

首个履约周期结束,市场运行平稳、表现良好,为进一步发挥推动全社会低成本减排的作用——

全国碳市场面临不少“新功课”

■本报记者 朱妍

核心阅读

合理信息公开有助于碳市场健康运行,但因初期只纳入发电企业,流通配额及可容纳资金量规模相对较小,若过多公开交易数据等内容,造成市场信息过度透明,容易引发过度投机、操纵市场等行为,如何处理信息披露和保护企业商业机密之间的关系,还需研究。

生态环境部近日印发《企业环境信息披露格式准则》,进一步规范碳排放信息披露要求。据此,纳入碳排放权交易市场配额管理的温室气体重点排放单位应当披露以下信息:年度碳实际排放量及上一年度实际排放量,配额清缴情况,以及依据温室气体排放核算与报告标准或技术规范,披露排放设施、核算方法等信息。

上述《准则》自2月8日起施行,届时企业排放信息须依法依规公开,对全国碳市场运行亦提出更高要求。“开展环境信息披露是企业的社会责任,也是消除信息不对称导致市场失灵的重要手段,能够发挥社会监督作用,推动构建现代环境治理体系。”生态环境部环境规划院院长、中国工程院院士王金南对此表示。

碳排放信息更加透明

“全省纳入全国碳市场第一个履约周期配额管理的发电行业重点排放企业共330家,核定应履约企业320家。截至1月10日,除13家被法院查封账号和2家关停注销企业无法交易不能履约外,其余305家企业全部完成履约,实现了‘应履尽履’。”1月18日,山东省人民政府新闻办举办新闻发布会,山东省生态环境厅副厅长侯翠荣介绍履约情况。

作为纳入企业数量最多、履约配额总量最多的省份,山东的表现备受关注。不同以往,此次发布会现场还有两家企业代表,其中之一的信发集团副总经理张怀涛介绍,2019年—2020年,集团碳排放实现盈余总量1759万吨,去年12月7日已完成配额清缴。“截至1月7

日,信发集团交易量1140万吨,占全国总交易量6.4%;总交易金额5.89亿元,占全国总交易额的7.67%。”

全年排多少碳,排放从哪来,配额够不够……下一步,公众可获取更详细的信息,所有重点排放单位均要规范披露。“通过环境信息披露,为市场相关方提供全面准确的环境信息,有利于发挥市场对环境资源的配置作用,也有利于绿色技术的研发应用和环境污染治理第三方的发展。”王金南称。

在国家气候变化专家委员会委员王志轩看来,合理信息公开有助于碳市场健康运行。不过,因初期只纳入发电企业,流通配额及可容纳资金量规模相对较小,若过多公开交易数据等内容,造成市场信息过度透明,容易引发过度投机、操纵市场等行为,如何处理信息披露和保护企业商业机密之间的关系,还需研究。“建议完善信息披露范围和周期,按企业统计、按省市披露,时间节点可安排在履约期结束后。各地按国家统一要求落实信息披露工作,避免层层加码。”

进一步激发碳市场活力

首个履约周期结束,全国碳市场推动减排的作用初步显现。在此基础上,哪些功能还可以完善?多位受访者表示,除了信息披露,市场活跃度是业内关注的焦点。

北京理工大学能源与环境政策研究中心教授王科给出一组数据:截至去年底,全国碳市场累计交易量1.79亿吨,按照碳配额总量约45亿吨计算,交易换手率在3%左右。而目前,全球范围内交易最

活跃的欧盟碳市场,换手率已从初期的4.09%飙升至417%。“全国碳市场去年7月启动,直至10月交易量才有上升趋势,11—12月交易量激增。其中,500万—1000万吨的日交易量多集中在12月,远高于其他月份,近2000万吨的全年最大日交易量也出现在12月。前期交易量较少、临近履约空前活跃的特征明显,说明我国碳市场尚处发展初期,市场活跃度还有较大提升空间。”

“部分企业刚接触碳市场,对碳资产管理认识不足,管理流程也不够完备,入市交易相对谨慎。此外,前期距离配额清缴时间越久,一定程度上也会导致企业参与交易的迫切性不足。”王志轩认为,企业惜售、期末抓紧购买等现象,属于初期操作层面的问题,随着市场运行逐渐成熟是可以解决的。“一方面,制度持续完善,未来将提供稳定的政策环境及市场预期;另一方面,企业要进一步熟悉碳市场及相关规则,加强能力建设。”

多位受访者认为,全国碳市场建设作为一项重大制度创新,虽有多年试点基础,但对全社会而言还是新鲜事物,市场成熟度提升仍需时日。“随着碳减排力度进一步增强,全国碳市场在交易平台的公开透明性、核查监管机制的严格性等方面也将持续加强。”王科称。

立足行业实际完善制度设计

记者了解到,碳减排策略的制定与走向,深刻影响全国碳市场功能发挥,需要综合考量。

王志轩坦言,火电企业已现大面积

亏损,配额分配过紧容易给企业带来更大经营压力。而且,我国火电企业节能降耗水平已处于世界先进水平,进一步减排空间有限,继续收紧配额难免增加企业履约成本,对降低全社会减排成本的促进作用有限。“考虑到火电承担兜底作用,不宜在碳市场中过度增加成本。建议设计后续分配方案时,充分考虑火电企业在电力系统中的作用和实际经营困难,鼓励更好发挥火电基础保障和应急调峰作用,并统筹考虑电力市场,适当控制行业整体配额盈缺量。”

按计划,石化、化工等重点排放行业将逐步纳入全国碳市场。王志轩认为,应基于电力行业配额分配方案,开展其他行业的减排成本接近或者近似相同,避免某个行业承担过多责任,与实现全社会低成本减碳的目标相违背。“行业与行业之间的标准如何接轨,目前仍存在很多不确定性。如果没有综合多个行业实际情况而单独修订电力行业标准,可能造成行业间的不均衡。建议待其他行业纳入后,再修订发电行业基准值,包括配额尺度收紧、配额更新时间等更新机制。”

北京绿色交易所总经理、北京绿色金融协会秘书长梅德文表示,有效的市场定价机制也取决于市场主体是否多元,不同类型市场主体的风险偏好、预期、信息来源不同,由此才能形成相对公允的价格。“碳市场规模要足够大,兼顾持续性、有序性、成熟性和稳健性。碳交易产品要满足信用转换、期限转换、流动性转换等市场功能,帮助履约企业以及投资者实现跨期贴现、套期保值、合理套利与风险管理。”

十部门联合发文促进制造业有序转移,明确支持符合生态环境分区管控要求和环保、能效、安全生产等标准要求的高载能行业向西部清洁能源优势地区集聚——

高载能行业“西进”步伐加快

■本报记者 张胜杰

核心阅读

我国高载能行业主要集中于东南沿海地区,西部地区“风光”等可再生能源资源最丰富,高载能行业要替代使用化石能源,就要充分利用“风光”以及基于“风光”的绿氢等能源。

工信部、国家发改委等十部门近日联合发布的《关于促进制造业有序转移的指导意见》(以下简称《意见》)明确提出,在满足产业、能源、碳排放等政策条件下,支持符合生态环境分区管控要求和环保、能效、安全生产等标准要求的高载能行业向西部清洁能源优势地区集聚。

我国能源资源空间分布不平衡,西部地区“风光水”等清洁能源丰富,“西电东送”长期支撑东部地区的能源消费。业内普遍认为,在能源结构清洁低碳转型的大趋势下,能源资源远距离输送将面临效率和能耗问题,若能实现产业转移,就地消纳西部地区清洁能源,既能解决能源长距离的输送问题,又可以实现工业体系脱碳。

中国社会科学院生态文明研究所研究员陈洪波表示,“支持高载能行业向西部清洁能源优势地区集聚”是《意见》的最大亮点,对于我国实现碳达峰碳中和目标和构建新发展格局具有重要意义。

利于东西部区域协调发展

“从经济发展规律看,高载能行业向西部清洁能源优势地区集聚是一个自然而然的过程,此举有利于西部可再生能源基地新能源就地消纳,促进西部地区经济增长。”厦门大学中国能源政策研究院院长林洪强表示,“同时有利于东部地区优化经济结构,从而优化生产力空间布局,推动区域协调发展。”

“传统发展模式下,高载能行业‘高耗能、高碳排’,目前不少东部地区已严格限制‘两高’项目发展。”中国(深圳)综合开发研究院银湖新能源战略研究中心副主任韦福雷告诉记者,“但钢铁、电解铝等高载能行业是我国制造业的重要基础,为保障供应链安全不能大幅削减。”

陈洪波表示,我国高载能行业主要集中于东南沿海地区,西部地区“风光”等可再生能源资源最丰富,高载能行业要替代使用化石能源,就要充分利用“风光”以及基于“风光”的绿氢等能源。“目前最高效、便捷和经济的方式,就是让高载能行业转移到西部。”

“另外,西部一些清洁能源优势地区也是煤炭基地,随着降碳进程的推进以及化石能源需求下降,这些地区的经济社会发展将面临‘无产业支撑’的严峻挑战。支持高载能行业向这些地区集聚,有利于其摆脱对煤炭产业的依赖,发展新的产业体系。”陈洪波进一步指出,“而且高载能行业能源成本占比高,受能源价格波动影响大,随着‘风光’平价以及绿氢成本逐步下降,其‘西进’将有利于降低能源成本。”

政府搭台必不可少

高载能行业如何才能实现科学集聚?韦福雷称,西部地区“水风光”等清洁能源开发资源量占全国的80%左右,“十四五”规划纲要提出建设的9个大型清洁

能源基地,其中7个在西部地区,分别为雅鲁藏布江水电基地、金沙江上下游、雅砻江流域、黄河上游和几字湾,以及河西走廊、新疆等清洁能源基地。

陈洪波指出,“国家层面应制定相应的配套激励政策和机制,西部地区地方政府要创造良好的投资环境和市场条件,东部地区地方政府要支持现有高载能企业转移。同时,高载能企业作为投资和经营主体,要做好决策和具体落地实施。”

韦福雷介绍,目前,云南、四川等省已利用清洁廉价的水电承接了部分高载能行业转移,正在打造水电铝、水电硅等产业链,而且形成了一定产业规模。此外,记者注意到,目前企业正在内蒙古鄂尔多斯布局打造全球首个零碳产业园,并已吸引了大型制造企业入驻。据了解,该产业园将利用鄂尔多斯丰富的可再生能源资源和智能电网系统,实现高比例、低成本、充足的可再生能源生产及使用。

统筹考虑遏制无序转移

“一定要考虑资源环境承载力,严格控制环境污染。”韦福雷和陈洪波一致

认为,虽然利用清洁能源可以助力高载能行业降碳,但生产过程中还存在废气、废水和废渣排放,所以承接相关产业转移时要做好相关评估,遏制盲目发展,避免造成重大环境影响,甚至生态失衡,尤其是不能在生态敏感地区发展高载能行业。

韦福雷还建议,要强化区域产业联动以提高发展质量。“西部地区要着眼于全局发展,通过承接高载能行业转移与东部地区形成产业联动发展的格局,让产业项目与东部地区的人才、资本等生产要素,以及研发、金融、设计等生产性服务业形成良好的互动。同时,利用东部地区的高端产业资源赋能,培育新兴产业新业态,提升产业发展水平,逐步从承接资源密集型和高载能产业,向承接资本密集型、技术密集型产业转型,提高经济发展质量。”

“2020年我国数据中心用电量2045亿度,占全社会用电量的2.7%。西部地区可以‘东数西算’为契机,依托新能源优势打造数据中心,并逐步承接数据后台加工、分析、存储备份等产业环节的转移,打造全国数字经济的重要基地。”韦福雷举例称。

但陈洪波同时提醒,不能以支持高载能行业向西部清洁能源优势地区集聚为由,无序发展高耗能产业。“要遵循市场规律,尊重高载能企业的意愿和自主决策,既不能搞拉郎配,迁出地方政府也不要硬卡强留,应通过多方共赢的合作机制,促进高载能企业有序转移。”

部委消息

工信部: 尽早明确新能源汽车车购税优惠延续等政策

本报讯 实习记者杨梓报道:1月18日,节能与新能源汽车产业发展部际联席会议召集人、工信部部长肖亚庆主持召开部际联席会议2022年度工作会议。会议要求,2022年要大力推动新能源汽车产业高质量发展,尽早研究明确新能源汽车车购税优惠延续等支持政策。

会议认为,要坚持电动化、网联化、智能化发展方向,深入实施《新能源汽车产业发展规划(2021—2035年)》,加大工作力度,强化统筹协调,完善支持政策,扎实推动新能源汽车产业再上新台阶。

会议指出,当前新能源汽车呈现市场规模、发展质量“双提升”的良好局面,2021年共销售新能源汽车352.1万辆,同比增长1.6倍,推动汽车产销结束连续3年下降趋势,连续7年位居全球第一,中国品牌国内销售占比达到76%。创新能力明显提升,车载激光雷达、人工智能芯片算力达到国际先进水平。配套环境持续优化,充换电基础设施建设力度进一步加大,建成充电桩93.6万个、充电站1.4万座、换电站725座,同比分别提升193%、90%、356%,设立动力电池回收利用服务网点超过1万个,培育梯次和再生利用骨干企业45家。

会议强调,2022年是我国新能源汽车乘势而上、加快发展的关键一年,要为扩大消费、稳定工业经济作出新贡献。要落实碳达峰碳中和目标,编制汽车产业绿色发展路线图,尽早研究明确新能源汽车车购税优惠延续等支持政策,完善积分管理要求,稳定市场预期。要统筹补短板锻长板,加快动力电池、操作系统、汽车芯片等关键技术创新和产业化突破,进一步增强产业链稳定性和竞争力。要用好国内国际两个市场,加快充换电基础设施建设,破解老旧小区、高速公路“充电难”问题,提升公共领域车辆电动化水平,协同推进技术、产品、服务、标准“走出去”。要坚持开源和节流并重,提升关键资源保障能力,健全动力电池回收利用体系,提升回收比例和利用效率。要进一步强化安全监管,完善功能安全、数据安全、网络安全相关标准,压实生产企业主体责任,加快构建系统、科学、规范的安全监管体系,提升新能源汽车本质安全水平,提升扩大消费者的获得感,为产业健康可持续发展打下坚实基础。

交通运输部: 2025年交通运输领域低碳生产方式初步形成

本报讯 记者卢奇秀报道:交通运输部1月21日印发的《绿色交通“十四五”发展规划》(以下简称《规划》)明确,到2025年,交通运输领域绿色低碳生产方式初步形成,基本实现基础设施环境友好、运输装备清洁低碳、运输组织集约高效,重点领域取得突破性进展,绿色发展水平总体适应交通强国建设阶段性要求。

《规划》提出绿色出行创建行动,以直辖市、省会城市、计划单列市、现有国家公交都市创建城市以及其他城区常住人口100万人以上的城市作为主要创建对象,鼓励周边中小城市参与绿色出行创建行动。重点创建100个左右绿色出行城市,引导公众出行优先选择公共交通、步行和自行车等绿色出行方式,不断提高城市绿色出行水平。到2025年,力争60%以上的创建城市绿色出行比例达到70%。

《规划》提出,深入推进京津冀及周边地区、晋陕蒙煤炭主产区运输绿色低碳转型。进一步加快推进港口、大型工矿企业“公转铁”“公转水”,京津冀及周边地区沿海主要港口矿石、焦炭采用铁路、水运和封闭式皮带廊道、新能源汽车运输比例达到70%以上。晋陕蒙煤炭主产区具有铁路专用线的大型工矿企业煤炭、矿石、焦炭等绿色运输比例大幅提升,出省运距500公里以上的煤炭和焦炭铁路运输比例力争达到80%以上。

《规划》还明确,加快推进城市公交、出租、物流配送等领域新能源汽车推广应用,国家生态文明试验区、大气污染防治重点区域新增或更新的公交、出租、物流配送等车辆中新能源汽车比例不低于80%。鼓励开展氢燃料电池汽车试点应用。推进新增和更换港口作业机械、港内车辆和拖轮、货运站作业车辆等优先使用新能源和清洁能源。推动公路服务区、客运枢纽等区域充(换)电设施建设。因地制宜推进公路沿线、服务区等适宜区域合理布局光伏发电设施。