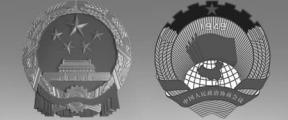


再造强国竞争力



全国人大代表鹿新弟：建议加强动力电池溯源管理手段与力度

本报记者 尹丽梅 童海华
北京报道

新能源汽车产业正朝着高质量发展迈进。近期，中国汽车工业协会（以下简称“中汽协”）披露的统计数据显示，2022年1月国内新能源汽车仍延续了2021年高速发展态势，产销规模远高于2021年同期水平；产销分别完成45.2万辆和43.1万辆，同比分别增长1.3倍和1.4倍，新能源汽车市场份额达到17%。而根据中汽协此前统计的数据，2021年我国新能源汽车总销量已达到352万辆，是2015年的十倍以上。

随着新能源汽车产业的延伸和发展，其背后的动力电池回收问题备受关注。可以说，对于汽车产业而言，做好电池回收利用已成为“必修课”。

3月4日，全国两会时间开启。《中国经营报》记者获悉，今年两会期间，全国人大代表、一汽解放大连柴油机有限公司高级技师鹿新弟提交了《关于国家统筹规划新能源汽车电池回收的建议》的议案。他呼吁，应从加强电池溯源管理手段与力度，补贴奖励参与电池回收的正规企业等举措出发，推动国内动力电池回收产业的良性发展。

“小作坊”回收混水摸鱼等难点、堵点多

目前的政策法规对车主如何处理电池并没有约束力，这也给予了小作坊收购动力电池的可乘之机。

随着新能源汽车动力电池退役潮的来临，国内的动力电池回收体系建设已经迫在眉睫。据鹿新弟介绍，我国新能源汽车自2015年起迅速放量，新能源汽车产销量的高增长带动了动力电池装车量的走高，动力电池将在未来面临较大退役规模。根据中国汽车动力电池产业创新联盟的统计，近年来我国动力电池的装车水平呈现出了逐年提升的趋势。截至2021年11月，我国的动力电池月度装车量水平已达20.82GWh，创历史新高。在动力电池装车量持续上行的背景下，前期售出的新能源汽车将逐步报废，未来动力电池的退役量将形成较大规模。据中国汽车技术研究中心数据预测，2025年累计退役量约为78万吨（约116GWh）。

据悉，动力电池作为电化学储能装置，即使报废后仍具有很高的能量密度，其有机电解液不但易燃易爆，不加处理的流入环境还会造成很大污染，电池里的各种重金属，处理不当也会对水源、土壤等造成污染。

加强溯源管理 严厉打击不合规回收

新能源汽车电池溯源管理应切实做到来源可查、去向可追、节点可控。

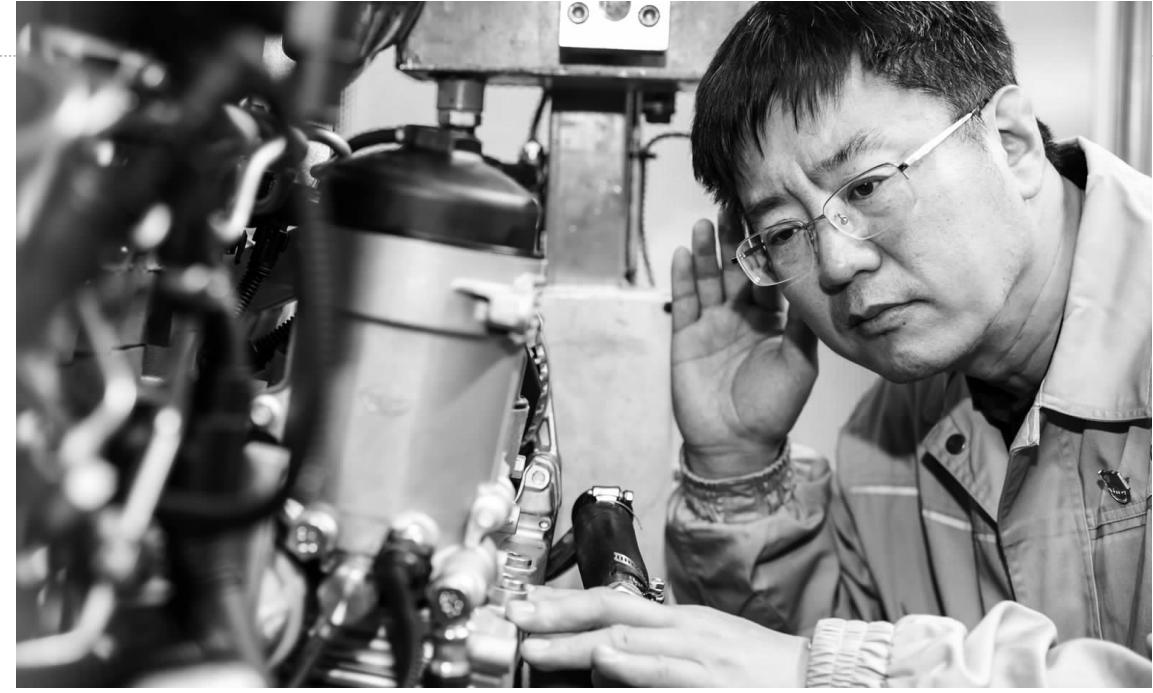
近年来，围绕“动力电池回收”，社会各界展开了热烈的讨论，各方观点不一。

今年全国两会期间，针对动力电池回收问题，鹿新弟提出了以下四个方面的建议：加强电池溯源管理手段与力度，健全回收标准体系与监督机制；补贴奖励参与电池回收的正规企业，严厉打击不合规的回收；推动相关技术进步，提高电池回收效率，激发企业参与热情；推行行业联盟回收模式，畅通专业化回收网络。

鹿新弟认为，新能源汽车电池

溯源管理应切实做到来源可查、去向可追、节点可控。“应尽快出台细化动力电池的产品编码技术标准与执行维护机制，协调汽车生产企业、电池生产企业、电池维修更换机构、电池租赁企业、梯次利用企业等相关延伸产业充分配合，实现全生命周期追溯，有多少电池上线就要有多少电池退役，确保每一块废旧电池的规范回收利用和安全处置。”

在鹿新弟看来，应尽快完善动力电池的回收标准体系和行业监管机制。“电池容量衰减到何



全国人大代表、一汽解放大连柴油机有限公司高级技师鹿新弟

本报资料室/图

系仍需完善；正规回收企业数量有限，“小作坊”回收混水摸鱼；电池回收再利用技术不成熟，工艺复杂成本高；回收商业模式单一，缺乏创新型行业回收联盟。

“目前，我国国家标准化管理委员会已发布5项车用电池回收利用的国家标准，基本形成了标准体系框架。但出台的标准大多是指导性意见，没有强制性，有一些强制要求的惩罚力度也比较小，对企业

业难以形成刚性约束，执行过程中存在约束力不足、缺乏上位法等问题。”鹿新弟说。

鹿新弟进一步表示，随着新能源汽车产业的不断壮大，很多没有相关资质的“小作坊”式回收企业和网点混迹其中。这些小作坊在电池回收利用中，放弃了检测、放电等多项关键环节，同时操作人员也未经专业培训，因此在运营成本上较正规企业低很多，从而在议价

权和电池收购成本上有了更多空间，对正规企业产生了恶性竞争。而很多经过小作坊之手的翻新电池，被当成新品再次卖给一些要求不是很高的应用领域，如电动自行车、农业机具、矿灯、小型储能等，既存在安全隐患，又造成资源浪费和环境污染。同时，目前的政策法规对车主如何处理电池并没有约束力，这也给予了小作坊收购动力电池的可乘之机。

全国政协委员王煜：继续提供金融支持 降低航空公司融资成本

本报记者 张孙明砾 张家振 北京报道

作为国家战略性、基础性、先导性产业，自新冠肺炎疫情暴发以来，民航业发展情况和面临的外部环境备受关注。

3月2日，《中国经营报》记者从春秋航空方面获悉，在2022年

缓解航空公司资金压力

2021年，我国民航业的复苏情况难言乐观。根据中国民用航空局综合司近日发布的《关于2021年民航盈利企业经营状况的调研报告》（以下简称《报告》），2021年，在疫情反复波动的影响下，我国民航运输生产不及预期，全年行业亏损达843亿元。

“民航行业具有重资产、高负债的特点，民航企业的经营状况往往随其投资周期和债务周期的变化而大幅波动。”《报告》指出，要灵活运用信贷工具，千方百计降低企业财务成本和资金成本，做到“控风险，降负债”。

“民航业在2020年受益于民航局与银保监会提供的1100亿元一年期纾困低息贷款，大幅缓解了新冠肺炎疫情暴发期间由于集中退票、削减航班带来的资金压力，保证了民航业的平稳运营。”王煜在提案中表示，由于新冠肺炎疫情跨度拉长，航空公司仍面临亏损，营业收入处于低谷，现金流压力较大。

有关数据显示，截至2021年9月30日，国内上市航空公司的平均资产负债率已高达70%，平均流动比率仅为0.49。

民航业还要遭受油价汇率波动、地缘政治、高铁竞争等多方面不利因素的叠加冲击，需要继续得到金融支持。”王煜在提案中建议，相关部门“继续为航空公司提供纾困低息贷款等金融支持，确保航空公司的生存和飞行安全的投入”。

贷款用途仅限定为航空公司日常经营性支出（例如航油、起降费、人员薪酬等），2021年年底的新一批纾困贷款用途扩展为一半额度可用于归还存量贷款，但都不能用于飞机或发动机等采购支出，而该类费用是航空公司占比较大的资本支出，以空客A320NEO为例，一架飞机交付价格约5000万~6000万美元。

“建议扩大纾困贷款使用科目范围，例如可全部额度归还贷款，并可用于采购飞机或发动机。这将极大缓解航空公司的运营资金压力，同时也为恢复再生提供发展动力。”王煜表示。

记者留意到，今年2月18日，在国家发改委等多部门印发的《关于促进服务业领域困难行业恢复发展的若干政策》中，针对民航业发展情况也提出了5项纾困扶持措施。其中包括，2022年暂停航空运输企业预缴增值税1年，以及鼓励符合条件的航空公司发行公司信用类债券，拓宽航空公司多元化融资渠道，对受疫情影响严重的航空公司和民航机场注册发行债务融资工具建立绿色通道。

“此外，相比纾困贷款的优惠利率，同期的银行商业贷款LPR利率为3.7%，各航空公司资金成本和资金压力将再次加大。”王煜进一步表示，因此，建议为航空公司提供3年期或5年期的中长期优惠利率贷款，帮助航空公司平稳度过疫情期间，推动行业和经济的复苏发展。

另一方面，王煜建议扩大纾困贷款的使用科目范围，以缓解航空公司燃眉之急。2020年纾困

建立机场绿色发展评价标准

自“双碳”（碳达峰、碳中和）战略目标提出以来，践行绿色发展的理念已成为各行业实现高质量发展的必答题。

基于上述背景，王煜表示，中国民航建设以资源节约、低碳运行宗旨的绿色机场是“四型机场”（安全高效、绿色环保、智慧便捷、和谐美好）的内在要求，已成为我国机场未来发展的重要方向。但目前我国机场在绿色、低碳发展方面还暂未形成一套完整、完善的评价标准和体系。

针对这一现状，王煜认为，2021年末中国民用机场协会发布的《四型机场绿色性能评价标准》，总结了上海机场在实际运行过程中的经验教训，从“资源节约、健康舒适、低碳减排、环境友好、运行高效”等五大绿色性能角度提出了绿色机场发展的定性和定量指标体系。

在王煜看来，该标准立足绿色发展理念，贯彻落实国家“双碳”目标以及中国民用航空局发布的《中国民航四型机场建设行动纲要》《四型机场建设导则》相关要求，并与“十四五”民航绿色发展专项规划中机场绿色发展的目标和任务契合一致。

在中国民用机场协会发布的《四型机场绿色性能评价标准》基础上，王煜提出了6项具体建议，以进一步建立国内机场绿色发展的行业评价标准和体系。

具体来看，在机场的规划和建设方面，机场建设需要以资源节约、因地制宜、功能合理、降低成本

程度可以进入梯次利用，何种程度需要报应回收，目前都没有明确的标准可以参照，这都需要政府层面建立相关规范和标准。当前国内的汽车动力电池回收产业总体还处于摸索阶段，亟待政府介入，在制定政策和建立标准体系上引导企业逐步走上健康的发展道路。”

此外，鹿新弟表示，还应通过建立健全完善的法律机制，实施“延伸生产者责任”制度，利用法律强制力对各环节进行规定，约束整个电池生命周期的各个相关主体，使其必须按照法律法规承担责任和履行义务，并对违反法律规定的主体进行严厉的惩罚，同时加强宣传，提升普通消费者的环保意识。

“应推进动力电池押金制度，促使消费者主动上交废旧电池产品。在消费者购买新能源汽车的时候，由消费者和电池生产企业共同支付一定数额的押金，作为电池报废回收的资金支持。同时，鼓励废旧电池回收企业以长期协议价，将提纯的稀有金属卖给电池生产企业，此种模式既能让电池生产企业更有意愿履行相关责任义务，在一定程度上又保证了废旧电池回收企业的利润，落实了生产者责任延伸制度。”鹿新弟说。

鹿新弟还提到，目前我国对电

气环境质量、噪声、电磁波辐射、饮用水、河湖水、废弃物处理、疫情等方面提出环境与卫生管理的制度要求。

在机场运行效率和旅客体验方面，也可以通过设置指标，例如通过航空器的运行效率（航站楼近机位的占比、年均机场放行率和地面滑行时间、A-CDM等系统应用）、地面交通的运行效率（轨道交通的保障能力），旅客通行的效率（旅客出港流线的最远距离比、自助值机设备的配备数量）等，来规范和评价机场运行效率和旅客体验的表现。

王煜进一步表示，可邀请行业专家集思广益，共同研究，结合《四型机场绿色性能评价标准》，为行业制定一套完整、完善的国内机场绿色发展评价标准和体系，促进机场在绿色、低碳等方面标准化发展，加快“四型机场”的建设，助力国家早日实现“双碳”愿景目标。



全国政协委员、春秋航空董事长王煜

本报资料室/图

为宗旨，机场航站楼等保障建筑设施在设计时应强化“空间节能优先”的原则，制定“科学合理、技术适用、经济实用、绿色环保”的可持续发展建设方案。

在低碳减排方面，可通过机场可再生能源利用率、建筑运行阶段的碳排放量、APU替代设备使用率、新能源车配备比例等指标，对机场的碳减排表现进行详细的评价，促进机场各方面做好低碳减排工作。

在节能与能源利用方面，将机场是否采取有效措施降低航站楼的综合能耗强度，对机场建筑围护结构的热工性能的优化程度，是否建设智能微电网设施，实现光伏发电等清洁能源消纳等节能措施作为评价标准。

在节水和水资源利用方面，可对机场的平均日用水量、水远传计量系统、补水和节水等技术设置具体评价标准。

在污染防治方面，针对机场大