



我省探索“碳票+”多元化消纳场景

去年以来完成省级林业碳票交易 19 笔

本报讯(记者 汤超)记者近日从省林业局获悉,我省积极做活林业碳汇文章,在全国率先出台省级林业碳汇制度,发布《安徽省林业碳汇项目方法学》,庙首林场完成全省首单碳汇交易,除推出“碳票生态贷”引来金融活水,安探索“以碳票替代生态环境损害赔偿开生态修复新路径。

颁发首批省级林业碳票5张,碳减排量30万吨。构建“碳票+ESG”“碳票+司法”“碳票+零碳景区”等多种消纳渠道,打造丰富的场景应用体系,去年以来完成省级林业碳票交易19笔,获金融机授信2100万元。

加强与司法部门合作,探索建“林业评估+自愿认购—司法确认”流程,运用省级林业碳票实现生态害精准赔偿。宁国市开展“林业碳票生态司法”环境公益活动,为全国首在危鲁国家重点保护植物罪申应用中

林草碳汇是实现碳中和目标的“压舱石”。我省持续深化林业碳票制度创新,探索培育多元化消纳场景,有效拓宽林业生态产品价值转化路径,着力破解生态产品价值实现“难度量、难抵押、难交易、难变现”问题,推动实现“不砍树、能致富”。

结合我省森林经营和保护实际,制定《安徽省林业碳票项目方法学》,为全省林业碳汇项目开发提供统一科学的计量依据。印发《安徽省林业碳票管理办法》,系统构建全流程制度体系,为碳票规范运行绘就基础框架。2021年以来,宣城、滁州、安庆、淮北、蚌埠等地先行先试,累计发放并交易地方林业碳票14万张,数量与覆盖面积全国前列,为省级制度推广打下坚实“地基”。旌德县赛实现赛事全周期碳中和。

开展空地一体化森林资源监测技术示范,应用卫星遥感+激光雷达技术,进行“碳汇本底计量”,建立“景三维森林”,构建“时空+双碳”自然资源监测与碳汇核算体系。探索设碳通量塔,搭配不同高度探头监测分析森林碳通量,实现碳汇本底逐、精准测量,为推动碳汇价值转化提供发展基础。

物暢其流
助力外贸提速

■ 本报记者 何珂

凌晨时分,合肥新桥国际机场内,一架架尾翼上印有不同航司标志的飞机有序起落,停机坪上货物牵引车往来如梭。

“2025年，合肥新桥国际机场进出境货机年度总量首次超过1000架次。”合肥海关副关长姜开源介绍，去年针对传统空运中转流程多、手续繁的痛点，海关在合肥新桥国际机场实施“空侧直通”式监管集装箱2万箱次，据企业测算，压缩50%的转驳运输时间，30%的境运输成本；运用“直装直提”模式监管出口集装箱4.3万箱次，压缩90%在停留时间。

出口监管新模式,将国内转国际货物的运输路径由“绕行社会道路”优化为“机坪内部直连”,空运货物中转通关时间从2小时压缩至15分钟。国际货运航线是芜宣机场去年最显著的增长点。去年芜宣机场新增开通至马尼拉、克拉克等5条国际货运航线,2025年货运量破1.8万吨。

在陆运方面,姜开源介绍,打通芜塔桥多式联运基地“铁公多式联运”西物流通道,融合铁路通道大、成本低和路运输灵活性高、周转快的优势,实“一单制”全程贯通,为皖货出口提供新的物流方案。同时,推动国际跨境物流枢纽(TIR)业务在我省落地实施,畅通我省跨境物流“第四通道”,实现“

开放通道建设,是对外贸易发展的强大国际。2025年11月25日,在芜湖港国际集装箱码头,300余辆崭新的奇瑞汽车在合肥海关所属芜湖海关关员的监管下装船发往海外,这一幕,标志着安徽省成为全国首个汽车出口量突破百万辆的省份。

申报,一车到底,一证直达”,标志着安徽对外物流通道已实现全路贯通。此外,全面推广“铁路快通”模式,将货物验由离境口岸前移至属地,进一步提高通关效率,全年安徽中欧班列累计开行突破1000列。

100万辆的省份，“水路运输是奇瑞汽车最主要的出口运输形式，大约80%的新能源汽车通过芜湖港口出口。”奇瑞汽车股份有限公司国际公司资源管理部总监李杰斌回忆，“以前奇瑞汽车出口海外，都要先通过公路运输到上海洋山港，然后再换船出海。不仅运输成本高，通关手

多层次、广覆盖的“水陆空”立体国际物流大通道，对外贸发展起着重要的支撑作用。据开源表示，合肥海关积极参与安徽省对外开放大通道大平台大通关建设，以更大力度、更实举措推动平台提升能力、物流通道畅联全球，持续提升监管服务效能。

多措并举 促产业转型升级

■ 本报记者 彭园园

近年来,我省各地坚持将优化营商环境作为推动经济高质量发展、优化营商环境、聚焦主导产业、通过强化要素保障、深化科技创新、搭建服务平台等系列举措,有力促进产业转型升级与集群化发展。

在当涂县,当地瞄准绿色食品产业赛道,以“集群化、高端化、融合化”为路径,着力打造特色产业集群。发挥库迪咖啡、聚力食品等龙头项目的带动效应,当涂县吸引了从原料加工、智能包

装到现代仓储物流的上下游企业集聚，形成了良性循环的产业链生态。近年来，成功引进亿元以上项目 20 个，实际到位资金超 44 亿元。

目前,当涂县已汇聚绿色食品及相关配套企业65家,产业综合产值达45亿元。据了解,为构建发展“强磁场”,当涂县创新建立“五个一”招商机制,即一个产业配备一支专业队伍、一套专项政策、一只产业基金、一本招商图谱和一个

平台,主动对接长三角龙头企业。在硬件保障上,建成50万平方米标准化厂房并设立保税仓,为企业快速与降低运营成本提供了坚实基础。黄山市黄山区针对绿色食品、装备链创新主体梯队,构建层次分明、活力发的创新生态体系。目前,凹凸棒基材料产业集群已获批为安徽省县域特色产业集群(基地)、国家火炬特色产业基地,产业品牌影响力不断提升。

零售价：2.00元
新安传媒有限公司印务公司承印

我省將用兩年多建成六千五百個大功率充電樁

打造新能源汽车出行最友好省份

■ 本报记者 王弘毅

里程焦虑,一直是新能源汽车车主的一大困扰。

虽然充电设施愈发普及,但相比补能迅速的燃油车来说,“不敢跑得远”始终是新能源汽车的一大“缺点”。有时硬着头皮开车上了高速,总担心服务区充电桩排队,更担心车辆半路“趴窝”。

究其原因,还是目前大多数充电设施充电太慢。有没有“超级”充电技术能让新能源汽车充电时间大幅缩短呢?

当然有。随着技术的进步,大功率充电设施就能有效缓解里程焦虑。比如,单枪充电功率达到480千瓦及以上的充电设施就能大大缩减充电时间,缓解高速公路服务区“一桩难求”的尴尬。

日前,省发展改革委、省能源局、省工信厅、省交通厅、省市场监管局等部门联合出台《安徽省大功率充电设施建设行动方案(2025—2027年)》(以下简称《方案》),提出将进一步优化完善安徽充换电设施网络,加快构建布局合理、品质升级、技术先进的大功率充电基础设施体系,更好满足人民群众绿色出行需求。到2027年,累计建成大功率充电桩(单枪充电功率达到250千瓦及以上)超6500个。

《安徽省高质量充换电服务体系建设方案(2023—2027年)》提出,助力打造新能源汽车出行最友好省份。

高速服务区“快充快走”

什么地方最需要大功率充电桩？毫无疑问，高速公路服务区、旅游景区等是最需要快速补能点的地方。

“我们在制定方案中突出因地制宜、有序推进。根据实际需求，重点在高速公路服务区、城区、旅游景区、物流园区等车流量密集区域建设大功率充电设施，稳步向国省干道沿线、城郊、乡镇等地区延伸覆盖，促进大功率充电网络与现有各类型充电设施的有效协同。”省汽车办相关负责人表示。

比如,针对节假日期间一向是“排队补能”的高速公路服务区,《方案》提到,现有高速公路服务区新增充电设施原则上应采用大功率充电设施,对重大节假日期间利用率超过40%且额定功率低于60

千瓦的充电桩率先升级改造为大功率充电设施。新建高速公路服务区大功率充电设施占全部充电设施比例不低于30%。到2027年底,全省每个高速公路服务区至少配备2个大功率充电桩,建成超1000个大功率充电桩,鼓励兆瓦级超充设施初步应用。

“适度超前、加密布局,围绕全省高速网络,在车流量大、充电需求旺盛的服务区布局超充设施,打造‘快充快走’高效充电模式。”省汽车办相关负责人解读道,到2027年年底,将建成服务间距不大于100公里的高速超充走廊,全省具有超充设施的高速公路服务区超100个。

旅游景区是另一个车流密集场所,这里往往是车主们长途出行的目的地,快速补能需求旺盛。《方案》特别提到,在4A级及以上旅游景区、省级及以上旅游度假区停车场、游客服务中心等区域配建或升级改造大功率充电设施,鼓励在乡村旅游重点村、民宿聚集区等建设大功率充电设施,为新能源车主旅游度假提供良好的充电环境。

值得关注的是,安徽将持续推进重点旅游线路大功率充电设施建设,打造一批“皖美快充慢游风景线”。到2027年底,实现5A级景区全覆盖,3A级及以上景区有效覆盖,建成大功率充电桩600个左右。

什么是“皖美快充慢游风景线”?《方案》特别明确了是皖南大环线、皖南川藏线、皖北旅游大环线、皖江风景道、皖浙1号旅游风景道等重点旅游线路,沿线大功率充电设施服务间距不大于50公里。

比如,串联宁国市、泾县和旌德县的“皖南川藏线”,将建成大功率充电桩不少于20个,可有效提升新能源汽车车主自驾游的旅游体验。

推广“大功率+”场景

如何解决大功率充电设施用电负荷增加与行业绿色低碳发展之间的矛盾呢?鼓励新技术、新场景应用,是《方案》的又一大特点。

比如,安徽将鼓励大功率充电设施与光伏发电和储能设施一体化建设,支持开展“分布式光伏+储能+大功率充电”微电网应用,支持通过虚拟电厂等形式参与电力市场交易,探索大功率充电设施参与现货市场、绿证及碳交易路径。以

