



煤炭行业转型发展“倒逼时间表”列出——

未来3年重点地区将压减烧煤8300万吨

本报北京1月14日讯 记者顾阳报道：国家发展改革委、工信部等六部门今天联合出台《重点地区煤炭消费减量替代管理暂行办法》，就重点区域煤炭消费减量替代工作做出了具体部署，旨在进一步优化能源结构，落实煤炭消费总量控制目标，促进煤炭清洁高效利用，改善空气质量。

据悉，上述重点地区是指北京、天津、河北、山东、上海、江苏、浙江和广东省的珠三角地区。目前，北京、天津、河北、山东四省市已确定减量目标，即到2017年，上述四地煤炭消费量分别比2012年减少1300万吨、1000

万吨、4000万吨和2000万吨，累计8300万吨。剩余省区市将在今年6月底前向国家发展改革委、环保部等部门上报减量目标。

在减量措施上，淘汰电力、钢铁、水泥、炼焦等重点行业落后产能项目，推动余热余压利用、燃煤电厂升级改造、能量系统优化等节能改造项目，焦化、煤化工、工业窑炉煤炭清洁高效利用改造等。

在替代措施上，鼓励有条件地区发展太阳能、生物质能、地热能供暖以及热电冷联供，鼓励住宅和公共建筑安装太阳能热水或集热系统，加快新能源示范城市及其供热供气基础设施建设，创

新城镇用能方式。

国家发展改革委有关负责人表示，为支持上述地区加大煤炭减量替代力度，国家在电网建设、环保电价政策等方面提出诸多“含金量”颇高的措施。比如，将加快电网通道建设，提高对优质电力的消纳能力；适当提高能效和环保指标领先机组的利用小时数。燃煤机组排放基本达到燃气轮机排放限值的，可适当增加其下一年度上网电量；进一步完善环保电价政策，鼓励燃煤机组按照燃气轮机排放水平建设或改造。深化天然气价格改革，在消费侧积极推行季节性价格、可中断气价等差别

性价格政策，促进节约用气。

值得注意的是，跨行业煤炭消费减量替代得到了鼓励。按照惯例办法，淘汰落后钢铁、水泥产能和小锅炉等产生的减煤量，将可用于支持煤炭利用效率高、污染物排放少的燃煤发电项目。

去年5月国务院印发了《2014—2015年节能减排低碳发展行动方案》，要求实行煤炭消费目标责任管理，严控煤炭消费总量，降低煤炭消费比重。专家表示，《重点地区煤炭消费减量替代管理暂行办法》的出台，不仅对该行动方案进行了细化，使其更具操作性，也给煤炭行业转型发展列出了倒逼时间表。

2015年1月15日，国内首个高速公路跨城际快充网络——京沪高速公路快充网络全线贯通，给电动汽车发展打了一针“强心剂”。京沪高速也成为国内首条具备电动汽车快充服务功能的高速公路。

京沪高速全程1262公里，国家电网公司在沿线建成50座快充站，平均单向每50公里就有一座快充站。每座快充站规划建设4台120千瓦直流充电桩、8个充电桩，可同时为8辆电动汽车充电，30分钟内充满80%电量。

1月10日，由国家电网公司发起，北汽集团、比亚迪公司、比亚迪戴姆勒公司、东风日产公司等4家车企共同参与，北汽E200、比亚迪E6、腾势、启辰晨风等纯电动汽车组成的电动汽车“京沪行”车队，从上海嘉定安亭快充站出发，途径六省市，历时4天抵达北京。车主们亲身体验了京沪高速沿途27座快充站的充电服务和电动汽车跨城际长距离行驶的驾乘感受。

1月14日上午，《经济日报》记者在首都机场充电站见到了几位参加电动汽车“京沪行”车队的车主。“平时开电动车上班比坐公交车还便宜。充满一次电不到13元钱电费，可以跑200多公里。”北汽车主于佳晨说，“这次开电动车体验了高速公路，感觉很方便、快捷。相信随着充电桩建设加快，以后开电动汽车不再受里程限制。”

国家电网公司有关负责人介绍说，京沪高速公路快充网络的全线贯通，实现了我国充电设施建设由点到面、由城市扩展到城际的发展，拓展了充电服务网络，完善了建设运营模式，为电动汽车走出城市、跨城际出行提供了绿色环保、方便快捷的充电服务，增强了消费者购买使用电动汽车的信心，必将推动国家大气污染治理、节能减排和电动汽车产业发展。

截至2014年底，国家电网已经累计建成618座充换电站、2.4万个充电桩。2014年，在京沪、京港澳（北京—咸宁）、青银（青岛—石家庄）共建设快充站133座、快充桩532个，基本形成“两纵一横”高速公路快充网络，续行里程达2900公里。更为可贵的是，国家电网公司和有关单位通力合作，创新建立了具有自主知识产权、技术领先的中国充换电设施标准体系，累计发布13项国家标准、18项行业标准和39项企业标准，中国标准已与美国标准、欧洲标准、日本标准并列成为当今世界4大标准体系，有力地提升了中国标准话语权。

不过记者在采访中也了解到，目前电动车上高速跑长距离还面临3大难题。一是可能出现充电等待问题。目前以京沪高速公路为例，快充站充电桩数量毕竟有限，如果同一时间来充电的车辆较多，将会出现等待情况；二是目前高速公路快充网络充电收费还不支持银行卡支付方式；三是充电服务还无法实现自助服务。

工业和信息化部宣布——

上海自贸区经营类电商外资占股可达100%

本报北京1月14日讯 记者黄鑫报道：工业和信息化部13日宣布，在上海自贸区试点的经营类电子商务公司，外资股权比例可以达到100%，意味着电子商务领域外资限制的进一步放开。

工信部发布的《关于在中国(上海)自由贸易试验区放开在线数据处理与交易处理业务(经营类电子商务)外资股权比例限制的通告》，决定在试验区内试点放开在线数据处理与交易处理业务的外资股权比例限制，外资股权比例可至100%。

“此前这一比例是55%，现在提升至100%。这意味着电子商务领域未来将有外资企业参与全面竞争，有利于更好地实现市场竞争，促进自贸区电子商务的发展。”赛迪顾问互联网产业研究中心总经理耿岩表示。

在线数据处理与交易处理业务是电信增值业务的一种，需向政府申请增值电信业务许可，主要指经营类电子商务。

据中国政府网站2014年1月7日发布的《上海自贸区进一步对外开放增值电信业务意见解读》，此类业务的外资上限为55%。此次外资股权完全放开，意味着外资可以独立在上海自贸区设立电子商务网站，这也是逐步放开电子商务领域外资准入限制，体现了上海自贸区电信增值业务的进一步开放。



1月14日，山东青岛保税港区码头，海关关员在监管出口整车装运。当日，青岛前湾保税港区内200辆东风乘用车出口整车装船起运，这批整车在出境前就已办结海关出口通关手续，提前拿到“绿卡”，享受出口退税政策。

新华社记者 俞方平摄

我国农机化水平已达61%，提前一年实现“十二五”规划目标——

创新驱动 农机迅“跑”

本报记者 乔金亮



61%的农机化率意味着我国农业生产方式已实现由人力畜力为主向机械作业为主的历史性跨越。然而，农机化发展的结构不平衡、农机运用基础设施条件差等问题依然存在。只有解决了这些问题，才能确保农民“买得起、用得好、有效益”

在1月14日举行的全国农机化工作会议上，农业部副部长张桃林表示，2014年，全国农业机械总动力达10.76亿千瓦，同比增长3.57%；农机化水平达到61%以上，提前一年实现“十二五”规划目标。全年累计完成深松整地作业面积1.5亿亩，超额完成2014年政府工作报告提出的1亿亩目标。

10年跑赢35年

61%的农机化率意味着我国农业生产方式已实现由人力畜力为主向机械作业为主的历史性跨越。2004年底，我国农机化发展史上第一部法律《农业机械促进法》正式实施。此后农机化发展迎来了黄金十年，中央财政农机购置补贴10年累计投入超过1200亿元，补贴农机具超过3500万台(套)。农机化水平增幅超过法律实施之前35年的总和，农机工业总产值从854亿元增加到3571亿元。

目前，我国农机产业集群初步形成，主要农机产品已能满足国内九成以上需要。中国农机市场不但没有被洋品牌垄断，还培养出一批竞争能力较强的龙头企业。“公司在产品研发上持续加大投入，实现了发动机、变速箱、前后桥等核心零部件自制，累计投入研发资金50亿元，重点突破高端新产品，产出大中型拖拉机、收获机械产品近100万台。”福田



雷沃重工董事长王桂民说，10年来，公司农业装备销售收入由2004年的近20亿元增长到2013年的109亿元，年均复合增长率超过18%。

无论是大规模农业的美国，还是中小规模经营的日本、韩国，其农机化的共同特点是资金和技术密集，农户购买农机主要是自用。而我国农户均耕地只有7.6亩，在中部和东部地区，户均土地更少。机械化大生产与小农户经营之间究竟是如何协调的？农机合作社、农机跨区作业就是答案。

结构不平衡突出

不过，农机化发展的结构尚不平衡。就地区而言，目前全国只有9个省份的机械化水平在70%以上，还有4个省份低于40%，贵州不到20%；就作物而言，三大主粮中小麦基本实现了全程机械化，双季稻地区机插秧水平、甘蔗主产区、棉花产区、油菜产区机械化提高比较缓慢，经济作物机械化许多环

节还是空白。烘干、高效植保、初加工环节机械化也刚起步。

中国工程院院士罗锡文一辈子从事农机科研。在他看来，目前我国农业装备技术还有很多短板，甚至是空白，适应农业规模化生产的高效率、多功能、精准化农机装备还比较缺乏，已成为制约产业发展的瓶颈。“甘蔗、棉花产业现在遇到的困境，主要就是缺少先进适用的作业机械，导致用工多、生产成本低，产业竞争力弱。”

虽然农机装备数量大幅度增加，但低档机具比例大、农机运用基础设施条件差的现象依然存在。虽然农机合作社等新型主体有了较大发展，但整体组织化程度低、高技能人才少，驾驶人员50岁以上的超过70%，熟练机手和高素质合作社领头人紧缺。虽然农机工业产值居世界第一，但技术创新能力弱，科技含量高的新产品供给不足，有些关键机具和核心部件的对外依存度高。

产业升级是关键

王桂民说，农机产业整体升级需要巨大投入，目前国内农机产品以中低端为主，依靠企业自主开发模式难以在短期内突破核心技术和高端产品。建议国家将农业机械自主化工程列为国家重大专项，给予专项资金支持。重点支持行

业基础共性技术研发，支持自主品牌农机企业提高高端产品开发和产业化能力。同时支持有能力的自主品牌农机企业实施海外并购。

农机研发具有长周期性，对关键共性技术研究如果投入不足，将成为制约我国农业装备水平进步的短板，就难以摆脱高端产品和核心部件受制于人的局面。

“我们强调要发挥企业自主创新的主体作用，但目前我国农机工业集中度低、企业规模普遍小，企业研发主要偏重结构设计，还难以承担重大农机产品创新的重任。”罗锡文建议国家支持发展农业机械化的力度不能减、农机科技创新的步伐要加快，要用自己的农机装备来生产我们的粮食，这样饭碗才能端得更稳。

农业部农机化司司长李伟国认为，促进农机化发展，要确保农民“买得起、用得好、有效益”。“买得起”就是落实好财政补贴政策，解决农民购买力问题，同时引导企业重点研制生产符合农民购买力的先进适用机械；“用得好”就是解决好农机使用的可靠性、适应性和安全性问题，让农民安全放心使用；“有效益”，就是培育作业市场，壮大市场主体，必要时辅以燃油补贴和作业补贴，来提高使用者的经济效益。

油价下跌时 石油储备忙

本报记者 齐慧

天减少6000万美元的支出。

那不是油价越降就越多买呢？从数据上看，我国确实是这样做的。海关总署近日公布的2014年12月份中国进出口数据显示，12月的进口量为3037万吨，意味着每天进口约为717万桶，创单月进口量最高纪录，超过了2014年1月份的2815万吨。2014年共计进口原油3.0838亿吨，金额为1.4万亿元人民币。这一进口量较2013年2.82亿吨增长了9.35%。

林伯强介绍说，从目前看，我国石油对外依存度还可能进一步提高。低价时期应尽量利用国外石油资源，这应该是石油战略的一环。但中国从国际市场购买原油受到了石油储备能力的限制。当前应抓住油价下行的时机，推动石油储备能力建设。

据了解，一个国家的能源储备主要分为战略储备和商业储备。战略储备是一种由政府控制的资源，只在战争或严重自然灾害时才投放，用于保障国家能源的持续供给。商业储备则是石化企业或其他经济体负责建设的储备，以平抑剧烈的价格波动为目的。

从我国战略储备来看，储备需求仍未满足。“国家战略储备的周期要较商业储备的周期长，它的建设能力要考虑到在国家出现极端状况下，在一段较长时间保障国家用能安全。”中国石油大学教授刘毅军说。

根据国务院批准的《国家石油储备中长期规划》，2020年以前，我国将陆续建设国家石油储备第二期、第三期项目，形成相当于100天石油净进口量的储备总规模，以进一步增强我国应对石

油中断风险的能力。

国际能源署规定的战略石油储备能力“安全线”，是相当于本国90天的净石油进口量，而目前我国的石油战略储备工程，专家最乐观估计也仅相当于60天左右的石油净进口量，离“90天标准”尚有不小差距。

相较于国家战略储备，商业储备则更灵活。三大石油公司成为商业储备的主力军，但对于油价的一再下跌，“三桶油”的日子很不好过。据中石油、中石化工作人员介绍，目前石油企业已经通过国内上游的减产，扩大进口石油量。

专家表示，国家可以结合商业储备和战略储备，创新机制，在油价大幅下跌波动、储备设施还未完全建好的情况下，动员社会资源从事战略储备，这样就能更好地抓住油价下跌的好机会。



1月12日，2015年成品油首个调价窗口开启，油价再次下调，迎来史上最长的“十二连跌”。

对于石油对外依存度接近60%的中国来说，油价不断下跌是否就是好事？是否应该赶紧“趁低吸纳”？

“原油价格下降对我国经济发展利好。”厦门大学中国能源研究中心主任林伯强介绍说。

从买油支出上看确实是减少了。海关数据显示，2014年1至11月份，我国共进口原油2.78亿吨，同比增加9%。以中国平均每天进口原油600万桶计算，每桶少10美元，就相当于每