

生态环境部:

我国扭转了二氧化碳排放快速增长态势

本报讯 记者朱妍报道 10月27日,生态环境部举行例行新闻发布会。会议通报,据初步核算,2021年我国单位GDP二氧化碳排放比2005年下降了50.8%,非化石能源占能源消费比重达到16.6%,能源结构、产业结构持续优化,低碳发展体制机制不断完善,全国碳市场建设扎实推进。截至10月21日,全国碳市场碳排放配额累计成交量为1.96亿吨,累计成交额达85.8亿元,市场运行总体平稳有序。“我们成功启动了全球覆盖温室气体排放量最大的碳排放权交易市场,扭转了二氧化碳排放快速增长的态势,这是非常了不起的成绩。”生态环境部应对气候变化司司长李高表示。

李高进一步称,经过第一个履约周期的建设和运行,全国碳市场已建立起基本框架制度,打通了各关键流程环节,初步发挥了碳价发现机制作用,有效提升企业减排温室气体和加快绿色低碳转型的意识和能力,实现了预期目标。在全面总结实践经验的基础上,生态环境部正在抓紧推动新履约周期的各项准备工作,相关配额分配方案将于近期公开征求意见。

与此同时,碳排放统计核算工作持续强化。据悉,国家发改委、国家统计局和生态环境部印发的《关于加快建立统一规范

的碳排放统计核算体系实施方案》已部署了建立全国和地方的碳排放统计核算制度,完善行业企业碳排放核算机制,建立健全重点产品碳排放核算方法,完善国家温室气体清单编制机制等重点任务,并提出夯实统计基础、建立排放因子库、应用先进技术、开展方法学研究、完善支撑政策等保障措施。按照要求,生态环境部将重点做好行业企业和重点产品碳排放核算相关工作,推进温室气体清单编制,做好相关支撑保障工作。

“做好应对气候变化和‘双碳’工作需要坚实的数据基础,碳排放统计核算体系发挥着对‘双碳’工作提供数据支撑和基础保障的作用,这是基础性工作,非常重要。同时,碳排放统计核算涉及到我们社会生产生活各领域,很多行业,很多技术产品,门类非常多,核算方法也是多样的。在这种情况下,急需建立完善统一规范的统计核算体系。”李高表示。

据介绍,下一步,生态环境部还将重点开展以下工作:一是健全全国碳市场法律法规和政策体系,特别是积极推动《碳排放权交易管理条例》出台,同时完善相关的配套制度和相关的技术规范。二是强化数据质量管理,一手抓严控严查严罚,保持对碳排放数据造假零容忍的高压态势,切

实提升数据质量;一手抓政策制度体系的完善,建立健全碳排放数据质量管理长效机制,持续完善核算报告与核查相关技术规范,建立健全数据质量的日常监管机制,加强技术服务机构的监督管理,完善全国碳市场监管平台的服务功能,建立健全信息公开和征信惩戒的管理机制,加大对违法违规行为的惩处力度。三是进一步强化市场功能,逐步扩大全国碳市场的行业覆盖范围,丰富交易主体、交易品种和交易方式。四是进一步完善国家自愿减排交易机制,研究制定相关的交易管理办法和配套制度规范。五是加强市场主体能力建设,对市场主体进一步开展系统的培训,进一步提升市场主体的综合能力。

另据发布会通报,碳足迹评价工作正在积极展开。针对当前电池、光伏等产业面临的出口产品碳足迹合规风险,李高回应称:“欧盟制定的碳边境调节机制实际上是设置了新的准入门槛,会导致我国相关产品出口难度增加。首先,我们反对以气候变化为名设立任何形式的贸易和技术壁垒,这是一种单边措施,在道义上站不住脚,在实践上也不利于应对全球气候变化的挑战。同时,从国内落实‘双碳’目标的工作需求来看,也有必要开展碳足迹评价,推动建立碳标签制度等一系列工

作,有利于强化企业控制温室气体排放的主体责任,提升品牌价值,增强公众积极应对气候变化的意识,营造绿色低碳发展的良好氛围,同时也利于推动我国的重点产品出口和提升相关产业国际市场竞争力。”

李高表示,前期我国已在碳足迹和碳标识领域开展了一些探索,包括指导有关行业协会发布了包括LED照明、电视机、微型计算机等产品碳足迹评价的团体标准等。国务院印发的《2030年前碳达峰行动方案》明确提出建立重点企业碳排放核算、报告、核查等标准,探索建立重点产品全生命周期碳足迹标准。据此要求,初步考虑继续从以下方面推进工作——

一是建立健全重点产品碳排放核算方法,研究产品碳排放核算通则和重点行业产品碳排放的核算细则,并会同行业主管部门推进重点行业产品碳排放核算细则方法研究和发布。二是推动建立产品全生命周期的碳排放基础数据库。三是会同有关部门开展我国产品碳足迹、碳标签的制度研究,推动相关制度的建立。四是配合有关部门探索建立更加适应国际贸易新形势、新规则的认证体系,开展灵活务实的多双边合格评定的互认合作。

内蒙古通辽:全力保障电煤运输 满足民生需求



图片新闻

长期以来,中国铁路沈阳局集团有限公司高度重视电煤运输工作,充分发挥运输骨干作用,坚持满足企业需求、应装尽装、重点保障、精准保供的原则,优化运输组织,开辟绿色通道,加强与区域内煤矿和电厂的密切沟通协调,全力保障电煤供应。

图为近日一列满载电煤的货运列车奔驰在通(通辽)霍(霍林河)铁路上。

人民图片

国家统计局:
今年1—9月电力行业利润
同比增长11.4%

本报讯 10月27日,国家统计局工业司高级统计师朱虹解读工业企业利润数据时表示,今年1—9月,我国电力行业受用电需求增长、煤炭价格涨幅回落等因素带动,利润同比增长11.4%,扭转了持续一年多的下降局面。

数据显示,今年前三季度,我国装备制造业利润由降转增,工业企业利润行业结构不断改善。1—9月,电气机械行业受光伏设备、储能设备等生产增长带动,利润同比增长25.3%,增速较1—8月进一步加快4.4个百分点;汽车行业利润虽同比下降1.9%,但在产业链供应链修复、新能源汽车生产增长等因素带动下,降幅收窄5.4个百分点,其中9月份当月利润增长47.4%。

同时,电力、热力、燃气及水生产和供应业利润明显回升。1—9月,电力、热力、燃气及水生产和供应业利润同比增长4.9%,今年以来首次由降转增,拉动规模以上工业企业利润增速较1—8月回升0.6个百分点。其中,电力行业受用电需求增长、煤炭价格涨幅回落等因素带动,利润同比增长11.4%,扭转了持续一年多的下降局面。

此外,采矿业利润保持较高增速。受大宗商品价格高位运行等因素影响,采矿业年初以来累计实现利润较多,利润增速保持较高水平。1—9月,采矿业利润同比增长76.0%。其中,煤炭采选业利润增长88.8%;油气开采业利润增长1.12倍,继续保持快速增长。(仲能)

交通运输部等四部门: 加快高速公路快充网络有效覆盖

本报讯 10月24日,交通运输部、国家铁路局、中国民用航空局、国家邮政局发布《关于加快建设国家综合立体交通网主骨架的意见》(以下简称《意见》),明确要推进铁路电气化和机场运行电动化,加快高速公路快充网络有效覆盖。

《意见》明确了多项重点任务,其中推进绿色转型成为重要一项。《意见》提出将生态优先绿色低碳理念贯穿于交通主骨架规划、设计、建设、运营和维护等全过程,降低全生命周期能耗和碳排放。同时,推进以低碳为特征的绿色交通基础设施建设,建设港区、机场、公路服务区、交通枢纽场站等近零碳示范区。推进铁路电气化和机场运行电动化,加快高速公路快充网络有效覆盖。(肖明)

内河船舶动力互补

本报记者 梁沛然

前景的重要因素。

《实施意见》指出,优先发展绿色动力技术,首先要积极稳妥发展LNG动力船舶。要加快内河船用LNG发动机迭代升级,重点推动LNG动力技术在沿海、长江干线、西江干线、京杭运河等中长距离2000吨载重以上的货船、工程船上应用。

此前,传统的内河航运燃料一直以柴油、重燃油为主,这些燃料燃烧时产生大量油污、二氧化碳、氮氧化物等污染物和颗粒物。使用LNG这种清洁能源成为目前降低船舶污染物排放的主要措施。

“从短期来看,LNG是目前在商业应用和操作层面都最为可行的替代燃料,也已经成为当前市场新订造船船替代燃料的绝对主力。在全球船队从低碳到零碳的过渡阶段中,LNG燃料无疑将持续扮演重要角色。”中远海运能源运输股份有限公司总经理朱迈进表示。

招商局能源运输股份有限公司董事长谢春林也表达了类似观点。他表示,LNG燃烧过程中产生的硫氧化物更少,而且目前LNG双燃料主机技术已较为成熟,吸引了更多船东主动选择LNG。

■氢等“新动能”受关注

除了LNG之外,氢、氨和甲醇等能源也颇受内河船舶产业关注。

谢春林表示,氢能源的利用被认为是全球未来可持续发展的重要趋势,业界正围绕氢燃料在内河和近海船舶上的应用开展试点研究。

“从长远来看,低碳燃料的降碳能力仍然不能满足航运脱碳的终极要求,内河船舶燃料的现实选择应该是可再生碳中和燃料或零碳燃料,比如生物燃料、氢燃料、可再生电力等。但这些能源的商业推广应用还存在诸多限制,不是中短期考虑的选项。”朱迈进补充说。

上述资深人士则表示,预计在未来一段时期内,船舶绿色动力燃料的走向很可能是传统燃油加替代燃料的“组合替代”方式。

动机的改装成本只有LNG的25%。”谢春林表示。

“目前,甲醇是限硫令下合规燃油中唯一能够从本质上达到氮氧化物排放Tier III船舶发动机排放标准要求的燃料。但值得注意的是,甲醇在火灾危险性、对人体毒性、腐蚀性方面的风险仍需引起重视。”某不愿具名的LNG船舶行业资深人士指出。

“我们看好甲醇,也计划在后续散货和原油新造船中尝试甲醇双燃料船型,携手船厂、燃料生产企业、港口等上下游行业参与者共同探索甲醇动力船舶的发展之路。同时,也建议港口考虑船东的需求,提早布局甲醇燃料的生产、供应体系。”上述资深人士建议。

■组合替代是现实选择

“从目前市场关注的众多能源选项来看,还没有任何一种燃料能够完全替代传统能源,各种新型燃料在生产、储存、运输、加注等环节以及减排潜力、技术成熟度、经济性等方面都有优缺点,航运公司需要针对远洋、近海、内河不同区域的具体船型,多维度综合考量。”朱迈进表示。

多位业内人士在接受记者采访时表示,目前业界呼声最高且相对比较可行的是绿色甲醇。船用绿色甲醇燃料的商业化推广应用程度主要取决于绿色甲醇的可获得性及经济性。因此,供给解决方案对绿色甲醇产业发展至关重要。

“从长远来看,低碳燃料的降碳能力仍然不能满足航运脱碳的终极要求,内河船舶燃料的现实选择应该是可再生碳中和燃料或零碳燃料,比如生物燃料、氢燃料、可再生电力等。但这些能源的商业推广应用还存在诸多限制,不是中短期考虑的选项。”朱迈进补充说。

上述资深人士则表示,预计在未来一段时期内,船舶绿色动力燃料的走向很可能是传统燃油加替代燃料的“组合替代”方式。

换电、充电,各有问题要解决

■本报实习记者 姚美娇

伴随着我国新能源汽车产业的迅猛发展,补能成为车主普遍关注的焦点。为鼓励补能设施建设,促进电动汽车产业发展,近期,各地充换电基础设施建设利好政策频出。

9月,上海市发改委等十部门联合印发《上海市鼓励电动汽车充换电设施发展扶持办法》,提出对符合条件的充电设施以及支持充电设施建设与使用的业主大会、电动出租车驾驶员等给予财政资金补贴;同月,广州市工信局印发《广州市加快推进电动汽车充电基础设施建设三年行动方案(2022—2024年)》,提出多个充换电设施建设目标。

近年来,我国充换电技术不断突破,有力支撑了电动汽车产业发展,但其中仍有不少“堵点”亟待疏通。

充电桩规模大增 合理布局仍是关键

经过多年发展,我国充电桩产业规模不断扩大,已基本能够满足电动汽车快速发展的需求。中国充电联盟日前发布的数据显示,今年1—9月充电基础设施增量达187.1万台,其中公共充电桩同比增长106.3%、随车配建私人充电桩同比上升352.6%。截至目前,全国充电基础设施累计达448.8万台,同比暴增101.9%。

对此,北方工业大学汽车产业创新研究中心研究员张翔指出,目前国内部分地区购车免费送充电桩,相当于每辆车都可以匹配一个充电桩,带动了充电桩市场增长。另外,也有不少城市允许车主充电时免费停车1—2小时或买车送充电费,这些都有效提高了用户使用公共充电桩的积极性。

不过,充电桩仍存在部分

问题。”

值得注意的是,目前多地已发布地方标准,推动换电模式统一标准。

例如,今年6月,成都发布《交通基础设施施工设备的充换电技术标准》,在设备结构与充换电交互等核心技术领域推行标准化;

7月,包头市市场监督管理局组织通过了地方标准《电动中重卡共享换电站建设及换电车辆技术规范》的审定。

充电桩之外,作为电动汽车的另一重要补能技术,换电模式近几年也颇为火热。通过换电,电动汽车能够在短时间内“满血复活”,是解决充电时间过长的理想方案之一。

在相关政策的支持下,我国换电站数量呈快速增长趋势。中国充电联盟的统计数据显示,截至今年6月,我国共有换电站1582座。另有相关统计数据显示,到2025年,主要企业规划建设的换电站将超过3.3万座。

不过,目前我国换电站普及率还远不如充电桩。作为典型的重资产行业,目前换电站企业尚未进入盈利期。

据悉,标准不统一是限制行业发展的首要难题。记者了解到,换电模式要想获得市场认可,需要有统一的电池和换电标准。目前各主机厂电池包尺寸不一致是换电面临的主要挑战。

“企业各自建立不同的换电站,消费者只能到购车企业更换电池,极不方便。换电模式如果要进一步发展,就必须解决‘统一标准’的问题。”一位不愿具名的汽车行业专家坦言。

对此,上汽集团董事长陈虹曾建议,要进一步完善充换电等基础设施标准,明确车电分离管理细则和快充快换等技术标准。“在确保安全、鼓励提速的同时,要避免不同规格的补能设施重复建设以及充换电接口互不兼容等

换电模式要普及 统一标准迫在眉睫

充电桩之外,作为电动汽车的另一重要补能技术,换电模式近几年也颇为火热。通过换电,电动汽车能够在短时间内“满血复活”,是解决充电时间过长的理想方案之一。

在相关政策的支持下,我国换电站数量呈快速增长趋势。中国充电联盟的统计数据显示,截至今年6月,我国共有换电站1582座。另有相关统计数据显示,到2025年,主要企业规划建设的换电站将超过3.3万座。

不过,目前我国换电站普及率还远不如充电桩。作为典型的重资产行业,目前换电站企业尚未进入盈利期。

据悉,标准不统一是限制行业发展的首要难题。记者了解到,换电模式要想获得市场认可,需要有统一的电池和换电标准。目前各主机厂电池包尺寸不一致是换电面临的主要挑战。

“企业各自建立不同的换电站,消费者只能到购车企业更换电池,极不方便。换电模式如果要进一步发展,就必须解决‘统一标准’的问题。”一位不愿具名的汽车行业专家坦言。

对此,上汽集团董事长陈虹曾建议,要进一步完善充换电等基础设施标准,明确车电分离管理细则和快充快换等技术标准。“在确保安全、鼓励提速的同时,要避免不同规格的补能设施重复建设以及充换电接口互不兼容等

分析机构对快充技术前景同样持乐观态度。西部证券在研究报告中指出,“随着新能源汽车产销和保有量的不断增长,充电桩比居高不下导致‘桩难’等问题突出,多家车企已应用高电压快充,快充元年正乘风而来。”