

# 国务院召开常务会议要求坚定不移去过剩产能

国务院总理李克强9月13日主持召开国务院常务会议,听取国务院第四次大督查情况和重点政策措施落实第三方评估汇报,持续狠抓重大决策部署落实促进经济发展和民生改善取得更大成效。

会议指出,督查是政府完善事中事后监管、提高政策执行力的重要举措。在连续三年开展全国大督查的基础上,近期国务院再次对18个省(区、市)开展实地督查,并组织有关部门自查。总的看,各地区各部门积极落实中央经济工作会议和政府工作报告确定的重大政策措施、重点任务等,取得明显成效,巩固和发展了经济稳中

向好态势,推进了供给侧结构性改革、促进了民生改善。督查也发现一些地方去产能工作不扎实不到位、投资项目报建和银行开户等审批用时长、涉企不合理收费屡禁不止、科技成果转化障碍多等问题。

会议要求,一要对发现的问题抓紧整改。坚定不移去过剩产能,国家发改委、工信部要彻底清查未纳入“地条钢”清单的落后钢铁产能,一旦发现从严处理,并严肃问责,防止死灰复燃。相关部门要抓紧出台措施,整治一些行业协会商会学会等存在的重复、偏高和过度收费,坚决取缔违规收费。商务部要尽快提出进一步促进利用

外资的措施。发改委要牵头对解决部分中央预算内投资项目调整不规范导致资金闲置、推动项目施工图联合审批等拿出办法。二要推广督查中发现的各地在深化“放管服”改革、降低企业成本、促进创新创业、推动传统产业升级等方面的典型经验做法。三要对督查中各地提出的意见建议认真研究采纳。对涉及法规制度立改废的要深入研究,对可以立行立改的要尽快落实。会议强调,以上督查整改情况年底前要向国务院汇报。要建立重大决策部署常态化督查督办和激励问责机制,以改进政府作风、提高行政效能的更大成效,为经济社会

发展提供有力保障。

会议指出,开展第三方评估对提高公共政策绩效具有把脉会诊和促进完善的积极作用,是督查工作的重要补充。受国务院委托,全国工商联、国家行政学院采取实地走访、座谈等方式,对推动大众创业万众创新、促进民间投资等重点政策措施落实情况进行了第三方评估。评估表明,实施上述政策,对推动经济发展和结构转型升级、增强内生动力、扩大就业发挥了重要作用。评估报告还对完善政策、优化环境、加强统筹等方面提出了意见建议。

会议要求,要运用好评估成果。发展改革委要会同有关部

门,认真梳理研究提出的问题和意见建议。一要以市场主体感受和诉求为导向,围绕适应新产业新业态快速发展填补政策盲区、完善创业投融资体系、提升“双创”服务体系水平、破解民间投资隐性障碍等,进一步推动政策完善和创新,不断优化营商环境,增强民间投资、外商投资信心和创新创业活力。二要加强政策配套。制定政策实施细则要紧扣政策设定的目标,避免市场主体被不合理的门槛挡住或绊倒。三要加强政策协调,减少政策模糊地带,提高可操作性。要用好新媒体等各种手段,使政策广而告之,便利市场主体知晓、受益。

(来源:中国有色金属报)

## 上海率先制定《燃料电池汽车发展规划》 2025年运营车辆达到3万辆

上海市科委官方网站信息,上海市科委联合市经信委和市委发布《上海市燃料电池汽车发展规划》(以下简称“规划”),提出三步走的战略目标和路径。

规划指出,发展燃料电池汽车,是顺应全球汽车产业生态变革趋势,实现我国汽车工业由大变强的重要途径,是上海贯彻落实国家创新驱动发展战略、加快建设全球科技创新中心的重要实践,是巩固提升上海实体经济能级、驱动上海汽车产业转型升级及占领未来制高点的重要突破口,是应对能源安全、环境保护等社会挑战、建设2040卓越全球城市的重要立足点。

规划制定了三步走的具体战略目标和路径,具体是:

——近期目标(2017-2020年)。打造国内领先的燃料电池汽车技术示范城市,形成优质产业链资源聚集效应,实现燃料电池汽车核心技术紧跟国际行业水平。在技术链层面,实现电堆、系统集成与控制、关键零部件等核心技术跟踪国际水平,关键指标与国际接轨。

在产业链层面,打造包含关键零部件、电堆、系统集成、测试认证服务、整车开发等环节的产业集群,聚集超过100家燃料电池汽车相关企业,培育有国际影响力的氢能与燃料电池技术研发中心1个、燃料电池汽车检验检测中心1个,燃料电池汽车全产业链年产值突破150亿元。在示范运行与推广层面,建设加氢站5-10座,乘用车示范区2个,运行规模达到3000辆,积极推动燃料电池公交、物流等车辆试点。

——中期目标(2021-2025年)。规划燃料电池汽车示范区域,形成区域内相对完善的加氢配套基础设施建设,在区域公共交通、公务用车、商用物流等领域探索批量投放,提升燃料电池汽车全产业链国际竞争优势。在技术链层面,形成系列化燃料电池电堆产品,燃料电池汽车技术同步国际水平。

在产业链层面,形成有国际影响力的整车企业1家、动力系统企业2-3家、关键零部件企业8-10家,进入世界前三的一流研发与公共服务机构2家,燃料电池汽车全产业链年产值突破1000亿元。在示范运行与推广层面,建成加氢站50座,乘用车不少于2万辆、其它特种车辆不少于1万辆,在公交、商用大巴、物流车前期试点运行成功的基础上,酌情扩大推广规模。

——长期目标(2026-2030年)。成为具有国际影响力的燃料电池汽车应用城市,总体技术接近国际先进,部分技术达到国际领先,产业化全面成熟,面向私人用户实现进一步市场推广,带动氢能交通,辐射全国燃料电池汽车产业高速发展。

在技术链层面,实现燃料电池汽车技术和制造总体达到国外同等水平;在产业链层面,实现上海燃料电池汽车全产业链年产值突破3000亿元,带动全国燃料电池产品的多元化应用。在示范运行与推广层面,最终形成以上海的燃料电池汽车产业链和价值链辐射全国,带动未来社会能源和动力转型。

事实上,上海发展燃料电池汽车的先发优势明显。上海是我国燃料电池汽车技术研发、产业化的先行者。“十五”期间形成科研驱动模式,承担多项国家级项目,奠定了良好的技术积累、研发基础和人才团队等优势;“十一五”期间建立示范应用驱动模式,建设了加氢站等基础设施,积累了丰富的燃料电池汽车示范运行经验。“十二五”期间进入“整车牵引”发展模式。

从2003年“超越一号”燃料电池汽车到2015年上汽荣威950燃料电池汽车,上海燃料电池汽车技术水平始终代表了我国燃料电池汽车发展的最高水平,并在世博会、新能源汽车万里行等示范应用中表现突出。

产业链资源较丰富。上海专注于氢能与燃料电池汽车技术研发、制造的企业数量超过30个,覆盖了关键材料、关键零部件、燃料电池动力系统与整车,以及推广应用与配套服务等各个环节,形成了较为完善的产业链。全球燃料电池汽车产业资源在上海汇聚的态势逐渐形成。

上海计划抓住3至5年时间窗口期,确立上海在燃料电池汽车竞争中的优势地位,稳步推进燃料电池汽车规模化和商业化进程。

(来源:上海市科委官方网站)

## 再生铅产业结构优化进程加快

近年来,随着史上最严《环境保护法》的实施,中央环保督察的深入,以及两高司法解释的全面推进,政策不断在给再生铅行业环保施压。越来越严格的环保政策及措施也推动了再生铅产业结构优化进程的加快。

“今年在环保的高压政策下,我们预计再生铅非持证小厂的产量将继续下降,整年产量几乎减半,降至65万吨。”上海有色金属网行业高级分析师王兰日前在出席由上海有色网主办的“2017再生铅蓄电池产业峰会”上说。上海有色网调研数据显示,2016年小型“三无”炼厂的产量为106万吨,较2015年下降近20万吨。

2016年7月中旬,第一批环保督察组进驻内蒙古、黑龙江、江苏等8省区,环保严查令此8省区持证企业之外的废电瓶处置企业几乎全军覆没、全部停产;10月21日第二批环保督察组进驻天津、河北等20省区,督察范围再次扩大。今年环保督察力度进一步加码,随着第三、第四批中央环保督察工作分别启动,河南、安徽、山东、江西、山西等地区的小型“三无”炼厂几乎全部关停。小型“三无”炼厂的大面积关停,使得更

多的废电瓶流向了规模型冶炼厂,也刺激了再生铅持证大厂的产量上升。王兰介绍,规模型冶炼厂除了4-5月份受安徽几家再生铅冶炼厂减产影响、开工率下降外,其他月份均是保持在较高开工状态,目前规模型冶炼厂开工率在60%左右,小型“三无”炼厂开工率则不到10%。

除原料充足外,规模性冶炼厂在原料采购上的话语权也在彰显。今年以来,持证大厂对于原料废电瓶大多是压价采购,从而导致原料废电瓶的价格涨幅远不及成品铅锭的价格涨幅,规模型冶炼厂冶炼利润十分可观。据上海有色网数据显示,目前冶炼利润还在1500元/吨左右,较去年同期高出500~1000元/吨左右。

可观的利润进一步刺激了持证大厂的的生产积极性。王兰表示,目前国内多家再生铅持证大厂已有增产扩产计划,如安徽华鑫、华铂、大华等均有二期投建计划,江苏新春兴下半年也有不定期增产安排。“预计下半年持证大厂的开工率将继续推高,产量继续上升,国内再生铅总产量仍将继续保持增长。”她说。(来源:中国有色金属报)

日前,中国化学与物理电源行业协会动力电池应用分会发布了《2017动力电池智能化之旅——调研分析报告》。

2017年动力电池产业产能扩张潮继续。统计数据显示,2017年上半年锂电池及其材料投资项目共计106个;其中,涉及锂电池投资项目60个,正极材料及上游矿产资源项目22个、负极材料项目6个、锂电隔膜项目14个、电解液项目4个;锂电池相关项目投资额超过1200亿元。

“通过对整车企业在内的60余家行业企业进行调研,发现电池企业产能扩张更多的是集中在三元电池技术路线上,这主要是由于年初国家出台新能源汽车‘国补’,其对新能源汽车续航里程提出了更高的要求,这推动了动力电池技术路线由现有主力磷酸铁锂材料转向以三元材料为主。”动力电池应用分会研究部主任周波告诉记者,“政策推动下,预计新能源汽车行业仍将保持快速发展,动力电池扩产潮至少将持续到2018—2020年。”

中国化学与物理电源行业协会秘书长刘彦龙则提醒,在众多动力电池企业争相扩产时,企业一定

要保持理性,明白自己优势所在以及在行业中的发展定位,不可盲目跟风。他认为,产业链上下游企业一定要紧密合作,形成优势互补,在2020年到来之前练好内功,迎接国际同行的挑战。此外,刘彦龙还强调,动力电池生产企业一定要重视标准规范的作用,让标准引导企业发展。

据了解,《调研分析报告》进一步指出当前行业发展现状:一是受各种因素影响,除少数几家企业顺利签订大额采购订单之外,绝大多数动力电池处于改造产线、提升能量密度、送样检测过强检等状态中;二是在补贴退坡、价格下滑、市场竞争加剧的压力之下,电池企业毛利率和净利润大幅下降已经不可避免;三是整车企业倾向于选择技术实力、产能规模、产品性能和价格等方面更有优势的大中型电池企业为战略供应商,导致动力电池市场集中度进一步提升,行业洗牌加剧,中小型动力电池企业的生存压力骤增;四是随着电池产能大量释放,下游车厂要求电池价格大幅下降及材料涨价影响,电池企业利润空间将受到挤压。

(来源:中国能源报)

## 动力电池行业洗牌加剧