

别让能源绿洲成为海市蜃楼

能源广角

“沙戈荒”地区风能、太阳能资源丰富，拥有大片生态红线区以外的未利用土地，国土空间资源丰富。但由于“沙戈荒”地区地理位置、生态环境的独特性，规模化开发新能源遭遇不小挑战。

富，拥有大片生态红线区以外的未利用土地，国土空间资源丰富。据测算，如果我国荒漠化面积的1%用于新能源发电，其装机容量将超过目前我国发电总装机容量；集中连片规模化的新能源开发也有利于发挥规模效益，进一步降低项目的单位开发建设成本。

除了提供源源不断的清洁电力，在“沙戈荒”地区大力发展新能源还有很强的正外部性。一方面，可改善沙漠生态环境。光伏板可以遮蔽阳光，减少地表水蒸发，显著降低风速，这些可帮助地表植被恢复，新生植被反过来促进地表固沙保水。现有实践证明，在开发新能源的同时，探索开展风电光伏治沙、防风、固草、生态系统保护和修复，有利于改善当地生态环境和人居环境。

另一方面，可带动产业发展，助力乡村振兴。能源是工业的粮食，大基地项目可结合当地资源精准定位，优选产业发展方向，构建新能源发电、生态修复、帮扶利民、生态旅游、荒漠治理等多位一体的循环发展模式，拉动经济创造就业。

由于“沙戈荒”地区地理位置、生态环境

的独特性，规模化开发新能源遭遇了不小挑战。挑战一，项目开发成本显著上升。“沙戈荒”地区建设条件复杂，对相关设备的性能和安全性提出更高要求，光伏系统成本增加10%以上。项目运行期间需要实施高频次的光伏组件清洗工作，运维检修难度较大，进一步增加了项目建设和运维成本。

挑战二，并网消纳条件亟需落实。“沙戈荒”项目场址远离大型城市负荷中心，造成了供电地区与用电负荷中心之间的错位，由于新能源外送通道、调峰资源有限、配套电网规划建设滞后，影响了项目顺利推进。此外，新能源项目用地涉及面广，手续繁杂、用时较长、办理难度大。

挑战三，新能源开发企业生态治理经验欠缺。我国“沙戈荒”生态问题长期存在，原因复杂，治理难度较大。开展生态治理是一项长期、综合性的系统工程，不仅需要充足的资金保障，更需要专业化的治理技术和丰富的治理经验。国内新能源开发企业在新能源项目规模化开发建设方面具有经验优势，但生态治理经验相对缺乏，尤其在核心技术方面尚需积累和突破。

“沙戈荒”大基地项目功在当代，利在千秋，唯有克服以上困难，才能避免能源绿洲的宏大愿景沦为海市蜃楼。面对“沙戈荒”复杂的生态环境与建设条件，应加快推动适应复杂环境的更先进、更高效、更经济的设备研发和改进，有效降低项目整体建设成本，提高安全耐用性。改变传统运维模式，实现自动集中式电站运维管理模式，推动降本增效。研究差异化开发治理方案，根据不同地区不同生态特点，总结板下、板间经济与生态治理融合发展模式，在保障新能源项目经济效益的同时，实现地质环境稳定、土地复垦利用、生态功能改善等目标。

针对消纳难题，应加快布局和建设跨省跨区输电通道，有效增加电力系统灵活性措施，保证项目消纳水平。完善政策机制，适当降低大基地项目跨省区通道输电价格，激发中东部地区绿色电力消费需求，提升大基地项目落地电价在受端区域的市场竞争力。针对用地问题，可建立差异化开发的大基地开发审批机制，进一步明确复合用地政策及未利用土地政策，为大基地项目开发提供绿色通道。



湖北省鄂西煤炭储运基地码头正在装卸作业。刘卫东摄(中经视觉)

2022年12月30日，中煤集团与国家电投煤电项目专业化整合签约仪式在京举行。此次专业化整合通过市场化方式开展，涉及的煤电装机容量预计将超过1000万千瓦，是近年来国内煤电领域涉及资产数额较大、影响力较强、整合效益较为显著、示范引领作用较为突出的合作项目。

国务院国资委副主任翁杰明在签约仪式上表示，这是落实党的二十大精神关于加快国有经济布局优化和结构调整等部署要求的具体行动，有利于中央能源企业从应急保供转化为通过股权合作、整体开发实现体制性稳定性保供，有利于更大范围优化资源配置，推动煤电产业高质量发展，对于提升企业效率效益和核心竞争力、加快建设世界一流能源集团具有重要意义。

此前，国家电投旗下上市公司中国电力公告称，与中煤电力(中煤集团全资拥有附属公司)签订产权交易合同。中煤电力同意购买新源融合(中国电力全资拥有附属公司)60%股权，代价为人民币12.65亿元。新源融合持有的大别山电厂和姚孟电厂，均主要从事燃煤发电生产和销售。

业界分析认为，近年来，国际能源供应形势严峻复杂，价格不断攀升，屡创新高，国内煤炭资源消耗快速增长，煤炭、电力保供稳价面临挑战。中国电力通过为新源融合引进一个以大型煤炭供应集团为后盾的新投资者，确保其燃煤发电业务的稳定煤炭供应及稳定发电双保障的战略及运营协同效应，是煤电联营的新进展。

据了解，国家电投在新能源领域布局早、发展快，是全球最大的光伏发电、新能源发电、清洁能源发电企业。中煤集团作为拥有煤炭全产业链的中央企业，在煤炭生产与销售、煤炭清洁高效利用等方面优势明显。国家电投与中煤集团合作，有效推动煤炭、煤电领域融合发展，有利于推动资源向优势企业集中，实现煤炭、煤电产业链供应链同类业务横向聚集，上下游纵向贯通，能够大幅提升央企的资源配置效率和发展质量，切实增强行业市场竞争力和影响力。

当天，国家电投与中煤集团还签署了战略合作协议。其背景是，除了传统的煤炭和煤电业务外，双方在新能源基地建设、绿电转化、绿电零碳交通、环保及设计咨询服务等方面也具有广阔的合作空间。

国家电投党组书记、董事长钱智民表示，以此次签约为契机，双方将围绕清洁能源开发、新能源技术研发、煤炭与煤电联营、煤电与可再生能源联营、煤炭资产、煤化工资产管理、资本运营合作等领域进一步加强合作。

中煤集团党委书记、董事长王树东表示，随着两个协议的签署，双方将进一步落实国家“两个联营”政策要求，共同推进煤炭、煤电、可再生能源多层次、多维度联营，在各产业领域构建战略合作伙伴关系，提高能源安全保障水平，推动绿色低碳转型发展。

“中煤集团和国家电投要勇当推动产业转型升级的‘排头兵’。”翁杰明要求，两家企业要以专业化整合为契机，加强全方位合作，推动能源产业实现高质量发展。加快打造高水平煤电联营示范，加大核心关键技术研发力度，持续推进煤电清洁化改造，在零碳智慧运输等有关领域深化合作，促进资源高效利用。加快能源绿色低碳转型，合理布局、有序发展新能源和清洁能源。充分发挥各自优势，在煤电与可再生能源联营、绿电转化、增量基地建设等方面共同努力打造新样板。

本版编辑 乔金亮 祝君壁 美编 倪梦婷

河北省唐山市文化广电和旅游局 推进长城国家文化公园建设

2022年，长城国家文化公园(唐山段)建设工作扎实推进，总投资39.67亿元的33个重点项目建设完成投资20.24亿元，26个项目开工建设，其中7个已完工。

长城在唐山市绵延228.4公里，穿越了遵化、迁西、迁安三县(市)。该段长城保存完好，整体连贯，精华段落集中，水下长城、大理石长城、七十二券楼、监狱楼、水门、长城砖窑、养马圈、屯兵营等皆为长城沿线景观。

依照《长城国家文化公园(唐山段)建设保护规划》，唐山市正在按照“1个管控保护区、5个主题展示园、10个文旅融合展示示范区、35个传统利用区的整体架构”，构建“一轴四段五园十带十区多点”的唐山段总体布局。

目前，遵化马兰峪段、汤泉段、侯家寨段24公里已经改造完毕，迁西段部分路段已开工建设。长城(唐山段)沿线已经建成禅林寺、白羊峪、青山关等A级以上景区22个。迁西县《喜峰口长城抗战展示馆规划设计方案》已完成并通过，迁西县云关步项目也在进行闲置民宅征收、12套精品木屋建设、水电路基础设施及山体护坡修复工程。遵化市金融街古泉小镇项目的皇冠假日五星酒店现已开业。

长城(唐山段)共有长城墙体289段、敌台646座、烽火台96座、关堡47座、相关遗址28处。为讲好长城故事，迁安市成立古长城文化研究中心，编撰《边乡长城——迁安行》图书，迁西县成立长城文化研究会，遵化市推出“迹述古长城”2日旅游线路，对长城文化进行广泛宣传推介。

目前，唐山市文化广电和旅游局会同当地政府在加快推进迁安白羊峪长城修缮工程及重点区域抢险加固工程，长城文化生态保护体系日臻健全完善。

(数据来源:河北省唐山市文化广电和旅游局) 广告

物流领域首个五年规划发布——

构建现代物流体系有了“施工图”

本报记者 顾阳

产业聚焦

近日,《“十四五”现代物流发展规划》(以下简称《规划》)正式发布。这是我国物流领域第一个五年规划,标志着我国物流业已进入到系统整合、转型发展、功能提升的新阶段。未来,现代物流体系该怎么建,发力点在哪里?如何推进物流业降本增效?国家发展改革委日前举行专题发布会,对相关话题进行了回应。

新思路促进现代物流发展

现代物流是经济的“经脉”,一头连着生产,一头连着消费,是延伸产业链、提升价值链、打造供应链的重要支撑,在构建现代物流体系、促进形成强大国内市场、推动高质量发展、建设现代化经济体系中发挥着先导性、基础性、战略性作用。

国家发展改革委经济贸易司副司长张江波表示,作为推动现代物流发展的纲领性文件,《规划》重点聚焦构建供需适配、内外联通、安全高效、智慧绿色的现代物流体系,对“十四五”时期现代物流发展提出一系列新思路、新要求,对现代物流体系建设也作出了一系列具有创新性、前瞻性、可操作性的重大战略部署——

结合我国经济产业布局、现代物流发展空间格局,《规划》提出了构建“四横五纵、两沿十廊”物流大通道;对内建设串接东中西部、连接南北方的“四横五纵”9条国内物流大通道,提升相关城市群、口岸城市物流综合服务能力,提升规模化运行效率;对外建设“两沿十廊”国际物流大通道,包括沿海、沿边物流走廊以及10条国际物流通道,对接区域全面经济伙伴关系协定(RCEP)等,强化服务共建“一带一路”的多元化国际物流通道辐射能力。

结合构建新发展格局的新形势新要求,《规划》将此前已出台相关政策规划中现代物流发挥国民经济发展“基础性、战略性、先导性”作用的表述,调整为“先导性、基础性、战略性”。“看似简单的文字顺序调整,背后隐含着深层次含义。”张江波说,更加重视和充分发挥现代物流先导性作用,创造低成本、高效率物流条件,支撑和推动产业布局调整、要素配置优化、发展模式创新,建设更为合理、更加均衡的区域经济发展格局,有助于加快形成强大国内市场,支撑构建陆海内外联动、东西双向互济的开放格局。

张江波说,发展现代物流的最终目的和主要成效,集中体现在支撑带动区域经济社会发展上。《规划》提出了“培育发展物流经济”,旨在促进现代物流与区域经济互促发展、良性互动。一方面,依托国家物流枢纽、国家骨干冷链物流基地等重大物流设施,集聚物流要素资源,带动相关产业要素资源集聚融合,打造具有区域集聚辐射能力的产业集群,发展壮大物流枢纽经济;另一方面,提升“四横五纵、两沿十廊”物流大通道沿线物流基础设施支撑和服务能力,优化通道沿线产业布局与分工合作体系,打造基于物流大通道经济产业走廊,培育发展物流通道经济。



合肥港国际集装箱码头,货车在装卸集装箱。解琛摄(中经视觉)

更大范围、更深层次降成本

社会物流成本水平是国民经济发展质量和综合竞争力的集中体现。近年来,在有关部门的共同努力下,我国已基本构建起推进物流提质增效降本的政策框架体系,社会物流成本水平稳步下降。据统计,2021年我国社会物流总费用与GDP的比率为14.6%,较2012年下降3.4个百分点,与主要经济体差距不断缩小。

与此同时,我国物流降成本工作也面临着更加严峻复杂的挑战,生产生活方式改变带来的多批次、小批量物流快速发展,劳动力、土地等资源要素成本不断上升,特别是2022年上半年受新冠疫情影响,交通物流运行受阻,社会库存高位运行,物流保管费用明显上升,社会物流成本水平出现阶段性上升。

对此,国家发展改革委、交通运输部、商务部等部门研究出台了一系列强化交通物流保通保畅的政策措施,包括收费公路货车通行费减免10%、用好1000亿元交通物流专项再贷款等,支持货运企业和司机等重点群体纾困。

“针对当前经济发展形势,我们积极加大对物流企业融资支持力度,统筹通过中央预算内投资、地方政府专项债券、政策性开发性金融工具、制造业中长期贷款、基础设施领域不动产投资信托基金(REITs)试点等方式,支持相关物流基础设施项目建设,减轻物流企业融资成本压力,助力降低社会物流成本水平。”张江波说。

值得关注的是,《规划》将“推动物流提质增效降本”作为“十四五”时期现代物流发展的重要任务,明确提出到2025年,社会物流总费用与GDP的比率较2020年下降2个百分点左右。

综合交通网络在提高物流运行效率、降低物流成本中发挥着基础性保障作用。交

通运输部综合规划司副司长张大为表示,将以加快建设交通强国为总纲,以联网、补网、强链为重点,全面加强综合交通网络建设,建设高效率国家综合立体交通网主骨架,加强边远地区、欠发达地区交通基础设施建设,深入实施国家综合货运枢纽补链强链工作,推动智慧物流发展。

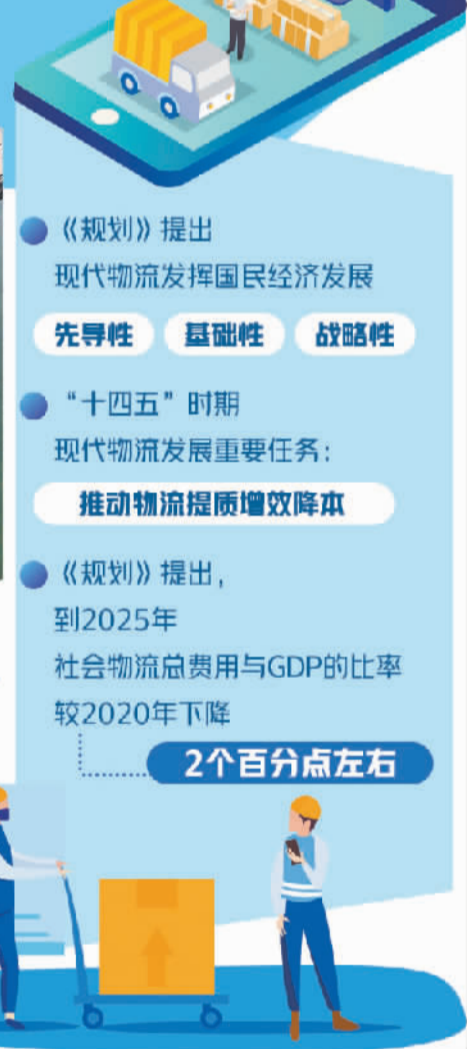
在巩固减税降费成果,聚焦全链条降成本、系统性降成本的基础上,推进深层次降成本成为重点发力点之一。张江波举例说,比如,促进物流业与制造业深度融合,促进企业协同发展,推动设施联动发展,支持生态融合发展。加快库存周转,减少社会物流保管和管理费用;再如,稳步推进重大物流基础设施网络建设,不断健全“通道+枢纽+网络”现代物流运行体系,推动物流规模化、网络化、组织化、集约化发展,在更大范围、更深层次推动社会物流降低成本。

推动现代物流由大变强

经过多年发展,我国已成为名副其实的物流大国。2021年,社会物流总额超过330万亿元,较2012年翻了近一番,货运量、货物周转量、快递业务量等位居世界前列,物流业总收入将近12万亿元,成为全球最大的物流市场。

与此同时,我国现代物流“大而不强”问题也较为突出,规模经济效益释放不足,组织化、集约化、网络化、社会化程度不高,缺乏具有全球竞争力的现代物流企业,存量物流基础设施网络“东强西弱”“城强乡弱”“内强外弱”,与世界物流强国相比仍存在差距。

对此,《规划》提出采取综合措施,提升



物流企业竞争力,提高物流服务质量效率,加快发展多式联运,补齐相关细分领域短板,健全“通道+枢纽+网络”运行体系,完善现代物流发展制度环境,通过上述措施协同发力,积极推动现代物流实现由大到强转变。

“对标高质量发展要求,针对综合交通网络存在的布局不够均衡、结构不优等情况,我们将以加快建设交通强国为总纲,以联网、补网、强链为重点,全面加强综合交通网络建设,为构建现代物流体系提供有力支撑和保障。”张大为说。

商务部流通业发展司副司长张祥表示,中央农村工作会议指出,要瞄准“农村基本具备现代生活条件”的目标,组织实施好乡村建设行动。下一步,将会同有关部门加快实施“千集万店”工程,推进县域商业建设行动,补齐农村商业设施短板,健全县乡村三级物流配送体系,畅通工业品下乡和农产品进城双向流通渠道,促进农民增收和农村消费持续提升。

“智慧物流是推动物流高质量发展的重要抓手,将以数字化转型为抓手,夯实智慧物流发展基础;以智能化改造为抓手,促进物流业态模式创新;以网络化升级为抓手,激发现代物流发展活力。”张江波说,要发挥创新在建设现代物流体系中的引领作用,促进物流业与制造业深度融合,强化物流数字化科技赋能,推动绿色物流发展,培育枢纽经济、通道经济等物流经济新形态。