

新能源上网电价政策出炉

三类项目中央财政零补贴 按煤电基准价并网

6月11日,国家发改委发布《关于2021年新能源上网电价政策有关事项的通知》(简称《通知》),就2021年新能源上网电价作出有关指导。《通知》提出,2021年起对新备案集中式光伏电站、工商业分布式光伏项目和新核准陆上风电项目,中央财政不再补贴,实行平价上网;2021年起,新备案集中式光伏电站、工商业分布式光伏项目和新核准陆上风电项目不再通过竞争性方式形成具体上网电价,直接按当地燃煤发电基准价平价上网,也可自愿通过参与市场化交易形成上网电价,以更好体现光伏发电、风电的绿色电力价值。

分析人士指出,这释放出清晰强烈的价格信号,有利于调动各方面投资积极性,推动风电、光伏发电产业加快发展,促进以新能源为主体的新型电力系统建设,助力实现碳达峰、碳中和目标。

●本报记者 刘杨

5月新能源汽车产销刷新历史纪录

●本报记者 崔小粟

6月11日,中国汽车工业协会(简称“中汽协”)数据显示,5月,汽车产销分别达204万辆和212.8万辆,环比下降8.7%和5.5%,同比下降6.8%和3.1%。其中,商用车降幅明显高于乘用车。5月,新能源汽车产销均为21.7万辆,环比增长0.5%和5.4%,同比增长1.5倍和1.6倍。

商用车降幅高于乘用车

1-5月,汽车产销1062.6万辆和1087.5万辆,同比增长36.4%和36.6%,增速比1-4月回落17个百分点和15.2个百分点。

分车型来看,在去年基数快速增长的背景下,乘用车增长压力明显增加,产销已呈现小幅下降,但豪车仍呈现增长;与2019年同期相比,乘用车销量增幅较上月也有所回落,反映出疫情之后的汽车消费已基本恢复正常水平。

5月,乘用车产销161.7万辆和164.6万辆,环比下降5.7%和3.4%,同比下降2.7%和1.7%。在乘用车主要品种中,与上月相比,基本型乘用车(轿车)产销呈小幅增长,交叉型乘用车产量略增,销量有所下降,其他两大类乘用车品种产销均呈下降;与上年同期相比,基本型乘用车(轿车)和多功能乘用车(MPV)产量略降,销量微增,交叉型乘用车产量呈较快增长,销量略有下降,运动型多用途乘用车(SUV)产销均呈小幅下降。

1-5月,乘用车产销828.5万辆和843.7万辆,同比增长39.1%和38.1%。在乘用车主要品种中,与上年同期相比,四大类乘用车品种产销继续保持较快增长。

“虽然5月出现小幅下滑,但下滑原因并不来源于市场。5月乘用车下滑主要原因是供给端不足。受到芯片短缺的影响,自主品牌、外资品牌生产节奏均出现放缓,大部分车企减产。其中,二季度芯片供应最为紧张,下半年将有所缓解。”中汽协副秘书长陈士华表示。

在商用车中占据主导地位的货车受国六标准切换临近的影响,产量同比降幅明显。5月,商用车产销42.4万辆和48.2万辆,环比下降18.6%和12.1%,同比下降19.7%和7.4%。在商用车主要品种中,与上月相比,客车产销略有下降,货车降幅较为明显;与上年同期相比,客车产销保持较快增长,货车产销均呈下降。

5月,在货车细分品种中,与上月相比,中型货车和微型货车销量有所增长,产量呈一定下降,其他货车品种产销均呈下降;与上年同期相比,中型货车销量呈较快增长,产量明显下降,其他三大类货车品种产销均呈下降。在客车细分品种中,与上月相比,轻型客车产销有所下降,其他两大类客车品种均呈增长,中型客车增速更为明显;与上年同期相比,中型和轻型客车产销呈快速增长,大型客车有所下降。

1-5月,商用车产销234.1万辆和243.8万辆,同比增长27.8%和31.9%。在商用车主要品种中,与上年同期相比,客车和货车产销继续保持较快增长,增速比1-4月均呈回落。

1-5月,在货车主要品种中,与上年同期相比,微型货车产量略有下降,销量小幅增长,其他三大类货车品种产销保持较快增长。在客车主要品种中,与上年同期相比,大型客车产销均呈小幅下降,中型和轻型客车保持较快增长。

新能源汽车依旧火爆

新能源汽车继续呈现良好发展态势,继续刷新当月产销历史纪录。在新能源汽车主要品种中,与上月相比,插电式混合动力汽车产销保持增长,纯电动汽车产量略有下降,销量小幅增长;与上年同期相比,纯电动和插电式混合动力汽车产销继续保持快速增长。

1-5月,新能源汽车产销双双超过90万辆,分别达到96.7万辆和95.0万辆,同比均增长2.2倍。在新能源汽车主要品种中,与上年同期相比,纯电动汽车和插电式混合动力汽车产销继续保持高速增长。

1-5月,汽车销量排名前十位企业共销售944.5万辆,占汽车销售总量的86.8%。在汽车销量排名前十位企业中,与上年同期相比,十家企业销量继续保持较快增长,奇瑞、长城和长安增速依然最为明显。

5月,汽车企业出口15.1万辆,环比下降0.2%,同比增长2.1倍。5月出口继续刷新当月历史纪录。分车型看,乘用车出口11.5万辆,环比下降1.4%,同比增长2.3倍;商用车出口3.6万辆,环比增长3.9%,同比增长1.6倍。1-5月,汽车企业出口67万辆,同比增长1.1倍。分车型看,乘用车出口51.1万辆,同比增长1.1倍;商用车出口15.8万辆,同比增长1倍。

调动各方投资积极性

价格是引导资源配置的灵敏信号。近年来,国家发改委逐步建立并完善上网电价政策,对促进风电、光伏发电产业持续健康发展发挥了重要作用。国家发改委数据显示,截至2020年底,我国风电、光伏发电装机达到约5.3亿千瓦,是10年前的18倍。

国家发改委有关负责人对记者表示,随着产业技术进步、效率提升,近年来新建光伏发电、风电项目成本不断下降,当前已经具备

平价上网条件,行业对平价上网也形成高度共识。在此背景下,国家发展改革委出台2021年新能源上网电价政策,明确2021年起对新备案集中式光伏电站、工商业分布式光伏项目和新核准陆上风电项目(简称“新建项目”),中央财政不再补贴,实行平价上网,同时为支持产业加快发展,明确2021年新建项目不再通过竞争性方式形成具体上网电价,直接执行当地燃煤发电基准价。这释放出

清晰强烈的价格信号,有利于调动各方面投资积极性,推动风电、光伏发电产业加快发展,促进以新能源为主体的新型电力系统建设,助力实现碳达峰、碳中和目标。

上述负责人表示,在研究制定2021年上网电价政策时,国家发改委考虑的一个重要方面就是保障新建风电、光伏发电项目能够实现较好的收益,以充分发挥电价信号作用,合理引导投资、促进资源高效利用,推动产业

高质量发展。

协鑫能科总经理费智对中国证券报记者表示,此次政策对存量风电光伏项目影响不大。但针对新增项目,《通知》明确无论是保障性并网项目,还是市场化并网项目,统一执行燃煤发电基准价,新增项目全部平价上网,不需要竞价,收益预期更清晰,政策相较之前的征求意见稿进一步完善。

确保户用光伏并网规模达1500万千瓦以上

国家能源局近期印发的《关于2021年风电、光伏发电开发建设有关事项的通知》明确,2021年新建户用分布式光伏项目国家财政补贴预算额度为5亿元。

户用分布式光伏项目还有很大发展空间。在回答记者关于2021年国家发改委会对户用分布式光伏项目还有何支持政策时,上述负责人表示,下一步将进一步细化具体实施政策,确保全年新建户用分布式光伏项目并网规模达到1500万千瓦以上。

“在促进能源转型的大背景下,大量的

风电、光伏发电等新能源项目正在逐步落地,但这些项目是否能够实现可持续发展也是一直以来被关注的重点议题,这也是此次研究制定2021年上网电价政策时,被重点考量的一个方面。”上述负责人称。

据测算,在执行各地燃煤发电基准价的情况下,2021年新建光伏、陆上风电项目全生命周期全国平均收益率均处于较好水平,资源条件好的省份的新建项目、技术和效率领先的新建项目能够实现更好的收益。

上述负责人还表示,考虑到部分用电企业

希望与新能源发电企业直接开展市场交易购买绿电并支付更高价格,所以《通知》明确,新建项目可自愿通过参与市场化交易形成上网电价,以更好体现光伏发电、风电的绿色电力价值。

对此,中金公司表示,碳中和目标下对电力系统的重构正在推进中,随着能耗指标的情况下,社会各方会加大对绿电的需求和依赖,工商业光伏分布式建设需求或有明显提振,以及储能电价完善机制有望加速落地(抽水蓄能、电化学储能),提升投资吸引力,为风光大规模开发提供坚实基础。

扶持海上风电等新能源产业发展

财政部、国家发展改革委、国家能源局于1月23日联合发布的《关于促进非水可再生能源发电健康发展的若干意见》,已明确新增海上风电和光热项目不再纳入中央财政补贴范围。

值得一提的是,尽管补贴退坡,度电成本较高,但海上风电依旧受到部分地方政府重视。例如海南省日前发布的《海南省海洋经济发展“十四五”规划(2021-2025年)》

提出,要在东方西部、文昌东北部、乐东西部、儋州西北部、临高西北部50米以浅海域优选5处海上风电开发示范项目场址,总装机容量300万千瓦,2025年实现投产规模约120万千瓦。

本次《通知》也明确,自2021年起新核准或备案的海上风电项目、光热发电项目上网电价,由当地省级价格主管部门制定,具备条件的可通过竞争性配置方式形成,上网电

价高于当地燃煤发电基准价的,基准价以内的部分由电网企业结算。《通知》还鼓励各地出台针对性扶持政策,支持光伏发电、陆上风电、海上风电、光热发电等新能源产业持续健康发展。

上述发改委负责人表示,这样的安排,有利于各地结合当地资源条件、发展规划、支持政策等,合理制定新建海上风电、光热发电项目上网电价政策。

滴滴赴美上市:今年一季度扭亏为盈

●本报记者 崔小粟

6月11日,滴滴向美国证券交易委员会(SEC)递交了IPO招股书,股票代码为“DIDI”。高盛、摩根士丹利、摩根大通、华兴资本担任承销商。

平台司机总收入约6000亿元

招股书显示,截至2021年3月,滴滴在包括中国在内的15个国家约4000多个城镇开展业务,提供网约车、出租车、顺风车、共享单车、共享电单车、代驾、车服、货运、金融和自动驾驶等服务。

在截至2021年3月31日的12个月里,滴滴全球活跃用户为4.93亿,全球活跃司机1500万人。其中,自2020年3月31日至2021年3月31日,滴滴在中国拥有3.77亿活跃用户和1300万活跃司机。2021年第一季度,滴滴中国出行拥有1.56亿月活用户,中国出行业务日均交易量为2500万次。

从单量和交易额来看,在截至2021年3月31日的12个月里,滴滴全球平均日交易量为4100万单,全平台总交易额为3410亿元人民币。2018年1月1日至2021年3月31日的3年时间内,平台司机总收入约6000亿元人民币。

招股书显示,滴滴将业务分为中国出行业务、国际业务和其他业务三个板块。其中,中国出行业务和国际化业务的平台收入从2018年的187亿元增长到2019年的242亿元,并进一步增长到2020年的347亿元人民币,年均复合增长



视觉中国图片

率为36%。在2020年和2021年第一季度的平台收入中,93.4%来自于中国,6.6%来自于国际。

在2020年7月1日至2020年12月31日的6个月中,中国出行业务的交易总额为1216亿元,比2020年1月1日至2020年6月30日的6个月增长80.3%,比2019年7月1日至2019年12月31日的6个月增长12.2%。

2020年营收超1400亿元

财务方面,2020年,滴滴三大业务——中国出行业务、国际业务和其他业务收入分别是

1336亿元、23亿元和158亿元。

2018年-2020年滴滴营收分别为1353亿元、1547.86亿元、1417.36亿元;滴滴2021年第一季度营收为421.63亿元,上年同期为204.72亿元。

2018年-2020年,滴滴净亏损分别为149.79亿元、97.33亿元、106.08亿元;滴滴2021年第一季度利润为54.83亿元,上年同期净亏损为39.72亿元。

滴滴在中国出行业务2019年实现调整的息税前利润38.4亿元,2020年为39.6亿元,2021年一季度大幅增至36.2亿元。此外,2020年中国

网约车业务息税前利润率为3.1%。

滴滴并没有明确公布此次募资的规模,但披露了募资的用途。滴滴称,将约30%的募资金额用于扩大中国以外国际市场的业务;约30%的募资金额用于提升包括共享出行、电动汽车和自动驾驶在内的技术能力;约20%用于推出新产品和拓展现有产品品类以持续提升用户体验;剩余部分可能用于营运资金需求和潜在的战略投资等。

软银是最大股东

资料显示,截至目前,滴滴累计已完成23轮融资,融资总额为220亿美元,上一轮融资的投后估值为620亿美元。23轮的投资者包括了软银、阿里、腾讯、苹果、高瓴资本、红杉资本、招商银行、交通银行、富士康、丰田、摩根士丹利、摩根大通、高盛等。

招股书显示,在上市前,滴滴所有董事和高级管理人员持股比例合计10.5%,投票权为20.1%。其中,滴滴创始人、董事长兼CEO程维持有滴滴7%的股权,15.4%的投票权。滴滴联合创始人、总裁柳青持股1.7%,投票权为6.7%。高级副总裁朱景士持股比例低于1%,具体比例未显示,投票权为2.3%。首席技术官张博、网约车业务CEO孙枢等均有持股,但低于1%而未显示具体比例。

机构投资者中,软银愿景基金(Softbank Vision Fund Entity)持股高达21.5%,投票权为21.5%;Uber持股12.8%,投票权为12.8%;腾讯持股6.8%,投票权为6.8%。