

实现碳达峰、碳中和,是以习近平同志为核心的党中央统筹国内国际两个大局作出的重大战略决策,意义重大、影响深远。

实现“双碳”目标是一场广泛而深刻的变革,是一项复杂工程和长期任务,不是轻轻松松就能实现的,更不可能毕其功于一役。如何处理好发展和减排的关系?如何推动产业优化升级?如何推进交通体系低碳发展?如何加快实现生产生活方式绿色变革?代表委员从不同角度予以关注。

加大新基建领域数字节能系统建设

■中国城市报记者 邢 灿

可再生能源具有波动性、间歇性等特性,用电负荷同样具有季节性高峰、时段性高峰等特点,这些因素叠加会使得未来能源系统面临巨大挑战。

为实现碳达峰碳中和目标,保障我国在实现“双碳”过程中的能源系统高效与安全运行势在必行。全国政协委员、民建中央委员、佳都科技集团董事长刘伟认为,建设数字节能平台将有助于解决上述相关问题。

刘伟介绍,通过构建节能平台,将能源生产和能源负荷数据进行互通互联,采集能源生产侧和能源使用侧的数据,借助人工智能和大数据分析等技术对能源系统进行数据聚合与协调优化,从而降低峰值电力负荷,达到提高能源效率与可靠性、稳定性的目的。

刘伟认为,智慧轨道交通、智慧城市等新基建领域存在大量的智慧能源调节需求和机会。例如,地铁是城市用电大户,约占全社会总用电量的1%—2%,而地铁车站用电量占其中的40%—50%,以大数据、数字孪生、云计算等人工智能核心技术打造的智慧地铁平台,通过智能节能控制技术的调节,车站空调系统可以达到较好的能效状态。

以广州市为例,刘伟介绍,如果将智慧地铁平台应用到全市地铁车站,预计每年可以节能超过1亿千瓦时;在车站空调

节能的基础上,平台还可以实现对于全线路网或者单线路地铁车站空调系统的需求侧的整体响应调节,在不影响地铁车站使用效果的情况下进行空调柔性负荷调节,从而降低全社会用电峰值负荷。

总结相关经验,刘伟建议从政策层面推动落实新基建领域节能降碳要求,从鼓励节能科技创新、提升节能管理、深化传统行业绿色革命、提高节能社会管理等方面上细化政策要求。例如在政府项目,特别是在智慧城市、轨道交通等新基建招投标中增加提升节能减排指标所占比重。

同时,刘伟建议加大新基建领域数字节能体系建设力度。以新网络、新设施、新平台、新终端为代表的新基建项目对能源需求较大,但在调节行业和自身能效方面有其便利性。应推动新基建项目优化用能结构、提升新基建项目在通信、运算、存储、传输设备方面的用能标准;在构建人工智能算法平台与赋能平台、打造各行各业的三维数据融合平台、推动生产生活及社会治理智慧化创新应用时,同步推动能源大脑平台等的植入和建设,实现智慧节能等智慧化应用的全面铺开建设,对试点成功的节能降碳平台和项目要推动模块化落地应用。

刘伟还建议,鼓励利用大数据、人工智能促进新能源建设及节能减排力度,鼓励节能降碳科技创新,促进相关技术成果转化应用,促进产学研用一体化建设。

提升公众绿色低碳出行获得感

■中国城市报记者 张亚欣

交通运输是我国碳排放重点领域之一,促进其全面绿色低碳转型是推动交通运输高质量发展的关键。《绿色交通“十四五”发展规划》提出,推动绿色交通与智能交通融合发展。

数据显示,交通运输业二氧化碳排放约占全国总量的9%,其中道路交通排放占比超80%。

全国政协委员、百度董事长兼首席执行官李彦宏认为,智能交通为缓解交通运输碳排放提供了新的有效路径,车的电动化和智能化、路的网联化、行的共享化是核心着力点。根据国际数据公司(IDC)统计,无人驾驶和运营、智能信控、智慧停车、MaaS一站式出行服务等智能交通技术对节能减排贡献度均超过40%。

具体看来,首先是车的电动化和智能化,加快智能网联汽车普及,推动高等级自动驾驶汽车规模化应用,能让每个人出行更安全,改善城市拥堵问题。其次是路的网联化,通过发展车路协同、智能信控、智慧停车等技术,提高道路运输效率,减少碳排放,并缓解城市限购限行压力。经测算,以车路协同为基础的智能交通能够提升15%—30%的道路通行效率。最后是行的共享化,通过MaaS一站式出行服务、绿色出行个人碳积分体系等方式,鼓励人们更多使用公共交通。

近年来,在智能交通领域,国家已加速出台相关政策,各地方政府也积极推进落地。然而,部分地区仍存在建设缺乏协同、碳减排效益评估缺少统一标准等情况,制约了智能交通助力碳减排的全面发挥。

对此,李彦宏提出三方面建议:第一,加快推广智能交通运营商模式。支持和鼓励地方政府发挥主导作用,统筹智能交通项目规划建设和运营,推动一次性集成商向持续性运营商模式转型。引导政府主管的国有企业或平台公司加速构建智能交通运营商功能或成立专门公司,支持科技企业以技术和运营经验等赋能智能交通运营商。鼓励地方适度超前部署智能交通新型基础设施,加强车联网先导区和“双智试点”覆盖区域,通过规模化探索应用价值。

第二,建立智能交通助力碳减排效益评估标准。联合行业协会、高校、科研机构 and 领军企业,加快开展碳减排效益评估标准研究,制定智能交通助力碳减排的量化计算规则,让原本难以评价的智能交通助力碳减排效益变得可量化、可统计、可评估,探索自动驾驶运营商等新主体的碳减排效果评估,认定其减碳价值。

第三,开展个人碳积分激励制度试点。支持地方政府出台激励政策,构建公众碳排放相关数据平台,探索个人绿色出行碳积分与公共服务优惠政策挂钩机制,提升公众绿色低碳出行获得感。

健全企事业单位碳账户机制

■中国城市报记者 郑新钰

“碳账户机制是界定碳排放权责和表现的数据化治理工具,应成为推动社会全面绿色低碳转型、推动‘双碳’目标落地的重要抓手。”今年全国两会期间,全国政协委员、新疆金风科技股份有限公司董事长武钢的提案都与“双碳”有关,尤其关注绿电消费。

武钢的核心观点是,建议参照当前试点地区经验,在全国碳市场建设的基础上,探索并推动全国各企事业单位开展碳账户体系建设,形成碳排放核算体系。

当前,我国碳市场体系包括试点省市碳市场和全国碳市场两部分。其中试点省市碳市场自2011年以来,先后在北京、上海等8省市启动,覆盖电力、钢铁等20多个行业约3000家重点排放单位;全国碳市场于2021年7月启动至今,纳入发电企业2162家。

“两部分合计覆盖企业数量仅5000余家,与全国37万户的规模以上企业、111万家事业单位的总规模相比,纳入比例尚不足1%。”武钢对中国城市报记者表示。

科学统计碳排放数据是驱动企业落实碳减排责任,实现“双碳”目标的基本前提。武钢在调研中了解到,一些先进企事业单位主动参与低碳园区和楼宇建设,但存在认证体系不统一、评价标准参差不齐等问题。

“根本原因是当前尚无统一的碳账户基础设施及管理审核机制,导致未纳入重

点排放范围的企事业单位的碳排放监测、核算、报告、核查以及披露不系统、不健全。”他说,目前绿色电力消费减排贡献并未体现在碳排放核算中,削弱了企业使用绿色电力的积极性,导致企业减排路径受限。通过碳账户对绿色电力碳减排贡献的认定,能够有效解决企业消费绿色电力碳减排转化问题,盘活经济发展中的碳指标,加快全社会绿色低碳转型进程。

武钢具体建议称,第一,建立健全企事业单位碳账户机制。由生态环境部牵头,国家发改委、工信部等部委参照现有全国和试点省份碳市场、碳排放报告和信息披露制度,出台全国性企事业单位碳账户管理办法,完善乡、县、市、省多级碳管理体系,力争2024年实现碳账户体系的全国覆盖。

第二,在碳账户机制中认可绿色电力消费的减排贡献。在碳账户建立标准和规则设计过程中,纳入绿色电力扣减碳排放量政策细则,衔接绿色电力消费和“双碳”达标两大政策体系,实现绿色电力消费量和降碳贡献计算统一科学管理。

第三,将碳账户作为“双碳”政策执行的基础。“1+N”“双碳”政策体系已提出各项减排措施,各企事业单位是重要承载主体;将碳账户作为考核主体和评估政策效果的基础,根据碳账户减排数据进行政策奖惩和政策调整;推动碳账户标准与企业能源及碳减排系统衔接,增加碳减排可度量性和可操作性。

建设长江中游“双碳”城市群

■中国城市报记者 邢 灿

不久前,中国政府网发布《国务院关于长江中游城市群发展“十四五”实施方案的批复》,国务院原则同意《长江中游城市群发展“十四五”实施方案》。长江中游城市群迎来提速发展新阶段受到广泛关注。

在全国政协委员、北京国际城市发展研究院院长连玉明看来,长江中游城市群作为长江经济带的重要组成部分和全国首个也是唯一“两型”社会建设引领区,应利用和发挥好这一优势,加快从“两型”引领到“双碳”示范,这既是高质量发展的内在要求,也是区域协同发展的动力源头。

资料显示,长江中游城市群承东启西、连南接北,是长江经济带的重要组成部分,也是实施促进中部地区崛起战略、全方位深化改革开放和推进新型城镇化的重点区域,在我国区域发展格局中占有重要地位。

值得注意的是,早在2007年12月,经国务院同意,国家发改委就批准武汉城市圈和长株潭城市群为全国资源节约型和环境友好型社会建设综合配套改革试验区。而武汉城市圈和长株潭城市群同属长江中游城市群。

连玉明认为,在“两型”社会建设十余年成效基础上,瞄准打造具有全球影响力的世界级“双碳”城市群目标,积极

探索“双碳”赋能高质量发展的路径模式,加快建设践行“双碳”目标的示范区和支撑我国经济“双碳”转型的重要增长极,长江中游城市群当仁不让、责无旁贷。

如何打造世界级“双碳”城市群?连玉明建议,完善基于长江中游世界级“双碳”城市群的规划体系,发挥武汉城市圈基于长江中游世界级“双碳”城市群的龙头作用,强化基于长江中游世界级“双碳”城市群的动力机制。

在规划体系完善方面,连玉明建议加强区域协同发展的顶层设计,尽快启动新一轮长江中游城市群协同发展研究编制工作,积极推动长江中游世界级“双碳”城市群上升为国家重大区域协调发展战略。

同时,连玉明建议加快研究编制长江中游城市群碳排放率先达峰行动方案,合理规划“双碳”进程;确定一批国家级、区域级“双碳”合作示范区、近零碳排放示范区,积极开展国家绿色产业示范基地建设;加强碳排放总量和强度双控的顶层设计,积极推动碳达峰碳中和协同立法,加快建立区域一体的碳达峰碳中和标准体系、政策体系、考核体系和奖惩体系。

在强化动力机制方面,连玉明认为可加快构建长江中游“双碳”发展协同机制,建立统一市场体系,加快推进区域环境权益市场互联互通。