

市场瞭望

为加快推进甘蔗生产机械化，国家发改委8月10日召开专题座谈会，听取国家发改委、农业部、工信部、广西壮族自治区和行业协会推进甘蔗生产机械化情况汇报，研究部署下一阶段重点工作。

据了解，目前我国甘蔗生产在耕作环节已基本实现机械化，但甘蔗机械化生产的瓶颈主要在收割环节。例如，在蔗糖主产区广西，“双高”（高产高糖）糖料蔗基地机收率仅为11%左右，非“双高”基地机收率更低。据了解，收割环节的成本占整个甘蔗原料生产成本的40%以上，而甘蔗收割机械的作业效率是人工收割的50倍以上，一台收割机一个榨季可收割6000吨左右的甘蔗，比人工收割节省成本12万至15万元。

在国外主要甘蔗种植国家基本实现生产机械化的情况下，仍以人工为主的收割方式，导致我国甘蔗生产成本居高不下。面对世界蔗糖业的冲击，实现机械化生产已经成为我国蔗糖行业提升竞争力、走出低谷的必由之路。当前制约我国甘蔗收割机械化的原因是多方面的。既有收割机生产技术仍不高、价格昂贵、适应性差、糖分损失大等原因，也有我国土地流转水平低、甘蔗规模化种植比例仍不高等原因。

从去年开始，国家计划在6年内安排30亿元中央财政预算资金支持广西500万亩“双高”糖料蔗基地建设。广西也计划投资500亿元资金实施糖业二次创业，其中要实现的一大目标就是糖料蔗生产全程机械化快速提升，收获环节机械化率16%以上，其中“双高”基地50%以上。

目前，已有不少知名大型企业嗅到其中的市场机会，推出自行研发的甘蔗收割机，一改过去甘蔗收割机要么依赖进口、要么由小型农机企业生产的局面。例如，中联重科充分利用自主研发能力，成功研制出首款“谷王”AS60甘蔗机。项目团队在调研过程中，关注甘蔗种植、各地农艺差别、糖业产业链以及用户需求特点等各环节，增强了在丘陵地带的适应性。

据有关统计表明，目前我国甘蔗收割机保有量仍很低，市场发展空间巨大。以中小型甘蔗收割机为例，实现甘蔗收获机械化，约需要近5万台，市场销售产值可望达到300多亿元。如果算上甘蔗机械化收割的社会化服务及其售后维护，市场则更加庞大。可以预见的是，今后几年，甘蔗收割机市场将从起步向快速发展阶段迈进。

吉林粮洽会成交额超过200亿元表明

我国粮食购销形势正发生新变化

本报讯 记者李己平报道：“市场定价、价补分离”，是国家发改委确定的今年玉米收储制度改革的新框架，它强调将价格形成机制重新交给市场，改变了运行多年的国家保底的临储政策。这一政策带来什么变化？8月11日，由吉林省人民政府主办的2016中国粮油财富论坛·查干湖夏季峰会暨吉林省粮食产销协作洽谈会在松原市举行，邀请全国31个省区市的粮食行政管理部门有关负责人和涉粮企业代表参会，共同探讨粮食购销新形势、新变化。

首先，价格水平趋于下降，成交量有所增加。世界玉米价格自2012年走平以来连续下降，产大于销的预期逼迫玉米价格回到2007年的较低水平。由于工业加工量增加以及养殖企业景气度提高，玉米的总体需求量也随之增加。本届会议期间，共签约玉米、水稻、杂粮买卖190宗，粮食贸易量948万吨，成交额超过200亿元。

其次，优质优价成为共识。吉林省地处黄金玉米带、水稻黄金带，种植技术高，粮食品质优良。在签约现场，《经济日报》记者了解到，吉林即将秋收的新玉米受到用户青睐。广西南宁储备粮管理有限责任公司周丽杰说，吉林玉米价格高于市场价每吨60元，但因为质量高，容重、含淀粉等多项指标遥遥领先，因此广西还是喜欢购买吉林玉米，特别是做小畜饲料，吉林玉米占广西全区玉米用量的40%。

最后，区域合作形成氛围。由于北方与南方气候有差异，粮食品种和特性有很大不同，南方粮食销区主动与北方优质粮源合作，共同打造新的品牌成为新趋势。比如京粮集团古船米业有限公司与吉林省松原市松粮集团共同打造“古船+查干湖”品牌，前者优势为当地市场，后者优势则是品质优良的产品。



8月12日晚，中铁电气化局三公司的工作人员在检测郑州地铁2号线的自动售检票系统。

新华社记者 李安撰

本版编辑 杜铭 李景

参加中国国际新能源博览会的各界代表把脉新能源产业健康发展之路——

新能源：不做“温室花朵” 竞争谋求消纳

本报记者 陈发明

透视

弃风、弃光现象严重制约我国新能源产业发展。必须调整完善各类电源和电网电价补贴机制、加快跨省跨区电网工程和抽水蓄能电站建设、不断完善新能源运营技术体系和降低装备制造成本，以及“走出去”加快国际能源合作，才能有效破解我国风电、光伏发电消纳难题。

8月9日，由中国贸促会和甘肃省人民政府共同主办的第七届中国（甘肃）国际新能源博览会在甘肃酒泉市开幕，来自25个国家的政府官员、专家学者和海内外350多家新能源企业代表，共同探讨新能源在“一带一路”建设中的发展机遇，并为我国新能源产业的健康发展把脉。

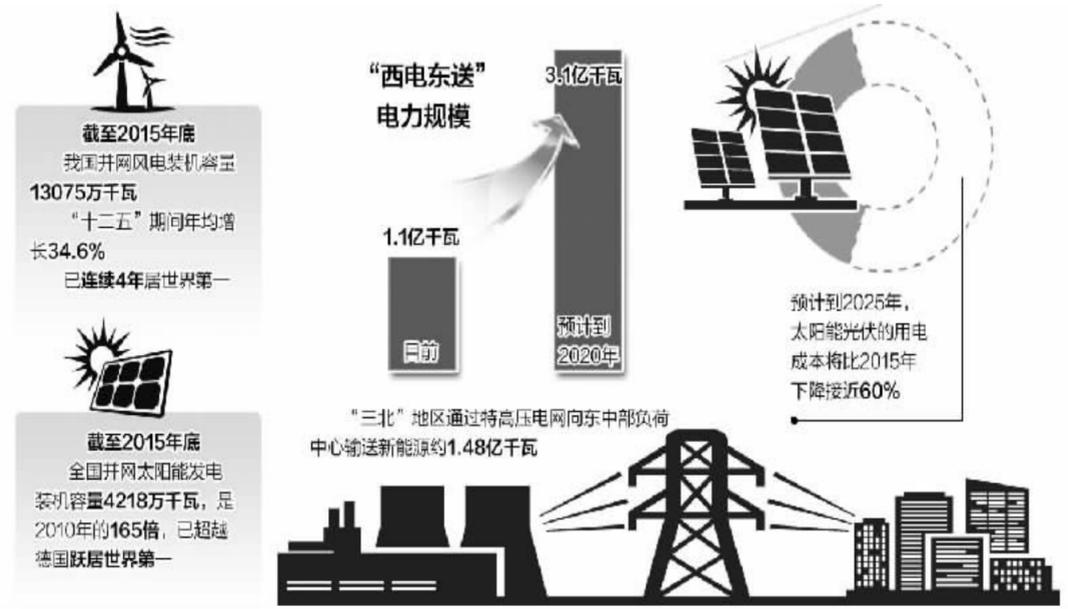
数据显示，截至2015年底，我国并网风电装机容量13075万千瓦，“十二五”期间年均增长34.6%，已连续4年居世界第一；全国并网太阳能发电装机容量4218万千瓦，是2010年的165倍，已超越德国跃居世界第一。但不容忽视的是，随着新能源大规模开发，消纳瓶颈等问题也日益突出。中国电力企业联合会副秘书长安洪光认为，我国新能源在开发建设上还存在资源开发与市场消纳、各类电源以及电源与电网协调发展问题，因此出现了严重的弃风、弃光现象；在政策保障上还存在价格补贴机制、新能源开发布局不尽合理，补贴资金征集不足等问题。

创新机制 优化配置

“截至今年上半年，可再生能源补贴缺口累计达到550亿元，原有的补贴模式难以为继，对此各方面反映强烈。”国家能源局副局长李仰哲说，关于产业发展的未来计划和政策选择遇到了现实挑战。“在健全制度保障和完善政策方面，我们作出了不少的努力。”李仰哲说。

据介绍，今年以来，国家发改委和国家能源局已经连续出台了多项与新能源有关的文件。“当然，这些文件措施的见效还需要一个过程，但是，弃风弃光的问题目前仍有加大的趋势，补贴资金的缺口仍在扩大。”李仰哲表示，新能源产业的发展到了一个关键时期，需要政府决策管理部门、企业家、科技工作者共同携手应对发展中的难题和成长的烦恼。

李仰哲认为，要创新机制，严格通过市场竞争机制来优化资源配置。“前不久我们启动了通过市场进行竞争性配置光



伏资源开发，现在要继续完善相关政策，并拓宽应用领域。”李仰哲说，在运行中，保障已建项目最低发电小时数的前提下，推动其他电量通过市场竞价来实现全额消纳，并逐步调整现有的补贴模式，“也就是说，要把目前的差价补贴逐步转变为定额补贴”。

安洪光建议，要调整完善电价补贴和资金筹集机制，在制定落实电价补贴时，应坚持“用较少补贴资金实现最合理的清洁能源发电规模”的基本原则。面对补贴缺口，要调整完善各类电源和电网电价补贴机制，拓宽资金来源渠道，并推广绿电交易机制，采取多种手段，多方面、多渠道筹集可再生能源发展基金。同时，李仰哲表示，“新能源取代传统能源，最终是要靠经济性和竞争力，而不能成为‘温室里的花朵’，始终需要靠政策支持很难持续”。

电网联通 促进消纳

破解新能源消纳难题，最直接的手段是加快电网建设，保障新能源并网和输送。据了解，“十二五”期间，国家电网累计投入850亿元，新增新能源并网及送出线路3.7万公里，支撑了年均2300万千瓦新能源接入，累计新增新能源并网项目4675个。

国家电网总经理助理杜至刚介绍，国家电网在“十二五”期间不断加快跨省跨区电网工程和抽水蓄能电站建设，同时完善调度支持系统，优化运行方式。据统计，2015年，国家电网跨省跨外送风电、光伏电量294亿千瓦时，同比增长54%。其中，西北地区跨省消纳新能源163.5亿千瓦时，同比增长72%。

“资源禀赋决定新能源装机将长期集中在‘三北’地区。但当地经济规模小，人口总量少，用电需求有限，消纳问题突出。”杜至刚分析说，需要构建西、东部同步电网，通过加强电网互联互通，扩大市场规模，实现新能源在更大范围内消纳。

在具体部署中，国家电网将通过构

建西部电网，实现跨区域、跨区域的水火互济、风光互补，保障清洁能源大规模开发和外送；通过构建东部电网，将华北—华中电网、华东电网和东北电网通过特高压交流相连，扩大“西电东送、北电南供”规模，提升接纳大规模清洁能源的能力，满足西部和北部新能源在东部负荷中心的消纳需要，实现高效利用。

预计到2020年，西电东送电力规模可从目前的1.1亿千瓦提高到3.1亿千瓦，“三北”地区通过特高压电网向东部负荷中心输送新能源约1.48亿千瓦。

加强攻关 创新发展

不断完善新能源运营技术体系和降低装备制造成本是促进新能源健康发展的关键因素之一。杜至刚说，“十二五”期间，国家电网开展新能源研究课题205项，其中国家级新能源领域重大课题51项，并建成国家风光储输、浙江舟山柔性直流等20余项新能源科技示范工程。同时，国家电网与美国国家可再生能源实验室等知名研究机构签署合作协议，深化新能源关键技术研究。

通过科技攻关和标准规范，有效解决了风机低电压穿越、新能源集群控制等一批影响新能源发展的重大技术问题。过去5年，国家电网公司调度范围内风电、太阳能发电持续快速增长，装机容量年均分别增长33%、178%，发电量年均增长28%、220%。

此外，随着技术条件不断成熟，新能源发电成本也在逐年下降。根据国际可再生能源署6月15日发布的报告预测，到2025年，太阳能光伏的用电成本将比2015年下降接近60%，槽式聚光光热发电成本将下降37%，塔式光热发电成本将下降44%，陆上风电成本将下降26%，海上风电成本将下降35%。“在科技工作者和企业家的共同努力下，新能源实现平价上网的速度和进程，肯定会大大加快和缩短。”李仰哲说。

“随着多晶硅和其他原料成本的下降，以及电池组件转换效率的提升，今年

上半年组件制造成本同比降幅超过18%。”中国光伏行业协会理事长高纪凡说，过去5年间，我国光伏系统装机价格降幅超过60%，“今年上半年，受组件、逆变器价格进一步降低影响，西部地区装机成本已下降至6.5元/瓦至7元/瓦。预计到2017年会再下降15%，这将会使某些地区的千瓦时电成本下降至低于0.07美元”。

国际合作 抢抓机遇

“一带一路”沿线发展中国家能源基础设施落后，这成为中国新能源产业的机遇。“我国光伏企业已在泰国、越南、印度、马来西亚等国建立产业基地，并且在泰国、巴基斯坦、印度尼西亚、中亚等国家和地区建设了光伏电站。”高纪凡说，在“一带一路”建设的引导及国际贸易保护形势的倒逼下，中国光伏企业“走出去”步伐不断加快，“截至今年6月，海外已投产的电池产能约5GW，在建和计划建设的大概4GW左右；已投产的组件约5.3GW，在建和计划建的约5GW，其中绝大部分在海上丝绸之路沿线地区”。

在加快国际能源合作方面，国家电网公司已作出探索。“我们将积极实施与俄罗斯、蒙古、巴基斯坦等周边国家的电力能源合作，加快推进有关特高压工程互联网工程的规划、前期和建设。”杜至刚说，依托统一同步电网加快实现与周边国家电网互联互通，既能保障我国能源供应安全，又能为西部北部新能源提供更大市场，对推进“一带一路”建设、加快构建全球能源互联网具有重要意义。

“我们将建设清洁低碳、安全高效的现代能源体系，力争到2020年将甘肃打造成全国重要的新能源基地和光热发电示范基地。”甘肃省委副书记、省长林铎表示，将深化与丝绸之路经济带沿线国家和地区在新能源领域的产能合作，共同促进新能源产品、技术、成果的开发和应用，带动丝绸之路沿线国家和地区新能源产业的快速发展，为世界能源变革作出新贡献。

两部委介绍交通智能化实施方案近期和远期目标——

推动“互联网+交通”深度融合

本报记者 齐慧

行业观察

近年来，我国互联网新技术与交通领域碰撞出了“火花”：网络约车、网络购票、交通一卡通等新业态、新模式不断出现。但是，二者融合发展在市场应用、基础条件、技术支持、政策环境等方面仍存在许多制约，难以满足发展智能交通、培育新业态的需要。

近日，国家发改委、交通运输部联合印发了《推进“互联网+”便捷交通 促进智能交通发展的实施方案》。“这是国家第一次就智能交通发布的总体框架和近期实施方案，不仅考虑了近几年综合交通领域的应用需求，而且在支持战略性新兴产业和推动智能交通前沿技术研发等方面也作了安排。”交通运输部公路科学研究院总工程师王笑京告诉《经济日报》记者。

此方案的出台，会达到怎样的效果？国家发改委基础司副司长郑剑介绍，从近期看，我国交通领域将基本实



8月11日，河北廊坊市民在展示刚办理的京津冀交通一卡通。新华社记者 李晓果摄

现公众通过移动终端及时获取交通动态信息，完成导航、票务和支付等客运全程“一站式”服务；基本实现重点城市群内“交通一卡通”互联互通，重点营运车辆（船舶）“一网联控”；线上线下企业在全国骨干物流通道率先实现货物运输“一单到底”；基本实现交通基础设施、载运工具、运行信息等互联网化，系统运行更加安全、高效。

从远期看，逐步形成旅客出行与商务商务、购物消费、休闲娱乐相互渗透的“交通移动空间”；实现交通信息充分开放共享，高效配置交通运输资源；逐步构建覆盖更加广泛、体系更加健全、功能更加

现代、感受更加便捷的智能交通体系，实现先进技术装备自主开发和规模化应用，交通运输服务效率、资源配置效率以及交通治理能力全面提升。

“推动‘互联网+’交通融合，还应积极引入民间资本。”郑剑指出，新业态、新模式发展需要构建公平有序的市场环境，创新体制机制和监管方式。为此，《实施方案》提出，放宽市场准入，创造宽松发展环境；推动信用信息双向对接，加快共享交通发展；创新行业监管方式，建立健全联动协同机制，加大监管力度；健全网络安全保障体系，加强监测预警，保障信息安全；同时，完善相关法律法规，规范引导行业健康发展。

“发展框架和实施内容在许多方面已进入世界前列。同时，又强调了符合实际和应用。很有借鉴意义，不少软硬件产品可以走出国门。”王笑京指出，《实施方案》对于交通控制网、5G应用、高速无线局域网应用、智能驾驶、智能汽车等未来新一代技术都有所涉及，对产业发展意义重大。