

2023年实现“10个全国第一”,保障29个省份能源需求 内蒙古能源产业势强劲足

本报 记者卢奇秀报道 记者日前从内蒙古自治区能源局获悉,2023年,内蒙古能源工作交出亮眼成绩单:煤炭保供量及外送量、电力总装机及新增装机、新能源总装机及新增装机、总发电量及外送电量、新能源发电量、煤制气产能实现“10个全国第一”,保障了29个省份能源需求。

“10个全国第一”正是过去一年内蒙古能源工作紧抓快干、势强劲足的生动写照。内蒙古自治区能源局相关负责人介绍,2023年,全区煤炭产量12.2亿吨,完成国家电煤中长期合同任务9.45亿吨,占全国任务总量的36%;全年外送电量3065亿千瓦时,连续19年居全国第一;原油产量达289万吨,同比增长17%;全区天然气产量309亿立方米,同比增长0.8%,连续两年突破300亿立方米。

加快传统能源产业转型升级,大力发展绿色能源,内蒙古“风光”无限:2023年,全区全年新能源项目完成投资近1700亿元,增长33%;新增装机规模超3100万千瓦,增量创历史新高;新能源装机总规模达到9323万千瓦,占电力总装机的43%;新能源发电量达到1665亿千瓦时,同比增长25%,占总发电量的22%。

近年来,内蒙古抢抓氢能产业发展机遇,系统规划布局,大力推进可再生能源制

氢项目和氢能基础设施建设,构建氢能产业链上下游集中集聚发展新格局。目前,全区正在推进风光制氢一体化项目39个,制氢能力达85.5万吨/年,其中,已建成项目3个,制氢能力2.38万吨/年。2023年6月29日,鄂尔多斯市准格尔旗纳日松光伏制氢产业示范项目产出第一方氢气,成为全国首个万吨级新能源制氢项目。

储能规模化发展初见成效。“十四五”期间,内蒙古规划新型储能装机规模达1000万千瓦以上,占全国规划目标的1/3,领先其他省份。截至2023年底,全区储能装机规模354万千瓦,跃居全国第二,较第一名仅差44万千瓦。

能源产业是内蒙古起家的产业,更是当家的产业,只应做大做强,不能做小做去。内蒙古自治区能源局相关负责人向记者表示,内蒙古紧紧围绕国家重要能源和战略资源基地的战略定位,全力推进2024年能源工作稳中有进、稳中向好高质量发展。

以保障国家能源安全为目标,全力做好保供工作。2024年,确保全区在产煤矿总产能稳定在12亿吨以上,煤炭产量达到12.2亿吨左右,保障煤炭稳定供应。立足保障油气安全,持续推动增储上产,围绕鄂尔多斯盆地和河套盆地,着

力推动苏里格气田增产、巴彦油田上产等重点勘探开发项目实施,提高已探明未开发储量的有效动用,做好老油气田稳产和新区块建设,力争原油年产量达到300万吨以上,天然气年产量稳定在310亿立方米左右。煤制油产量稳定在110万吨左右,煤制气产量达到33亿立方米以上。

“我们预计,2024年上半年内蒙古新能源装机规模将突破1亿千瓦,居全国第一;下半年内蒙古新能源装机规模将超过火电,可再生能源装机规模超过四川和云南,实现越位升级,可再生能源装机规模居全国第一。”内蒙古自治区能源局相关负责人表示。

据悉,内蒙古已经获批的库布其中北部、库布其南部、乌兰布和及腾格里4个“沙戈荒”大型风电光伏基地项目,总规模4800万千瓦,占全国批复总规模的43%。4个“沙戈荒”大型风电光伏基地项目全部实施后,内蒙古电力外送能力将突破1亿千



瓦时,居全国第一。

内蒙古正加快推动跨省跨区输电通道及配套汇集工程建设,力争国家第一、第二、第三批大型风电光伏基地配套汇集工程于2025年底前建成投产。同时,进一步推动蒙西至京津冀、库布其至上海、乌兰布和至京津冀、腾格里至江西直流通道及配套汇集工程前期工作,力争“十四五”开工建设,“十五五”建成投产。

氢能方面,2月,内蒙古自治区能源局、应急管理厅、工信厅联合发布《关于加

快推进氢能产业发展的通知》,允许可再生能源制氢项目不进化工园区和无需取得安全生产许可,解决了风光制氢一体化项目进不了化工园区的瓶颈问题。下一步,内蒙古将尽快印发氢能产业安全管理办法,保障氢能产业安全发展,同时研究制定全区输氢管网规划布局。

此外,内蒙古将全力推动储能项目建设,统筹推进压缩空气、液流电池、钠离子电池、重力、热储能等多元化新型储能技术示范,实现各类新型储能共同发展、优势互补、协调运行。

制造业绿色发展添政策“东风”

■本报记者 李玲

工信部等七部门日前联合发布的《关于加快推动制造业绿色化发展的指导意见》(以下简称《指导意见》)提出,加快传统产业绿色低碳转型升级,推动新兴产业绿色低碳高起点发展、培育制造业绿色融合新业态、提升制造业绿色发展基础能力。

《指导意见》明确,到2035年,制造业绿色发展内生动力显著增强,碳排放达峰后稳中有降,碳中和能力稳步提升,在全球产业链供应链绿色低碳竞争态势凸显,绿色发展成为新型工业化的普遍形态。

■ 2030年绿色工厂产值占比超四成

推动制造业绿色发展,传统产业的绿色低碳转型升级是首要任务。《指导意见》提出,推进传统产业绿色低碳优化重构、绿色低碳技术改造,引导区域绿色低碳化布局。

具体到产业用能,《指导意见》指出,构建清洁高效低碳的工业能源消费结构,实施煤炭分质分级清洁高效利用行动,有序推进重点用能行业煤炭减量替代;鼓励具备条件的企业、园区建设工业绿色微电网,推进多能高效互补利用,就近大规模高比例利用可再生能源;加快推进终端用能电气化,拓宽电能替代领域,提升绿色电力消纳比例。推进绿氢、低(无)挥发性有机物、再生资源、工业固废等原料替代,增强天然气、乙烷、丙烷等原料供应能力,提高绿色低碳原料比重。

传统产业之外,新兴产业绿色低碳高起点发展也至关重要。《指导意见》要求,聚焦制约新兴产业绿色发展的瓶颈环节,加快补齐短板弱项,着力解决新兴产业可持续发展后顾之忧。着力锻造绿色低碳产业长板优势,提高绿色环保、新能源装备、新能源汽车等绿色低碳产业占比,谋划布局氢能、储能、生物制造、碳捕集利用与封存(CCUS)等未来能源和制造产业发展。

《指导意见》明确,到2030年,各级绿色工厂产值占制造业总产值比重超过

40%。鼓励绿色工厂进一步深挖节能降碳潜力,创建“零碳”工厂。

中国电子信息产业发展研究院节能环保研究所副研究员莫君媛在接受《中国能源报》记者采访时指出:“《指导意见》明确了制造业绿色化发展在推进新型工业化、建设现代化产业体系中的战略定位,以‘锻造产业绿色竞争新优势’为主线,提出加快传统产业绿色低碳转型升级、推动新兴产业绿色低碳高起点发展、培育制造业绿色融合新业态3大路径,通过健全技术、政策、标准、标杆四大体系提升制造业绿色发展基础能力。”

■ 绿色新动能持续增强

事实上,在碳达峰碳中和目标推动下,我国制造业绿色化转型新动能持续增强,绿色发展成效显著。

“近年来,我国以创建绿色工厂、开发绿色产品、建设绿色工业园区和构建绿色供应链为牵引,积极推动传统产业绿色低碳改造升级,全面推行绿色生产方式,大力发展绿色低碳产业,不断提高能源资源利用效率和清洁生产水平,推动工业绿色低碳发展取得积极成效。”莫君媛表示,“一是产业结构朝着绿色低碳方向持续优化;二是绿色制造和服务体系不断完善;三是绿色低碳领域未来产业发展前景凸显;四是能源资源利用更加高效;五是绿色融合新业态加快发展。”

数据显示,我国先进制造业比重持续提升。2023年,我国高技术制造业、装备制造业增加值占规模以上工业增加值比重分别达到15.7%和33.6%。与此同时,绿色装备和产品供给进一步增强,2023年,新能源汽车产销分别完成958.7万辆和949.5万辆,连续领跑全球,动力电池产量占全球60%左右,光伏产业链主要环节产量连续多年保持全球第一。

工信部相关负责人在总结我国2023年工业和信息化发展情况时指出,2023年工业绿色低碳高质量发展成效显著,绿色新动能持续增长,累计培育国家层面绿色工厂超5000家,绿色工业园区近

400家,绿色供应链管理企业超600家。

“当前,氢能、新型储能等在工业领域的应用场景不断拓展。首个万吨级绿氢产业化示范项目建成投产,钢铁行业首套百万吨级氢基竖炉点火投产,新型储能累计装机超31GW。”莫君媛介绍,“绿色设计、绿色供应链等服务型制造模式加快推进应用。数字化赋能绿色化水平提升效果明显,‘5G+工业互联网’率先在钢铁、采矿等10个重点行业领域探索形成一系列典型应用场景,促进企业提质增效降本增效。”

■ 政策标准全力“护航”

在莫君媛看来,尽管成效显著,但当前我国制造业绿色化发展仍面临一些问题。“从国内来看,制造业规模决定了我们的资源消耗和排放量大,资源环境约束约束突出,各地区、各行业的绿色转型进程和面临的问题都不相同,一些绿色低碳关键技术尚未完全掌握等。从国际来看,绿色低碳领域的国际规则面临重塑,对经贸合作和产业竞争提出新挑战,增加了我国绿色低碳转型的成本和难度。”

莫君媛认为:“工业绿色低碳转型的关键和难点在于钢铁、有色、石化化工、建材等传统行业,但是传统并不意味着落后,这些产业的能耗、排放总量更多是由产业特性及规模总量所决定,这些产业都可以通过优化产品结构和生产力布局、转变生产方式、提升产业发展层级,在绿色转型中‘脱胎换骨’,实现高质量发展。”

值得注意的是,《指导意见》在相关基础支撑上也给予明确,全力“护航”制造业绿色转型发展。《指导意见》要求完善绿色化政策体系,以精准、协同、可持续为导向,完善支持绿色发展的财税、金融、投资、价格等政策,创新政策实施方式,逐步建立促进制造业绿色化发展的长效机制。同时,健全绿色低碳标准体系,强化标准顶层设计和规范性管理,推动各级各类标准衔接配套,加强标准贯彻实施和应用评估。

商用车新能源化如何提速?

■本报记者 杨梓

为加快推动全省中重型商用车新能源化,近日,四川省经信厅等4部门联合印发《四川省新能源中重型商用车推广应用若干措施(2024—2027年)》(以下简称《若干措施》)。《若干措施》明确,到2027年,四川省中重型商用车新能源化率突破10%,新增和更新的公交车中新能源汽车比例超过90%。

为推进交通领域节能降碳,提升公路交通清洁化水平,近年来我国乘用车新能源化快速推进。但作为公路碳排放大户的商用车,新能源化转型较为迟缓。在业内人士看来,面对成本、技术等重重挑战,商用车新能源化转型亟需按下“加速键”。

■ 重点行业清洁运输持续推进

“事实上,我国车辆新能源化发展恰是率先从商用车领域启动。2009年我国开始推行‘十城千辆’时,主要着力点是大巴、城市公交,以及专用车、垃圾车等。目前,不同于新能源乘用车在东南沿海地区的较快普及,新能源中重型卡车在成都、郑州、长沙、武汉等城市的推广和应用步伐很快。”中国汽车流通协会商用车专委会秘书长钟渭平告诉《中国能源报》记者。

《若干措施》提出,结合重点行业企业运输车辆管理要求,加快火电、钢铁、煤炭、焦化、有色、水泥等行业和物流园区新能源中重型货车推广。推动地方打造零碳道路运输线路、零碳货运枢纽(物流园区)和近零碳工地,有关车企企业按程序可纳入重污染天气应急白名单管理。

近年来,我国重点行业清洁运输车辆持续推进。早在2019年4月,生态环境部等5部门联合印发的《关于推进实施钢铁行业超低排放的意见》就提出,自2022年起进入钢铁企业的铁精矿、煤炭、焦炭等大宗物料和产品采用铁路、水路、管道或管状带式输送机等方式运输比例不低于80%;达不到的,汽车运输部分应全部采用新能源汽车或达到国六排放标准的汽车。

2023年12月,国务院发布的《空气质量持续改善行动计划》明确,在火电、钢铁、煤炭、焦化、有色、水泥等行业和物流园区推广新能源中重型货车,发展零排放货运车队。

在钟渭平看来,率先在钢铁行业实行的超低排放要求对于商用车新能源化发展起到巨大推动作用。“目前我国已在钢铁运输环节实现低排放,国五及国五以下车辆基本退出,正逐步推进纯电动以及国六标准车辆的普及应用。在钢铁行业试点成果不错的情况下,目前已向水泥、建筑等更为细分的高排放行业推进。”

■ 双重原因导致市场渗透率偏低

不过,在受访的业内人士看来,相较于新能源乘用车,我国商用车新能源化发展仍处于初级阶段。数据显示,

2023年新能源商用车销售44.7万辆,同比增长32.3%,市场渗透率仅为11.1%,远低于新能源乘用车超30%的渗透率。

“目前新能源商用车的应用主要集中在城市公交车、物流车等。相较于燃油车,新能源商用车成本较高、价格较贵,续航里程有限,技术水平与传统燃油车还有差距,导致整体渗透率比乘用车低很多。”沃达福数字汽车国际合作研究中心主任张翔对《中国能源报》记者表示。

“运营一辆重卡的衍生成本往往是车辆售价的好几倍。”钟渭平表示,新能源重卡渗透率不足一方面缘于技术壁垒较高,另一方面又与运营成本偏高密切相关。

在业内人士看来,购车用车方面的优惠对于新能源商用车推广普及至关重要。同时,在某些城市也需通过培育市场进行相应的技术试点。

《若干措施》明确,支持市(州)开展换电、燃料电池汽车项目试点示范,加大新能源中重型商用车推广应用力度。鼓励新能源商用车生产企业通过提高产线自动化和智能化水平、提升关键零部件国产化率等方式,降低生产制造成本和终端售卖成本,提高购买使用新能源中重型商用车的吸引力;要针对相关车辆,出台省内高速公路差异化收费政策。这将进一步降低新能源商用车全生命周期使用成本,营造更好的推广应用环境。

■ 要充分发挥研发的“火车头”作用

中国电动汽车百人会副理事长兼秘书长张永伟曾预测,依托公共领域全面电动化、绿色货运配送、换电模式应用试点、燃料电池城市群等示范工程,预计2024年新能源商用车将“量”“率”双增,销量突破60万辆,渗透率达15%。同时,商用车新能源化智能化生态将进一步从以车辆为中心向以运营为中心转变,形成集产品、货源、运力、基础设施、能源多元化的服务生态。

“新能源商用车流通体系建设、商业模式建设还需迭代。目前这一产业的制造能力很强,但位于产业链两端的研发和流通能力及商业模式偏弱,尤其需要围绕商业模式的变化完善相应法律法规。”钟渭平认为。

要加快我国新能源商用车的普及应用,钟渭平认为,研发是第一要素,在产业链中起到“火车头”作用。企业要加大研发力度。

同时,相关政策能否给用户带来直接便利和优惠条件,对推动行业发展至关重要。“加快出台实施商用车积分政策,同时以应用场景或实际应用过程中的减排效果进行奖励,能够补贴用户在使用中的部分成本,有利于使用新能源商用车的企业‘轻装上阵’,避免亏损。”在钟渭平看来,要加快推进以“买”为节点转向以“用”为线条,相关政策更应注重商用车优惠,在路权方面给予新能源商用车更多支持,进一步推动新能源商用车普及。

