

以碳排放权交易市场建设为抓手,压实企业履约清缴责任

江西将企业履约率纳入污染防治攻坚战考核指标

◆本报记者张林震

江西省生态环境厅日前下发通知,部署全省11个设区市的53家发电企业做好2024年温室气体排放的核查、月报、数据质量检查工作。“这是我们2024年加强企业温室气体排放数据管理、建立健全数据质量管理长效机制的一个工作内容。”江西省生态环境厅应对气候处处长郑文育告诉记者。

2023年,江西省生态环境厅在全国碳市场数据质量管理培训班上分享了工作经验。在严格碳排放数据管理的基础上,江西省把全国碳排放权交易市场建设作为重要抓手,统筹推进减排降碳协同增效,取得了积极成效。在碳市场成交量上,截至目前,江西省碳排放配额累计成交量达到1036.28万吨,累计成交额5.72亿元。在碳排放履约清缴上,第一个履约周期配额清缴任务全面完成,第二个履约周期配额清缴任务100%完成。

分级分类管控 全面掌握碳排放数据

“我厅严格按照碳排放权交易管理办法和全国碳市场建设运行工作要求,严谨制定本省重点排放单位名录,对碳排放重点企业进行科学管理。”江西省生态环境厅应对气候处副处长唐正介绍说。

江西省生态环境部门与能源、统计、市场监管部门联动,统筹环评、环保、能耗、工商注册登记数据,筛查梳理出碳排放重点企业信息,制定本地区重点排放单位名录,确保企业应纳尽纳。

“我们全市共有143家温室气体排放重点企业,其中,发电等八大重点行业重点企业22家,都纳入了重点碳排放单位名录。”九江市生态环境预警管控中心低碳技术科科长蔡盛介绍本地相关情况时说。

在全省各地碳排放重点排放单位名录确定后,江西省生态环境厅建立碳排放重点企业三级管理机制,科学分级管理碳排放重点企业。

第一层级是发电行业重点排放单位,按照全国碳市场要求,严格进行年报、月度信息存证和日常监管;第二层级是钢铁、有色、造纸等七大行业年碳排放2.6万吨以上企业,每年在国家管理平台报送碳排放报告,由江西省生态环境厅进行全覆盖核查;第三层级是年碳排放1.3万吨以上的所有工业企业,每年在江西省平台报送碳排放报告,由11个设区市生态环境局进行核查或抽查。

“我们企业属于第一层级的排放单位,通过重点监控的方式,确保企业符合国家要求、合法合规经营。”国能神华九江发电有限责任公司节能高级工程师金宁江说起分层级管理的好处时告诉记者。

全国碳市场建设运行以来,江西省组织企业报送年度、月度碳排放报告2514余份,核查、抽查企业报告1464余次。在全国率先实现年碳排放1.3万吨以上所有工业企业的碳排放管理全覆盖,覆盖企业1100余家,覆盖年度碳排放量约3亿吨。

开展联合监管确保碳排放数据真实准确

“及时、准确、真实的碳排放数据是全国碳市场健康稳定运行的基础和前提,江西省生态环境厅不断加强监管力度、创新监管方式,确保碳排放数据真实准确。”唐正说。

江西省生态环境厅组建了以厅主

要领导为组长、分管厅领导为副组长的全国碳排放权交易市场数据质量监督管理和碳排放配额清缴工作专班,研究部署碳排放数据质量监督举措,高位推动,统筹推进各项工作。

同时,创新方法,开展碳排放数据

质量“体检”。在全国率先印发实施《江西省重点企业碳排放数据质量检查工作办法》,联合省市场监管局对企业碳排放管理工作进行“体检”,对企业燃煤进行煤质抽检。

在每年按照“动员部署、全面排查、汇总分析、分类整改、重点抽查、深入总结”六个步骤开展碳排放数据质量检查的基础上,建立省、市二级联审的碳排放数据质量日常监管机制,对企业月度信息存证工作进行跟踪督办,定期抽查通报。

“我们抽调专业水平高、经验丰富的人员组成专家团队,指导帮扶企业提升碳排放数据质量。”江西省检验检测认证总院发展院党委委员毛炜翔介绍情况时说。

江西省按照行业分类开展企业碳排放核查,提升核查效率。对核查结果进行四方复查,保障核查质量。定期调度核查工作进展,根据初次核查成果质量、系统填报退回率等情况对核查机构进行评估,公开评估结果并约谈得分较低的核查机构,压实核查机构责任。

相关监管机制推行以来,成效显著。企业月度信息存证审核发现问题数量由2023年1月的1436个下降到同年8月的69个,审核一次通过率由0%提升到64%。按期提交率由实施初期的10.42%,逐步提高至2022年8月的100%,并连续保持至今。2019年—2022年四个年度的碳排放任务全部按时完成。在全国碳市场管理平台中,江西省的企业碳排放数据质量问题线索为零。

建立履约风险动态评估机制,发挥碳市场的激励效应

履约清缴是压实企业减排降碳责任的关键环节,是确保全国碳市场真正达成降碳效用的重要举措。江西省生态环境厅高度重视,将企业履约率纳入污染防治攻坚战考核指标,按照事前规范制度、事中加强监控、事后强化问责的思路,把“未按时足额履约”锻造成为企业不敢逾越的高压线。

“我们严格审核配额核定数据,落实纾困举措,连续两个履约周期在全国率先完成配额核定、分配及履约通知书发放工作,为重点企业清缴履约争取了充足交易时间。”郑文育表示。

江西省生态环境厅定期调度并通报各设区市履约率,压实设区市属地监管责任。建立履约风险动态评估机制,每日通报企业履约风险指数,督促相关企业“百分百”履约。

“我们还强化问责,严肃立案处罚。第一个履约周期,4家企业责令整改后完成配额清缴,免于处罚;1家企业未完成配额清缴,罚款两万元。”唐正向记者介绍说。

第一个履约周期,江西省除1家企业因银行账户被冻结无法交易履约外,其余企业全部完成履约,实现了“应履尽履”。第二个履约周期,江西省2021、2022年度履约率均达100%。

江西省生态环境厅着重发挥好碳市场的激励效应,加强与金融管理部门、金融机构合作,共建全省企业碳账

户、碳减排项目库,支持重点行业、重点企业减排降碳技术改造,助力企业绿色低碳发展。

“十四五”期间,引入生态环保领域资金5000多亿元,用金融手段为绿色低碳发展注入“血液”,增强动能,支持深入打好污染防治攻坚战。

推动支持省内40余家碳排放重点企业成立“江西省企业自愿减排降碳联盟”,搭建了企业、金融、政策、技术等互通互联桥梁。

同时,持续释放政策红利,建立重点重大项目库。联合中国人民银行南昌中心支行共同建设减排降碳、碳减排等重点领域项目库。2023年,共收集绿色项目323个,涉及总投资额2072.45亿元。其中,气候投融资项目276个,总投资额1808.14亿元。符合碳减排支持工具重点领域分类项目63个,涉及金额429.72亿元,打破了以往企业缺少资金开展降碳技术改造的局面。

截至2023年末,江西共撬动全省17家金融机构,累计发放碳减排贷款198.7亿元,支持碳减排项目320个,带动碳减排约558.4万吨二氧化碳当量。

今年,江西省将严格按照全国碳市场建设运行要求,做好企业名录管理、碳核查、配额分配、履约清缴以及各项监管工作,以充分发挥碳交易在生态价值转换、绿色金融等方面的作用,推动江西绿色低碳高质量发展。

今年全国两会期间,全国人大代表、广汽集团总经理冯兴亚也提出促进新能源汽车产业国际合作,统筹出口共性课题,优化出口监管机制等建议;全国政协常委、赛力斯集团董事长张兴海则在《关于应对内外不利因素维持新能源汽车高速发展的提案》中指出,要推动汽车碳足迹核算标准、方法和数据的国际互认。

◆本报记者刘良伟

2024年政府工作报告中有5处涉及“汽车”的内容。其中,政府工作报告在2023年工作回顾中指出,“新能源汽车产销量占全球比重超过60%”“出台支持汽车、家居、电子产品、旅游等消费政策,大宗消费稳步回升”“电动汽车、锂电池、光伏产品‘新三样’出口增长近30%”。政府工作报告在2024年工作任

务中指出,“巩固扩大智能网联新能源汽车等产业领先优势”“提振智能网联新能源汽车、电子产品等大宗消费”。全国乘用车市场信息联席会秘书长崔东树告诉记者:“今年的政府工作报告5次提及汽车产业,其重要性不言而喻。新能源汽车对新质生产力带来巨大的提升作用。”

新的一年,汽车产业仍然是构建现代化产业体系的主角。那么,在新能源汽车产业发展过程中,需要关注哪些问题?目前,还面临哪些困境和不足?

新能源汽车要持续加强创新研发

有数据显示,2023年,我国汽车销量已经迈过3000万辆“大关”,同比增长12%,连续15年稳居全球第一。其中,新能源汽车销量949.5万辆,同比增长37.9%。新能源汽车产销量占全球比重超过60%。

然而,对于我国新能源汽车的发展而言,光靠销量远远不够,还要持续加强创新研发,提高产品质量、降低运维成本,增强产品的市场竞争力。同时,需要不断完善相关基础设施。

中国科学院科技战略咨询研究院产业科技创新研究部部长王黎明表示:“我国的新能源汽车有先发优势,也有速度优势和比较优势,不过,其中也存在短板和不足,需要通过不断调整来巩固和支持产业的高质量发展。比如,新能源汽车的充电、交通和城市设施的协同发展,相关产业的人才培养等,还有很多可以继续优化的地方。”

今年全国两会期间,全国人大代表、广汽集团总经理冯兴亚也提出促进新能源汽车产业国际合作,统筹出口共性课题,优化出口监管机制等建议;全国政协常委、赛力斯集团董事长张兴海则在《关于应对内外不利因素维持新能源汽车高速发展的提案》中指出,要推动汽车碳足迹核算标准、方法和数据的国际互认。

公交车动力电池退役高峰期到来

“当气温降低时,新能源公交车的电池和续航问题就开始集中出现。尤其在冬天,常常上午跑完班,到中午就要进行补电。”今年全国两会期间,全国人大代表、九江市公共交通集团公司驾驶员张海荣带来了有关新能源公交车电池续航、充电及资金支持等方面的建议。

她调研发现,2022年之后,我国纯电动公交车的动力电池进入退役高峰,极易在同一阶段内集中出现质量问题。除了九江市,近几年很多城市的新能源公交车也出现了电池续航不足、动力衰减明显等情况。对此,她建议城市交通运输主管部门和公交企业密切关注新能源公交车动力电池更换情况,规划建立新能源公交车动力电池应用预警机制,动态掌握城市公交企业运营车辆电池健康状况。此外,她建议在建立新能源公交车动力电池应用预警机制的基础上,预留出更换电池的专项资金,保障城市公共交通顺畅运营。

清华大学碳中和研究院零碳交通研究中心主任王贺武告诉记者:“推动城市公共服务车辆电动化替代是我国新能源汽车最成功的实践。目前,我国公共交通工具的新能源汽车渗透率超过90%。”

但日前,新能源公交车面临的充电换电问题也折射出我国其他商用车电动化方面面临的瓶颈问题。

货车电动化率仍然较低

能源基金会交通项目高级项目主任龚慧明指出,在客车领域,公交车已经基本实现全面电动化。不过,非公交客车,特别是大型非公交客车的电动化率仍然较低。另外,货车销量中新能源车占比仅为6%。无论是轻型还是重型货车,其电动化进程仍处于初级阶段,电动化比例较低。基于减排的迫切性和新能源车发展的新形势,他认为乘用车已进入市场化驱动阶段,而货车仍需要政策支持,针对不同车型制定差异化的发展目标和政策至关重要。

王贺武告诉记者:“目前,我国乘用车和商用车的电动汽车渗透

今年政府工作报告五次提及汽车产业

新能源汽车有哪些瓶颈需要突破?

率有差异,前者高、后者低。乘用车中私家车有明显的电动化趋势,但商用车,如大货车等的电动化率仍较低,这是由技术决定的。具体来说,和电池成本、电池目前的技术指标等密切相关。商用车的使用目的不同。商用车尤其是货运商用车的目的是货运,载运重量是购置者会考虑的一个重要因素。购置者对附加的电池重量比较敏感。假如一辆大卡车最高载重量是20吨,满载运行的话,百公里的耗电大约为140千瓦时—150千瓦时。如果续航里程为400公里,电池蓄电量就需要达到600千瓦时—700千瓦时,那么,电池重量可能达到4吨—5吨。对于货运卡车来说,装上5吨重的电池,就意味着要少拉5吨重的货物,直接影响货运收益。而且,电池价格也比较贵。因此,目前的电池技术还不能完全满足商用车对于行驶里程、运输效率、购置成本等方面的诉求。”

针对上述问题,一些企业正在探索新的商业模式。比如,一辆货运卡车一次性完成全程本来需要装5吨重的电池,但购置者可以选择只装两吨重的电池,以降低购置成本,同时降低电池重量对载重的影响,但需要在货运途中进行充换电,而且,由于相关基础设施还不完善,这种模式的推广也会受到限制。“因此,一方面,汽车领域需要不断完善基础设施;另一方面,需要通过技术的突破实现经济可行。”王贺武说。

上海临港推动储能产业高质量发展

对先进储能技术和项目给予资金支持

本报记者丁波 见习记者杨露上海报道 中国(上海)自由贸易试验区临港新片区(以下简称临港新片区)是上海聚力打造的“试验田”和“增长极”。瞄准建设具有全球竞争力的储能产业创新高地和示范应用基地,临港新片区又有新动作。近日,《中国(上海)自由贸易试验区临港新片区推动新型储能示范应用引领产业创新发展实施方案》(以下简称《实施方案》)正式实施,为提高能源利用效率,推动新型储能规模化、产业化发展明确了方向、路径。

《实施方案》提出,到2025年,实现新型储能有效支撑新片区新型电力系统和综合智慧能源系统发展需求,力争应用规模达到5万千瓦时,产业规模达到500亿元。到2030年,实现新型储能与新片区电力系统各环节及智慧能源系统深度融合,力争应用规模达到30万千瓦时,产业规模达到千亿级。

《实施方案》指出,对具有技术先进性和产业带动性,并提供典型应用场景的优质解决的新建用户侧储能项目(项目应于2024年—2026年投产,装机容量不低于1MWh,全容量放电时长不低于2h,年充放电次数不低于450次),按照项目装机容量规模给予200元/千瓦时的奖励支持,奖励分3年进行发放,单个项目最高不超过500万元。

《实施方案》还提出,支持战略引领和前瞻布局的新型储能产业项目建设。按照项目新增投资的10%比例给予支持,金额不超过1亿元。支持新型储能产业关键核心技术和颠覆性技术有效突破。按照项目新增投资的10%—30%比例给予支持。支持新型储能产业重大技术装备和核心部件实现首台(套、批)突破。对被评为首台装备的项目,最高按合同金额的20%比例进行支持,金额不超过3000万元;对被评为国内首台装备的项目,最高按合同金额的10%比例进行支持,金额不超过2000万元。

为保障新片区储能产业发展,《实施方案》还提出,积极推动银企对接,鼓励金融机构通过信贷等多种方式,支持储能产业发展和应用项目建设。



近年来,重庆市抢占智能网联汽车产业新赛道,加快推动汽车产业向新能源化、智能网联化、高端化、绿色化转型升级,培育新质生产力。图为近日,在位于重庆市沙坪坝区的赛力斯汽车智慧工厂总装车间,工人正在总装车间作业,赶制订单。

人民图片网供图

滨州倡导全市大型活动实现“碳中和”

企业购买并注销核证减排量,抵消会议产生的二氧化碳

本报记者董若义 通讯员高晓辉 刘翠翠滨州报道 近日,山东省滨州市生态环境局深入贯彻落实“双碳”战略,积极推动“零碳”会议理念落地。

“零碳”会议,也称“碳中和”会议,是指通过植树造林,购买碳配额、碳信用、碳汇量,节能减排等方式,抵消会议期间直接或间

接产生的温室气体排放总量,从而达到会议温室气体净排放为零的目的。

据了解,在滨州市生态环境局主动人企宣讲政策要求,鼓励指导企业大型活动实现“碳中和”之后,京博控股集团日前通过购买并注销VCUs(核证减排量)进行“碳中和”的方式,抵消了其近期举办会议所

产生的7.338吨二氧化碳。独立认证机构开展“碳中和”会议核证后,为会议主办方颁发了“碳中和”证书。

据介绍,这是滨州市的首次会议“碳中和”证书。下一步,滨州市生态环境局将继续倡导全市大型活动“碳中和”,实现绿色低碳高质量发展新突破。

闲置尾矿库建成综合智慧能源项目

宝鸡综合利用低效土地资源,推动“光伏+N”融合发展

本报讯 陕西省宝鸡市凤县日前举行2024年第二次重点项目集中开工仪式。其中,依托光伏发电的尾矿库综合智慧能源项目,预计投产后每年可发电576.21万千瓦时,年节约标煤1700吨,有效减少二氧化碳等温室气体排放。

年均产值约350万元的凤县尾矿库综合智慧能源项目,是宝鸡市首家利用闭库尾矿库建设的光伏发电新型能源工业项目,规划开发规

模50MW,总投资约1.5亿元。项目将利用尾矿用地开展绿色能源、绿色矿山、绿色交通等综合智慧能源项目开发,实现低效土地资源综合利用,着力推动“光伏+N”融合发展。

据悉,项目将夯实凤县巩固拓展“两山”实践创新基地创建成果的绿色基底,为凤县经济转型升级和高质量发展增添新动能。

侯佳明