

电力装机创新高为啥还缺电

能源广角

工业企业错峰生产、暂停景观照明、提倡节约用电……近段时间，在极端高温天气下，安徽、浙江、江苏、四川等多地启动有序用电，给部分企业和居民生产生活带来一定影响。其中，四川省更是首次启动突发事件能源供应保障一级应急响应。突如其来电力“短缺”，让近些年习惯了用电自由的网友不解：为啥电力装机创新高，电还不够用？关于限电的大讨论也成为近期热门话题。

多地限电，是电真的又不够用吗？实际上，改革开放以来相当长一段时间内，因为经济快速发展，我国电力供应多数时间都在过“紧日子”。这个过程中也出现过多次严重的电力短缺，由于投资不足，跟不上用电量增长的速度，以及电网输电能力较弱，停电成为家常便饭。

但经过数十年发展，我国加快电力体制改革，提升电力投资力度，电力行业实现了飞跃式发展。当前，我国“获得电力”指标排名大幅上升至全球第12位，建成全球最大的清

洁煤供应体系，可再生能源装机容量稳居世界第一位，建成了全球先进的电力系统。在这一背景下，再次出现用电紧张的局面，和历史上的电力匮乏造成的“电荒”相比，有着本质不同。

一方面，迎峰度夏期间制冷需求和度冬期间采暖需求陡增，高峰低谷用电差不断拉大，供应能力难以满足尖峰用电需要。“十三五”时期以来，我国能源供需虽然总体宽松，但电力、煤炭、天然气均出现了区域性、时段性供应紧张的情况。尤其近年来全球极端天气频发，2020年冬季和今年夏季，很多地区先后遭受寒潮天气和极端高温干旱天气，都加剧了用电紧张形势。这一现象不仅出现在我国，2021年2月、7月，美国德州、加州等地区先后遭遇严寒和极端高温天气，部分能源设施中断，电力供应出现危机。如何保障季节性尖峰负荷和极端天气下的能源供应安全，是全球共同面临的难题。

另一方面，风光等新能源装机容量快速增长，使得保持电力供需平衡的难度越来越大。单从目前我国24.6亿千瓦的发电装机容量来看，电力供应较为充裕。但在实际运行

中，用电尖峰时段难以做到瞬时平衡。由于新能源具有随机性、波动性、间歇性等特点，比如“极热无风”“晚峰无光”“云来无光”等，无法“召之即来挥之即去”参与电力平衡，而可供稳定精准调度的火电和核电装机容量不超过14亿千瓦，不足以满足高峰用电需求。当出现极端天气情况，比如今夏河流枯水、风力不足时，为保障电力系统安全必须采取措施限制用电，拉低负荷。

未来一段时期，随着各行各业和居民电气化水平持续较快上升，电动汽车、电采暖、智能家电等新型用电负荷大量涌现，以及可再生能源占比不断提高，我国电力供应结构和电能消费方式出现较大变化，迎峰度夏、迎峰度冬将持续面临保供挑战。

新形势要用新办法。在传统的能源供需关系中，谈起保供就是要给能源生产端压担子，如果电力、热力、天然气等负荷关键时刻供不上，就可能出现能源短缺。事实上，省级电网97%以上最大负荷全年总持续时间仅几十个小时，对应电量不足总电量的千分之一。如果单纯为了满足短时的尖峰需求，一味给供给侧施压，将加大安全保供的压力，需

投入更多备用电源，不利于提高系统运行效率，经济性也不高。

在传统的能源供需关系中，需求侧通常是一个“盲盒”，调节价值没有得到充分认可。面对极端情况，有必要转变保供思路，让需求侧用能也能做到能升能降，甚至尝试在一定程度上“看天吃饭”，根据天气和新能源发电情况调节用能负荷。要充分利用好电力大数据、虚拟电厂、人工智能等数字技术，通过建立合理的市场机制、价格机制以及行政手段，充分挖掘需求侧调节潜力，增加用能需求弹性。加大虚拟电厂应用范围，引导用户大参与电力辅助服务市场，主动避峰、错峰用电，倡导居民节约用电，以用户为中心加强供需双向互动。只有合理匹配供需两侧的时间、空间特性，能源生产和消费革命才能不断深化。



王震

“一箱难求”基本缓解，海铁联运渐入佳境——

集装箱行业进入平稳增长长期

本报记者 齐慧

产业聚焦

受国际集装箱运输需求持续旺盛、新冠肺炎疫情全球蔓延导致境外物流供应链梗阻、部分国家港口严重拥堵以及苏伊士运河堵航等影响，国际集装箱海运市场运力供需失衡，集装箱船舶运力紧张、海运物流供应链多个环节价格高涨成为全球普遍现象。

不过，延续了15个月的上漲行情自去年四季度开始出现回落。尤其是去年9月中旬，因电力紧张导致大量工厂限制用电，加上高涨的海运运价迫使外贸企业减少出货，集装箱出口出货量涨幅从高点回落，业内焦虑的“一箱难求”率先缓解，“一舱难求”也趋于缓和。

多数集装箱产业上下游企业都对今年市场做出了谨慎乐观的预期，判断今年不会出现去年的场景，将进入一个调整期。



广州港南沙港区四期全自动化码头。新华社记者 邓华摄

行业回归理性发展

“我国集装箱国际运输市场在2021年出现了历史纪录的‘天花板’，经历了订单暴增、价格高涨、供不应求的极端局面。”中国集装箱行业协会常务副会长兼秘书长李牧原解释说，所谓“天花板”现象，就是过去十年没有出现，后面十年也很难再现。

不过，这样的疯狂势头已经得到了遏制。“从去年第四季度开始，‘一箱难求’情况基本得到缓解。”中国集装箱行业协会会长黄田化在2022年上半年集装箱行业运行情况发布会上表示，今年上半年，集装箱生产量约为162万标准集装箱，同比下降40.9%，行业整体回归理性，回到历史正常水平。

集装箱行业恢复正常与交通运输恢复正常密切相关。上半年，在国内疫情多点散发和俄乌冲突影响背景下，我国多式联运经受住了考验，海铁联运持续增长，中欧班列快速恢复，为保障国际国内产业链供应链稳定，加快推动复工复产、复商复市，起到了重要支撑作用。

交通运输部发布数据，上半年，我国集装

箱吞吐量完成1.4亿标准集装箱，同比增长3%；其中外贸集装箱吞吐量超过8500万标准集装箱，同比增长6.1%。

“总的来看，在各方共同努力下，随着物流保通保畅等各项措施落实到位，交通运输上半年主要指标在经历4月份短暂波动后逐步恢复，特别是货运量基本恢复至去年同期水平，港口外贸集装箱吞吐量保持增长，交通投资、快递业务量总体回归正常发展轨道。”交通运输部新闻发言人舒悦说。

“从中长期来看，预计我国主要港口集装箱运输将从中高速增长逐步放缓，港口之间的竞争也将加剧。”中国科学院预测科学研究中心教授谢刚表示。

海铁联运逆势增长

数据显示，上半年，全国港口货物吞吐总量为75.8亿吨，同比下降0.8%，外贸货物吞吐量为22.7亿吨，同比下降3.7%。

一季度，港口集装箱运输受到春节传统淡季和疫情影响，运价开始回落，增速普遍放

缓，外贸集装箱舱位出现空余。各大沿海港口企业均表示，疫情下，公路集疏运严重受阻，总体运输成本明显增加，供应链不畅带来工厂出货减少，集装箱卡车进出港受限，集装箱箱源紧张，船公司临时改变航线，以及各地防疫政策的差异对港口生产组织带来巨大挑战。5月份开始，随着疫情影响减弱，各大港口海铁联运业务快速恢复，不仅弥补了一季度的损失，多数港口同比增长明显。

“与港口货物吞吐量下滑形成对比的是，上半年我国港口集装箱吞吐量和海铁联运量总体呈现稳定增长。”李牧原指出，沿海港口上半年海铁联运量同比增幅的平均值接近20%。受疫情影响较大的几个港口也在海铁联运上取得逆势增长，如上海港、盐田港、大连港、广州港海铁联运量均实现大幅增长。

根据中国集装箱行业协会对沿海11个海铁联运主力港口的统计，沿海主要港口完成海铁联运421.7万标准集装箱，海铁联运占港口集疏运比例普遍增长，最高达到23.6%。

“多地港口受疫情影响，虽然集装箱吞吐量增速放缓或同比保持基本平衡，但海铁联

运同比增速大多超过两位数。”李牧原表示，疫情影响了公路集疏运，铁路集疏运的优势就凸显出来，这再次证明多式联运对我国物流链、供应链安全稳定的重要作用。

2021年年底，国务院办公厅印发了《推进多式联运发展优化调整运输结构工作方案（2021—2025年）》。今年上半年，各沿海港口纷纷把海铁联运作为港口升级发展的重点工作和主要抓手，取得了丰硕成果。

中欧班列显现韧性

日前，中国首条中欧班列线路——中欧班列（重庆）开行突破1万列，意味着中欧班列已成为中国与欧洲合作发展的重要桥梁，也标志着中欧班列服务高质量共建“一带一路”、保障国际供应链稳定畅通取得新进展。

中国国家铁路集团有限公司最新数据显示，今年1月至7月，中欧班列累计开行8990列，发送货物86.9万标准集装箱，同比分别增长3%、4%。其中7月份开行1517列，发送货物14.9万标准箱，同比分别增长11%、12%，均创历史新高。

在全球受到疫情严重冲击下，集装箱行业除了努力保证港口运输效率、拓展铁海联运外，还积极通过越来越成熟的中欧班列，维护国际产业链供应链稳定。

“在今年上半年低谷时期，中欧班列仍维持在1100列以上，是近3年来的较高水平。5月份、6月份开始重新站上1300列以上的历史新高，7月份继续恢复增长，创历史新高，开行班列超1517列，集装箱运量环比增长达到14.9%。”李牧原介绍。

中欧班列平台和运营企业普遍表示，“五一”假期后中欧班列货源逐渐回升，目前市场总需求已基本恢复。4月份至5月份，欧洲港口的拥堵也促使部分流失客户回归中欧班列。

“我们可以看到，俄乌冲突对中欧班列的影响正在逐步降低，中欧班列的韧性开始显现。中欧班列作为我国国际物流通道的新兴市场，刚性需求越来越明确。”李牧原表示。

线上外卖、直播带货、小程序下单自提……在新冠肺炎疫情常态化防控背景下，为应对公众消费习惯的改变，老字号餐饮企业纷纷“触网”，搭建由以堂食为主转为线上、线下多渠道融合的销售模式。

“现在所有线上渠道的销售额占到门店总销售额的30%以上。”柳泉居饭庄经理孙中善告诉记者，这两年，受疫情影响，消费者的消费习惯逐渐向线上转移，倒逼企业积极向数字化转型，调整产品结构，增加线上曝光度。比如，以前要到门店排队才能买到的豆包、酱货，现在只需登录外卖平台就能下单。数据显示，柳泉居饭庄招牌原味豆包在美团外卖平台的月销量就超500份。

当然，拓展线上销售渠道并不是把堂食内容照搬上网。“早在2018年，门店就上线了外卖服务，但那时候并没有花太多心思，网上的菜品和堂食一样。”孙中善介绍，疫情发生后，堂食消费锐减，外卖、外带食品成为越来越多消费者的选择。承压之下，门店积极自救，一方面分析消费者的需求，调整外卖菜单，上线好吃好看的菜品；另一方面坚持守正创新，在保持传统菜品原材料、技艺不变的基础上，适度创新，吸引年轻人。据统计，7月份柳泉居饭庄营业额较去年同期增长19%。

一般来说，老字号餐饮店的顾客以中老年为主。如何增加活跃度，吸引更多年轻人青睐是老字号餐饮企业高质量发展不可回避的难题。

“数字化最大的价值就是让餐厅与顾客永不失联。”马凯餐厅地安门店副经理陶然坦言，地安门店曾迁过址，但得益于大众点评等线上平台，通过线上运营，不仅成功留住了老顾客，还带来了稳定的新客源。“5月份堂食暂停期间，很多消费者通过线上外卖点餐认识了餐厅，堂食恢复后，慕名前来堂食的顾客明显增多了。”

在拓展渠道的同时，创新菜品、调整优惠结构也是老字号餐饮持续引流的关键。陶然告诉记者，为给消费者带来新鲜感，华天集团旗下老字号餐饮店始终保持每年四分之一以上菜品更新的频率，马凯餐厅也不例外。每逢端午节、中秋节等传统节日，门店都会相应推出粽子、月饼等主题创新菜品。

线上和线下的消费场景和客户群体不同，需求也不一样。比如，年轻消费者喜欢通过手机找店，再购买套餐到店消费。“针对不同的消费需求，我们实时更新线上套餐。”全聚德总经理周延龙介绍说，如外地游客多的全聚德前门店上线了8人、10人等多人家庭套餐，而年轻消费者居多的环球城市大道店则上线了裹粽喜卷单人餐。

数字化改变了餐饮业的获客方式，不少餐饮老字号正在通过各大数字平台培养线上客流，餐饮老字号的线上化率逐年提升。美团数据显示，2017年至2020年全国“餐饮老字号”外卖、团购套餐等线上业务的普及率持续提升。

“在疫情防控常态化下，网络购物、无接触配送、直播带货等新业态新模式快速发展，餐饮业大力发展网上订餐、在线外卖外送、线上直播和成品半成品零售化等业务，契合了消费升级趋势。”中国烹饪协会副会长杨柳表示，随着居民收入增加和人民生活水平提高，餐饮消费日益个性化、多样化、体验化，消费者也因此期待获得更多、更好的产品和服务。

北京市餐饮行业协会会长贾飞跃认为，数字化、智慧化和绿色发展是老字号餐饮企业转型升级的重要方向。一方面，进一步推动老字号技艺的保护和传承，守住老字号的经典味道；另一方面，通过持续发力线上销售渠道，进一步尝试时尚化、数字化、精准触达年轻消费群体，让更多消费者特别是年轻人感受到老字号餐饮品牌的新面貌。

本版编辑 乔金亮 陶琦 美编 王子莹

邮储银行永州市分行

积极服务老年客户 提升客户体验

“你们服务态度真好，对我们老年人很有耐心，以后我就来你们网点办业务了。”李阿姨在邮储银行永州市舜德城支行办理完业务后，拉着大堂经理的手说道。2021年以来，邮储银行永州市分行紧随湖南省分行的工作安排，积极推动邮储银行永州市分行传统服务和智能化服务创新并行、融合发展，为老年人提供更方便、更周全、更贴心、有温度的金融服务，以提升老年人的客户服务体验感。

邮储银行永州市分行秉承着以“客户为中心”的工作原则，将服务老年客户作为网点服务管理的工作之一。为更好地提升老年客户办理业务的体验感和办理业务的时效性，邮储银行永州市分行员工积极为老年客户介绍智能化适老产品，如新推出的手机银行大字版APP、95580 尊长电话客服专线等。做到对智能服务接受度高的老年客户“教”，对智能服务接受度低的老年客户“帮”。

丰富柜面服务项目，优化业务办理流程，充分发

挥厅堂窗口“助老”效能。针对老年客户在办理业务过程中签字步骤耗时较长的情况，邮储银行永州市分行就签字时间及签字模式设置提出了相关建议，“柜外清”签字时间从90秒设置为180秒，为老年客户签字预留足够时间。对智能自助设备接受度高却不会操作的老年人，邮储银行永州市分行员工使用辅助工具，指引老年客户使用智能柜员机，既避免违规代客操作，又提高老年客户的客户服务体验感。自从老年人“爱心窗口”设立后，网点客流量增加约10%。

邮储银行永州市分行按照全程关注、优先办理、主动协助的原则，为老年客户群体提供贴心、全面的金融服务。将老年客户服务体验纳入网点服务专项检查工作中，进一步提升网点服务老年客户的水平，提高全行服务的主动性，让老年人以及广大人民群众都感受到邮储银行数字化转型发展中的“温心、暖心、爱心”。

(数据来源：邮储银行永州市分行)

·广告

浙江绍兴瑞丰农商银行：

助企纾困 精准滴灌

“万分感谢瑞丰农商银行，因受疫情影响，生意难做，不光继续给我贷款，还提额度、降利息，让我能这么快拥有自己的货车。”近日，在拿到贷款30万元后，客户王先生对银行的“雪中送炭”表达感激之情。

疫情发生以来，浙江农商银行联合辖内瑞丰农商银行坚持党建引领，贯彻落实绍兴银行业保险业稳经济一揽子政策措施，积极为中小企业、个体工商户解决融资难题，在绍兴市金融监管机构指导下，力求实现敢贷、能贷、快贷，服务每一位有资金需求的人。

货运行业既是保供稳链的中坚力量，又是受疫情冲击较大的行业之一。瑞丰农商银行主动关心其经营状况，力求能及时为客户购车、营运等融资需求，提供资金支持和金融服务。针对性地定制“货运贷”金融产品，为需要购置新车的货运司机提供更加优惠的车辆按揭专项贷款。通过推出部分资金到期还本的偿还方式，帮助货运客户减轻还款压力，以更优惠的利率政策，让客户在疫情寒冬中感受到温暖，让货运司机能够在物流线上“跑起来”。截至2022年7月底，已向货车司机投放贷款1011户，金额达1.7亿元。

瑞丰农商银行还聚焦实体经济重点领域、困难领域，推出助企纾困十大举措，包括完善纾困工作机制、提高贷款审批效率、加大首贷户营销政策、建立疫情防控审查审批绿色通道、特事特办、急事急办、优先办理、即来即审、提高审批效率等。

(数据来源：浙江绍兴瑞丰农商银行)

·广告

广西平陆运河项目用海提前获批

近日，广西壮族自治区海洋局按计划提前批复了平陆运河项目（入海口近海段航道及锚地疏浚）用海面积共计593.6152公顷，包含入海口近海段航道用海359.0209公顷、锚地用海234.5943公顷，从用海资源要素方面有力保障了平陆运河项目实质性开工、持续性建设。

针对平陆运河项目用海面积大，审查审核时间紧、任务重等特点，自治区海洋局建立了“一跟到底”的保障机制，成立专项小组，召开协调会、推进会，层层压实责任，实施点对点、全流程、精细化服务保障，优化提升审批效能，提前高质量完成了项目用海审批工作。

平陆运河项目入海口近海段位于钦州市钦南区茅尾海，北起兰海高速钦江大桥，南至钦州港东西航道交汇处，全长22公里，是平陆运河项目重要组成部分和先导工程。此次提前批复用海为平陆运河项目如期开工建设及后续项目顺利推进提供了坚实基础。平陆运河项目建成后，将缩短西江中上游地区入海航程约560公里，使西江干流与北部湾真正“江海连通”，推动广西及我国西南地区、中南部地区更好实现面朝大海、向海图强。

2022年以来，自治区海洋局充分发挥海洋部门职能作用，把平陆运河作为头号用海保障项目抓好抓实，多次实地踏勘、深入调研，制定了《关于服务保障西部陆海新通道（平陆）运河项目建设的行动方案》，在海洋空间规划、资源要素保障、海洋生态环境保护、产业协同发展、监管执法维护等5个方面实施七大行动，共计20项具体措施，明确部门责任分工和时间节点要求，为平陆运河建设提供全方位服务保障。

(数据来源：广西壮族自治区海洋局)

·广告