

新版乘用车“双积分”政策趋严

■本报记者 杨梓

近日,工信部、财政部、商务部、海关总署、市场监管总局等五部门联合公布《关于修改<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>的决定》(以下简称《决定》),对现行《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》进行修改。《决定》自 2023 年 8 月 1 日起施行。

据了解,《决定》是继 2020 年首次对“双积分”政策修订后的第 2 次重大修订。业内人士认为,《决定》对积分市场供需、积分价格的调节作用将显著增强。

● 行业急盼积分价格调节机制

2017 年 9 月,《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》(以下简称《积分办法》)发布。自 2018 年实施后,行业企业普遍加大研发投入,产品技术水平不断提升。2022 年,乘用车平均燃料消耗量为 4.11L/100km (WLTC 工况),较 2016 年下降 40.8%,提前 3 年实现 2025 年 4.60L/100km 的目标;新能源乘用车产量达 603.6 万辆(纳入积分核算数量),较 2016 年的 33.5 万辆暴涨 17 倍;纯电动乘用车平均续航里程达 424 公里,平均百公里电耗

降至 12.35 度,分别较 2016 年提升 106.8%、下降 21.5%。

工信部日前公布的数据显示,2022 年度中国境内 125 家乘用车企业共生产/进口乘用车 2176.03 万辆,燃料消耗量正积分为 3256.49 万分,燃料消耗量负积分为 364.04 万分。其中,新能源汽车正积分 1524.08 万分,新能源汽车负积分 46.26 万分。整体看来,相较于 2021 年度,正积分大幅上涨,负积分大幅下滑,积分供给较为充裕。

在此背景下,现行“双积分”政策对推动企业节能减排、绿色发展的作用已大大减弱。记者梳理相关资料得知,2018—2021 年,正积分平均单价分别为每分 300—500 元、800—1200 元、1204 元、2088 元。2022 年,新能源汽车积分交易订单平均单价更是降至 1128 元/分,同比下降 45.9%。

“《积分办法》的实施目标是建立市场化交易机制,积分价格波动不可避免。但实施过程中出现价格大幅波动、积分价格偏低等情况。”工信部装备工业一司负责人公开表示,2018 年度及以前年度没有新能源汽车积分考核比例要求,企业生产的所有新能源汽车都产生正积分,导致正积分供应较多,前期价格较低。2019 年以来开始考核新能源汽车积分比例,加之 2020

年受疫情影响,导致新能源正积分供应减少,积分供需收紧、积分价格随之走高。但 2021 年以来,积分市场又发生巨大变化:随着我国新能源汽车市场的快速发展,新能源汽车正积分供应充足,同时由于测试工况切换,企业平均油耗变化情况好于预期,油耗负积分规模降低,导致新能源汽车正积分供给充裕,积分价格走低。

● 新政推行后单车得分将降低

《决定》主要修改内容包括调整新能源车型积分计算方法、建立积分灵活性交易机制、优化其他积分管理制度等三个方面。《决定》明确,将 2024—2025 年度新能源乘用车标准车型分值较上一阶段平均下调 40%左右,将 2024 年、2025 年新能源汽车积分考核比例设定为 28%和 38%,并对应调整了积分计算方法和分值上限。

以一辆续航里程为 600 千米的纯电动汽车为例,按照上一阶段政策计算方法,单车可获得 3.4 分,而按照《决定》计算方法,只能获得 2.24 分。“《决定》的实施将进一步降低单车可获得的正积分,而且对新能源汽车积分考核比例以 10%的增速快速提升,远高于此前 2%的速度,这些变化都

将促使车企加速电动化转型。”业内人士分析称。

同时,在本次修订中,“积分池”制度也终于落地:当年度新能源汽车正积分与负积分供需比超过 2 倍时,启动积分池存储,允许企业按自愿原则将新能源汽车正积分存储至“积分池”,该部分积分存储有效期为 5 年。当年度新能源汽车正积分与负积分供需比未达到 1.5 倍时,释放“积分池”中的积分,允许企业提取储存的新能源汽车正积分,当年度未使用的新能源汽车正积分将返还“积分池”。此前,哪吒汽车创始人兼董事长方运舟、比亚迪董事长王传福等都曾建议建立“积分池”制度,以保证积分交易稳定。

● 仍需持续推进节能降耗

中国汽车工程学会名誉理事长付于武表示,随着我国新能源汽车产业的快速发展,“双积分”等政策都需与时俱进,及时作出调整,积分价格的剧烈波动不利于行业发展,增加“积分池”制度正好可以起到调节作用。

《节能与新能源汽车技术路线图 2.0》明确,2030 年、2035 年,乘用车(含新能源)新

车平均油耗要分别达到百公里 3.2 升和 2.0 升。“考虑到前期工况切换对油耗目标值的放宽,下一阶段的油耗目标值及实施要求需优化调整,企业预计会充分利用‘积分池’预存积分,以备 2025 年后提取使用。”上述工信部装备工业一司负责人表示。

乘联会秘书长崔东树表示,油耗积分和新能源积分实际上是相互影响的组合指标,新能源汽车渗透率影响乘用车综合油耗计算数值。新能源车渗透率提高后,会使得单车油耗下降。

同济大学汽车学院副教授王宁表示,要通过市场机制推动汽车产业绿色低碳转型,积分政策应提出更高要求并进一步细化,未来还可将汽车行业引入碳交易市场,使整个体系设计更加行之有效。“车企除大力布局新能源汽车产品外,也要进一步提高燃油车发动机热效率以降低车辆百公里油耗。此外,还可以在碳中性燃料上加大研发力度。”

不过,也有从业者向记者表示,目前单纯依靠发动机进行节能降耗,提升空间有限,目前燃油车的节能降耗水平已接近天花板。在“双积分”政策背景下,企业要积极发展混动技术,大力提升新能源汽车产业发展水平。

烟台港 30 万吨级原油码头二期项目投产



图片新闻

日前,山东港口烟台港 30 万吨级原油码头二期项目正式投产。该项目新建码头总长 401 米,年设计接卸能力 1600 万吨。投产后,烟台港西港区将形成由 2 座 30 万吨级原油码头、2 座 10 万吨级原油码头、500 万立方米罐区、1200 公里长输管道以及铁路、公路、水路共同组成的原油卸、储、运一体化运营物流体系,为烟台港打造北方重要能源进出口基地、全国最大原油混兑配输基地再添新动能。

图为 7 月 9 日,两艘大型油轮在烟台港 30 万吨级原油码头卸船。

人民图片

北京将立法推动建筑绿色化

本报讯 记者全晓波报道 7 月 12 日是第十一个全国低碳日,今年全国低碳日的主题是“积极应对气候变化,推动绿色低碳发展”。当天,由北京市生态环境局、北京市住房和城乡建设委员会、门头沟区人民政府主办,北京市生态环境保护宣传中心承办的全国低碳日北京主场活动拉开帷幕。

北京市住房和城乡建设科技促进中心负责人在活动期间介绍,北京市将出台建筑绿色发展条例,从立法的高度规范建筑领域绿色发展,从根本上促进建筑节能减碳。

建筑领域是北京碳排放的主要来源之一,据测算,近年来,建筑领域碳排放占北京全市排放量一半左右。近年来,北京坚持系统谋划、分类施策,稳步推进建筑领域低碳化。

国家速滑馆作为北京 2022 年冬奥会北京赛区唯一新建冰上项目竞赛场馆,打造了世界上第一个采用 CO₂ 跨临界直冷制冰技术冬奥会速度滑冰场馆。通过高效的 CO₂ 跨临界直冷制冰技术,该场馆有效回收了制冰系统排放的大量冷凝热,实现制冰余热的重复利用,显著提高了能源利用效率。

而在新建民用建筑领域,北京也已在国内率先全面执行绿色建筑一星级标准。相关数据显示,截至目前,北京新建装配式建筑面积极累计超过 9400 万平方米。与此同时,北京通过大力推广超低能耗建筑,完成公共建筑节能绿色化改造超过 1000 万平方米,累计建成太阳能热水系统建筑应用 4758 万平方米。此外,北京还通过加快实施供热计量改造,有序推广智能供热,单位建筑面积能耗逐步下降。

上述北京市住房和城乡建设科技促进中心负责人介绍,“十四五”期间,北京市将筛选出一批成熟可推广的先进低碳技术,培育一批碳绩效领先的低碳领跑者企业和公共机构,建设一批特色鲜明、绿色低碳的气候友好型区域,凝练总结一批综合性气候投融资政策工具,为带动全社会践行低碳生产生活方式提供可借鉴、可复制的样板,为应对气候变化、实现“双碳”目标贡献北京力量。

值得注意的是,当天,12 家单位申报的低碳试点项目被授予了“先进低碳技术优秀项目”称号。

记者从会上了解到,为充分发挥先进典型示范带动作用,2022 年北京市启动了低碳试点工作,130 余个先进低碳技术应用项目踊跃申报试点。最终,北京城市副中心智慧能源服务保障中心被动式近零碳(能耗)示范项目等 12 个项目获评先进低碳技术试点优秀项目。通州区、密云区成功入选国家气候投融资试点。丽泽金融商务区等 4 个案例和 1 名志愿者入选生态环境部绿色低碳典型案例、温榆河公园未来智谷一期入选生态环境部绿色低碳公众参与实践基地。

北京市生态环境局应对气候变化处负责人介绍,2023 年,北京将进一步扩大低碳试点类型,征集先进低碳技术、低碳领跑者、气候友好型区域等试点项目,继续推进气候投融资试点建设。对评选出的效果较好的优秀低碳试点,将在下一年度低碳日活动上授牌,通过多渠道进行试点成效宣传推广;并且对于符合条件的项目,将根据类型,按照有关规定给予资金支持或绿色金融政策支持。

中国—东盟能源合作基础坚实潜力巨大

■本报记者 苏南

“当前中国的能源绿色低碳转型已取得显著成效,水电、风电、光伏发电装机均居世界第一。通过加强能源互联互通,加快能源转型,中国—东盟将实现可持续的能源安全,能源低碳转型合作将迎来新一轮井喷。”中国驻东盟大使侯艳琪在近日举办的“中国—东盟能源转型:携手实现可持续的能源未来”交流会上表示,中国—东盟能源领域的可持续发展将推动双方全面战略合作伙伴关系走深走实。

与会专家一致认为,中国—东盟在能源绿色转型和可持续发展方面,有着坚实基础和巨大合作潜力。

■ 清洁能源合作有利于优势互补

中国—东盟全面战略合作伙伴关系不断向前发展,双方能源合作再上新台阶不仅顺应历史大势,更符合中国与东盟国家共同利益需求。过去数年,中国—东盟能源转型合作范围和深度不断扩大,2000—2020 年,中国对东盟国家可再生能源项目公共投资总量占同期东盟所收到的外国公共投资的 60%。

中国石油集团经济技术研究院对外投资环境研究所所长杨艳表示,面对复杂动荡的国际能源市场,中国与东盟国家能源合作进展迅速,逐渐从能源贸易和投资转向技术研发和交流,从传统化石能源向清洁能源和可再生能源拓

展,形成能源安全与经济发展、环境保护三位一体相协调的格局。以油气合作为例,截至 2022 年底,中国企业在印尼、缅甸、泰国、新加坡、文莱等 5 个国家共管理和运作 16 个油气投资项目,包括勘探开发、管道、炼厂等合作项目,总投资超 200 亿美元。

“中国—东盟有相似的经济基础和能源转型需求,均在大力推进能源绿色低碳发展。”中国工程院院士谢和平表示,目前双方能源消费主体仍是化石能源,可再生能源消费均呈快速增长态势,电力在终端能源消费中的比重都快速增加。

与会专家普遍认为,东盟区域清洁能源种类丰富,而中国在清洁能源政策研究、技术创新、开发建设等方面积累了丰富经验,中国—东盟共同开发清洁能源有利于优势互补,尤其是中国企业参与东盟水电、风电、太阳能和生物质能电力建设项目,可有效帮助缺电国家解决电力不足问题。

■ 绿色投资合作空间广阔

东盟国家正致力于实现可再生能源消费比重在 2025 年之前达到 23% 的目标。据《2022 年东南亚绿色经济报告》,东盟国家实现 2030 年碳排放目标需要 1 万亿—3 万亿美元投资。以越南为例,该国近日推出的第八个电力规划提出 2030 年可再生能源发电占比达

30.9%—39.2% 的目标,清洁能源投资将超过 1300 亿美元;国际可再生能源机构(IRENA)提出,马来西亚要在 2050 年实现碳中和目标,预计至少需要投资 3750 亿美元。“所以,东盟国家能源绿色转型存在巨大资金缺口,而且多数国家清洁能源产业尚没有成熟的融资模式,尤其是一些大型项目很难获得 5 年及以上的长期融资,部分国家存在外债水平较高、可再生能源项目评估和政府信用保障机制不健全等问题。”外交学院国际经济学院教授闫世刚表示。

能源基金会总裁办公室主任辛嘉楠表示,从去年下半年以来,特别是今年一季度,中国的对外投资,尤其是涉及光伏组件、动力电池等绿色低碳产业的民营企业和外资企业投资快速向东南亚地区流动。因此,需要设计更好的合作机制和政策框架,让资本在中国—东盟流动起来,形成多赢效果。

■ “我们期待未来能用上从中国四川送来的水电”

谈及如何加强中国—东盟能源低碳转型合作,侯艳琪建议,第一,找准合作切入点,中国和东盟国家资源禀赋、发展阶段均存在差异,能源转型路径、方式必然不尽相同,未来需要加强政策沟通,找到发挥各自优势,又契合彼此需求的切入点。第二,绿色低碳转型技术是国际前沿技术,中国—东盟清洁能源

合作也需要一定前瞻性,要发挥科技创新引领前沿技术研发和应用的作用,促进绿色投资与产业发展良性循环。第三,能源转型涉及政府部门、行业企业、科研单位诸多利益方,需要调动各方参与合作积极性,通过实施落在实处、见到实效的项目,使中国—东盟能源转型合作获得更多内生动能,在相互成就中实现永续发展。

“可充分利用新加坡作为全球金融、贸易、运输和商业枢纽的地位,构建完善的区域能源贸易和交易中心,争取油气定价话语权,降低中国—东盟用能成本。”杨艳建议,还可充分发挥印尼、泰国、马来西亚等作为 21 世纪海上丝绸之路重要支点的作用,建成 2—3 个区域油气和新能源投资运营中心,辐射和带动周边国家资源与市场的共建与发展。此外,还可整合现有重要能源合作平台、基金平台、多双边合作平台等,搭建区域绿色能源投资合作平台,共享各国绿色能源基础设施建设需求,探索绿色能源投资合作机遇。

与会人士呼吁,中国和东盟国家可在智能电网、分布式能源和储能方面加强合作,中国可继续支持东南亚国家电网升级,并且促进跨国电网互联互通。“东盟国家大多数跨境输电线路都在 230 千伏及以下,只有很少国家能建成 500 千伏的高压输电线路,我们期待未来能用上从中国四川送来的水电。”马来西亚双威大学教授梁圆融表示。