



恪尽职守 心系光伏

——全国人大代表刘汉元积极关注新能源发展

□ 本报记者 张宇 陈学谦

3月的北京,春风送暖,全国两会正在举行。新起点,新使命,全国人大代表、通威集团董事长刘汉元继去年两会提出了“针对当前我国空气生态环境‘脱贫’”“降低企业‘五险一金’缴费比例”“提高光伏扶贫质量”等议案后,今年继续积极反映社情民意。

“在党和政府的关心支持下,我国光伏产业发展迅速,占据了全球70%以上的份额,规模全球第一。”3月3日,刘汉元表示,他主要针对制定更具前瞻性的可再生能源发展目标、减轻光伏产业税费负担、释放市场流动性、降低水产业税费负担等方面问题进行了认真思考和仔细调研,提出了自己的建议。

可再生能源发展目标要更具前瞻性

针对《关于明确可再生能源发展方向 制定更具前瞻性发展目标的建议》,刘汉元对记者表示,去年12月3日,在联合国新一轮气候大会上,联合国秘书长古特雷斯指出,当前各国的自主减排承诺已不足以实现《巴黎协定》设定的2030年气候目标,需将现有水平提升3倍,才能实现将全球升温控制在2度以内的目标,若要实现1.5度目标,各国的自主减排承诺则需提升5倍。

此外,在随后召开的G20峰会上,习近平主席也再次强调,各方应不折不扣履行在《联合国气候变化框架公约》和《巴黎协定》中的承诺,强化2020年前行动力度,推动全球绿色低碳转型。加快推进新一轮能源革命,

控制全球气候变暖、破解雾霾之困已迫在眉睫。

然而,自2016年12月以来,虽然国家有关部门针对可再生能源发展先后密集出台了重要规划文件,但当前的产业政策及发展目标难以满足我国能源结构优化升级的需要。

刘汉元认为,2007年,国家在规划光伏产业发展目标时,提出2020年装机总量达到180万千瓦,此后历经4次调整,最终确定到2020年年底太阳能发电不低于1.1亿千瓦。但截至2018年年底,我国光伏装机总量就已达1.7亿千瓦。不难看出,我国可再生能源产业的发展远远走在了规划前面。

“因此,及时调整并制定更具前瞻性的可再生能源发展目标,无论从积极引导产业健康发展的角度,还是加快推动我国能源革命,对实现绿色可持续发展都具有十分紧迫且重要的意义。”刘汉元说,事实上,目前以光伏为代表的可再生能源,已经完全具备了快速发展、实现能源根本转型的总体条件。

记者了解到,近十多年来,在全体从业者的前赴后继、艰苦努力下,我国光伏产业实现了从一路追赶、齐头并进,到全面超越欧美日韩等光伏强国的华丽转身,我国光伏产业一骑绝尘,占据了全球70%以上的市场份额。麦肯锡的研究报告显示,中国光伏产业遥遥领先于欧美日韩,牢牢抓住了行业发展的牛耳,成了比肩高铁的“国家名片”之一。无论是解决国内雾霾问题、环境和资源不可持续问题,推动我国高质量发展,还是“一带一路”走出去帮助欠发达国家

跨越先污染后治理的老路,光伏产业都足以支撑我国制定更加积极的可再生能源发展目标。

结合以上发展机遇,刘汉元建议:一是制定更积极的可再生能源发展目标,非化石能源占比2020年达到20%、2030年30%、2050年超过50%;二是制定具体可操作的配套实施方案,增强规划执行的刚性;三是减免可再生能源税费,加快我国能源转型步伐。

减轻光伏发电企业税费负担

在《关于减轻光伏发电企业税费负担的建议》中,刘汉元提出,随着化石能源的长期开采和使用,一方面资源的不可持续问题日益凸显,另一方面全球气候变暖、环境压力不断加大,空气质量问题持续困扰我国许多地区,加速推进新一轮能源革命已迫在眉睫。与此同时,以光伏为代表的可再生能源,已经具备了快速发展、实现能源根本转型的总体条件。

“长期以来,我国光伏产业链上、中、下游各环节都被全额征收各项税费,主要包括25%的企业所得税、16%的增值税及其附加,还有海域使用费、土地使用税、印花税、房产税等多种税费,如再考虑社保因素,税费将更加惊人。仅从光伏发电端来看,每度电负担的税费就已经达到0.13元~0.17元。”刘汉元给记者算了一笔账,根据现行上网电价结合光伏发电项目数据平均测算,企业实际缴纳的度电增值税达到0.06元~0.08元。企业获得贷款后,作为成本很大占比的利息完全不能抵扣增值税,加重了企业税费负担。



刘汉元在接受记者采访 (通威集团供图)

由于光伏电站前期投资大,投资回收期长,设计系统寿命25年,要靠多年的发电销售收入逐步收回投资。从财务角度看,一般光伏电站的进项税额需5年~6年才能抵扣完,才可能缴纳增值税。但我国光伏发电从2013年起才开始真正形成规模态势发展,2014年~2018年是发展的高速期。由此看来,只有极少数经营很好的企业,才可能在2018年左右享受此优惠政策,大多数企业无法切实享受。

此外,因光伏产业链各环节都需要大量固定资产投入,资金占用量大、占用时间久、投资回收期长,因此不仅取得融资授信较为困难,额度空间也小。同时,光伏发电为重资产投入,大多数项目留存了大额未留抵税额。据不完全统计,从项目投建环节看,留抵税额占光伏电站投资成本的比例超过10%,无疑增加了资金占用,加重了光伏发电企业的资金压力。

记者了解到,为扶持我国光

伏发电行业发展,财政部、国家税务总局于2008年下发文件,对符合政府规定的光伏发电企业,从项目取得第一笔生产经营收入所属年度起,实行三年免征、三年减半征收所得税的政策。这在一定程度上支持了光伏企业的发展。

但刘汉元调研发现,根据光伏产业发展趋势,行业去补贴化将成必然,平价上网时代即将到来,上述三年免征、三年减半征收所得税的政策,虽然起到了一定的减负作用,但该优惠在无补贴项目面临的成本压力面前,无异于杯水车薪,光伏发电企业仍面临严峻的生存危机。

因此,刘汉元建议,一是参照小型水力发电项目的增值税缴纳政策,将光伏发电项目纳入按照3%征收率简易征收范围;二是实现企业利息成本进项税可抵扣,并将光伏发电企业纳入增值税期末留抵税额退还范围;三是对光伏发电无补贴项目实行所得税免税政策。

两会之声

李书福代表:

推广甲醇燃料车和规范改装市场

全国人大代表、吉利控股集团董事长李书福基于对国家能源安全、环境保护及汽车市场规范发展的观察与思考,在本次两会上分别提出了《推动甲醇燃料和甲醇汽车普及,实现能源可持续发展》《规范汽车改装市场发展,促进汽车消费优化升级》两项建议。

李书福指出,当前甲醇燃料和甲醇汽车的规模化应用推广工作尚未展开,主要还是对甲醇燃料抱有疑虑,政策支持不足,特别是对甲醇燃料性质的认识不够科学、客观。

李书福建议:一是在国家层面明确甲醇新型清洁能源的合法地位,将甲醇燃料明确列入

清洁燃料目录;二是加强甲醇汽车的准入及运行管理。在技术创新方面,建议通过增列国家重大科技专项的方式,支持多种清洁能源技术的开发和应用,比如热效率高、清洁环保的甲醇增程式电动汽车等。

围绕规范汽车改装市场发展促进汽车消费优化升级,李书福建议:一是出台符合国情的汽车改装法律法规,明确规定汽车各部分的改装范围与限制;二是建立汽车改装安全、质量与服务的统一标准;三是成立专门质检机构,对改装产品的生产企业与产品建立认证注册机制;四是对于改装厂,需建立明确的软硬件审核与改装服务监管机制,明确改装与售后责任范围。

潘碧灵委员:

长江大保护是攻坚战持久战

全国政协委员、湖南省生态环境厅副厅长潘碧灵3月3日表示,在各级各部门的共同努力下,长江流域的生态环境特别是水质已经有了明显的改善。

据潘碧灵介绍,去年,长江流域国控断面的水质优良率已经达到了87.5%,洞庭湖的总磷浓度下降了38%。但是去年中央环保督察“回头看”又发现在长江大保护过程中还存在不少问题,有些还比较突出,这就说明长

江大保护既是一个攻坚战,也是一个持久战。

“但我坚信,只要我们坚持绿色发展,生态优先。一方面要继续强力地推进长江保护修复的攻坚战,另一方面就是要实行绿色发展,就是生态产业化、产业生态化。我相信通过大家的努力,毛主席诗词中所描绘的‘鹰击长空,鱼翔浅底’和一条充满生机和活力的万里长江,不久后将会再次呈现在世人面前。”潘碧灵说。

邹磊委员:

构建以装备制造企业为核心的创新平台

全国政协委员、中国东方电气集团党组书记、董事长邹磊3月2日表示,我国应构建以装备制造企业为核心的科技创新平台,出台激励政策,为企业充分发挥在科技创新中的主体作用创造有利条件。

同时,引导、推动装备制造企业整合相关资源,实现由单一装备制造向提供系统化解决方案转变,以增强国际竞争力,打造一批具有全球竞争力的世界一流装备制造企业。

邹磊表示,近年来我国装备制造业发展有所放缓、行业形势严峻、转型压

力巨大,尤其是部分核心技术尚待攻破,产业链各环节相互割裂、缺乏系统化解决方案等问题亟须解决。

邹磊建议,加大投入力度,在装备制造业产能升级、技术创新等方面给予直接有力的支持。同时,强化全社会质量文化培育和企业诚信体系建设。

邹磊还建议,将氢能纳入国家能源体系,制定国家氢能及燃料电池产业发展战略及实施路线图,以此加快推动氢能及燃料电池产业的健康、快速发展。

曾毓群委员:

实现新能源融合发展“一举多得”

全国政协委员、宁德时代董事长曾毓群3月3日表示,此次参会,他带来了新能源融合发展的提案。

曾毓群建议,针对风能和光伏发电的间歇性特点,我国应在西部大力建设光伏和风力发电设施并配套建设锂离子储能电站,以减少对电网稳定运行的影响,提高可再生能源装机容量和发电占比;加快推进西电东输,为新能源汽车提供清洁的电力能源;通过大规模推广新能源汽车,使之成为分布式储能设施,与电网智能互动,发挥

移峰填谷的作用,提高资源利用效率。

曾毓群说,中国的风电、光伏、输电和储能技术及产品均处于全球领先水平,一旦实现了新能源融合发展将带来“一举多得、利国利民”的良好效果:一是西部清洁能源发电+西电东输,可促进西部地区经济发展,带动精准扶贫;二是可以推动实体经济高质量发展,促进能源和工业转型升级,化解经济风险;三是可以大幅度减少发电和汽车的污染物排放,推动美丽中国建设。

(本报记者张宇、焦红霞整理)



从3月3日起,全国两会逐步拉开帷幕。两会期间,来自全国各地的代表委员齐聚一堂,共商国是,通过法定程序,使党的主张成为国家意志,凝聚起继续前进的奋斗力量。

本报记者 高弘杰 摄

构建全国统一的新能源汽车市场

——访全国人大代表、重庆小康工业集团股份有限公司董事长张兴海

□ 本报记者 张宇 陈学谦

3月5日,第十三届全国人大二次会议在北京开幕,全国人大代表、重庆小康工业集团股份有限公司董事长张兴海就新能源汽车发展提出“推进汽车新制造”和“优先支持智能电动汽车企业在科创板上市,打破新能源汽车地方壁垒”两项议案。

打破新能源汽车地方壁垒

“地方保护影响新能源汽车市场推广,不利于优势企业做大做强,严重影响了消费者的自主选择,强行抑制了新能源汽车消

费。”张兴海认为,在我国新能源汽车发展过程中,地方保护成为制约新能源汽车可持续发展的重大障碍,扭曲了市场对资源配置的效率,不利于形成全国统一的新能源汽车市场。

他指出,随着2020年新能源汽车补贴退出的日益临近,新能源汽车企业特别是具有高科技核心技术的智能电动汽车企业,更需要公平的市场竞争环境、平等的交通路权、便捷地获取绿色牌照,以充分参与各个地方的市场竞争,这符合我国不断深化改革开放,持续推进市场准入改革的发展大势。

张兴海建议,国家开展统一

核查,清理地方保护条款;设立公开渠道和窗口,充分发挥社会媒体、企业的监督作用,全方位对地方保护行为进行评价和监督;国家研究制定问责、惩治措施;国家明确禁止地方在补贴逐步退出之后的任何形式的地方保护措施,以此来打破新能源汽车的地方保护壁垒,构建全国统一的新能源汽车市场,满足消费者选择权。

鼓励智能电动汽车企业优先上市

张兴海表示,电动+智能,意味着中国新能源汽车正在进入向高质量发展的2.0时代。作为

强大的移动智能平台,智能电动汽车是智能交通、智慧城市的基本单元,把绿色能源、智能电网、新一代移动通信、共享出行等链接在了一起,从而推动能源革命、信息革命、交通革命和消费革命,较大程度地破解了长期困扰我们的能源、环境、城市交通等痛点和难点问题。

“我国汽车产业一直以来都面临大而不强的问题,核心技术空心化,导致我国传统汽车与国外先进水平有相当的差距,追赶十分困难。电动化和智能化已成为我国汽车产业转型升级的重要突破口,智能电动汽车正是汽车电动化和智能化的最佳载