

哄抬煤炭价格必须严打

能源广角

煤炭是关系国计民生的重要初级产品，维护煤炭市场稳定运行意义重大。近日，国家发展改革委价格司召开专题会议，研究明确煤炭领域哄抬价格违法行为认定标准。有关部门对煤炭投机行为“亮剑”，有利于引导煤炭经营者合法经营，维护煤炭市场正常秩序。

煤炭是我国主体能源。煤炭市场稳定运行，不仅有利于支持煤矿稳定生产，煤电平稳出力，更好发挥煤炭作为基础能源的兜底保障作用，维护国家能源安全，还有利于推动上下游行业协同发展，引导煤炭价格维持在合理区间，稳定下游企业用电用煤的成本，促进经济平稳运行。

良好的市场秩序是充分发挥煤炭市场作用的前提。在我国能源领域各行业中，煤炭的市场化程度最高。上世纪90年代起，我国逐步放开煤炭价格，不断推进煤炭市场机制建设，引导煤炭价格合理形成。自2009年以后，除电煤以外，各种煤炭产品已基本实现市场化定价。当煤炭价格在合理区间运行时，煤炭的产供销能够实现协调运行，煤炭、电力上下游能够实现协调发展。

但由于煤炭市场机制仍不完善，加上投机炒作时有发生，导致煤炭价格大起大落。

哄抬价格、恶意炒作被认为是此轮煤炭价格非理性上涨的重要原因之一。稳定煤炭市场，要坚持对投机资本恶意炒作露头就打。但“打”不能解决根本问题，稳定煤炭价格还要建立长效机制。除了价格调控，还应加快建立我国煤矿弹性产能机制。

当煤炭价格超出合理区间过度下跌或过度上涨时，就会带来不利影响。去年4月起，受煤炭供需等因素影响，国内煤炭价格开启涨势。10月中旬，5500大卡动力煤价格突破每吨2600元，刷新历史新高，坑口煤价一度逼近每吨3000元，严重背离供需基本面。煤价高压下，一些电厂无法正常运转，少数地区出现拉闸限电，严重影响电力安全稳定供应和经济平稳运行。

哄抬价格、恶意炒作被认为是此轮煤炭价格非理性上涨的重要原因之一。另据国家发展改革委消息，自去年10月份以来，对15家市场主体的煤炭价格指数行为开展了评估和合规性审查发现，多数市场主体存在不合规或明显不合规行为。比如，编制发布价格指数的市场主体未独立于煤炭市场，有的甚至参与市场交易；有的指数则以个别采集点价格代替某一区域甚至全面价格。这也为市场投机提供了生存土壤。

稳定煤炭市场，要坚持对投机资本恶意炒作露头就打。从近年情况看，煤炭价格飙升背后往往都有资本过度炒作因素。应采取“零容忍”的态度，严肃查处投机资本恶意炒作和市场主体捏造散布涨价信息、囤积居奇、哄抬价格、价格串通等违法违规行为，防止现货价格大起大落，维护煤炭市场平稳运行。

但“打”不能解决根本问题，稳定煤炭价格还要建立长效机制。日前召开的国务院常务会议指出，要运用市场化法治化办法，引导煤价运行在合理区间。为此，国家发改委于今年2月明确秦皇岛港下水煤5500千卡中长期交易含税价格每吨在570元至770元之间，并将采取综合措施，引导煤炭价格在上述合理区间运行。此举获得行业普遍认可。

对此，也有人认为，煤炭价格已经放开由市场形成多年，如今明确煤炭价格合理区

间，意味着政府要对煤炭价格进行直接管理。实际上，此举既不是重回计划价格，也不是放任自流。提出煤炭价格合理区间，实质上是一种预期管理手段，目的是在坚持煤炭价格由市场形成的基础上，建立价格区间调控机制，防止煤炭价格大起大落。同时，这也是政府职责所在，合法合规。比如，价格法第4条规定，“国家支持和促进公平、公开、合法的市场竞争，维护正常的价格秩序，对价格活动实行管理、监督和必要的调控”。

从中长期发展来看，除了价格调控，还应加快建立我国煤矿弹性产能机制，根据市场供需形势变化、可再生能源出力情况，对大型现代化煤矿实施产能弹性管理，平抑煤炭市场波动。进一步完善煤炭中长期合同制度，着力强化合同履行监管，确保中长期合同多签、实签。加强煤炭产品储备和产能建设，进一步增强政府可调度调煤能力，完善储备调节机制，适时收储和投放，有效平抑市场价格波动。综合施策促进煤炭产业链、供应链健康发展。



本报记者

一季度

我国完成营业性货运量

112.9亿吨

其中

公路完成
81.5亿吨
同比增长0.4%

水路完成
19.3亿吨
同比增长5.2%

近日，交通运输部发布数据显示，一季度我国完成营业性货运量112.9亿吨，同比增长1.5%，增速与去年四季度基本持平。其中，公路完成81.5亿吨，同比增长1.6%；水路完成19.3亿吨，同比增长5.2%。

交通运输部综合规划司副司长王松波表示，一季度交通运输经济运行总体实现平稳开局，为稳定经济大盘、保持经济运行在合理区间提供了重要的交通运输支撑。

一季度，我国港口内外贸走势差异明显，完成港口货物吞吐量36.3亿吨，同比增长1.6%。其中，内贸吞吐量同比增长4.6%；外贸吞吐量同比下降4.7%，主要受煤炭、原油、铁矿石等大宗物资进口减少影响。

客运方面，受疫情影响低位运行。一季度，完成营业性客运量15.4亿人次，同比下降22.5%。全国36个中心城市完成客运量109.1亿人次，同比下降10.7%。高速公路小客车出行量为46.3亿人次，同比下降13.4%左右。

交通固定资产投资仍保持高位运行。一季度，完成交通固定资产投资6360亿元，同比增长9.8%、增速较去年四季度加快1个百分点，有效支撑宏观经济稳增长。其中，公路完成投资4810亿元，同比增长11.8%；水路完成投资310亿元，同比增长5.4%。

“交通运输是基础设施建设的重要领域，交通投资对经济社会发展具有重要的带动作用。今年以来，我们按照党中央、国务院关于积极扩大有效投资决策部署，把扩投资、稳增长作为一项重要政治任务，坚持稳字当头、稳中求进，适度超前开展交通基础设施投资，全力做好‘六稳’‘六保’工作。”王松波介绍，一季度，各地交通运输主管部门积极复工复产，重大项目进展顺利。

公路方面，重点公路续建项目已恢复正常施工，广东深中通道、北京东六环改造工程、四川沿江高速、江苏常泰过江通道、新疆乌尉高速等相关区域重大战略项目加快推进，乌玛高速宁夏惠农至石嘴山段等一批重点项目开工建设，新疆清河至阿拉山口高速公路等一批国高项目建成通车。

水运方面，引江济淮航运工程、京杭运河浙江段三级航道整治工程等重点项目有序推进，天津港北航道及相关水域疏浚提升工程等一批重点项目开工，厦门海润码头全智能化改造基本完成，钦州港大榄坪港区大榄坪南作业区7号、8号泊位集装箱自动化改造工程完成95%。

综合交通枢纽方面，湖南长沙黄花机场综合客运枢纽全面开工，海口新海港综合交通枢纽工程进度超过70%，湖北鄂州国际物流核心枢纽主体工程接近完成，杭州亚运会重要交通配套工程杭州西综合客运枢纽主体结构施工基本完成。交通运输部相关负责人表示，下一步将持续推进重大交通项目建设，为保持经济运行在合理区间提供重要支撑。

齐

慧

粗钢持续压产释放哪些信号

本报记者 周雷

产业聚焦

为保持政策的连续性稳定性，巩固好粗钢产量压减成果，今年，国家发展改革委、工业和信息化部、生态环境部、国家统计局将继续开展全国粗钢产量压减工作。

业界普遍认为，在我国推进“双碳”背景下，有关部门继续开展粗钢压产，旨在深化供给侧结构性改革，巩固好粗钢产量压减成果，引导钢铁企业摒弃以量取胜的粗放增长方式，促进钢铁行业高质量发展。

压减产量避免“一刀切”

2021年，我国钢铁业效益创历史最好水平，重点大中型钢铁企业累计实现利润3524亿元，同比增长59.7%。

“去年，钢铁业产量调控有力，有效遏制粗钢产量过快增长，促进了更高水平市场供需平衡新格局的形成。”冶金工业规划研究院党委书记、总工程师李新创在日前举行的2022中国钢铁发展论坛上表示，推动钢铁业高质量发展，应以构建良好的行业生产经营秩序为基础。促进钢铁企业良性竞争，要严控产能，调控产量，标准认证三管齐下。

当前，钢铁业要稳运行，关键是在有限的市场需求下保持供需平衡。这就需要政府和市场两端发力。2021年，我国钢铁业实施粗钢压产，全年粗钢产量10.33亿吨，同比下降3%。今年，有关部门继续开展粗钢产量压减工作。

“在粗钢产量压减过程中，我们将坚持‘一个总原则，突出两个重点’。”国家发展改革委政研室副主任孟玮近日表示。

一个总原则，就是牢牢把握稳字当头、稳中求进总基调。在保持钢铁业供给侧结构性改革政策连续性和稳定性的同时，坚持市场化、法治化原则，发挥市场机制作用，激发企业积极性，严格执行环保、能耗、安全、用地等相关法律法规。

突出两个重点，就是坚持区分情况，有保有压，避免“一刀切”。在重点区域上突出压减京津冀及周边地区、长三角地区、汾渭平原等大气污染防治重点区域粗钢产量，在重点对象上突出压减环保绩效水平差、能耗高、工艺装备水平相对落后的粗钢产量，目标就是确保实现2022年全国粗钢产量同比下降。

2022年一季度，全国粗钢产量2.43亿吨，同比下降10.5%。我的钢铁网资讯总监徐向春认为，近期受疫情等因素影响，国内钢材需求减弱。通过政策手段引导钢铁企业减产、压产，对于维持市场动态平衡、稳定国内钢材价格和改善钢铁企业绩效具有积极作用，也能够抑制铁矿石涨价的非理性预期。

扎实推进低碳发展

“中国钢铁行业要实现碳达峰、碳中和，首先要从宏观上调整产业结构，实现总量消减、淘汰落后，不宜继续提高产量，不能大量



出口低附加值初级产品，必须走高质量、减量化发展道路。”中国工程院院士殷瑞钰表示，钢铁行业碳排放量和粗钢产量有很强的相关性。

钢铁行业作为能源消费大户和二氧化碳排放大户，是实现绿色低碳发展的重要领域。我国钢铁业碳排放量占全国碳排放总量的15%左右，是制造业31个门类中碳排放量最大的行业。

殷瑞钰表示，对钢铁业而言，碳达峰、碳中和是一个总量性、强度性、结构性的命题，是有限性的战略性大命题。初步判断，我国钢铁业已接近进入碳排放峰值平台期，要鼓励有条件的钢铁企业率先实现碳达峰。

从行业动向看，中国宝武、鞍钢、河钢、包钢、建龙等大型钢铁企业先后发布企业碳达峰、碳中和路线图。百余家钢铁企业研究制定企业碳达峰行动方案。去年以来，中钢协组建钢铁行业低碳工作推进委员会；中国宝武牵头成立全球低碳冶金创新联盟和低碳冶金创新基金，有来自15个国家的62家企业、院校、科研机构积极参与。

“钢铁业走向碳达峰、碳中和，根本的解决途径在于低碳技术进步，核心是技术创新、技术突破和技术推广。”中国钢铁工业协会党委书记何文波表示，协会组织编制了《中国钢铁行业低碳发展技术路线图》和《中国钢铁行业碳达峰、碳中和愿景规划》，将成为指导钢铁企业贯彻落实中央和部委低碳转型要求的重要指引。

据介绍，综合考虑中国资源禀赋、能源结构和钢铁业发展现状，探索适合中国钢铁

业碳达峰、碳中和的技术路线，钢铁业低碳工作推进委员会组织行业专家做了大量研究工作，初步形成了包括系统能效提升、资源循环利用、流程优化创新、冶炼工艺突破、产品迭代升级及捕集封存利用6条低碳技术路线。

着力提升供给质量

对于今年继续实施粗钢产量压减，中国钢铁工业协会日前发文提出，广大钢铁企业要充分认识到这项工作的极端重要性，积极贯彻落实国家的相关政策要求。

中钢协强调，钢铁业有充分能力实现保供稳价的目标，核心问题是要在有限资源、能源以及生态环境约束下，以最小的代价完成保障供给的使命。

我国是全球钢铁生产消费中心，年产量占全球一半以上。钢铁业保障总量供给已不是问题，广大企业尤须注重有效供给、创新供给，在提高产品质量效益上下功夫。

“我国经济已由高速增长阶段转向高质量发展阶段，国民经济转型的需求，为钢铁业加快产业升级和结构调整提供了重大机遇。”李新创分析，下游用钢行业结构调整步伐进一步加快，对高质量钢铁材料的需求增加。同时，绿色、低碳、节能环保型钢材已成为众多行业的发展所需。

面对市场需求新变化，首钢股份坚持电工钢“高端高效、绿色环保”的产品定位及“绿色制造、低碳发展”理念，不断推进电工钢工艺技术研发及产品更新换代，为绿色家

