

补贴调整 新能源车面临洗牌

北京市公布的最新政策显示,新能源汽车补贴不超车价60%

□ 陶 凤 常 雷 濮振宇

北京市新能源汽车推广应用补助政策迎来新变化。7月19日,北京市财政局公布的最新政策显示,北京新能源汽车补贴不超车价60%;除私人购买新能源小客车外,其他类型申请补助需满足车辆运营2万公里的要求。新能源汽车补贴的退坡已成定局,政策撤退后,如何回归市场,将是车企面临的最大挑战。

补贴收紧

7月19日上午,北京市财政局发布《关于调整完善新能源汽车推广应用财政补助政策的通知》(以下简称《通知》)。《通知》结合北京市实际情况,对此前补助政策中不符合中央要求的条款进行了调整完善。《通知》明确,新能源汽车补助的对象是消费者,消费者应获得的补助资金由新能源汽车生产企业或销售机构先行垫付。此外,北京按照中央与地方1:0.5的比例安排对新能源汽车的市级补助,但汽车生产企业或销售机构申请中央和本市财政补助总额最高不超过车辆销售价格的60%。

据财政部2016年12月颁发的《关于调整新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》,2017年新能源汽车地方财政补贴(地方各级财政补贴总和)不得超过中央财政单车补贴额的50%。除燃料电池汽车外,各车型2019年~2020年中央及地方补贴标准和上限,在现行标准基础上退坡20%。

此外,根据财政部、科技部四部委联合颁发的《关于2016年~2020年新能源汽车推广应用财政支持政策的通知》,2017年~2018年补助标准在2016年基础上下降20%,2019年~2020年补助标准在2016年基础上下降40%。

新能源汽车补贴退坡在此轮政策中再次显现。此次补贴政策引入了对车辆运营里程方面的要求。《通知》显示,除私人购买新能源小客车外,其他类型新能源汽车申请市级补助资金需满足车辆运营2万公里的要求。

而在2017年北京市经信委发布的《关于进一步做好2016年度北京市推广应用新能源汽车市级财政补助资金兑付工作的通知》中,2016年度累计行驶里程须达到3万公里(作业

类专用车除外),本市备案的非个人用户购买的新能源汽车才可以申请补贴。这也是继国家补贴要求3万公里运营条件后,地方补贴第一次把它加入到要求中。据了解,北京新能源汽车推广应用补助政策自2018年1月1日起执行,有效期至2020年12月31日。

150公里“关卡”

今年春节前夕,财政部发布了四部委联合起草的《关于调整完善新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》,并为2018年补贴新政设立了一个过渡期,2018年2月12日~6月11日为过渡期。2018年新能源车购车补贴标准于6月12日起实施。

其中提出,新能源汽车申请财政补贴的运营里程要求调整为2万公里,车辆销售上牌后将按申请拨付一部分补贴资金,达到运营里程要求后全部拨付。

并要求地方应不断加大基础设施建设力度和改善新能源汽车使用环境。明确提出从2018年起将新能源汽车地方购置补贴资金逐渐转为支持充电基础设施建设和运营、新能源汽车使用和运营等环节。

6月12日,财政部再次调

整了补贴政策,续航里程150公里以内的新能源车型取消补贴,而续航里程在300公里以上的车型补贴才能与2017年比肩。6月,国内新能源汽车销量为71660辆,环比5月下降22%。

与此前《关于推广应用纯电动客车财政补助政策(修订)的通知》(2017年12月31日后废止)中按中央标准1:1确定的纯电动客车补助标准相比,此次的《通知》明确规定“对新能源汽车(纯电动汽车、燃料电池汽车)按照中央与地方1:0.5比例安排市级补助”。以正在销售的北汽新能源EU5为例,目前该款车型的售价为17.49万元,可以享受的中央和市级补贴总额为4.5万元,消费者需要支付的车价为12.99万元。

事实上,随着近两年来国家政策的不断变化,北京新能源汽车的补贴政策也在一直调整。2017年,国家新能源汽车补贴政策要求,中央与地方的补贴比例最多不超过1:0.5。同年2月,北京相关部门公布了2017北京市新能源汽车地方补贴标准,表示北京新能源汽车补贴按照中央财政补贴额的50%确定地方补贴标准,国家和地方二级补贴总额不超过车辆销售价格的60%。据统计,

2017年国家补贴相对于2016年的补贴退坡20%,2017年北京地方补贴相对于2016年则退坡了60%。

而此前传闻的新能源车个人补贴至2020年将完全取消,则未被证实。

回归市场

6月对电动车的销售而言,是一个巨大的分水岭,其中,续航里程150公里成为基准线。有多家车企经销商表示,在“6·12新政”的影响下,续航里程150公里以下的车型基本处于消化库存阶段,目前的优惠力度也比较大。

除了续航里程这个最重要的指标之外,补贴系数考核还考虑了“电池能量密度”和“能耗”。业内人士表示,电池能量密度才是真正具有技术含量的指标,是政策应该鼓励发展的方向,否则厂家只要加大电池容积,就可以增加续航里程。

国务院发展研究中心产业部助理研究员周毅指出,从结构上看,6月纯电动汽车产销分别完成6.4万辆和6.2万辆,比5月分别减少3.2万辆和4万辆;插电式混合动力汽车产销均完成2.2万辆,比5月分别增加3000辆和2000辆。这一方面是因为纯电动车补贴下降更明

显,存在挤出效应,另一方面也与各地加大对插电式混合动力汽车的支持力度有关。

在低续航里程电动车销量下滑之际,中高端电动车型销量却在稳步上扬,全国乘联会公布的数据显示,A0级的电动车市场份额从今年5月的12%上升至6月的25%,A级纯电动汽车市场份额则从26%上升至41%。全国乘联会认为,以续航里程和电池密度为标准的新补贴政策,正在推动新能源车消费实现高质量增长,这也是新补贴政策实施后产销结构改善的特征。

面对新能源汽车补贴退坡的新形势,吉林众信众泰新能源运营总监张海鹏表示:“受益于前期政策驱动,众泰新能源汽车在电池技术等方面积累了很好的基础,即便将来没有补贴也足以应对市场变化。”

而对于刚刚跨进新能源门槛的“造车新势力”,补贴退坡的问题更加棘手。对此,爱驰汽车副总裁单忠亮提出,在汽车流通渠道上降低成本。他解释道:“单独设立4S店投资高、收益低,未来将争取使用‘线上网店+线下体验+线下交付’的布局模式,不仅在技术层面降低成本,更要在流通渠道等方面降低成本。”



河北枣强:“农光互补”助农致富

近年来,河北省枣强县采取“政府+企业+农户”合作模式,积极推进“农光互补”光伏电站建设。上方光伏板发电、光伏板下兼顾农业生产,充分利用现有农地实现“一地二用,农光互补”。农民通过收取土地租金、农业园区就业或土地返租耕种,获得多重收益。图为农民在光伏发电场的油用玫瑰田里劳作。

新华社记者 李晓果 摄

煤化工火热 甘肃如何抓住机遇

□ 郭 梅

今年以来,山西、陕西、内蒙古等地计划新上多个煤化工项目。面对煤化工的火热,拥有资源、技术和人才优势的甘肃煤化工产业发展却一直不温不火,没有乘势而上。

近日多位业内人士表示,甘肃应紧抓机遇,挖掘现代煤化工产业的后发优势。

甘肃省煤炭资源极为丰富。西北师范大学王平芳教授表示,该省潜在煤炭资源量居全国第六位。其中,庆阳煤炭预测总储量2360亿吨,占甘肃全省预测储量的94%,完全具备万亿吨级大煤田建设条件,

虽然埋藏较深,但煤质好,是优良的动力煤和化工煤。

甘肃省发改委发布的2017上半年生产建设煤矿产能公告显示,截至2017年6月底,甘肃省共有生产煤矿44家,合计产能5014万吨/年。其中华亭煤业集团等3家企业合计产能3935万吨/年,占甘肃全省产能的78.48%。《甘肃省“十三五”能源发展规划》提出,2020年全省煤炭产量要达到7500万吨。

近年来,甘肃省围绕合成氨、炼焦化工、乙炔化工三大系列,已建成了陇东华亭中煦煤化工基地、白银煤化工基地、河西煤电化产业基地,积累了现代煤化工发展的经验。

“‘十三五’期间,甘肃省促进新型工业化、信息化、城镇化和农业现代化同步发展,还将为现代煤化工产业的发展提供巨大的市场空间。”王平芳说,从全国煤炭资源集中区的整体情况来看,甘肃省煤炭资源集中地区距西安和兰州这两个西北地区最大的城市较近,环境和区位优势明显,特别是煤化工发展先决条件之一的水资源相对比较丰富。而且,甘肃东部地区交通条件便利,距国内主要化工消费市场更近、更便捷。

“甘肃省拥有兰州大学、中国科学院兰州化物所等科研院所,还有兰州石化、庆阳石化等

大型石化企业和兰石集团、航天工程等化工装备制造企业。因此,甘肃具有发展煤化工的人才、技术和设备制造等方面的优势。”王平芳说。

甘肃多位煤炭产业人士提出,如今摆在甘肃煤化工行业面前的现实问题是,如何让甘肃所具备的资源优势与煤化工产业链实现更有效的衔接与互动。

中国石油集团石油化工研究院高级工程师赵洪国说,甘肃省天祝等地的煤质非常适合直接液化,且甘肃拥有兰州石化、庆阳石化、玉门炼油厂,发展煤制油不是最佳选择。不过,煤制油项目一次性投资过大,用煤量巨大,未来甘肃建设

特大型煤制油项目的可能性不大。煤制甲醇方面,目前国内甲醇、二甲醚行业产能过剩、开工率低,进口甲醇反而有价格优势。因此,今后一段时期内,甘肃煤制甲醇项目若以甲醇为最终产品,市场压力会比较大,关键还要延伸产业链。总体来看,未来甘肃发展煤制烯烃或甲醇制烯烃项目前景可期。

王平芳则提出,甘肃省发展煤制天然气有很大优势。从原料上看,甘肃的华亭、靖远、窑街煤炭都是优质的气化用煤;从技术上看,甘肃的气化煤适用于各种气化炉型,可选择各种气化工艺;从生产成本上看,煤制天然气的成本明显低于进口天然气;从建设成本上看,西气东输管网途经甘肃境内,利用管网进行运输销售,可大幅度降低成本。

能源资讯

浙江天然气管网日输气3000万方 今年输气量已达54.1亿立方米

本 报 讯 7月18日入伏第二天,浙江省级天然气管网日输气量达3158万立方米。今年以来,省级天然气管网年输气量已达54.1亿立方米,同比增长18.5%。在夏日高温季节,浙能天然气集团公司全力保供气,确保全省迎峰度夏期间用气需求。

7月12日以来,在台风“玛利亚”影响逐渐消退后,浙江省气温逐步攀升,截至18日,浙江省天然气发电机组日用气量持续维持在1000万方以上。仅7月18日一天,浙江天然气发电机组用气就达1276万方,创近三个月新高,折合12台9F型燃机同时顶峰运行,极大地缓解了浙江电网用电负荷高峰的压力。

目前,浙江天然气省级管网运行平稳,预计全省用气负荷将继续呈高位运行态势。浙能天然气运行公司调度中心持续做好迎峰度夏各项工作,密切关注天气与负荷变化,确保管网安全平稳运行。

针对今年天然气资源严峻的供需局面,浙江省天然气开发有限公司和浙能天然气运行有限公司积极协调上下游用户,强化气量的协调管理。如主动与上游客户宁波LNG、中石油西气及中石化川气进行对接,落实资源日、周计划,对下游合理安排城市用气计划量,并根据宁波LNG船期,协调电网用气量,保证迎峰度夏期间管网气量供需平衡。

(楼 纯)

江西全社会用电量同比增长10.97% 上半年光伏发电6.27亿千瓦时

本 报 讯 7月18日,江西发改委公布的2018年上半年江西煤电运行情况显示,上半年,江西全社会用电量延续了近一年的平稳增长势头,同比增长10.97%,高于全国水平1.54个百分点。江西省第一、二、三产业和城乡居民生活用电量带动全社会用电增长的结构分布与全国情况大同小异。全省全口径发电量累计597.35亿千瓦时,同比增长8.52%,统调发电量480.7亿千瓦时,同比增长14.06%。

从6月当月用电情况看,江西省全社会用电量增长迅猛,同比增长13.75%,全国排名第9(广西增速达21.13%,位列全国第一),中部地区排名第3;国家能源集团国华九江电厂两台100万千瓦超超临界燃煤发电机组168小时满负荷试运行分别于6月20日、7月7日完成,标志着该厂已全面投产发电、进入商业运营。至此,江西省统调装机容量突破2500万千瓦,达到

2521万千瓦。从发电情况来看,上半年,全省全口径发电量597.35亿千瓦时,同比增长8.52%。统调发电量480.7亿千瓦时,同比增长14.06%。其中:受来水偏少影响,水电发电量24.5亿千瓦时,同比下降28.13%;风电发电量19.46亿千瓦时,同比增长48%(上半年新并网7个风电项目,共新增33万千瓦容量);光伏发电量6.27亿千瓦时,同比增长57.82%(去年全省光伏电站抢“630”保电价,并网容量近百万千瓦装机,新增装机在今年上半年已完整发电);火电发电量430.47亿千瓦时,同比增长16.28%。统调火电利用小时数2471小时,同比增加286小时。

6月份,全省全口径发电量102.08亿千瓦时,同比增长13.95%。统调发电量77.87亿千瓦时,同比增长18.76%。其中:光伏发电量1.19亿千瓦时,同比增长1倍。

(刘 勇)

湖北电网用电负荷再创新高

今年湖北电网统调最大用电负荷将达3630万千瓦

本 报 讯 夏日持续高温,湖北省用电负荷再创新高。7月19日从国网湖北省电力有限公司获悉,7月18日21时25分,湖北主网用电负荷达3386.1万千瓦,高于2017年7月27日21时05分创造的3384.8万千瓦历史最高负荷。如果用一匹功率的空调来换算,3386.1万千瓦相当于4606万台空调同时开启。

连日来,武汉中心气象台相继发布高温橙色预警,除神农架、恩施西部外,湖北省大部地区日最高气温处于37℃以上,局部40℃以上,高温天气带动空调降温负荷直线攀升。

据预测,今年盛夏湖北电网统调最大用电负荷将达到3630万千瓦,比历史最大负荷3384.8万千瓦增长7.24%。其中,湖北省降温负荷最大将达1730万千瓦左右即空调用电,约占湖北电网最大负荷的48%,占比提高2个百分点。

据测算,湖北电网7月和8月电力供需缺口约为300万千瓦,其中鄂东区域供应紧张,武汉西北部、南部供电有缺口,武汉东北部、黄石至黄冈区域供电处于紧平衡状态。为确保夏季电网安全,国网省电力公司已签订迎峰度夏购电协议,确保西南、西北送湖北电量19.3亿千瓦时、三峡电站电量15亿千瓦时输送湖北。该公司还向国家电网调度中心和华中调度分中心寻求支援,为湖北省增加短期临时应急电量交易5亿千瓦时。

湖北省电力公司表示,为积极应对夏季局部电网卡口问题,该公司已做好分区平衡、分区负荷转供及有序用电方案,在用电高峰时段,将优先保障重要用户、公共场所和城乡居民生活正常用电,并适时组织工业企业参与有序用电,若出现极端情况,不排除启动拉闸限电等措施,补缺口、保安全。(李 锐)