽接”,提供全过程服务。截至目前,浩吉铁路全线配套集疏运项目已建成投产50个,形成集运能力1.07亿吨、疏运能力5400万吨。为浩吉铁路运量实现阶梯式增长提供了根本保障。



目前,中国已经形成大秦、朔黄、瓦日、蒙冀、浩吉5条长距离重载煤运通道。

本报资料室/图

铁路投融资改革试点

华中煤炭铁水联运项目的开通投产,是浩吉铁路投融资改革试点成功案例之一。

尽管浩吉铁路的重要性在不断提升,但在其运营之初,制约其运量的瓶颈主要是铁路专用线建设缓慢。

2012年,由原铁道部和地方政府牵头主导,16家企业作为项目出资人,成立了全国最大的混合所有制合资铁路公司——蒙西华中铁路股份有限公司(以下简称“蒙华公司”),蒙华公司即浩吉公司的前身。

蒙华公司是浩吉铁路的建设、运营主体,公司成立后,构建现代企业制度,实行股份制公司治理,开展了项目规划、资金筹措、建设组织、生产经营及资产保值增值等各项工作。浩吉铁路从酝酿、建设到开通,它就是铁路投融资改革的成果,它开创了铁路领域发展混合所有制经济的新模式。

对于铁路专用线为何建设缓慢,一位地方政府人士给出答案。

他向记者介绍称,2018年国务院发布了《推进运输结构调整

三年行动计划(2018—2020年)》,相关部委也配套出台了推动铁路专用线建设的指导意见,随后铁路专用线建设速度确实大幅提高。项目完成后,接轨站所属铁路企业受理效率也有所提升。

但由于专用线项目投资较大,建设资金以企业投资为主,线路投入运营后,如货运量较小,企业存在无法收回建设成本的风险,所以部分企业缺乏积极性。“即使是有意愿建设的企业,面对专用线规划、设计、征地拆迁、施工等都需要时间的困难无所适从。所以导致专用线建设进展滞后。”他说。

为解决煤炭铁路运输“最后一公里”问题,2019年9月18日,国家发展改革委等五部门联合发布《关于加快推进铁路专用线建设的指导意见》(以下简称《意见》)。《意见》发出后,铁路投融资改革试点和示范作用显现。

国铁集团人士对记者透露,《蒙华铁路(浩吉铁路原名)可

行性研究报告集疏运系统规划方案》显示,浩吉铁路集运和疏运项目要求同步建成的各有6个,另外集疏运系统还有33个项目标注为“适时建设”项目。在2020年时,上述项目完成率还不足50%,到2023年年底,这12个要求同步建成的项目中,完成率已经达到80%,如再算上33个适时建设项目,完成率更高。

华中煤炭铁水联运项目的开通投产,是浩吉铁路投融资改革试点成功案例之一。

浩吉公司运输管理部人士对记者表示,该项目由陕西榆林能源集团有限公司控股69%,岳阳惠华城市投资发展集团有限公司持股30%,内蒙古大江润业能源集团有限公司持股1%。项目公司成立于2018年,彼时浩吉铁路还未开通,项目推进缓慢,2019年《意见》发布后,浩吉铁路投融资改革取得政策支持,项目进展加快,尤其是2021年4月项目公司建设单位重组后,建设资金不断到位,为项目按期投产提

供了保障。

浩吉铁路大力支持社会资本投资建设或投资合作接轨集疏运项目,目前已经实现与陇海、京广等12条既有干线联通。4年来,实现配套集疏运项目投产51个,形成集运能力1.07亿吨、疏运能力6900万吨。

在运营方面,浩吉铁路同样是国家铁路投融资改革试点示范项目。国铁集团人士对记者透露,目前,浩吉铁路成立由独立法人运作的物流中心,构建业务部—区域机构—项目公司的三级管理运作体系,在区域机构层面设5个现场事业部,辐射陕、豫、鄂、湘、赣五省。

在债券市场,浩吉铁路也正在探索性研究,国铁集团人士对记者透露,目前浩吉铁路正以完善集疏运体系、延伸运输业供应链服务链为重点投资方向,开辟产业新赛道,实践创新融资方式,目前已成功发行5期债券,其中4期债券为全国首单创新产品。

记者观察

“钢铁煤龙”如何挖潜提效

本报记者 孙丽朝 北京报道

煤炭是我国的主要能源,在国民经济中具有重要战略地位。中国煤炭资源呈北多南少、西多东少的格局,而煤炭消费大都集中在东部沿海和南方地区。长期以来,煤炭开采出来后依靠公路、铁路、沿海和内河水运等方式输送至目的地,这形成了“西煤东运”“北煤南运”大通道。

中国煤炭工业协会公布的数据显示,2023年全国铁路累计发送煤炭27.5亿吨,占全国原煤产量的58.39%,煤炭运输占全国铁路货运

总量的54.61%,煤炭运输高度依赖铁路。

煤炭从北到南运输可通过陆路(公路或铁路)和水路两种方式完成。从煤炭产地先由铁路或公路运输到东部沿海港口,再从港口走水路运输到南方各码头的煤炭,被称为“下水煤”,这一运输路径通常被称作“西煤东运、铁水(或公水)联运”。煤炭通过铁路运输从北方产地直达南方被称为“直达煤”,运输路径属于“北煤南运”。

目前,中国已经形成大秦铁路、朔黄铁路、瓦日铁路和蒙冀

铁路4条“西煤东运”万吨重载煤运通道,以及浩吉铁路1条“北煤南运”长距离重载煤运通道。上述5条煤运线路合计煤炭运能达14亿吨/年,源源不断地将煤炭从主产区输送到中国南方。

在浩吉铁路开通之前,中国南北方向没有长距离重载煤运专线,京沪线、焦柳线、京九线等南北走向的铁路通道承担了部分煤运功能。2019年9月,浩吉铁路开通运营,规划年运输能力超2亿吨,“北煤南运”通道运输能力得到大幅提升。2023年浩吉铁路货运量

达到9555万吨,占全国铁路煤运量的3.47%,占全国煤炭产量的2.03%,为国家能源安全提供了保障,也为沿线地区的经济社会发展提供了支撑。

未来,对于浩吉铁路和其他以煤运为主的铁路大通道来说,在煤炭需求相对低迷的情况下,如何进一步拓展增量颇为重要。

中国铁路呼和浩特局集团有限公司货运部人士对《中国经营报》记者表示,经过近几年的挖潜提效,铁路货运增速逐渐降低。“这几年我们的主要工作就是

寻找可以从其他运输方式转移到铁路的潜在大宗商品,尤其是煤炭客户。”

然而,在市场低迷时期,铁路煤炭运输增量的拓展也比较困难。尤其是今年以来,受强监管、弱煤价影响,国内原煤产量增速明显下滑。

来自国家统计局的数据显示,今年1—9月中国原煤累计产量为34.76亿吨,同比增长0.6%,低于去年同期3.0%的增速。

在铁路界人士看来,新冠疫情后,公路企业内卷严重,运费较之前明显降低,铁路运费又无法

跟进降价,在定价话语权上,铁路部门相对被动。

在这样的背景下,浩吉铁路的货运量也较2亿吨/年设计运输能力存有一定差距。国铁集团表示,为进一步增加货运量,国铁集团将大力推动大宗长距离货运“公转铁”,加强铁路局集团公司之间的协作,强化发送端和到达端、集港和疏港运输联动营销,加大“重来重去”运输组织;努力搭建“北煤南运”绿色运输新通道,并运用市场机制,积极发挥专用线在降低全社会物流成本中的作用。