# 北京今起提高机动车排放标准

## 销售商称对汽车销售影响有限

□本报记者 张怡

北京市环保局表示，自2月1日起，相当于“欧Ⅴ”标准的“京Ⅴ”机动车排放标准将率先在北京开始实施。作为空气污染源之一的机动车排污，有望得到一定控制。

业内人士表示，尽管排放标准提高，但由于汽车保有量继续增长，污染排放总量仍在提升。有车企表示，每一次排放标准的提升，都会导致成本的大幅提升。

### 车辆猛增排污大增

造成雾霾天气的原因众多，机动车污染排放是其中之一。环保部机动车排污监控中心主任汤大钢表示，当前的气候情况，造成污染物难以有效扩散并且持续积聚，于是呈现出连续雾霾天气。不过，污染物的来源十分广泛，包括城市周边的重工业、城市大范围供暖、城市机动车尾气等多方面。

就机动车排放，汤大钢认为，排放标准实际上已经高于其他发展中国家。但汽车数量在前几年猛增以及城镇布局过于集中，造成机动车污染整体上升的状况。

对比中美的情况，中美汽车使用强度不同，整体排放量增减趋势也不相同。汤大钢表示，美国千人汽车保有量较高，行驶距离较远，每年汽车消耗大概4亿吨汽油；中国千人汽车保有量较低，不过城镇建设集中，每年汽车消耗大概8000万吨汽油。汽油消耗量差距悬殊。不过，美国汽车保有量基本饱和，汽车市场基本不再增长。但中国自2009年以来汽车保有量快速增长，汽油消耗量增速也很快。在排放标准不断升级的背景下，美国的机动车排放量整体趋于下降，而中国的排放量仍在不断增加。

当前的雾霾天气，除了与各种污染源有关，还与城镇结构关系密切。他举例，美国城市布局比较分散，地广人稀。中国城市集中，如果天气没风，容易造成局部污染难以扩散。

在这种背景下，汤大钢认为，在条件具备的情况下，应尽早实施最先进的排放标准，更好地控制机动车污染。

就当前而言，在机动车污染防控方面，减少用车频率是比较有效的措施。北京北辰亚运村汽车交易市场中心副总经理颜景辉认为，相对于汽车保有量，汽车开动率对环境的影响更大。数据显示，北京这样的一线城市千人汽车保有量大约在260辆，汽车开动率达到80%以上；日本的汽车千人保有量在700辆，不过开动率只有48%。

汤大钢也表示，遇到严重的天气情况时，有必要对车辆使用率、供暖温度等进行控制，以减少污染物积聚。其中，对公交车实施分时段精细化管理，有助于节能减排。

### 汽车销售所受影响不大

颜景辉表示，目前雾霾天气对百姓购车影响较小，污染如果引发政策调整才会影响汽车的购买。部分消费者可能会出于环保社会责任，自动减少用车频率。

京五标准的实施对汽车销售的影响也有限。颜景辉表示，按照惯例，新的排放标准实施会导致春节前后国四车清库存促销。目前看来整体影响较小，这主要由于目前合资品牌汽车从2012年第四季度开始基本上就生产符合京五标准的产品，国四车的库存量也不是很大。但自主品牌京五车还较少，国四车的库存较多。不过，这些车40%销往外地，对销量的影响也不大。

不过，排放标准的提升将影响到汽车企业的成本。东风汽车相关人士对中国证券报记者表示，每一次排放标准的升级换代，都会带来成本的大幅提升。这些成本最终会表现为产品价格的提升。当前公司产品完全符合国四排放标准，对于生产京Ⅴ标准产品公司已做好准备，更高等级排放标准的产品还在研究阶段。

对于北京汽车市场，颜景辉表示，由于限购、老旧车淘汰更新补贴办法政策的延续，2013年预计保持2012年汽车市场走势，全年汽车销售量同比增长5%左右。

新华社图片

2013年部分地区油品升级计划时间表

| 升级时间 | 地区 | 质量标准 | 硫含量（ppm） |
|---|---|---|---|
| 2013年1月1日 | 江苏沿江7市 | 苏Ⅳ汽油 | 50 |
| 2013年1月1日 | 浙江 | 国Ⅳ柴油 | 50 |
| 2013年4月1日 | 海南 | 国Ⅳ汽油/柴油 | 50 |
| 2013年7月1日 | 浙江 | 国Ⅳ汽油 | 50 |
| 2013年12月31日 | 全国 | 国Ⅳ汽油 | 50 |

资料来源：大宗商品平台金银岛

# 专家认为油品升级阻力在于利益分配问题

□本报记者 汪珺

油品升级会否为持续的雾霾天“拨云见日”？2月1日起，北京市正式开始实施机动车排放地方新标准（简称“京五”），成为目前我国清洁标准最高的油品。尽管如此，目前在我国各地实行的油品标准仍有着不同“版本”，且大多滞后于国家要求的排放标准。

有测算认为，若要将车用汽柴油全部由国三升级为国四，仅三大油的投入就达500亿元之多。油品升级的百亿成本究竟应由谁来埋单？业内人士认为，或应从终端成品油定价机制改革上入手，利用市场机制化解成本上升之难题，政府、企业和消费者都应有所担当。

### 各地步调不一

“京五相当于欧五，比国四标准稍高一些。其实去年北京就开始推行京五标准的汽油了，但执行情况并不好，因为许多车仍然执行的是京四标准。”金银岛分析师董丽珠告诉中国证券报记者，通常情况下，都是油品先升级，随后车的排放标准再升级。

据了解，根据国家政策，从2013年起，我国车用汽油都将逐步置换至国四标准，过渡期至年底12月31日；2013年7月起，国内流通的国标柴油需全部升级到国四标准。

但从现实情况上看，目前各地汽柴油标准不一，且多滞后于国家的排放标准。卓创资讯提供的资料显示，北京地区自2012年5月底开始全面升级为京五标准汽油，也是目前我国最高标准的清洁油品。其次是上海、广州、南京及江苏沿江七市正普遍供应的国四标准汽油，全国大部分地区广泛使用的仍是国三标准汽油。

较之汽油，柴油质量升级则更为缓慢。据卓创资讯了解，目前我国各地区仍是国二及国三柴油并存，以国三为主，仅北京、上海地区供应国四标准柴油。

“尽管北京从去年起便开始推行京五汽柴油标准，但截至目前，无论炼厂出厂价还是零售直批价格仍按照京四标准执行。2008年推行京四标准时，价格的过渡期也有将近一年时间。”安迅思息旺能源认为，若国家不上调国内汽柴油零售价格，出于经济效益考虑，油品质量升级的时间往往会有所拖延。

### 利益分配成阻力

据了解，不同级别国标的主要差别在于硫含量，因此油品升级的关键在于脱硫。从国二到国三再到国四，脱硫工艺的加工成本不断增加。油品质量每一次升级，炼厂都需要不菲的成本投入。

“根据调研和分析，三大石油炼化企业若将车用汽柴油全部由国三升级为国四，其投入要达到500亿元之多。”卓创资讯分析师王能称。

“国家对于油品升级没有相应的减税及补贴政策，巨额成本得不到转嫁，自然就抑制了炼油企业主动进行油品质量升级的积极性。此外，作为炼油原料的原油质量呈现劣质化趋势，以及技术方面的瓶颈均对油品升级起到一定的阻碍作用。”王能表示。

中石油相关人士也对中国证券报记者坦陈，由于油品升级涉及到企业成本上升，因此，完全升级到位“还需要一个过程”。

中国石油大学工商管理学院副院长董秀成认为，油品升级技术上已没有问题，主要阻力还在于“利益分配”。油品升级导致油企成本上升，而成品油零售价格受到控制，加之近两年炼油行业整体亏损严重，炼油企业尤其是中小炼厂的动力尤显不足。

他认为，目前我国的油品标准“在逐步提升，但进程缓慢”。国家可以给油品升级一个缓冲时间，但到时间后就应该彻底执行，不能因有阻力而一拖再拖。他同时强调，应通过价格改革如成品油零售价格市场化来化解油企成本上升的压力，国家也可以通过降税等方式减轻企业的成本压力，“国家、企业、消费者都承担一些。”

■ 记者观察

# 新能源汽车发展要“瞻前顾后”

□本报记者 郭宏

频繁的雾霾天气使环保问题成为关注的焦点，新能源汽车有望加速推进。作为产业链中的重要组成部分，动力电池发展在提高性能的同时，回收与再利用模式的探索不可忽视。

中通客车日前公告，公司插电式混合动力与纯电动商用车技术开发项目，获得奖励资金总额8000万元，其中第一笔预拨款为3200万元。业内预计，其他相关上市公司也将陆续收到补贴。随着补贴资金逐步到位，新能源汽车技术研发和产业化有望加速推进。

事实上，电动汽车规模应用已开始显现端倪。以荣威E50纯电动汽车为例，根据有关规定，纯电动乘用车每辆最高可获中央补贴6万元；在国家补贴的基础上，上海还拟对满足条件的新能源汽车将给予2000元/千瓦时的补贴，纯电动汽车最高补贴可达4万元/辆。目前荣威E50市场指导价为23.49万元，在享受国家和上海市政府两级补贴后，终端售价仅12.8万元，与同级别传统汽车价格已非常接近。再考虑到新能源汽车还可免费获得上海市专属私车牌照，这已让不少购车者怦然心动。今年1月，上海市私车牌照拍牌价已达7.5万元，二手车牌突破8万元大关。

根据《节能与新能源汽车产业发展规划》，到2015年，纯电动汽车和插电式混合动力汽车累计产销量力争达到50万辆；到2020年，纯电动汽车和插电式混合动力汽车生产能力达200万辆、累计产销量超过500万辆。鉴于最近严重的空气污染，国家可能进一步加大对新能源汽车的政策支持。一旦电动汽车市场规模化启动，将给动力电池市场带来爆发式增长。

目前动力电池研究主要集中在提高性能方面，回收利用环节严重脱节。尽管锂离子电池不含汞、镉、铅等毒害大的重金属元素，但其正负极材料、电解质溶液等物质对环境还是有很大影响。及早着手研究动力电池回收，也可避免陷入“锂金属峰值”陷阱。有研究机构预测，随着电动车辆需求增加，需求全面攀升，到2017年锂将供不应求。

建立动力电池梯级利用和回收管理体系或许是一种可行的选择。据了解，动力锂电池使用寿命约20年，但用于汽车动力只有3-5年。因容量衰减至初始容量的80%以下时，续航里程会明显减小。但对于储能系统来说，这些电池仍具有较大的使用价值。

容量低于80%的电池可继续用于电网储能，或作为电动场地车等低速车的动力源。从储能设备或低速电动车上二次淘汰下来的电池，可能还有其他三次、四次利用。梯次利用可让动力电池价值得到充分发挥，从而达到降低电池在汽车使用阶段的成本，推动电动汽车提前普及。电池价格偏高是目前限制电动汽车推广的重要因素之一。

不过，最终电池还是要被回收。回收电池技术路线比较复杂，首先要对废锂电池进行预处理，包括放电、拆解、粉碎、分选；拆解后的塑料及铁外壳回收；分选后的电极材料进行碱浸出、酸浸出、除杂后进行萃取。尽管目前动力电池回收的经济性不高，随着应用规模扩大，资源逐渐枯竭，回收利用环节将显示出极大价值。或许未来推动行业竞争的主要场所不再是锂资源开采，而是回收。

动力电池回收与利用涉及面广。鉴于其特殊性和复杂性，在新能源汽车发展初期，就应该从顶层考虑设立回收利用体系，制造业系统集成能力以及商业运维模式需要整体提升。

目前欧美相关厂商正在大力推进动力电池回收利用研究，为大规模商业回收进行技术储备。例如，比利时优美科公司开发超高温技术，处理废旧锂电池。丰田汽车公司与优美科合作，拟对两款丰田汽车的锂离子电池进行回收。美国Toxco公司在液氮环境下低温冷冻电池使其材料的化学性质变得不活泼，然后拆解电池分离其中的材料。甚至还没有动力电池制造商的德国，也在着手研究回收网络体系建设。

《节能与新能源汽车产业发展规划》明确提出，要制定动力电池回收利用管理办法，设定动力电池回收及再生企业准入条件。然而，目前动力电池回收工作与新能源汽车发展不匹配，回收市场还未成形。2008年奥运会期间北京投入的50辆纯电动大客车电池已近报废期，如何处理替换下来的电池已摆在面前。动力电池回收利用应逐步提上日程。

南海发展

# 固废业务成业绩主要增长点

□本报记者 郭力方 傅豪

在近日举办的第六届固废战略论坛上，南海发展董事、总经理金铎表示，目前公司供水和污水处理业务收入占比达80%以上。去年以来公司加大力度进军固废处理行业，固废业务将成为公司未来主要增长点。

据公开资料，2011年公司供水、污水、固废三项业务收入占比分别为65%、15%、20%。近10年公司营业收入、净利润复合增长率分别为13%和9%；近3年分别达到21%和15%。

金铎介绍，公司为广东省佛山市南海区唯一固废运营商，通过南海绿电（100%控股）从事垃圾转运、焚烧发电、污泥处理等业务。“十二五”期间广东生活垃圾无害化处理及收运设施总投资370.2亿元，其中焚烧发电项目投资222.8亿元。2015年焚烧处理能力占无害化处理比例由2010年34%提高到65%，远高于全国35%的平均水平。

据了解，目前南海发展拥有两个垃圾焚烧电厂。南海垃圾焚烧发电一厂处理能力为400吨/日，二厂处理能力为1500吨/日。由于建设年代较早，一厂实际处理能力不足300吨，公司正对一厂进行异地扩建，采取BOT方式处理规模1500吨/日。

金铎介绍，公司还负责南海区十个镇街生活垃圾压缩转运业务，以配套垃圾焚烧项目。2012年有转运站8个，2013年计划建设2个，新增产能800吨/日，垃圾转运能力从2800吨/日增长至3600吨/日。

此外，公司拟对南海发展大厦投资方案进行调整，含地价在内总投资估算从原来预估的不超过8亿元调整为9.49亿元。公司表示，项目用地在广东省金融高新区，商业价值有较大提升空间，项目建成后物业50%可分拆出售，为项目盈利创造了有利条件。

内需市场给力

# 今年纺织工业运行将“前稳后高”

□本报记者 张洁

31日，中国纺织工业联合会发布最新经济运行情况，2012年规模以上纺织企业工业总产值达到57810亿元，同比增长12.3%，预计去年全年利润总额同比增长4.7%。

中国纺织工业联合会副会长高勇指出，内需对行业发展的首要驱动作用更加突出，全年规模以上企业内销产值同比增长12.3%。

随我国城乡居民收入继续增加，城镇化建设推行，内需市场将继续保持较快增长，且增速有所提升，带动纺织行业产销今年较2012年有所加速，预计全年行业经济运行将呈现前稳后高走势。

对于纺织出口市场，高勇说，今年国际市场并不具备显著好转的条件，但并不会恶化，纺织行业出口形势有望保持相对稳定。

此外，高勇还指出，由于内在动力增强与外部环境倒逼同时作用，促使纺织产业结构调整继续深化，行业继续进步促进生产效率提升。

去年全年仅赚15.8亿元

# 钢协会员企业去年四季度大幅扭亏

## 矿价上涨吞噬钢企利润

□本报记者 钟志敏

中国证券报记者31日从中钢协了解到，由于四季度实现扭亏，去年钢协会员企业仅实现利润15.81亿元，同比下降98.22%。中钢协表示，市场需求不足，产能过大，钢价大跌，使钢铁行业陷入极度困难。同时，矿商操纵矿价吞噬了钢铁行业微薄的利润。地方政府超前征税也加重了钢企负担。

### 去年四季度扭亏为盈

中钢协数据显示，2012年，会员钢铁企业累计实现销售收入35441.1亿元，同比下降4.31%；实现利税740.89亿元，同比下降54.33%，实现利润15.81亿元，同比下降98.22%。累计亏损企业达23家，同比增加15家，亏损面28.75%，亏损企业亏损额289.24亿元，同比增长7.39倍。

值得注意的是，根据中钢协数据，前三季度大中型钢铁企业共计亏损55.28亿元，这意味着第四季度实现了大幅扭亏。中钢协副秘书长屈秀丽表示，去年7、8月份是最困难的时期，从9月下旬开始，由于钢材价格开始回升，四季度经营有所好转，实现扭亏为盈。今年来看，目前企业反映经营形势严峻。

数据还显示，2012年，全国粗钢产量71654万吨，同比增长3.1%，与2011年相比增速回落5.8%。其中，钢协会员企业生产粗钢58905万吨，同比下降0.6%；其他企业生产粗钢12749万吨，同比增长24.8%。

虽然从数据上看，2012年全年粗钢产量同比增速已经下降。不过实际上，去年前三季度，全国粗钢产量同比增幅仅为1.7%，较上年同期回落了9个百分点。如此算来，四季度粗钢产量增速已有所抬头。

总体来看，产能过剩依然是困扰我国钢铁业前行的最大阻碍。数据显示，2012年，全国钢铁行业固定资产投资6584亿元，同比增长2.97%。其中黑色金属冶炼及压延加工业投资额5055亿元，同比下降2%。中钢协表示，虽然冶炼及压延加工业投资总额比2011年略有下降，但5055亿元的投资总额仍然庞大，形成的新增产能势必加大当前产能过剩的压力。

### 矿价涨幅远超钢价

“去年钢材价格长时间处于低位，只要钢材价格稍有上涨，进口铁矿石便立即跟涨，且涨幅远高于钢材价格。”中钢协副会长兼秘书长张长富表示。

以去年10月份为例，钢铁协会钢材价格指数环比仅上涨2.9%，但同期进口铁矿石订货价格比最低时（9月份第三周）上涨15.9%。钢材价格与进口铁矿石价格涨跌不同步，且进口铁矿石价格涨幅远高于钢材价格，吞噬了钢铁企业微薄的利润。钢铁企业采购进口铁矿石成为高风险游戏，许多企业因为没有“踩准点”而陷入亏损。

进入2013年，进口矿石又上演了一波疯狂涨价行情。中钢协认为，这轮上涨由人为拉高价格造成。

中钢协表示，从去年12月下旬至今年1月中旬短短20天时间，进口铁矿石价格由115美元/吨，上涨至159美元/吨，涨幅高达38%。按每吨钢生产需1.6吨铁矿石计算，相当于吨钢成本上涨422元。同期国内市场钢材价格仅上涨106元/吨左右。而相应的这段时间钢产量没有增长，进口铁矿石也没有增加。进口铁矿石价格暴涨，其根本原因不是供求关系发生大的变化。

“有的矿石供应商为抬高矿价十分露骨。1月16日矿价开始下探，某大矿商甚至逆向高价购入矿石提高价格。”张长富称。

此外，中钢协强调，高额税负以及地方不合理收费，进一步加重了企业负担。一些地方为保证税收向企业超前征税，致使本来微利的钢铁企业更加困难。据屈秀丽介绍，去年钢企应缴纳税899.64亿元，实际却缴纳了980.18亿元。

# 去年亏损超10亿元钢企达6家

□本报记者 钟志敏

据同花顺数据统计，截至1月31日两市共有28家上市钢企发布2012年业绩预告或快报，其中23家预亏或预减，占比逾8成。与往年个别钢企出现巨亏相比，去年亏损额高企的大型钢企明显增多，亏损额超过10亿元的钢企已有6家。

鞍钢股份1月31日发布业绩预报，预计净利润亏损416000万元左右，成为钢铁上市公司亏损最大的企业。其原因是受宏观经济下滑、市场需求不足、钢铁产能过剩突出以及钢材同质化竞争激烈等因素影响，2012年钢材产品价格大幅下跌，造成公司2012年度效益严重下滑，前三个季度亏损严重。

同一天发布业绩预告的还有山东钢铁和马钢股份，分别亏损35.7亿元和37.2亿元。亏损原因都和鞍钢股份相似。而此前韶钢松山、华菱钢铁、新钢股份也分别发布公告，分别预亏18亿元、31亿至33亿元、9.5亿至10.5亿元。

此外，虽然一些上市钢企称2012年实现盈利，但都不是因为主营业务盈利。以重庆钢铁为例，2011年公司亏损14.71亿元。而公司1月20日发布业绩预告，预计2012年将实现扭亏为盈，净利润为1亿元左右。公告称，2012年，受宏观经济形势影响，钢铁行业经营环境恶化，钢材市场持续低迷，公司产品销售价格大幅下跌，之所以能盈利是因为重庆钢铁去年底获得20亿元环保搬迁政府补贴。

宝钢股份则依赖剥离资产。宝钢股份此前公布的业绩快报显示，2012年实现营业总收入1914.73亿元，同比下降14.08%；归属于上市公司股东的净利润103.05亿元，同比增长39.98%。宝钢股份净利润大幅增加的原因，是因为去年上半年将长期亏损的不锈钢、特钢事业部相关资产转让给大股东宝钢集团，由此获得95.8亿元收益。