

# 科报视点 KEBAOSHIDIAN

责编 胡唯元

■ 不事炒作,惟求接近事实;无需猎奇,只想告知真相

■ 显峰冷言



安徽砀山网民于和玉在自己的微博上“报道”了一起交通事故——“事故造成16人死亡”,很快警方找到并带走了他。因为真实的情况是10死5伤,他“属散布谣言”,被“行政拘留5日”。

但两天后,警方在其官方微博上称“处罚不妥”,“现已撤销”,并对被拘留者及其家属和网民“表示歉意”。而随后,网民于和玉也就自己的不当行为向公众致歉。

从抓人到“撤销”再到“道歉”,砀山警方也从舆论的“反面”站到了“正面”。砀山警方的“自我纠错”无疑是聪明的,“回击”网络谣言最有力的显然不是“拘留”,而是真相。

## 用更多真相“回击”网络谣言

谣言的确令人痛恨,对那些恶意造谣者、以谣言制造事端和谋利者当然要请公权力出面“消除影响”。行政和刑事处罚是一方面,打击谣言同时给公众一个真相,才可能真正让谣言蒸发,守住公信力。

但互联网上很多所谓的谣言,并不都出于造谣的本意和恶的动机,相反大多往往是因为真相缺席,人们不得不偏信道听途说的只言片语和部分事实。于和玉把“10死5伤”发成了“16人死亡”,从信息传播的准确度来讲的确是“不实”,当然要怪他不够严谨,互联网时代个人微博也具有公共属性,涉及公共利益的信息发布前应当核实。但反过来讲,要求一个普通网

民拿出准确的事实是不是有些过于苛责了?如果官方信息来得及时一些,他会不会发成“10死5伤”?那么,砀山警方也便免却了侦查之苦、“裁判”之累。

从这个角度来说,那些企图掩盖真相或者让真相迟迟不见公开者,其实才是最大的谣言制造者。

俗话说得好,谣言止于公开。网络时代,在一些重大的突发事件中,真相不能跑赢谣言是对事件相关者的一大考验。真相告知越快,人们越相信政府的诚意,对官方信息的信任度就越强;事实告知越多,各种风传的谣言就越没有立足之地。一味坐等谣言倒逼真相,甚至试图掩盖真相,只会使谣言愈加发酵,社会公信力加失守。

法国学者卡普费雷说:“当公众对一切都无法相信的时候,那么他们就会相信一切。”在

微博等自媒体如此发达的今天,公众不会像过去那样有足够的耐心去等,他们渴望第一时间获得信息和真相,如果“官方发布”总是姗姗来迟,甚至为某些权势者的枉法背书,“民间发布”就会蜂拥而至、层出不穷,那么再寄望国家机器像消防战士一样赶来扑灭谣言,无论从成本还是效益上看,显然是最不经济的做法。而对网络谣言的打击,恐怕也会陷入“谣言一打—谣言”的怪圈。

■ 图说·期盼

### 深圳开展校车大检查 “安全”护航新学期



9月2日,深圳交警对校车进行检查。据报道,深圳交警在全市范围内设立73个点,对经过的校车及校车驾驶员资质进行检查,并严查校车无牌无证、假套牌、超载、超速等各类交通违法行为,保障学生安全。

深圳市公安局官方微博2日中午称,当天上午深圳交警组织警力共检查校车609辆,查到校车违法58宗,其中无校车驾驶资格1辆,无《校车许可证》12辆,无牌无证1辆,未喷涂放大牌号、未喷涂统一颜色、未粘贴标识的车辆2辆,其他交通违法行为42辆。

### 太湖渔民开始捕捞 “丰收”庆祝新渔季



9月1日,太湖结束了为期7个月的封湖禁渔期,迎来了秋汛开捕的第一天,近3000户渔民正式进入太湖进行捕捞。

从首日渔民捕捞及开捕前的测定情况来看,花白鲢等放流鱼产量比去年有所增加;银鱼产量有所下降,预计约为2000吨左右,梅鲈鱼产量与去年相比略有增长,预计约2万吨;虾类方面:青虾产量与去年持平,白虾产量略有下降,预计约为1100吨;草鳊鱼由于放流量较大,产量有所增加。

### “山洞男孩”结束穴居 “入世”重回新生活



日前,“山洞男孩”程相涛被洛阳一家精神病医院接去免费治疗。至此,这位长期穴居的失明男孩“挣脱”锁链,结束穴居生活,穿上衣服重回“人间”。

河南省洛宁县程岭村先天性失明的26岁男孩程相涛,因精神发育迟滞,习惯性撕咬衣物,只能一年四季裸体度日。1年前,其父担心儿子裸体乱跑惊扰村民,加之家庭经济条件困难,这位70岁的老父在无奈之下用铁链将儿子拴在山上的涵洞内,开始了穴居生活。

# 清洁风电用不完送不出,咋办?

■ 将新闻进行到底  
文·本报记者 李禾

白城市,地处吉林省西北部,嫩江平原西部、科尔沁草原东部。8月下旬,当记者跟随“中华环保世纪行”采访团来到这里时,只见一望无际的玉米和水稻即将成熟,还有红红的高粱、金黄的向日葵……

不过,如此丰收的景象并没有让白城市政府副秘书长孙晓东感到舒心,他表示,希望白城市能被列为承

接国家高载能产业转移园区,鼓励支持其发展符合国家产业政策的铁合金(工业硅)、钢铁、电解铝、烧碱、碳纤维、云计算等传统产业和战略性新兴产业企业。

铁合金(工业硅)、钢铁、电解铝、烧碱等都属于高能耗、高污染“两高”产业,作为一个农业大市,白城市为什么期待发展这样的产业?

## ——新闻调查——

### 风电企业发电项目不上亏,上也亏

孙晓东说,发展高载能产业是为了促进风电在白城市本地消纳,“将能源优势转化为经济优势,形成能源自产、自销、自给局面”。

原来,白城市是吉林风电开发最早的地区,洮南风电场是全国第一个提出并规划建设的百万千瓦风电基地。截止到2012年末,全市风电并网装机容量达238.5万千瓦,发电量为28.8亿千瓦时,占白城总发电量的34%。

据测算,白城可开发风电面积6865平方公里,可开发装机容量2280万千瓦,年可发电460亿千瓦时,风电发展还有很大空间。

“但从2010年开始,随着热电联产机组和风电装机容量的增加,弃风问题开始出现。”孙晓东说,2012年白城市风电利用小时数仅为1407小时,与可研报告中设计的年发电2100小时相比,风电场全年弃风在30%以

上。

如此严重的“弃风”限电问题,让风电场遭到巨大损失,左右为难。华能洮北风电场总工程师张维龙说,洮北风电场盈亏平衡点在年风电场可利用1560小时左右,但2012年风电场可利用小时下降到1420小时,处全国最低水平。然而华能洮北风电场规划装机容量20万千瓦,到目前为止,已建成的三期工程,共投产容量14.84万千瓦,原计划第四期工程在2014年开工建设。

“风电主要是一次性投资,而且数额非常大,剩下的是后期维护费用。风电场的场地、架设的线路和设备、修整的道路等都是按规划的四期装机量来计算的,投资都已经下去了。现在困境是,前三期工程已经无法全额发电了,按照规划再上5万千瓦工程,被限发的风电量会更多,企业亏得更多;但上不了的话,企业依然亏得更多。”吉林省能源局新能源处孙锐说。

## ——核心关注——

### 清洁的风电,高耗能的“出路”

白城市风电资源禀赋好,但经济欠发达,本地用电量不多。不过,白城的困境并非孤例,我国能源“大省”往往是用电“小省”,甘肃、内蒙古等地也面临同样问题。

记者曾从兰州出发,经武威、金昌、酒泉、嘉峪关直至敦煌,途径的1100多公里河西走廊,一路上都是宏伟壮观的风电场,巨大的风车绵延至天际。这条古丝绸之路现被称为陆上“风电三峡”。

按照甘肃省河西走廊风电基地规划,分三步走:第一步,到2015年,装机容量达到1700万千瓦,成为全国最大的风电基地之一;第二步,到2020年,装机容量增加到3000万千瓦,建成陆上“三峡”工程(三峡电站装机1860万千瓦);第三步,2020年以后视需要装机容量可进一步扩大,使河西走廊成为世界上最大的

风电基地。

如此巨大发电量往哪里去?敦煌市表示,建设氧化铝等高耗能项目,消化富余电力;铁合金产品电耗成本一般占总成本的30%以上,甘肃肃北县投资建设铁合金冶炼厂;酒泉市有千万千瓦级风电基地,酒泉市工信委发文件,2013年5月份酒泉工业用电量1.53亿千瓦时,比去年同期增长69%,占全社会用电量的65.4%。工业用电量增长较快的主要原因是“高载能”企业恢复生产较好,产业电力消纳明显加快。由于甘肃省对铁合金、碳化硅、电石等三个行业的企业进行了重点扶持,酒泉市7台铁合金电炉1—5月累计用电量2.41亿千瓦时,与去年同期相比增长近14倍。酒泉还建成投产了电解铝、多晶硅等高耗能产业。

## ——专家建言——

### 建设智能电网,确保“送得出”

有风发电、无风不发电的风电,有太阳能发电、无太阳时不发电的太阳能等可再生能源,曾因发电不连续、

不稳定与要求恒定的电网发生了冲突,一度被称为“垃圾电”。



孙锐说,在欧洲等国,为解决风电等不稳定问题,一般是水力和天然气这样能“即开即停”的能源来“调峰”。比如当风力发电多于电网需要时,用多余的电把水从下池水库抽到上池水库,将电能转化成重力势能储存起来;在风力发电不能满足电网需要时,再放水发电补充不足。或者当没有风的时候,快速启动天然气机组发电;有风时,停止燃气机组,使上网电力保持稳定。

但是水力“调峰”需要特定的地理条件,而且白城市十年九旱,还要保证农业灌溉用水,水资源紧张。“我

国天然气较匮乏,居民用电还存在不足,难以用于大规模的风电等调峰。”孙锐说,我国煤炭储量较为丰富,甘肃、白城等地采用火电调峰,但燃煤发电机组启动慢,一般需要2天时间,难以用于调峰且浪费巨大。

因此,孙晓东呼吁,加快智能电网的建设,增强风电送出去的能力。“智能电网不仅能调控发电侧,还能调控用电侧,用电侧配合发电侧进行负荷变动,更有利于送端和受端的平衡,发挥发电设备和电网的最大效益。”

## 扩大田间电网,加速“柴改电”

孙晓东还期待能加快农村田间电网的建设。“目前白城域内的灌溉以柴油机抽水为主,随着国际油价不断上涨,农民使用柴油机抽水成本已上升到每亩130元,而白城市田间电网比较落后,规模较小。加强田间电网建设,推广柴改电,机井项目可使抽水浇地每亩节省90元,还增加清洁能源

的使用量。”

孙晓东说,由于田间电网投资较大,收益率低,每年电网线路仅有5个月的使用时间,投资与效益不成比例,导致电网公司投资性不高。因此,他希望国家能把“田间电网”建设纳入公共基础设施建设范畴,在农网改造资金使用上对其倾斜。

## 试点风电供暖,倡导“清洁热”

据孙锐介绍,为加大风电在当地消纳能力,减轻外送压力,当前,吉林省能源局与国网能源研究院沟通后,组织大唐向阳风电场在白城开展风电消纳暨清洁供暖示范工程试点。也就是说,大唐向阳风电场从国网购电用于城区居民供暖锅炉,为当地居民供热。供热消耗了的电能,国网允许大唐向阳风电场再增发并上网同样数额的电量。

孙晓东说,这样不但能缓解火电发电的一次能源输入压力,减轻冬季采暖用煤的依赖性,还极大减少了

小锅炉煤尘、炉渣的大量排放,有效改善地区大气环境质量,环境效益明显。据测算,2012—2013年冬季,洮南风电清洁供暖项目消纳电量2700万千瓦时,可节约标煤2838吨。

“按照国家能源局要求,2013年华能、大唐、中电投、华电、中广核和国电六大央企先行开展试点,其中中华能、大唐、中电投、华电、中广核五大央企每户拿出10万千瓦风场,匹配20万平方米供热面积,共同承担白城市100万平方米清洁供暖工程项目的建设。”孙锐说。

## ■ 名词解释

高载能企业又称高耗能企业,是指消耗电、水、天然气等资源速度相对较快,对资源需求量大

的企业。高载能企业主要指钢铁(冶金)、有色、建材、石油加工及炼焦、化工、电解铝、电石、烧碱和水泥业等。如生产1吨电解铝约耗电150000千瓦时。

## ■ 第二看台

# 收费:城市治堵的最后一张“王牌”?

文·侯大伟 赵宇飞 强勇

近日,关于“北京、上海正在研究征收拥堵费”的消息再次甚嚣尘上,不仅引起了两座“大堵市”市民的普遍关注,也引发了全国其他城市群众的“效仿”担忧。拥堵费能否治愈城市“拥堵顽疾”?

### “限招”频出依然难逃交通拥堵

从分区域“限行”到全路段“限号”,从摇号式“限牌”到高收费“限停”,再到限外地车进城……面对城市“拥堵之殇”,全国各地“限招”频出。

尽管如此,多数城市却未能逃脱交通拥堵的困境,甚至有的城市已从偶尔拥堵发展成日常拥堵,从个别路段拥堵演变成全城皆堵。在私家车保有量排名前4位的北京、上海、广州和成都,上下班高峰期绵延在各条道路上“见首不见尾”的车流,早已成为这四大“堵城”的常态。

数据显示,北京市今年上半年交通拥堵指数是5.0,比去年同期增长6.4%,工作日路网的平均拥堵时间是100分钟,比去年多了30分钟;今年以来,成都市早晚高峰有83%道路和86%路口拥堵严重。

更为严峻的是,在拥堵愈加严重的情况下,我国机动车保有量仍在迅猛增加。公安部交管局统计数据显

示,截至2012年底,全国机动车保有量已达2.4亿辆,同比增长1500万辆,汽车驾驶人年增长2647万人,首次突破2亿人。北京更是在短短两年内就实现了机动车保有量就从400万辆到500多万辆的“飞跃”。

### 拥堵费能否治愈交通“梗塞”?

近年来,我国机动车保有量快速增长,加之市民对私家车依赖度较高,与有限的道路资源之间的矛盾日益尖锐,是造成交通拥堵的最直接原因。

“市民对私家车依赖度高,也折射出其使用成本较低的现实。”北京市建筑设计研究院城镇建设研究所所长张根说,“征收拥堵费确实能提高机动车的使用成本,但目前来看,这很难取得理想效果。”

张根表示,一方面,拥堵费不会对数量庞大的公车产生任何影响,因为公车的使用成本都将由公共财政

支付;另一方面,对于“不差钱”的高收入群体来说,拥堵费也只是“九牛一毛”,调控作用极为有限。

“另外,由于公交系统尚不完善,私家车缺乏可替代性,征收拥堵费使用成本,也很难降低市民对私家车的依赖度。”张根说。

事实上,用收费的方式治理交通拥堵已被多次证明并非良方。北京、成都市区停车费成倍上涨,上海私家车号牌拍卖费已经飙升到近10万,但这些城市的机动车保有量增长仍然迅猛,交通也越来越拥堵。

“目前还远没到非收拥堵费不可的地步。”重庆交通大学教授黄承锋表示,我国不少大城市在基础路网建设、公共交通设施等方面都有很大的提升空间,应该在哪些方面多下功夫,而不是采取“头疼医头,脚疼医脚”的方法。

黑龙江省社科院研究员赵瑞政说,不去认真研究

造成交通拥堵的深层原因,就试图通过收费来治堵,这不是一种典型的“懒政思维”,还会加剧社会不公。“很可能将城市公共道路资源变成高收入者和公车的‘VIP区域’。”

### 诊治“拥堵顽疾”更需便捷的公共交通

重庆交通大学教授黄承锋表示,有关部门要摒弃“懒政思维”,首先对城市道路的常见“堵点”进行认真调研,并出招对其进行改造、疏通,如修建过街天桥、地下通道等人行设施,拓宽道路等;为缓解中心城区交通压力,还可对私家车实行分时段限行,但同时要兴建大型换乘点,让私家车主在限行时段能在此停车,并换乘公共交通工具。

此外,还应大力打造便捷畅达的公共交通系统。

张根说,缓堵的关键是改善出行结构,国外成功经验已多次证明,完善的公共交通是治堵政策的有力支点。“目前全国各城市的公共交通设施距离方便、快捷、舒适的要求仍然存在较大差距,在这种情况下,很难让私家车主选择公共交通。”

调查数据显示,目前北京公共交通平均出行速度不到小汽车速度的一半,公交、地铁等公共交通设施的换乘还不能实现非常便捷,完成一次公交出行平均需要66分钟,其中约20分钟花在换乘的路上。

黄承锋表示,公共交通要达到方便快捷,就要尽可能减少乘客在乘公交车时的步行、候车、换乘时间,这就要求增大公交网的密度,缩小发车间隔,同时加强公交换乘枢纽的建设。

四川省社科院社会学研究员胡光伟建议,政府可出台相关政策,引导、鼓励企事业单位购买或租赁公共交通工具,用作职工上下班班车,有效减少职工私家车的使用频次。

“按照国外的成功经验,全国各大城市在建轨道交通、快速公交的同时,还可发展公共自行车系统,并将其纳入公共交通体系,以解决快捷交通覆盖面不足和短程交通不便等问题。”胡光伟说。(据新华社)