两会能源声音

南存辉委员:

## 建议国家实行差异化光伏补贴政策

党的十九大报告提出,要壮大清洁能源产业。当前,以光伏为代表的清洁能源产业正在高速发展,户用光伏市场已呈爆发增长态势。如何推动光伏、储能等新能源产业健康、有序、高质量发展?

全国政协委员、正泰集团董事长 南存辉首次以全国工商联副主席身份 上会履职,他的7份提案都围绕促进 新能源行业健康发展等方面积极建言 献策。

随着企业产业转型升级,南存辉 开始关注新能源产业发展。2006年, 正泰开始布局新能源产业。在履职过 程中,南存辉将多年来对新能源产业 发展的专业性思考写进提案。

促进光伏产业健康、有序发展。 光伏市场火热,各大光伏企业抢占户 用市场,不少尚未具备专业实力的企 业也急切进入。企业资质、产品质量参差不齐,部分企业用低价吸引客户,电站质量难以保障,安全隐患堪忧,带来了光伏产业扩张背后的"尴尬"。南存辉在提案中建议:成立户用光伏专业标准化技术委员会,研究制定出台户用光伏系统及设备规范、标准及体系,规范光伏产品的市场准入;规范市场主体行为,明确对经销商、代理商、集成安装商的专业性要求和售后与运维责任,杜绝虚假宣传,避免因非专业性安装而导致的电站质量安全隐患;明确和建立相关监管主体和职能,促进市场的安全健康发展。

一个不容忽视的事实是,除浙江 外,绝大部分地区缺少地方补贴支持, 居民收益难以确保,导致户用光伏推 广缓慢。光伏发电补贴标准下调,地 方补贴或逐渐取消,也加剧了企业经营压力。南存辉在《关于鼓励居民分布式光伏发展的提案》中建议国家实行差异化光伏补贴政策,地方政府出台地方补贴支持,鼓励金融机构积极支持户用光伏建设。

近年来,包括光伏补贴在内的新能源补贴拖欠问题渐成制约行业发展的痛点。对此,南存辉建议,提高可再生能源电价附加征收标准,优化可再生能源补贴资金发放及报审

细化光伏电站投资开发规范 化。南存辉认为,国家能源局先后出 台《关于进一步加强光伏电站建设与 运行管理工作的通知》(445号文)、 《关于开展新建电源项目投资开发秩 序专项监管工作的通知》(450号文) 以及《关于规范光伏电站投资开发秩 序的通知》(477号文),但由于相关政策的不明确,使交易结构复杂、成本高,也增加了合格投资者、优秀合作方的商业风险。甚至导致一些项目因后续资金与技术的投入乏力,未能如期投入运营,资源浪费严重。为此,南存辉建议,在打击"路条"投机行为的同时,细化投机行为的认定标准、明确准人标准或制订"负面清单",鼓励光伏市场的正常交易,促进光伏业持续健康发展。

深化储能产业支持政策。目前我 国储能产业仍存在缺乏系统性支持政 策、产业发展缺少统筹谋划及市场机 制尚未建立等问题。为此,南存辉在 《关于深化储能产业支持政策的提案》 中建议,国家有关部门在储能产业市 场机制建立、整体规划及推广应用等 方面给予相应的支持。

尹同跃代表:

## 可用积分管理政策控制商用车碳排放

"商用车的碳排放量是乘用车的5倍~10倍,对于碳排放更大的商用车尚未制定积分管理政策。"3月3日,全国人大代表、奇瑞汽车董事长尹同跃公布了其今年的两会提案。在《关于加速推动商用车电动化的若干建议》中,尹同跃建议,国家应该加速推进商用车的电动化进程,有效控制商用车的碳排放。

尹同跃表示,商用车具有负载大、使用率高、年均行驶里程长的特点,虽然商用车在全国汽车保有量和新车销售量中只占20%左右的比重,但商用车每年需消耗全国车用燃料的50%以上。通过积分管理办法来推动商用车向新能源技术发展,将有利于降低车用燃料消耗,减少碳排放,也能减少

石油对外依存度、提高国家能源安全。

尹同跃建议,在推动商用车电动化的方式上,可以先推动商用车的双积分制实行。在具体策略上,尹同跃建议考虑打通乘用车和商用车的积分,建议考虑将轻型商用车(N1类)与现有的乘用车双积分管理办法(基本为M1类车)相融合为轻型汽车双积分管理办法的可行性。

尹同跃建议,分类管理将带来管理复杂度的提高和企业内部工作的加重,不利于简政减负。同时,商用车是我国在汽车行业的传统优势领域,将乘用车和商用车合并管理,将有利于提高中国汽车企业的地位,为在对外合资合作中争取更多中国利益创造条件。

按照国家政策推进,我国乘用车双积分政策将从2018年4月1日正式实行,并自2019年度起实施企业平均燃料消耗量积分核算。2018年不列入考核,给企业1年的缓冲期;其中2019年的新能源积分占比为10%,2020年的积分占比为12%,2020年以后的新能源积分比例要求,届时将由工信部另行公布。

工信部部长苗圩曾指出,目前有接近一半的企业不能达标。而在商用车双积分上,暂未实行。今年1月20日,苗圩在一论坛上提出,要提前研究发布2020年后新能源汽车积分比例的要求,加快建立商用车积分管理制度。但至于建立商用车双积分制的具体时

间表,并没有公布。

商用车因为使用环境等不同,在 建立双积分时会比较特殊。清华大学 教授陈全世指出,商用车的双积分要 考虑车型、大小、长度、有效载重量,此 外,燃油客车的乘客数量也要参考。 另外,商用车和乘用车之间的积分转 化,也是一个关键点所在。有专家之 前表示,商用车企内部可以转让积分, 与乘用车企之间转让不太可行。

尹同跃建议,在商用车方面,将轻型商用车率先与乘用车打通双积分管理。目前,轻型商用车一般简称LCV (Light Commercial Vehicle),在国际上通常包括卡车、皮卡车、厢式车等,微面(俗称面包车)也可以纳入该目录。

李书福代表:

## 净化网约车环境 发展甲醇汽车

作为国民经济的支柱产业,来自 汽车工业的提案、议案一直都备受关 注。特别是智能出行、新能源车等新 概念,也在近几年不断影响着人们的 生活习惯和出行方式。

全国人大代表、浙江吉利控股有限公司董事长李书福带来的两项议案,分别是《净化网约车行业发展空间促平台提升内功》和《发展"液态阳光经济"推进甲醇汽车市场化》。他倡导规范净化网约车环境,同时再次提出甲醇汽车应该成为我国新能源车发展中的重要一环。

伴随着移动互联网的普及,网约 车成为多样化出行的风口行业,呈现 蓬勃发展之势。然而,作为一种全新 的出行方式,网约车从诞生之初就充 满了各种的争议,对原有法律法规的 触动和在运营模式上的不断探索成 为公众关注的焦点。

2016年,交通运输部、工信部等 7部委就联合出台《网络预约出租汽 车经营服务管理暂行办法》,明确了 网约车合法地位,并对运营平台、驾 驶员、车辆的准入条件进行了规范。 但在实际执行过程中,网约车依然存 在着实施和监管的诸多乱象。

对此,李书福代表倡导净化网约 车环境,建议通过更灵活的方式考核驾 驶员、将网约车纳人客运出租汽车方便 监管等方式,加强对网约车的管理。

由于网约车的车辆对于网约车车主来说是家庭重资产,应当用商业保险与合同制度相结合的方式来保障网约车主的权益。

李书福建议,由保监会牵头,保险公司参与设计针对网约车的创新型运输保险,较目前的营运险费率低。通过新险种,降低私家车变更营运类车辆后的成本,促进主体参与者主动合规、合法运营。同时,保障网

约车司机的基本权利,司机需与网约 车平台签订相应合同,而不仅仅只是 注册制。

李书福建议,将网约车纳人客运出租汽车进行统筹管理。他认为,网约车是一种新型网络预约出租汽车模式,涉及全体使用各种交通运输方式的人的效率与公平,为平衡各方利益,促进互联网+交通健康有序发展,应当纳入政府监管。

太阳能是人类使用的所有能源的根本来源,是永不枯竭的清洁能源。在自然系统中,液体是效率最高的媒介,具有能量存储密度高、稳定性好、存储过程损耗低、易于运输等特点。而甲醇就是液态化的阳光,是一种实现绿色发展的高效、经济、环保的能源系统。经济学界提出了"液态阳光经济"概念,指将甲醇广泛应用于各个领域,实现可持续发展,并与自然和谐共处,由此催生、引发、形成的经济。

推广甲醇汽车方面,这并不是李书福第一次在全国两会上提出。虽然今年是李书福第一次被选为全国人大代表,但是此前,他曾经连续3次担任全国政协委员。早在几年前,李书福就开始倡导推广甲醇汽车。

随着我国汽车保有量不断增长, 国家能源安全和环境保护所面临的 挑战正日益凸显。预计到2020年, 我国汽车保有量将增长至3亿辆。 一方面将带来更大量的汽车尾气排 放;另一方面,新增车辆如仍以传统 燃油车为主,我国石油对外依存度也 将继续攀升。

李书福表示,应该根据我国能源 结构和市场现状,走能源多元化道路, 以缓解能源安全挑战并改善环境质 量。而甲醇汽车或许会成为解决之道。

(本组稿件由本刊编辑部整理)

