

三部门发文加强氢能综合应用

试点城市群奖励资金最高16亿元

近日,工业和信息化部、财政部、国家发展改革委(以下统称三部门)联合印发《氢能综合应用试点工作管理办法》(以下简称《管理办法》)。《管理办法》适用于氢能综合应用试点的组织实施、考核评价、积分核算、资金和项目监督管理活动。

根据安排,试点结束后,三部门按照多退少补原则,对城市群奖励资金进行清算,试点实施期内城市群累计获得中央财政奖励资金上限16亿元。

4张任务清单落实落地

今年8月,工业和信息化部、财政部、国家发展改革委联合印发《关于同意京津冀等5个城市群开展氢能综合应用试点工作的通知》,原则同意京津冀、大湾区、东北(含蒙东)一长三角、新疆—成渝地区双城经济圈、黄河几字弯—中原等5个城市群试点工作,开展氢能综合应用试点工作,试点为期4年。

《管理办法》提出,城市群应当根据三部门批复同意的试点工作方案,统筹推进试点工作,高效组织推进氢能技术装备攻关、工业领域氢能项目、燃料电池汽车推广、加氢站建设等4张任务清单落实落地。

华北电力大学副教授许传博表示,此次政策着力点从燃料电池汽车产业链,扩展到氢能跨行业、跨区域的供需体系建设,通过装备、应用和基础设施协同推进,探索氢能规模化应用的商业闭环。“城市群”提供资源配置和协同治理的空间,“4张任务清单”则把这一目标落实到具体项目、责任和考核之中。这是基于政策架构作出的判断。

厦门大学中国能源政策研究院院长林伯强表示,单个城市难以同时配齐制氢资源、储运设施和消纳场景,因此,需要通过城市群联动实现跨市资源调配和优化配置,并以分工布局避免“小而全”的低水平重复建设。

加强氢能综合应用,有利于推动试点城市群通过规模化降低成本,加快走向商业化。(CFP)



奖励资金上限16亿元

根据安排,工业和信息化部负责组织城市群考核评价、奖励积分核算、资金申报等工作。

许传博表示,《管理办法》从支持项目建设转向支持实际应用,从单一交通示范转向多场景综合应用,从事后奖励转向预拨启动、绩效清算,从而把财政资金与氢能产业的真实运行效果绑定起来。积分核算按照应用场景和实际用氢规模细分,体现了“按效果奖励”。

奖励不再按照建成多少项目、购买多少车辆来计算,而是根据不同场景的终端产品应用情况或实际用氢规模分档核算。例如,燃料电池汽车更关注车辆实际推广和运营,工业项目更关注氢气替代化石能源的规模,氢冶金、绿色化工、掺氢燃烧等场景则根据实际应用量和运行效果获得相应积分。原则上,1个积分奖励8万元。

这意味着,项目“建成”并不等于自动获得足额奖励,只有真正投产、运行并形成终端消纳,才能持续形成有效积分。

林伯强认为,按场景细化核算积分,实行资金“先预拨、后清算”,并将补贴与实际用氢量和终端销量挂钩。政策支持重心从项目建设转向实际运营,既有助于抑制重复建设,也有助于解决以往“重申报、轻运营”的后续经营问题。同时,16亿元的总额上限明确释放出不搞无上限投入、控制财政成本的导向,倒逼城市群通过规模化降低成本,避免长期依赖补贴,加快走向商业化。

许传博表示,每个城市群在整个试点实施期内累计获得的中央财政奖励资金最高不超过16亿元。最终金额取决于年度任务完成情况、场景应用规模、实际用氢量、绩效评价结果以及最终清算结果。完成得越好、实际应用规模越大,获得的奖励越接近上限;完成不足,则可能明显低于上限。

评分低于60分不合格

考核评价根据试点工作进度,分为年度评价、中期评价和验收评价三类。城市群综合评分低于60分的,认定该城市群考核评价不合格。对中期评价不合格或连续两个年度评价不合格的,视情况采取以下措施:要求调整工作方案、扣减或暂停拨付奖励资金、暂停甚至取消试点资格。

林伯强表示,考核不合格即退出,考核结果与资金拨付挂钩,具有较强约束性。该机制释放出注重实际效果而非“养项目”的政策导向,不搞试点终身制,以结果决定去留,推动持续降低成本。

许传博认为,机制的核心特点是由一次性验收转向全过程管理,由“重建设结果”转向“重年度进度、实际运行和最终成效”,形成“年度监测—中期纠偏—终期验收—结果应用—退出处理”的完整闭环。(中新)

从技术突破走向生态竞合 智能网联汽车 竞逐“下半场”

当前,智能网联汽车产业正加速迈向规模化应用阶段,截至8月底,国内约6100万辆乘用车已搭载组合驾驶辅助功能,其中约1500万辆具备领航驾驶辅助功能。同时,组合驾驶辅助系统、自动驾驶系统、自动紧急制动系统等一批国家标准相继发布,为技术研发、测试验证与规模化应用筑牢基础。

在此背景下,10月21日,由工业和信息化部、交通运输部、北京市人民政府共同主办的2026世界智能网联汽车大会在北京开幕,来自全球10余个国家和地区的3000多名代表参会。

工信部副部长辛国斌表示,智能网联汽车产业正处于技术攻坚与商业化落地并行推进的关键窗口期。工信部将扎实推进《智能网联新能源汽车产业发展“十五五”规划》落地实施,推动智能网联汽车产业健康可持续发展。

当产业技术突破的“上半场”已走过大半路程,智能网联汽车如何真正走进千家万户、形成可持续的商业闭环,成为大会上嘉宾讨论的焦点。“如果说‘上半场’是靠技术突破的话,那么‘下半场’就是如何走进千家万户服务消费者,真正让企业赚钱。”世界汽车工程师学会联合会终身名誉主席、清华大学汽车产业与战略研究院院长赵福全表示。

围绕“下半场”的底层逻辑,与会企业家的判断高度趋同:竞争焦点正从单点技术指标突围转向用户价值创造。蔚来汽车创始人、董事长、CEO李斌把“用户愿不愿意付钱”视为“下半场”的核心标尺。在他看来,如果用户不愿意为产品付费,即便产品本身做得再好,也没有产生真正的用户价值创造。

比亚迪集团高级副总裁、汽车新技术研究院院长杨冬生则用“能用、敢用、天天用”概括产业“下半场”消费者的视角变化,强调车企要把安全属性作为自身使命而非仅仅是技术指标。

小米集团创始人、董事长兼CEO雷军则把视角拉宽到产业生态层面,指出智能网联汽车“下半场”比的不仅仅是车有多聪明,而是整个生态有多强大。

德国汽车工业协会主席穆希雅围绕“互联互通”提出三点建议:把技术创新转化为产业竞争力,推动相互兼容的标准与监管框架建立,坚持开放市场与公平竞争。

跨国车企同样把中国视为生态共创的重要一环。大众汽车集团管理董事会主席奥博穆表示,公司正与中国伙伴在智能驾驶等领域深化合作,在中国开发的架构与平台也将走向全球市场。

智能网联汽车的“下半场”不是某一家企业的独角戏,而是整车、零部件、科技公司、国际组织与监管部门共同参与的产业生态建设。正如赵福全所言,没有一家整车企业能够包打天下,也没有一家零部件企业能够一家独大,产业链上下游的企业要在协作中竞争、在共享中获利。(中新)

新鲜有趣的金融资讯,贴心实用的理财百科,帮你打理钱袋子,为你提供好点子,热点+温度+热情——“泉州金融窗”,一个全新视角的金融天地!



政策赋能渔业启新程

渔业现代化建设提速

渔业是农业农村经济和海洋经济的重要组成部分,在保障国家粮食和重要农产品稳定安全供给、推进生态文明建设等方面发挥着重要作用。近期,农业农村部、财政部联合印发《关于实施“十五五”时期渔业发展支持政策加快渔业现代化建设的通知》(以下简称《通知》),对新阶段渔业发展支持政策作出系统部署。

“十四五”期间,渔业高质量发展取得了突出成效。农业农村部渔业渔政管理局负责人介绍,2025年底,全国水产品总产量、渔业经济总产值、渔民人均纯收入分别比“十三五”时期末增长16.9%、28.8%和31.3%。但同时,产业发展不平衡问题仍然比较突出,亟需持续发挥支持政策的引导作用。

农业农村部农村经济研究中心可持续发展研究室主任、研究员刘景景认为,“十五五”时期,渔业发展要重点关注四个问题。

一是守牢安全底线的任务依然艰巨,渔业质量安全、生产安全、资源安全等风险依然存在。二是核心领域短板亟待补齐,水产种业、深远海养殖装备等还存在“卡脖子”问题。三是产业提质增效和渔民增收压力较大,养殖方式还比较粗放,水产品加工附加值不高。四是资源生态约束趋紧,海洋渔业资源衰退趋势尚未根本扭转。

为提升渔业综合生产能力和质量效益,《通知》对“十五五”时期渔业发展支持政策提出的总体要求是,紧紧围绕渔业高质量发展,按照“大稳定、小调整”原则,加

强政策衔接与整合,强化资金效益管理和使用监管,更好提升财政政策效能和资金使用效益,为加快渔业现代化提供强有力的政策支持。

如何理解“大稳定、小调整”原则?上述负责人表示,“稳定”主要指支持渠道、支持方向和管理方式总体稳定。“十四五”期间,中央财政通过成品油价格调整对渔业补助资金、农业产业发展资金渔业发展支出方向两个渠道支持渔业发展,初步形成了两项资金协同推进渔业高质量发展的政策体系。“十五五”时期,将继续通过

上述两个渠道支持渔业高质量发展。“调整”则体现在两个方面,分别是突出强调保障渔业安全生产和主动对接国际条约。

《通知》提出,推动落实国家层面统一部署的重点工作和重大引领性项目,包括加快推进耕海牧渔、提升现代渔业装备设施水平、完善渔业基础公共设施、推动渔业绿色循环发展、开展渔业资源调查养护和国际履约能力提升等。从政策支持的重大项目来看,一方面,继续实施渔业绿色循环发展、沿海渔港经济区建设项目;另一方面,整合海洋牧场、深远海养殖装备建设项目,支持建设海上牧场。

据介绍,农业农村部渔业渔政管理局将联合有关方面压实责任,确保政策接得住、落得下、见实效。同时,健全财政支持保障、金融重点倾斜、社会积极参与的多元投入格局,强化政策支持和协同,引导更多资源要素向渔业现代化集聚。(钟欣)

让世界了解泉州

让泉州走向世界

泉州晚报社 宣

泉州晚报 / 东南早报 / 泉州晚报·海外版 / 泉州商报 / 泉州网 / 泉州通