

煤炭物流通道：博弈中前行物流师考试 PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

https://www.100test.com/kao_ti2020/645/2021_2022__E7_85_A4_E7_82_AD_E7_89_A9_E6_c31_645036.htm id="tb42"

class="mar10"> 4月18日，一场席卷我国中东部地区的降雨，一扫多日的炎热，这也让陈升长舒了一口气。陈升是湖南省某发电企业分厂的电煤采购负责人，他告诉记者，每年进入四月，刚刚告别了冬季取暖的用电高峰，夏季用电又将极大考验着电煤库存。新出炉的《物流业调整与振兴规划》（以下简称《规划》）将“煤炭物流通道”纳入“十大物流通道”，体现了国家对煤炭物流的重视。谈及煤炭物流通道，陈升坦承，“煤炭通道纳入《规划》让我们看到解决煤炭运力紧张希望，对于急于改善煤炭运输瓶颈的电企、煤企来说，更关注的是煤炭通道规划具体内容”。可能的线路图对于我国是以煤炭为主的能源结构，煤炭产地和消费地的脱节、承载着我国煤炭运输50%以上的铁路运力的相对紧张等问题，业界人士早已烂熟于心。在能源结构和产销脱节格局短期无法改变的情况下，从运输效率和节能环保的角度，铁路是“性价比”最好的运输方式。对于增加煤炭运力，业界的主流看法是：在扩充大秦线和朔黄线的运输能力的基础上，规划第三煤炭通道，缓解甚至解决“西煤东运”的运力紧张的状况。其实，早在2004年煤炭运输“第三通道”的方案开始酝酿了。国内某大型煤企负责人向记者透露，当时，大唐国际提出了修建“鄂尔多斯至京唐煤运铁路专线”的方案，全长800余公里。神华集团也紧接着提出了自己的方案：西起内蒙古准格尔地区的巴图塔站，在河北唐山市西跨京山铁路，

至曹妃甸港，全长1000余公里。华能、国家开发投资公司也相继提出了各自的方案。这些方案汇总到国家发改委后，即由国家发改委综合运输研究所牵头，组建“新西煤东运大通道调研组”，联合铁道部计划司、交通部以及几大电力公司一块做方案。最后确定的“第三通道”全长约700公里，西起内蒙古集宁，在河北唐山跨京山铁路后，分两路抵达唐山曹妃甸港和滦南站。而国投提出了北南两个备选方案，但其相对倾向于北方案，即银川至曹妃甸，正线全长1300余公里。设计运力5000万吨，远期将达到2亿吨。当时的“第三通道”的概念，就是由发改委综合运输研究所王东明率先提出的。

“当时提出的第三通道的概念现在被分化了”王东明告诉记者，起初的“第三通道”是指从大同往北一点包括集宁地区，经过张家口再到曹妃甸。但现在这条通道已经有了，而在《中长期铁路网规划（2008年调整）》中也被提及。现在蒙东地区发现了许多煤炭资源，通道走向可能要让北移。因此，现在所提及的“第三通道”似乎也变成了泛称。金融风暴似乎给我国“煤炭物流通道”规划与建设提供了一个千载难逢的机遇。在铁路方面的投资就高达2万亿，这对煤炭物流通道的建设意义不言而喻。王东明认为，“煤炭物流通道”的规划，应该依托于中长期铁路网的发展规划，如，从锡林郭勒 - 多伦 - 张家口 - 曹妃甸；集宁 - 张家口 - 曹妃甸；从霍林河 - 阜新 - 锦州等，已经出现在中长期铁路网发展规划中。《规划》中的煤炭物流应该以此为蓝本，在这个过程中提出一些完善和补充的通道规划，及在网络的衔接和配套工程方面进行详细考察和论证。此外，我国现有“西煤东运”的大秦线主要运的是山西煤，神朔黄线则运神府煤，目前还缺一

条以蒙西和宁东地区作为主要集煤腹地的运煤通道。从促进山西以外地区煤炭能源开发的全国煤炭生产布局调整的角度来看，“煤炭物流通道”的建设似乎应以蒙西、陕西北部 and 宁东为集煤腹地，对保证我国煤炭生产的长期稳定和国家能源安全起到至关重要的作用。曹妃甸是出海港？作为“煤炭物流通道”规划的参与者之一的国家发改委综合运输研究所副所长汪鸣，谈及通道规划内容，言语谨慎，“‘煤炭物流通道’的详细规划内容可能要到八、九月份才能出来。”几经周折后，记者采访到了一位参与“煤炭物流通道”规划的官员。据这位官员透露，现在“煤炭物流通道”规划还未确定，争论焦点集中在关于第三条煤炭通道的走向上。在该“西煤东运”通道建设上，起点在内蒙古已经确定，但出海通道是建在曹妃甸，还是在日照港，现在还有争议。之所以如此强调“煤炭物流通道”的出海，与我国煤炭产销地理结构不无关系。如上所述，我国“西煤东运”靠铁路运输，而“北煤南运”则是以近海水运主。目前，我国煤炭陆路运输是以大秦线和朔黄线为主。经过多次的改扩建，大秦线在2010年将达到4亿吨。根据规划，朔黄线的煤炭运输能力也将达到3亿吨。在铁路运输增长的同时，对煤炭码头的接卸和疏运能力也提出了较高的要求。王东明在接受记者采访时说，以目前的港口配套能力来看，曹妃甸中标的可能性更大。“曹妃甸港今年已经有5000万吨能力可以投产了，根据国家规划，一个1.5亿吨的煤炭中转能力在十一五期间肯定能形成。此外，按照曹妃甸的发展规划，还要增加5000万吨。2亿吨的规模完全有形成一个通道的能力”。但对将出海通道首选曹妃甸，业内也不同的看法。一位不愿具名的业内人士表示，由

于一些首钢等能源相关企业的迁入，对煤炭需求量也与日俱增，曹妃甸是作为储运港还是中转港，现在下定论还为时过早。从供应链上谋划“除了铁路运力相对不足，港口接卸和集疏能力不足，也加剧了电煤库存压力”，陈升解释了造成其精神紧张的另一个原因，企业开工不足导致了去年发生煤炭压港事件的发生，但是这并不能掩盖我国煤炭码头中转能力不足的弊病。北京交通大学现代物流研究所张晓东教授也表达了相同观点，大秦线能成为我国“西煤东运”的最主要的专用通道，铁路动力的相对充足是一个方面，高效集疏体系的作用也不可小觑。在“煤炭物流通道”的规划中，应该借鉴大秦线的运作经验，最大限度地发挥现代铁路运营优势，做到煤炭运输的经济和高效。“煤炭物流通道”建设是一个系统工程，国家规划时，在重点提高煤炭运输能力的基础上，在港口接卸能力、吃水深度、班轮密度等方面，都应该重点调研、周密布局。王东明也认为，“我国的‘北煤南运’是以港口间的水运为主。目前一些大型电厂都布局在东部沿海，在加强中转港口配套能力的同时，在华南、华东等能源消耗大省，沿海机械港口的装卸能力亟需提升”。正如发改委综合运输研究所董焰研究员所言，煤炭综合运输体系的建设，铁路和公路的建设与布局应该与港口相衔接，即港口能力、功能应该与集疏运系统必须统筹兼顾。在采访中多位专家不谋而合地表示，相对于铁路部规划的煤炭通道，《规划》中的“煤炭物流通道”，更侧重“物流”的概念。物流强调供应链一体化的协同，对于煤炭物流而言，侧重于煤电路港航的一体化运作。煤炭的采掘基地一直到最后的电厂，应该完善以海铁联运为主的多式联运和集疏运输体系。值得

注意的是，部分国内能源央企，都想利用“煤炭物流通道”规划之际，借助国家在政策和资金上的倾斜，完善自己的产业链条，实现煤电路港航的综合发展模式。对此，王东明指出，“从提高煤炭运输效率角度，供应链一体化的发展思路无可厚非，但是，这种‘大而全’、‘小而全’的发展模式，似乎与专业社会分工背道而驰。在“煤炭物流通道”的规划中要综合考量：一是要判断是否有这样的需求；二是对工程开工是否会造成重复建设。”规划背后的博弈“2004年提出的煤炭‘第三通道’的备选方案，从侧面反映出能源企业和政府部门的利益纠葛。”一位参与当年第三通道规划制定的专家表示。出厂价和消费地价格差距非常大。铁路运输本身的垄断体制，实际上把运输的高成本和低效率转嫁给其它行业。铁路还是政企合一的垄断体制，当运输和物流对经济发展越来越重要的时候，我们更多的是关注是运输总量能不能跟上。如果垄断不开放，总量不足是不可能无法解决。虽然运输价格都是明码标价，收费标准经过物价局的批准。但在运力紧张的时候，为了获得车皮中而引发的“寻租”现象，使煤炭运销过程中出现了很多“灰色地带”。目前，由于非公开竞争的，部分企业的煤炭运力都需要这种方式来获取。因此，“煤炭物流通道”规划，应该引入市场化运作方式，吸收社会多元化投资，建立新型铁路运营和管理体制，既不会垄断运力或煤源，也不会出现独自拥有第三煤运通道，影响北煤外运的整体运价，从而真正修建一条公共大通道。国家如何兼顾各方并弥合其分歧，势必有助于推进“煤炭物流通道”的建设和运营管理。有专家指出，项目建设与体制改革应同时推进，通道的建设可以通过政府引导的方式组建项

目法人，项目法人由多元投资主体组成。不过，张晓东认为，应该在资本运作方面做更多的研究，对投资主体多元化一定要慎之以慎。投资主体的多元化是以煤炭市场对外开放为前提。我们加入WTO，就应该采取国民待遇原则。一旦放开了，外资来做是批还是不批？毕竟煤炭运输涉及到国家经济安全的问题。把物流师站点加入收藏夹 欢迎进入：2009年物流师课程免费试听 更多信息请访问：百考试题物流师论坛 欢迎免费体验：百考试题物流师在线考试中心 100Test 下载频道 开通，各类考试题目直接下载。详细请访问 www.100test.com