

战略决策提出30周年

安全高效煤矿建设成就亮眼

■本报记者 仲蕊

“30年来，安全高效煤矿实现了从‘星星之火’到‘燎原之势’的全面铺开。一座座‘小而精’‘富而美’的煤矿落地生根。我们的‘朋友圈’越来越大。”近日，中国煤炭工业协会副会长孙守仁在煤炭工业安全高效煤矿建设30周年暨高质量发展推进会上表示。

守住安全生产底线，还要追求安全高效高质量开采——随着建设现代化煤矿成为煤炭工业新的发展目标，煤炭行业面临越来越高的要求。与会专家认为，30年来，安全高效煤矿取得显著成果的同时，新形势下建设什么样的现代化煤矿以及如何建设，成为安全高效煤矿发展的必答题。

煤炭生产力水平整体跃升

1992年，原煤炭工业部作出了开展高产高效矿井建设的战略性决策，正式拉开了安全高效煤矿建设的序幕。

“30年来，安全高效煤矿从首批12处，到2001年突破100处，再到2022年达到1146处，从起初的晋冀鲁蒙苏5个省区延伸到20个产煤省区，从晋陕蒙主产区到云贵川复杂难采区，更多世界一流的大型现代化煤矿脱颖而出。”孙守仁表示，如今，安全高效煤矿产能规模已突破31亿吨，占全国煤炭产量的70%以上。

从曾经的谈煤色变，到如今安全发展理念深入人心，我国煤矿安全生产已实现明显好转。孙守仁指出，全国煤矿百万吨死亡率从1992年的5.4下降到2022年的0.054，安全高效煤矿的百万吨死亡率由2006年的0.063下降到2021年的0.00069，安全发展水平达到世界先进。

在此基础上，煤炭生产力水平得到显著提升。孙守仁指出，2022年，1146处安全高效煤矿平均月综合单产16.56万吨，原煤工效16.77吨/工，均约为国有重点煤矿的1.9倍。年产量超过百万吨的采煤队683个，其中9个采煤队年产量超过1000万吨。

中国煤炭工业协会会长梁嘉琨表示，安全高效煤矿30年的建设发展成就是煤炭行业“自信、自强、自觉”的有力证明。从全国首批12处到现在建成1146处安全高效煤矿，这份亮眼的成绩单印证了煤炭工业整体素质的显著提升。

如何建设现代化煤矿是必答题

“新时代安全高效煤矿的现代化建设，已不再是简单安全高效生产的现代化，也不仅仅是千万吨级的现代化，更不能单纯以安全好不好、效益优不优、工效



我国西煤东运、北煤南运的重要枢纽港口黄骅港。 国能黄骅港务/供图

高不高等标准去衡量，它将是行业全产业链共赢的现代化，是煤炭全生命周期协同的现代化，是煤炭全生产要素融合的现代化。”孙守仁说，当前，我们正聚焦新型工业化发展要求，完整、准确、全面贯彻新发展理念，践行能源安全新战略，推动煤炭工业高质量发展。

“作为我国能源安全的压舱石，煤炭工业的现代化是国民经济持续稳定发展的重要保障，也是国家全面实现现代化的有力支撑。”梁嘉琨强调，面对新时代、新使命，煤炭行业在发挥兜底保障作用的同时，必须坚定不移走安全、高效、绿色、智能的高质量发展之路。建设安全高效煤矿是继续做好煤炭这篇大文章的关键，要加快推进安全高效煤矿的数字化、智能化发展，以新的奋斗姿态向新的更高目标迈进。

值得关注的是，部分煤炭企业在安全高效矿井建设方面已取得显著成就。山西省能源局煤炭处处长毛晓文表示，当前煤炭行业已经到了新阶段，面临新形势，近年来，我们一直致力于发挥煤炭在能源安全中的兜底保障作用。“安全高效煤矿是山西煤炭先进产能的主力军，截至目前，山西省安全高效煤矿达589处，已累计

建成78座智能化煤矿和1316处智能化采掘工作面。”

“新时期，潞安化工集团承担‘能源安全保供、煤炭清洁高效利用、转型发展蹚新路’三大使命，系统构建以‘强煤优化育新’为特征的现代产业体系。建设现代化煤矿，要坚定绿色智能目标导向，不断探索新技术，扎实做好煤炭清洁高效利用，推动能源转型。”潞安化工集团副总工程师赵洪亮表示。

艰苦奋斗，不断实现超越

需要注意的是，新时期安全高效煤矿要迈向更高质量、更高水平、更高层次，需要化解和处理的矛盾和挑战还有很多。

孙守仁指出，目前，企业间、区域间安全高效煤矿发展差距较大。山西、内蒙古、陕西、安徽、河北等省区的安全高效煤矿数量占到全国的92%，民营安全高效煤矿占比不足30%，120万吨以下煤矿占比不足10%。

面向更高质量建设，煤矿还需实现全面共享发展。孙守仁认为，当前，煤炭行业利润持续向优势企业集中，一些资源条

件差、开采历史久、社会负担重、转型发展难的老矿亟需各方面关注和支持；同时，安全高效煤矿上下游产业链条发展还不平衡，地勘、制造、洗选、设计、建设等产业利润率不足6%；发展成果还不能满足职工对美好生活的需要，职工物质与精神文化还不协调。数据显示，2013年到2021年间，安全高效煤矿年均利润增长率7.2%，职工年均收入增长率4.7%，低于社会同期城镇单位就业人员9.5%的年均收入增长率。

“未来，我们要紧紧围绕‘到2035年基本实现新型工业化’这一宏伟目标，高标准、高品质打造‘经济效益好、资源消耗低、生态治理好、科技含量高、安全有保障’的中国式现代化煤矿样本。”孙守仁说。

“建设安全高效煤矿是煤炭行业艰苦奋斗不断超越自我的探索之路，也是提升煤炭人社会形象实现人生价值的重要途径。”梁嘉琨指出，安全高效煤矿的建设发展史，是一部致力于改变煤炭工业落后面貌，实现煤炭工业现代化的奋斗史，更是一部服务国家大局，与经济社会发展同频共振的改革史，要感恩时代的突飞猛进，感谢行业的共同努力。

我国加快建立产品碳足迹管理体系

本报讯 11月22日，国家发改委、工信部、市场监管总局、住房城乡建设部、交通运输部等部门对外发布《关于加快建立产品碳足迹管理体系的意见》(以下简称《意见》)提出，推动建立符合国情实际的产品碳足迹管理体系，完善重点产品碳足迹核算方法规则和标准体系，建立产品碳足迹背景数据库，推进产品碳标识认证制度建设，拓展和丰富应用场景，发挥产品碳足迹管理体系对生产生活方式绿色低碳转型的促进作用，为实现碳达峰碳中和提供支撑。

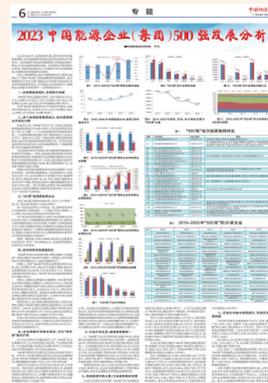
《意见》提出的主要目标为：到2025年，国家层面出台50个左右重点产品碳足迹核算规则 and 标准，一批重点行业碳足迹背景数据库初步建成，国家产品碳标识认证制度基本建立，碳足迹核算和标识在生产、消费、贸易、金融领域的应用场景显著拓展，若干重点产品碳足迹核算规则、标准和碳标识实现国际互认；到2030年，国家层面出台200个左右重点产品碳足迹核算规则 and 标准，一批覆盖范围广、数据质量高、国际影响力强的重点行业碳足迹背景数据库基本建成，国家产品碳标识认证制度全面建立，碳标识得到企业和消费者的普遍认同，主要产品碳足迹核算规则、标准和碳标识得到国际广泛认可，产品碳足迹管理体系为经济社会发展全面绿色转型提供有力保障。

国家发改委有关负责人介绍，产品碳足迹属于碳排放核算的一种，一般指产品从原材料加工、运输、生产到出厂销售等流程所产生的碳排放量总和，是衡量生产企业和产品绿色低碳水平的重要指标。近年来，一些国家逐步建立起重点产品碳足迹核算、评价和认证制度，越来越多的跨国公司也将产品碳足迹纳入可持续供应链管理要求。《意见》的印发实施，将有利于推动产业升级，助力企业节能降碳；有利于促进绿色消费，扩大低碳产品供给；有利于妥善应对贸易壁垒，提升我国外贸产品竞争力。(陈伟伟)

重点推荐

海辰储能：创新穿越行业周期

“石油王国”的能源发展新途径



2023中国能源企业(集团)500强发展分析 (详见6-7版)

北京、深圳等15城列入试点城市

公共领域车辆加速全面电动化

■本报记者 杨梓

推动公共领域车辆电动化是推进汽车行业节能减排、加快实现“双碳”目标的重要环节。日前，工信部、交通运输部等8部门印发了《关于启动第一批公共领域车辆全面电动化先行区试点的通知》(以下简称《通知》)，确定北京、深圳、成都、重庆、郑州等15个城市为此次试点城市，鼓励探索形成一批可复制可推广的经验模式和模式，为新能源汽车全面市场化拓展和绿色低碳交通运输体系建设发挥示范带动作用。

业内人士认为，《通知》力度大、范围广，为我国公共领域车辆电动化进程按下了“加速键”。

示范带头作用强

首批试点城市分别为北京、深圳、重庆、成都、郑州、宁波、厦门、济南、石家庄、唐山、柳州、海口、长春、银川、鄂尔多斯。根据《通知》，此次新能源汽车推广将聚焦公务用车、城市公交车、环卫车、出租车、邮政快递车、城市物流配送车、机场用车、特定场景重型货车等领域，推广数量预计超过60万辆；充电基础设施方面，将建成超过70万台充电桩和0.78万座换电站。

全面电动化试点为何首先聚焦在公共领域车辆？中国汽车流通协会新能源汽车分会秘书长章弘表示：“公共领域车辆数量多、使用频率高，燃油消耗和污染排放总量大，通过推进公共领域车辆电动化，可有效实现节能减排和降低车辆使用成本。同时，不少居民乘坐公交、出租车等频率较高，试点将为提升市民环保意识起到积极促进作用。”

事实上，我国推行公共领域用车电动化布局已久。早在2009年，国家四部委共同启动“十城千辆”示范运营，开启了公共领域车辆电动化转型之路。2020年，国务院办公厅印发的《新能源汽车产业发展规划(2021-2035年)》明确，到2035年我国公共领域用车将全面实现电动化。

“在我国新能源汽车发展历史上，已多次在公共车辆领域推进电动化，这开启了我国新能源汽车产业走上先发展道路的序幕。近年来，已在应用场景、车辆需求、技术要求、资金投入、车辆运营、设施建设、数据监管、队伍建设、难点攻关等方面积累了很多成功经验。”新能源与智能网联汽车独立研究者曹广平说。

同时，根据《通知》预期目标，通过公共领域车辆全面电动化试点，新技术新模

式发展将取得积极成效，智能有序充电、大功率充电、换电等加快应用，V2G、光储充放等车网融合技术示范效果良好，智能网联汽车技术有提升且示范规模逐步扩大，新能源汽车碳交易、绿色电力交易实现新突破，关键零部件国产化率逐步提升并实现上车应用。

试点城市各具特色

在章弘看来，试点城市将带动本地区绿色消费、加快产业升级，并促进新能源汽车与能源、交通等深度融合，提高产业综合竞争力。记者注意到，首批15个试点城市各具特色，产业基础均较好、应用场景多样、发展潜力大。例如，深圳电动化水平居全国首位，郑州是国家综合交通枢纽且物流车电动化潜力大，唐山换电模式全国领先，鄂尔多斯风光绿色能源丰富且重卡电动化潜力大。

值得一提的是，东北地区冬季气候寒冷，作为试点城市的长春在冬季推广新能源汽车更具意义。曹广平认为，试点城市和区域分布越广，试点发挥的作用才越大。“比如在不同气候、地形、场景中，能够试验出来的效果更为多样明显，有利于产

品开发和技术改进。”

“在首批入围城市中，南方城市有7个，北方城市有8个。这背后，其实也有着破解北方地区新能源汽车推广难题的考量。这15个试点城市能够代表一些特定场景，比如说严寒地区、港口城市、西部地区等都有代表性，国家出台示范城市也是鼓励大家去尝试新能源汽车在各种应用场景的推广与应用。”章弘表示，每个试点城市在推广数量、产品技术等方面都不尽相同，都将直接带动电动汽车的研发、生产和销售，促进上下游产业链的发展，同时，对充电基础设施及智能网联建设也有很好的推进作用。

车辆运维不可忽视

在业内人士看来，推进公共领域车辆电动化是实现“双碳”目标、推进能源转型的重要一步。数据显示，今年1-10月，我国新能源汽车市场占有率已达30.4%，但公共领域车辆电动化渗透率仅为10%左右，仍落后于全行业。



下转16版