

新能源车补贴缩减 行业加速优胜劣汰

单车最高补贴金额降至2.5万元,预计新能源车市将迎来一大波价格调整,新能源汽车兼顾氢能技术路径的政策转向明显

□ 董禹含

2019年新能源补贴政策终于落地。财政部、工信部、科技部和国家发改委日前共同发布《关于进一步完善新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》(以下简称《通知》)。与此前业界流传的版本大方向一致,新能源汽车中央补贴大幅缩减,单车最高补贴金额降至2.5万元,且地方补贴将全部取消。随着补贴逐步下调,从长远看,整个新能源汽车行业将加速优胜劣汰。

对于此次政策调整的思路和主要措施,财政部此前发布的解读中表示,此举思路为加大退坡力度,分阶段释放压力。按照2020年以后补贴退出的制度安排,为了使新能源汽车产业平稳过渡,采取分段释放调整压力的做法,即2019年补贴标准在2018年基础上平均退坡50%,至2020年年底前退坡到位。这一退坡比例与当前整车综合成本下降的比例基本适应。

纯电动车补贴最高降5万元

根据2019年的补贴方案,

纯电动乘用车续航里程要达到250公里以上才有补贴,续航250公里~400公里之间补贴1.8万元,续航大于400公里以上补贴2.5万元。同时,新能源乘用车还有一些技术要求。《通知》更明确,过渡期后地方补贴将取消。

按照2018年的补贴标准,续航里程150公里~200公里的纯电动乘用车补贴1.5万元,200公里~250公里补贴2.4万元,250公里~300公里补贴3.4万元,300公里~400公里补贴4.5万元,400公里以上补贴5万元。另外,北京还按照中央与地方1:0.5的比例安排市级补助。

测算下来,如果地方补贴退出,北京入门电动车型的补贴将减少两三万元,中高端电动车型的补贴将直降5万元。如北汽新能源EC3,续航261公里,官方指导价12.19万元,按照2018年补贴标准,国补3.4万元,地补1.7万元,补贴后价格约为7万元。按照新政只能补贴1.8万元,因此很可能面临价格调整。不到200公里的纯电动车型,2018年可享受国补、地补共2.25万元,如今

补贴为零。400公里以上的高端车型,2018年可享国补、地补共7.5万元,如今只能拿到2.5万元补贴。

《通知》从2019年3月26日起实施,但设置了一个2019年3月26日~2019年6月25日的过渡期。过渡期间,符合2018年技术指标要求但不符合2019年技术指标要求的销售上牌车辆,按照2018年对应标准的0.1倍补贴;符合2019年技术指标要求的销售上牌车辆按2018年对应标准的0.6倍补贴。

倒逼新能源车企业提升竞争力

新政一出,市场马上就有反应。蔚来汽车表示,推出最后4小时保价计划,27日零点前订车可省5万元,依旧享受国补4.5万元、地补2.25万元的补贴。

由补贴退坡所带来的价格压力将会直接导致车辆终端价格上涨,预计新能源车市将迎来一大波价格调整。此前已经有新能源车企业宣布涨价。比如,新特汽车在年初将旗下首款车型DEV1旗下两

款不同配置版本的综合补贴后价格分别上调5000元和6000元;今年2月起,小鹏汽车将G3价格上调2万元~3.4万元不等。

也有车企已经在补贴新政出台前做出应对,向中高端车型发力。新上市的北汽新能源A级纯电动SUV EX5,综合工况续航415公里,补贴后售价为16.99万元~19.99万元。“没有补贴考验的是一个企业综合的供应链体系能力、产品开发能力、市场运作能力。”北汽新能源副总经理、营销公司总经理李一秀说,EX5的价格是基于今年补贴将比去年退坡50%的基础上制定的,但还是比同级别竞品的价格便宜1万元~2万元。据悉,2018年,北汽新能源A0级以上车型销量占比达到42%,A级以上产品销量占比20.3%。2019年的目标是A0级以上产品销量占比50%~60%,A级以上达到35%。

比亚迪内部人士也表示,对于补贴取消已经做好了准备,会努力提升技术到更高水平,进一步完善供应链体系,同时会在内部降低成本,而电动汽车产量越大,成本自然就会

越低。

从长远看,随着补贴退坡,有实力的公司会生存下来,没有实力的公司可能会被淘汰。“补贴只是支持政策的一部分。”全国乘用车秘书长崔东树认为,未来后补贴时代支持政策将以非财政体系为主,重在优化新能源汽车发展环境,包括路权、充电设施、动力电池回收利用、商业保险、二手车等内容,逐步由补贴政策主导转向非补贴政策支持,继续保持新能源汽车产品相对于传统燃油汽车产品的使用政策环境优势,建立市场化的自主新能源车选择体系。

氢能汽车迎重大利好

备受关注的是,《通知》首次明确,地方应完善政策,过渡期后不再对新能源汽车(新能源公交车和燃料电池汽车除外)给予购置补贴,转为用于支持充电(加氢)基础设施“短板”建设和配套运营服务等方面。

业内人士分析,在此之前,纯电动汽车成为中国新能源发展锁定的主攻方向,但以日本为代表的国家则将氢能作为主攻方向,将洁净高效的氢能源视为人类的“终极能源”。随着补贴新政出台,我国新能源汽车兼顾氢能技术路径的政策转向明显。

公开资料显示,当前我国氢燃料电池汽车商业化、产业化依然明显滞后,尤其是作为氢燃料电池汽车发展的必要前提条件之一——加氢站,发展缓慢,已经成为制约我国氢燃料电池汽车发展的关键因素之一。目前,我国加氢站共有31座,12座已经建成,其余19座还在建设中。但截至2017年8月,美国、德国、日本加氢站分别达到了60座、31座、86座。随着后续各地补贴加氢站的措施落地,氢燃料电池车也将得到快速发展。

中国已成为全球最大新能源车市。工信部数据显示,2018年,新能源汽车产销分别完成127万辆和125.6万辆,同比分别增长59.9%和61.7%。今年1月~2月,新能源汽车产销分别完成15万辆和14.8万辆,同比分别增长83.5%和198.9%。

能源快报

二季度煤炭下游需求维持低速增长

本报讯 据中国煤炭工业协会统计与信息中心统计,今年1月份~3月份,协会直报大型煤炭企业原煤产量完成6.1亿吨,同比减少835.2万吨,下降1.4%。

一季度,排名前10家企业原煤产量合计为4.0亿吨,占大型企业原煤产量的65.6%。其中,6家企业产量增加,合计增产1152.9万吨;4家产量下降,合计减产1456.9万吨。

东方金诚工商企业部助理总经理卢宏亮日前向媒体透露,一季度动力煤需求增速回落,钢铁产量增速提升带动焦煤需求增长。预计二季度煤炭下游需求维持低速增长,焦煤需求好于动力煤。

库存方面,随着春节后工业企业陆续复产,2019年以来电厂库存逐渐去化,高库存压力有所缓解。Wind数据统计,截至3月末,沿海六大电厂煤炭库存1571.36万吨,较上年同期增长7.10%,较2018年12月2日的库存高点回落13.69%;库存可用天数为22.25天,较去年同期持平。港口库存方面,截至3月29日,环渤海主要港口库存1447.90万吨,同比增加93.10万吨。受益于焦炭和生铁产量增速较高,焦煤库存总量从2月初的高点回落13.12%至2371.61万吨,较去年

同期增加311.26万吨。

卢宏亮表示,预计二季度,随着气温回升,供暖需求回落,同时水电出力增加,挤压火电负荷,二季度动力煤市场将进入需求淡季。全年来看,随着清洁能源装机增速加快,火电装机维持低速增长,电力行业耗煤量低速增长。华北地区重点工程启动将持续带动水泥需求温和增长,二季度春节错峰效应消失,水泥行业耗煤需求增速环比小幅回落,全年水泥产量增速预计在3%~5%。焦煤方面,二季度,房地产新开工和投资情况较好同时基建投资逐步回暖,粗钢产量稳定增长,焦煤需求存在支撑,维持较高增速。2019年,钢铁行业煤炭消费量预计保持7%左右的增长。

“库存方面,二季度,传统淡季下电厂库存仍偏高,补库意愿偏弱,库存反弹有限,大秦铁路检修导致秦港库存回落,总库存稳中有降,仍处于相对高位。今年,在电厂高库存策略及季节性因素影响下,煤炭库存整体将在高位波动。一季度产地安监力度提升,动力煤产能释放受限,国内原煤产量增速回落。二季度煤炭供应偏紧,下半年供给释放可控,全年产量小幅增长。”卢宏亮说。(李莉黎)

能源互联网关键技术取得突破

本报讯 南方电网广东珠海“互联网+”智慧能源示范项目日前正式通过国家能源局验收,成为国家能源局首批55个“互联网+”智慧能源示范项目中首个通过验收的项目。该示范项目成功投运,是迄今为止世界上容量最大、电压等级最多、采用诸多原始自主创新关键技术的多端柔性直流配电网工程,填补了国内外空白。

“如果把多端交直流混合柔性配网工程比喻成一个大水池,各端就像是水管,既可以把水注入水池,也可以把水从水池里抽出。”南方电网广东电网基建部副主任黄滔透露,多端交直流混合柔性配网工程首先要保持电压基本不变,同时要保证进出潮流正常受控。“就像水池既要控制水位,又要控制水流方向,技术难度很大。”

该示范项目启动的多端交直流混合柔性配网工程,通过采用世界最大容量±10千伏等级中压直流换流阀、首创应用三

端口直流断路器、世界最大容量±10千伏三端口直流变压器,既能调节潮流,又能调节电压,实现了对电网内各个节点的电压水平实时监控。

广东珠海供电局计划部陈勇介绍,“支持能源消费革命的城市——园区级‘互联网+’智慧能源示范项目”的解决方案是通过物理层进行网络智能升级,通过信息层实现各类能源信息的融合,最终在应用层实施智慧用能服务,提升能源消费体验,提高社会整体用能效率。

专家表示,项目的建成与深化应用,将持续推进我国配网智能化,提升能源信息化水平,促进能源互联网生态的形成和发展;在构建柔直配网技术体系、节约土地资源和能源投入、提升综合能源数据服务能力及构建综合能源服务体系等方面具有良好社会效益,将更有效支持粤港澳大湾区能源互联网创新发展。(宋楠)

自主三代核电华龙一号冷试一次成功

本报讯 从中国核工业集团有限公司(以下简称中核集团)获悉,4月28日2时36分36秒,华龙一号全球首堆福清核电5号机组一回路水压试验一次成功。这标志着华龙一号全球首堆顶住“高压”,顺利通过检验机组性能的一次“大考”。

一回路水压试验也被称为冷试(冷态功能试验),主要目的是验证一回路系统和设备及其辅助管道在高压下的各项性能,并在各个压力平台下进行主系统和辅助系统的相关试验。简单来说,冷试是在未装载核燃料的情况下,让一回路承受试验高压,以检查是否跑冒滴漏、存在安全隐患,是对整个反应堆性能的第一次全面考验。

4月27日,5号机组一回路水压试验正式启动,标志着该机组提前计划50天启动冷试,由安装阶段全面转入调试阶段。

冷试最主要的过程,是将一回路的水压逐渐升高至试验峰

值,并逐渐下降。核电站一回路的工作压力大约为15.5兆帕,为确保可靠性,一回路设备的设计压力需达到约17兆帕。如何保证其在服役几十年后,依然能承受这一高压水平?为此,在冷试时用来考验一回路的水压要远高于设计压力,达到约22兆帕。

经过16小时的逐级升压,4月28日凌晨,福清核电5号机组主系统压力抵达22.3MPa,稳压十分钟。2时36分36秒,压力边界一般性检查完成,冷试成功。

冷态功能试验顺利完成,为核电机组的后续热试、装料及并网发电的顺利运行打下基础。作为中国核电走向世界的“国家名片”,华龙一号是国内具有完全自主知识产权的三代核电技术,设计寿命为60年,反应堆采用177堆芯设计,堆芯采用18个月换料,电厂可利用率高达90%以上。目前,华龙一号示范工程福清核电5、6号机组各项节点均按期或提前实现。(澎湃)



国产纯电动超跑K50亮相天津国际车展

4月28日,2019第八届中国(天津)国际汽车工业展览会拉开帷幕,共吸引了全球百余个汽车品牌齐聚现场,涵盖了轿车、跑车、概念车、新能源车等多类车型。图为参观者在观看国产纯电动超跑K50。佟郁摄

□ 宗和

垃圾焚烧发电排放将被严管

生态环境部将制定管理规定,建立污染物排放自动监测数据公开平台

生态环境部4月29日宣布,将强化生活垃圾焚烧发电行业达标排放专项整治行动,把事关群众切身利益的突出生态环境问题整治好。

在生态环境部当天召开的例行新闻发布会上,生态环境部执法局局长曹立平表示,将制定《生活垃圾焚烧发电厂自动监测数据用于环境管理的规定(试行)》(以下简称《试行规定》),建立污染物排放自动监测数据公开平台,督促企业公开5项常规污染物(颗粒物、氮氧化物、二氧化硫、氯化氢、一氧化碳)自动监测日均值及实时炉温等相关数据。

曹立平在发布会上透露,《试行规定》近期已公开征求意见。

根据征求意见稿,垃圾焚烧厂运营维护单位应当按照法律法规标准规范安装使用自动监测设备,与生态环境部门的监控设备联网,保证监测

设备正常运行,保存原始监测记录,并对自动监测数据的真实性和准确性负责。生态环境部门可以利用自动监控系统收集违法信息证据。自动监测数据可以作为判定垃圾焚烧厂是否存在环境违法行为的证据。

征求意见稿还规定,生态环境部门通过重点排污单位自动监控系统企业端或全国排污许可证管理信息平台等,发现垃圾焚烧厂在1个自然日内,任一排放口颗粒物、氮氧化物、二氧化硫、氯化氢、一氧化碳等污染物有1项或1项以上自动监测日均值超过生活垃圾焚烧炉排放烟气污染物自动监测限值或地方标准规定的日均值限值,可以认定其烟气污

染物排放超标。

垃圾焚烧厂应当采取有效措施,确保正常工况下焚烧炉膛内焚烧温度的热电偶测量均值不低于850℃。否则,可以认定为垃圾焚烧工艺不正常运行。

作为垃圾无害化、清洁化处理的方式之一,垃圾焚烧发电因为减量化程度高、垃圾处理能力强等优点,已经逐渐成为新型城镇化建设、城市生态文明建设的重要手段和措施。

据不完全统计,2018年初,全国垃圾焚烧发电装机容量超过680万千瓦,年发电量超过350亿千瓦时,年垃圾处理量超过1.05亿吨,占全国城镇垃圾清运量的比重为35%以上。

监管下,垃圾焚烧行业规模迅速扩大。光大国际、北控环境、三峰环境、旺能环境等企业纷纷布局。有专家预计,2019年~2020年垃圾焚烧发电行业将迎来投产“旺季”,市场规模有望高达千亿元。

根据《生物质能发展“十三五”规划》,到2020年我国城镇生活垃圾焚烧发电装机容量要达到750万千瓦;《可再生能源发展“十三五”规划实施的指导意见》也明确了垃圾焚烧发电“十三五”规划布局,明确在30个省(直辖市、自治区)及新疆生产建设兵团布局529个垃圾焚烧发电项目,装机容量1022万千瓦。

国环境保护研究院副院长王圣近日在《环境保护》杂志上撰文表示,垃圾焚烧发电要