

陷入“高补贴、高增速、高限电、高拖欠”怪圈,近五分之一绿色能源被弃

西北“风、光”频遭抛弃 国家出台新规“兜底”

安全监管总局工作组赶赴湖南 指导处置大巴起火事故

本报北京6月26日电(记者王冬梅)记者从国家安全监管总局获悉,6月26日10时30分,湖南郴州宜章县宜凤高速长村收费站附近以南K34公里处,一辆车牌号为湘D94396的旅游大巴车碰撞右护栏后起火。初步核实时,车上载有55人,目前已造成35人遇难。

接到事故报告后,国家安全监管总局党组书记、局长杨焕宇立即作出部署,一是由副局长孙华山率工作组立即赶赴现场,指导协助地方政府全力做好事故处置等工作;二是要求湖南省安监局会同公安、交通等部门协助地方政府核清有关情况,做好现场保护,千方百计救治伤员,努力减少人员伤亡;三是协助做好遇难者家属安抚和善后工作。

中国节能社会责任报告 荣膺“五星级”评级

本报(记者张强)6月26日,在由中国工业经济联合会主办的“2016中国工业企业社会责任报告发布会”上,中国节能环保集团公司2015年社会责任报告荣膺最高级“五星级”评级。这是中国节能社会责任报告连续第二年获此殊荣。

长期以来,中国节能紧密结合主业特色,明确社会责任议题,推动中国节能社会责任绩效持续转化为企业可持续发展的内生动力。同时,中国节能坚持科技和人才“双轮”创新驱动战略,在工业节能、建筑节能、固废处理、烟气处理与重金属污染治理、土壤修复、水处理、光伏发电、风力发电、节能环保新材料等领域的规模与实力均居领先地位。

义武快速公路 高寿尖隧道左线贯通

本报(记者王冬梅)6月25日上午9时,随着中铁上海工程局二公司义武四标项目部施工的义乌市最长隧道——高寿尖隧道左线的顺利贯通,浙江义武快速公路全线建设取得了决定性胜利,为下一步建成通车奠定了基础。

据悉,义乌至武义公路工程是浙江省重点建设项目,中铁上海工程局二公司承建的四标段高寿尖隧道属特长隧道,爆破工程量大,施工难度大,风险极高,尤其是左右线各有两条较大的断层,安全通过断层破碎带是施工过程中控制的重、难点。项目部勇于创新,攻坚克难,严格过程管控,确保了安全、质量、工期及标准化管理等各项目标的顺利实现。(祥重 志明 国涛)

本报记者 李玉波

6月初,赵印匆匆赶往内蒙古电力集团,了解国家能源局最新发布的《关于做好风电、光伏发电全额保障性收购管理工作有关要求的通知》(以下简称《通知》),这份《通知》中对风、光伏发电保护托底的政策细则是他最关心的。

“《通知》对风电、光伏重点地区最低保障年利用小时数进行了核定,这一举措相当于‘兜底’,解决了部分地区光伏、风电无法消纳的问题。”赵印说。

绿色能源陷入发展怪圈

清洁能源代替传统化石能源是一大趋势。按照规划,到2020年、2030年,我国可再生能源占比将分别提高15%和20%。除水电外,风电和光伏太阳能发电新能源均被列入重大发展战略。

2015年初开始,各种扶持风、光电新能源发展的政策陆续出台。国家能源局先是取消发电机组(含风电场、太阳能发电项目)并网安全性评价,紧接着在去年3月份,国家能源局发布《关于做好2015年度风电并网消纳有关工作的通知》。当年4月份,第五批风电项目核准计划公布,项目共计3400万千瓦,超出业界预期。

在政策鼓励下,风、光电新能源实现了快速发展。以内蒙古为例,电力行业协会的一份统计表明,内蒙古6000千瓦及以上风电装机容量达2462.44万千瓦,居全国首位。在风电新能源大力扩张的同时,光伏发电异军突起,仅2015年内蒙古新增光伏发电项目80万千瓦。

然而,正当风电、光伏装机规模不断扩大,发电成本大幅下降、产业链逐渐完善之时,由于新能源上网电价及保障措施调整不及时,新能源发展陷入“高补贴、高增速、高限电、高拖欠”的怪圈。

弃“风、光”还是弃“火电”?

赵印所在的鄂尔多斯杭锦旗乌素和风电场投产半年多,含税上网电价为0.51元/千瓦时,尽管该风电场可获得每千瓦时2分钱的上网电价附加补贴,但年发电上网利用不能满足发电负荷,风电场始终无法走出“弃风”的泥潭。

实际上,“弃风”“弃光”限电问题已成为风电、光伏等可再生能源产业发展的一大瓶颈。一份来自内蒙古发改委的统计表明,伴随着风电的发展,“弃风”问题一直困扰着风电行业。去年,内蒙古“弃风”率达18%。中国光伏行业协会最新发布的《中国光伏产业年度报告》显示,2015年西北地区“弃光率”达17.08%。

赵印表示,在风、光电新能源装机规模快速增长同时,内蒙古蒙西、蒙东电网建设滞后,用电负荷不足等都使新能源的消纳空间受限。与电网建设相比,影响整个新能源消纳

更“致命”的掣肘是火电,“即使在建设和准备建设的电力外送通道缓解了部分风、光电并网发电难题,但由于火电容量大,电网调峰能力弱和电力整体需求不足等原因,风电、光伏发电项目依然难以正常组织发电安排。”

记者了解到,在内蒙古新能源装机容量提升的同时,火电的新增装机并没有停步。是弃“风、光”还是弃“火电”,成为内蒙古发展新能源的两难选择。

新规为绿色能源托底

为解决西部地区“弃风”“弃光”越演越严重的难题,此次国家能源局发布的《通知》首次公布了风电和光伏发电的最低保障利用小时数,要求各地区必须达到保障小时要求,从而对新能源进行有效保护,促进风电、光伏发电等新能源产业健康有序发展。

在这项为新能源托底的新规中,光伏发电、风电的重点地区根据目前存在问题的严

重性被分为一类和二类。光伏发电最高门槛为1500小时,最低1300小时;风电最高为2000小时,最低1800小时。

赵印说,按照新规定,他所在的风电场保障性收购小时数为2000小时。也就是说,如果使用情况低于这个数量,政府必须出手收购。

《通知》要求,各电网于今年6月底前与风电、光伏企业签订2016年度优先发电合同,保障政策可以在今年正式执行,对于未满足最低保障小时要求的地区要按照《可再生能源发电全额保障性收购管理办法》进行补偿。

一位新能源分析师向记者表示,此次《通知》提及,鼓励各地提高保障目标,未达到最低保障要求的省市也不得再开工建设新的“风、光”项目,“该文件可看作是对可再生能源优先上网和保障性收购的定量性约束文件,具体保障力度大幅超出预期。”

据悉,预计6月底前,内蒙古将出台做好保障风、光伏发电保障性收购的配套政策细则。

成都发布“双创”指数供政府决策参考

可对成都创新创业能力进行综合分析、比较和判断

本报成都6月26日电(记者李娜)今天,在刚刚闭幕的“2016中国·成都全球创新创业交易会”上,成都依托于大数据分析首次发布“双创”指数。据悉,这项从社会关注、科技、经济、环境、人才5个维度反映成都社会创新创业情况的动态化分析,被认为是成都“双创”工作的一次“体检”,可为政府制定和落实“双创”政策提供重要决策参考。

记者了解到,本次成都发布的“双创”指数是由国家信息中心大数据创新创业(成都)基地的专门数据分析团队完成,如果以2014年9月为基准,当时成都的“双创”指数均为100分,至2015年,成都市“双创”指数平均为191分,2016年5月为279分。国家信息中心大数据创新创业(成都)基地分析称,成都市近年来大力推动创新创业工作,受到较高关注。从城市间的横向比较来看,成都目前的“双创”政策关注度为18.64%,远远高于杭州的15.99%和武汉的10.55%,与

论氛围、社会关注、市民认知等均呈现十分利好局面。

报告数据显示,自2015年成都启动了“创业天府”行动计划以来,平均每个工作日诞生市场主体990户,年新登记市场主体24.86万户,同比增长33.79%,高出全国平均水平19.29个百分点;新增注册资本6545.93亿元,同比增长103%,高出全国平均水平54.8个百分点;全年新增科技型企业11000余家,国家高新技术企业达1758家,高新技术产业产值7858亿元;专利申请量77538件,同比增长近20%,其中发明专利申请29791件,同比增长35%,分别居全国副省级城市第2、3位。

成都市科技局副局长吴健表示,“双创”指数对成都的创新创业能力进行综合分析、比较和判断,对成都市下一步衡量机构调整步伐,判断总体经济走势,以及更好地制定、落实“双创”政策,充分激活全社会“双创”活力,具有较强的借鉴参考价值。



故宫文创产品搭游轮“出海”

6月26日,北京,风藤网络的“宫廷娃娃”、“官门”箱包、“胤禛美人图”系列雨伞等故宫产品登上了皇家加勒比国际游轮。

根据故宫博物院与皇家加勒比国际游轮年初签署的战略合作协议,双方将通过专题讲座、故宫文创展示等一系列文化活动,让故宫文化走出紫禁城,弘扬中国传统文化。郭谦 摄/视觉中国

辉煌在奋斗中铸就

——广州邮区中心局荣获全国五一劳动奖状纪实

创新:邮区人的腾飞动力

科学技术是第一生产力。科技创新一直是该局秉承的传统。从该局成立时率先实行生产组织的扁平化管理,成为全国邮区中心局“三化”改革的排头兵,到2015年建设双层分拣机及配套工程,包件日分拣高峰突破70万件,在邮政网运系统中名列第一。

迅猛发展的业务需要强有力的支撑。广州中心局有这样一个技术团队,他们承担着全局的设备维修与技术研发。回忆起去年“双11”前夕的场景,负责信息系统开发的汪磊说:“我们那时每天都在打仗一样。”整个工艺建设、试运行期间,该局业务、技术骨干全程参与,争分夺秒,一边协调设计院,设备厂家做好新工艺设备安装、调试,一边加强学习,刻苦钻研建设过程中发现的技术疑难点,及时进行新工艺设备的性能优化,前后历经94个日夜。在他们的努力下,新工艺设备磨合期间,以日处理包件峰值24万件,每小时峰值2.1万件的速度,为2015年的旺季生产交上了一份满意的答卷。

借助高水平的技术研发平台,广州中心局的技术成果不断涌现。近年来,他们先后进行了包裹分拣机低温自动技术改造,包分机供件台称重系统国产化;2011年,基于RFID为主的物联网技术在全局范围内广泛应用;同年,该局还建立了RFID设备点检系统;首创的PDA手持终端技术率先在质监岗应用,提高了邮件录入的效率和准确性;该局技术人员撰写的论文《PDA技术在网运作业中的应用研究与实践》获得了2015年(第六届)全国邮政信息技术优秀论文评选二等奖。

时限:邮区人的郑重承诺

近年来,随着社会大众对邮政的服务水平要求越来越高,邮政业务不断发展,为广州中心局注入了强大的动力,也给该局带来了严峻的考验。在压力面前,广州中心局始终坚持“服务经营、支撑发展”的理念,尽全员之力保时限,控质量和促安全。2015年,根据业务量的变化,该局按照邮件处理散件化、流水化的要求,以关键指标关键人机制为抓手,强化“日监控、周分析、月通报、季总结”,在监督检查方面,该局开展了提升邮政服务质量专项整治活动;规范查验投诉处理流程,利用无纸化传递方式加快单件处理。该局连续多年没有发生一起有理由投诉事件。

为提高管控效率,广州中心局加大了

2016年,作为中国邮政全国7个一级邮区中心局之一的广州邮区中心局获得了中华全国总工会授予的全国五一劳动奖状荣誉称号。从成立至今,广州中心局在17个不平凡的春秋里留下了一串串闪光的足迹:先后获得全国邮政网路运行先进集体、全国邮政网路运行特殊贡献单位、爱心包裹项目服务支撑奖和广东省文明单位等奖项;2012年,被中华全国总工会授予全国工人先锋号;2013年,被授予全国模范职工之家、全国交通运输企业文化建设优秀单位,获得了“广东省优秀企业文化突出贡献单位”;2014年荣获广东省五一劳动奖状。一系列闪光的荣誉见证了广州邮区人一路的拼搏与奋斗。



↑双层包裹分拣机

↓广东省五一劳动奖章获得者、退伍军人陈学志(右一)带领的“老兵邮路”



技术手段应用和信息系统管控的力度,建设了全局的质量监督管控系统,利用PDA手持终端、WiFi技术等手段,推进质量监督检查信息化,保持了质量全红,机要通信万无一失。

服务:邮区人的神圣职责

广州中心局的发展活力,不仅源于心怀客户的胸襟,更源于“人民邮政为人民”的使命和职责。

2008年1月中下旬,一场80年不遇的特大雨雪冰冻灾害降临华南地区。5月12日,汶川发生特大地震,接踵而至的自然灾害牵动着2000多名广州邮区人的心。该局广大干部职工主动停休,全力以赴,出色地完成了邮件疏运任务;另一方面,组织开展“伸援手献爱心”募捐活动和缴纳“特殊党费”活动,谱写了一曲感人至深的奉献之歌。

2013年,四川芦山地震期间,该局安排

37辆加车疏运了4.3万袋赈灾包裹。今年刚刚获得广东省五一劳动奖章的陈学志也参与了此次任务,为了不拖延救灾物资的邮运时间,他主动请缨参加物资运输。当时,他的小孩正进入高考的关键阶段,但陈学志还是打消了顾虑,又一次作出了先工作、后家庭的决定,毅然承担起驾押任务。这条特殊的邮路途经贺州、桂林、柳州、河池、贵阳、遵义、重庆、遂宁等地,全长1781公里,路途偏僻崎岖。经过35小时连续作战,他和同事终于及时、安全地把抗震救灾物资运抵芦山灾区。

2015年,抗日战争胜利70周年纪念等重大活动期间,广州中心局按照相关规定,对进京、进藏、进疆邮件实行100%安检,严防各类枪支弹药、易燃易爆等违禁物品进入邮政渠道,圆满完成了重大活动期间的安全保障工作。

春去秋来,风雨兼程。广州中心局全体员工满怀网运的激情与期盼,不辱使命、迎难而上,在南粤大地辛勤耕耘,正创造着新的辉煌。(广州邮区中心局 张彬)

本报北京6月26日电 抗击海盗的南京远洋运输公司三副徐文翔、服务热情的珠海高速轮乘务长黄雅琴、把小事做成精品

的中远散货运输公司水手姜文龙……今天,由交通运输部海事局和中国海员建设工会联合主办的“寻找最美海员”活动评选结果公布,10名优秀船员代表获得“最美海员”殊荣。该活动由工人日报社、中国交通报社承办。

海员是实现海洋强国战略的重要因素,建设“21世纪海上丝绸之路”离不开海员。截至2015年底,我国在册海员超过137万人,总量位居世界第一。但随着新生代海(船)员逐渐成为航运主力,后顾之优也越来越成为左右其择业的重要因素。不少航运公司反映,由于海员常年海上工作风险大,常年背井离乡,照顾不了家庭,甚至找不到配偶,导致其个人、家庭、子女管护和就学等方面的问题突出。

为了提升船员职业的社会认知度,弘扬尊重船员的社会风气,2015年以“启航有梦,大美无疆”为主题的“寻找最美海员”活

动启动。一年来,主办方通过寻找、发掘、宣传海员中的典型代表,力图展现老一辈和新一代海员心怀祖国、爱岗敬业、积极进取、刻苦钻研、诚实守信、团结互助的精神风貌。

据介绍,在行业内有关单位 and 广大海员的广泛响应和积极支持下,有90多家航运单位的150余位优秀船员参加了评选。结合网络评选结果和行业内专家评议,由活动组委会进行把关审核,最终确定了福建省福州湾港口管理局引航站一级引航员陈汉杰、福建省海运集团有限公司退休轮机长王亚夫、华洋海事中心大副刘超、大连远洋运输公司大副赵维浩、中海散货运输有限公司二级机务主管钟潮海、上海远洋运输有限公司阮仁文、交通运输部北海救助局船长曹德

广等10名“最美海员”代表。这10名“最美海员”的名册已在交通运输部和交通运输部海事局政府网站上对外公布。

交通运输部部长杨传堂在致全国海员的一封信中说,作为蓝色国土的耕耘者,海员为人类的幸福和国家建设创造着不朽的功绩。在新的时期,海员同志们更是尽职尽责、精益求精,始终保持着百折不挠的进取勇气、爱岗敬业的职业操守、无私奉献的职业理念,在离家千里之外的“浮动国土”上,传承着大国航海工匠精神,在国家战略指引下,向着海洋强国的目标不懈奋斗。

据悉,从即日起本报将刊发“最美海员”的系列报道,彰显中国海员精神,弘扬海员文化。(于宛尼)

船长曹德广的责任:

“出海的都是家里的顶梁柱,救一个人就是救一个家”

□于宛尼 文/图

“最美海员”曹德广心里有个梦,他想保佑每一个渡海者平安航行于祖国每一寸海洋。

当海面刮起九级或十级大风的时候,船员们往往要四肢并用才能确保自己不摔倒,要么紧紧抓住桌角,或是尽量靠在船的夹角上,还有有的干脆用绳子把自己捆在椅子上,呕吐声则不时传来。

此时,曹德广却要克服种种不适,开着救助船冲向风口浪尖,给难船带去希望。6月25日,在救助船上干了10多年的北海救助局船长曹德广讲述这些惊涛骇浪时,波澜不惊,云淡风轻。

2010年12月5日,“利舟8”轮在蓬莱港东4海里处锚泊时船舶舱盖被巨浪打掉4个,船舱大量进水,船舶逐渐下沉,船上6人命悬一线。

“北海救111”轮紧急出发实施救助。船长曹德广带领大家制定了几个方案:一是用救生艇,这对求救者最有利,但风浪太大,很可能人救不上来,还把艇打翻;二是让求救者穿上救生衣,系上绳绳跳到海里,然后由他们拉上来,这对他们说危险性较大;三是船艇贴船艇,让求救者跳到救助船甲板上,但两条船挨那么近,可能会把人挤伤;四是待两船靠近时用吊篮把人救起,但稍有不慎,吊车折断受伤及救助船员。

一阵纠结和权衡之后,他终于做出了抉择:吊篮救人。“当时我想到最坏的结果是,两船靠近的一瞬间,难船可能把我们的船头压下去,或者我们把它顶翻,但和6条生命比起来,冒这样的风险是值得的。”

由本报等承办的“寻找最美海员”活动评选结果公布 10名优秀船员代表获“最美海员”殊荣

动启动。一年来,主办方通过寻找、发掘、宣传海员中的典型代表,力图展现老一辈和新一代海员心怀祖国、爱岗敬业、积极进取、刻苦钻研、诚实守信、团结互助的精神风貌。

据介绍,在行业内有关单位 and 广大海员的广泛响应和积极支持下,有90多家航运单位的150余位优秀船员参加了评选。结合网络评选结果和行业内专家评议,由活动组委会进行把关审核,最终确定了福建省福州湾港口管理局引航站一级引航员陈汉杰、福建省海运集团有限公司退休轮机长王亚夫、华洋海事中心大副刘超、大连远洋运输公司大副赵维浩、中海散货运输有限公司二级机务主管钟潮海、上海远洋运输有限公司阮仁文、交通运输部北海救助局船长曹德

广等10名“最美海员”代表。这10名“最美海员”的名册已在交通运输部和交通运输部海事局政府网站上对外公布。

交通运输部部长杨传堂在致全国海员的一封信中说,作为蓝色国土的耕耘者,海员为人类的幸福和国家建设创造着不朽的功绩。在新的时期,海员同志们更是尽职尽责、精益求精,始终保持着百折不挠的进取勇气、爱岗敬业的职业操守、无私奉献的职业理念,在离家千里之外的“浮动国土”上,传承着大国航海工匠精神,在国家战略指引下,向着海洋强国的目标不懈奋斗。

据悉,从即日起本报将刊发“最美海员”的系列报道,彰显中国海员精神,弘扬海员文化。(于宛尼)

“我从1995年开始干这一行,2006年当上船长,头上始终像悬着把剑。”他坦言,随着社会对海上救助的了解日益增加,作为一名救助船船长的压力也越来越大。

在我国北部海域,风大、浪高、流急、雾多,分布着高频次的客滚船航线。5823.4公里长的海岸线,25.7万平方公里的水域——在如此广阔的辖区区内,为了保证每一次施救快速有效,北海救助局设立了12个救助船常年待命点。这些待命点的在烟台到大连航线的中央,有的在渤海湾中心,全部是客滚船航线和船只密集海域。每艘救助船每15天才能在就近港口补给一次。

“我觉得英雄离我很远,这就是我的工作。出海的都是家里的顶梁柱,救一个人就是救一个家。每当救了一个人的时候,我会觉得即便这么多年来自自己家人亏欠很多,也是值得的。”曹德广说。

“如果直接靠泊码头,顶多能早10分钟上岸,一旦有紧急救助任务,船要调头再开走势必耽误不少时间。而每次救助,都是在和时间赛跑啊!”他说。

“北海救111”轮紧急出发实施救助。船长曹德广带领大家制定了几个方案:一是用救生艇,这对求救者最有利,但风浪太大,很可能人救不上来,还把艇打翻;二是让求救者穿上救生衣,系上绳绳跳到海里,然后由他们拉上来,这对他们说危险性较大;三是船艇贴船艇,让求救者跳到救助船甲板上,但两条船挨那么近,可能会把人挤伤;四是待两船靠近时用吊篮把人救起,但稍有不慎,吊车折断受伤及救助船员。

一阵纠结和权衡之后,他终于做出了抉择:吊篮救人。“当时我想到最坏的结果是,两船靠近的一瞬间,难船可能把我们的船头压下去,或者我们把它顶翻,但和6条生命比起来,冒这样的风险是值得的。”

“寻找最美海员”

北海救助局船长曹德广(右一)在风浪中操纵船舶。