

我科学家发明新型金属催化剂

从中国科学技术大学获悉,该校熊宇杰教授课题组设计了一类独特的金属钡纳米材料,同时具有高催化活性和太阳能利用特性,在光驱动有机加氢反应中展现出优异的催化性能,室温光照下即可达到70摄氏度的催化转化效率。

熊宇杰小组设计了一类尺寸为50纳米且具有内凹型结构的金属钡纳米材料,该设计的独特之处在于,纳米结构的尖端棱角处具有超强的聚光能力从而产生局部高温,并且棱角处也是加氢反应的高活性位点,实现了太阳能利用和催化活性的合二为一。

专家评价,该进展不但为利用太阳能替代热源驱动有机催化反应提供了可能,而且也对相关催化材料的科学设计具有重要推动作用,未来有望应用于重要化学品的光合成。(来源:光明网)

南开大学新型纳米材料获多领域实际应用

由南开大学专家领衔研制开发的新型纳米材料,日前已成功应用于国家“863”汽车电池、军工卫星电池重大项目,并获得了天津市科学技术自然科学一等奖。

这种基于单壁碳纳米管和石墨烯复合材料的新型纳米材料,可吸附电磁辐射和屏蔽电磁干扰,并具有比传统材料重量更轻、机械性能更好和热稳定性更高的优点,能有效抑制各种电磁波造成的辐射、干扰和信息泄露。

据了解,该新型纳米材料经过数十家科研机构的实际应用,已相继开发生产出高性能锂离子电池、多功能复合材料和超级电容器、高频晶体管等,并获得了国家“863”纳米专项、国家自然科学基金和天津市重点项目基金的支持,进一步推动了碳纳米管和石墨烯的产业化应用。(来源:中国有色金属报)

重庆发布全球首批量产石墨烯手机

3月2日,全球首批量产石墨烯手机发布会在重庆举行。石墨烯技术制造的手机具有更好的触控性能、更长的待机时间、更优的导热性能。

据介绍,石墨烯薄膜制成的触摸屏具有更灵敏的触控性能,透光率达97%,色彩还原真实,画面纯净。石墨烯电池能量密度相比传统手机电池提升10%,寿命提高50%;而石墨烯导热膜能将手机局部50°C的高温更均匀地传导至背部表面,表面最高温度可降低至35°C以下。(来源:新华社)

《上海有色金属信息》周报编辑

主编:史爱萍 编辑:许寅定、虞敬瑞 电话:021-56030072 传真:021-56666885 地址:上海市花园路84号C楼3层 邮编:200083 E-mail:xyw@csnta.org E-mail:yymr@csnta.org

【公平贸易】

美加对华光伏征双反关税 业内建议企业积极应诉

3月6日,加拿大边境服务署(CBSA)对进口自中国的光伏组件和晶片反倾销反补贴调查作出初裁。根据初裁结果,分别对包括天合光能、晶科能源以及无锡尚德在内的多家光伏企业征收9%至286%不等的“双反”关税。

去年12月5日,加拿大边境服务署宣布正式启动对来自中国的晶硅光伏组件和薄膜太阳能产品进行反倾销、反倾销调查。今年2月3日,加拿大国际贸易法庭发布公告称,对原产于或来自中国的晶硅光伏组件和层压件产品进行反倾销和反补贴立案调查。

光伏行业专家赵玉文对记者分析称,“从初裁结果来看,惩罚措施较大,虽然这些企业对加拿大的出口量并不大,但是加拿大的‘双反’还是会对入列榜单的光伏企业产生不小的影响。”

多家光伏企业“上榜”

3月6日,加拿大边境服务署对进口自中国的光伏组件和晶片反倾销反补贴调查作出初裁。根据加拿大方面提供的数据,分别对常州阿特斯、天合光能、无锡尚德等10多家企业进行征收“双反”关税。

其中,对阿特斯征收临时惩罚性关税174.2%、对天合光能征收126.5%的“双反”关税,对合肥晶澳太阳能征收50.6%的“双反”关税,对晶科能源征收111.8%“双反”关税以及对无锡尚德征收202.5%的“双反”关税等。

去年10月1日,加拿大国内一些光伏产品生产企业代表加拿大光伏组件和薄片生产商,向加拿大边境服务署提出申请,要求对来自中国的加拿大光伏组件或薄片产品启动反倾销和反补贴调查。

其中,被调查的产品包括原产于或出口自中国的由晶硅光伏电池组成的光伏组件和薄片,包括与光伏组件的其他部分共同运输或包装的薄片,以及由非晶硅、碲化镉或铜铟镓硒制造的薄膜晶硅产品。

同时,申请人申请的被调查补贴项目的内容包括:特殊经济区优惠性补贴项目、贷款类项目、拨款类项目、所得税项目、原材料和机器设备的关税增值减免项目、政府低于公平市场价格提供货物或服务(包括多晶硅、铝型材、电、太阳能玻璃等)、土地使用费减免以及高于公平市场价格向国内企业销售货物等。

投诉者声称,因中国的补贴和倾销造成加拿大本土企业损失和失去的市场份额,减少就业,导致破产和倒闭。

去年12月5日,加拿大边境服务署宣布正式启动对来自中国的晶硅光伏组件和薄片太阳能产品启动反倾销、反倾销调查。

今年2月3日,加拿大国际贸易法庭发布公告称,对原产于或出口自中国的晶硅光伏组件和层压件产品进行反倾销和反补贴立案调查,以确定涉案产品是否对加拿大国内产业造成了实质性损害或实质性损

害威胁,直到3月6日初裁结果出炉。

业内建议企业积极应诉

随着初裁结果出炉,加拿大边境服务署将继续对涉案产品进行反倾销和反补贴调查,并将于今年6月3日公布“双反”调查终裁结果。

就此次加拿大“双反”初裁结果的影响,赵玉文表示,“虽然这些企业对加拿大的出口量并不大,但是加拿大的‘双反’还是对入列榜单的光伏企业会有不小的影响。”

对于国内企业的影响,赵玉文分析称,“中国光伏企业对加拿大出口光伏产品的数量整体并不大,并且未来几年加拿大也是中国光伏企业的主要出口市场,所以加拿大‘双反’对中国光伏企业的冲击并不大。”

在业内人士看来,加拿大虽然也是中国光伏产品出口的主要国家,但是加拿大对华光伏“双反”的立案,很有可能吸引其他国家的跟进效仿,比如限制中国光伏企业在海外的出口等。

对此,赵玉文对记者表示,“美国光伏‘双反’落地,加拿大‘双反’紧随其后,这很有可能吸引其他国家出台更多严厉的措施限制中国光伏企业出口,这是中国光伏企业不能接受的局面。因此,应对加拿大的光伏‘双反’,国内主管部门和光伏企业应该积极应对,将影响降到最低。”

(来源:北极星太阳能光伏网)

『电改』年内落地有望 或将大幅提振铝行业

全国政协委员、国家能源局副局长王禹民日前表示,推动电力体制改革的《关于进一步深化电力体制改革的若干意见》即将出台,强调改革将“还原电力商品属性”。

在业内人士看来,电价的市场化改革或将提高从事电解铝等用电量较大企业的议价能力,从而降低其生产成本。

电改节奏提速有望成为资本市场新的兴奋剂。

电改或促降成本 有关电力改革的信号正在当前召开的两会中被反复提及。

发改委主任徐绍史在两会期间表示,包括电价改革在内的重大价格改革措施正处于酝酿过程,不久后将会出台;而此前的2015年《政府工作报告》部署也提出“不失时机加快价格改革”。

而据王禹民透露,电力体制改革首先将还原电力的“商品属性”。

“形成由市场决定电价的机制,以价格信号引导资源有效开发和合理利用;要构建电力市场体系,促进电力资源在更大范围内优化配置”,王禹民还要求,电力行业需“加强垄断环节的成本价格监管,促进企业降低成本,提高效率”。

而在业内人士看来,电改对市场电价价格存在平抑预期,而有望形成的电解铝概念,可能对中国铝业等相关上市公司业绩带来提振。

“电改是电价改革,长期看有利于降低全社会用电成本,改善下游全产业链(原材料、制造等环节)盈利水平。”申万宏源证券指出,伴随电改落实后的“直购电”将降低工业企业成本,并提升电力需求。

事实上,在此前的直购电试点中,亦有企业曾因电力成本下降而扭亏为盈。例如国内首家试点直购电的电解铝企业抚顺铝业就曾受惠于此。

“由于大工业目录电价高于其盈亏平衡点价,导致企业连年亏损。”申万宏源举例称,“2009年发改委批准抚顺铝业与内蒙华能伊敏电厂开展大用户直购电后,企业电力成本下降0.09元/千瓦时,第二年就实现扭亏为盈。”

(来源:21世纪经济报道)

巴西对铝制预涂感光板反倾销调查作出终裁

近日,巴西外贸委员会发布2015年第9号令,决定对进口自中国和中国香港的铝制预涂感光板(涉案产品南共市税号:3701.30.21和3701.30.31)征收2.09-5.86美元/千克的反倾销税,征税期限5年。

(来源:商务部网站)

新能源汽车补贴政策明年起或将调整

不对等的财政补贴政策正在让新能源市场出现分化。

新能源汽车推广渐行渐近,超级电容和锂电池的市场竞争日趋白热化。

然而,相比于锂电池纯电动汽车的高标准补贴,超级电容纯电动客车低等级的补贴标准,已经成为其发展面前一座不易逾越的“大山”。

两会期间,全国政协委员、中国农林水利工会主席盛明富提交了《关于促进新能源车财政平等支持的提案》(以下简称《提案》),希望超级电容纯电动客车获得公平的市场环境,真正由市场来决定技术创新的前途。

中国汽车技术研究中心原主任、科技部电动汽车重大项目监理专家组组长王秉刚告诉记者,正在征求2016-2020年的新能源汽车补贴办法,补贴思路将调整。

补贴有差别 影响自主创新

《提案》指出,超级电容车的补贴仅30万元,与锂电池车的100万元存在巨大差距,严重打击了自主创新。

来自中国汽车工业协会的数据显示,2月新能源汽车生产量达6190辆,销售量为6045辆,同比分别增长2.7倍和3倍。其中纯电动汽车产销分别完成3061辆和2890辆,同比分别增长2.8倍和4倍。但是,近年来在新能源汽车技术领域的争议从未中断,主要集中在锂电池、超级电容等技术之争,其根源来自补贴政策引导。

根据2013年9月财政部等四部委下发的《关于继续开展新能源汽车推广应用工作的通知》,对锂电池纯电动乘用车推广应用补助标准为50万元,对超级电容纯电动乘用车定额补贴为15万元,为最低补贴等级。加上地方财政1:1的补贴幅度,《提案》指出,超级电容纯电动客车的补贴仅为30万元,与锂电池纯电动乘用车的100万元存在巨大差距。严重打击了自主创新。

对此王秉刚认为,“同为纯电动客车,相差70万元的财政补贴额度,肯定是有问题的。”据了解,锂电池充电8小时左右可续航100-200公里,超级电容充电3分钟左右可续航20公里。因此在私家车、长途车上,锂电池车拥有续航优势;而在城市公交、24小时循环牵引车上,超级电容车即充即走,更灵活。

王秉刚说,“和要求续航里程强的纯电动客车相比,超级电容是另外的一个极端,可以不断充电,这应该是技术路线上的不同,应该鼓励大家尝试不同的技术路线,然后交给市场,由公交公司去选择。”

新补贴方案 已向社会公示

《提案》指出,新能源客车的推广补贴标准,应以实际节能减排效果来确定,而不能以制造成本来确定。

“新能源汽车方面,我们国家基本上是以技术路线和产品来划分补贴标准的,政府来确定技术路线是不恰当的。”重庆交通大学教授王健在接受《每日经济新闻》记者采访时说,补贴政策应该是以节能减排的效果来定,据此享受政策鼓励。《提案》指出,“我们认为新能源客车的推广补贴标准,应以实际节能减排效果来确定,而不能以制造成本来确定,更不能支持高成本,打击低成本;支持旧产能,不鼓励新技术。”

王秉刚提出,对于锂电池新能源汽车补贴过大,根据电池数量和价格来确定补贴标准等补贴思路需要加以改进。补贴不要再具体区分是什么技术,只要是纯电动驱动,能够正常运行,补贴就应该一样,这样就鼓励不同的技术路线去竞争,最后,更加好的技术留下来,不合理的技术会被淘汰。

值得注意的是,2014年12月30日,四部委联合起草了《2016-2020年新能源汽车推广应用财政支持政策方案》并面向社会公示,新阶段的新能源汽车财政补贴政策待出。

同时,王秉刚透露,接下来应该考虑运行补贴,只有这样才能真正达到节能减排的作用,国家财政补贴已经表态,新能源汽车要给运行补贴。下一步公交车应该适当减少购车补贴,运行补贴加少量的购车补贴来代替现在的国家和地方的购车补贴。(来源:每日经济新闻)

王秉刚提出,对于锂电池新能源汽车补贴过大,根据电池数量和价格来确定补贴标准等补贴思路需要加以改进。补贴不要再具体区分是什么技术,只要是纯电动驱动,能够正常运行,补贴就应该一样,这样就鼓励不同的技术路线去竞争,最后,更加好的技术留下来,不合理的技术会被淘汰。

值得注意的是,2014年12月30日,四部委联合起草了《2016-2020年新能源汽车推广应用财政支持政策方案》并面向社会公示,新阶段的新能源汽车财政补贴政策待出。

同时,王秉刚透露,接下来应该考虑运行补贴,只有这样才能真正达到节能减排的作用,国家财政补贴已经表态,新能源汽车要给运行补贴。下一步公交车应该适当减少购车补贴,运行补贴加少量的购车补贴来代替现在的国家和地方的购车补贴。(来源:每日经济新闻)

王秉刚提出,对于锂电池新能源汽车补贴过大,根据电池数量和价格来确定补贴标准等补贴思路需要加以改进。补贴不要再具体区分是什么技术,只要是纯电动驱动,能够正常运行,补贴就应该一样,这样就鼓励不同的技术路线去竞争,最后,更加好的技术留下来,不合理的技术会被淘汰。

值得注意的是,2014年12月30日,四部委联合起草了《2016-2020年新能源汽车推广应用财政支持政策方案》并面向社会公示,新阶段的新能源汽车财政补贴政策待出。

同时,王秉刚透露,接下来应该考虑运行补贴,只有这样才能真正达到节能减排的作用,国家财政补贴已经表态,新能源汽车要给运行补贴。下一步公交车应该适当减少购车补贴,运行补贴加少量的购车补贴来代替现在的国家和地方的购车补贴。(来源:每日经济新闻)