

玩具企业面临生死大考 03

丰田再惹官司 05

洋食品“攻心”术 06

我国钢铁工业要着力推进“五个提高”07

奢侈品降税惹争议 08

央企进入：新疆本土企业变革提速 09



(内容详见第二版)

## 页岩气开发 重蹈煤层气覆辙？

页岩气开发虽然前景广阔，但业内专家担心会出现企业开发积极性不高、产能发展缓慢的局面，最终重蹈煤层气开发的覆辙。“十一五”期间，我国规划煤层气年开采 100 亿立方米，而到去年煤层气产量也不过 20 亿立方米，远未达到规划中的年产量。

■本报记者 刘成昆

记者近日获悉，我国页岩气“十二五”规划编制完成，已经上报国务院。据中化集团原总地质师曾兴球介绍，“十二五”规划对页岩气产量并没有硬性要求，主要是为“十三五”商业化生产奠定基础。

中国页岩气资源情况尚不明确，目前对外公布的数据并未经过技术评价，我国将在“十二五”期间摸清页岩气家底，进行技术攻关，奠定市场化发展的基础。“十二五”期间对页岩气的开发主要放在技术攻关上。但业界也有传言认为到“十二五”末，我国页岩气年产量将达到 200 亿立方米。

中海油研究院首席研究员陈卫东告诉记者，页岩气商业开发成功的只有美国和加拿大，美国成功的重要原因之一是，页岩气开发主体基本上是中小企业，像雪佛龙、德士古等大企业作用有限。我国要尽早实现商业化开采，应该放宽准入限制，加大中小企业进入的力度。

### 重要补充气源

页岩气是藏于页岩层中的天然气，是一种重要的非常规天然气资源。页岩气的形成和富集有着自身独特的特点，往往分布在盆地内厚度较大、分布较广的页岩层中。

我国页岩气储量丰富，初步评价表明，我国页岩气资源量高达 100 万亿立方米，约为常规天然气资源量的 2 倍，折合原油近 1000 亿吨，可采储量 30 万亿立方米左右。

我国“十二五”规划中明确规定，在“十二五”末，我国将天然气使用量由现在的 4% 提到 8%，达到 2600 亿立方米，而到 2015 年，中国常规天然气生产量只能达到 1700 亿立方米，相比 2600 亿立方米的需求，缺口高达 900 亿立方米。而目前我国页岩气储量丰富，居世界第三位，是填补天然气缺口最有效的能源形式。

与常规天然气相比，页岩气开发具有开采寿命长和生产周期长的优点，大部分产气页岩分布范围广、厚度大，且普遍含气，这使得页岩气并能够长期地以稳定的速率产气。

美国是商业化开采页岩气最成功的国家，过去 10 年，美国页岩气产量逐年增加，在 2010 年达到 1000 亿立方米，使其摆脱对进口天然气的依赖，并使国际天然气价格下降，我国与美国储量相当，页岩气发展前景较为广阔。

7 月初，国土资源部地质勘查司副司长陈先达在接受采访时曾表示，全国初步划了 87 万平方公里符合页岩气生成条件的页岩，其中没有石油、天然气登记矿权的新区有 26 万平方公里，完全可以新设矿权，鼓励商业型公司来进行勘察。

我国页岩气储量多以松辽盆地、渤海湾盆地、江汉盆地、四川盆地、柴达木盆地等为主要分布地区。有丰富的储量，有迫切的需要，我国已开始重视页岩气的开发工作。

国家发改委副主任、国家能源局局长刘铁男在页岩气“十二五”规划征求意见会议上也指出，“十二五”是夯实页岩气产业发展基础的关键时期，重在实现页岩气“十三五”跨越式发展提供支撑，现在正处于摸清家底和发展开发科技阶段。

厦门大学能源研究中心主任林伯强教授认为，我国天然气要摆脱对外依存，页岩气是很重要的补充气源。这个时间点也很重要，规划对能不能实现页岩气商业开发很关键，规划的可操作性一定要强，如果太虚的话，开发时间就会很久。我国目前可用的资源不多，对外合作也要留有空间，个人比较倾向于把市场让出去，采取合作开发的形式，速度上可能会快一些。

### 煤层气之鉴

页岩气开发虽然前景广阔，但有业内专家担心会出现企业开发积极性不高，产能发展缓慢的局面，最终重蹈煤层气的覆辙。

“十一五”期间，我国规划煤层气年开采 100 亿立方米，而到去年我国煤层气产量也不过 20 亿立方米，没有达到规划中一年的产量。

中海油研究院首席研究员陈卫东认为，造成这种局面的原因是非市场化的制度安排扼杀了行业活力，如严格的准入制度使得有开采积极性的企业无法进入，而掌握开采权的企业如中联煤、中石油等因煤层气开采成本较高，赢利前景不明朗而积极性不大。

以中联煤层气公司为例，陈卫东指出，我国借鉴中海油对外开放招商的成功经验，建立中联煤层气公司，赋予中联煤对外合作专营权。但因我国管道等基础设施严重不足，无法到达消费终端等原因，中标的外企没有投资的积极性，煤层气规划几乎完全落空。因此，我国在开发页岩气上需要找到一条新路。

曾兴球说：“技术攻关是目前商业化开采的最大障碍，我担心‘十三五’都不一定能够商业化开采，目前我国还处于摸清家底的阶段，同时要加大技术攻关力度，形成系列先进技术。同时要培育市场，完善气价，完善管网。拿出页岩气、天然气混输计价解决方案。”

(下转第二版)

## 铁路技术标准或全面调整

■本报记者 李志豹

史无前例的在建高铁安全大检查对拟建铁路项目的影响开始显现。

“本来计划这个月开征地拆迁动员大会，但是现在推迟了。”海南省跨海工程筹建办公室（以下简称“海南跨海办”）有关人士 8 月 26 日告诉《中国企业报》记者，由于赶上了目前的铁路安全大检查形势，海南西环高铁的开工建设不得不延后。

铁路行业人士预计，此次高铁大检查结束后，铁道部、发改委将组织对拟建项目的安全评估，而此前批准但未开工铁路项目的线路等级、设计时速等技术标准将面临一些调整，同时不排除部分项目被取消。

8 月初的国务院常务会议决定，对已经批准但尚未开工的铁路建设项目，重新组织系统的安全评估。暂停审批新的铁路建设项目，并对已受理的项目进行深入论证，合理确定项目的技术标准、建设方案。

据悉，国务院派出 10 个铁路局的 12 个检查组正在对在建的 49 个高铁项目进行全面的安全检查，按照计划，检查将于 9 月中旬结束。

### 拟建铁路开工延期

事实上，这已经是海南西环高铁年内第二次面临项目搁浅的危险。

第一次发生在年初的拟建铁路项目清理行动中。当时，因为不是国家重大的、关键的“卡脖子”路段，西环高铁面临被清理的危险。在关键时刻，海南省委、省政府积极努力，西环高铁得到了国家相关部委的充分认可和大力支持。7 月 6 日，国家发改委主任会议通过了西环高铁可行性研究报告。

然而，出乎海南省的意料，17 天后发生了“7·23”高铁追尾事故，西环高铁又一次走到悬崖边上。目前西环高铁的初步设计还没有通过铁道部的批复，就又要重新进行系统的安全评估。

与海南西环高铁一样，今年 6 月可行性研究报告通过国家发改委批复的九景衢铁路、敦煌至格尔木铁路的开工时间也处在待定之中。据中华铁道网统计，受到影响的至少有十几个拟建铁路项目。

浙江省铁路投资集团有关人士表示，九景衢铁路项目前期工作已取得阶段性成果，目前正对项目初步设计进行修订和完善，争取尽早报批开工建设。

“对于已经批准但尚未开工的项目，应着重评估其路网地位、建设标准、设计规范、施工企业资质、项目经验及业绩等，以决定其是否开工与何时开工。”西南交通大学交通运输学院教授帅斌对《中国企业报》记者表示。

这一点也符合铁道部年初制定的“保在建、上必需、重配套”原则。

根据铁道部的解释，“上必需”，就是分清轻重缓急，分类推进建设，科学合理安排建设时序，优先安排开

伴随铁路建设与运行速度的降温，围绕着铁路项目等级、线路设计、速度等技术标准调整与否的讨论甚嚣尘上，由此可能带来我国铁路建设项目技术标准的全面调整。



此次高铁安全大检查结束后，铁道部、发改委将组织对拟建项目的安全评估，而此前批准但未开工铁路项目的线路等级、设计时速等技术标准将面临一些调整，同时不排除部分项目被取消。 CNS 供图

工建设对经济社会发展急需的项目以及路网干线缺失路段、通道卡脖子路段、路网布局断头路段项目。

“项目建议书、可行性研究报告已经通过发改委的批复，并且地方已经着手进行了线路走向、站点选址等大量前期工作。”上述业内人士认为，已经获得批准的项目开工只是时间早晚的问题，流产的可能性不大。

铁路项目基本上都要历经报批立项、正编可研、报批可研（审批、核准、备案）、工程设计、施工准备、开工在建等阶段。

记者了解到，海南、浙江方面都在积极争取项目年内开工。

而据知情人士透露，对拟建项目的重新评估要等到此次大检查结束后以后。“根据大检查中查找出来的问题对拟建项目进行系统的安全评估。”

### 技术标准生变？

当记者问及海南西环高铁设计时速会不会有所调整时，海南跨海办人士以“要开会”为由拒绝了记者的采访要求。

伴随铁路建设与运行速度的降温，围绕着铁路项目等级、线路设计、速度等技术标准调整与否的讨论甚嚣尘上。

甚至有业内人士大胆猜测，由此可能带来我国铁路建设项目技术标准的全面调整。

铁路技术标准主要包括线路等级、正线数目、设计行车速度、限制坡度、最小曲线半径等，其中线路等级、设计时速是比较核心的指标。不同技术标准的项目对应的投资建设成本与建成后运行、维护、保养费用不同。

帅斌告诉记者，设计时速由 200 至 250 公里提高至 300 公里以上，铁路项目建设成本大约增加 10% 左右，运营维护费用的增加一般在这个数值以上。

同样，如果设计时速调低的话，建设费用及运营成本自然也会减少。

一直坚持降低在建铁路设计速度目标值的北京交通大学经济管理学院教授赵坚认为，片面追求高速度是高铁建设成本、运营成本和票价居高不下的根本原因。他主张降低高速客运专线的设计速度目标值，从而降低工程造价。

“目前在建的兰州至乌鲁木齐、贵阳至广州的高铁，设计时速高达 350 公里，经济上并不可行，事实上也无必要。”赵坚认为，应尽快把这些项目的设计时速降至 200 公里以下。

而帅斌则持不同观点。“300 公里的速度标准，在世界上技术已经非常

成熟。”他表示，对于我国来说，主要干线采用 300 公里速度目标值是比较明智之举，技术经济效益会比较高，低于此标准，高铁将达不到最佳吸引力，同时降低其同城化效用。

“如果几年以后要提速，又得改造，又得换动车，还不如一步到位。”在铁路专业论坛上，不少网友对此也表示支持。

据悉，郑州至徐州铁路客运专线的全线速度目标值 250 公里/小时，同时预留了 350 公里/小时提速条件。

同时，线路走向、站点设置也至关重要，这些直接关系到工程造价、运行成本、安全运行等问题。近日经媒体曝光而引起民众热议的“浙江在建高铁与高速公路最近距离仅 5.8 米”即是典型案例。

对此，帅斌认为，铁路线路的规划设计需要在整个交通体系中整合考虑。“应该从综合运输的角度，对所有交通方式的布局 and 基础设施的规划进行统筹考虑，才能达到社会资源的最优利用和安全可靠。”他说，铁路部门的政企合一以及各种运输部门管理的条块分割是根源。

帅斌还告诉记者，目前，项目规划、拆迁、建设、运营等环节在归口、执行层面有所脱节，发改委应该统筹这些环节和严格审批控制此类规划和设计。