“两交一直”工程昨正式开工

特高压电网进入大规模建设新阶段

本报讯 记者李予阳 许凌报道：11月4日上午10时15分，国家“西电东送”重要工程——宁东—浙江特高压直流工程正式启动，这是宁夏第二条电力外送通道。

当日，总投资683亿元的“两交一直”特高压工程正式开工。3项工程包括淮南—南京—上海特高压交流工程、锡盟—山东特高压交流工程和宁东—浙江特高压直流工程。这是国家大气污染防治行动计划12条重点输电通道中首批获得核准并率先开工建设的特高压工程，标志着特高压电网进入全面大规模建设和加快发展的新阶段。

“两交一直”特高压工程新增变电（换流）总容量4300万千伏安（千瓦），新建输电线路4740公里，全部于2016年竣工投产。其中，淮南—南京—上海特高压交流工程途经安徽、江苏、上海3省（市），锡盟—山东特高压交流工程途经内蒙古、河北、天津、山东4省（区、市），宁东—浙江特高压直流工程途经宁夏、陕西、山西、河南、安徽、浙江6省（区）。

（国家电网供图）

发展特高压电网，对于保障我国能源安全、推动能源结构调整、改善大气环境等具有十分重要的意义。特高压在大范围优化能源配置，保障我国能源安全、经济、清洁发展等方面，发挥着日益重要的作用。2017年，大气污染防治行动计划重点输电通道全部建成投运后，华北电网将初步形成特高压交流网架，京津冀鲁新增受电能力3200万千瓦，华东电网将形成特高压交流环网，“长三角”地区新增受电能力3500万千瓦，每年可以减少发电用煤2亿吨，减排二氧化硫96万吨、氮氧化物53万吨、烟尘11万吨，可有力地支撑受端地区节能减排和大气污染治理工作。加快发展特高压建设，将在全国形成“西电东送、北电南供”，“水火互济、风光互补”的能源配置新格局，实现“以电代煤、以电代油、电从远方来、来的是清洁电”，为经济社会发展提供更安全、更经济、更清洁、可持续的电力供应。

目前，国家电网累计建成“两交四直”特高压工程，在运在建特高压输电线路长度超过1.5万公里，变电（换流）容量超过1.6亿千伏安（千瓦），累计送电超过2500亿千瓦时。

全国煤矿连续19个月无特别重大事故

今年将关闭800处小煤矿

本报北京11月4日讯 记者王轶辰报道：在今天举行的国新办新闻发布会上，国家安全生产监督管理总局新闻发言人黄毅表示，1月至10月，全国各类安全事故起数和死亡人数同比分别下降2.6%和8.8%，较大事故实现了由升转降，重特大事故起数同比下降了25.6%。特别是煤矿，已经连续19个月没有发生特别重大事故，煤炭百万吨死亡率已经降到0.25，安全生产的其他指标也都好于去年同期，大部分行业领域和地区安全生产形势进一步好转。

黄毅介绍说，今年以来，总局加快推进落后小煤矿关闭退出，目前，全国已确定并正在实施关闭的小煤矿有902处，今年计划关闭其中的800处。对于非煤矿山，深入开展了严防中毒窒息等10类事故专项整治，关闭非煤矿山4734座，完成全年计划的97%；危、险、病尾矿库减少到774座，比2013年底下降36%。同时，粉尘防治、危化品运输的整治、隧道的整治，以及其他重点行业领域的专项整治，都取得了一定成效。在油气管道隐患治理方面，安监总局已对全国12万多公里油气管道进行了全面排查，排查出隐患近3万处，已整改10023处，占34.1%，比上半年提升了20个百分点。同时，紧紧抓住燃气管线39个重点整治项目，排查隐患3.6万处。“近期，我们将对一些无法保证安全的管道停止输油，确保安全运行。”黄毅说。

本版编辑 闫 静 徐 胥

第一百一十六届广交会再现“双降”——

“新常态”考验中国制造

本报记者 张建军

热点透视

本届广交会出口成交金额和采购商人数“双降”，显示出传统市场复苏乏力，新兴市场需求疲软的外贸局面。但《经济日报》记者发现，这份不太漂亮的成绩单背后也蕴含着经济发展的新亮点，不少企业动手早、下手快、较早地实现了转型升级，更说明了要培育外贸竞争新优势的必要性

10月23日，一名采购商在广交会二期上采购家居装饰品。

新华社记者 梁 旭摄

第一百一十六届广交会4日闭幕。广交会新闻发言人、中国对外贸易中心副主任刘建军介绍说，本届广交会出口成交金额1792.03亿元，比今年春交会（同期）下降6.1%。

据悉，本届广交会采购商与会人数略有下降。分析显示，来自亚洲的采购商与会人数占到54.94%，欧洲的占到19.88%。记者观察发现，与会人数排名前20的国家和地区占与会总人数的63.75%，说明我国外贸出口产品销往的国家和地区相对集中。

记者分析数据发现一个明显特点，与上届同期相比，欧洲采购商与会人数增长14.4%，表明中国商品对欧洲国家的吸引力不减，这一点在记者现场采访中得到印证。来自浙江的参展企业海宁市西关厢皮革制品有限责任公司总经理李震宇告诉《经济日报》记者，“我们的产品主要出口欧洲，今年的生意比上届好，不但稳定了老客户，还发展了一些新客户。取得这样的成绩，关键是产品创新，我们不断加大开发新品力度，稳定提高产品质量，培育了自己的竞争优势，拿下更多订单。”

刘建军在总结成交情况时坦言，“传统市场复苏乏力，新兴市场需求疲软”，因此，需要“企业更加注重培育外贸竞争新优势”。的确，本届广交会比2014年春交会对欧盟、美国、金砖国家、中东、日本等贸易伙伴的出口成交均有所下降，下降幅度在4%至19%不等，仅对东盟、韩国和香港有所增长。

但记者在采访中也发现不少亮点。不少企业在困境中实现了订单逆增长，这些企业的共同特征是动手早、下手快、较早地实现转型升级并培育了自己的外贸竞争新优势。正雄箱包（广东河源）公司从生产中低端产品向中高端产品方向转型升级，该公司经理耿涛称，严峻的形势倒逼企业转型升级，目前其出口产品在国内同行中不但价格几乎最高，且不愁拿不到订单，今年出口额增幅预计达30%以上。

广州市斐高箱包有限公司的蒋艳霞说，该公司的产品定位于中高档，与靠低价格走量的公司错位竞争，通过自主设计不断推出款式新颖的产品来吸引采购商。受大环境影响，很多同行订单减少了，但由于公司比较注重设计研发，所以在逆境中实现了平稳发展。

企业努力培育竞争新优势，从本届广交会“设计提升贸易”系列活动获得境内外参展企业、设计公司及国际买家的热烈响应也可见一斑。共有17630家企业积极参与活动，其中设计展示面积达1260平方米，较上届增长16%。据悉，本届广交会共吸引了来自12个国家和地区的89家设计机构参加展示，共12871位企业代表到设计展位洽谈。

“商品交易市场改革突破、创新驱动、转型发展，是思想再解放的过程，不可能一蹴而就。发挥市场经济配置资源的决定性作用，其主要表现形式是通过竞争实现优胜劣汰，适者生存。”中国商业联合会会长张志刚在日前举行的第三届中国商品交易市场大会上说。

商品市场承生产之上游，启第三产业服务之下游，成为发展经济、保障供给、提供就业、增加收入、繁荣区域经济不可或缺的重要经济载体。据介绍，截至2013年，规模以上商品市场达5089家，年交易额99000亿元，是同期国内生产总值的近四分之一，是1978年国内生产总值的27倍多。如即墨市场、常熟市场等年超千亿交易额，义乌市场年近80万个标箱的出口商品、年5400亿的银行现金流量、年800亿的网商交易，可谓繁荣一个市场，活一方水土，富一方百姓，强一方经济。

张志刚表示，尽管近年来商品市场发展较快，但也面临着许多挑战：发展水平参差不齐，相当多的市场仍处于数量扩张、粗放型发展阶段，网络布局不合理，城乡发展不均衡，规模化、信息化、标准化、国际化程度不高，流通效率低，经营成本高的问题突出。在商品交易市场建设方面，缺乏科学规划，有的市场占地面积求多求大，盲目发展势头强劲，出现“门庭冷落车马稀”的有场无市现象，单位面积产出效率效益低，投资边际效益下降的现象已经出现；在商品交易市场性质定位方面，综合类偏多，专业类不足，“同质化”趋势严重，发展前景堪忧；在农产品交易市场建设方面，对其生产周期长、风险大、运距远、每天消费的公益性认识不足，有的地方政府“菜篮子”建设的责任心不强，简单地全部推给市场，出现不该发生的市场波动等。

“不过，几种正在成为趋势的商业模式和发展机遇值得重视。”张志刚分析认为，一是农产品交易市场的公益性受到高度重视。政府以多种方式积极参加公益性农产品重点骨干批发市场和公益性流通基础设施建设，既表明市场经济体制更加成熟，也给现有农产品交易市场带来更加准确的市场定位，给各种所有制企业带来参与改建、扩建、新建转型升级的重要机会。二是电子商务使商贸服务业发生了翻天覆地的变化。大数据、云计算等先进技术支持下的智慧商业，使网络与供应链相互支持，流通与生产紧密结合，等等。三是内外贸同时开拓，进出口双向发展。如义乌去年实现出口182亿美元，增长102%。新建的“海选网”使法国、意大利等国5万多种优质品牌进入中国，80%是首次进入。四是“无缝对接”推动机制创新。农超对接、产销直供等多种“无缝对接”的形式出现，让市场建设者和经营者带着数百位制造商走天下，在四川巴中市等地形成了效率更高、成本更低、竞争力更强的批发市场新体制。五是以物流为代表的多功能服务进一步完善。六是商品品牌快速成长，质量效益观念更新。

首个国家应对气候变化规划公布

据新华社北京11月4日电 （记者安蓓 赵超） 国家发展和改革委员会4日公布《国家应对气候变化规划（2014-2020年）》全文。根据规划，到2020年，我国将全面完成控制温室气体排放行动目标，低碳试点示范取得显著进展。

国务院于今年9月印发《关于国家应对气候变化规划（2014-2020年）的批复》。这项规划作为我国应对气候变化领域的首个国家专项规划，明确了2020年前我国应对气候变化工作的指导思想、主要目标、总体部署、重点任务和政策导向。

根据规划，到2020年，我国单位国内生产总值二氧化碳排放比2005年下降40%-45%，非化石能源占一次能源消费的比重到15%左右，森林面积和蓄积量分别比2005年增加4000万公顷和13亿立方米。工业生产过程等非能源活动温室气体排放得到有效控制，温室气体排放增速继续减缓。

规划提出，到2020年，我国低碳试点示范取得显著进展。我国适应气候变化能力将大幅提升。应对气候变化的法规体系基本形成，应对气候变化管理体制和政策体系更加完备，全国碳排放交易市场逐步形成。

多次督查仍未整改 环境问题积重难返

河南安阳治污不力被挂牌督办

本报记者 鲍晓倩

11月4日，环境保护部华北环境保护督查中心就大气污染防治工作约谈了河南省安阳市政府主要领导。同日，环境保护部针对安阳市大气污染防治工作落实不力问题启动挂牌督办。

约谈会上，华北环境保护督查中心负责人介绍说，“安阳市大气污染问题十分突出。2013年安阳市环境空气质量在河南省18个地市中排名第十七位；2014年前9个月，安阳市PM_{10}浓度146μg/立方米，明显高于河南省平均水平，是河南省环境空气质量最差的城市之一。”

大气污染问题突出

针对安阳市大气污染情况，环境保护部及华北环境保护督查中心自2013年12月以来，多次组织开展日常督查、专项督查；今年6月，华北环境保护督查中心又联合河南省环保厅对安阳市开展了大气治理综合督查，并于近日对安阳市综合督查整改落实情况进行后督查。

10月29日至30日，华北环境保护督查中心对安阳市部分地区再次组织暗查，发现的问题依然突出：

部分企业存在恶意排污行为。如鑫磊集团诚宇焦化有限公司白天以检修名义压低生产负荷，将作业时间集中在夜间，夜间偷排问题突出等。

部分企业治污设施管理不到位，无组织排放突出。如华诚特钢有限公司车间无组织排放严重，大量粉尘从车间顶部直接逸散至环境；河南利源焦化有限公司焦炉地面除尘设施收尘能力不足，装煤、出焦过程无组织排放严重。

小企业“跑冒滴漏”现象普遍。铜冶镇、水冶镇周边分布有大量小企业和“土小”企业，这些企业多为大企业配套，缺乏基本的环保设施，大气污染问题十分突出。

防治工作力度不够

华北环境保护督查中心负责人介绍说，安阳市大气污染防治工作主要问题体现在以下几方面：

一是大气污染防治工作力度不够。安阳市大气污染防治工作协调联动机制尚不完善，监督考核和责任追究机制还未有效建立；大气污染防治工作压力仍未有效传递到基层，一些部门和县存在等待观望和被动应对情况；一些纳入整治范围的企业，想方设法逃避监管，明目张胆违规生产。对产业结构调整以及淘汰落后产能，缺乏有力的强制性措施；一些环境问题呈现积重难返之势。

二是部分地区大气污染情况十分突出。由于历史原因，安阳市形成了一些以传统产业为主导的工业重镇，这些传统产业集聚区空间布局根深蒂固，工艺水平参差不齐，加之依附于这些产业发展的矿山开采、石料加工和石灰石烧制，以及铸造、机加等“土小”企业大量存在，局域性环境污染十分明显。

三是大气治理综合督查整改落实不够到位。针对督查提出的问题，安阳市政府未采取有力措施及时对突出环境问题组织整改落实，错过了“冬病夏治”的宝贵时机。

要求举一反三全力整改

针对安阳市大气污染治理工作存在的问题，华北环境保护督查中心主任刘长根在约谈时强调，安阳市政府要吸取教训，全力做好后续整改工作，有关整改方案应在15个工作日内上报环境保护部，并抄报河南省政府。

刘长根同时要求安阳市政府，要切实提高对大气污染防治工作重要性的认识，把大气污染治理当成调结构、转方式的有力抓手；切实加强对工业企业的环保监管，对鑫磊集团诚宇焦化有限公司、河南利源焦化有限公司、华诚特钢有限公司等企业违法排污问题要依法严肃处理；切实把任务分解落实到具体项目、单位、企业和具体责任人员；切实建立实施严格的监督考核和责任追究机制；切实做好今冬明春大气污染防治工作。

安阳市市长马林青表示，安阳市大气污染防治工作中确实存在许多问题，一些问题严重程度已十分突出，存在严重的监管漏洞。安阳市诚恳接受环境保护部批评和约谈，深刻反省、痛定思痛、吸取教训、举一反三，以壮士断腕的决心和意志，坚决推进全面整改落实，坚决打一场大气污染治理攻坚战。

国内航线燃油附加费今天下调

新华社北京11月4日专电 （记者钱春弦） 记者4日从国内各大航空公司获悉，受国内油价罕见七连跌的影响，国内航线燃油附加费征收标准5日起将下调。

从11月5日（出票日期）起，800公里（含）以下航段将从50元降至40元，800公里以上航段将从110元降至70元。购买儿童票的旅客，800公里（含）以下航段收取20元，800公里以上航段收取30元；婴儿免收燃油附加费。

据携程旅行网相关负责人介绍，这是今年以来燃油附加费的最大降幅。由于眼下正值民航淡季，不少机票加税费后比高铁车票还便宜。这次下调距离上一次800公里以上航段燃油附加费征收70元，已有3年零8个月。

此前国内航线燃油附加费征收标准为：国内800公里（含）以下航段每位旅客征收50元，800公里以上航段每位旅客征收110元。如果再算上50元民航发展基金，大部分旅客仅税费开支就高达160元。