

### 新能源激活新制造,新制造奠定新产业。29家国内新能源装备制造领军企业已经集结大西北

# 甘肃装备制造制造搭上风电光电新能源快车

**INC. 焦点**  
■本报记者 康 劲

甘肃酒泉,一个新能源装备制造基地正在崛起。  
盛夏时节,公路上拉运风机、叶片、塔筒的重型卡车络绎不绝;园区内,金风科技、华锐科技、中材科技、中复连众、宝钢天成、中航惠腾等29家国内风电装备制造领军企业,正在快马扬鞭。  
去年8月8日,酒泉新能源装备制造基地的首台风机和首幅叶片下线,到今年7月,已经累计实现销售收入突破160亿元,而在这个基地投产之前,甘肃全省的年装备制造销售收入存量只有80亿元。

借力当地蓬勃兴起的风电、光电新能源建设,酒泉新能源装备制造基地正在“闪电起航”。  
在古代西北的边塞歌吟中,曾这样形容甘肃酒泉恶劣严酷的自然环境——“一川碎石大如斗,随风满地石乱走”。但如今,吹着巨石乱跑的大风,却为这里带来了新能源的希望。

截至今年7月中旬,我国首个千万千瓦级风电基地——酒泉风电基地装机突破400万千瓦,按照国家规划,酒泉风电基地今年底将实现装机516万千瓦,2015年实现装机1271万千瓦。  
根据有关专家测算,风电装机容量达到516万千瓦后,如果全年满负荷发电小时数达到2300小时,预计年发电量达118.68亿千瓦时,将实现销售收入62.93亿元;如到2015年底,酒泉市累计建成风电装机1271万千瓦,预计年发电量达292.33亿千瓦时,实现销售收入154.93亿元。

同石油、煤炭等传统能源相比较,风电作为绿色能源的典型代表,不存在消耗燃料、辐射等诸多问题。同时,风能又属可再生能源,开发应用是可持续的、无限的,而不像石油、煤炭等能源,最终将面临枯竭的问题。  
从开发成本角度考虑,由于风力发电

机不需要燃料而是利用免费的风能来发电,虽然在前期投资成本大、技术要求高,但在后期成本会逐渐降低,所以随着科学技术的不断发展,风力发电的成本会越来越比石油、燃煤等发电成本低,这也意味着风力发电电价在将来会较其他形式的发电价格更低。  
正是基于这样的考虑,1996年酒泉风电艰难起步,2006年,甘肃省委、省政府提出了“建设河西风电走廊,打造西部陆上三峡”的战略构想,酒泉风电进入规模发展阶段,2009年8月8日,全国首个千万千瓦级风电基地在酒泉开工奠基,酒泉风电建设被国家列为个6千万千瓦级风电基地之首,进入了快速发展阶段,到2009年底风电装机累计达到220万千瓦。

目前,酒泉已规划建设大型风光发电场12个,中国电力、国电电力、大唐电力等5大发电企业全部落户酒泉,参与风电场建设的国字号企业达18家,入驻酒泉新能源装备制造基地的风电装备领军企业达29家,一批重大风电、光伏电站项目正在谋划之中。根据规划,酒泉将在2020年成为世界上最大的风电基地。  
酒泉市发改委主任王建新说:“酒泉的新能源基地,到2015年预计可达到1271万千瓦,2020年达到2000万千瓦,我们设想2020年我们的光电也要发展到200万到1000万千瓦之间,那样的话,甘肃的整个能源结构里面就是以清洁能源为主,以传统能源为辅。”

记者从甘肃省电力公司获悉:仅在今年上半年,甘肃的清洁能源装机容量达到8163兆瓦,占统调装机容量量的39.9%,其中水电7000兆瓦,风电1146兆瓦,光伏发电13兆瓦,上网发电量达到118.105亿千瓦时,占到总上网发电量的33.1%,相当于替代标准煤421万吨,减少排放二氧化碳1295万吨、二氧化硫6万吨。

东汽集团的一位负责人到酒泉后,曾算过这样一笔账:从四川拉到酒泉瓜州的风电场,一片风电叶片仅运费就要13万元,而从当地酒泉的瓜州区拉到瓜州只需1万多元。  
正是这每片节约的12万元成本,让东汽下定决心,要在荒无人烟的戈壁荒滩上,建

设自己的厂房。  
酒泉风电装备制造产业园作为风电制造产业的基地和龙头,极大地带动当地制造业、建筑业、交通运输业、电子电器行业和服务业等相关产业的发展。新疆金风科技、中航(保定)惠腾、华锐风电科技、中材科技等一批国内风机装备制造和太阳能光伏设备企业,纷纷入驻酒泉风光电产业园。  
自从酒泉千万千瓦级风电基地项目开工以来,在酒泉新能源装备制造产业园,不断上演着令人惊叹的“酒泉速度”。

中材科技风电叶片有限公司甘肃项目部负责人黄再满介绍说:“建成一个3.4万平方米的风机叶片生产厂,在正常情况下,需要一年半的时间,但在酒泉我们只用了99天!”



**李书福签下沃尔沃:15.5亿美元,100%股权**

8月2日,李书福(左二)在伦敦签下人生中最昂贵且最划算的一单交易:吉利集团向福特汽车支付13亿美元现金和2亿多美元的票据,完成对沃尔沃轿车公司100%的股权收购。这单跨国并购交易的达成,令吉利集团成为中国首个跨国汽车公司,全球汽车产

业格局可能由此改变。据外电透露,收购总价约15.5亿美元,少于双方在3月底18亿美元的约定价格。据福特汽车2010年上半年财报,沃尔沃轿车在今年第二季度获得了5300万美元的税前营业利润。李书福的沃尔沃复苏计划可能更加明朗。(吉新中摄)

分别投资50亿元的光伏制造和光伏电站项目已落户酒泉,由东方汽轮机有限公司投资9800万元的50兆瓦太阳能生产项目在酒泉新能源基地开工建设,酒泉新能源装备制造基地开始进入风电、光电全面建设发展的新阶段。

今年3月,中国复材利用公司已建成国际化的研究开发平台,中德两国研究团队合作开发,在酒泉启动了5兆瓦叶片设计项目,该叶片将用于1类风区,是目前国际上最长的叶片。今年5月,该叶片完成了气动外形设计,预计11月份即可投入生产,为国内大型风电主机制造商配套5兆瓦及以上的风电机叶片,将为中国的风电产业升级提供坚实的支持。

## INC. 经济数据

### 7月份我国PMI指数回落至51.2%

国家统计局和中国物流与采购联合会近日发布报告,7月份我国制造业采购经理指数(PMI)为51.2%,比上月回落0.9个百分点。报告指出,PMI指数已连续三个月回落,但仍位于临界点(50%)以上。这表明我国制造业经济总体处于增长区间,但增速趋缓。

### 上海今年地方政府债券规模核定为71亿元

7月28日召开的上海市十三届人大第二十次会议上宣布,经国务院批准,财政部在去年代理上海市发行地方政府债券76亿元的基础上,2010年继续代理发行地方政府债券,并核定上海市2010年地方政府债券规模为71亿元。

### 法国达能决定出售汇源果汁22.98%股权

总部设在巴黎的法国食品和饮料集团——达能集团7月28日宣布,已决定向总部位于香港的私募基金赛富亚洲投资基金管理有限公司出售其持有的汇源果汁集团22.98%的股权。达能当天发表公报说,根据与赛富达成的协议,达能所持汇源果汁股票将以每股6元港币的价格出售,总价约为2亿欧元。

### 上半年全国彩票销售同比增23%

财政部7月30日公布的数据显示,6月份全国共销售彩票140.71亿元,同比增加27.20亿元,增长24.0%。1月到6月累计,全国共销售彩票772.36亿元,同比增加144.62亿元,增长23.0%。

### 北京住房租赁均价逼近2800元/月

7月份北京市住房租赁均价2797元/月·套,与去年同期相比,涨幅达到了13.2%。有统计显示,大部分大学毕业生或刚进入北京的务工人员,房屋租金支出接近其月收入的50%。我爱我家市场监测表明,本月,城八区的租赁成交总量占全市成交的八成,租赁均价达到2885元/月·套。

### 二季度中经纺织行业景气指数为99.4点

由经济日报社中国经济景气监测中心和国家统计局中国经济景气监测中心共同研究编制的2010年二季度中经纺织行业景气指数报告显示,2010年二季度,中经纺织行业景气指数为99.4点(景气标准为100点),比上季度上升0.9点;中经服装制造业景气指数为99.2点(景气标准为100点),比上季度上升0.3点。

### 苹果险胜微软居福布斯最值钱品牌榜首

福布斯最新的品牌价值排行榜被科技品牌所主宰,他们占到了前50名中30%的份额。苹果排名第一,其品牌价值为574亿美元;随后是微软,价值566亿美元;品牌价值397亿美元的谷歌排名第5。(本栏均为刘静辑)

作为转变经济发展方式的重要举措,“低碳交通是达到交通领域人与自然的一种和谐,在中国,它必将得到更大的发展”

# 低碳交通在于“一点一滴”

**INC. 观察**  
■本报实习生 刘 丛

“你今天开车了吗?”“不,坐公交,低碳。”“要坐电梯吗?”“算了,还是走楼梯吧,低碳。”……当这些行为成为人们生活中的自觉意识时,那么“低碳交通”的提出也就不会显得突兀了。  
7月30日,由英国大使馆文化教育处主办的气候变化报道媒体研修班——“低碳交通的未来(北京)”在清华大学汽车工程系召开,如何实现低碳交通,改变能源利用方式成为论坛讨论的重点。而乘公交、骑自行车乃至步行等出行方式的改变,自然成为个人支持低碳交通最简单、最直接的途径。

### 发展低碳交通大势所趋

当我们在高温炙烤下汗流如雨、抱怨着毒辣的太阳时,有没有想过这其实是人类追求爆炸式生产、开发及使用资源的后果呢?通过IPCC公布的数据得知:在过去一百年里(1906-2005),全球地表平均温度升高了0.74摄氏度,未来20年,每十年全球温度将会升高0.2摄氏度。气候变暖已成为不容忽视的、直接影响全球生产和生活系统的气候问题。  
专家分析称,全球平均温度的上升很可能是人类活动导致温室气体增加引起的。人类活动会产生二氧化碳、甲烷等温室气体,其中二氧化碳的排在使得全球变暖的“贡献”中占了2/3,因此减低碳排放量,发展低碳经济,成为全球变暖趋势下各国、各企业义不容辞的责任与义务。

但是,我们的衣食住行不可避免地会产生碳排放,除了直接用的电、煤气、天然气以及使用汽车、火车、飞机等交通工具外,我们的衣服、清洁用品、酒类、香烟、肉类,以及装修房间所使用的木材、钢材、铝制材料等都会形成碳排放,“碳排放”几乎存在于生活的每一个角落。  
清华大学交通研究所副所长石京教授表示,以自己为例的账目计算中,用于出行的各种交通方式的碳排放量在总能耗中占有绝大比例,而经过调查也得知,交通运输部门能耗占据了总能耗的大头。来自埃塞克斯大学的经济学教授SheriMarkose说,根据美国航天局戈达德太空研究所2010年的研究结果可知,道路交通是造成二氧化碳和全球变暖的主要原因,在美国和英国都达到了30%的比重,而随着私家车数量的不断增加,中国的道路交通问题也日益突出。

低碳经济在各国的发展状况是不同的,而在以煤为主要能源结构的我国发展低碳经济

济,其挑战可想而知。石京教授表示:“我们的低碳交通正处于起步阶段,目前,交通运输部也正在对低碳交通体系的研究工作。”故一系列措施的实施都有待实践的检验。

“北京大量的立交桥、宽阔的马路限制了自行车的使用,此外其它一些配套设施的缺乏也导致了供需关系的矛盾,因此出现资源闲置的现象。”石教授表示,在所有交通运输方式中,水运是最低碳的一种,但速度太慢;人们最理想的出行方式是步行或骑自行车,但大城市的紧张生活也让这变得不现实。  
发展低碳交通是低碳经济的需求,更是提高人们生活质量和生活品质的选择,那么也就不应为了刻意追求交通的低碳而影响了生活质量的提高,石教授同时称:“低碳交通是达到交通领域人与自然的一种和谐,在中国,它必将得到更大的发展。”

### 前提是改变传统发电模式

除了出行方式的转变,探索新的多样化的能源替代方式、多元化的交通模式,成为低碳交通的另一个亮点。煤炭的问题是碳排放,因此大量天然气、水电、核电的开发利用,将可再生清洁能源放在优先地位,找寻新的能源替代资源就摆上了我们的工作日程。在探索新能源利用中,电动汽车的发明成为令人瞩目的一项工作。  
致力于电动汽车、混合动力汽车和燃料电池汽车动力驱动等相关问题研发的清华大学汽车工程系车辆与交通研究所副所长田光宇教授说:“与内燃机汽车比起来,电动汽车更加节能。依靠电力驱动的电动汽车可将电池中75%的化学能转换为车轮驱动力,而内燃机只能将汽油中20%的能量转换成动力。”

在降低碳排放量上,电动汽车确实有着依靠燃烧汽油的传统汽车不可企及的优势;目前,普通汽车的碳排放量高达164克/千米,而如果使用水力发电为电池充电可以将其降至124.2克/千米。SheriMarkose教授表示,根据国际能源署的预计,到2020年时,全球电动车辆和充电式油电混合车的数量将达到500万辆;2050年,这一市场份额将增至50%;而德国更是计划到2020年时让100万辆电动车上路,尼采的“叶子”纯电动车将于2011年发售,在美国的售价为32780美元,美国及各州政府还将在此基础上予以较大折扣。据此看来,国外电动汽车的发展前景一片大好。

根据中国汽车拥有量增长数据表明,到

2050年,即使拥有50%的绿色汽车,仍然无法实现可持续发展。与此同时,人们不禁要问:“使用电动汽车真的就可以低碳吗?”

田光宇教授表示:“电动汽车并非是万能的。首先,电动车充电需要并入到电网中,而增加充电基础设施需要的费用不可小觑;其次,电力需求的不断增加可能会导致电价升高,给电力系统造成负担;而新的道路建设也会产生潜在的碳排放。”  
可以看到,可再生能源产业的发展取决于市场利用的潜力,经济性因素限制了多数可再生能源的市场化利用。日本做过一个风电的项目,如果加上电压、发电量稳定的蓄电装置,成本要提高2-3倍,大规模利用还要解决中断性电源和电网稳定性等问题。因此,中国发展低碳经济、探索新能源建设要根据自己的实际情况和国情,不能盲目。

SheriMarkose教授认为:“电动汽车并非是低碳的最终解决方案,使用新能源汽车的前提是改变传统的发电模式,但在发展交通问题上,减低碳排放只是一个方面,还涉及到城市发展方式、城市环境改善等多个方面。”  
“城市智能规划体系的建立也是改善道路交通网的有效途径。”田光宇教授同时也表示,“目前,电动汽车低排放是主要的优势,但

一些功能设施还远不如汽油车完善。我们未来的低碳交通方向应该是多元化的交通模式,包括城铁建设、城市间高速公路建设等。”无论如何,中国应该建立一个自己的模式,把低碳经济发展作为一个长远目标不断地推进。

### 低碳的消费观念还不成熟

SheriMarkose教授还提出了对开车人征收碳税、碳排放“限制”和“交易”等有利于转变经济发展方式的一系列措施,但中国需要走出一条自己的低碳发展之路,在借鉴有益经验的基础上更加需要自己的探索,需要从一点一滴做起。  
石京教授表示,从长远看,到2015年我们的交通拥堵依然是这个状况,而目前的措施虽有利于缓解,却是所行不远。北京实施单双号限行政策后交通依然拥堵,“限行虽然可以削减20%的交通量,但有的人可能会购买第二辆汽车来应对限行”。  
又如为了减少汽车出行而实施的低票价措施,这就向公众发出了不必要的交通需求信号,本来可以不必要车外出的入因为票价低也就无所谓。石京教授表示:“任何政策都会有利有弊,解决的关键在于在施行单一政策的同时要有其它配套设施的配合。”

而田光宇教授认为,像电动汽车这种新能源产品的推行,不仅仅是政府补贴、建设电力系统便能解决的问题,还需要消费者消费方式的转变,而目前人们对低碳的消费观念还是不成熟的。  
中国发展低碳经济,建设低碳交通还是有一定压力的,各项政策也都是在摸索中前进。在全球化大背景下看中国的低碳经济道路,需要从低碳城市、低碳家庭、低碳人慢慢做起,从一点一滴做起。

# 自主品牌面临六大挑战

李书福在伦敦签下沃尔沃资产交割协议,吉利集团完成了中国汽车产业发展史上最具有里程碑意义的跨国收购交易。李书福想用更具挑战性的战略行动,来应对自主品牌普遍面临的挑战

**INC. 随笔**  
■本刊特约主笔 刘 勇

7月15日,在北京国家会议中心举办的首届中国自主汽车技术与产品成果展开幕前,主办方心中还忐忑不安,担心人气不旺。因为这一天是一汽建厂纪念日。千里之外,第七届长春车展也在同一天开幕。  
但他们显然低估了“自主品牌”这四个字的温度和力量。  
2009年,国家汽车产业调整与振兴规划的出台和一系列政策措施的推动,中国汽车工业创造了产销突破1300万辆的历史,跃升为世界第一大汽车生产和消费国。2010

年,高速增长仍在延续。  
在这1300万辆中,自主品牌的比例仅仅是30%,与人们期许的一半对一半的希望还相距几百万辆。中国已经是汽车大国,但何时能够成为汽车强国?  
正是这样的现实和民族自尊心的强烈迸发,激起了人们对中国汽车自主品牌发展的关注和热情。当然也包括政府的决策者们。  
7月15日和7月16日两天,贾庆林和李长春两位中共中央政治局常委先后参观中国自主汽车技术与产品成果展,陪同参观的还有全国政协副主席、科技部部长万钢,商务部部长陈德铭,工业和信息化部副部长苗圩等。  
要知道,即使是北京和上海两大国际车展,也难请来这样级别的参观团。

于是,一场原本在汽车业内并不起眼的展会顿时大放异彩,国内媒体也悉数赶来争相报道。  
16家企业,154辆展车;热销车型、新能源汽车、概念车,自主品牌企业全方位地展示着中国汽车的制造能力和五十多年来取得的辉煌成果。  
赞歌式报道铺天盖地,镁光灯不停闪耀,似乎都难以表达人们对自主品牌汽车的高度热情。然而,人们最终还是要回到现实中来。在展会同期举办的论坛上,主题不再是“光荣与成就”,而是“发展与挑战”。这表明确,思考正变得理性起来。  
中国汽车市场正在进入一个新时代:人均GDP超过3300美元,在西方国

家,这是汽车进入家庭的开始。  
我国汽车零售额占社会消费品总额27%,是拉动经济三驾马车中消费的发展重点。  
2001年到2008年,我国汽车销量年均增长率20%,度过第一个高速增长期。2009年开始,我国进入千人保有量从20辆跨越到50辆的第二个高速增长期,预计持续时间10年以上。  
机遇就摆在人们面前。关键是自主品牌企业如何在激烈的市场竞争中分享中国汽车市场高速增长成果,它必须直面挑战。  
挑战来自于六方面:  
其一是品牌,自主品牌企业的品牌建设还需要长时间的积累,不能急于求成,过于浮躁;  
其二是标准,面对日益严格的环保和安

全标准,中国自主品牌企业当跟上脚步;  
其三是国际化,国际化是大势所趋,但面对各种诱惑必须保持清醒的头脑,市场、技术有好有坏,不是个个都是宝,还要分析需求,脚踏实地;  
其四是综合竞争力,我们在制造环节跟上了世界的脚步,但是在零部件供应、研发、销售、物流、二手车、汽车金融这样的整体产业链上还亟须加强;  
其五是如何做好后政策时代市场,汽车下乡使得自主品牌大放异彩,但协调好汽车下乡的产品结构问题、网络建设问题和维修服务问题才是发展的长远之计;  
其六是时刻的危机感,十几年中国市场的运作,跨国公司已经在转变理念,合资公司的产品在下降,有针对性的产品研发已经跟自主品牌开始接触,在产品的价格、性价比方面越来越多地发生碰撞,自主品牌企业必须冷静看待这样的现实和结果。  
最新的一个好消息是,李书福在伦敦签下沃尔沃资产交割协议,吉利集团完成了中国汽车产业发展史上最具有里程碑意义的跨国收购交易。李书福想用更具挑战性的战略行动,来应对自主品牌普遍面临的挑战。