

近期,中央与地方密集出台政策,打出提振消费“组合拳”。受此推动——

新能源车企力稳全年预期

■ 本报记者 卢奇秀

5月11日,中汽协发布的月度数据显示,4月我国新能源汽车产销分别完成31.2万辆和29.9万辆,环比下滑33%和38.3%。

4月,新冠肺炎疫情呈多发态势,并在上海、吉林等整车和零部件生产

重镇集中暴发,使得我国汽车产业遭受巨大挫折。为稳固我国新能源汽车产业取得的良好发展局面,近段时间以来,从中央到地方在推动复工复产的同时,密集出台了系列举措,提振车市消费。

车企销量普遍下滑

从车企披露的4月产销快报看,4月销量突破万辆的企业从3月的13家锐减至4家,比亚迪、上汽通用五菱、奇瑞汽车和广汽埃安销量分别为105475辆、30020辆、15568辆和10212辆。

多数企业产销量均出现不同程度下滑,甚至腰斩。长安新能源销量9291辆,环比下降40.5%;长城新能源汽车销量3870辆,环比下滑74.3%。新造车企业蔚来、小鹏、理想销量同样环比出现下滑。其中,小鹏汽车销量9002辆,较3月下降了41.6%;蔚来汽车销量5074辆,环比下降49.2%;理想汽车销量4267辆,环比下降62.2%。

特斯拉也未能幸免。数据显示,4月

特斯拉上海超级工厂产量为10757辆,销量仅为1512辆,对比3月的365814辆,直接骤降9成。

对于销量下滑的原因,多家企业将其归结为受新冠肺炎疫情影响,零部件短缺所致。“理想汽车常州生产基地和超过80%的零部件供应商位于长三角地区,有些供应商完全停工停产。导致现有零部件库存消化后,无法继续生产。”理想汽车总裁沈亚楠表示,目前公司订单充足,最大风险仍然是供应商产能恢复问题。

业内人士指出,历年4月是新车上市发布的黄金期,但今年4月,北京国际车展延期、品牌活动停滞,车企不得不被迫调整产品营销节奏。

针对产业面临的问题,近期中央释放多重利好信息,各地也从不同角度切入,打出了提振消费的“政策组合拳”。

近段时间以来,相关部委密集召开会议,要求鼓励汽车等大宗消费,明确各地不得新增汽车限购措施,支持充电桩建设。国务院此前印发的《关于进一步释放消费潜力促进消费持续恢复的意见》提出巩固拓展重点领域消费,鼓励有条件的地区开展新能源汽车下乡,推动品

央地一揽子支持政策出台

牌消费,品质消费进农村。

各地随之开展行动。不久前,广东省发改委发布了《新能源汽车购置补贴活动公告》,今年5月至6月,个人消费者在省内购买“广东省汽车以旧换新专项行动”推广车型范围内的新能源新车可获补贴8000元/辆。同时,广州市还增加了3万个购车指标。

拿出“真金白银”举措的还有福建省和山东省。其中,福建省财政安排了

2022年度“电动福建”建设专项资金3.6亿元,支持新能源汽车、电动船舶等产业发展;山东省明确要促进新能源汽车消费,对2022年符合条件的非公共领域新能源汽车最高补贴5.04万元/辆,公共领域新能源汽车最高补贴6.48万元/辆。

此外,广西、无锡、成都等省市均发布了加快推进充电桩设施建设的方案。

全年有望实现稳定增长

消费增长的主引擎。

“事实证明,新能源汽车已获得市场认可。”中汽协相关人士指出,汽车产业正加快复工复产,推出一大批新车型上市,进一步活跃市场。产业发展形势正在逐步好转,企业奋力抢抓5月和6月关键窗口期,弥补损失的产销量,力稳全年预期。

企业已开始积极行动。以中国一

汽集团为例,日前,该集团召开“聚焦奋战六十天 全力打赢上半年”誓师大会。“面对疫情的严重影响,需要每一名员工以决战精神,夺取上半年任务‘双过半’预期目标。我们将加强、加快新能源智能网联汽车产品的推出速度,为我国汽车产业转型升级和高质量发展作出贡献。”中国一汽集团董事长徐留平说。

聚焦

六部门联合印发《煤炭清洁高效利用重点领域标杆水平和基准水平(2022年版)》,明确多个重点领域的清洁高效利用标杆水平和基准水平——

煤炭清洁高效利用有了“新标尺”

本报讯 记者朱妍报道:5月10日,国家发改委联合工信部等六部门印发《煤炭清洁高效利用重点领域标杆水平和基准水平(2022年版)》,针对煤炭洗选、燃煤发电、燃煤锅炉供热及煤制合成氨、煤制焦炭等多个煤化工细分领域,分别明确标杆水平和基准水平,并要求新建煤炭利用项目应对照标杆水平建设实施,推动清洁高效利用水平应提尽提,力争全面达到标杆水平;对低于基准水平的存量项目,引导企业有序开展煤炭清洁高效利用改造,加快推动企业减污降碳,坚决依法依规淘汰落后产能,落后工艺。

所谓“标杆水平”是对标国内外同行业先进水平,以及国家现行政策、标准中先进能效指标值和最严格污染物排放要求等确定;“基准水平”是统筹考虑实现碳达峰目标要求、促进煤炭消费转型升级、便于企业操作实施等因素,参考国家现行标准中的准入值或限值,以及国家政策文件明确的相关指标确定。今后还将适时补充完善和动态调整相关水平,建立包括能耗、物耗、水耗、污染物和温室气体排放水平等在内的煤炭清洁高效利用综合评价指标体系。

价指标体系。

文件要求,依据标杆水平和基准水平,限期分批实施项目改造升级和淘汰。滚动提升利用水平。对需要开展改造的项目,各地应明确改造升级和淘汰时限以及年度改造淘汰计划。时间一般不超过3年,在规定时间内升级到基准水平以上,力争达到标杆水平。对于不能按期改造完成的项目进行淘汰。同时,要加强煤炭清洁高效利用工艺技术装备研发和推广应用,促进形成强大国内市场。

中国煤炭加工利用协会理事长张绍强向记者表示,该文件在去年11月国家发改委等五部委发布《高耗能行业重点领域能效标杆水平和基准水平(2021年版)》的基础上,专门针对煤炭清洁高效加工利用和转化领域工业项目作出更加细化的规定,并增加了污染物排放控制标准。文件对现存项目设立过渡期,通过升级改造仍达不到要求的,再进行强制性淘汰,有鼓励、有方向、有限制,更有利于精准施策,避免“一刀切”。

“我国煤炭使用面广、方式多样,在清洁高效利

用方面依然任重道远。各方要充分认识到推动煤炭清洁高效利用的重要意义,立足实际、理性决策。”张绍强表示,对于已解决可行性问题的技术进步和科技创新,鼓励大胆推广应用。但也不能搞“单打一”的产业模式,既要提高单个项目能效,也要充分回收利用余热、余压、余能,提升建设标准,实现超低排放。“此外,无论新建还是升级改造项目,所有工程都离不开工程设计单位。对标重点领域标杆水平和基准水平,工程设计单位须在工艺选择和布局上,采用能效高的设备。”

为保障实施,文件提出,将整合已有政策工具,加大煤炭清洁高效利用市场调节和督促落实力度。加大财政资金支持力度,重点向实施标杆水平改造的企业进行倾斜,培育煤炭清洁高效利用领军企业。加大金融支持力度,向煤炭清洁高效利用效应显著的重点项目提供高质量金融服务,落实煤炭清洁高效利用专用装备、技术改造、资源综合利用等税收优惠政策,加快企业煤炭清洁高效利用改造升级步伐,提升煤炭清洁高效利用整体水平。

在中央文件推动下多地积极试水推进——

碳排放权配额有偿分配进入操作期

■ 本报记者 张金梦

近日,江苏省印发《关于深化生态保护补偿制度改革的实施意见》,提出配合国家开展碳排放权初始分配,根据国家要求适时引入碳排放权有偿分配,意见一出即引发关注。

有观点认为,“碳排放权配额有偿分配可清晰显示企业减排成本,体现碳排放权价值,引入碳排放权配额有偿分配是必然趋势。”另有观点认为,“引入碳排放权配额有偿分配,将加剧企业降碳成本,造成社会面经济波动,理应以碳排放权配额无偿分配为主,科学把控有偿分配引入比例。”

多地酝酿推进

当前,我国碳排放权配额分配形式以无偿分配为主。但随着碳市场发展成熟程度提高,“引入碳排放权配额有偿分配”逐渐被纳入顶层设计,并在多份重磅文件中有所体现。

去年2月起实行的《碳排放权交易管理办法(试行)》就提出,可以根据国家有关要求适时引入碳排放权配额有偿分配;今年1月,国务院办公厅发布《要素市场化配置综合改革试点总体方案》,再次提出探索建立碳排放配额有偿取得机制。

据不完全统计,目前,我国已有浙江、北京、宁夏、江苏等4省(自治区、直辖市)提出探索碳排放有

偿分配,湖北、上海、重庆等区域市场曾经试水碳排放权配额拍卖。

“引入碳排放权配额有偿分配是大势所趋,可以清晰反映企业减排成本,体现碳排放权价值,更好地激励企业降碳技术创新。”中国国际工程咨询有限公司高级工程师张建红对记者说,随着全国统一碳市场的建立和完善,碳排放权配额有偿分配比例将会逐步提高。

成本共担机制待建

中央碳达峰碳中和领导小组咨询专家彭登表示,从技术角度讲,引入碳排放权配额有偿分配并非难事,关键是企业能不能承受由此增加的成本。

相关测算显示,若实行碳排放权配额有偿分配,一家年碳排放量达2000万吨的企业,每年需投入10亿元—11亿元购买配额,显著抬升企业降碳成本。

“目前,发电企业对碳成本的消纳能力较弱,发电厂无法将碳成本向下传导,且上游动力煤采购压力仍然较大,碳排放权配额有偿分配制度一旦实施,企业将难以承受。”张建红说。

彭登进一步指出,碳市场履约企业多为国企、央企,这些企业本身就承担着很大的社会责任,如果降碳成本不断增加,企业运营成本提升,将会造成一定

社会经济波动,甚至出现通货膨胀等隐患。

在张建红看来,考虑到上述情况,在引入有偿分配时,应考虑建立碳成本由电厂和电力用户共同分担的机制,把握好能源保供稳产与碳减排的关系。

无偿与有偿将长期并存

“从我国碳市场发展看,碳排放权配额有偿分配不会完全取代无偿分配。短期内我国碳排放权配额仍将以无偿分配为主,逐步引入有偿配额分配。”张建红表示,预计到我国碳市场第三个履约期,会尝试引入碳排放权配额有偿分配,届时将形成无偿分配为主、无偿分配与有偿分配并存的格局。

“引入碳排放权配额有偿分配是一个循序渐进的过程,需要明晰的全国碳市场建设路线图。与此同时,在引入碳排放权配额有偿分配的同时,还可通过碳税、碳基金等手段对有偿分配进行补充。”彭登指出,这样既能调动企业降碳积极性,又能缓解企业的成本压力。

另有业内人士建议,未来,可鼓励减排企业和碳排放权交易市场的投资者积极参与碳排放权配额有偿分配,进一步加大碳排放大户的有偿拍卖配额获得比例,从而促使资金从高排放企业向低排放企业流动。

教育部发布工作方案——“双碳”人才培养提速

本报讯 记者张胜杰报道:近日,教育部下发《加强碳达峰碳中和高等教育人才培养体系建设工作方案》(下称《方案》)。《方案》提出加强绿色低碳教育、打造高水平科技攻关平台、加快紧缺人才培养、促进传统专业转型升级,以及深化产教融合协同育人等9大重点任务,为实现碳达峰碳中和(下称“双碳”)目标提供坚强的人才保障和智力支持。

记者注意到,目前,清华大学、华北电力大学、太原理工大学等多个高校已经率先行动,开始部署相关工作。

2021年9月,清华大学成立了碳中和研究院,致力围绕碳中和和打造技术创新中心、高端智库战略中心、高层次人才培育基地、合作交流传播平台。研究院将发挥清华大学在基础研究和学科交叉融合方面的优势,实现多院系多学科联合创新,集中优势资源加快突破碳中和和领域关键核心技术攻关,攻克一批碳中和“卡脖子”关键核心技术。

2021年11月,华北电力大学制定行动计划,致力于加快构建与“双碳”目标相匹配的高水平学科专业体系、人才培养体系、科技创新体系、大学治理体系和条件保障体系。

据华北电力大学校长杨勇平介绍,该校正积极推进学科交叉融合,全力构建新能源、新型电力系统、储能、氢能、智慧能源、碳储、碳市场等7个交叉领域本硕博一体化学科链条,建成氢能科学与工程、储能科学与工程等一批新专业,筹建新型电力系统、碳金融与碳管理等特色专业,论证设立能源安全、碳市场等相关学科。

“今年3月,我校新设的氢能科学与工程专业已正式纳入普通高等学校本科专业目录,今年9月将迎来第一批氢能专业本科新生。”杨勇平说。

《方案》提出,要加快储能与氢能,碳捕集、利用与封存,以及碳金融和碳交易等领域急需紧缺人才培养。

以储能行业为例,当下,该行业创新技术人才的供给数量和质量均不足,人才培养与行业需求相偏离的问题凸显。

“比如在储能专用电芯研发、系统集成、安全、软件、芯片、AI算法、储能材料、氢能等领域,存在一些‘卡脖子’问题。同时,在大规模储能项目规划设计、施工安装、并网调度、智能运维、回收、商业金融服务等相关领域,也亟需培养相应人才。”中国化学与物理电源行业协会储能应用分会秘书长刘勇告诉记者,尤其是在当前储能进入产业化开发阶段的背景下,储能产业不仅需要专业技术工人,还需要更多兼具理论基础与产品开发思维的产品工程师。

刘勇坦言,当前院校的学科设置和人才培养现状,远不能满足储能产业发展对人才的需要,亟待加强。

“高校是基础研究的主力军和重大科技创新的策源地。一方面,必须紧随时代变化,坚持人才引领发展的战略地位,打造具有国际影响力和竞争力的高水平‘双碳’人才梯队;另一方面,要有效整合各相关学科的优势力量,围绕碳中和和领域共性科学问题和‘卡脖子’关键技术难题,切实在节能减排、零碳和负碳新技术、能源政策等基础前沿研究和关键核心技术攻关上产出一批标志性成果,为实现碳达峰碳中和提供有力科技支撑。”杨勇平说。

在太原理工大学副校长孙宏斌教授看来,高校还要面向国民经济主战场,立足国家重大需求,发挥与地方特色相契合的优势,聚焦“双碳”目标和能源革命,不断引导大学生积极投身科学研究和创新创业活动。