



大力发展绿色低碳供应链 助力实现“双碳”目标

党的二十大提出,加快发展方式绿色转型,积极稳妥推进碳达峰碳中和。代表委员表示,在“双碳”目标指引下,我国碳排放权交易市场亟需完善管理运行机制,提升企业的碳管理意识及能力;同时大力发展绿色低碳供应链,加速能源结构转型,推动新能源产业迈向高质量发展。

全国政协委员、吉利控股集团董事长李书福:

完善碳排放管理机制 推动商用车低碳转型升级

● 本报记者 金一丹

结合自身所在汽车行业正面临的新能源转型潮流,全国政协委员、吉利控股集团董事长李书福表示,今年将重点关注碳排放管理、商用车低碳转型升级以及皮卡等轻型多用途货车转型升级。

提升企业碳管理能力

我国“碳中和”面临碳排放量大、过渡时间短等挑战。“我国碳排放权交易市场(简称“碳市场”)的建设对推动企业的碳管理有一定促进作用,但覆盖面较窄,对未参与碳市场的企业缺乏有效引导,对企业碳排放管理缺乏统一的标准和指南。”李书福表示,随着我国经济发展方式向绿色低碳转型,碳排放管理的重要性日益显现,但目前我国企业的碳管理仍处于萌芽期,大部分企业并未意识到碳管理的重要性。

为加快我国碳减排进程,提升企业的碳管理意识及能力,李书福提出了三点建议:完善碳市场管理运行机制,激活碳市场交易,充分发挥市场对碳减排的促进作用;扩大全国碳市场参与企业的覆盖范围;全面普及碳标签及碳普惠制度,推动全社会自觉践行“双碳”责任。

李书福还表示,目前商用车行业面临新机遇,市场对于新能源商用车的需求不断增加。但现阶段商用车技术路径尚未完全明确,不同技术成熟度参差不齐,制约了商用车的低碳转型进程。

李书福建议,借鉴乘用车积分机制,同时考虑多能源并驾齐驱的现状,以全生命周期减碳为目的,加快制定、实施商用车碳积分管理办法。

皮卡市场潜力大

“在消费结构升级、消费群体年轻化、消费需求品质化以及用车生活休闲化等趋势的推动下,乘用车皮卡凭借出色的综合性能,展现出巨大的市场潜力。”李书福表示,中国汽车市场正进入存量时代,多元化已成为汽车消费的主要趋势。

据中国汽车工业协会与国家信息中心预测,2030年,国内皮卡市场需求将超过100万辆,且出口需求大,2030年皮卡全球总销量将达到200万辆。

李书福介绍,皮卡作为我国汽车产业多元化发展的重要支撑,受多方面因素制约,市场发展仍然面临一系列问题。作为全球第二大皮卡市场,我国皮卡品类市场渗透率仅为1.7%,远低于全球7%的平均水平。

李书福认为,皮卡已经满足乘用车的生产标准、使用标准,但现行政策法规与需求不匹配,导致市场未被激活,消费潜力有待提升,亟待出台相应解决办法。

对此,李书福建议,及时修订皮卡的监管政策,放宽消费者使用条件;对皮卡类别重新进行划分,划入乘用车范畴;将新能源皮卡纳入“双积分”范畴,并轨管理,积极鼓励企业升级转型。



全国政协委员 李书福



全国政协委员 曾毓群



全国政协委员 宋海良



全国人大代表 冯兴亚

全国政协委员、宁德时代董事长曾毓群:

加快推进电池储能高质量发展

● 本报记者 金一丹

在“双碳”目标指引下,我国正加快关键技术创新,大力发展绿色低碳供应链,推动新能源产业迈向高质量发展。全国政协委员、宁德时代董事长曾毓群结合自身在新能源领域的专长,拟围绕电池储能高质量发展、动力电池护照与配套政策研究以及加强电池产品全生命周期管理等主题建言献策。

以核级安全为标杆

近年来,我国新型储能行业发展已逐步进入商业化初期阶段。根据《关于加快推动新型储能发展的指导意见》的规划,到2025年我国新型储能全面进入规模化发展阶段,到2030年实现全面市场化发展。

曾毓群认为,以电池储能为主的新型储能是保障新型电力系统安全稳定运行的重要技术和基础装备,也是实现“双碳”目标的重要支撑。“近年来,国内电池储能产业快速增长,但产品良莠不齐,对大容量电池储能系统并网运行带来新的安全性挑战。”

曾毓群建议,参照核级安全,建立以失效概率为依据的电池储能系统安全分级评估体系,并将该体系纳入到重大项目招标条件,引导电池储能迈向以核级安全为标杆的高质量发展。同时,围绕大容量高安全高可靠电池储能集成系统这一关键领域,加强电化学储能系统测试评估与实证,建设国家级电化学储能实验验证平台。

曾毓群还提出,加强电池储能数据的统计发布和共享。“建议国家储能平台数据分级分类面向电池企业有序开放,以便

电池企业支持平台建立更为准确的储能电站安全预警模型,为储能电池产品的不断优化提供数据支撑。同时,建议储能主管部门和支撑机构参照工信部委托动力电池联盟按月发布厂家电池装车数据的做法,定期发布有公信力的国内储能电池并网总量及生产商并网数据,为电站设备选型提供关键数据参考。”

加强电池产品全生命周期管理

我国新能源汽车产业近年来快速发展,已成为经济发展重要推动力。而作为新能源汽车重要动力源的动力电池,其安全性及绿色低碳生产回收备受业界关注。

曾毓群表示,电池护照是物理电池的数字孪生体,可实现对动力电池全供应链的透明化数字管理。消费者和监管机构可通过电池护照,简单直接地查阅电池产品的相关信息。“电池护照作为政府监管和社会监督的有力抓手,可成为促进电池产业低碳、循环和可持续发展的政策工具。”

曾毓群建议,以“双碳”目标为导向,发挥中国产业链完善、应用数据丰富的优势,针对碳足迹、ESG、回收溯源、梯次利用等实际管理需求,研究设计我国电池护照,并将其作为我国电池行业全生命周期管理的数字化管理工具。

曾毓群还表示,需加快推动电力核算规则与全球接轨。“我国新能源产业优势大,出口多,要确保产品碳足迹核算中所有清洁电力的低碳属性都能发挥最大价值,有关部门需进一步完善电力数据结构和绿电确权工作并定期对外发布,尽快制定各种清洁电力的电力证明和交易机制。”

全国政协委员、中国能源建设集团董事长宋海良:

探索建立新型储能容量补偿机制和容量市场

● 本报记者 刘丽靓

全国政协委员、中国能源建设集团董事长宋海良日前建议,探索建立新型储能容量补偿机制和容量市场,鼓励各地积极探索创新各种类型的新型储能价格机制,在条件成熟时先行先试;围绕新型储能全产业链不同环节,支持培育一批新型储能“专精特新”企业;加快形成成熟的商业模式。

新型储能是构建高比例新能源电力系统的颠覆性技术,能够突破传统电力供需在时间与空间上的限制,变革传统电力系统的形态、结构和功能,有力支撑未来能源电力发展。

数据显示,截至2022年底,国内已投运的新型储能累计装机规模达到865万千瓦。初步测算,为满足2025年我国非化石能源消费占比达到20%目标下风电和光伏发电的消纳,新型储能装机需求至少约3000万千瓦。

从政策面来看,《关于加快推动新型储能发展的指导意见》和《“十四五”新型储能发展实施方案》明确了新型储能发展的目标和路径,提出到2025年由商业化初期步入规模化发展阶段,具备大规模商业化应用条件;到2030年新型储能能全面市场化发展,市场机制、商业模式、标准体系成熟健全,与电力系统各环节深度融合发展。

“为推动规划目标高质量落地,当前迫切需要健全新型储能政策体系、突破并形成核心技术体系、完善标准体系、形成稳定的商业模式等环节加快集中攻关重大共性问题,尽快培育形成成熟的新型储能一体化解决方案与集成技术。”宋海良称。

他建议,加快完善政策体系。“当前,新型储能电价机制、盈利模式等还不明确,收益方式相对单一,影响了项目投资积极性。”宋海良说,建议探索建立新

型储能容量补偿机制和容量市场,合理体现储能设施的装机经济效益。推动现货市场逐步放开市场价格上限约束,允许储能等高成本灵活性资源通过短时高电价盈利,明确电力储能辅助服务市场准入。鼓励各地积极探索创新各种类型的新型储能价格机制,在条件成熟时先行先试,加快推动储能产业形成稳定合理的收益空间。

从产业端来看,宋海良建议,加快推动构建完整的产业链与创新链。在着力完善标准体系方面,他建议,进一步创新标准管理机制,重点针对压缩空气储能、液流电池储能、飞轮储能等技术路线及时开展技术标准研制,加快形成贯穿设计、制造、检测、运维、应急、退役处置等环节的电化学储能安全标准,超前部署退役电池梯次利用相关标准的研究和基础性工作。积极推动新型储能标准国际化工作,加大与国际标准的对标力度,争取国际标准话语权。

在集中攻关关键技术方面,宋海良建议,在政策上支持骨干国有企业通过产业联盟、产业链链长等形式开展先进技术、关键装备和核心材料研发攻关,加大产业化应用支持力度,实现创新链与产业链有效对接。在加强产业链延伸培育方面,建议围绕新型储能全产业链不同环节,支持培育一批新型储能“专精特新”企业,带动产业链上下游高水平协同发展。

从市场端来看,宋海良建议,加快形成成熟的商业模式。加大力度支持企业探索新型储能支撑新能源基地规模化外送、缓解电力供应压力、提升新能源就地消纳能力等应用场景中的一体化解决方案,深度挖掘新型储能融合协同价值。对企业探索共享储能商业模式给予适当政策倾斜。做好储能参与各类市场的统筹设计,实现有效衔接,引导独立储能运营商形成多元化的成本疏导和盈利途径。

全国人大代表、广汽集团总经理冯兴亚建议 对新能源汽车消费实施持续补贴

● 本报记者 万宇

“发展新能源汽车是我国从汽车大国迈向汽车强国的必由之路。”全国人大代表、广汽集团总经理冯兴亚在接受中国证券报记者采访时表示,今年他将围绕提振汽车消费、加速国产芯片应用、完善新能源汽车换电模式、推动智能驾驶汽车发展等内容提出多项建议。

冯兴亚表示,未来广汽集团将加大投入,构建“锂矿+基础锂电池原材料生产+电池生产+储能及充换电服务+电池租赁+电池回收和梯次利用”纵向一体化的新能源产业链,降低产业链成本,实现新能源产业链整体自主可控,同时协同发展储能业务,提高广汽产业链核心竞争力。

推动高端芯片研发及应用

汽车产业是国民经济的重要支柱产业。“中国汽车工业协会预测2023年中国汽车市场总销量增长3%,对此我有信心。”冯兴亚建议对新能源汽车消费实施持续补贴,直接将优惠补贴给消费者,并延续汽车购置税减免政策;同时,优化汽车限购措施,推动汽车消费由购买管理向使用管理转变,加快推动二手车市场走向成熟,健全报废机动车回收利用体系,促进汽车循环利用。

“随着新一轮科技革命和产业变革的兴起,芯片成为汽车产业竞争和产业生态创新重构的核心。”冯兴亚表示,近两年芯片短缺有所缓解,但算力和稳定性高的车规级芯片国产化率仍较低。芯片产业链发展结构失衡,国产化应用体量不足,拉动效应不高,国产芯片的整体配套保障仍有待提升,标准体系仍需完善。

他建议,要大力提高国产芯片的应用率。一是从政策层面加快引导产业转型,推动“卡脖子”及高端芯片的研发及应用,研究和出台针对芯片全产业链条

的鼓励措施;二是加速完善汽车芯片的配套措施,健全汽车芯片应用保障机制,完善细分领域技术规范和测试标准。

加大换电模式推广力度

“发展新能源汽车是我国汽车产业的重大机遇。”冯兴亚认为,汽车产业的转型升级,既体现在能源方面,从传统的燃油汽车向新能源汽车,特别是纯电动汽车转变,又体现在向智能网联化的方向发展,也就是向高级辅助驾驶,甚至自动驾驶、无人驾驶等方向发展。

冯兴亚表示,换电模式是新能源汽车主要补能模式之一。目前,我国的换电模式仍处于起步阶段,换电车型研发投入较少,换电站建设成本高,电池标准规格不一,资源共享缺乏基础等问题尚待解决。他建议加快全国换电模式推广的整体布局,研究出台各类对换电模式支持的扶持政策,扶持奖励汽车企业推出换电车型、加大车电分离政策鼓励,在国家取消新能源汽车购置税免征政策后,针对换电车型免征电池部分的购置税。同时,由政府牵头组织企业或行业协会加速统一电池标准,开展公共领域车辆换电试点,在电池规格与换电站标准上统一先行先试,推动汽车电池全面标准化落地。

冯兴亚还表示,发展智能驾驶汽车对促进我国产业转型升级具有重大战略意义。他建议将自动驾驶汽车立法纳入立法规划,尽快成立专项立法工作组,探索制定自动驾驶汽车商业化运营专项法律。在法律层面肯定自动驾驶汽车的合法性地位,明确自动驾驶汽车商业化运营的特殊规则,优先完善自动驾驶汽车商业化运营情形下的各类主体责任问题。此外,他还建议,统筹各地尽快放开高速路、快速路测试场景,支持试点城市先行先试,匹配智能驾驶道路测试需要,完善道路测试过程中管理配套要素的建设。