

供需关系趋紧 多晶硅最近一月累计涨价三成

◎记者 刘立 ◎编辑 全泽源

经历长达近半年的降价后，随着需求提升及供应趋紧，近期多晶硅市场价格呈上扬势头。复投料、单晶致密料、菜花料、多晶免洗料等的价格都有不同程度上涨。据生意社监测，8月12日，多晶硅太阳能级一级料国内市场报价达58666.67元/吨，与7月10日的44833.33元/吨相比，涨幅达30.86%。

供应趋紧是多晶硅价格上涨的原因之一。8月以来，国内不少多晶硅装置处在检修期，截至8月6日，在检修期的多晶硅厂家有4家，尤其是新疆地区出现集中检修和维护，国内供应量较正常水平下降15%至20%。进口货源方面，进口硅料受海外供应较少及美元贬值影响，价格涨幅明显，较上月同期涨约5000元/吨。

此轮多晶硅价格持续上涨的另一个原因是需求增加。下半年光伏需求逐步释放，高品质硅料需求提升，多晶硅有望迎来供需反转。

具备成本优势的龙头企业或迎量利齐升的高增长。业内人士认为，受益于新疆、内蒙古、四川等地的低电价，多晶硅的主要生产成本——电力成本大幅下降；龙头企业设备制造和生产工艺持续优化，成本管控能力不断提升，随着多晶硅价格持续回升，具备成本优势的龙头企业有望持续受益。

作为多晶硅龙头企业，通威股份上半年产能利用率达116%，单晶料占比达90.86%，平均生产成本3.95万元/吨，其中新产能平均生产成本3.65万元/吨，成本优势显著。当前，公司月产量超8000吨，单晶料占比达95%以上。公司乐山2期与保山1期合计8万吨产能预计于2021年投产。财通证券认为，公司凭借成本和产能优势，深度受益本次多晶硅涨价周期，业绩弹性较大。

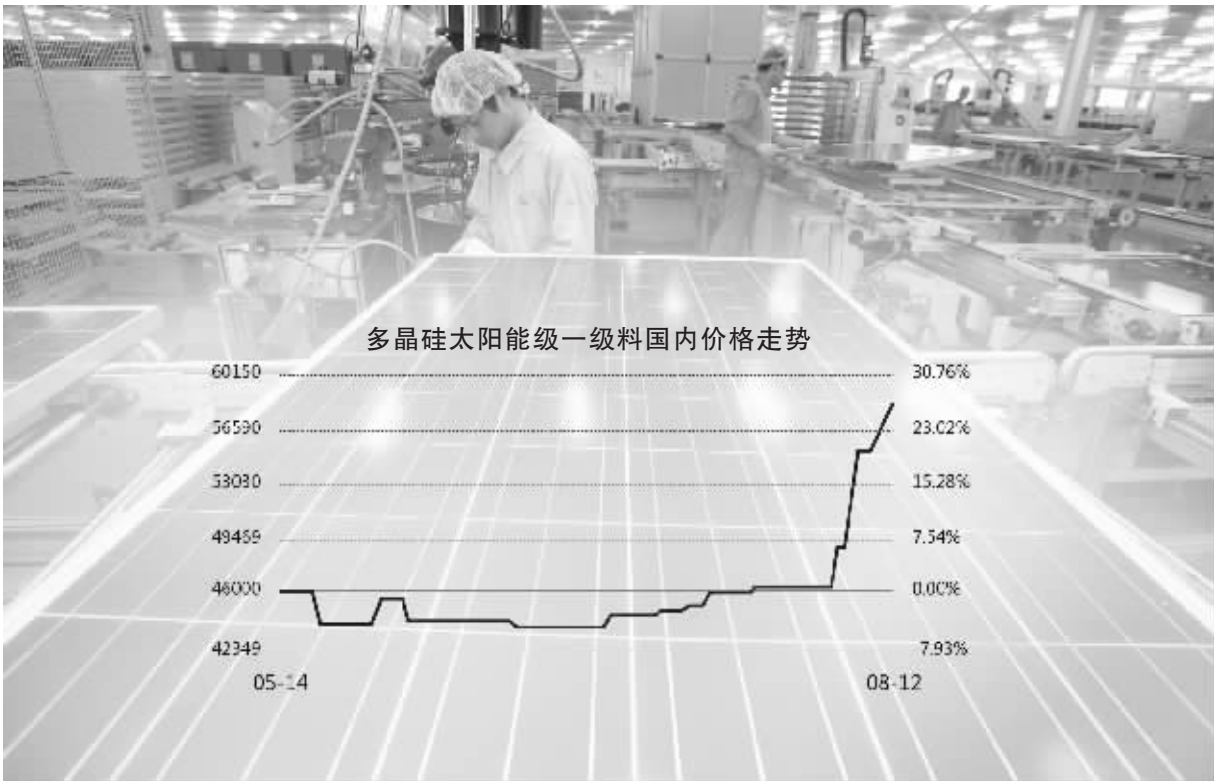
8月7日，特变电工在投资者互动平台上表示：“公司建具有规模优势、资源优势、产业链优势的近8万吨多晶硅先进产能，如后期多晶硅价格上涨，将有利于公司多晶硅业务盈利水平的提升，对公司业绩将有一定贡献。”

对于未来多晶硅价格走势，一家组件生产企业的相关负责人表示，目前国内硅片产能扩产较快，光伏终端需求向好，供给端硅料产能短期扩张有限，预计多晶硅价格仍有向上弹性空间。华西证券认为，今年下半年光伏行业装机需求逐季递增，硅料、高效电池片、玻璃等环节供应紧张有望支撑提价且增厚利润空间，预计一线供应商将显著受益。

多晶硅涨价对下游厂家影响大吗？上海证券报记者在采访中发现，多晶硅价格上涨，已传导至下游企业，多家组件生产企业表示，已通过调价消化硅料上涨压力。

8月12日，隆基股份官网再次调整硅片价格，明确硅料价格每变动3元/公斤，对应硅片价格调整0.05元/片。

“作为光伏产业一体化企业，公司覆盖硅片—电池—组件环节，较单一组件生产企业具有更强的抗风险能力。”8月10日，晶澳科技一位负责人介绍，“公司硅片和电池生产环节消化一部分涨价压力。同时，销售团队及时调整销售策略，积极与客户及渠道沟通协商，尽可能减小硅料涨价对终端客户的影响。此外，公司组件销售价格将结合生产成本和供需关系变化作出相应调整。”



隆基股份钟宝申：产业链涨价对光伏平价上网无实际影响

◎记者 陈其珏 ◎编辑 林坚

全球最大的单晶硅片、电池及高效组件制造商——隆基股份在资本市场炙手可热，截至昨日收盘，今年股价涨幅高达124%。近日，在第十四届（2020）国际太阳能光伏与智慧能源（上海）展览会上，公司董事长钟宝申接受上海证券报记者采访时表示，太阳能在未来数年会对全球的能源格局带来深刻影响。对于今年7月24日和7月31日隆基上调单晶硅片价格一事，钟宝申表示，主要原因是个别多晶硅厂发生偶发事故，造成短期的供给短缺，近期产业链价格的上涨对整个光伏平价上网不会构成实质性影响。

在钟宝申看来，即使银、多晶硅、玻璃等辅材均涨价，组件端的整体价格涨幅比最低时只增加1毛5分，在整个系统成本中的占比不到5%。

“上涨的物料价格会随着技术进步而降低，太阳能科技也会进一步发展。一两年内，太阳能的发电成本还会继续下降。”钟宝申说。

成本的下降，很大程度上得益于隆基等龙头企业在过去几年的产能扩张。钟宝申说：“隆基一直坚持两个方向的判断，一是在投资上的控制原则——‘不领先不扩产’，扩充的产能一定是现阶段行业领先的产能，只有这样的产能，扩充之后对行业才有推动作用；二是对行业发展持乐观态度，太阳能行业现在仍处于初级阶段，随着技术进步、成本降低及全球能源体系对太阳能愈发接纳，未来相应需求将增加。”

基于此，钟宝申认为，光伏产业的过剩是阶段性的。不过，若选择的技术落后了，行情起来后不需要这一生产线出产的产品，投资也就浪费了，会被淘汰。“为此，我们一直在思考怎样让投资的设备生命周期更长。要有更好的前瞻性，留出更多的接口便于不断升级。这样能提高投资效率，拉长设备生命周期。”钟宝申说。

展望行业前景，钟宝申表示，太阳能在未来数年将对全球能源格局带来深刻影响，成为能源变革的主要发展方向：一是价格低廉；二是其为普惠能源，将降低人们的生活成本；三是较为清洁，对环境不会带来任何污染和负担。

第21届中国环博会今日开幕,24个国家超1800家知名环保企业参展 环保企业怎么布局“十四五”？ 抓住“科技创新”这个牛鼻子！

◎张问之 ◎编辑 全泽源

“全球最大环保展”来了——8月13日，第21届中国环博会在上海开幕。为期3天的展会，将迎来24个国家超1800家知名环保企业参展，全面展示和探讨水、固废、大气、土壤、噪声污染等治理解决方案。

8月12日，由中国环境科学学会、全国工商联环境商会、生态环境部对外合作与交流中心、生态环境部环境发展中心共同主办的环博会首场高峰论坛——2020中国环境技术大会率先举办。

以“展望‘十四五’——科技助力生态环境产业高质量发展”为主题，论坛吸引了政、商、学等各界环保人士，基于分析“十四五”时期全球及中国宏观经济发展的大势，探讨生态环境技术创新方向和产业发展的模式，共谋环境经济复苏与产业发展。

技术引领企业开创蓝海

“科技”成为整场论坛的高频词和核心词，也成为环保企业布局“十四五”的共识。

“我们真正能拿出来、能够彻底解决环保问题的核心技术，能够起到闭环作用的环保技术并不多。”谈及行业现状，中广核环保总经理雷霆坦言。

在他看来，技术引领是环保行业进入“十四五”的关键。为此，中广核环保积极进行技术创新，在饮用水安全保障技术方面，创新研发高效新一代污水处理技术；在危废处理方面，在国内首次应用“等离子熔融固废处理技术”，项目落地无锡。

“首创股份‘十四五’规划中，在战略上进行了一些调整和升级，将资源发展型调整为高质量发展主题，明确以运营、技术内涵式的集成助推企业发展。”首创股份副总经理江瀚直言，“现在是企业技术驱动的转型期。”据悉，首创股份构建了从前端科研基础理论开发，到科技实际应用转化，再到工艺打造及商务技术推广和集成等的全技术产业链，并针对不同的业务板块所处的具体阶段，有所侧重。

以有机废弃物资源化为核心的维尔利，也涉及孵化业务。维尔利副总裁李遥表示：“我们从技术起家，了解技术公司在不同的发展阶段所面临的挑战，所以希望能够将经验、能力赋予这些企业，促进快速发展。基于工业互联网的生态

赋能，在各个有门槛的领域为客户提供更好的解决方案。”

大数据和人工智能则让专注智慧水务多年的国祯环保看到“希望”。国祯环保技术总监李涛直言：“依托大数据和智能化，我们有可能找到一些优化配置的智慧化方案，进而改进水务行业标准化体系和管理体系。”在他看来，智慧水务背后是传统水务行业的智慧化升级，是整个行业的管理变革和技术变革。水务行业要破壁，联合IT、传感器、仪器仪表信息化企业推动行业进步。

此外，科技企业也在加快对环保产业的赋能。“华为正在加快为生态环境信息化和智能化赋能。”华为生态环境技术系统部技术总监李彪表示，5G和人工智能等技术热点为智慧环保带来便利。如在环境监测和巡查执法领域，无人机及无人船采集数据、实时传到云端，云端通过AI进行分析生成结果，在5G网络覆盖下，可实现园区排污巡查、污染源溯源等全环境监控。

环境市场空间持续扩容

“虽然环境产业的发展经历了迂回曲折，但整体而言环境市场空间依旧在扩容，产业投资需求也在持续扩大。”全国工商联环境商会会长赵笠钧说。

以新基建为例，新基建七大投资领域中包含大量的绿色成分，如城际高速铁路和城际轨道交通、充电桩及特高压等直接属于相关绿色标准的项目。而新基建的人工智能、工业互联网等技术，对产业具有显著的提质增效作用。

兴业银行首席经济学家鲁政委介绍，绿色2020年新基建七大投资领域的投资规模预计在2.17万亿元左右，其中，可以明确归为绿色新基建的三大投资领域的投资规模预计为1.42万亿元，占比高达65%。

环保企业敏锐地意识到“十四五”带来的空前市场机遇。论坛现场，清新环境、首创股份、中节能环保、中广核环保、高能环境、维尔利、永清环保等企业负责人齐聚一堂，从细分领域和企业实践出发，探讨如何更好地抓住机遇，实现企业及行业跨越式发展。

清新环境总裁李其林表示，清新环境紧跟国家区域化发展趋势，做好区域环境服务，并进军工业危废、工业节能、余热利用等领域，打造全要素服务能力及工业加市政服务能力。

在中国航天科工集团旗下环保企业总裁叶明强看来，美丽乡村建设、环保城市打造、绿色工厂、无废城市等都蕴含巨大市场。如低碳的绿色工厂园区模式，需要资金20亿

元至30亿元；无废城市建设，每座城市的投资都在50亿元至100亿元之间，市场巨大。

同时，长江黄河大保护与生态修复也为环保企业带来机遇。高能环境副董事长刘泽军表示，公司是较早参与长江大保护、流域治理的企业。围绕长江领域，高能环境业务涉及工业场地修复、工业危废处置、生活垃圾治理，初步计算项目约100多个。以餐厨垃圾处理为核心的维尔利，则围绕长江流域进行超20个餐厨厨余垃圾项目、超200个农村项目和10个河道修复项目。

三峡资本投资业务部总经理张甄海则在思考环保行业的商业模式。他给出突破支付困境的3个方向：探索受益者付费，把污染治理与土地开发结合起来；探索污染物处理方式转变，从减量化到资源化；探索环保产业与其他产业的融合。

绿色低碳发展任重道远

“生态文明建设和生态环境保护仍处于‘短板’和‘弱项’地位，生态环境保护结构性、根源性、趋势性压力总体上仍处高位，生态环境形势依然严峻复杂。”谈及我国目前生态环境保护现状，生态环境部环境规划院副院长严刚坦言。

严刚表示，“十四五”时期实现生态环境持续改善，主要潜力来自结构性调整与发展绿色转型、绿色生活绿色消费等。为此，“十四五”期间将推动产业结构调整、运输结构调整、能源结构调整等，强化指标、控制区域、减排措施等的协同治理，并通过信息化应用、科技支撑等，满足精准治污、科学治污、依法治污需求，构建现代环境治理体系。

系统提升生态环境治理能力则包括统一规范的生态环境综合治理执法体系、天地空一体的生态环境监测评估体系、系统全面的生态环境风险预警与防控体系、精准智慧的生态环境信息化应用体系、先进适用的生态环境科技支撑体系、创新发展的节能环保产业支撑体系等。

此外，要强化风险防控，牢牢环安全底线。贯彻落实国家总体安全观，把生态环境风险纳入常态化管理，系统构建全过程、全层级生态环境风险防范体系，加强固体废弃物污染防治，强化化学物质、重金属、危废监管，加快补齐危废、医废收集处置设施短板等。

“绿色低碳发展任重道远，环保产业天地广阔，技术创新大有可为。”生态环境部中国气候变化事务特别顾问、清华大学气候变化与可持续发展研究院院长解振华说。

2020年中国汽车论坛今日开幕

◎俞立严 ◎编辑 李魁领

旨在把控宏观产业形势，解析全球汽车产业发展动态的2020年中国汽车论坛将于8月13日至15日在上海举办。

本次论坛以“新变局 新挑战 新思路——引领中国汽车新征程”为主题，由中国汽车工业协会（CAAM）主办，是世界汽车组织（OICA）、世界经济论坛（WEF）唯一支持的行业顶级论坛，也是中国汽车行业最高端、最权威、规模最大的论坛。

2011年以来，中国汽车论坛已成功举办9届。因其紧贴时代发展脉搏，把握汽车产业发展方向，“高端、求实、重效”的特点备受行业关注，影响力日益扩大，被誉为中国汽车领域的“达沃斯”。

本次论坛设立闭门峰会、全球汽车技术发展领袖峰会、“十四五”规划主题论坛，围绕社会各界普遍关心的汽车产业问题进行研讨。其中，闭门峰会将围绕“推动‘十四五’时期汽车产业的高质量发展”的主题，主管汽车行业的10部门负责人和产业链重点企业负责人将面对面沟通，共商发展大计。

全球汽车技术发展领袖峰会将为跨国集团全球CTO与中国主流汽车集团技术负责人搭建对话平台。“十四五”规划主题论坛则以“‘十四五’时期，中国主流汽车集团发展策略与展望”为主题，中国“T10+3”汽车集团（产销量占中国市场85%以上）的高管将共同展望未来，透视行业最新发展路径。

此外，本次论坛还设有“提升中国汽车品牌竞争力”“推进新能源汽车市场化”“智能网联汽车创新发展与产业生态的升级”“中国汽车产业的全球化之路”“氢能产业发展及燃料电池技术创新论坛”“网上车市技术品牌营销论坛”等分论坛。

7月车市 现两年来最强正增长 是否迎来拐点尚待观察

◎俞立严 ◎编辑 李魁领

8月11日，中国汽车工业协会（下称中汽协）和乘用车市场信息联席会（下称乘联会）分别发布7月国内汽车销售数据。由于统计口径不同，中汽协数据显示，乘用车销量同比增长8.5%，乘联会数据显示，乘用车市场零售同比增长7.7%，均为2年多来最强正增长。业内专家分析称，中国车市出现较强反弹的主要原因是受疫情影响消费需求延后，国内消费者的购车需求在7月得到较大程度释放，车市拐点是否真正到来尚待观察。

中汽协数据显示，7月中国汽车产销形势总体稳定，产销量分别为220.1万辆和211.2万辆，同比增长21.9%和16.4%。其中，乘用车销量同比增长8.5%。

乘联会数据显示，7月中国乘用车市场零售达159.7万辆，同比增长7.7%，实现2018年5月以来的最强正增长。对于和中汽协数据的差异，乘联会秘书长崔东树解释称，乘联会统计零售与批发2个口径，中汽协主要统计批发口径。

“7月是传统的汽车销售淡季，往年仅比春节月份销量高。”汽车行业分析师梅松林表示，受疫情影响消费需求延后，7月较大幅度释放了国内消费者的购车需求，在2018年和2019年的低基数基础上，出现2年多来最强正增长。

梅松林认为，断定中国车市迎来拐点还为时尚早，只能说车市基本恢复到疫情发生前的状态，目前尚处长周期的低位态势。

值得注意的是，随着车市开始回暖，自主品牌乘用车市场份额也结束“四连降”，在7月实现触底反弹。中汽协数据显示，7月自主品牌乘用车销量为58.5万辆，同比增长4.5%；市场份额达35.1%，同比下降1.3个百分点，但环比6月提高1.7个百分点。

“总体来看，目前自主品牌市场份额处于触底回升阶段。”中汽协副总工程师许海东表示，二季度自主品牌市场份额下降，主要原因是受合资品牌的挤压。

各大自主品牌车企公布的7月销售数据显示，一汽红旗7月销量突破17500辆，同比增长99%，实现今年以来“七连涨”；长安汽车自主板块7月销量为12.35万辆，同比增长达49.9%。2家企业均实现高速增长。

此外，吉利汽车7月销量为10.52万辆，同比增长15%。长城汽车和奇瑞集团7月销量分别为7.83万辆和5.59万辆，分别同比增长30%和14.2%。广汽乘用车、上汽大通、比亚迪、江淮汽车乘用车等7月销量均同比增长。

“自主品牌表现向好，原因为中西部地区消费者购买力回升及第三产业逐步复苏，这种态势在7月逐步显现。”崔东树分析。

新能源汽车成为车市中的绩优板块。乘联会数据显示，7月新能源乘用车批发销量为8.3万辆，同比增长28.3%，环比下降3.7%。其中，插电混动汽车销量为1.6万辆，同比下降7%；纯电动汽车销量为6.7万辆，同比增长37%。7月电动汽车高端化趋势明显，特斯拉以1.1万辆保持纯电领域销量第一；比亚迪新能源销量达1.4万辆，居新能源汽车第一。以蔚来、理想、小鹏、威马、合众等为代表的造车新势力表现亮眼，批发总量达1.4万辆，同比增长174%。

乘联会预计，下半年微型电动车销量有望大幅回升，因为配备使用磷酸铁锂电池等低成本措施逐步启动，低价新车推出较多。同时，近期相关部门启动汽车下乡宣传工作，有望推动下半年新能源车持续高增长，进一步促成未来数年新能源车高速增长的新周期。

中汽协副总工程师许海东表示，新能源车销量在之后数月将保持相对稳定的增长，预计今年国内新能源汽车市场销量为110万辆。