



2030年前要“碳达峰” 绿色减碳我们怎么做?

利用“科技+”节能减碳 建立普惠平台鼓励全社会参与

去年9月,中国在第七十五届联合国大会提出“二氧化碳排放力争于2030年前达到峰值,努力争取2060年前实现碳中和”的目标。今年政府工作报告中提到,扎实做好碳达峰、碳中和各项工作,制定2030年前碳排放达峰行动方案,优化产业结构和能源结构。

广东近年来大力淘汰落后、高能耗高排放产能,着力实施现代服务业和先进制造业双轮驱动发展战略,加快建设高端高质高新现代产业体系,加快产业结构优化升级。其中广州率先布局氢能源产业发展规划,全国人大代表、政协委员也就自身行业如何为碳达峰、碳中和作贡献出谋划策。

■ 新快报记者 李应华

广州氢燃料电池公交运行已有半年

所谓“碳达峰”,就是二氧化碳的年排放量不再增长,达到峰值后将慢慢减少。“碳中和”指的是针对排放的二氧化碳,通过植树造林、节能减排等方式全部抵消,实现二氧化碳的净零排放。

记者了解到,去年6月24日,广州市政府常务会审议通过了《广州市氢能产业发展规划(2019-2030年)》(以下简称《发展规划》)。《发展规划》在国内首次将氢能引入广州能源系统,实现广州市能源系统多种能源的互联互通,助力能源结构优化升级和系统变革。针对广州市终端能源消费结构

中,交通领域占比最大,以柴油为主要燃料的交通工具排放严重等问题,结合广州公交领域已全面实现电动化的发展现状,《发展规划》提出氢燃料电池汽车与纯电动汽车错位发展,共同解决城市交通污染难题。

事实上,去年年中广州首条氢燃料电池公交示范线已经在广州开发区投入运营,首批15辆氢燃料电池公交车在388路投入运营。目前投产的纯电动公交车一般充电时间大约在3~4个小时,续航里程约在250公里,而氢燃料电池公交车加氢时间仅需15分

钟,满载续航里程400公里以上。这批公交的发动机系统等核心零部件由广州开发区的企业提供,目前,广州开发区已引进20多个氢能产业项目,积极推进建设湾区氢谷和黄埔氢能创新创业中心建设,引进了100多位氢能专业人才,同时建成投运多个加氢站及氢能车示范运营线。

“氢公交”目前运营情况如何?负责运维核心零部件的企业负责人透露,目前线路运行情况良好,遇到最大的压力来自能源使用成本。如果要全面推广使用,降低制氢成本是必由之

路,他建议一方面是适当放开对制氢场所的限制,二是允许电厂售电给企业制氢——电厂在白天与晚上发电差距较大,晚上用电低谷时可以通过自身制氢或者售电到相关企业制氢消纳低谷电量,这样以来将可以大大降低氢的使用成本。

氢能源和电在汽车能源方面是否存在竞争关系?该负责人介绍,他认为短距离、轻承载的车辆适合使用电能,长距离、重承载的车辆则适合使用氢能源,两者错位发展可以更好地解决城市交通污染。



■ 春节假期最后一天,广州晴空万里,市民在南沙明珠湾灵山岛儿童乐园游玩。新快报记者 龚吉林/摄(资料图片)

建议设立低碳生活普惠平台 鼓励全社会参与绿色减碳

全国政协委员、观澜湖集团主席兼行政总裁朱鼎健认为,碳达峰、碳中和是国家对世界做出的庄重承诺,旅游休闲行业应该积极担负起责任。他告诉记者,与旅游业直接相关的交通、酒店、餐饮、各类景区等业态都会直接或间接产生大量碳排放。“我认为就旅游行业来说,应该做好两方面工作,一个是节能减排,一个是增加新技术、新能源的使用。在此基础上,还应该注意自身产业升级,多开发生态旅游线路,对于运营过程中产生的排放进行一些碳补偿,例如支持植树造林,优化生态等等。”朱鼎健表示。

他今年带来的提案也有一份与此有关,他建议,首先在试点地区和城市尽快明确制订节能减排和加大绿色清洁能源使用率的具体目标和时间表,以及完成碳达峰、碳中和的时间目标。一方面精心做好控排节能这个“减法”,一方面因地制宜做好增加新能源供给这个“加法”。其次他则建议加快构建全国碳市场,降低企业进入碳市场门槛,鼓励碳金融产品创新。在针对居民生活方面,他建议试点地区设立居民低碳生活普惠平台,鼓励全社会参与绿色减碳。他解释,要完成碳达峰、碳中和总体目标,不仅需要政府引导、行业投入,更需要全社会大众的积极参与。除了进一步加强宣传引导之外,建议设立粤港澳大湾区居民低碳生活普惠平台等,鼓励居民参与低碳减排。针对出行、家庭用水用电、购买新能源汽车、旧物回收、购买节能电器、参与绿化活动等方面设立细化分值,开展个人和家庭的低碳生活积分,对获得高分值的个人和家庭给予奖励。

科技企业代表委员热议“科技+”节能减碳

全国政协委员、佳都科技集团董事长刘伟介绍,佳都致力于应用智能科技为碳达峰、碳中和战略作出贡献,主要包括两方面,一是轨道交通智能化、提高轨道交通出行效率,提高轨道交通出行在公共交通中的占比,从而减少碳排放。例如,“地铁大脑”可以通过人工智能算法对客流、运力进行实时感知、预测和智能调度,从而优化地铁车辆发车排班、自动驾驶、空调水冷功率调节,整体上降低地铁能源损耗。另一方面,基于人工智能技术打造交通大脑,通过大

脑对全城交通状态的实时感知、实时调优、科学决策优化,助力城市缓解交通拥堵、减少等红绿灯时间,提高在网车辆通行效率,从而降低碳排放、实现碳达峰。“我们在上海、宣城、安徽高速公路,通过上线交通大脑,使得车速提高、等红绿灯时长降低、拥堵时间减少,也能节能减排。”刘伟告诉记者。

全国人大代表、腾讯董事会主席兼首席执行官马化腾今年也带来一份《关于落实新发展理念、推进我国科技企业实现碳中和的建议》。他在建议中表示,“推进碳中和是科技企业履行社会责任的积极体现。”他认为,推动我国科技企业实现碳中和,意义不仅在于科技企业自身的节能减排,更重要的是鼓励科技企业加强技术研发创新,以碳中和为契机,

倒逼我国低碳技术转型,一方面,集中力量攻克能源互联网、碳捕集利用与封存技术(CCUS)等低碳技术。另一方面,通过和产业互联网结合,促进经济社会向低碳、绿色、循环方向发展。

目前,中国科技企业实现碳中和面临着政策、技术等多重挑战。对此,马化腾提出了多项具体建议,包括优化数据中心布局,完善绿电采购途径,鼓励企业投资可再生能源项目、分布式能源项目等;搭牢碳中和配套基础设施,推动碳中和市场化;加快绿色技术研发,推动绿色数据中心等低碳技术创新应用,建立一批高技术高效“碳中和数据中心”;出台科技企业碳中和指导意见,鼓励科技企业设立碳中和承诺和目标等。

