



全国政协委员、泉州市政协副主席骆沙鸣：

## 加快能源革命倒逼经济转型升级

目前,我国仍存在着能源产业发展不平衡不充分的矛盾:能源消费仍处于持续增长期,能源的需求压力巨大;能量的供给制约较多,资源禀赋与负荷需求逆向分布;能源生产和消费对于生态环境损害严重;能源科技水平总体落后;地缘政治变局影响着我国的能源安全。

对此,应将节能作为国家战略,尽快加强《节约能源法》与《可再生能源法》相衔接。大力推进电网、油气管网和电动汽车充电设施的建设,推动以电代煤、以气代煤,实现能源的清洁化、高效化,真正改变在节约能源工作上重宣传轻落实、重开采轻管理、重处罚轻整改的倾向。

另外,建议大幅提升2020年我国光伏发电的目标,进一步加强太阳能发电的研发投入。大力发展风能、太阳能与生物质能等非水能的可再生能源,风能和生物质能发展应因地制宜,更加注重国产风能设备批量化生产的质量问题。规模化种植优良的能源作物,增加农民收入,尤其在贫困地区大力发展林下经济,为生物质能源原料提供更多的保障,加快脱贫致富。建立

“一带一路”国家与地区种植生物质能源原料基地。加强与相关国家开展生物质能源等原料、市场、技术、资金的合作。加快发展核能。在“十三五”时期加快我国能源革命,促进以核电、水电、风电、太阳能等非化石能源和天然气为主体的能源发展,走能源结构多元化道路,并使农村秸秆等生物质能、小水电、太阳能等可再生能源成为农村能源的主力军。

在“一带一路”建设中推进国际能源合作方面,重点是要开展能源资源的产品深加工,发展能源相关产业,加快生物质能的发展,加大页岩气、煤层气、海上油气勘探开发力度,增加绿色发展后劲。优化能源结构,提升能源基础设施的互联互通水平,提升沿线国家能源资源发展的水平。加快构建全国乃至全球能源互联网,推进全球能源、信息、交通三网融合发展,不断提高电网的安全性、经济性和灵活性。大力发展分布式能源,支持再生能源及天然气、“冷热电”三联供等项目。为实体经济发展打造新动能,深化供给侧结构性改革。



骆沙鸣



张天任

全国人大代表、天能集团董事长张天任：

## 优化税收促进电池业高质量发展

每年全国两会期间,新能源汽车都是备受行业关注的热门话题。此次带来了18份建议和议案,内容涵盖了新能源产业高质量发展等多个方面。

外界普遍对铅蓄电池行业存在误解,实际上铅蓄电池需求量极大。目前铅蓄电池主要应用在电动车行业,从电动自行车、电动三轮车到低速电动汽车均在使用铅蓄电池,因此对于电动车行业而言,铅蓄电池的回收再利用也是非常重要。

目前中国超85%的铅被用于生产铅蓄电池,销售后遍布在广大消费者手中。这说明铅污染的环境隐患,不再局限于原铅冶炼环节,而与涉铅产品的回收与再生等密切相关。在全年产生的废旧电池中,只有20%是通过正规渠道回收的。企业可以从铅酸电池的回收中建立相应的产业链,并获得收益。

希望国家建立规范化的废旧铅酸电池回收体系,调整优化铅蓄电池消费税,促进中国电池工业高质量发展。此外,国家应当鼓励和支持具有产业链整合能力的绿色循环生产企业构建全国废旧铅蓄电池规范化回收体系,打造废旧铅蓄电池生产、收

集、贮存、转移、处置全产业链整体解决方案,实现绿色智造、绿色回收、绿色转移、绿色处置,引领铅蓄电池行业走绿色、循环、可持续发展之路。这既是加快生态文明建设和绿色循环经济发展的内在要求,也是践行“绿水青山就是金山银山”发展理念的生动实践。

2015年1月下发的《关于对电池涂料征收消费税的通知》规定,自2015年2月1日起,将对各类电池征收消费税(部分电池免征),在生产、委托加工和进口环节征收,适用税率均为4%,铅蓄电池自2016年1月1日起征收。但是在执行过程中,一些操作规范的企业被征收4%消费税后,一些非法或不规范的“低小散”企业通过偷税逃税,以非法手段与规范企业争抢市场,造成“劣币驱逐良币”的行业环境。

因此,要依法打击铅蓄电池非规范企业、非法生产和交易,以及非法回收废铅蓄电池、非法铅再生冶炼及造成环境污染的行为,清查、处理电池消费税征缴过程中的偷税逃税违法行为,为规范的铅蓄电池企业提供有利于公平竞争、持续健康发展的良好市场环境。



刘汉元



王凤英

全国人大代表、通威集团董事局主席刘汉元：

## 光伏扶贫项目应适度集中化、规模化

针对我国当前光伏扶贫项目零星分散,重前端建设,轻后期运维,扶贫资金不足、融资难等问题,建议光伏扶贫项目应适度集中化、规模化。

党的十八大报告提出,到2020年全面建成小康社会的宏伟目标,并强调要让任何一个地区、任何一个民族都不能落下。放眼中华民族五千年发展史,这将是从未有过的空前伟大成就。作为我国最重要的产业扶贫模式,光伏扶贫取得了十分显著的扶贫效果,真正走出了一条产业扶贫、生态发展扶贫和清洁能源建设扶贫的崭新路子。但在不断向纵深推进过程中,种种问题也相继暴露出来,直接影响到光伏扶贫质量。

当前我国光伏扶贫项目存在较为零星、分散的问题,导致实施过程当中成本居高不下,运维管理过程中相对困难。同时,光伏扶贫工作中普遍存在重前端建设,轻后期运维,甚至运维缺位的问题。地方政策往往更注重建设资金层面,对前端建设、补贴都有相关说明,但对后期运维团队、运维资金来源等鲜有顾及。再加上光伏电站运维市场本身也存在行业标准缺失、准入

门槛模糊、人员资质参差不齐、低价竞争等诸多问题,扶贫电站的后期运维不容乐观。长此以往,发电收益将无法保证,扶贫效果必将大打折扣。

此外,光伏扶贫资金不足、融资难问题依然突出。国家政策有明确要求,电站投资结构为20%的资本金、80%银行贷款。资本金中,政府代表贫困户出资6%—10%,剩下10%—14%由企业出资。但在实际操作过程中,普遍存在地方政府用商业光伏电站建设指标来换取扶贫项目出资的情况,即集中式扶贫电站投资成本全部由企业负担,等同于把商业光伏电站的建设资格“明码标价”,用政策要求商业光伏电站分利润给扶贫事业。更有部分地方政府未出资,但要求享有电站一定比例股权的情况。事实上,这是将光伏扶贫工作的资金压力全部转嫁给了企业,增大了企业的资金负担。

应大力发展适度集中化、规模化的村级扶贫电站,同时加强对光伏扶贫项目建设质量的把控,强化村级和户用光伏扶贫电站的运维管理,保障贫困户收益。此外,还要加强对光伏扶贫的金融支持力度,及时到位政府应承担的项目建设资金。

全国人大代表、长城汽车总裁王凤英：

## 理顺新能源汽车生态链发展环境

在地方政策环境中,仍有不利于新能源汽车产业发展和建立公平竞争市场环境的因素存在,对产业发展不利影响日趋明显。具体表现在以下三方面:第一,地方保护依旧存在,设立地方目录或设定高于国家标准的技术要求、对想进入本地的外地新能源车企设置障碍等现象屡禁不止,使国内新能源汽车大市场的优势无法发挥,产业环境亟须进一步优化;第二,地方政府在购车环节提供现金补贴的弊病日益显现,政策的不连续性、不完善性影响了企业的终端经营决策,扭曲了资源配置效率;第三,对消费者使用新能源汽车的便利性还有待改进,不同充电运营商各自为战情况仍然存在,用户难以自建充电桩的问题未能从根本上得到解决。

为此建议,在新能源汽车产业正在从政策驱动向政策与市场双轮驱动的关键时期,我国需要构建公平竞争与标准统一的市场环境,理顺整个新能源汽车生态链的发展环境。对于屡禁不止的地方保护等阻碍新能源汽车产业发展的因素,一方面需要中央政府修订完善相关政策,并加强监管和问责;另一方面,也需要地方政府转变

行政思路,调整政策着力点。

第一,切实落实国务院办公厅文件精神,清查地方政府设置的不合理的地方准入制度或备案制度,努力构建统一的国内新能源汽车市场,使中国汽车企业能够抓住发展窗口期,进一步增强实力;第二,研究调整汽车行业税制结构,逐步提高汽车使用环节和保有环节的税赋,降低生产和购买环节的税赋,从根本上改变地方政府对本地企业提供保护的做法;第三,明确要求地方政府不得在购车环节提供现金补贴,鼓励地方政府将购车补贴转变为使用环节的补贴,如用电补贴、高速公路通行费补贴等,并将补贴直接付给用户;第四,鼓励地方政府设立专项基金,用于改造老旧小区电力容量不足、布置充电桩产生的工程改建成本等,为充电桩进小区扫清障碍,从而方便更多的消费者选购新能源汽车;第五,地方政府应转变管理思路,改“替用户做选择”为“助用户做选择”。进一步简政放权,政府管理的重心从事前转向事中、事后,保障消费者合法权益。

(来源:国际能源网)

(本版文字由本报记者鹿娟、范捷、许意强采写整理)