

审批权收紧：风电“降温”

■ 本报记者 张龙 实习生 刘茜/文

一位不愿具名的大型风电设备制造企 业负责人7月28日向《中国企 业报》记者证实：“国家能源局确实要收回原属于省级发改委的5万千瓦以下陆上风电场项目审批权。正式的文件很快就下来。”

“事实上，现在的风电项目已经开始需要到中央去审批了。”该负责人表示。

迄今为止，国内上马的陆上风电场项目，有93%是由地方审批的。

中投顾问新能源行业研究员沈宏文向《中国企业家报》记者表示，该决定对风电行业的影响体现在以下方面：首先，风电场审批数量和审批速度将会下降，陆上风电建设进度将会放缓，风电装机容量增长将会低于前几年的速度；其次，风机设备制造商的出货量将会因风电场建设力度的下降而降低，风机市场的竞争将会更加激烈。

在此前发布的2011年版《产业结构调整指导目录》中，在新能源鼓励类的10个子项中，风电仅在“风电与光伏发电互补系统技术开发与应用”这一子项中被一带而过。

风电价格腰斩：投资慎对风电设备

新疆一家风电设备安装企 业负责人张经理明显感到最近风电市场不够“热”。风电安装业务与以往相比，业务量下降了3成。

“由于公司还有其他行业的业务，所以对公司整体影响不大，但中央收回风电项目审批权对于风电整个行业的影响会很大，公司风电业务的合作企业已经告诉我，今后业务仍会减少。”张经理告诉《中国企业家报》记者。

中凯风电设备制造有限公司总经理杨永辉表示，单从设备制造商角度讲，影响不是很大，目前订单是比较充足的。塔筒订单能占到全国10%的市场份额。但对于更大型的企业影响会逐步显现。

目前，在A股上市的以风电整机制造为主的上市公司主要有华锐风电、金风科技、长征电气等，以风电零部件制造为主的上市公司主要有泰胜风能、天顺风能、吉鑫科技、中材科技及刚刚将中航惠腾并入的中航重机。

从近期相关上市公司发布的公告就可看到，近期风电产业增速放缓迹象已现。例如，中材科技1至6月实现利润总额9630万元，同比下降47.95%；实现归属于上市公司股东的净利润7156万元，同比下降12.82%。泰胜风能1至6月净利润大幅下降58.72%至61.10%。

在风电项目的“跨越式”发展之



国家能源局正在研究制定有关规范风电项目审批制度的管理办法。该办法首次提出，地方政府在核准装机容量在5万千瓦以下风电项目之前，须拿到国家能源局的复函，否则不予通过。CNS供图

下，相关企业的盈利能力持续下降。

据了解，2008年，风电价格是每千瓦6500元，2009年，是每千瓦5400元；2010年，价格开始低于每千瓦3500元。较之3年前，价格几乎被腰斩，风机企业游走于盈亏之间，命悬一线。沈宏文认为，陆上风电在经历了近几年的高速增长之后，已经逐渐步入行业发展的瓶颈期。今年以来，陆上风电机组大规模脱网事故给风电发展敲响了警钟，风电场建设有所放缓。风机设备制造商竞争更加激烈，并且面临成本上升压力。

“主要在于地方审批的项目太多，带动了风电行业产能过剩。”中国风能协会副理事长施鹏飞告诉《中国企业家报》记者，“此外，风电企业不管能不能上网，都发展风电，片面追求装机业绩。去年电监局的数据表明，10%的风电用不上。

中国农业机械工业协会风能设备分会（风力机械分会）秘书长祁和生也表达了类似的观点：“目前，风能项目发展太快，消费量却严重不足，大批项目上马后，并不能达到原来的预期效果。”

一向嗅觉灵敏的投资界也开始远离风电项目。

一位长期做PE的人士表示，如今国家对风电项目的审批越来越严，以往大的集团拿到所有审批文件之时，风电场建设都已经具备了并网的条件，而现在只有所有手续都拿齐了才能建设。一些与清洁技术紧密相连的私募股权基金，现在已经不准备投资风电项目。

德汇律师事务所上海代表处合伙人PETER CONRNE表示：“风能项目的投资很大，往往需要5至7年的投资，而考虑到激励政策的不稳定，投入的钱很可能打水漂。”

政策试图破解地方审批乱象，提高风电并网率

祁和生告诉《中国企业家报》记者，原来5万千瓦以下陆上风电场项目审批权在省级发改委手中，直接导致了地方审批过松，大量5万千瓦以下的项目上马，形成了“4.95万千瓦”现象。同时，地方进行审批，不能使中国整体的风能产业实现规模化。

沈宏文表示，国家能源局这个决定的原因主要是为了规范国内风电行业发展，提高风电并网率。由于地方政府利用手中审批权，大批上马接近5千万的陆上风电项目，或将大项目化整为零规避审批，造成风电发展速度远远超过电网规划，由此导致电网弃风现象严重，影响了风电产业的长远发展。通过收回审批权，中央能够制定符合电网建设进度的风电规划，提高风电并网率，促进风电行业有序发展。

上述不愿具名大型风电设备制造企 业负责人告诉《中国企业家报》记者，不少企业为了绕开国家审批的繁琐程序以尽快上马，就将大项目分拆成诸多4.95、4.99万千瓦的小项目报地方政府审核。

据中国水电工程顾问集团此前的报告显示，2009年全国共核准风电

场项目187个，其中“4.95万千瓦”的项目就有111个，占当年总核准量的59%。

目前，在各地上报的总装机容量6000万千瓦左右的在建和规划风电项目中，只有少数项目经过国家统一审批，这些项目的装机容量只占总装机容量近10%。

由于缺乏与电网协调发展的规划，地方政府审批的很多风电场不时出现风机闲置现象。

据中国电力企业联合会计算，2015年我国电力系统对风电的最大接受能力约为1亿千瓦，但实际很可能只达到9000多万千瓦的水平。

按照惯例，不经国家统一审批的项目一般不被纳入风电并网规划，电网不保证全额收购，这也是业界一直在提的“并网规划与风电建设规划不配套”的重要原因。

此外，据媒体公开报道，国内最大的风电场运营商国电龙源集团一位人士透露：“地方政府审批风电项目的随意性，产生了一批这样企业。他们拿到项目后，往往转手以高价转让，最后导致真正想投资开发项目的企业付出更高的价钱。”

沈宏文表示，目前我国风电布局规划正在按照“大基地规模化和分布式发展相结合”的思路进行转变，陆上低风速风电场和海上风电成为风电发展新一轮的热点。

“此外，未来在建设大型风电基地的同时，分布式接入的风电场将会获得更大的发展空间。”沈宏文认为。

半年过去仅5家 QFLP 完成初审 合格境外有限合伙人制度雷声大雨点小

“北京、天津、上海、深圳都在尽其所能发展各自所谓的‘国际金融中心’或‘区域性金融中心’，然而就在这样一场金融‘大跃进’的背后，QFLP 制度很难有所突破，各地更多的是从金融创新和招商引资的角度考虑，推出 QFLP 制度的表面意义大于实质意义。”

■ 见习记者 秦玥/文

一位不愿具名的海外私募基金顾问的业内人士7月中旬向《中国企业家报》记者透露：“国家正在深圳、天津、重庆等地试点‘合格境外有限合伙人制度’（QFLP），虽正式规定尚未出台，但仍可感受到国家对海外资本的态度，即在大力推动海外投资机构来华投资。”

目前，全国几大金融城市对QFLP的争夺更是已经白热化。

清科研究中心提供的数据显示，2011年上半年中国PE（私募股权基金）市场募集活动稳步走高，共计55支新基金完成募集，披露金额为145.41亿美元，此外，有51支新设立基金正式启动了募集工作；投资方面，较去年同期涨幅明显，共有188家企业获得来自私募股权投资机构的95.88亿美元注资，投资金额已经超越去年全年水平的90.0%。

值得注意的是，这其中外资PE机构募集基金有12支，募集金额达83.10亿美元；合资PE机构募集基金1支，基金规模为1.24亿美元，增长迅速。

各地纷纷“跑马圈地”

据记者调查了解，QFLP的试行可改变外国资本先将钱投入国内、再寻找项目的状况，而采用先选定几个固定项目，再募集外币基金转化为人民币后进行直接投资的方式。由此，可减少审批程序，促进私

募基金的发展，这标志着参与试点的境外PE有了一条投资境内企业的“直达通道”。

今年1月，上海市金融办发布的《关于本市开展外商投资股权投资企业试点工作的实施办法》，允许外商投资企业基金管理企业以其部分外汇资本结汇用于对募集管理的股权投资基金的出资，并批准当外商投资基金管理企业出资金额不超过所募资金总额度的5%，且无境外LP（有限合伙人）时，该基金享受“国民待遇”，不受投资领域限制。

无独有偶，就在上海公布《实施办法》不久之后，北京市也宣称即将出台QFLP的文件。而在这份即将出台的文件中，北京只是在一些条文规定上做出了调整。北京市试点办法中明确规定出获准QFLP外资PE“认缴资金金额不超过基金规模的50%”，此外，有提及GP（普通合伙人）出资5%的额度规定，并明确规定出投资方向领域。而其余各处却是惊人地相似。

然而，对于为什么会有这样的巧合，官方并未作答。

据业内人士介绍，境外投资基金的普遍收益预期在8%左右的水平，而国内的市场现状则对这类基金产生了强大的吸引力。

与此同时，重庆市日前宣布，力争今年获批“开展外资私募股权基金结汇投资便利化试点”。对此，相关业内人士表示，重庆此举昭然若揭，所谓的结汇投资便利化试点，也就是在申请QFLP的结汇试点，从而捕获大量

游资。

除此之外，深圳市融智投资顾问有限公司研究中心副总监龙舫向《中国企业家报》记者表示，深圳金融圈目前最为期待的就是被称为“特区中的特区”——前海现代服务业合作区将推出的那些新政策。根据政府相关规划，发展创新金融行业将是前海合作区的一个重要功能，并将与香港合作共同发展人民币离岸中心、探索资本开放以及在合作区内实施人民币自由兑换。

但据记者了解，事实上，对于目标定位在人民币离岸中心的前海合作区正是在与股权投资相关的QFLP（即合格境外有限合伙人）。

结汇问题导致 QFLP进展不大

对于外资PE来说，能否获批QFLP的资格，成为了享受国民待遇前的关键一步。

据记者了解，从目前情况看，QFLP进展并不乐观。

自从今年1月上海发布了《关于本市开展外商投资股权投资企业试点工作实施办法》后，大牌外资PE们纷纷PK争夺“入境牌照”。半年过去后，目前仅有5家QFLP完成初审。

据相关业内人士透露，虽然上海、北京的政策已经明确，但是半年以来，QFLP的试点工作并无明显进展。

据知情人士透露，去年年底就已

获批QFLP政策的弘毅投资，6个月后才获得了结汇资格。部分专家对此表示，“外资PE如果只为申请QFLP政策而耗费大量精力、人力，那么其必然业绩会受影响，这样对于投资者来说是得不偿失的。”

那么，这个现象究竟是受制于外汇局监管的高门槛还是外资PE打退堂鼓呢？

“这是一场‘政策秀’，由于QFLP涉及到外管局、商务部等多个部门的协调，而其中最关键的因素则是外管局，核心问题是结汇。”天津股权投资基金服务中心总经理王树海向《中国企业家报》记者表示。

王树海告诉记者，商务部颁布的《外商投资创业投资企业管理办法》和2008年外管局出台的“142号文”对外资投资国内企业股权的结汇进行了严格的限制，但并不是限制外国投资，而真正的目的是控制没有目的的外资自由结汇进入中国，如果有实际可投资的具体项目，无论是采用外资PE的形式还是外商投资企业形式都可以进行结汇。对于我国目前的外汇管理制度来说，QFLP做起来很难。”

除此之外，王树海认为，为了促进外资PE在中国的发展，业内外资结汇设立私募股权基金的呼声很高，北京和上海都已经推出了各自QFLP试点方案，但是从方案的内容来看，主要描述的是外资GP结汇来参与投资和管理人民币基金的问题，实际上应该叫QFGP更准确。

财政千亿资金投入：新能源汽车提速

业内人士普遍认为，《节能与新能源汽车产业发展规划（2011—2020）》出台后，新能源汽车发展获得政府财政投入1000亿元资金，又会带动地方政府、企业、资本市场等更多的资金进入。《规划》所支持的新能源汽车产业链无疑成为一块诱人的蛋糕。

■ 见习记者 陈青松/文

随着工信部牵头编制的《节能与新能源汽车产业发展规划（2011—2020）》（以下简称“《规划》”）完成，并上报国务院等待批复，新能源汽车产业“为之一振”。

据记者了解，该规划有望于今年下半年正式出台。对于新能源汽车产业的发展，科技部、工信部和国资委曾先后出台了《国家“十二五”电动汽车科技产业化重大专项项目》和《央企纯电动车投资规划》。上述政策对于未来5到10年新能源汽车产业发展给出了非常具体的目标和资金支持力度。一位中石化总部人士向记者透露：“中石化一直在关注新能源汽车补贴政策推进的进度，集团将通过现有的加油站网点发展电动车充电业务。”

千亿元补贴引导新能源方向

新能源汽车与一般汽车不同，较为明显的就在于动力。其产业链以整车厂商为核心，向上下游延伸，受益板块包括整车、充电设备、相关核心零部件等。

中国能源环境科技协会一位负责人在接受《中国企业家报》记者采访时表示，国家1000亿元资金扶持，对新能源汽车企业好处多多，无论是产品研发、技术改造还是扩大再生产，都是非常有多。

按照《规划》内容，新能源汽车要以纯电动为主要技术路线，未来10年政府财政将投入1000亿元，打造新能源汽车的产业链；500亿元为节能与新能源汽车产业发展专项资金，重点支持关键技术研发和产业化，促进公共平台等联合开发机制；300亿元用于支持新能源汽车示范推广；200亿元用于推广混合动力汽车为重点的节能汽车。另外100亿元用于扶持核心汽车零部件业发展；50亿元用于试点城市基础设施项目建设。

千亿元补贴资金让国内众多汽车厂家在新能源业务上打了一颗强心剂。包括新能源汽车产业链下的零部件企业、能源企业都将目光瞄准这场汽车盛宴。

在记者的采访中，不论是整车厂，还是零部件企业，均对新能源汽车的前景非常看好。

比亚迪汽车销售有限公司一位销售负责人向记者表示，在进入汽车产业之前，比亚迪就确定了发展纯电动汽车的技术方向，目前比亚迪在电动汽车项目上的投入已超过20亿元。

东风汽车规划未来5年内陆续投入30亿元专项资金用于节能与新能源汽车的研发和建设。到2020年，新能源汽车达到80万辆。

目前，对国家新能源汽车补贴的争夺，已经从汽车制造商领域向零部件、充电站运营商领域扩展。

以充电站为例，电动车充电站投资小，一座充电站内可以建设几十个充电桩，具有充电快速、可同时充电的优势。投资充电站成为赚钱的好方法。

目前能源巨头纷纷抢滩电动车配套市场，拥有电源和输电优势的电网企业和拥有网络优势的石油巨头已经成为新能源汽车充电站投资的两大竞争对手。

国家电网公司已在上海、天津和西安等地开展电动车充电站试点。

中石化是国内车用燃料市场的老大，3万座遍布全国的加油零售终端网络是它的有力法宝。中石化北京石油分公司已与首科集团共同投资5000万元，成立北京中石化首科新能源科技有限公司，利用中石化已有终端网络，将部分加油站改建成加油充电综合服务站。

补贴之外待解的难题

业内人士指出，我国新能源汽车的推广面临着一个怪圈。由于研发和生产成本高，导致新能源汽车售价高，消费者难以接受。新能源汽车销量极少无法扩大生产，反过来也就无法降低成本。

尽管国家频频出台刺激新能源汽车发展的利好政策，但也不能否认，成本过高、基础设施不完善以及打乱仗是摆在新能源汽车行业面前的难题。

业内人士指出，我国新能源汽车的推广面临着一个怪圈。由于研发和生产成本高，导致新能源汽车售价高，消费者难以接受。新能源汽车销量极少无法扩大生产，反过来也就无法降低成本。

7月20日，记者在走访北京亚运村汽车市场后发现，该市场销售的均是传统能源的汽车，并没有新能源汽车销售。据了解，销售较好的是混合动力车，而纯电动汽车成本过高，市场局面还难以打开。

记者又采访了一些生产新能源汽车的厂商，普遍反映目前只有一些小型专用车比较成熟，大型车还依赖于政府采购支持。如果国家的补贴政策落实不到位，企业难有能力长期垫资销售。

以比亚迪为例，其进入新能源领域比较早，在2008年便推出了双模混合动力车F3DM，经过3年时间也只卖出了300多辆。

调查发现，消费者对新能源汽车了解不多、价格过高是人们不愿购买新能源汽车的重要原因。除此之外，充电困难、维修成本高等也阻碍了新能源汽车被普通消费者接受。新能源汽车在推广过程中还暴露出故障多、续航里程短等诸多问题。

而就《规划》出台后巨额补贴将对汽车企业和购车者都大大刺激的观点，一位资深业内人士认为，国家财税刺激不可能立刻引爆新能源汽车市场，对新能源汽车产业化补贴机制只是国家引导政策的一部分，依靠财政补贴新能源汽车政策不具备可持续性，关键还是要靠企业提高自身实力，降低成本。

另外，政府对新能源汽车空前的政策扶持和资金支持，使国内无论实力强弱规模大小的整车厂商都想在这场盛宴中分一杯羹。据记者了解，上汽、东风、比亚迪、奇瑞、吉利等几乎所有汽车企业均有新能源汽车发展计划，并有多款车型即将量产。

对新能源车发展的躁动不安让业内人士很是担忧，如果企业冲着补贴，一窝蜂扎堆新能源汽车领域，对新能源汽车产业健康有序发展不利。

“我不太相信这么多企业都能独立地发展出自己的新能源车产品，新能源车的发展必须走联合开发的道路，散兵游勇遍地开花的新能源车发展局面，不会对中国的新能源车产生明显的帮助。”上海通用的总经理丁磊曾公开表示。

与业界一片叫好相比，有冷静的行业人士分析认为，虽然本次《规划》对新能源汽车发展看似极为有利，但未来会出现怎样的结果，仍然有待市场检验。