

多地加紧建煤仓 供应兜底强保障

■本报记者 朱妍



图为湖北荆州煤炭铁水联运储配基地。

近日，四川省首个国家级煤炭储备基地——广安市高兴煤炭储备基地建设项目正式通过竣工验收，计划9月底整体投入运行。项目占地面积224亩，设计静态储煤能力60万吨，年吞吐量600万吨，被纳入国家区域性煤炭应急保障基地规划布局，未来将采用定制化生产、淡储旺用、调节季节差异及市场需求的生产模式，为川渝两地用煤提供应急保障。

储备能力建设是保供的重点内容，用好储备煤，有助于平抑区域性、季节性供需波动。除了广安，四川广元、河南西峡、湖南岳阳、宁夏宁东等地近期也在加快推进储煤基地建设。煤仓建起来后如何用得着，备受行业和社会关注。

■ 储备相当于调节器

我国整体上并不缺煤，大规模储备有必要吗？在中国煤炭建设协会副理事长兼秘书长徐亮看来，答案是肯定的。

徐亮告诉《中国能源报》记者，煤炭储备是公认的调节器，可配合市场需求进行动态调整，缺煤时释放存量，富余时加强存储。“其实十多年前，国家就提出建设储备基地，只是当时进度比较慢。大家认为，煤矿有选煤厂和储煤仓，中转地有煤场，电厂也有一定库存量，没必要单独建设储备基地。但经过这些年煤炭供需及价格波动，一会从紧一会从宽，变化起伏让行业深刻意识到储备煤的必要调节作用。市场供大于求，加强储备以促进平衡，煤价过快上涨，释放储备可平抑市场价格。”

在部分地区，新建煤仓已发挥作用。据湖北荆州煤炭铁水联运储配基地相关负责人介绍，该基地是浩吉铁路沿线投资

规模最大、中转能力最强的运输项目，向上连接晋蒙煤炭主产区，向下贯通湘鄂赣煤炭消费市场。截至8月1日，今年的煤炭中转量已达801万吨。

“基地散货静态堆存能力可达500万吨。在一期基础上，二期工程已开展前期工作，并纳入湖北省能源发展‘十四五’规划。全部建成后，这里将成为华中地区最大的煤炭应急储备供应保障平台。”该负责人透露。

除了在建项目，吉林、广东等省也在积极筹划储备工作。吉林省工信厅8月31日发文，确认2023年新增吉林东北热电厂有限公司等三个省级煤炭储备基地。《广东省推进能源高质量发展实施方案(2023—2025年)》提出，力争到2025年全省煤炭储备能力达到3300万吨，按照国家要求持续提升政府可调度煤炭储备能力，完成600万吨的政府可调度储备任务。

■ 建设不易管好更难

煤仓建起来，更要管好。在采访中，《中国能源报》记者听到下游电厂的担忧：“用煤紧张时，储煤基地跟我们一样要抢煤囤煤，谁来保证它们的供应？”“煤价波动是市场行为，谁知道基地会不会低价买进、高价卖出？”“在北方港口这样的中转地，煤炭运转更有优势，而在缺煤地区，效果有待待检验……”

煤炭行业专家、汾渭数字信息技术有限公司副总经理冯栋斌证实，这些疑虑不无道理。“2017年左右，建设储煤基地的呼声很高，但当时没能按预期发展，一个重要原因就是市场缺货，即便建起来，存煤也是难上加难。如今，煤炭市场形势发生了变化，

供应相对宽松，但还是要吸取经验教训，基地不光要建成，更得管理好，运营好。”

“很多时候，缺的不是基地，而是货源。基地建设主体若是生产企业，匹配货源尚且容易，港口、堆场等中转发运主体，货源也要自行解决。煤炭储备的初衷是在缺的时候释放存量，多的时候时加大储存，但实际上，往往是市场缺煤，储备更缺，市场煤多，储备也多，给储煤本身带来风险。”冯栋斌坦言，买煤存煤都是真金白银的投入，尤其是堆存环节，对企业而言是一笔不小的资金积压，客观上还会增加损耗。“规模越大，资金投入越多。存的时候市场行情上行，大家姑且还有积极性，但谁能保证后期不会砸在手里？”

另有储备基地负责人告诉《中国能源报》记者，由于煤炭现货易风化、变质，堆存不当还可能自燃，储煤不是围着不动，而要在规定时间内转移后再囤新煤。“来回倒腾

的过程，实际不挣钱。如何提升盈利和生存能力，对基地运营是一大考验。”

■ 产运储多方统筹协调

面对全球能源供应紧张、价格大幅上涨等复杂形势，建立健全能源储备体系，也是国家提出的要求。其中，加强煤炭储备能力建设作用是重要内容。那么，如何提升储备基地管理水平，让其发挥实实在在的作用？徐亮透露，目前国家级煤炭储备基地可获得相应财政补贴，一定程度上缓解资金压力。

徐亮认为，对于不同建设、运营主体的储煤基地，管理方式应各有侧重。“如果是国家级基地，建议由所在地的粮食和物资储备局牵头，负责日常管理、检查、督导等工作。由企业自建的储备基地，则要建立起一套科学合理的运转管理制度。比如以煤

炭生产企业为主体，自己首先要制定好调节、调度计划，根据产能情况、下游需求等，因地制宜实施系统调配。”

“煤炭有效供应以及消费、运输的季节性波动，都会影响煤炭储备的实际效果。”厦门大学中国能源政策研究院教授张博认为，煤炭储备能力涉及产业链多个环节，需要各方共同统筹协调。“建立健全煤炭资源储备管理与运行体制机制，严格按照批复，组织煤炭集中消费地、重要运输节点的储备项目建设，加强储备项目绩效评价，这是确保储备项目保质保量、如期建设运营的前提。”

有了基础，还得想办法调动企业的积极性。张博建议，可通过成立煤炭资源储备专项基金、撬动社会资本投入等方式，提高储备基地市场竞争力。“为确保储备供应，需要强化产、运、储多方流通环节管理，鼓励企业依法依规增加有效供给。”

中国石油收购普天新能源，打造“充电+”产业生态

油企跨界如何撬动充电桩市场？

■本报记者 渠沛然

加油站和充电桩，竞争双方正在融合。日前，中国石油收购普天新能源有限公司（以下简称“普天新能源”）100%股权。中国石油称，收购是其在充电领域的重要布局，有利于加油站进一步完善新能源网络，打造“充电+”产业生态，以及向“油气氢电非”综合能源服务商转型发展。

国务院办公厅今年6月印发的《关于进一步构建高质量充电基础设施体系的指导意见》（以下简称《指导意见》）明确，到2030年，基本建成覆盖广泛、规模适度、结构合理、功能完善的高质量充电基础设施体系，有力支撑新能源汽车产业发展，有效满足人民群众出行充电需求。巨大的市场吸引传统油气巨头跨界入局，而走出加油站网络的油气企业能否在充电桩赛道跑出竞争力？

■ 业务版图伸向新赛道

据《中国能源报》记者了解，目前中国石油正加快推进分布式光伏发电、充换电、氢能等新能源业务发展，以构建化石能源与清洁能源融合发展的“低碳能源生态圈”。截至上半年，该公司已累计建成光伏站（库）929座、充电站495座、换电站37座、加氢站15座、综合能源服务站43座。企查查显示，普天新能源是国内充电

桩市场的“国家队”，也是国内最早开展充电业务的央企，在车辆技术、动力电池、充电设备、碳交易及增值服务等领域均有布局，但其经营情况并不好，目前仍处于亏损状态。

中国石油大学（北京）经济管理学院教授孙仁金表示，此次中国石油收购普天新能源，可以借助其较大的充电桩规模跻身市场，普天新能源也可以由此盘活资产。

今年以来，中国石油在新能源领域布局动作不断。例如今年6月，其牵手五粮液联合成立四川中新绿色能源公司，经营范围就包括充电桩销售、新能源汽车换电设施等。

其实，早在2016年，中国石油就曾与一汽集团签署战略合作协议，拟在互联网汽车及新能源汽车领域开展合作，其中包括充电业务在加油站的试点和推广等项目。2018年，中国石油还与中国资源交通集团签订协议，取得超过840家石油加油站的充电站建设与经营权。

“这些项目的充电业务多以试点和示范项目为主，并没有大规模铺开。”油气行业资深从业者张一翼说。

针对此次收购，中国石油相关负责人也表示，未来三年公司将抓住新能源产业发展窗口期，完成充电桩业务在全国的战略布局，力争进入充换电头部企业行列。

■ 补短板仍有挑战

“电动汽车极速成长，以油站为中心的非油业务挑战越来越多，但成品油销售还会持续很长时间，非油业务必须到加油站外寻找增长点。中国石油、中国石化的资源优势使其都有属于自己的机会，特别是资源更完整的中国石油。”张一翼说，“但如果汽车不再加油，充电场景其实很难在现有加油站展开，因为站内空间不足，无法留存大量车辆，充电业务很难走到加油站外。”

目前，全国充电桩总量约690万个，其中220万个是公共充电桩，其他470万个是随车配装的私人充电桩。“当油企走出加油站，集中的天然流量优势荡然无存，只能寻找部署充电桩的地方。显然，其目标也是公共充电桩。”张一翼坦言，但在公共充电桩领域，资本、品牌实力都占绝对优势的能源央企并不占优势。

数据显示，目前在公共充电桩市场，特来电以44万个充电桩居首位，星星充电以40万个位居第二，云快充以36万个位居第三。“即使是国家电网下属的国网充电也仅排在第四，第八名南方电网有7.3万个，普天新能源目前约有2万多个，不太具备规模优势。”张一翼指出。

有业内人士统计，中国石油要跻身头部充电企业行列，充电桩数量至少要迈上

10万个级别，收购普天新能源后仍需再增长3倍多。“这对中国石油来说是笔好生意吗？”张一翼道出疑虑，“比如中国停车场的管理也零散，能源央企无法以‘结构化’的方式搞定大块市场资源，而蚂蚁啃骨头似的作战，显然民营企业更有优势。要改变当前充电桩行业盈利难的尴尬局面，需要在商业模式方面有全新思考和坚决的行动，系统性的创新是唯一破局之道。”

孙仁金表示，中国石油入局充电桩确实有点晚了，但也不必过于悲观。“只有充电桩也不一定玩得转，背后还需要管理系统，并将电和车联网，同时还可以实现调峰，这样看，中国石油具备实力。在其三步走计划中，收购‘游得慢的鱼’只是其中一步，未来通过实力逐步做大新能源版图，才是转型的最终目标。”

■ 深耕细分领域有空间

中国电动汽车充电基础设施促进联盟副秘书长全宗旗向记者提供了一组数据——2020年之前，我国新能源车销量每年基本在100万左右，且八成都是运营车辆。2021年，新能源汽车销量350万辆，2022年680万辆，今年预测在900—1000万辆，而且超过80%是私家车。“随着新能源汽车发展，车型逐步细

分，比如出租车、网约车、私家车、物流、客车、重卡等，不同车型出行场景、充电需求也不同，因此需要的充电设备或换电设备也不同。”全宗旗表示，“比如高速路出行，车主希望充电像加油一样快，那就需要更大功率的充电桩和基础设施在投建，而在商超等停留时间较长的地方，会配备一定比例的直流桩和交流桩，而社区充电肯定是以交流慢充为主。”

《指导意见》提出，按照科学布局、适度超前、创新融合、安全便捷的基本原则，进一步构建高质量充电基础设施体系。对此，孙仁金表示：“对中国石油这样资金实力雄厚的企业来说，未来抗风险能力也较强。虽然充电桩市场存在盈利难的现实困境，但新能源汽车发展空间巨大，充电基础设施还会迎来爆发式增长。”

“比如，南方的充电桩市场解决了0到1的建设问题，目前正重点解决从1到100的高质量发展和服务建设问题，而北方充电桩市场还在解决0到1的建设问题。发展步调不一致，也意味着市场潜力仍在。”全宗旗认为，“社区、高速公路、乡村、商超、旅游目的地这些细分场景的充换电设施建设远远不足，一线城市中心建设基本能覆盖，而偏远地区还远不能满足车主需求。”

“其实，现在很多跨界企业入局充电桩领域，比如房地产商、能源巨头和很多车企都在积极布局充换电基础设施，他们将成为基础设施网络中补充的一部分。”全宗旗说，“随着未来几年新能源汽车保有量、渗透率越来越高，有品质、有服务的场站也会越来越多。未来的高质量包含高品质、高维护、高服务等维度，如何为车主提供更好、更高效的服务十分重要。紧盯细分领域深耕市场，能源巨头跨界入局仍然大有可为。”

浩吉铁路万吨重载列车累计运煤超1342万吨



■ 图片新闻

9月11日，满载煤炭的71451次列车从陕西靖边东站驶出，开往湖北襄阳北站，标志着浩吉铁路今年以来已累计开行万吨重载列车突破800列，“北煤南运”大通道作用凸显。

浩吉铁路万吨重载列车自2022年开行以来，已累计发车1666列，完成煤炭运输1342.7万吨，对加大陕蒙地区电煤运输力度发挥了积极作用。图为浩吉铁路上运行的运煤重载列车。

国铁西安局/供图

本报讯 浙江省日前发布的《浙江省推动新能源制造业高质量发展实施意见(2023—2025年)》(以下简称《意见》)提出，到2025年，形成年产150GW光伏电池及组件、5GW风电整机及零部件、100GWh储能电池、5000套以上氢燃料电池装备的生产制造能力，全省规模以上新能源制造业产值达到8000亿元。

《实施意见》明确，2023—2025年，浙江新能源制造业的发展方向主要为光伏、风电、储能、氢能、核电关联以及其他新能源。其中，培育新能源领域“浙江制造”省级特色产业集群核心区6个、协同区6个，营收超百亿元企业突破20家，专精特新“小巨人”企业50家、单项冠军企业15家左右。

此外，围绕新能源重点领域建成省级以上各类创新载体50家以上，组织实施一批关键核心技术协同攻关项目、产业链协同创新项目，协同推进一批“卡脖子”技术产业化应用。全省光伏、风电、储能、氢能等新能源应用场景不断丰富，建成一批源网荷储、光伏建筑一体化等示范应用项目，光伏、风电累计装机规模突破4000万千瓦。(浙讯)

浙江明确新能源制造业三年发展目标