

在产量创新高背景下,连续2年未发生重大瓦斯事故、连续5年未发生特别重大事故,创历史最长间隔纪录。2021年,以最好安全生产成绩完成最重保供任务

“十四五”煤矿安全生产工作开好局

■本报记者 朱妍

全国矿山事故起数和死亡人数同比分别下降15.8%、13.9%,煤矿百万吨死亡率同比下降24%;面对大疫大灾、矿产品价格最高、煤炭产量最大、保供任务最重的前所未有复杂严峻形势,首次在第四季度没有发生重特大事故,创造了矿山事故总量历史最低纪录,煤矿连续2年未发生重大瓦斯事故、连续5年未发生特别重大事故的历史最长间隔纪录——这是全国矿山安全生产工作会议(下称“会议”)近日通报的2021年安全生产数据。

由于煤价高位运行期、供需矛盾凸显期、防汛防治水重点期、隐患排查整治攻坚期等“多期”叠加,去年的安全生产工作面临多重考验,防范遏制矿山重特大事故的任务格外艰巨。记者了解到,通过制定一批规范标准、开展全系统各环节安全大检查、采取针对性措施防范重大灾害风险等多措并举,矿山安全生产底线稳稳守住。“2021年实现了‘十四五’矿山安全生产工作良好开局。”国家矿山安全监察局局长黄玉治表示。

“保持了矿山安全生产形势稳定向好的良好势头”

2021年全国两会期间,国家矿山安全监察局山西局的监察人员,在停产矿井太原市古交世纪金鑫煤业发现,现场有新鲜卡车辙印,办公楼前停放多辆小汽车。尽管矿方一口咬定井下没有作业人员,监察人员当晚还是杀了个“回马枪”,突击检查发现井下违法生产行为,对煤矿企业、地方政府及监管部门14名责任人员进行了严肃处理,依法作出2128.38万元经济处罚。

上述案例,正是安全监管滴水不漏、执法必严的一个缩影。去年,山西局共查

处重大隐患400条,责令停产整顿284矿次,各项执法指标均居全国前列。

“山西煤矿点多面广,灾害重、产量大,我们实行分类监察,把全省63座煤与瓦斯突出矿井、233座高瓦斯矿井、25座水文类型复杂极复杂矿井、42座采深超500米矿井、34座单班入井人数超500人矿井,作为监察执法重点对象,盯紧看牢不放松。通过总结事故规律特点,分析隐患产生原因,举一反三、分类处置,推动同类问题彻底解决。”山西局相关负责人介绍。

预防为主,由被动防范向主动治理转变。据会议通报,去年是煤矿安全专项整治三年行动的集中攻坚期,制定了140项攻坚任务,对所有煤矿开展全覆盖安全大检查。通过开展矿山外包工程、资源整合煤矿、托管煤矿、安全评价机构执业行为等专项整治,共计停产整顿矿山359处,清理外包队伍461支。常态化开展矿山事故及风险分析研判,风险监测预警系统联网接入煤矿3327处,用电量与安全风险关联检测分析覆盖煤矿1720处,发布警示信息99次,瓦斯警报从单月最多1314起降至200起左右,精准化解了一批重大灾害风险。

“过去一年,我们保持了矿山安全生产形势稳定向好的良好势头。”黄玉治表示。

“切实做到合法合规、科学有序释放优质产能”

保安全就是保供应。在确保安全的前提下,国家矿山安监局会同有关部门出台煤矿“增产保供规范性文件、优化程序、压缩时间,目前已允许临时增产增供煤矿207处。既守住了安全底线,又为保供保驾护航。

在煤炭主产区内蒙古,2021年产煤近11亿吨,同比增长10%,煤矿百万吨死亡率降至0.0136,其中第四季度就向全国18个省(区、市)输送煤炭9600多万吨。“安全是对保供最大的支持。面对异常艰巨的煤炭保供任务,及高煤价利益驱动带来的巨大安全风险,我们严把产能核增关口,坚持露天煤矿有增产能力的核增,批小建大的核增,建设煤矿延长联合试运转期的增加产能;对任一生产系统能力不足的不予核增,对靠增加采掘头面、搞人海战术的不予核增,对存在瓦斯、冲击地压、水害、滑坡等重大风险且灾害治理不到位的不予核增,对采掘或采剥失调的不予核增,切实做到合法合规、科学有序释放优质产能。”国家矿山安全监察局内蒙古局负责人称。

除了严把“入口关”,科技手段是保安全的重要支撑。上述负责人介绍,去年9月以来,全区分6批推进118处煤矿核增工作,拟核增产能1.76亿吨/年。其中,开展智能化建设的90处煤矿,共计增产8510万吨/年,带动了安全生产状况明显改善,从业人员素质显著提高。

记者了解到,去年以来,全国共建成智能化采掘工作面687个,已有26种煤矿机器人在生产现场实现不同程度的应用。截至去年8月底的不完全统计显示,全国主要产煤省区和大型煤炭企业,面向智能化建设的投资规模已达1000亿元。在此带动下,“减人、提效、保安”的效果进一步提升,全年累计转隶清退劳务派遣工7.96万人,取消夜班采掘作业煤矿436处。

“干活不能想着走捷径,决不能有一点侥幸心理”

开局良好,但“安全弦”不可放松。黄

玉治强调,安全发展理念不牢,违法违规行为屡禁不止、企业主体责任落实不到位、安全基础薄弱、监管监察能力不足等问题依然突出,当前还面临着采掘接续紧张系统性风险、增产保供阶段性风险、季节性周期性风险和能源矿产安全稳定供应、重大灾害日趋严重、矿山安全事故反弹等挑战。“下一步必须统筹好发展和安全,处理好治标与治本、执法与服务、监管与监察、督政与督企4个关系,以高水平安全服务矿山安全高质量发展。”

会议提出,推进关口前移,科学研判重大安全风险隐患,全面开展隐蔽致灾因素普查,深化重大灾害超前治理,严控重点时段、重点地区、重点企业安全风险,严防漏管失控。严格精准规范执法,集中开展非法盗采煤炭等资源安全整治、采掘接续专项监察和企业主体责任专项检查,持续推进“互联网+执法”,强化执法监督考核,着力提升监管监察质量等要求。

对照要求,多家矿井纷纷行动。“看完视频,更加认识到规范作业的重要性,干活不能想着走捷径,决不能有一点侥幸心理。”前不久,淮河能源集团煤业公司张集矿组织收看了“三违”剖析视频,综采一队职工刘传宝感触颇深。

“三违”即违章指挥、违章作业、违反劳动纪律。该矿安全监察科副科长沈强介绍,借助视频“天眼”,现已实现“重点时段、重点区域、重点环节、重点人群”的24小时全流程监管,并由专业的视频筛查人员及早发现、处置苗头。每周定期播放典型三违案例视频,开展警示教育。“现在主动询问的人多了,不时有人来查看违章情况,明显感觉到全矿上下越来越重视。尽管安全生产任务艰巨,但三违防控模式转变,降低了职工与监管人员的对立情绪,开创了齐抓共管的安全管理新局面。”

图片新闻

世界最高输电铁塔封顶



1月12日,江苏无锡高达385米的风城至梅里500千伏长江大跨越工程输电铁塔封顶,刷新世界第一输电铁塔高度的纪录。

据悉,该工程是江苏省境内新增的第五条500千伏过江通道,建成后每年将有约289亿度的清洁电能从长江北岸被送往长江南岸,可满足约800万户家庭的日常用电需求,显著提升长江两岸的能源互通互济能力,优化区域能源结构。

史俊/摄

汽车行业外资股比限制全面放开

国产新能源车竞争底气足

■本报记者 卢奇秀

产业格局将迎来新一轮调整

自主品牌的关键技术和运营水平显著提升,新能源汽车、智能网联汽车发展势头迅猛,这些变化为汽车行业放开股比限制奠定了基础条件。

工业和信息化部新闻发言人黄利斌早前在回答记者提问时表示:“放开外资股比限制是机遇和挑战并存。”

黄利斌说,一方面,随着全球范围内汽车产业电动化转型进程加快,国际知名汽车企业不断加大对华投资合作,有效推动我国配套产业链完善提升,促进技术进步,带动了就业与经济增长;另一方面,市场竞争必然更加激烈,创新能力不足、适应能力较差的企业将面临“出局”风险,兼并重组、优胜劣汰的进程可能加快。

此后,上海大众、一汽奥迪、华晨宝马、广州标致等一批合资车企应运而生。受益于这种“以市场换技术”的策略,股比限制在保护我国汽车自主品牌发展的同时,积极引进了国外先进技术和人才管理模式,对推动我国汽车产业从弱到强,培育整车制造体系和产品供应链发挥了重要作用。

目前,国内绝大多数合资企业经营状况良好,业内一直将其视为车企的“利润奶牛”。可以预见,若外方股比提升,将对汽车集团利润收益造成直接冲击。正因如此,业内人士认为,在巨大的利润数额面前,合资车企的股比争夺在所难免。从今年开始,我国汽车产业格局将迎来新一轮调整。

未来竞争重点在关键技术

值得注意的是,股比变动不是一个简单的数字,更关系着决策话语权和企业未来走向。

新能源汽车是大势所趋,被业内认为是未来车企下一个竞争高地。乘联会数据显示,2021年12月新能源乘用车国内零售渗透率已达22.6%,其中,自主品牌的新能

上接1版

在补偿方式方面,《办法》明确有偿电力辅助服务可通过固定补偿或市场化方式提供,且鼓励采用竞争方式确定承担电力辅助服务的并网主体。“过去灵活性改造的最大难点在于没有可持续的补偿机制。补偿过高会产生价格扭曲,政策不可持续;补偿太低又不能弥补火电灵活性改造的费用,起不到激励作用,阻碍新型电力系统的构建进程。”袁家海指出,《办法》通过引入市场化补偿机制,能够有效引导不同机组充分发挥灵活调节能力。

《办法》同时提出,补偿费用应由发电企业、市场化电力用户等所有并网主体共同分摊。在林伯强看来,“只有让终端用户分摊辅助服务成本,才能突破仅在发电侧内部分摊的‘零和’窘境,使得火电系统得以生存并实现高质量发展。”

袁家海亦认为,《办法》回归辅助服务的本质属性,为火电灵活性改造的成本疏导提出了根本解决之道。“辅助服务是电力系统的‘公共服务’,其受益对象是系统所有主体,归根结底是电力用户。将电力用户引入电力辅助服务市场,分摊相应成本,可极大缓解新型电力系统中发电侧的成本负担,从而提高发电侧灵活性改造积极性。”

火电将迎新机遇

灵活性持续增加将是贯穿“十四五”乃至“十五五”期间火电行业的主题。例如,2021年11月,国家发改委、国家能源局联合对外发布的《全国煤电机组改造升级实施方案》提出,“存量煤电机组灵活性改造应改尽改,‘十四五’期间完成2亿千瓦,增加系统调节能力3000—4000万千瓦,促进清洁能源消纳。”

“合理确定火电灵活性改造规模将是下一步的重要工作。”袁家海强调,要避免无序投资、过度改造浪费资金,应结合地区差异、机组特性、网架结构和资源分布等特点做出差异性决策,合理配置系统中灵活性改造机组规模和位置点。“可优先推进30万—60万千瓦亚临界机组的灵活性改造,让其通过主要参与辅助服务市场获取合理收益。”

有业内人士指出,未来伴随辅助服务市场机制逐渐完善,以及能源替代战略的逐步调整,煤电将进一步挖掘自身电力价值,在新型电力系统中获得新的发展机遇。

“未来新能源占比会越来越,考虑到低负荷运行期间煤耗上升、运维成本增加、设备老化速率提高,辅助服务补偿机制仍需要进一步完善,如此才能保障灵活性改造后机组参与辅助服务市场的合理收益。”袁家海认为,爬坡辅助服务还应区分为快速增加出力保障供应安全和快速降低出力接纳可再生能源,并制定相应的市场补偿机制。“随着制度的不断完善,火电的灵活性价值将会更充分地展现,这也能够为火电行业创造更多生存空间,助力新型电力系统的构建。”

记者证遗失声明

《中国能源报》张胜杰,因不慎遗失记者证,记者证编号:B11006866657187,特此声明记者证作废。

《中国能源报》社有限公司
2022年1月17日

国家发改委、商务部日前发布的《外商投资准入特别管理措施(负面清单)(2021年版)》明确,自1月1日起,取消乘用车制造外资股比限制以及同一家外商可在国内建立两家及两家以下生产同类整车产品的合资企业的限制。

这意味着,在我国汽车行业实施近30年的“外资企业持股50%比例上限”的政策红线全面退出历史舞台。中国汽车工业协会副总工程师许海东指出:“我国车企将直面更为激烈的市场竞争,但基于自主品牌已在未来竞争高地——新能源汽车领域占据先发优势,此时应对竞争已有较好底气。”

机遇和挑战并存

事实上,我国汽车行业外资股比限制早已明确退出时间表。2018年,国家发改委、商务部发布《外商投资准入特别管理措施(负面清单)(2018年版)》明确,对汽车行业分类型实行过渡开放,逐步取消了专用车、新能源汽车、商用车和乘用车的外资股比限制。

近年来,我国汽车行业市场持续放大,

源汽车渗透率达39%,而主流合资品牌的新能源汽车渗透率(仅有3.3%)。也就是说,合资车企在该领域的表现并不突出,而自主品牌已占据领先优势。

因此,在新能源汽车领域,与自主品牌合作已成为外资企业的优势选项。记者注意到,新一轮合资热已然兴起。比如,奔驰公司和浙江吉利控股集团成立合资公司,致力于新一代纯电智能汽车的研发;奥迪与中国一汽成立新能源合资公司,共同打造平台纯电动车型。

业内人士认为,自主品牌在市场营销、渠道管理、本土化方面的优势不可取代,且中外企业通过长期磨合已建立起相对稳定的合作关系,为双方在新能汽车领域进一步合作提供了宝贵的实践经验。新能源与智能网联汽车独立研究者曹广平表示,我国自主品牌车企在电动化以及智联化方面,已具有产品销量和技术水平上的先发优势,但并不是全面绝对领先,有些方面还较为落后。在他看来,未来市场竞争的重点是对关键技术的把控,并将其加速落实到产品应用上,以抢夺市场份额,这也更具现实意义。