

生意社：  
稀土市场迎来拐点

证券时报记者 童可

近日，生意宝(002095)旗下大宗商品数据平台——生意社发布了2011年8月大宗商品价格涨跌榜。

据该榜单监测数据显示，今年1月以来，稀土产品出现了强势走高。其中，金属镝最高涨幅达715.79%，金属钕涨幅高达429.41%。但进入7月中下旬以来，稀土产品普遍出现下跌，其中金属钕价格跌幅为19.44%，氧化镝价格跌幅21.60%，氧化钕跌幅16.01%。稀土连续走跌一个月，整个稀土市场进入回调期。

另据生意社即将发布的《中国稀土市场研究报告》最新数据显示，目前大部分企业已用完了指令性计划配额，江西、山东等地的部分稀土企业已停止生产。与此同时，国家加大了稀土行业调控监管力度。工信部领衔六部委联合发布通知，要求自8月1日起展开稀土生产秩序专项整治行动，对稀土矿山和冶炼分离企业无计划、超计划生产，收购和销售非法开采的稀土矿产品等行为进行查处。环保部亦公布《稀土企业环境保护核查工作指南》，涉及所有稀土企业，三分之一企业须着力改善。

在配额即将用完、核查即将开始、囤货商抛货的当下，生意社认为，稀土市场9月份将迎来拐点。为此，生意社将于9月20日至22日在江西赣州举办“中国稀土市场投资发展论坛”。

吉林省鼓励民营资本及个人投资兴办文化企业

据新华社电

记者从第七届东北亚博览会文化产业项目推介会上了解到，为扶持民营文化企业发展，吉林省将降低文化企业市场准入门槛，鼓励民营资本及个人投资兴办文化企业。

近年来，吉林省涌现了一批以“东北风二人转”、“中筝艺术人才培养”、“宇平工艺品制造”等具有地方特色的民营文化企业，成为该省文化产业发展的新生力量。

吉林省委常委、宣传部长荀凤栖表示，“十二五”期间，吉林省将继续支持民营文化企业发展，降低文化企业市场准入门槛，让民营资本及个人投资带动文化产业的新发展。

此外，荀凤栖指出，在搞活发展存量的基础上，加快扩大增量，主要是统筹推进文化产业聚集区建设，重点规划建设一批特色文化产业园区(基地)、文化主题公园、文化遗址公园和文化商业街区。

“十二五”沪商品销售总额预期突破8.7万亿

证券时报记者 孙玉  
见习记者 陶莎

未来5年，上海将构建钢铁、化工、有色等专项商品交易平台，培育保税交易市场；建设中国技术进出口交易平台，在浦东先试先行服务贸易开放示范区。根据新编制的《上海建设国际贸易中心“十二五”规划》，上海预期“十二五”期间商品销售总额突破8.7万亿元，社会消费品零售总额达到1万亿元以上，电子商务交易额达到1.2万亿元。

上海市政府副秘书长、市商务委员会主任沙海林表示，未来几年，上海将深化行政审批制度、贸易管理制度和口岸通关模式改革，建设扩大服务业对外开放的试验区域、人民币国际化的先行区域、市场开放和贸易便利的示范区域。“十二五”期间，上海将力争建设10个服务全国的贸易投资促进平台，用5到10年时间形成辐射海内外的钢铁、汽车、化工、有色、天然气、黄金珠宝、工艺品、时装、医疗设备等专项商品交易平台，培育保税交易市场，并编制完善市场景气指数、价格指数和风险指数，增强市场体系价格发现功能。

同时，上海还将建设国际贸易机构集聚平台，形成贸易中心枢纽功能；建设中国技术进出口交易平台，加快服务贸易发展；打造服务业集聚区平台，大力发展和贸易相关的服务业；建设国家级会展设施平台，投资230亿元在虹桥商务区建设全球最大的会展中心；打造服务业集聚区平台，深化专业服务业行政审批制度的改革、扩大外资参与中介文化、教育和医疗等领域，在海关特殊监管区进行服务业对外开放创新试点；并在浦东先行先试服务贸易开放示范区，依托浦东“三港”(洋山深水港、外高桥港、浦东空港)“三区”(洋山保税港区、外高桥保税区、浦东机场综合保税区)形成口岸集散功能载体。

根据规划，上海预期“十二五”期间进出口总额5400亿美元，关区进出口总额1.1万亿美元，离岸服务外包总量规模45亿美元，在贸易便利化方面基本实现信息数据共享，推进“一次录入、同时申报”，推进货物贸易和服务贸易全过程贸易便利化。

聚焦 FOCUS 节能与新能源汽车产业动向

# 节能与新能源汽车发展 重在电池突破

证券时报记者 张达

寿命、降低成本外，安全性问题也不容忽视。

动力电池是整个新能源汽车技术研发核心中的核心。中国汽车工程学会副秘书长张进华日前表示，《节能与新能源汽车产业发展规划》中重点提出了要实施电池突破计划。对此，业内专家对当前我国车用动力电池领域存在的问题给出了建议。他们认为，安全性问题严重制约了动力电池发展和比能量提升，应加强研究。另外，除了锂电池，氢能和燃料电池关键技术水平也不容忽视。

## 安全性制约动力电池发展

在对新能源汽车电池技术的研发中，除了提高锂离子电池性能和

防热失控和防燃烧的安全性新技术是解决电池安全性问题的可行途径。

据张进华介绍，在《节能与新能源汽车产业发展规划》中，重点提出了要实施电池突破计划。通过政策引导和市场推动，培育一批具有持续创新能力的电池生产企业，力争形成2至3家产销规模超过200亿瓦时、具有电池关键材料研发和生产能力的动力电池龙头企业，分别形成2至3家锂离子动力电池正负极材料、隔膜、电解质等关键材料骨干生产企业。

## 氢能和燃料电池定位亟待明确

我国已把新能源汽车确立为战略性新兴产业，但氢能和新能源产业、燃料电池汽车在新能源汽车产业

业中的定位仍只是一个未来发展的模糊概念。

对此，同济大学汽车学院新能源汽车工程中心教授王哲认为，这不利于对企业的研发和生产投入进行正确引导，也无法带动社会力量参与。氢能和燃料电池发展战略缺失，将直接影响我国氢能和燃料电池的发展速度。

据了解，我国在氢能和燃料电池的一些关键技术上与国际先进水平仍有差距。如我国作为公交车示范运营的燃料电池客车，运行寿命目前还未超过3000小时，而美国UTC研制的城市客车用燃料电池发动机系统寿命已经在道路试验条件下超过5000小时；我国的燃料电池发动机初步实现了燃料电池系统低温储存与启动，但

仍未达到零下30摄氏度的国际先进指标。另外，我国燃料电池汽车已经通过奥运、世博等重大活动平台开展了示范应用，但是与国外相比，缺乏长效的应用推广机制。在加氢站的规划、建设与运行方面与国外相比也存在一定的差距。

王哲建议，应尽快研究制定国家氢能和燃料电池发展战略，明确国家氢能和燃料电池发展的战略定位、技术路线和发展目标，充分发挥政策对氢能源和燃料电池产业发展的引导作用，引导社会力量投入。同时，应参照“十城千辆”节能与新能源汽车示范推广试点方式，选择有条件的试点城市，建立国家氢能和燃料电池综合示范区，以示范带应用，促进技术成果产业化。

# 锂电产业向中国转移趋势明显

证券时报记者 李强

记者从赛迪创新投资顾问公司日前发布的《中国锂离子产业地图白皮书(2011)》获悉，未来几年，锂离子电池产业在全球范围内向我国转移趋势将越来越明显。《白皮书》显示，2010年，我国锂离子电池市场规模达到276.1亿元，较2009年增长37.9%。

从全球锂离子电池产业区域分布来看，日本、中国和韩国占据全球锂离子电池产量的90%以上。赛迪创新投资顾问吴辉表示，2000年以前，80%以上的锂离子电池产自日本。在中国优良的投资环境和相对低廉的人工成本的作用下，全球锂离子电池制造中心正向中国大陆转移。

据了解，近年来，日本、韩国和中国台湾厂商纷纷在中国大陆设厂，2010年中国锂离子电池产量占全球的30%以上，并呈现出逐年增加的趋势。

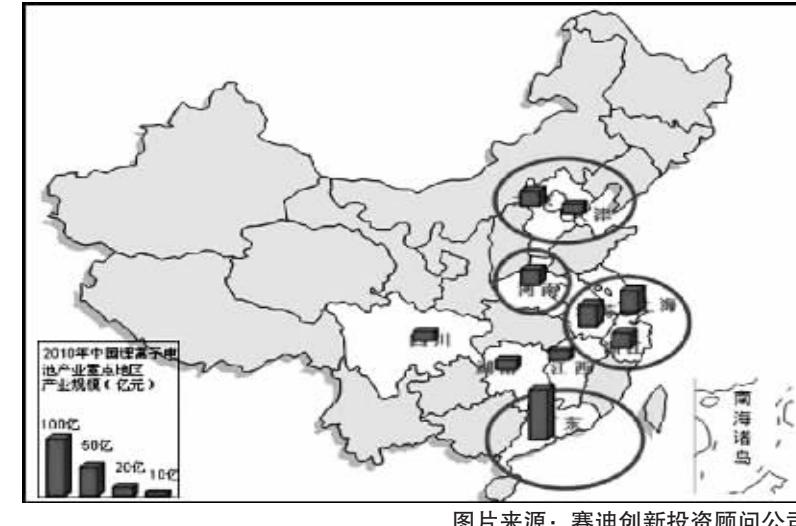
从国内布局来看，锂电池产业高度集中在珠三角、长三角和京津唐地区。据统计，去年，三个地区的产值分别达到了96.7亿元、74.8亿元、45.6亿元。此外，由于锂离子电池的产业链向上游延伸到了锂

矿资源，因此以江西宜春、四川阿坝、青海和西藏等为代表的中西部锂矿资源丰富的地区具备了发展锂离子电池产业得天独厚的条件，纷纷提出了适合于自身的产业发展思路。

吴辉认为，锂离子电池的发展方向在于汽车动力电池，因此，锂离子电池相关产业链各方多采取合资合作的方式共同发展锂离子动力电池产业链。其中，最典型的模式为“汽车整车厂+锂离子电池厂商”和“汽车零部件厂商+锂离子电池

厂商”两种，其优势除了能分散风险外，更重要的是整合产业链上下游优势，减少交易成本，从而形成协同效应。

此前消息人士透露，即将出台的《节能与新能源汽车产业发展规划》提出，从2011到2020年的10年间，中央财政预计将投入1000亿元用于扶持新能源汽车产业。锂离子电池作为新能源、新材料和新能源汽车三大产业中的重点交叉产业，更是新能源汽车的心脏，将会是新能源汽车产业化发展的最大受益者。



图片来源：赛迪创新投资顾问公司

# 锂想之路并非坦途

证券时报记者 李强

尽管从各大媒体的报道及相关上市公司的业绩表现来看，我国锂电池行业似乎进入了发展快车道，各大制造企业摩拳擦掌，准备乘着新能源汽车的“东风”大干一场，但证券时报记者在与一些企业的交流中发现，我们的“锂”想之路并非坦途。

首先，在新能源汽车产业化之前，锂电池发展极有可能陷入搞生产一哄而上、最终需求惨淡的尴尬局面。众所周知，我国新能源汽车目前还处于初级发展阶段，到底何时才能实现产能释放尚是一个未知数。在这样的背景下，单凭热情和理念，根本不足以把这个产业真正做大做强。俗话说，“心急吃不了热豆腐”，如果我国锂电池产业进入高铁式大跃进发展模式，其后果将非但不能推进节能减排，反而会造成产能闲置甚至是环境的破坏。

其次，国内锂电池生产企业大都是小型的民营企业，从电解液的

生产、正负极材料的生产到隔膜材料的生产，再到电源管理器件的生产，都有相对较大的技术壁垒，而目前来看，“各自为战”的现象非常普遍，这就导致了产业链条拉得过长，难以保证电池的质量、安全以及使用寿命。

再次，从废物处理的角度来看，目前国内锂电池的电解液主要成分是六氟磷酸锂，这种物质的处理和循环利用将是摆在我们面前的一大难题，它的污染性比干电池的污染性要高出若干倍，如果处理不好，将对地区的水源、生态系统造成不可估量的破坏。

最后，从技术创新、技术标准、人才结构以及资金投入上来看，我国很多电池生产企业跟国外企业还有比较大的差距。多氟多(002407)董事长李世江曾对记者坦言，虽然在国内，我们很多技术标准已经上升为国家标准，但是跟国际相比，我们还要用好几年的时间去追赶，国内方面的研发人才和研究经费实在太少了，未来之路还很漫长。

# 郭孔辉：电动车发展应优先低端小型产品

证券时报记者 李强

的尴尬局面。

事实上，在去年国务院发展研究中心发布的《发展纯电动车宜从低速车起步》报告中也已得出结论：当前我国新能源汽车战略着眼于发展中高端新能源汽车，主要是面向大中城市的电动汽车，但由于购置成本偏高、城市充电设施滞后等原因很难推广。

据统计，在我国，中高档电动汽车的市场价普遍偏高，一般都在20万元左右，补贴后也在15万元上下。这对一般收入的家庭用户来说，是一笔不小的开支，中高档电动汽车市场推广难度很大。”郭孔辉对记者说。

郭孔辉认为，发展电动车的主要瓶颈就是电池，而目前我国新能源电池产业相对滞后，如果发展中高端电动汽车，那么就需要功率更强、质量和体积更大的蓄电池，这就增加了车身重量，而重量的增加又会要求更为巨大的能源系统，如此势必会陷入一种恶性的循环之中。

而我国目前的新能源汽车政策恰恰存在这方面的误导——鼓励发展中高端电动汽车，抑制低端的小型电动汽车，电动车电池装得越多越好。对此，郭孔辉表示，鼓励多装电池，难免会给质量低劣的电池可乘之机，浪费现象会越来越严重，最终背离产业发展的初衷，造成了市场欢迎的电动车政府不允许，政府鼓励的电动车市场不欢迎。

对此，北汽新能源汽车有限公司工程师廖越峰也有同感，他表示，如果没有政府补贴，中高端电动汽车的价格确实不是一般家庭所能承受的。

从目前市场情况来看，我国广大农村适合低端电动车产品，老百姓也买得起，现在小型电动车售价为5至6万元，有的甚至还不到3万元，运行成本是同级别的燃油车的1/4。”郭孔辉表示，“对于电动汽车发展，我们的基本思路应该是市场引导、低端切入、以小促大、多层次发展。只有从低端做起，电动汽车才能真正走进千家万户。”

光大证券分析师周励谦也认为，

小型纯电动车、PHEV(插电式混合电动车)将成为新能源汽车市场主流车型。他预测，今年年底全国范围内将有18个城市率先建设小型电动汽车充电站，全国充电桩规模将达到4.35万个，总市场容量将达到25亿元。

小型电动汽车发展“只欠东风”。郭孔辉指出，通过在山东、浙江等地调研发现，率先在广阔的中小城市和农村地区占领低端市场，大规模发展低速纯电动汽车，无论从消费市场的成熟度，还是从使用的便利性、技术的使用性和污染的可控性看，条件都已具备，唯一欠缺的就是相关部门的一纸“准生证”。

## 北京明年新能源汽车补贴最高可达12万/台

北汽新能源汽车有限公司总工程师廖越峰昨日在接受证券时报记者采访时表示，根据规划，2012年，北京将有3万台新能源汽车投入运行，政府对每台新能源汽车的最高补贴可达12万元。

廖越峰认为，新能源汽车是战略性新兴产业，在未来一段时期内，消费者一般把新能源汽车作为家庭用的备用车型，不可能会花费大价钱去购买，因此，政府的补贴是必需的。有了补贴，生产企业的积极性和利润才有保障。

今年4月，由北京汽车行业协会提出的《北京汽车产业“十二五”发展规划》已通过北京市经济和信息化委员会的审核并发布。规划提出，到2015年，北京的纯电动汽车将主要以轻便的家庭乘用车为主，保有量将达到10万台的规模。

廖越峰透露，北汽新能源汽车估计明年的产值将达到1万台，占整个北京市新能源汽车总量的1/3，目前正在加紧产业化的进程，保守估计，明年北汽新能源汽车将量产，最高投入接近40亿元人民币，北汽还将打造包括新能源汽车电机、电池、控制系统等在内的完整产业链。

(李强)

# 环保产业投融资进入黄金期

证券时报记者 李强

日前由赛迪创新投资顾问公司发布的《中国环保产业地图白皮书(2011)》显示，“十二五”期间，我国环保产业投资将继续增长，按照投资比例估算，“十二五”期间环保产业投资额占到GDP的1.5%，投资总额将达到3.1万亿元，较“十一五”期间投资额翻一番以上。分析认为，我国环保产业进入了投

融资的黄金期，其中，以锂电池、太阳能、核能为代表的新型能源的开发和投融资将是重中之重。

从投融资上看，东部地区凭借其良好的经济实力、投资能力、外贸优势，在环保技术研发、环保项目设计和咨询、环保企业投融资服务等高端领域处于领先地位，而中西部地区环保产业发展滞后且速度较慢，基本停留在环保装备制造业领域，投融资明显落后。

调查显示，长三角地区环保产业基础最为良好，目前已初步形成了以宜兴、常州、苏州、南京、上海等城市为核心的环保产业集群；环渤海地区在人力资源、技术开发转化方面优势明显。北京、天津分别为我国北方环保技术开发转化中心和国家北方环保科技产业基地；山东、辽宁环保产业基础雄厚，资源综合利用、环保装备和技术方面优势开始逐渐显现出来。