

献计汽车工业高质量发展 代表委员关注绿色“双碳”、创新等热点

本报记者 夏治斌 石英婧 上海报道

作为我国的支柱产业之一，汽车工业的高质量发展对国民经济尤为重要。2023年全国两

会召开期间，代表委员们纷纷聚焦“双碳”战略落地、动力电池循环、新能源、人才队伍建设、汽车产业创新发展等关键词，为中国汽车工业的高质量发展出

谋划策。《中国经济报》记者了解到，全国政协委员、吉利控股集团董事长李书福今年是第21次走进全国两会，带来与“双碳”

战略落地相关的提案；全国人大代表后，天能控股集团党委书记、董事长张天任今年的建议则将视角聚焦在动力电池循环使用等多个领域。

全国人大代表、江苏万顺机电集团党委书记、董事长周善红带去新能源汽车充换电基础设施建设的建议。而全国人大代表、东风商用车有限公司车辆工

厂首席技师王建清和全国人大代表、安徽江淮汽车集团股份有限公司乘用车公司星锐冲焊厂质量改进主任工程师程韬，都有关于人才培养的相关建议。

新能源、人才培养成关键词

汽车新能源化是贯彻绿色低碳发展理念的必由之路。

近几年，新能源汽车保持着高速增长态势。中汽协数据显示，在政策和市场的双重作用下，2022年，新能源汽车持续爆发式增长，产销分别完成705.8万辆和688.7万辆，同比分别增长96.9%和93.4%，市场占有率达到25.6%。

新能源汽车高速发展的背后，也有一些行业问题产生。从充电桩建设方面，周善红指出，新能源汽车作为战略性新兴产业，近年来发展迅速，但“车多桩少”问题突出，2022年全国平均每个充电桩服务2.5辆新能源汽车，难以满足充电需求。

周善红建议，为进一步引导传统交通方式加快绿色低碳转型，补齐民生需求短板，应加强新能源汽车充换电基础设施建设，完善充换电基础设施协同工作机制，加大换电模式推广应用，带动科研、装备等上下游企业、关联产业发展。“推动新能源汽车参与电力市场运营，推动车联网互动，保障新能源消纳和电力安全可靠供应，助力能源清洁低碳转型。”

李书福从皮卡新能化的角度指出，从宏观战略来讲，汽车新能源化是贯彻绿色低碳发展理念的必由之路。目前，皮卡新能源化已经具备了良好的技术条件，用户接受度也越来越高，皮卡新能源化具备了良好的基础，但仍处于起步阶段，渗透率水平处于低位。

“皮卡已经满足乘用车化的生产标准、使用标准，但现行政策法规与需求不匹配，导致市场未被激活，消费潜力有待提升，亟待出台相应解决办法。”李书福表示。

针对皮卡新能化存在的行业问题，李书福建议，要及时修订皮卡的监管政策，放宽消费者使用条件；对

皮卡类别重新进行划分，划入乘用车范畴；将新能源皮卡纳入“双积分”范畴，并轨管理，积极鼓励企业转型升级。

汽车行业的发展离不开人才。王建清表示：“无论是航天航空、深海探测，还是汽车产业，要做到不受制于人，不被人卡脖子，就必须重视高技能、高素质人才。无论是传统制造业，还是新兴制造业，无论是工业经济，还是数字经济，都需要产业工人来发挥重要作用。”

“我今年将继续代表一线产业工人发声，希望更多的产业工人在经济上有保障、发展上有空间、社会上有地位，更好地传承劳动精神、劳模精神、工匠精神。”王建清提出，要关注高技能人才培养、高技能人才岗位作用发挥、高技能人才技能持续提升、高技能人才津贴与薪酬待遇落实等打通“最后一米”的建议。

记者了解到，程韬提交的议案建议也跟“以技能大师工作室为阵地、加强人才队伍建设”密切相关。据悉，在江汽集团工作27年，程韬从一名普通钳工成长为国家级技能大师。现在，“程韬技能大师工作室”每年可以培训各类人才400多人次，截至目前，工作室已申报3项发明专利、5项实用新型专利，累计为企业降低成本数千万元。

此外，王建清提出，关注汽车产业创新发展，让科技跃迁下的人、车、生活更加和谐。“例如如何创新改善停车问题，新能源车辆常态化充电站、桩建设及充电安全问题等。我国的私家车保有量已经超过2亿辆，机动车总保有量更是一个庞大的数字，汽车产业发展带来的停车难问题亟待解决。”

多维献策绿色低碳发展

碳市场是通过市场机制促进企业减排的有效方式，是我国实现碳达峰、碳中和的重要手段。

2020年9月，中国在联合国大会上向世界宣布了力争2030年前二氧化碳排放达到峰值，努力争取2060年前实现碳中和的目标。2021年，“双碳”首次被写入《政府工作报告》。

众所周知，碳市场是通过市场机制促进企业减排的有效方式，是我国实现碳达峰、碳中和的重要手段，我国于2021年7月正式启动了全国碳市场。

“尽管全国碳市场覆盖的碳排放总量超过欧盟两倍，但是其交易量和交易额分别只是欧盟碳市场的5%和1.3%，说明市场参与度不足，还有较大提升空间，亟须从顶层设计上建立并完善各类市场主体参与碳市场交易的长效管理机制。”张天任表示。

李书福亦表示：“和欧盟碳市场相比，我国碳市场流动性不足，价格远低于欧盟，很难发挥市场对减排的促进作用，也难以引起企业对减排的足够重视和长远规划。”

在监管体系完善方面，张天任指出，碳排放缺乏精准监测与管理方法，区域、行业及政府开展碳达峰、碳中和决策部署亟须数据支撑。“工业行业规模以上企业生产发展能效水平缺乏客观、直观的评价依据及体系，区域、行业、企业碳排放水平亟须量化评估。”

李书福认为，目前碳市场机制主要针对高排放企业，对低排放企业尚缺乏相应的减排激励机制，企业缺乏减排动力和积极性。

对于当下碳市场交易存在的问



某知名动力电池企业创建的绿色“未来”工厂。

本报资料室图

题，李书福认为，要完善碳市场管理运行机制，激活碳市场交易，充分发挥市场对减排的促进作用，扩大全国碳市场参与企业的覆盖范围。

以全国碳市场参与企业的覆盖范围为例，李书福建议，应完善相关政策，有序地分批将重点碳排放行业全部纳入全国碳市场，建议争取在“十四五”期间纳入数据基础较好的钢铁、水泥、有色金属行业，“十五五”期间纳入所有重点排放行业，同时稳步推进非重点碳排放行业纳入碳市场的工作。

张天任则建议，应加快《碳排放权交易管理暂行条例》立法，提升碳交易市场立法层级与效力；完善市场监管体制，提升监管的专业能力；健全全国碳排放权交易市场配套制度，提升市场主体积极性；加强工业碳效评价与改革创新应用场景建设，提升碳市场交易活跃度。

以完善市场监管体制为例，张天任指出，目前碳市场由生态环境

部负责进行监管，考虑到碳市场又具备明显的金融和市场属性，建议由生态环境部联合多部委，成立类似证监会、银保监会功能的“碳监会”或类似监管机构，明确授权其作为监管主体进行碳市场相关领域的监管和业务指导。

张天任还从废旧物资循环利用的角度提出，应推动数字技术赋能废旧物资循环利用体系建设，进一步发挥循环经济降碳效益，加快推动生产生活方式绿色转型。

为此，张天任建议，国家发展改革委加强对地方相关部门督促，推动废旧物资循环利用试点城市做出表率，制定“互联网+资源循环利用”的有关政策措施，采取务实行动，广泛普及数字技术的应用，将数字技术赋能废旧物资循环利用纳入试点建设任务，推动数字技术在废旧物资产生端、回收端、利用端的多场景示范试点。

“建议在商务部等部门领导

下，委托相关行业协会、研究机构开展课题研究，充分发挥行业协会作用，开展二手闲置物品商品交易标准体系顶层设计和系统规划，分品类完善二手闲置物品商品鉴定、评估、分级等标准体系，推动出台废旧物资及二手闲置商品相关标准及管理规范。”张天任指出。

此外，张天任还指出，要将废旧物资循环利用碳减排成效纳入减排统计范畴。“建议生态环境部气候司要加快将废旧物资循环利用的碳减排成效纳入减排统计范畴；建议国家发展改革委环资司等部门组织力量，发挥中国循环经济协会等行业组织、龙头企业力量，梳理现有相关方法学基础，牵头开发有关废旧物资循环利用碳减排方法学体系，明确亟须建立的碳减排核算方法学清单，为促进废旧物资循环利用碳减排成效纳入减排统计提供方法学支撑。”

全国政协委员、吉利控股集团董事长李书福：加快制定商用车碳积分管理办法

本报记者 夏治斌 石英婧 上海报道

2023年全国两会如期召开。《中国经济报》记者获悉，全国政协委员、吉利控股集团董事长李书福今年带来了《关于加快制定、实施商用车碳积分管理办法的提案》等三份提案。

李书福在提案中指出，在政策、市场同步推进的情况下，加速商用车的低碳转型升级，商用车碳积分的管理办法亟待出台。

我国已于2020年提出“3060双碳”目标。作为汽车消费大国，我国的能源结构是富煤、少气、贫油，2021年，我国石油对外依存度为72%，在当前石油消耗占比中，用于生产汽柴油的石油量占国内石油总消耗量的一半，而商用车仅占12%的汽车保有量，却消耗了超过一半的车用汽柴油，排放了全部汽车56%的二氧化碳，商用车碳减排对国家能源安全及节能减排都具有重要意义。

李书福指出，目前商用车行业面临新机遇，市场对新能源商用车的需求不断增加；与此同时，现阶段商用车技术路径尚未完全明确，不同技术成熟度参差不齐，制约了商用车的低碳转型进程。

记者了解到，国际市场减排政策不断加码，但我国商用车碳积分制度尚未建立。在2019年的重型车辆二氧化碳排放法案中，欧盟提出2025年开始实施卡车的CO₂排放限值 and 配套的积分激励机制；之后，欧盟在2021年7月发布的《Fit for 55》中提出，到2030年厢式货车减排目标较2021年由此前的31%提升至50%。

除此之外，美国加州提出

2024年开始正式实施卡车零排放政策，到2035年要求50%的新上市卡车为零排放车辆，到2045年100%为零排放卡车（电动和燃料电池两类）。同时，美国2022年8月通过的《通胀削减法案》提出了针对新能源商用车的税收抵免。

李书福表示，目前我国尚未建立商用车碳排放相关政策和制度，不仅阻碍了国内汽车行业奔赴“3060双碳”目标的进程，更制约了汽车产品走向国际化的进程。为了维持我国新能源汽车产业的国际领先地位，同时满足国际碳排放政策要求，推行商用车碳积分制度刻不容缓。

记者注意到，2021年10月26日，国务院印发《2030年前碳达峰行动方案》，进一步明确提出“到2030年，当年新增新能源车、清洁能源动力的交通工具比例达到40%左右”。

李书福指出，为了达成“双碳”目标，新能源商用车的渗透率每年需逐步上升，2022年新能源商用车渗透率仅为11.3%，存在巨大上升空间，因此商用车碳积分制度的引入，有利于促进新能源商用车产业加大投资。

“商用车碳积分的推出将会驱动各大整车厂的新能源化转型，从而辐射到商用车的全产业链。作为具有生产和服务属性的商用车，对电气化的零部件需求更大，对于充换电站等基础设施的能效要求更高，对产业链的推动会更为突出。”李书福表示。

在李书福看来，商用车碳积分的设置还将考虑汽车全生命周期的影响，积分政策的管控范围不仅包含汽车的使用，还将延展至燃料/动力电池制造、汽车的生产、回收利用



李书福
全国政协委员、吉利控股集团董事长

等环节，从而促进全产业链的降碳。“此外，智能驾驶、绿色甲醇液氢燃料等新兴技术将与商用车低碳化紧密结合，为工业发展提供新方向，为经济发展提供新动力。”

为了加快商用车的低碳转型升级，李书福认为，借鉴乘用车积分机制，同时考虑多能源并驾齐驱的现状，以全生命周期减碳为目的，加快制定、实施商用车碳积分管理办法。

李书福建议，商用车碳积分设计可大胆创新，紧跟时代潮流，“碳积分”制度设计之初需要全面统筹、通盘考虑，避免“一刀切”。

此外，李书福还表示，商用车碳积分管理应稳中求进，分段实施。“商用车碳积分制度的实施应分区域、分步骤实施。‘碳积分’的引入将极大地提升商用车的减碳，但同时也会对传统企业造成不小的减碳挑战与转型压力。建议‘碳积分’的实施应做好政策的细化与衔接。在固定场景先行实施，例如城市公交、物流、港口等公共领域，因‘地’制宜推动商用车碳积分发展。”

全国人大代表张天任：推进氢能产业突破发展瓶颈 加速实现全面市场化

本报记者 夏治斌 石英婧 上海报道

“在减少碳排放、保障能源安全、促进经济增长等因素的驱动下，全球各国利用能源的方式正朝着‘加氢脱碳’的方向发展。氢能可实现零排放、无污染、再循环利用。”

日前，《中国经济报》记者获悉，全国人大代表、天能控股集团党委书记、董事长在今年全国两会期间带来《推进氢能产业突破发展瓶颈 加速实现全面市场化》等建议。

氢能被视为21世纪最具发展潜力的清洁能源。全球氢能委员会预测，氢能源将在2050年之前，在全球能源消耗量中占比约18%，全年的二氧化碳排放量能较现在减少约60亿吨。

在政策端，国家发改委和国家能源局在2022年联合发布了首个《氢能产业发展中长期规划（2021—2035年）》（以下简称《规划》），从战略层面对氢能产业的发展做出顶层设计。

“我国地方性氢能政策规划与《规划》国家整体规划相比，定量指标更细化，发展目标设定也更具有雄心，更有助于支撑国家规划目标的实现。”张天任表示。

张天任指出，在国家顶层政策指引下，氢能产业尤其是氢燃料电池汽车产业获得较快发展，从产业规模到成本成效都取得了显著提升，产业即将步入发展快车道。

虽然氢能未来的发展前景广阔，氢能产业目前的发展尚处于早期阶段。张天任表示，在氢能及氢燃料电池产业高质量发展过程中，存在氢能市场分割严重、氢能科研

人才紧缺、燃料电池成本较高、燃料电池使用费用高、加氢站有潜在风险等行业问题。

对于上述行业现状，张天任认为，只有全面扩大氢燃料电池的示范应用范围，丰富应用场景，完善基础设施及法规政策，形成规模优势，才能有效降低氢燃料电池整体成本，提高技术水平，培育专业人才，推动全产业链成长。

“国家尽快制定出台更多氢能产业政策，降低氢燃料电池车辆成本，引导产业健康发展，以更大的力度鼓励企业开展技术创新，推动产业发展。”张天任建议，落实氢能产业发展规划；鼓励地方出台应用补贴；出台强有力的氢气补贴。

在落实氢能产业发展规划方面，张天任建议，要战略牵引、有序发展，营造氢能发展的产业和市场环境；科技引领、夯实基础，推动跨产业、跨学科的融合发展；市场导向、系统推进，构建高质量的低碳产业链、供应链；安全第一、规范为先，提升和完善跨区域、综合性商业化示范运营水平；国际合作、培育人才，在高水平开放合作中走向世界。

张天任还建议，鼓励地方出台应用补贴。“政府要出台更多推动燃料电池应用与疏通氢气供应的政策，加快基础设施建设，在产品得到验证时推动商业化进程和产业链闭环，因为只有产业闭环资本进入才能良性循环，同时对应用达到一定时间的产品给予示范推广补贴。”

此外，张天任还提出，鼓励政府金融平台与社会资本加入的多



张天任
全国人大代表、天能控股集团党委书记、董事长

元化投资体系，支持设立氢能产业发展专项基金；支持各地给予前沿性氢能设施装备制造、率先采用国家科技专项成果的储运及加氢项目资金奖励、风险补偿与融资贴息等支持。“建议将氢能列入省绿色基金及投资管理体系，建设相应的资金和担保机制，引导社会资本进入氢能领域，重点解决氢能产业的痛点。”

对于氢气补贴，张天任认为，应由国家能源局牵头统一全国氢气市场，像汽油、柴油一样制定氢气统一销售价格，推进加油站拓展加氢模块及功能。将氢燃料车辆购置成本中高于传统燃油车、燃气车的差额部分给予奖励或者补贴。

张天任指出：“近中期，基于经济、技术和环境的现状条件，应重点使用副产氢和鼓励可再生能源制氢，将氢能列入相关减排及减能指标，发展高压气态与液态储运等关键氢气储运技术，鼓励不同模式的加氢站、加氢制氢一体站的发展并给予政策支持。”

此外，张天任还建议，建立人才培训和评价机制；建立加氢站安全运行管理体系；规范涉氢应急防范和处置流程。