



产业新风

全国人大代表李书福：

建议修订行业标准适应电动汽车铁路运输

●本报记者 崔小粟

今年两会召开前夕，全国人大代表、吉利控股集团董事长李书福表示，他准备提交《关于修订行业标准适应电动汽车铁路运输的建议》及《关于解决货车电动化法规障碍的建议》。

修订电动汽车铁路运输标准

李书福指出，汽车产业是我国国民经济支柱产业之一。国家已明确将发展新能源汽车产业作为国家战略，这也是践行推动绿色低碳发展的主要路径。2020年，我国新能源汽车销量为136.7万辆，同比增长10.9%。随着新能源汽车的普及，潜在消费市场将逐渐从一二线限购城市向三四线非限购城市扩张，市场潜力巨大。中国汽车工业协会预测，2021年新能源汽车产销量将超过180万辆。随着欧洲等海外市场新能源汽车销量的提升，我国新能源汽车有望在海外获得更多发展机会。此外，包括外资、合资在内的各大主流车企，都将我国定位为重要的全球产能输出基地。新能源汽车迅猛发展，随之而来的是大量跨境物流需求。

中欧班列的开通为企业开辟了一条新的物流线路。然而，由于目前实行的铁路运输行业标准是基于数十年前的市场环境而制定，对于锂电池运输严加禁止，大大增加了新能源汽车的运输成本和运输中产生的碳排

放，影响了各大车企的新能源汽车（含包括锂电池在内的散件）出口。

我国新能源汽车出口主要通过海运方式，其成本高、周期长，且面临相当程度的不确定性（气候、线路安全、海运环境恶劣带来的腐蚀），在运输过程中也带来了大量碳排放。相较海运和陆运，铁路运输有巨大的优势，尤其在长距离运输方面，其经济性、稳定性和碳排放方面全面超越海运与陆运。得益于欧盟对于电动汽车进行铁路运输无限制的友好法规环境，诸多欧洲车企已经开始选择使用铁路进行长距离的包括电动汽车在内的汽车产品运输。

新能源汽车的安全性与产品设计、制造工艺、质量管控、零部件生产、产品使用、充电和维修保养等全产业链和全生命周期密切相关。在当前市场成长的关键阶段，各大车企都把电动汽车安全作为新能源汽车产业的最重要指标，通过各种技术要求与制造标准来保证电动汽车安全，其运输过程中的安全性是可控的。

李书福建议，根据电动汽车的产品特性，对现有标准进行适应性修订，满足新能源汽车发展新阶段的市场需求，使电动汽车、锂电池散件能够依法合规，通过铁路进行高效、安全、经济的运输，助力实现我国新能源汽车产业的国内发展与全球主流市场开拓。

李书福同时建议，行业机构、相关政府管理部门结合新能源汽车特性与



铁路运输的行业管理要求，开展讨论与交流，制定相应的产品安全标准与运输管理规程。考虑市场与企业需求，适时开通新能源汽车运输专用班列，满足中国车企“走出去”以及欧洲地区日益增长的新能源汽车市场需求。

解决货车电动化法规障碍

据中汽数据测算，2019年我国交通行业碳排放量在12亿吨左右。其中，商用车保有量仅占我国汽车保有量的12%左右，却制造了道路交通碳排放的

56%。根据《中国移动源环境管理年报2020》数据，2019年全国货车氮氧化物（NO_x）、颗粒物（PM）排放分别占汽车排放总量的83.5%、90.1%。

汽车行业要实现碳排放达峰及排放污染物治理，货车的电动化势在必行。换电模式为货车电动化提供可行的能量补给方式。国家先后发布了《打赢蓝天保卫战三年行动计划》《关于印发新能源汽车产业发展规划（2021—2035年）》《关于加快建立健全绿色低碳循环发展经济体系的指导意见》等一系列政策推动货车的电动化及换电模式示范运行。

李书福表示，货车为公共领域的重要车型，虽然国家已出台上述多项政策，但目前货车电动化仍面临法规方面的障碍。原标准GB1589—2016《道路车辆外廓尺寸、轴荷及质量限值》基于传统发动机动力车型制订，未完全考虑新能源汽车装备电池系统及换电模式新技术的产品特点，尤其是对货车最大总质量及整车长度的限制已不能适应货车电动化及换电模式新技术、新业态的发展。

李书福建议，对GB1589—2016标准中质量及长度限值作补充规定。对于电动货车，每装备1kWh电量，车辆最大总质量限值在原来基础上增加10kg，抵消因装备动力电池带来车辆整备质量的增加影响。对采用换电模式汽车列车（铰接列车）整车长度限值补充规定为185m，以满足换电模式在新能源货车上的快速推广应用。

全国政协委员、金风科技董事长武钢：

推动绿电消费政策保障“30·60”目标实现



●本报记者 刘杨

3月2日，全国政协委员、金风科技董事长武钢在接受中国证券报记者采访时表示，今年两会的提案主要聚焦在保障碳中和目标实现及促进可再生能源行业发展等相关领域。

武钢建议，尽快出台与配额挂钩的绿证强制认购机制，构建百个碳中和绿色城市示范，出台绿色用电的碳排放认定机制和核算办法，对风资源开发与地方产值税收进行松绑。

确保绿电应发尽发

当前，我国绿电的市场地位与其战略作用不匹配，并网占比不到10%的风光电量，存在弃风、弃光和低电价市场化交易等问题，不依照《可再生能源法》执行的现象较为严重，绿电认证标准缺失等问题严重制约了绿电生产和消费的积极性。

对此，武钢建议，首先，应从国家层面加强顶层设计，确保绿电应发尽发，全额保量保价消纳；其次，应加强政府监督力度，禁止地方政府强制绿电低价交易的行为，放开可再生能源分布式发电市场化交易政策，落实隔墙售电政策；最后，应尽快出台与配额挂钩的绿证强制认购机制，并建立绿电消费认证标准，实施绿证交易与减税、贷款优惠、提升授信额度等进行挂钩的激励政策。

武钢表示，在碳达峰、碳中和的国家战略背景下，开展绿色城市、绿色园区、绿色乡村示范工程，能够推动“十四五”能源消费革命、促进国民经济双循环绿色发展、提升生态环境质量。

因此，武钢建议，构建百个碳中和绿色城市示范，构建绿色能源结构，引进先进低碳技术。落地千个绿色园区示范项目，明确园区建设思路，建立产业绿色化目标；推动绿色产业集聚，提升绿色产业竞争力；构建技术创新体系，打造服务化管理平台。实施万个绿色乡村建设示范工程，因地制宜保障农村能源供给及电网建设；推进农村能源消费升级；推动农村经济绿色低碳发展，助力低碳扶贫。

优化碳排放认证机制

当前，电力行业采取的碳排放认证方式为区域电网基准线排放因子认证，难以准确量化新能源绿色属性，对优化东西部产业布局，改善新能源资源禀赋和用电负荷分布不平衡问题产生掣肘。

对此，武钢建议，出台绿色用电的碳排放认定机制和核算办法，支持新能源直接接入工业园区模

式发展，获得地方发展经济指标，鼓励100%可再生能源供给园区的绿色低碳认证体系建设；鼓励新能源基地（新疆、内蒙古、甘肃、青海）周边直接发展循环经济产业集群，推动绿色低碳工业园区示范项目建设，鼓励以“绿色循环经济”模式取代“低电价”模式，吸引企业落地。

为实现“碳达峰”与“碳中和”宏伟目标，推进风电行业发展将成为一项不可替代的重要任务。但在风电财税金融政策上，仍存在贷款利息增值税重复征收、集团成员不能汇总缴纳企业所得税、资源开发和产值税收捆绑等问题。

对此，武钢建议，首先，应对风资源开发与地方产值税收进行松绑，将设备制造环节各项税收中央分享部分拿出20%，通过中央财划拨定向反哺风资源地。其次，建议实施贷款增值税抵扣和基于剔除对既有优惠政策影响前提下的增值税留底退税政策，对从事风电开发的产业集团内部资金划拨继续免征增值税。再次，可借鉴国外同一控制下的企业集团自主选择汇总纳税制度成熟经验，给予企业集团自主选择成员单位汇总缴纳所得税的机制，降低所得税征纳双方管理成本。

将碳排放指标纳入地方考核

在促进可再生能源行业发展方面，武钢还拟提交《关于通过优化用地政策、简化开发手续等进一步加快风电发展的提案》《关于因地制宜推进分散式风电发展的提案》等7个提案，并提出“将可再生能源消纳责任、碳排放指标尽快纳入各地方经济社会发展考核体系”“按照‘集中规划、批量核准’原则对分散式风电进行统筹规划”“通过‘以大代小’方式出台风电场到期退役更新改造政策”等建议。

武钢指出，为实现“2030年我国风电、太阳能发电总装机达到12亿千瓦以上”的目标，我国须进一步加快风电开发建设步伐。但在风电项目开发中，仍存在建设用地指标依据标准过时、生态保护“一刀切”、分散式风电手续繁琐、地方政府缺乏动力等问题。

对此，武钢建议，首先，要及时修订用地指标规定要求，按风电机组实际占地面积计算。其次，应系统开展风电对于生态环境影响的研究评估，科学制定生态红线划定标准和管理办法。再次，应深化“放管服”改革，加强分散式风电项目核准承诺制与“一站式”服务，下放审批权限，简化电网接入审批程序及冗余设备配置要求等。最后，将可再生能源消纳责任、碳排放指标尽快纳入到各地方经济社会发展考核体系。

分散式风电靠近负荷侧，有利于就近消纳，是降低用电成本、解决节能减排问题的有力抓手，但是由于项目审批、土地约束及并网消纳、融资难度大、成本高、相关标准落后等原因，分散式风电发展严重滞后。

对此，武钢建议，按照“集中规划、批量核准”原则进行统筹规划，鼓励以县域、园区及项目群为单位进行打包核准；允许村集体土地以参股形式进行风电项目建设，审批权限下放到县级；允许项目用地以租代征；允许在“生态功能区”非核心保护区，结合生态环境保护和生态旅游实施项目开发等。

全国人大代表、长安汽车董事长朱华荣建议：

优化新能源汽车使用端管理

●本报记者 崔小粟

今年两会，全国人大代表、长安汽车董事长朱华荣准备了数份建议，其中一份为《关于优化新能源汽车使用端管理 促进新能源汽车加速普及的建议》。

发展新能源汽车是我国从汽车大国走向汽车强国的必由之路。截至2020年底，全国新能源汽车保有量累计已达492万辆，占汽车总量的1.75%。我国想要实现到2025年新能源汽车新车销售量达到汽车新车销售量20%左右的目标，需要解决一系列问题。

朱华荣认为，目前新能源汽车市场发展不均衡，中端产品市场压力明

显。新能源汽车市场总体呈现出高端放量、低端爆发、中端不尽如人意的情况，应加快拓展盈利能力，探索商业模式。整车销售仍是新能源汽车的主要盈利模式，但当前行业规模较小，企业投入巨大，产出低于预期。新能源汽车在操控、舒适性等方面优于燃油汽车，但并未因此形成高溢价。电池成本无法通过溢价消化，亟须探索新的商业模式。新能源汽车储能单元作用亟须发挥。当下新能源汽车与电网互动的应用体系尚未建立，标准也没有得到统一，推广难度还比较大。

朱华荣建议，首先，应进一步优化新能源汽车发展规划，各地方政府与国家战略规划要保持一致。其

次，建立“积分池”管理机制，调节积分供需。建议行业组织建立“积分池”管理机制，由第三方在保证公平公正和相对市场化的前提下，结合行业积分供需情况对积分进行收储；同时允许企业从“积分池”借贷积分并按一定利率偿还，以此调控市场供需结构，稳定价格预期，便于企业提前进行资源配置，降低经营风险。最后，加强标准体系建设，探索新能源汽车与电网互动应用。建议国家电力企业牵头建立新能源汽车与电网互动的标准体系，统一V2G等的相关技术标准，出台政策支持开展新能源汽车波谷充电波峰放电，降低新能源汽车全生命周期成本。

全国政协委员、宁德时代董事长曾毓群建议：

加快电化学储能新型基础设施建设

●本报记者 崔小粟

今年两会，全国政协委员、宁德时代董事长曾毓群准备提交两份提案，分别是《关于加快电化学储能新型基础设施建设支撑国家3060战略目标落实的提案》与《关于加强对锂电池知识产权保护的提案》。同时，宁德时代也已全面启动碳中和规划。

预计到2030年，中国风电、太阳能发电总装机容量将达到12亿千瓦以上，风电、太阳能等可再生能源发展全面提速。然而，可再生能源发电随机性、波动性大，规模化并网影响电网稳定运行，新能源+储能模式将为可再生能源大规模发展和并网提供有力支撑。同时，储能系统作为

能源存储转换的关键，可以提高多元能源系统的安全性、灵活性和可调性，是构建能源互联网的核心。

曾毓群表示，电化学储能大规模商业化应用离不开储能政策和市场环境的改善，但就实践情况来看，还存在一些问题：一是缺乏顶层设计，各方规划统筹协调性不足；二是市场机制不成熟，投资储能经济性差；三是缺乏准入门槛要求，劣币驱逐良币现象频出。

针对上述问题，曾毓群提出四点建议：一是加强顶层设计，将电化学储能作为国家新型基础设施，纳入国家和地方“十四五”能源发展规划、电力发展规划、可再生能源规划。二是建立市场机制，让储能既要“有效”（有效

果有价值），也要“有利”（有价格有收益）。三是推进新能源发电+储能，同步制定储能电站性能和安全标准，防止低水平竞争。四是建设储能云平台，用共享经济和平台经济的模式创新储能运营机制，提高储能收益。

此外，当前锂电池知识产权诉讼案件时有发生，企业维权过程较为困难。曾毓群建议从三个方面加强锂电池行业知识产权保护：一是深化证据保全制度规则，降低举证阶段的难度和维权成本；二是建立知识产权特别审理程序等，提高审理效率，缩短审理周期；三是加快商业秘密保护制度的出台。从而切实服务于企业维权的需求，解决企业维权举步维艰的困境。