

发改委：据供需形势适当增加煤炭进口

优化用电预案

用电需求持续攀升,据快报数据,12月以来全国发电同比增长11%左右,增速比去年同期提高了6个百分点。12月上中旬寒潮来临,全国日最高用电负荷超过夏季峰值,日最高发电量已接近夏季峰值,历史罕见。20个省级电网用电两位数增长,15个省级电网负荷累计137次创下新高。

此前,由于经济快速恢复、极寒天气、供应能力受限等多重因素叠加,导致湖南、江西出现高峰限电情况,浙江推动能耗双控和减煤过程中也出现了局部限电的情况。12月28日,上述负责人表示,目前湖南限电基本恢复,江西12月19日起未再限电,浙江对个别地方做法也进行了纠正,全国电力供需形势趋于平稳。

“国家发改委将科学优化有序用电预案,要求各地政府和有关部门对有序用电预案全面进行梳理,科学论证,保证不能涉及民生领域,不能涉及居民。要求执行方案前,切实履行告知义务,做好供电风险预警提示,确保企业有预期。极端情况下实施方案时,做到只限电不拉电。”该负责人说。

增加进口

做好电力供应则是解决问题、应对寒潮的关键。国家发改委表示,将指导重点地区做好发电输变电设备运行维护,保证高峰期间的电力供应能力。动态掌握重点电厂存煤水平,组织电力、煤炭和运输企业加强产运衔接,确保电厂存煤稳定在合理水平以上。充分利用大电网资源配置的优势,优化全网运行方式,统筹做好跨区域的电力余缺互济,做好水核风光火等电源的统筹调度,保障重点地区和民生能源供应。

在电煤供应方面,该负责人称:“供暖季

12月28日,中央气象台发布寒潮橙色预警,受强冷空气影响,我国中东部大部分地区将有大风和强降温天气。面对持续低温天气,预计全国用电需求还将继续攀升。国家发改委经济运行调节局主要负责人在当日表示,为做好应对,将会同有关方面全力做好电力供应保障,并制定了周密的煤炭供应应急预案,或将根据供需形势适当增加煤炭进口。

2020年1-11月电力工业运行情况



全国工业用电量

同比↑2.1%
增速同比回落0.8个百分点

全国制造业用电量

同比↑2.4%
增速同比回落0.6个百分点

16个省份全社会用电量同比增长超过全国平均水平

以来,电煤需求有所增加,但供应总体稳定,可以满足生产生活用煤需要”。

据介绍,国家发改委将全力组织增产增供,指导山西、陕西、内蒙古等煤炭主产区和重点煤炭企业,在确保安全的前提下,加快产能释放,千方百计满足用煤需求。根据供需形势适当增加煤炭进口,优先用于发电供暖用煤需要,充分发挥好进口煤补充调节作用。

据了解,我国煤炭进口来源国主要是印尼、俄罗斯和蒙古等,涵盖动力煤、褐煤、炼焦煤等品种。今年1-11月,我国共进口煤炭

26482.6万吨,相比2019年下降10.8%。具体而言,5-10月各月,全国煤炭进口同比分别下降19.7%、6.7%、20.6%、37.3%、38.3%、46.6%。11月,全国进口煤炭1167万吨,较去年同期减少911万吨,下降43.8%;环比10月减少206万吨,下降15%。

“进口煤逐月减少,面对增加的电煤消耗,电厂完全转向内贸煤补充需求,进一步增加了内贸煤供给压力。”中国电力企业联合会接受北京商报记者采访时说。

中国电力企业联合会分析称,要做好保供稳价工作,仍需抓住矛盾的主要方

面,将着力点放在解决供应不足这一核心问题上,要在满足安全环保要求的前提下,下大力气切实增加国内煤炭产量;同时全面放开进口煤限制,加快进口煤通关速度,确保煤炭快速形成有效库存,从而形成稳定的国内国际供应能力和市场预期,形成良好的市场氛围,促进电煤供需从偏紧到逐步平衡。

加大煤炭运力

除了适当增加煤炭进口,我国还将加快

提升电厂存煤水平。每天监测全国重点电厂的存煤水平,及时跟踪掌握电煤供应情况,第一时间协调解决供应中出现的突出问题。针对少数电厂存煤偏低的情况,立即协调落实煤源和运力,目前电厂存煤稳步提升。全国统调电厂存煤保持18天以上的合理水平。对电煤供应相对偏紧的湖南、江西,协调煤炭主产区 and 煤炭企业对存煤水平较低的电厂给予资源保障,协调铁路企业优化运输结构,最大程度给予支持。目前两省重点电厂存煤可用天数也均在18天的合理水平。

上述负责人还透露,根据铁路部门数据,全国铁路煤炭日装车已经突破8万车,大秦铁路日发运140列以上,均为历史最高水平。国家发改委和国家铁路集团一道,共同做好煤炭运输保障工作,以发电供热用煤为重点,统筹运力资源,优化运输组织,全力保障生产生活用煤需求,确保人民群众温暖过冬。

下一步将加大晋陕蒙等主要产地煤炭外运力度,加强口岸运输组织和港口接驳,提升下水煤、进口煤运输能力,优先保障发电供热用煤需求,按照“优先计划、优先配空、优先装车、优先挂运、优先卸车”原则,确保发电供热企业正常生产。

同时优化煤炭运输组织。统筹运用全国机车、车辆装备,向重点地区倾斜,保障煤炭运输。加快机车、车辆周转,减少中间作业环节,促进运量快速提升。强化煤炭装卸车组织,科学调配人员和机具,确保装卸车安全和效率。

此外,加强监测预警和应急响应。在现有监测机制基础上,与地方部门、重点企业建立联动机制,及时掌握煤炭生产供应动态,每日调度存煤可用天数10天以下电厂,帮助协调落实煤源,及时启动应急运输预案,保证库存处于安全水平。

北京商报记者 陶凤 吕银玲

3站提前封顶 地铁冬奥支线明年底通车

北京商报讯(记者 陶凤 刘瀚琳)12月28日,记者前往地铁11号线西段施工现场看到,当前地铁11号线西段(冬奥支线)首站、北辛安路站、金安桥站主体结构已比年底计划提前封顶。作为石景山区首条贯穿南北的轨道交通线路,将于2021年底通车试运营,实现与地铁6号线、S1线在金安桥站三线换乘。线路开通后,市民从首站到滑雪大跳台将仅剩一两公里的路程。”

据了解,11号线西段工程北起金顶街站,南至首站,工程线路长度约4.2公里,全地下敷设,设有金顶街站、金安桥站、北辛安路站、首站4座车站,其中换乘站2座,分别是金安桥站与地铁6号线、S1线换乘和首站与规划R1线换乘。

“从施工现场来看,面前这部分为地铁站顶板,地下两层分别为地铁售票大厅及地铁通道站。”据北京城市轨道交通建设管理有限公司安全生产三部主管工程师张元介绍,目前该段线路前述站已完成封顶工程,车站站台板风道施工以及站内二次装修仍在进行,明年8、9月即可完成剩余工程,明年底试运行。

“线路通车后,将提升冬奥组委办公区、首钢滑雪大跳台(比赛场馆)、国家体育总局冬季训练中心(训练场馆)等区域对外交通能力。”张元表示,项目建成后,首钢北区轨道交通站点750米半径覆盖率达到74%,站点主要布局于集中建设区,沿线居住、商业、办公等功能集中,将带动首钢北区与轨道交通融合发展。

值得关注的是,该项目还将是本市首条智慧轨道交通示范线路。届时,地铁内将新增可视化的乘客救援系统,乘客可以与站务人员实现视听对话。通过5G信号全覆盖、车与车联网“对话”,进一步提高线路运营效率。

据北京市发改委相关负责人介绍,今年是首钢“十大攻坚工程”启动实施的开局之年。今年2月,北京市首钢高端产业综合服务区发展建设领导小组印发《加快首钢地区工程建设打造新时代首都城市复兴新地标实施方案(2020年-2022年)》(以下简称《实施方案》),



正在建设的金安桥站交通一体化及工业遗产修缮项目

明确了未来三年新首钢地区工程建设攻坚的重点领域、重大支撑项目以及保障措施。

据了解,前述《实施方案》在冬奥服务保障、产业转型升级等领域共安排72个重点项目。其中,27个续建项目上半年全部复工,17个项目年内实现新开工,预计全年完成固定资产投资140亿元,达到预期目标;完成建安投资70亿元,超额完成年度56亿元的目标。

“按照规划,当前区域内‘五横五纵’主干网布局初步形成。北辛安路南路和锅炉厂南路开工建设,苹果园交通枢纽加快实施。”前述负责人表示,而除前述地铁11号线西段工程外,北京冬奥会注册中心和制服发放中心、首钢滑雪大跳台周边环境整治、大跳台南侧群明湖南路已完工;首钢滑雪大跳台配套酒店及转播中心正在开展机电设备安装和幕墙施工,计划2021年4月建成。

截至目前,新首钢园区内招商活动已在按部就班地进行。其中,美团MAISHOP全国首店、冬奥特许商品零售店、香啤坊、茶钢儿、美团无人超市、穿越机体验馆在园区落户并开业运营;“墨甲”音乐机器人互动体验7家全国品牌首店已签约,武界体育和不让飞文化传媒等体育品牌落地冬奥广场区域;体育产品公共保税仓库工程8月完工。

此外,园区还举办了全国短道速滑赛、“6·21”世界滑板日·首钢园滑板节、“8·8北京体育消费节·滑板嘉年华”“国庆冰雪乐”国家冰壶集训队队内冠军挑战赛等一批赛事。自5月起实行实名预约入园以来,近15万人入园参观,其中,国庆中秋双节期间入园近6万人。

前述负责人指出,明年是“十四五”规划开局之年,是服务保障冬奥筹办决战之年,也是新首钢“三年行动计划”的收官之年。将紧抓冬奥筹办冲刺阶段窗口期,继续以“十大攻坚工程”为重要抓手,高质量推进区域转型发展,奋力打造新时代首都城市复兴新地标。

三年“单飞”结束 启辰重回东风日产阵营

北京商报讯(记者 刘洋 刘晓梦)

“单飞”三年,东风启辰重回东风日产“避风港”。12月28日,东风汽车有限公司(以下简称“东风有限”)发布公告显示,为进一步提升公司经营质量,促进旗下事业协同发展,决定整合东风日产乘用车公司(以下简称“东风日产”)和东风启辰汽车有限公司(以下简称“东风启辰”),以及东风汽车有限公司装备公司和东风汽车零部件(集团)有限公司。

东风有限相关负责人表示,本次整合后,东风有限将拥有五大事业部,分别为东风日产乘用车公司、东风英菲尼迪汽车有限公司、东风汽车股份有限公司、郑州日产汽车有限公司和东风汽车零部件(集团)有限公司。

值得注意的是,本次整合中,东风启辰将纳入东风日产管理,由独立品牌变更为东风日产乘用车公司旗下第二品牌,由东风有限公司变更为东风日产的总部级机构。这意味着,“单飞”三年的东风启辰将回归东风日产阵营。在业内人士看来,东风有限这一调整,与东风启辰独立后的尴尬处境与业绩低迷不无关系。

据了解,十年前“合资自主”品牌概念兴起,不少合资品牌均推出合资自主品牌。2010年,启辰品牌正式成立,借助于日产技术平台,启辰先后推出多款热销车型,销量持续增长。成立七年后,启辰正式从东风日产旗下独立,变身东风启辰品牌。

“单飞”后,东风启辰依靠M50V、D60以及T70车型,销量达14.3万辆,同比增长22%。然而,2018年开始,在自主品牌提升自主研发能

力、抢占市场话语权局面下,东风启辰陷入“单飞”烦恼。数据显示,2018年东风启辰销量为13.44万辆,同比下滑6%,热销车型销量折戟。去年,东风启辰将全年销量目标下调至15万辆,最终年销量仅为12.3万辆,跌幅扩大至8.6%。今年,东风启辰推出启辰星车型,希望借助新车型重回车市赛道。不过,今年前11个月,东风启辰累计销量为6.86万辆,同比下滑约33%。其中,启辰星车型销量月均销量不足3000辆。

汽车行业专家颜景辉表示,东风启辰品牌力一直是硬伤。此前,启辰品牌车型诞生自东风日产老造车平台,在目前“消费升级”背景下,面临天然的品牌劣势。启辰在技术等方面仍留有日产的影子,没有自己的技术和核心竞争力,在市场上的生存空间被持续压缩。

对此,东风有限方面表示,本次调整是双方股东基于战略考虑,由东风有限主导推动的重大改革课题,将进一步扩大东风有限内部资源协同,优化东风有限组织架构,提升决策效率。公告显示,整合后,启辰在产品层面将继续发挥在新能源、智能网联方面的本土技术优势,为东风有限整体向智能化、网联化、电动化、共享化转型发展贡献力量。东风日产将继续保持原有业务外,协同启辰品牌一起推动发展,同时优化组织架构,提升决策效率。

业内人士表示:“从目前公布的信息来看,未来东风日产将为启辰提供更多扶持,同时加快新能源车型布局寻求突破。”