

单纯挖煤卖煤,产值最低;把煤炭转化为电力,产值可以增加8倍;把煤炭转化为深加工产品,则产值可以增加十几倍,甚至20倍。为此,内蒙古继续推进现代煤化工项目建设,做足“煤”文章,促进煤炭产业升级

# 内蒙古一半煤炭资源将就地转化

## INC. 焦点

■本报记者 张奎 通讯员 李华为

2009年内蒙古自治区煤炭产量达到6.37亿吨,超过山西,成为中国最大产煤地区。2010年内蒙古计划生产原煤7.3亿吨。

内蒙古煤炭产业今后的变化可能不仅体现在产煤数量上。在前不久召开的内蒙古“两会”上传出信息,2010年内蒙古要巩固提升传统资源型产业,严格落实煤炭资源就地转化一半的要求,做足“煤”的文章,促进煤炭产业升级,继续推进现代煤化工项目建设。

业内人士预测,内蒙古现代煤化工产业或将提速。

### 热潮涌动

2006年开始,在煤炭资源丰富的鄂尔多斯、锡林郭勒、呼伦贝尔等煤炭资源集中地,内蒙古现代煤化工产业初露端倪,形成了包括大唐多伦煤制烯烃项目、新奥集团二甲醚

项目、包头神华煤制烯烃项目、通辽煤化工乙二醇项目、神华集团煤直接液化项目、伊泰集团间接煤制油项目等几十项较大规模煤化工重点项目。这些项目的投资规模,均以数十亿、数百亿元计算。

鄂尔多斯市已探明的煤炭资源约占全国总储量的六分之一。目前,鄂尔多斯的主要经济增长点已经由卖煤卖电开始转向现代煤化工等后续产业。“依托资源,不依赖资源”,延长产业链,走循环经济的路子,通过产业链条真正把资源“吃干榨尽”。

2009年,鄂尔多斯市已开工建设煤化工项目21项(续建10项、新开工11项),总投资达738.9亿元。

内蒙古已在发展煤化工项目的前沿。大型煤化工是内蒙古新型产业,也是最具发展潜力的产业之一。依托资源优势和良好的投资环境,国内外大企业纷纷来内蒙古投资煤化工项目,内蒙古煤化工发展布局不断完善,重点项目进展顺利,煤化工产业按照“基地化、大型化、一体化”的方向稳步推进。

### 煤制天然气成新宠

资料显示,单纯挖煤卖煤,产值最低;把煤炭转化为电力,产值可以增加8倍;把煤炭转化为深加工产品,则产值可以增加十几倍,甚至20倍。

据介绍,煤化工产业分为传统煤化工和现代煤化工两种。传统煤化工主要包括合成氨、甲醇、焦炭和电石4种产品,我国主要产品产量多年位居世界第一,产品供大于求的态势不断扩大。

现代煤化工项目主要包括煤制油、煤制烯烃、煤制二甲醚、煤制天然气、煤制乙二醇等。

资料显示,煤制天然气的能源转化效率在煤化工所有项目中最高,煤制油为34.8%、煤制二甲醚为37.9%、煤制甲醇为41.8%、煤制天然气为50%~52%。

据透露,煤制天然气热值高于国家天然气质量标准的17.8%~21%。国际上天然气在一次能源消费中已达到25%,而我国为3%,发展潜力巨大。同时,由于天然气涨价预期,

使不少企业看到煤制天然气的商机。

我国规划建设的煤制天然气项目中,进度最快的当属大唐集团。大唐发电公司已经在内蒙古赤峰市克什克腾旗开工建设年产40亿立方米的煤制天然气项目,总投资257亿元。该项目第一条年产能13亿立方米的生产线计划将于2010年底建成,有望成为中国第一个投产的煤制天然气项目。

### 谨防过热

去年9月底,国务院批准并转发了由十部委上报的《关于抑制部分行业产能过剩和重复建设引导产业健康发展的若干意见》。《意见》指出,传统煤化工项目焦炭、电石等项目重复建设严重,产能过剩30%。今后国家的煤化工产业政策是,鼓励结合中国国情,采取更加科学和稳定的发展模式发展现代煤化工产业。

但是,当目前金融危机的影响渐行渐远、经济呈现企稳向好之势后,让业界或有关部门担忧的是,现代煤化工产业在全国大有遍地开花之势,如不及早刹车,很有可能出现新

的产能过剩。

据不完全统计,我国煤制油项目总规模已超过4000万吨,煤制烯烃总产能2000万吨,煤制天然气达到250亿立方米。国家发改委产业协调司一位负责人透露,这些项目的总投资已经超过1万亿元。

值得注意的是,现在很多项目还处于开发研究、试验验证、产业化示范阶段,不具备进行大规模建设的条件。有关人士指出,在一些煤炭资源相对丰富的地区,存在不顾技术进展、产业成熟度和当地建设条件状况,纷纷规划近期建设现代煤化工项目,呈现发展过热态势。

工业和信息化部原材料司一位负责人前不久表示,将严格控制煤化工产能盲目增长,今后3年原则上不再安排现代煤化工项目新的试点。同时,落实问责制,违规项目对国家利益造成重大损失的,要按照规定对相关负责人进行问责。

而对于全国范围内掀起的煤制天然气投资热,已经引起国家有关部门的注意,项目审批将可能愈加严格。

统计数字显示:今年参与春运的高速铁路将超过2700公里,高铁至少将给今年春运日均增加运力21万多人次

# 高铁,正在悄悄改变春运

## INC. 观察

■本报记者 刘静  
通讯员 谢小玲 袁钢

在中国春运这个号称“人类有史以来最大规模的周期性人口迁徙”中,广铁集团历来是全国铁路春运的重点。今年春运40天,广铁预计旅客发送2490万人,约占全国铁路春运发送总量的12%。

广铁集团所处的珠三角地区是全国务工人员最集中的地区。据广东省劳动部门提供的数据,2010年在粤就业人员达2608万人,其中外省劳动力1728万人,庞大的务工客流使广东成为全国铁路春运矛盾最突出的地区。

2010年春运,世界上里程最长、运营速度最高的武广高速铁路首次投入运营,高铁给广铁春运带来了什么?

### 打通瓶颈

今年春运期间,武广高铁开行“和谐号”高速动车组由春运前的28对增加到33对,日均运能达6.4万人,其中广铁集团管内预计发送旅客168万人,日均发送4.2万人。168万人,在广铁春运旅客发送总量中只占

6.7%。然而这6.7%的“高铁运能”,在广铁春运大局中却有着特殊的意义。

广铁集团管辖粤、湘、琼三省境内的京广、京九、沪昆、广深等铁路干线。其中,京广线是广东通往华中、西北最快捷的通道。然而就是这条被誉为“广东经济的黄金通道”,成为广铁春运最严重的“瓶颈”。

武广段是京广线运输能力最为紧张的区段。有数据显示,武广段93%以上区段通过能力利用率超过90%,50%区段通过能力利用率达到100%,运输能力处于全面饱和状况。

“就像一根管道一样,两端粗中间细,流通不畅。”有人无奈地如此形容春运期间京广线面临的窘境。

每年春运客流高峰期,铁路部门除保留部分供港和节日急需物资列车外,最大限度组织旅客列车开行,将京广线武广段的能力运用到极致。但即使如此,京广线仍然是广铁春运中运能与运量矛盾最突出的焦点。

而武广高铁的投入使用,为打破困扰广铁春运多年的运输难题带来了新的希望。

据介绍,2010年春运,由于武广高铁的分流效应,将为关系国计民生的煤炭、石油、粮食等重点物资的运输提供更好的运力支持,这对于保障春运期间人民群众生活供应、促进地方经济发展起着重要的作用。

### 改善服务

高铁投入春运,带来的不仅仅是运能的释放,还带动了春运服务理念的嬗变和春运服务品质的提升。

武广高铁给春运服务带来的最直观变化,是通过提供“差异化服务”,使人们可以享受到更高品质的运输服务。

回首春运历史,旅客能够买到一张回家的车票、挤上一趟回家的列车,就已经是一种幸运。无论对旅客还是对铁路,考虑最多的是如何“走得了”。

然而,伴随着社会的快速发展,带着旅途的轻松返乡回家,以愉悦的心情感受“中国年”背后的浓浓亲情,已经成为越来越多中国人的期盼。越来越多的旅客不仅想要“走得了”,还想要“走得好”。

今年春运,广铁集团在武广动车组上全面推行“无干扰服务”和平价的航空式配餐服务,并且对武广动车组的超员率作出了严格规定。舒适的航空式座椅,优雅的乘车环境,只用3个小时就可跨越三省、行程千里,很多旅客的共同感受是:“快捷便利就是吸引力。”

事实上,春运开始后,武广高铁已经吸引着众多的返乡人。从1月30日春运启动之日起,在新建成的广州南站,记者看到:每隔20分

钟~30分钟发出的列车,趟趟重联、列列满员。

与此同时,广州南站客流的持续走高,对往年春运不堪负荷的广州站而言,起到了积极的分流作用。不同线路合理分流、乘客出行选择更加多样化的效应正在显现。

然而,近日发生的故障停修事件,也让高铁在春运这个敏感时节广受责难。

2月6日下午,武广高铁韶关段发生故障,导致多趟列车晚点,1万多名旅客滞留广州火车南站。在故障发生后,铁路部门立即启动相关应急预案,专业技术人员赶赴现场抢修。到当日下午5点45分,韶关段的设备故障已被排除,武广高铁列车运行秩序逐渐恢复正常。

同时,为了做好服务保障工作,广铁集团为晚点列车上的旅客免费提供了食品和饮料,并通过广播解释和致歉。另外,各车站按照有关规定,为有需要的旅客办理改签或退票手续。

据了解,列车在开通之初的磨合期正遇春运期间,高强度、长时间地运行可能是设备故障的原因。

“应该看到,这是一条动车组开通之初的磨合期。”有关人士呼吁要宽容对待“世界第一”。

### 提升理念

武广高铁投入春运,还带动了广铁整体

春运服务理念的提升。

通过阳光操作、外部监督,让春运更加公开透明。2010年,在试行实名制售票的技术条件下,综合运用外来工团体订票、学生票优先发售、电话订票等多种售票方式,方便旅客购票。

目前,广东地区有2626家企业通过了铁路部门资格审核,共计预订外来工团体票661793张,60多万农民工足不出户,就顺利拿到回家过年的火车票。

最大限度便民利民,让旅客出行更加方便。今年春运,广铁向社会公布了便民利民八项措施。在方便旅客购票方面,广铁增加7000条电话订票线路,加上原有的8000条线路,总数达到15000条。

在为企业预订节前外来工团体票的同时,提前预订节后湖南地区重点车站的返程车票,外来工在节前可以“往返车票”一起买、一起拿,解除了后顾之忧。同时,此举也替珠三角企业留住了人力资源,一定程度上缓解了节后“用工荒”。

广铁春运的诸多积极变化,收到了良好的社会效果。旅客普遍反映:“今年春运,乘车的选择比往年多了,出行的信息比往年畅通了,电话订票减少了买票的不便,志愿者的服务温暖了旅客回家的路。”

据统计,截至2月8日,武广高铁广铁管内累计发送旅客428万人次,始发列车上座率达88%。2月12日前,广州地区始发的武广高铁车票已基本售完。在乘坐高铁的乘客中,农民工占到四成左右。有专家分析:这说明武广高铁的安全、快捷和舒适性得到了公众的认可。

统计数字显示:今年参与春运的高速铁路将超过2700公里,高速铁路至少将给今年春运日均增加运力21万多人次。

道工序,也是最为关键的一道工序。

高速试验的运输组织由郑州铁路局和西安铁路局负责,车站进路由车务办理进路,信号设备由电务段管理,试验的组织和现场试验配合则全部由中国铁建电气化局集团的信号技术人员完成,另外还涉及到车辆、司机、调度等多个部门的配合,试验配合单位多、同时上线的动车组多、试验案例多、内容复杂。

完善的计划、充分的准备、默契的配合和及时解决问题的能力是保证试验成功的关键,这一点在郑西高铁上得到了充分的体现。中国铁建电气化局集团成立了以指挥部、项目部及各设备供应商的技术人员组成的现场试验小组,实行定人、定点包保制度。

郑西客专C3系统的低速试验从2009年7月1日开始至2009年8月17日结束。轨道车低速试验期运行每天不少于12小时,动车组运行每天不少于14小时,试验人员每天工作时间在18小时以上。

试验期间,线路数据先后修改了3次,459公里线路分布着2400多个应答器,每个应答器数据修改需要20分钟,每次数据修改要求3~4个晚上完成,任务量可想而知。

高速客专建设中规定的联调联试时间应不少于6个月,国内同类型客运专线C3系统高速试验进行了近9个月。在国外,100多公里的铁路评估与验证的试验时间为3个月。而郑西高铁C3系统高速试验只用了短短的67天,不能不说是一个奇迹。

“从2008年搬到西安,只有去年春节休了一天假。”郭志光感叹道,“压力太大了,但都是为了今天有好的结果。”

### ◆数字:

去年累计全国财政收入执行初步统计为68477亿

财政部5日公布,2009年1至12月累计全国财政收入执行初步统计数为68477亿元,比上年同期增长11.7%。(新华社)

中科院预计今年我国GDP增长10%

中科院预测科学研究中心6月发布的《2010中国经济预测与展望》称,如果不发生重大意外事件,并且政策合宜,特别是退出政策和对房地产的调控政策合宜,预计2010年中国GDP将增长10%左右,物价保持温和上涨。(上海证券报)

2009年中国汽车出口年报,呈价齐跌市场萎缩

中国机电商务汽车分会近日发布2009年中国汽车出口年报,数据显示,中国汽车出口在2009年遭遇到了前所未有的危机,整车出口数量同比几乎减少一半,除轿车之外的其它车型出口价格也出现回落。从出口数量来看,2009年,我国共出口整车及各类底盘37.07万台,同比减少44.7%,出口金额51.93亿美元,同比减少42.6%。整车出口几乎比2008年减少一半。(新华社)

2009年政府集中采购额破147亿元

记者从2010年中央国家机关政府采购集中采购工作会议上了解到,2009年中央国家机关政府采购中心完成采购金额147.42亿元,节约资金19.53亿元,集中采购工作取得了新进展。(新华社)

春节期间居民出游意愿达34.3%

中国旅游研究院6日公布城镇居民旅游意愿调查结果:34.3%的被访者表示会在春节期间出游,约32.2%则不打算春节期间外出,持观望态度的被访者约占33.6%。(新华社)

去年三成账户亏损

上海证券报联合证券之星进行的历时一个月“股民生存现状大调查”显示,去年中国股市走出V型反转,但在“送钱行情”下,受调查的2.5万多名投资者,收益跑赢大盘的仅为1/4,还有35%的散户亏损。

### ◆事件:

外资品牌中标家电下乡产品明显增多

2010年全国家电下乡招投标结果4日公布,外资品牌中标的产品型号明显增多,三星、夏普、伊莱克斯等品牌的冰箱、洗衣机产品首次中标。(新华社)

深圳北京等城市退房个案增加

根据深圳和香港研究机构2月份发布的调研报告,随着楼市的政策性观望加深,信贷政策的收紧,此前江浙出现的退房个案增多现象在深圳也开始上演,北京亦出现此现象。机构预测二三季度,或会出现较明显的退房潮。业内人士称,退房个案增加是否会形成退房潮,关键的转折点在3月份行情。

太钢21个品种国内市场占有率第一

本报讯(通讯员许树森 石磊)近年来,太钢依托装备、技术、人才等优势,充分发挥SBU组织功能,大力开发高附加值、高技术含量产品。铁路行业用钢、双相钢、耐热钢、造船钢、车轴钢、纯铁、9%Ni钢等21个品种,国内市场占有率第一。

(本栏均为文青编)



赵守民 摄

并非一帆风顺

郑西高铁C3系统集成的启动工作并非一帆风顺。当时铁道部的C3总体技术方案还没有出台,引进技术的合同谈判工作也十分缓慢,外方不提供完备的技术资料,系统集成方案的框架都无法搭建。

C3项目组不等不靠,广泛收集资料,组织人员外出参观学习,掌握了第一手资料。

2008年6月与安萨尔多公司正式签订

供货合同,2008年8月铁道部正式颁布“C3系统总体技术方案”,此时距郑西高铁计划的开通日期不到一年半。一年半的时间要完成系统集成、设备安装施工和调试试验工作,时间紧、任务重,对C3项目组的压力非常大。