

2016绿碳发展峰会暨颁奖活动集锦

欢迎致辞

协力同心携手共进 推动我国绿色低碳发展

■ 2016绿碳发展峰会组委会主席、上海市现代服务业联合会会长 周禹鹏



嘉宾发言

共同促进碳市场良性健康发展

■ 中国清洁发展机制基金管理中心副主任 莫小龙

2015年,我国政府决定于2017年建立全国统一碳市场。这是落实生态文明建设,促进绿色低碳发展的重要举措;是深化经济体制改革,充分发挥市场在资源配置中的决定性作用和更好发挥政府作用的体现。促进绿色低碳发展的行动内容丰富,融资需求巨大,必须积极开展和推动政府和社会资本合作,动员广泛的社会力量参与,充分发挥市场配置资源的决定性作用。坚持改革和创新并举,强化政策行动,通过低融融资创新,碳交易机制等实现碳金融工具多样化,全方位、多角度推动碳市场的发展,最终让人民享

受到生态文明的成果。

通过市场手段优化碳配置,可以有效促进区域结构和能源结构的调整与优势,逐步形成长效减排机制,实现政府、市场双轮驱动,优化资源配置,最终实现减排目标。2013年碳排放全交易市场在北京、上海、武汉等7省市相继揭牌,3年来碳交易试点取得了巨大的进展,标志着我国在利用市场机制推进绿色低碳发展方面迈出了重要的一步。但在碳市场建设取得成绩的同时,要认识到建立统一碳市场也有一定的问题,这要求我们以更强的责任感和使命感,细化市场建

制,通过制度和法治建设来推动绿色低碳发展,促进政策的整合和实行多种手段之外,还需要根据具体的问题组合并注重运用法律、经济和市场作用,来促进绿色低碳发展。

当前,亟须建立健全规范的碳交易市场,统一碳排放标准。这也是我们举办本次峰会的初衷和主因。解振华主任在百忙之中抽时间出席本次峰会并作主旨演讲。解主任长期从事我国的环保事业,是我国这方面最具权威的领导和专家,相信他的与会和演讲在极大地提升我们这次峰会的价值与地位的同时,也必将使我们深受教育与启迪。

本次峰会还荣幸地邀请到了来自德国、英国等国的专家,他们都是

当今世界上最著名的碳排放、碳定价方面的权威人士,他们的与会不仅能使我们了解到当前国际上有关碳排放、碳交易方面的最新信息,更能帮助我们学到这方面最具实践意义的知识。

为了促进我国碳交易市场的发展,上海环境能源交易所发起了对国内碳市场建设和发展有突出贡献的金融机构、投资机构的绿碳评奖活动,获得了业内的广泛响应。愿在我国碳交易市场建设和发展的过程中,涌现出更多、更好的机构和企业。

让我们以这次峰会为新起点,协力同心,携手共进,为推进我国绿色低碳发展,为全球生态建设作出我们应有的贡献。

开幕致辞

务实推动绿色低碳事业发展

■ 上海市政协副主席 李逸平



随着我国经济社会的高速发展,加上庞大的人口基数,我们在充分享受发展给我们带来的巨大物质资源的满足和生活便利的同时,也在痛苦地承受着空气、水、固体废弃物等污染给我们带来的各种压力。

原因是多方面的,但是其中的根本因素众所周知,就是人类的生产、生活所产生的污染排放,远远超出了自然界的自净能力。而针对各类排放物的前置处理环节,我们做得不够完善,上海也不例外,摆脱这样的困境需要全社会以及我们每一位成员共同面对,

主题演讲

碳排放中的一个悖论及化解方案

■ 同济大学可持续发展与管理学院教授 诸大建

今年是中国实现2030年碳排放峰值的非常关键的一年。我想从研究者的角度谈一些关键问题,谈一个悖论以及化解这个悖论的三点思考。过去几十年,中国单位GDP的能耗以及对应的碳强度一直在下降,这个下降跟我们产业结构调整、技术改进、能源替换相关。我们总的能耗和碳排放一直往上走,单位GDP的能耗和单位碳能耗的下降,并没有带来碳排放总量的稳定。例如,大家都会认为大排量汽车变成小排量汽车是低碳的进步,这的确没错,但这是在微观层面,从100公里烧10升油变成烧5升油,肯定进步了。但我们马上想到更多的人拥有小排量的汽车,总能耗和排放就增加了。所以有人提出来“劳斯莱斯”效应,如果用大排量,但控制数量,可能总体上不比小排量更多的拥有者排放更多。所以光强度改进是远远不够的,必须是总量,而且思路必须从红线总量倒逼强度,这是非常重要的一个政策问题,关于大小排量控制的政策仍存在着争论。

此外,仅小汽车的改进是远远不够的,这要讲到“反弹效应”。比如,单位建筑的能耗、碳排放都变成绿色建筑了,但体量扩大了以后,整个建筑消耗的能源是增加的。我们可以看到很多现象,尽管回到家每个电器都是省电的,但电器增加以后,用电总量是上升的,这就是一个重大的挑战。

如何来化解?第一个解决方案,要从技术性的低碳创新变成社会性的低碳创新。例如,大家最近听到很多分享经济,比如说汽车的分享,国外比较典型的是Uber,它的思考是不能把存量的汽车更多次周转为大家分享,不求所有、但求所用,就是分享经济。分享经济就是存量闲置资源的使用,这是消费模式制度安排的改进,也能化解刚才的悖论。在我们身边也出现了这样一种创

新,如上海、北京、广州、深圳出现了摩拜单车,减少自行车的购买量,解决你出行“最后一公里”的问题。我们很好奇,滴滴打车一度也打出分享经济口号,但它的分享做得不够到位。滴滴打车本来是盘活存量的小汽车,让闲置的小汽车提供出行服务,但现在变成专职汽车,扩大了一大批北上广深的汽车购买和消费。

第二个解决方案,讨论城市的组团。过去30年城市的发展,基本上把城市的功能分开,居住搞一个几十万人居住的大盘,然后不考虑在哪里就业,不考虑公建配套,如何沟通呢?就用机动车的出行解决这个问题。然后又用绿色的名义,提倡少开一天车,这样的绿色是不解决问题的,最根本的低碳是城市组团的紧凑化和功能混合,如果我们有十几万人,将居住、工作、休闲一个组团,当中有一个地铁、高铁作为枢纽沟通起来。怎么样在资源稀缺的情况下,打造一个功能共享的城市,现在国际上叫作分享城市,这个思路对我们低碳跨越式的发展具有重要的意义。中国的城市化,以2030年这个点倒逼,跟我们工业化和城市化的实现判断有关系,我们还有将近20个点的城市化,建什么城市?建紧凑、功能混合的城市才是低碳的城市。

第三个解决方案更有挑战性。2030年到峰值是什么含义?碳排放一方面取决于人数,一方面取决于个人均GDP。2030年以前,中国碳排放仍将持续增加,GDP的扩张大于能源效率改进和能源替代,从低碳研究的角度,经济增长8个点是不现实的。今年上半年碳强度提高改进6个点左右,这已经是世界上非常高的,国际上碳改进是1到2个点,他的经济增长是2到3个点。这就告诉我们,中国到2030年碳峰值的时候,经济新常态对速度的关注要进一步往这方面演进。

主题演讲

上海低碳发展的探索和实践

■ 上海市发展和改革委员会秘书长 周强

上海是国家低碳试点城市,也是碳排放交易的试点城市。长期以来,上海高度重视绿色低碳发展,已经编制的“十三五”规划当中,将绿色低碳发展作为一个非常重要的内容。上海在主要的发展目标制定当中,体现了绿色发展这一非常鲜明的特色,如在能耗目标和碳排放目标的制定上,在“十二五”期间强调“强度的下降”,在继续推进目标实现的同时,上海在“十三五”规划当中提出了能耗总量控制目标和碳排放总量的控制目标,分别是到2020年能耗总量要控制在1.25亿吨标准煤,碳排放总量控制在2.5亿吨二氧化碳,与此同时,上海对PM2.5控制也有一个明确的目标。

通过前五年“十二五”的发展,上海整个产业结构、能源结构、碳排放都取得了非常好的成效。据统计,“十二五”的单位生产总值的能耗强度下降了25%,碳排放的强度下降了28%,煤炭占一次能源的比例下降了13个百分点,第三产业的比重达到了67.8%。整个低碳发展是全方位、综合性与完整性的体系,包括了产业结构、能源结构的转型、交通建筑领域的低碳发展以及碳市场的发展。

上海产业结构转型的主要做法是持续加快发展现代服务业,结合科创中心的建设,加快发展先进制造业。同时,严格控制重化工业的发展规模,加大对落后产能的调整力度。在能源结构优化方面,首先是加大天然气的应用力度,我们在

“十二五”期间已经达到目标,在“十三五”期间将继续加大天然气的应用。同时,光伏和风电也得到大力发展,上海2015年的风力发电规模比2010年提高了三倍,光伏发电规模比2010年提高了15倍,实现了超快的发展,“十三五”期间要继续加大这方面的力度。

另外,在能源结构优化方面还有一个非常重要的措施,就是要大力削减煤炭消费。上海在“十三五”期间,要实现全面完成分散燃煤的清洁能源的替代。对7家重点用能企业实行企业用煤总量控制制度。同时,还要提升煤炭的质量,到2017年完成所有燃煤电厂超净排放的改造。要大力推进低碳交通体系的建设,首先是大力发展公共交通,要持续提高轨道交通、公共交通工具,到2015年底,上海新能源汽车已经达到了大约5.8万辆,增长速度非常快,我们还在继续大力推进充电桩等相关设施的建设。上海对车辆还有一个非常重要的环保治理手段,就是全面淘汰了黄标车,下一步还要继续、逐步提高车辆排放的环保标准。

对上海来讲,随着服务业的比重提高,建筑将成为能源消耗的重要组成部分,建筑效能的比重将会提升,为此,推进绿色低碳建筑的发展也是很重要的一项工作。上海已经出台了《绿色建筑发展的三年行动计划》,有专项资金扶持,对于新建建筑的星级提出了明确的要求,

特别是新建单位建筑面积2万平方米以上的公共建筑、国家基础办公面积必须要达到二星以上,除了资金支持以外,还在土地出让合同当中明确提出建设要求。

与此同时,还要大力推进公共建筑的节能改造。上海在“十二五”期间已经完成了国家示范项目400万平方米,平均能耗下降都达到20%以上。同时进一步夯实和完善建筑节能管理工作的基础,上海在全国率先建成了大型公共建筑能耗检测平台,已经有1500种建筑纳入了平台,同时,我们也在发布合理用能的指南,实施合理对标。

上海也是按照国家发改委对碳排放交易试点的要求,积极推进碳排放交易的工作。我们有一个理念,要把碳交易作为碳排放控制管理的一个非常重要的手段,在第一阶段覆盖了16个行业、191家主要的排放企业,排放量占到全市排放总量的57%。上海碳交易的特点是直接排放和间接排放相结合,这与欧盟有所不同,我们的范围更广,更有利于有效落实碳排放的责任目标。我们也做了一个统计,2015年相比启动的2013年,碳交易圈的企业实现减排接近10%,企业现在普遍形成了进一步重视碳排放的理念,包括内部的管理制度。

根据试点要求,上海是着眼于率先建立一个完整的碳交易体系,我们在各个方面作了探索和尝试,全力打造一个高度市场化、规范化与专业化的碳交易中心。在制度建

设方面,已经形成了以上海碳排放管理办法为基础的、多层次的管理技术文件与交易规则,形成了一套完整的管理制度。在监管方面,建立了以政府部门、交易所、核查机构以及执法机构等为主体多层次的监管架构在能力建设方面,培育了一批具备较强能力的核查机构,开展了6000多人次的培训。

交易中心在运行管理上非常稳定和良好,碳排放状况的报告提交率以及企业的清缴率3年都达到100%,上海也是国内唯一一个连续3年100%实现履约的碳交易试点地区。

下一步,一方面要积极衔接全国碳交易市场的建立,做好全国碳排放交易推进的相关工作。与此同时,我们还在不断地完善整个市场体系,今年将纳入碳交易的企业进一步扩大到近300家。另外,近几年我们还在积极探索碳市场、碳金融的一些功能,有关的金融机构也积极开展了关于碳基金、CCER的质押,交易所积极推出碳交易的服务。今年在积极探索碳排放配额远期的产品,以此进一步丰富与完善整个碳市场的品种和交易。上海希望通过自己的努力,为中国应对气候变化和全国的碳交易市场体系的建立,进一步作出应有的贡献。作为一个特大型的城市,上海也希望在发展中将绿色低碳发展的理念和目标通过产业结构、能源结构、交通体系、绿色建筑、市场化机制等各个方面具体落实,将绿色低碳的发展落到实处。



莫小龙



诸大建



周强