

购置税继续减免，新能源汽车再“充电”

■本报记者 杨梓

6月2日召开的国务院常务会议研究了促进新能源汽车产业高质量发展的政策措施。会议指出，要延续和优化新能源汽车车辆购置税减免政策，构建高质量充电基础设施体系，进一步稳定市场预期，优化消费环境，更大释放新能源汽车消费潜力。

业内期盼已久的延续新能源汽车车辆购置税减免政策终于尘埃落定。业内人士普遍认为，该政策的延续为我国新能源汽车市场和行业注入一针强心剂，将继续发挥巨大作用。

● 政策拉动消费效果明显

国家税务总局近日发布的数据显示，今年一季度，全国共有125.7万辆新能源汽车享受政策优惠，同比增长17.5%；免征新能源汽车车辆购置税212.4亿元，同比增长36%。国家税务总局相关负责人介绍，自2014年起，国家一直对新能源汽车实施免征车辆购置税政策，2022年9月，又第三次将这项政策延续至2023年12月31日，稳定了社会预期、提振了市场信心，对推进我国交通能源战略转型、促进我国汽车行业高质量发展具有重要意义。

从价格区间看，享受免征车辆购置税政策的新能源汽车中，10万元-20万元（含）车型占比达48.5%，较去年同期提高14.2个百分点；20万元-50万元（含）车型占比为31.3%，较去年同期提高6.1个百分点，呈现出较为明显的消费升级趋势。从购买对象

看，居民购买的新能源汽车数量同比增长15.5%，占全部新能源汽车销量的比重为82.7%；企业购买的新能源汽车数量同比增长28.7%，占比为17.3%。其中，汽车租赁、出租车客运和公共客运等行业购进的新能源汽车数量靠前，特别是汽车租赁、出租车客运购车数量分别同比增长68.1%、10.9%，公共领域用车电动化步伐加快。

中国汽车流通协会新能源分会秘书长章弘对《中国能源报》记者表示，新能源汽车车辆购置税减免政策带有鲜明的普惠特征，在国补退坡、就业形势和人均收入都还存在不确定性因素时，减免车辆购置税无疑给市场注入了活力，将为拉动内需起到积极的促进作用。“购置税的减免首先提振了消费信心，促使消费者敢于出手购买新能源汽车，毕竟任何一款车型平均优惠幅度达到近1.7万元时，市场竞争力和吸引力都不容小觑。同时，减免购置税后，消费者也许愿意选择高配车型。”

“免征车辆购置税政策的延续，有助于巩固新能源汽车产业发展成果，实现‘再送一程’。”汽车分析师任万付对《中国能源报》记者表示。业内人士指出，在利好政策的持续驱动下，新能源汽车有望迎来新一轮增长。

● 快速发展仍需政策助力

不过，章弘指出，新能源汽车车辆购置税减免政策的延续，也反映出我国新能源汽

车产业发展尚不能从政策驱动完全走向市场驱动。

中国汽车战略政策研究中心发文指出，我国新能源汽车产业还存在行业盈利承压、产业发展不平衡不充分、国外相关减免政策或加码等三大挑战。“产业发展仍面临风险，税收优惠政策未到退出之时。”

今年4月初，比亚迪董事长兼总裁王传福就曾公开呼吁延长新能源汽车车辆购置税减免政策。“考虑到新能源汽车开发周期较长，从产品开发、设计到成本管理，都需要做较长远的安排。因此，建议国家把购置税减免政策延长到2025年，希望快速出台，稳定预期，发挥新能源汽车市场压舱石和动力源的作用。”

“新能源汽车产业发展已到关键期，其发展对于整个制造业的转型升级拉动效果巨大。所以，新能源汽车消费需要保持合理增速。与此同时，目前消费者对于购买新能源汽车的热情还不够稳定，尤其是油价下跌后，电动汽车性价比优势已在缩小。希望减免购置税等优惠政策能促进新能源汽车产业发展，带动消费增量。”乘联会秘书长崔东树向《中国能源报》记者表示。

崔东树进一步表示，近几年，车辆购置税的税收呈逐步下降趋势，这与新能源汽车的渗透率不断提升密切相关。“车辆购置税的减免力度逐渐大于新能源汽车的补贴力度。随着新能源汽车产业规模的扩大，今年新能源汽车的免税金额将超过1000亿元。如果明年后年继续免征，则2025年的



资料图

免税金额或接近2000亿元。这远高于新能源汽车补贴力度，对新能源汽车产业发展将起到巨大的推动作用。”

● 市场驱动模式成为普遍预期

目前，会议提出的“要延续和优化新能源汽车车辆购置税减免政策”的相关细则尚未公布。在崔东树看来，未来，根据车辆售价、所采用的技术路线等制定差异化优惠政策或是可行路线。章弘同样表示，目前充电基础设施建设尚不均衡，根据售价、续航里程等制定更为细化的针对性优惠政策可带动新技术发展。

值得注意的是，受访人士均表示，预计

新能源汽车车辆购置税减免政策不会一直延续。“未来新能源汽车产业发展的最佳模式是完全靠市场驱动，而不再依靠政策驱动。”章弘表示。

“希望车辆购置税减免政策可以延续两年，以降低消费者购车成本。未来，根据政策提振新能源汽车消费效果、社会发展状况等，新能源汽车车辆购置税减免政策会逐步退出。”崔东树认为。

任万付认为，未来前端优惠力度下降后，新能源汽车相关支持政策更要加快由购车环节向使用环节转移。“使用环节的优惠政策，如电费优惠、停车优惠、破除二手车流通障碍、降低保费等，更有利于提升新能源汽车销量。”

中国铁路呼和浩特局快马加鞭运电煤



图片新闻

盛夏已来，用电高峰将至，电煤运输进入旺季。中国铁路呼和浩特局及时掌握各电厂电煤消耗情况和运输需求，将铁路运力资源最大限度向电煤运输倾斜，为电煤运输提供充足的铁路运力保障。

图为6月7日行驶在包西铁路线上满载电煤的列车。

人民图片

关注

中国人民银行：碳减排支持工具带动碳减排量超1.5亿吨

本报讯 6月8日，中国人民银行行长易纲在第十四届陆家嘴论坛上表示，截至今年4月末，碳减排支持工具余额近4000亿元，支持金融机构发放贷款约6700亿元，带动碳减排量超过1.5亿吨，取得了比较好的效果。

易纲表示，实现“双碳”目标的难点在于解决碳排放的负外部性问题，降低绿色溢价。近年来，人民银行积极践行绿色发展理念，大力发展绿色金融，取得了积极成效，重点推进了三方面工作。

一是加强环境信息披露。近年来，央行逐步明确金融机构环境信息披露要求，鼓励金融机构逐步披露相关环境信息，同时也要求发行绿色债券的企业披露相关环境信息。

二是完善政策激励约束体系。实现“双碳”目标需要“胡萝卜加大棒”。显著提高排碳成本可以理解为“大棒”，适度提高排碳成本则是“中棒”或“小棒”，而人民银行设立的支持工具则是激励机制中的“胡萝卜”。

2021年，人民银行设立碳减排支持工具和支持煤炭清洁高效利用专项再贷款两项货币政策工具，支持碳减排重点领域发放的碳减排贷款，由人民银行按贷款本金的60%提供一定期限的再贷款资金支持，利率为1.75%，精准直达绿色低碳项目。人民银行提供给金融机构的再贷款到期收回，金融机构向企业发放碳减排贷款自担风险，这样的“胡萝卜”激励机制是适中的、市场化的。同时，接受人民银行资金支持的金融机构承诺对外披露发放碳减排贷款的余额、利率及相应碳减排效应等信息，并接受第三方独立机构的核查和社会监督。

三是开展气候风险压力测试。人民银行于2021年搭建气候风险压力测试框架，组织19家银行开展了针对电力、钢铁、建材、有色金属、航空、石化、化工、造纸等八个重点排碳行业的碳成本敏感性压力测试。此外，还结合区域经济结构和转型政策，组织部分地区银行开展气候风险压力测试。

此外，易纲还在会上透露，目前，我国已形成以绿色贷款和绿色债券为主、多种绿色金融工具蓬勃发展的多层次绿色金融市场体系。截至今年一季度末，我国本外币绿色贷款余额超过25万亿元人民币，绿色债券余额超过1.5万亿元人民币，均居全球前列。

(于琦)



新型电力系统：既要顾安全性，也要顾经济性

■本报记者 杨晓冉

国家能源局日前发布的《新型电力系统发展蓝皮书》(以下简称《蓝皮书》)提出，当前，我国新型电力系统各方面能力不断增强，但同时仍面临新能源大规模发展对系统调节能力的挑战。《蓝皮书》提出，应加强电力供应支撑体系、新能源开发利用体系、储能规模化布局应用体系、电力系统智慧化运行体系等四大体系建设。

我国新型电力系统当前处于何种发展阶段?面临的最关键问题是什么?记者就此展开采访。

新型电力系统建设初具规模

《蓝皮书》指出，当前，我国新型电力系统供应保障能力稳步夯实，绿色低碳转型不断加速，系统调节能力持续增强，技术创新水平持续提升，体制改革攻坚成效突出。“截至2022年底，城市电网用户平均供电可靠率约为99.9%，农村电网供电可靠率达99.8%。此外，非化石能源装机规模达12.7亿千瓦，占总装机的49%，超过煤电装机规模；2022年非化石能源发电量达3.1万亿千瓦时，占总发电量的36%。”《蓝皮书》显示。

业内人士认为，近年来，随着新能源的大规模发展，我国新型电力系统已初具雏形。从《蓝皮书》的描述来看，我国新型电力系统仍将延续大电网和分布式智能电网并行的特点。

“一个国家的工业基础决定了其未来电力系统的发展框架。比如，在一些电力工业薄弱国家，局部发展以新能源加储能为主的分布式电网、微电网符合他们的国情。这些项目与重建一张安全稳定的大电网相比，具备可观的经济性。但我国电力工业基础强大，建设完善了包括特高压、500千伏

主网架、220千伏网架等在内的坚强电网，这也决定了我国新型电力系统的建设要围绕这张大电网，整体效益才能最优。”能源研究人士吴俊宏分析，这进一步决定了我国未来新型电力系统建设中，在局部工业园区或县城等，将把就近的分布式电源、小型新能源场站以及局部配电网组合在一起建设分布式智能电网，这将成为未来新型电力系统发展的一个重要分支。

在清华四川能源互联网研究院高级研究员王康看来，新型电力系统建设最核心的问题还是要明确定位，要有清晰的大纲和方向。“在技术维度，要解决大规模新能源并网与传统电网的适应性问题，以更强的数字化手段解决发用电海量的、异质化的主体互动问题。在体制维度，要加强电力市场化改革的深度、广度和透明度，提升电力资源配置能力，解决新型主体的利益诉求，处理好新能源发展带来的安全、经济、绿色之间更加剧烈的矛盾。”

保障安全同时要兼顾经济性

《中国能源报》记者在采访中了解到，当前，我国新型电力系统不断向规模化、低碳化、灵活化、智慧化迈进。但同时，新能源快速增长给电力稳定供应和能源安全带来一系列挑战。

“首先，高比例新能源增加了电力供给的随机性和不确定性，导致电力负荷不断攀升与消纳困难并存，极端天气也会加剧电力供需的时空错配与峰谷错配；其次，稳定灵活的调峰资源短缺。我国电力储能项目累计装机与清洁能源装机容量相比仍存较大缺口，而且，现有的储能方式无法完全满足电网的灵活调节需求。”厦门大学中国能源经济研究中心教授孙传旺告诉《中国

能源报》记者。

“储能的辅助、弃风弃光的控制，以及火电灵活性资源的挖掘，能够缓解电力系统的不稳定，但这些手段也带来经济性问题。我们已经花了太多的经济成本去保障电力系统的安全稳定。”吴俊宏认为，若为保证系统安全稳定而增加过量的电力系统建设成本，终会导致电价大幅上涨。因此，新型电力系统最关键的问题是，如何在大规模绿色能源发展背景下，保障电力系统安全，同时让电力系统仍具经济性。

王康认为，新型电力系统的“双高”特性也会带来直流电网与交流电网的矛盾。“未来相当长一段时期内，我国电网仍将以交流同步电网为主体。但若直流设备过多，将破坏交流电网结构，进而带来电网系统性风险。”

谈及电力系统机制的创新完善，王康指出，新能源发电的不平衡会使电力市场设计极其复杂。在现货市场，新能源发电占比过高会导致极高或极低的电价，使得现货市场价格急剧波动。因此，新能源不适应现行的现货市场机制，对电能量市场产生冲击。

“此外，若要保证供电安全，就要在电能量市场基础上叠加辅助服务市场、容量市场及环境市场。这样的市场一旦运行起来，其维度及复杂性就极高。”王康进一步分析。

完善市场机制是关键

《蓝皮书》指出，当前至2030年，我国新型电力系统建设处于加速转型期。吴俊宏指出，在这一时期内，提高终端电气化水平是实现碳达峰碳中和的必然选择。“新型

电力系统的目标是将各行业对其他能源的消费转化为电力消费，进而实现全社会的碳达峰碳中和。”

“新型电力系统不仅是电力部门以及社会经济的保障，更可带动整个制造业发展。若生产成本都集中在用电，那么，制造业成本就有可能进一步降低。这有利于带动所有制造业绿色水平的提升，增强我国竞争力。”吴俊宏分析。

在孙传旺看来，协同推进电力系统转型与安全运行迫在眉睫。“要持续推动现役煤电机组能效升级与灵活性改造，同时充分考虑地方电力供需结构，合理安排新能源消纳阈值和煤电参与调峰频次。同时，强化大容量储能和分布式储能、长时储能与短期储能同电网运行不同需求的精准匹配，加强对新型储能技术降本提效的市场激励与政策支持。”孙传旺说。

多位业内人士向《中国能源报》记者指出，完善新型电力系统，关键在于设置好市场机制。“市场机制应起到合理刺激各行业发展的作用。比如，国家一直鼓励储能，但如果没有好的市场机制，就没有人愿意投资。只有把市场机制捋顺，新型电力系统才能走得更稳健。”业内人士告诉《中国能源报》记者。

“在当前的转型期中，要加快推进统一电力市场建设，明晰电力中长期市场、现货市场、容量市场和辅助服务市场交易边界与交易制度，推动各级各类市场功能互补、有机衔接。”孙传旺指出，同时，煤电在电力保供、容量补偿、调峰调频上的多元价值应被进一步发现，这就需要完善电力上网、输电价格形成机制，健全容量成本和辅助服务成本向用户侧传导的路径，适度提高容量价值和调峰价值补偿力度。