

深入推进低碳转型战略 贯彻落实绿色发展理念

全国政协委员、吉利控股集团董事长李书福:

建立统一碳足迹管理体系 率先实现“双碳”目标



全国政协委员、吉利控股集团董事长 李书福

证券时报记者 韩忠楠

“汽车产业作为国民经济的重要支柱产业,产业链长、关联度高、带动性强,应充分发挥‘链长’作用,引导上下游产业链持续有效降碳,率先实现‘双碳’目标。”今年全国两会,全国政协委员、吉利控股集团董事长李书福带来两份提案,

重点关注汽车产业“双碳”目标实现以及推进设立推行无障碍用车标准等。

李书福向证券时报记者表示,当前我国汽车产品低碳优势明显,新能源汽车产销已连续9年全球第一,乘用车的平均油耗也在持续降低,商用车的电动化转型“减碳”潜力较大。以上均为我国汽车产业提前实现“双碳”目标提供新动能。但从现实情况来看,汽车产业的低碳发展仍然需要政策保驾护航,建议尽快建立汽车行业统一的产品碳足迹管理体系,并推动汽车产品碳足迹的国际衔接互认。

李书福认为,要推动产业的低碳发展,仍然需要政策方面的保驾护航。“从国际视角来看,欧盟、美国等地相继出台‘反补贴’‘碳关税’等系列政策,给我国汽车产业全球化蒙上阴影。”李书福向证券时报记者表示,目前国内汽车行业产业链上下游对于企业层面和产品层面的碳排放核算仍处于摸索阶段,碳排放数据来源广泛且标准不统一,增加了短期内达到国际互认的难度。

现行的《乘用车企业平均燃料消耗量与新能源汽车积分并行管理办法》

(下称《积分办法》)无法直接与碳排放体系衔接。这意味着,这份《积分办法》并不能妥善解决我国汽车出口面临的“碳关税”等技术壁垒。而无法顺利突破“碳壁垒”,就会直接导致我国的汽车出口和电池产品出口或将遭遇瓶颈。

为此,李书福提出了四条建议。一是建立汽车行业统一的产品碳足迹管理体系,并推动汽车产品碳足迹的国际衔接互认;二是优先促进《积分办法》与碳排放体系的衔接机制;三是建议加快出台重点行业碳减排扶持政策,推进全国碳市场建设,并通过市场机制促进企业有规划的碳减排;四是加强数字化碳管理工具的规范化管理。

李书福向证券时报记者表示,为进一步扩大汽车产品的出口优势,应对欧美国家的碳贸易壁垒,汽车产品急需成为2025年出台碳足迹核算规则和标准的产品之一。

此外,《积分办法》与碳排放体系有效衔接后,也可以促进减排不足的企业更加积极地推动减排降碳,进而在全球碳博弈中打造中国汽车的低碳竞争力,补齐现阶段国内汽车行业碳排放

管理的短板。

李书福认为,政策对于推动重点行业碳减排的作用非常突出。因此建议在全国碳市场建设方面,扩大行业纳入范围,按照成熟一批、纳入一批的原则,尽快将我国重点碳排放行业纳入全国碳市场,特别是钢铁、铝等重要上游关键工业原材料行业,可以有效促进汽车行业产品原材料阶段的碳减排。

为了扩大碳市场的参与者范围,也可适时开放个人参与碳交易,进一步增加碳市场流动性,提升碳信用价值。李书福告诉证券时报记者,增强碳市场流动性,建议不断完善绿色金融框架,利用好金融工具,推出包括绿色信贷、绿色债券、绿色保险等绿色金融产品,为扶持重点行业实施低碳转型行动筹集资金。

同时,数字化工具的使用也是推动碳管理的途径之一。李书福建议行业主管部门可出台本行业数字化碳管理平台建设标准及监督机制,加强碳管理平台数据质量计量保障体系建设,加强平台全过程信息采集和信息公开,持续提升平台数据监测、采集、存储、核算、校验的可靠性、及时性及规范性。

全国人大代表、长安汽车董事长朱华荣:

强化市场调节手段 进一步改善汽车消费环境



全国人大代表、长安汽车董事长 朱华荣

证券时报记者 韩忠楠

今年全国两会,全国人大代表、长安汽车董事长朱华荣共带来四份建议,围绕建设面向智慧交通的大科学装置、推动汽车数据产权立法、改善汽车消费环境、推动解决医疗资源不均等方面。

朱华荣向证券时报记者表示,中央经济工作会议部署2024年经济工作时强调,要以科技创新推动产业创新,特别是以颠覆性技术和前沿技术催生新产业、新模式、新动能,发展新质生产力。建议进一步打通汽车行业消费环节,优化汽车行业政策,鼓励市场创新,强化消费体验,提升新质生产力。

朱华荣向证券时报记者表示,当前,各汽车强国均已建成或在建集成本、路、云全要素在环的未来交通混合现实大科学装置,即大型驾乘模拟器,将前述问题在实验室环境中安全、可控地复现、分析与解决,但我国

刘汉元认为,如能有效利用电动汽车大量闲置时间和冗余充放电次数,作为分布式储能单元接入系统,用电高峰时向电网反向售电,用电低谷时存储过剩电量,不但能为电网稳定作出贡献,还能以市场化方式通过充放电价差获得相应收益,分摊购买整车或电池包的成本,实现电动汽车和电网的良性互动。

刘汉元透露,根据测算,一辆价值30万元、电池容量100kWh的电车,按每天充放电两次套利计算,大约7到8年时间即可收回全部购车成本,“据相关机构预测,到2050年我国汽车保有量将达到5亿辆以上,电动汽车占比超过90%。届时,仅依靠电动汽车即可满足我国电网2至4天的储能需要”。

“今天的储能只是偶尔调用甚至从来没有调用,未来的储能应当成为智慧电网、新型电力系统中一个独立且重要的组成部分,维持发电端与用电端之间的平衡,成为市场化下的一项重要产业。”刘汉元总结称。

全国人大代表、通威集团董事局主席刘汉元:

构建综合储能系统 加快推进低碳中国进程



全国人大代表、通威集团董事局主席 刘汉元

证券时报记者 曾剑

今年全国两会开幕在即,全国人大代表、通威集团董事局主席刘汉元向证券时报记者表示,抽水蓄能将迎来爆发

式增长,动力电池成为储能终端的潜力大。今年他将针对构建以抽水蓄能、新型储能为主,电动汽车等其他多种储能形式为辅的综合性储能系统,加快推进低碳中国进程等方面提出相关建议。

刘汉元表示,结合抽水蓄能、新型储能各自特点,二者优势互补,构建以抽水蓄能、新型储能为主,电动汽车等其他多种储能形式为辅的综合性储能系统,有望为大规模、高比例可再生能源接入形成有力支撑,助力新型电力系统打造,加快推进低碳中国进程。

基于此,刘汉元拟提出三方面建议。

一是进一步加大政策驱动力度,补齐历史“欠账”,跟上可再生能源发展速度,集中精力在“十四五”“十五五”期间,大规模开工建设抽水蓄能项目,尤其是距离负荷中心近、建设周期短的中小型河抽水蓄能项目。用5到10年时间基本全部完成,同步甚至适度超前于电网的改造升级。同时,继续开展抽水蓄能站点勘测工作,强

化优势资源储备力度。

二是进一步加大力度推动新型储能发展,支持新型储能参与调峰调频的投资和建设,引导和鼓励市场主体参与储能业务,用市场化机制解决储能面临的问题。鼓励并推动部分局域网、微网、自备电网率先实现发储用一体化解决方案。

三是加快研究制定电动汽车参与电网储能的相关配套政策措施。加快车网互动技术研发,不断提高电动汽车与电网协调运行的可靠性、经济性,引导车主参与智能化有序充电,推动电动汽车以市场化方式参与电网储能服务。

与抽水蓄能相比,锂电池储能具有系统效率高、响应速度快、选址灵活性大、建设难度低、建设周期短等特点。刘汉元表示,随着电池价格不断降低,以锂电池为主的新型储能获得快速发展,具备了大规模应用的经济性。“随着电动汽车的爆发式增长,车载动力电池具备了成为储能终端的巨大潜力。”刘

汉元认为,如能有效利用电动汽车大量闲置时间和冗余充放电次数,作为分布式储能单元接入系统,用电高峰时向电网反向售电,用电低谷时存储过剩电量,不但能为电网稳定作出贡献,还能以市场化方式通过充放电价差获得相应收益,分摊购买整车或电池包的成本,实现电动汽车和电网的良性互动。

刘汉元透露,根据测算,一辆价值30万元、电池容量100kWh的电车,按每天充放电两次套利计算,大约7到8年时间即可收回全部购车成本,“据相关机构预测,到2050年我国汽车保有量将达到5亿辆以上,电动汽车占比超过90%。届时,仅依靠电动汽车即可满足我国电网2至4天的储能需要”。

“今天的储能只是偶尔调用甚至从来没有调用,未来的储能应当成为智慧电网、新型电力系统中一个独立且重要的组成部分,维持发电端与用电端之间的平衡,成为市场化下的一项重要产业。”刘汉元总结称。

全国政协常委、全国工商联副主席、赛力斯集团董事长张兴海:

推动新能源汽车出海 提升供应链企业集成化



全国政协常委、赛力斯集团董事长 张兴海

证券时报记者 韩忠楠

“今年的提案方向主要聚焦在中国智能网联新能源汽车的系统性高质量发展,涉及推动新能源汽车高速出海、加强供应链集成化和电动化、智能化全产业链人才培养等方面。”全国政协常委、全国工商联副主席、重庆市工商联主

席、赛力斯集团董事长张兴海介绍说。

据悉,今年张兴海带来了多项提案,聚焦如何推动智能网联新能源汽车的高质量、高水平、高安全发展。同时,作为民营企业代表,张兴海也心系民营企业的高质量发展。

在中国汽车出海持续提速的过程中,全球范围内的关税和非关税贸易壁垒明显增多,这给中国新能源汽车出口带来了严峻的挑战。同时,中国汽车目前以车企单独出海为主,还未形成全产业链体系出海的局面,包括供应链、金融服务等环节。

基于以上对行业的观察,张兴海建议相关部门推动汽车碳足迹核算标准、方法和数据的国际互认,特别是加强与欧盟的低碳发展合作,为中国新能源汽车出口欧洲打通碳排放核算障碍,同时借鉴欧盟先进的碳足迹核算经验,指导国内汽车碳足迹核算工作。

针对车企出海单打独斗的现象,张兴海建议对出海的零部件企业进行深入调研,识别有潜力且积极出海的零部件企业,特别是为民营零部件提供财税和金融支持,鼓励优质供应链

出海,与优质车企在海外协同合力发展,发挥中国汽车在供应端、制造端、产品端的综合竞争力。

此外,张兴海建议成立国家级终端消费信贷金融平台,给予出海的自主车企信贷资金及贷款服务支持,保证自主车企在海外与外资车企竞争中并没有明显的金融政策劣势。

汽车供应链不仅牵涉着中国汽车企业的出口,也关乎着产业的高质量发展。“2023年通过对百家供应链企业走访调研,我真实地发现,中国汽车供应链企业整体呈现散而多、小而弱、盈利能力差的情况,集成化程度不高。”张兴海告诉证券时报记者,发展智能网联新能源汽车是中国汽车培育新质生产力的重要抓手,需要整车企业及供应链企业齐头并进。

因此,张兴海建议政府相关部门制定和出台具体的相关政策,引导、鼓励和支持有实力的供应链企业对规模较小的供应链企业进行整合、兼并和重组,从而进一步壮大实力较强的企业,最终形成龙头企业的行业地位。

“可以对中国零部件行业进行深入

调研,识别出有潜力成为行业龙头的供应链企业,尤其是民营供应链企业,为这些潜在的龙头企业提供生产要素支持,以及研发和发展的财税和金融支持。”

从国际视角来看,张兴海建议制定帮助中国供应链企业与国际接轨的行动方案,支持中国汽车供应链企业参与全球汽车产业链分工与竞争,做大、做强和提升国际品牌影响力,为中国整车企业的出海,做好粮草先行的准备。

此外,产业的发展,离不开科技创新人才的支撑。在智能网联新能源汽车快速发展时代,更需要研产销服全链条人才支撑。

张兴海建议政府出台政策鼓励高校及职业学校设置智能化及电动化相关专业学科,加大招生比例;通过拓宽和延展电动化、智能化职业技能等级认定、健全高技能人才激励机制等相关政策,让新时代汽车人更有成就感。同时,也可鼓励智能网联新能源汽车企业前瞻性介入全链条人才培养,深度参与高校、职业教育教学计划,提供实习、在岗培训渠道。

全国人大代表、亿华通董事长张国强: 抢抓能源转型机遇 加快构建氢能产业生态



全国人大代表、亿华通董事长 张国强

证券时报记者 韩忠楠

在今年全国两会,全国人大代表、亿华通董事长张国强重点围绕加快构建氢能产业生态议题提出建议。

张国强向证券时报记者表示,近年来,我国在“政产学研用”资本等高效协同下,氢能产业发展明显提速,但随着氢能产业发展向纵深推进,产业

发展也面临新的问题和关键卡点。目前氢能行业总体规模尚小,难以支撑氢能产业可持续发展。此外,氢能

在储能、发电、冶金、化工等领域的应用,尚处于市场应用早期阶段,未形成规模化,难以支撑氢能产业可持续发展。

张国强提出加快构建氢能产业生态的建议。具体建议包括三方面,一是推

在该领域仍然处于空白状态。

朱华荣建议发挥体制机制优势,以顶层设计推动大装置建设,一方面建立“产学研用”融合科研平台,推进大科学装置建设;另一方面将该项目纳入国家重点科技基础设施规划,以保障资源投入。

智能汽车时代的到来,让汽车行业从“硬件主导”到“软件定义”逐步转型,汽车产品对于用户而言已不再是简单的出行工具,而是全新的智能空间。这种变迁,使得智能网联汽车的数据安全保护成为产业界高度重视的领域。

但从实践效果来看,目前我国的汽车数据安全保护仍然存在一定挑战。对此,朱华荣建议明确汽车数据中个人信息界限,细化汽车数据产权规定,落实车企对汽车的数据资源持有、数据加工使用权、数据产品经营权。

具体来说,建议进一步在汽车行业落实“数据二十条”规定的资源持有、数据加工使用权、数据产品经营权三权分立的数据产权规则,促进数据资源化、资产化、资本化。

此外,朱华荣向证券时报记者表示,进一步打通汽车行业消费环节,将有助于提升新质生产力。朱华荣建议推行汽车消费零售发票电子化,上牌办理流程线上化。同时,他还建议审视并完善相关法律法规、行业监管要求,加快数据流通平台与机制的建立,赋能企业创新消费体验。

针对如何优化汽车市场竞争环境的问题,朱华荣建议统筹完善汽车行业相关政策。对于限行、限购政策,建议采取“基于互联网、大数据赋能下的智慧交通管理,强化交通基础设施合理规划与建设,收取一定通行费的市场监管手段”等措施,替代行政管理手段。

张国强告诉证券时报记者,建议以市场应用为牵引,有序推进氢能在交通领域的示范应用,拓展在储能、发电、冶金、化工等领域的应用,推动产业规模化发展。同时,加大政策支持力度,打造规模化低成本“绿氢”供应体系至关重要。张国强建议系统构建规模化低成本“绿氢”供应财政支持政策,如在可再生能源发电不易外送的区域,通过电价优惠,以及鼓励光伏、风电等主体与周边用户直接交易等措施,推动可再生能源制氢。

此外,张国强认为,还可通过碳市场赋能,推进氢能产业可持续发展。建议组织研究机构和行业监管部门,尽快制定氢能产业碳排放行业基准及相关方法学开发,将“绿氢”的减排量纳入全国碳市场中,以推动其降本增效,实现可持续发展。同时,也可加强国际的碳排放标准合作,为未来发展国际氢气贸易及应对碳边境调节机制等国外碳市场政策影响奠定基础。

氢能产业的发展离不开技术的革新和支撑。基于此,张国强建议,国家层面统筹建立氢能发展组织协调机制与跨部门联席机制,及时解决产业发展过程中出现的各项重大问题,研究制定国家层面统一的氢能管理制度,同时鼓励有条件的地方稳步开展试点示范。