

煤电转型正当时

全

本报记者

曹红艳



□ 本报记者 杨忠阳

“我国港口与航运的减污降碳政策不断完善,行动更加有力,在一些领域取得显著成效。但同时,在‘双碳’目标和国际海事组织趋严的船舶温室气体减排战略背景下,港航业仍面临巨大挑战。”这是记者从亚洲清洁空气中心日前举办的“2023港航先锋论坛”上获得的信息。

根据亚洲清洁空气中心在论坛现场发布的报告《蓝港先锋2023:中国主要港口空气与气候协同力评价》《航运先锋2023:国际航行船舶减污降碳先行者(中国)》,我国港航业能源转型进程尚处于起步阶段,在技术、成本、绿色低碳燃料可得性等方面存在难题,如何加速存量替代也是迈向零排放必须攻克的难题。这些均需要港航产业链各方形成合力、携手推进。

“在调研中,我们有一个明显感受,针对港口主要排放源的政策措施接连出台,基本实现主要排放源管控全覆盖,减排目标更具体且量化,减排手段科学性也在提升。”亚洲清洁空气中心交通项目主任成慧慧举例说,在此推动下,中国在港口岸电供应方面的表现领先全球。21个沿海港口专业化泊位岸电覆盖率达到84%,其中有7个港口高达100%;长江内河港口21个港口,基本实现岸电全覆盖,且使用进展顺利。

援引上述报告核心内容,成慧慧总结了港航减污降碳呈现的三大亮点:政策法规不断完善,发挥重要引领作用;绿色转型动力提升,行业合力加速破局;能源转型快速起步,路径更加多样化。

与此同时,报告显示,诸如替代燃料路径尚存不确定性,柴油机大气污染物减排力度不足,沿海港口岸电使用率低等问题值得关注。

交通运输部水运科学研究院船舶运输技术研究中心主任纪永波坦言,航运业的主要特点是技术、船型、场景复杂,燃料消耗规模大,选择替代燃料会受到制造业、能源供应和基础设施等多方面条件的约束,未来难以找到类似石化燃料这样的单一路线。同时,航运能源转型并非孤立,需在装备制造、技术、人才等方面,与工业、能源等领域形成协同。

“传统柴油机在一定时期内仍将是港口运营活动和航运的主要能源动力,存量替代还要一段时间。传统柴油机大气污染物和温室气体的协同管控不可忽视,但目前这仍是薄弱环节。”成慧慧进一步称,现行标准仍有较大提升空间,管控要求也有待进一步加严。此外,越来越多港口虽已具备岸电供应设施,实际应用依然不尽如人意,进而制约岸电减排潜力的发挥。

“绿色航运的发展及替代燃料的应用,依赖于全球性和区域性行业组织、港口服务方、船东、燃料供应商等多利益主体跨行业、跨价值链的协作与融合。”中国船级社质量认证有限公司浙江分公司港口产品总监晏志涛表示,船级社作为独立第三方检验认证单位,将持续做好技术规范标准引领和支持工作,为港航绿色发展发挥桥梁和纽带作用。

绿技行(上海)科技发展有限公司副总经理余峻提出,以绿色甲醇为代表的替代燃料,生产难点不在于技术创新,而在于技术与资源的跨界整合。对此,从供应链最上游开始,原料的稳定保供和价格可控就是重要因素。

亚洲清洁空气中心交通项目主管夏冬飞认为,绿色低碳转型既需要行业先行者作为引领,也离不开广泛的产业链或区域间合作。“比如,建立绿色航运走廊是加速替代燃料应用的有益尝试。在这方面,亚洲区域很有潜力。”

站在全局角度,交通运输部规划研究院环境资源所主任工程师王人洁表示,要从管理、经济等方面综合施策。管理方面可重点考虑新能源船舶优先靠泊、排放控制区配套等手段。经济方面建议从航运替代燃料专项研发基金、新能源船舶补贴、新能源船舶和普通船舶差异化港口费收取等方面着手。此外,还可以开展可再生能源与港口融合工程建设,并配套新能源加注设施。

“身为港口运营商,我们积极践行‘双碳’战略,目前已制定自己的碳达峰规划。未来将与相关部门加强沟通,进一步努力。”浙江省海港投资运营集团有限公司技术与信息管理部副主任冯华龙道出了从业者的决心与信心。

本版编辑 乔金亮 祝君璧 美编 高妍

煤电定价机制调整的“靴子”终于落地。近日国家发展改革委、国家能源局联合印发《关于建立煤电容量电价机制的通知》,决定自2024年1月1日起建立煤电容量电价机制,对煤电实行两部制电价政策。煤电容量电价机制的建立,对于煤电向基础保障性和系统调节性电源并重转型,保障国家能源安全,助力“双碳”目标达成具有重要意义。

何谓煤电容量电价?煤电经营成本包括折旧费、人工费、修理费、财务费等固定成本和燃煤等变动成本两大部分。目前,我国对煤电实行单一制电量电价,即煤电只有发电才能回收成本。新推出的两部制电价包括容量电价和电量电价,其中容量电价为回收煤电机组固定成本而专门制定的电价。更通俗的解释,容量电价相当于“底薪”,即便煤电不工作也能获取稳定收入;电量电价则是“奖金提成”,根据发电量多少获取相应报酬。

为何要建立煤电容量电价机制?一方面,新能源发展暂时离不开煤电支撑。“双碳”目标下,我国风电、光伏等新能源占比逐年提高。这类电源需“看天吃饭”,具有随机性、间歇性、波动性等特点,就像一个“不听话的孩子”,所以离不开更加成熟稳定的电源。煤电是我国最重要、成本较低的支持调节电源,为给能源绿色低碳转型保驾护航,迫切需要煤电转换“身份”,更好发挥基础性支撑调节作用,在新能源电力充裕时降低发电量,在新能源源不上时立即补位。

另一方面,现行电价机制对煤电转型缺乏激励性。在单一制电价体系下,煤电企业只有满发多发,方可有效回收成本、获取收益。但随着新能源快速发展,煤电利用小时数逐步下降,由2015年的年发电5000小时以上,降低到2022年的4300小时,未来利用率还将进一步降低。通过单一电量电价煤电机组难以完全回收成本,在国家多项纾困政策支持下,2023年上半年我国煤电企业仍亏损过半,长此以往将影响电力安全稳定供应。

甘蔗没有两头甜。合理的价格机制应充分反映电源的各类功能价值。当对煤电的要求变成“既要又要还要”时,就需要建立相应的补偿机制。有了容量电价兜底,可增强煤电企业盈利稳定性,改善企业经营困境,鼓励企业进行必要的投资和改造,顺利完成煤电功能转型。可以说,建立煤电容量电价机制,有利于发挥煤

电的多重功能,这是我国新能源快速发展的现实需要,也是能源绿色低碳转型的必然要求。

有了早涝丰收的容量电价,也有人担心会出现“养懒汉”的情况,这方面政策已有考量。对煤电机组给予容量电费的前提,是其能够充分发挥支撑调节容量价值。新政规定,煤电机组如果无法按照调度指令提供所申报的最大出力,按照发生次数扣减容量电费;多次发生出力未达标、被扣减容量电费的,取消其获取容量电费的资格。同时,为了防止部分机组滥发容量,新政明确燃煤自备电厂、不符合国家规划的煤电机组,以及不满足国家对于能耗、环保和灵活调节能力等要求的煤电机组,不执行容量电价机制。严格的考核和准入机制,有利于激励企业提升机组性能,按要求履行容量义务。

实施容量电价后,电费会上涨吗?这是广大电力用户最关心的问题。首先可以明确的是,容量电价调整不涉及居民和农业用户,这些用户用电仍执行现行目录销售电价政策,即电价水平维持现状。

工商业用户则要“算大账”。目前工商业用户电价由上网电价、上网环节线损费用、输

配电价、系统运行费用、政府性基金及附加等部分构成,此次政策明确各地煤电容量电费纳入系统运行费用,每月由工商业用户按当月用电量比例分摊。虽然容量电价会影响系统运行费用变动,但推动煤电功能转变是为了支持大规模高比例新能源发展,随着新能源上网电价进一步降低,可有效带动工商业用户用电成本稳中有降。从长期看,建立煤电容量电价机制,还有利于引导煤电、新能源等市场参与者充分竞争,全面优化电力资源配置,提升整个电力系统经济性,这对降低全社会用电成本不乏好处。

煤电转型是达成“双碳”目标的关键一环,煤电容量电价机制的建立则具有里程碑意义。未来,应持续完善适合新型电力系统的多层次价格体系,助力能源绿色低碳转型。

打造安全强韧汽车供应链

供应链是工业经济的重要组成部分。随着汽车产业电动化和智能化变革加速,叠加自然灾害、疫情和地缘政治等风险影响,全球汽车供应链在重构中面临多重挑战。

多重挑战下,如何打造“安全、韧性、绿色”汽车供应链,实现汽车供应链健康可持续发展?日前,中国电动汽车百人会和中国汽车工业协会分别举办供应链大会,进行深入讨论。

产业变革加速重构供应链

“原来我们最多关注一级至四级供应商,但是今天看自动驾驶系统,再看座舱里面简单的车机屏,融合的供应商就有几十家,可能未来还会更多。”广汽埃安新能源汽车股份有限公司副总经理张雄说,“汽车产业电动化和智能化变革带来的供应链重构,加深了整个管理的复杂度,这对很多汽车企业来说,意味着更大的挑战。”

引领全球汽车行业变革的新能源和智能网联革命,加速着汽车产业链的重构。东风汽车集团有限公司副总经理张祖同表示,当前新能源与智能网联汽车供应链的核心要素已发生重大变化,由发动机、变速箱、底盘系统,转变为动力电池、电驱动、智能网联软硬件等,并快速发展形成了新的产业集群;以硬件主导的传统汽车演变为以软件主导、软硬解耦的新汽车,汽车供应链体系由传统垂直分层的链式关系向专业分工的融合网状演变。

随着产业变革与重构加速,目前我国汽车供应链在相关领域已具备了长板优势,汽车供应链企业实力明显增强。数据显示,2023年有包括宁德时代在内的13家中国零部件企业入选全球供应链百强企业榜,企业上榜数量仅次于日本、美国、德国。

同时,中国本土的零部件企业正在加速全球化。据特斯拉公布的数据,现在中国供应链的本土化率达到90%,有60多家中国本土零部件企业进入了特斯拉全球供应链体系。

供应链区域也在变化。“过去有传统汽车



产业的区域分布,现在全球电动化格局主要由‘中美欧’三方构成。”中国电动汽车百人会副理事长兼秘书长张永伟称,有预测表明,到2030年,中国、欧洲和美国的新能源汽车销量在全球占比分别是33%、27%和20%,成为全球新能源汽车的三大主要市场,电动化供应链本地化、近岸化趋势加速。

经过十几年的发展,目前我国已形成了比较完备的电动化供应链,拥有全球约70%的电池产能。欧洲加快构建本土电动化供应链,北美形成联动的汽车产业链或者供应链。随着特斯拉工厂的建设,很多全球供应链向北美尤其向墨西哥区域集中。

智能化也基本围绕这三个区域展开。“到2030年,全球智能驾驶规模将近2400亿美元,智能座舱规模将突破680亿美元。”张永伟表示,智能化已成为这些国家和地区角逐的重点。其中,欧洲深耕传统控制类汽车芯片,美国引领大算力芯片和软件,中国全面推进“软件+硬件+组件”一体化的发展模式。

警惕四大高风险领域

“材料、电池、芯片和软件是新供应链核心领域,也是容易产生断链、脱链的高风险领域。”张永伟说。

在材料领域,全球锂、钴、镍资源的分布过于集中。随着市场的高速发展,上游资源的供应缺口可能会一直存在。供应量在保守

情况下预测,2030年,预计锂资源缺口在100万吨左右,钴缺口在10万吨左右,精炼原镍缺口20多万吨。电池回收将对资源供应作出贡献,但预计到2030年,其贡献仍然较小。

电池领域也存在一定风险。“不是缺电池,而是与电池相关的布局会影响供应链的稳定性。”张永伟预计,到2030年全球动力电池总需求量将达到3800吉瓦时,电池会逐渐成为受贸易投资政策波及比较大的领域,围绕动力电池的价格波动、碳关税、投资风险、重大技术突破等均会影响供应链。

芯片需求越来越大是汽车行业的共识。不过,全球汽车芯片市场以及产业链条面临着“三高”的挑战。一是高风险。汽车芯片产业既高度分工,又高度集中。一旦需求发生变化,每个国家都在构筑自己的芯片战略,很容易出现脱链、断链。二是高不确定性。一个小的事件会影响到一个小工厂的产能,比如日本瑞萨芯片厂一场火灾,就可以让汽车减产160万辆。三是高脆弱性。芯片制造环节大集中,导致即使拥有汽车芯片设计能力,但是如果生产环节受制于人,也很难将设计能力发挥出来。所以,芯片产业链在全球的每个国家或者地区可能都是脆弱的。

此外,汽车软件规模增加,安全问题凸显;

操作系统、大模型集中化导致产业发展面临高不确定性;汽车软硬件深度绑定加深脆弱性。

三大共识推动供应链健康发展

汽车供应链建设是一项长期任务,既要考虑经济性与安全性相结合,补短板、锻长板,也要加强国际合作,优化区域布局,推动产业链供应链协调发展。

“整车厂为了保障供应链的安全,需要积极充当产业链的链长,联合产业链上下游企业形成产业集群竞争,主导推动全行业不断追求核心技术的自主掌控,加快推动创新链、产业链、资金链和人才链的融合。”张祖同说。

蔚来汽车供应链发展副总裁潘显表示,整车厂与供应商合作伙伴要互信、互融、互强,“互信就是透明供应链,双方长期绑定,互相信任,打造确定性;互融就是共研,全栈自研并不完全准确,更多的是由主机厂来引领,和合作伙伴一起来共研,攻克各个难关;互强就是长期合作,让整车厂变强的同时,合作伙伴、供应链体系也做得更强”。

当前中国汽车产业发展已迈入新阶段,更大规模的开放市场正在加速形成。“回首中国汽车产业近30年的快速发展历程,开放合作是首要动力之一。”中国汽车工业协会常务副会长兼秘书长付炳锋表示,当前中国汽车供应链已深度融入全球化体系。中国供应链做强可有效保障全球供应链的稳定。

围绕如何打造安全、韧性、绿色汽车供应链,与会嘉宾还形成了三大共识:

第一,构建安全“控零”协同发展新生态体系。重构安全可控、更具韧性、可持续性和跨界融合、战略互信的新型供应链体系,提升产业链供应链韧性和安全水平。

第二,以绿色发展为底色重构产业链供应链。构建绿色制造新体系,以绿色发展为底色推动汽车供应链转型升级。

第三,以市场化法治化国际化视野推动更高水平开放。“新出海”要全面提升全球视野,继续吸引国际投资与合作。

邮储银行丹东市分行

金融赋能专精特新企业壮大

邮储银行总行普惠金融事业部提出要“提升全行对专精特新及科创企业的金融服务能力”。近年来,邮储银行丹东市分行持续加大对专精特新企业投放力度的支持,在服务体系建设、产品研发、渠道合作、政策研究等方面为专精特新及科创企业进行全方位赋能。

建立专精特新数据服务平台。邮储银行丹东市分行通过线上大数据技术,对接辽宁省丹东市相关部门数据信息,建立企业精准画像。并根据相关税务数据、科研技术主动授信,提供专属金融服务,为不同专精特新及科创企业提供差异授信方案。

创新产品,提供金融活水。邮储银行丹东市分行根据专精特新及科创企业差异化的市场需求,不断完善“科技信贷”“小微易贷”(科创e贷、抵押e贷)等产品要素,制定“一户一策”差异化、个性化金融信贷组合产品方案。

提高人员队伍专业知识能力。为满足科创领域业务发展需要,邮储银行丹东市分行将人员队伍能力提高摆在突出位置。加强信贷从业人员的专业培训与外部交流,培养复合型人才。通过聘请外部专业人士授课等方式,开展政策分析、行业研判等细分领域的专题培训,着力打造营销、风控、勇创新的信贷人员队伍。截至目前,已为24户专精特新及科创企业提供1.15亿元小企业贷款支持。

邮储银行丹东市分行将继续履行国有大行担当,立足自身,积极响应丹东市深入实施创新驱动发展,以科技创新引领高质量发展,加快推进创新型城市建设战略,高度重视对专精特新及科创企业的金融服务,在服务专精特新及科创领域不断创新模式。

(数据来源:邮储银行丹东市分行) · 广告

邮储银行天津自贸区分行

提升金融消保宣传效果

邮储银行天津自贸区分行统筹开展辖内宣传活动,通过深入商圈开展“金融消费者权益保护教育宣传月”活动,鼓励全体员工与广大群众提升自身责任意识 and 风险观念。

驻营业网点,“阵地式”提升金融消保宣传效果。邮储银行天津自贸区分行通过在公共宣传区域摆放普及金融知识相关宣传折页、向等候区客户实时讲解等方式,普及基础金融产品和服务相关内容。广泛宣传近年来出台的金融惠民利民政策及消费者权益保护监管制度,切实将宣传工作融入日常工作中,使普及金融知识工作常态化。

进社区商圈,“定点式”拓宽消保宣传受众范围。邮储银行天津自贸区分行各营业网点深入周边社区、商圈,使用统一活动标识进行集中宣传活动。面向新市民、年轻人等群体提升宣传力度,将防范非法金融活动、提高金融安全意识、倡导理性消费理念、树立价值投资观念等金融知识及理念向广大群众进行传递。

本次宣传月活动,邮储银行天津自贸区分行通过对客户群及社交圈、向金融消费者进行推送,搜集金融消费者在金融活动遇到的困难,提示各类易损害消费者权益的类型,注重解决实际问题,优化金融服务环境,提升金融服务质量。

(数据来源:邮储银行天津自贸区分行) · 广告

交通银行上海市分行

金融服务为进博会保驾护航

近日,第六届中国国际进口博览会于上海市国家会展中心成功举办。作为对外开放、互利双赢的重要窗口,进博会见证了中国开放的大门越来越大,也见证了一次次互惠互利、互相成就的双向奔赴。

每一次重大展会的成功举办,都离不开幕后工作者的付出和坚守。交通银行身为第六届进博会的核心支持企业,不仅走进进博会场馆为展商客商提供多元化、差异化的金融服务,同时也为进博会期间来上海的外国友人提供亲切、优质、高效的厅堂服务,展现了海纳百川、开放包容的上海金融形象。

优化厅堂布置 提升国际化氛围

进博会期间,交通银行上海市分行各线下网点出现了许多外国友人的身影,其中不乏进博会参展商和工作人员。为充分满足外籍客户的业务需求,交通银行上海市分行积极优化各网点服务环境,力求提供优质的无障碍服务。厅堂设置上,交通银行上海市分行采用了中英双语指示牌,同时配置了翻译设备和英文版操作手册及业务办理指南,大大便捷了外籍客户的业务办理。部分营业网点还在厅堂图书角放置英文版金融书籍,营造起浓厚的阅读氛围。

加强队伍建设 提供专业化服务

为更好响应外籍客户业务办理需求,交通银行上海市