

八家电企业骗补近亿 各问题企业态度各异

■ 方璐 报道

格力、TCL、格兰仕、长虹、美的、长岭、乐华、扬子空调等 8 家电企业，骗取国家节能补贴共计 9061.84 万元，骗补金额分别为 2157.76 万元、1830.88 万元、1779.4 万元、981.78 万元、118.3 万元、2093 万元、63 万元、37.72 万元。

这是审计署 6 月 20 日披露的“2013 年第 25 号公告：5044 个能源节约利用、可再生能源和资源综合利用项目审计结果”显示的数据。

6 月 25 日，格力电器向媒体发布澄清说明，否认企业在骗补行为，称违规获取补贴金主要因终端经销商填报数据不规范所致。

与此同时，长虹于 25 日当天接受本报记者采访时明确表示，接受此次审计署的审计结果，并称，长虹对此事给予了高度关注，会积极配合相关审计工作，做好相应整改，加强后期企业管理工作。

问题企业态度各异

“销售渠道本身比较复杂，从厂家这边到经销商，且经销商可能分多个级别，然后再到消费者手中。中间经销商到底是怎么处理的，怎么卖给消费者的，都可能涉及到不正规的操作，因此，不光是厂家的问题。”四川长虹电器股份有限公司证券事务部一名工作人员就涉及骗补问题回答。

长虹集团新闻发言人刘海中也对长虹存在审计署所指的骗补行为做了肯定答复。

“我没有管经营，很难表达具体哪个环节出了问题。”刘海中说，“我现在可以说的是，企业积极配合审计署，加强内部管理，积极跟审计署沟通交流，按照他们的要求加强整改。”

相较长虹目前难清楚指出具体出问题的环节，格力则在澄清说明

中做了详细解释。据报道，格力表示，从 2009 年 6 月 1 日到 2011 年 5 月 31 日，第一次节能惠民政策执行期间，格力实际销售出货 2214 万套节能空调，申报 1755 万套空调的节能补贴，有 459 万套已销售节能空调没有获得补贴，原因包括：一是第一次补贴政策结束后，因支持有关部门统筹安排的原因，主动放弃 150 万套的补贴申请，涉及资金近 6 亿元；二是部分已销售空调尚不符合补贴标准，没有申报。

格力认为，审计署检查结果所指违规获得 2157.76 万元补贴，主要原因是终端经销商填报数据不规范、不严谨所致，问题数据占公司总推广数据的比例不到 0.5%。

媒体援引格力的说法称，格力坦言“对经销商管理环节存在疏漏”。具体细节是，节能补贴数据由终端经销商填写销售时间、安装时间地点及用户资料，汇总到公司统一申请补贴。申报数据信息由格力电器近十万经销商网点填写，在申报系统中网点填报的销售、安装日期、用户资料不严谨，出现差错、误差。

与此同时，格兰仕对此事的回应是，集团采取各级代理商、零售商分销模式，而非在各地设立子公司，对于数据缺乏有效管理。

6 月 25 日当天，提及遭审计署点名骗补一事，美的空调市场一位负责人以“不能随便跨越相关责任部门接受沟通”以及“正在开会”为由拒绝采访，并表示：“寻找国内市场部卢经理，她是美的公关经理，所有采访可以通过她来传递和转达。”记者随即致电美的公关经理卢雪华，她说，“没办法代表企业发言，我没有得到授权”。据她透露，可以解答此问题的领导“还在出差”。

刘海中特别指出，他注意到，审计署在报告中对各个企业使用了诸如“套取”、“骗取”、“违规”等不同的

八家电企业违规获得节能补贴额(万元)

格力	2157.76
长岭冰箱	2093
TCL 空调	1830.88
格兰仕空调	1799.4
长虹空调	981.78
美的空调	118.3
乐华彩电	63
扬子空调	37.72

字眼，其中对长虹使用的是“套取”。但究竟这几个字眼有何不同，他说：“要问是谁定的性，这个没研究。”

“套取本身是违规的一种形式，不管讲‘套取’还是‘违规’，指向的都是一个行为，本质都是违反了国家节能补贴的规定。”北京诺恒律师事务所执行主任邓亮 6 月 26 日对记者说。

专业化评估机制缺失

“国家财政补贴本来用于促进消费，却被部分企业骗取，后果很严重，这是对公众以及国家政策的愚

弄。”中国社会科学院财政与贸易经济研究所研究员宋则 6 月 25 日对本报记者说，“家电企业吃补贴吃出依赖症，突然断奶，就开始做这种手脚，不管企业怎样解释，都难被原谅。”

宋则表示，能够入围节能惠民政策的家电企业均历经“严格的招标程序”，“真正有资格享受这种补贴待遇的都是中国最好的企业”。最初的政策设计是为了防止个体骗补，现如今却出现“连这点小钱都不放过的大企业”在骗补，他认为，问题企业没有珍惜信誉。

宋则还认为，出现此次事件，表

明政府相关职能部门有“失察之责”。

有观点指出，企业骗补并非新鲜事。“无论是节能减排还是新的能源技术的导入，都是好事情。但今天因为缺乏专业化的评估机制，在经济低迷的时候，企业很容易利用政府的补贴去套取政策红利，”复旦大学经济学院副院长孙立坚 6 月 25 日对本报记者说，“政府应当把制度建设好，通过专业化的评估机制，对市场节能减排的效果给予科学评价、合理的资金，否则，在经济不好的时候，企业就会利用政府在该领域评估能力的不足，去套取财政资金的补偿。”

孙立坚认为，骗补行为的发生，虽然反映了企业出现道德风险，但更主要的是政府专业化能力不足。

政府如何把相关政策红利，真正推动产业转型，关键在于，政府发放政策红利时“能否通过第三方科学评估的机构，评估采用节能技术的企业，它们的水平到底达到怎样的标准，这是非常重要的问题”。政府为企业创造的这种商业机会，与以往消费需求不同，这一盈利模式是非市场化的模式，或将助长过度投资。

“甚至在这种过度投资中，又包装一些节能减排效果很好的工程，这些工程没有通过消费者去检验，而是政府。但政府又缺乏检验产品的能力，因此很容易令‘骗补’成为普遍性问题。尤其在金融危机来临时，大家赚不到市场的钱就去赚政府的钱。”孙立坚对记者说。

曝光企业骗补情况后，审计署建议中央有关部门、地方各级政府及相关部门要切实履行专项转移支付资金的审核把关、监督管理、绩效评价等职责，落实工作人员责任追究制度，严格问责机制，严肃查处套取骗取和挤占挪用资金的行为。

LNG 动力船入补贴范围 百亿市场待启

■ 汪珺 报道

记者从近日召开的“第三届中国国际 LNG 大会——LNG 船舶论坛”上获悉，随着国家对交通运输业环保要求的日益提高，年内 LNG 动力船获政策扶持的力度有望进一步加大，从而推动对我国内河 3 万艘船只“油改气”的改造工作。

业内人士预计，这一船舶“油改气”市场规模或高达 300-600 亿元，LNG 动力船有望成为继 LNG 动力车之后另一个引人注目的产业链。过去种种制约 LNG 动力船市场发展的政策瓶颈有望在今年破除，特别是 LNG 动力船技术标准将于下半年出台，而且，交通部已将 LNG 动力船纳入其节能减排基金的补贴范围，每年补贴幅度或达 2 亿元。

市场人士预计，政策大门的逐渐敞开，将推动 LNG 动力船产业快速发展，保守估计，仅改造市场就高达 300—600 亿元，若加上新船制造，市场空间可望达到上千亿元。这无疑给 LNG 产业蛋糕创造出一块巨大增量，造船、发动机制造、加注站、储运装备等环节的上市公司有望搭乘这艘巨轮，在 LNG 产业的蓝海中畅游得更远。

一位专注于国内清洁能源产业投资公司的投行部高级经理表示，“当前政策预期下，我们认为，未来 1-2 年将是 LNG 动力船市场的稳定增长期，3-5 年后有望进入爆发期。与 LNG 动力车相比，船的市场规模更大，潜力也更高，我们也在积极布局以抢占先机。”

政策困境逐步消除

“我们做过一个问卷调查，70% 的船东认为，如果政府不给改造补贴就继续使用柴油发动机；14% 的船东认为，无论政府是否有补贴，都将直接使用新型 LNG- 柴油双燃料发动机；仅有 16% 的船东认为，无论政府是否有补贴，都继续使用现有柴油发动机。也就是说，如果政府能给予 LNG 动力船建造一定补贴，有 70% 以上的船主将选择 LNG 燃料发动机。”交通运输部水运科学研究院副总工程师高慧君如是说。

LNG 动力船是以液化天然气（LNG）作为燃料的船舶，有全动力和混合动力之分。据挪威船级社统计，截至 2013 年 6 月，全球共有 40 艘 LNG 全动力船以及近 40 艘 LNG 与柴油双混合动力船处在营运中，另有 35 艘 LNG 全动力船的新建订单。该机构预计，2014 年全球运营的 LNG 全动力船舶数量将升至 63 艘，2020 年或达到 1000 艘。

我国 LNG 动力船市场起步较

晚，并以改造船为主。据交通部水运科学研究院统计，目前国内已通过论证和颁发核准的 LNG 动力船只有 14 艘，且普遍采用混合动力。

“过去 LNG 动力船之所以没有很好发展起来，关键在于政策层面不够重视，缺乏行业技术标准，出于安全等问题的担忧，监管部门迟迟不敢放开大门。如今，LNG 动力车已发展到近 10 万辆了，LNG 动力船则寥寥无几。”一位行业人士对记者感叹道。

不过，这一政策困境正在逐步消除。2011 年 9 月，交通运输部出台《“十二五”水运节能减排总体推进实施方案》，提出“试点应用内河柴油和 LNG 混合动力船舶技术”。一年后，该部又发布《关于港口节能减排工作的指导意见》，明确要“鼓励、支持试点采用 LNG 清洁能源驱动港作船舶、港作车辆及其它流动机械”，“开展停靠 LNG 动力船舶的码头布点方案、码头平面布置方案等相关技术的研究”。

LNG 动力船相关标准研究工作也在紧锣密鼓地展开。据了解，交通部正在开展“LNG 加注站码头设计规范研究”，国家能源局和海事局正在开展“LNG 燃料动力船应用安全研究”、工信部今年还将开展“LNG 供气系统应用开发技术研究”、“LNG 燃料动力船型风险设计技术研究”等。

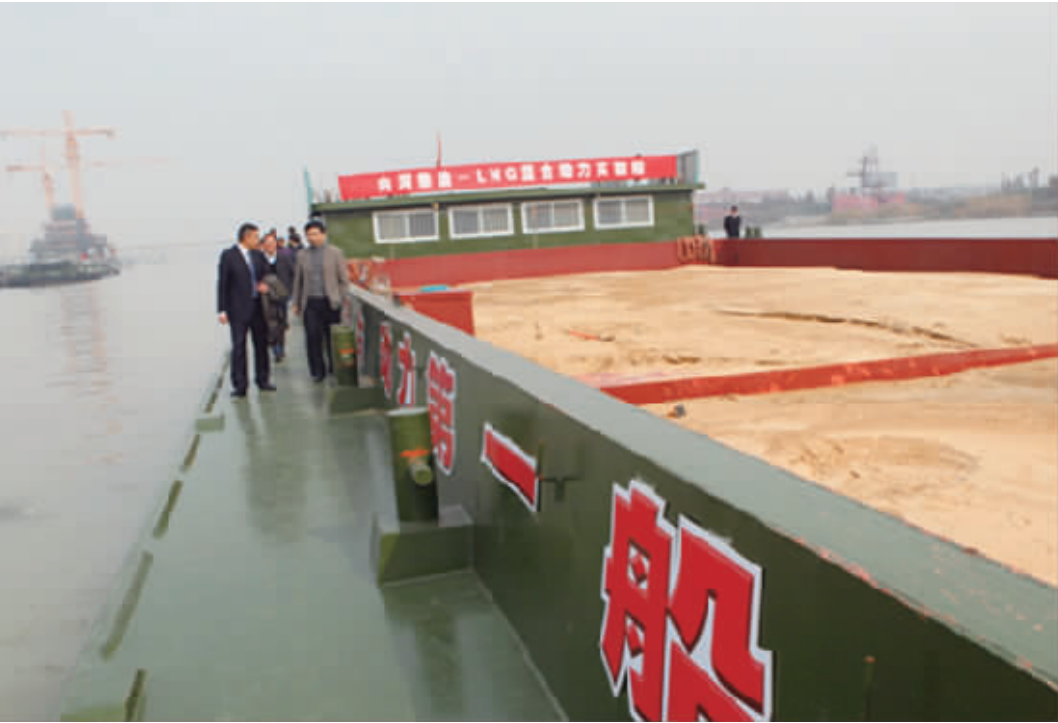
补贴方面，财政部在 2012 年“关于节约能源使用新能源车船车船税政策的通知”中就提出，自 2012 年 1 月 1 日起，对节约能源的车船“减半征收车船税”，对使用新能源的车船“免征车船税”。另据透露，交通部 15 亿元的节能减排专项资金已将 LNG 动力船列入资金支持范围，未来将由企业自行申报，每年或有 2 亿元的补贴额度。

交通部《加快推进水运业应用 LNG 燃料工作的指导意见》的草稿已经多次讨论，有望今年出台。业内期待已久的“LNG 动力船舶标准”也将于今年下半年出台，LNG 动力船改造、加气站建设等技术标准将从此有规可循。

百亿市场待启

近三年来，在交通运输部海事局等政府部门的支持下，我国已在部分内河流域开展了 LNG 动力船舶试点工作。高慧君告诉记者，按照试点所要求的“船龄 7 年以下、技术条件好的船舶”这一标准测算，我国内河约有 3 万艘船只符合改造条件。

据大连海事大学交通运输管理学院教授唐丽敏介绍，目前 LNG 动力船改造的技术不同，成本也不一，根据船的吨位、船龄、行驶流域不同



而有所差异。业内人士认为，最低成本可在 100-200 万元之间，若按照上述改造计划推算，未来几年，我国 LNG 动力船的改造市场空间将至少达到 300-600 亿元。

在此基础上，LNG 动力船新建市场也将成为未来增量。交通运输部科学院预计，2017-2020 年我国将累计新建内河船舶约 12-14 万艘，若其中 70% 采用 LNG 燃料作为动力，大约有 1 万艘新建 LNG 动力船。此外，2020 年沿海新造船舶中也有约 300-400 艘有望使用 LNG 燃料。

“船的寿命比车长，加气量大，且新建、改造的投资成本更高，一旦该市场空间打开，规模相当可观。”瑞银证券一位分析师对记者指出，如果未来政策层面的制约能够打开，预计 LNG 动力船市场将迎来快速增长长期。

“在目前的政策进程下，我们预计，未来 1-2 年是 LNG 动力船市场的稳定增长期，3-5 年后将进入爆发期。与机关车比，船的市场规模更大、潜力更大，届时，船东、发动机制造商、加气站、技术服务商等都将获益。”一位专注于国内清洁能源产业的投资公司投行部高级经理预测道。

业内人士认为，LNG 动力船市场的打开将给 LNG 产业链蛋糕注入一块巨大增量，相关上市公司的业绩增长也将获得动力：一是船主即总包商，涉及公司包括昆仑能源、中海油、广汇能源、新奥能源等；二是船只发动机改造商，主要上市公司有“ST 济柴（中石油旗下唯一柴油机

专业制造企业，目前是船只发动机改造环节的市场主力）、潍柴重机（属于潍柴控股集团，目前已在陆用气体发动机领域有所突破，即将进入船用气体机市场）；三是船用 LNG 气瓶供应商，主要涉及公司有中集安瑞科（包括旗下圣达因）、富瑞特装等，相关概念公司还有北人股份、蓝科高新等；四是加注站建设，主要包括富瑞特装、杰瑞股份等。

天然气涨价成隐忧

政策倾斜，市场明朗……在诸多利好因素的推动下，天然气涨价、加气站建设难等问题却在另一方面束缚着 LNG 动力船市场大展拳脚。

“和 LNG 车一样，我们现在对 LNG 船市场的最大担忧是气价问题。一旦气价对比油价上涨到一定程度，LNG 车、船就没有经济性了。”中集安瑞科子公司南通中集罐式储运设备制造有限公司一位工程师对记者坦言。

以 LNG 动力车为例，据交通运输部办公厅原主任、中国道路运输协会名誉会长姚明德介绍，目前车用气与燃油价格比在 60% 左右。而按照目前发动机技术水平，替代 1 升汽油需要 1-1.05 立方天然气，替代 1 升柴油需要 1.15-1.3 立方天然气。照此推算，若两者价格比涨至 75% 或以上，则除出租车外，LNG 车的推广应用将因失去经济动力而减缓甚至停滞。

业内人士认为，尽管 LNG 动力船目前还没有相关数据，但天然气

涨价对其经济性的威胁同样存在。但也有观点认为，出于环保等因素考虑，我国的“油气价格比”应该会控制在一定范围内，以确保天然气产业发展的动力。

此外，加气站等基础设施建设不完善也是制约 LNG 动力船前行的一个因素。据江苏蓝色动力船舶有限公司负责人介绍，因为给船舶加注 LNG 的加气站必须建设在运河航道便于船舶靠泊的航道岸线上，而上述土地均归属国有划拨土地，无法用商业化模式购买岸边的建站土地，致使报建的 LNG 加气站大多因土地问题得不到立项批复，从而影响了 LNG 船舶改造的进度。

在高慧君看来，我国发展 LNG 动力船主要存在五方面障碍：一是缺乏安全技术规范，相关标准尚未出台；二是目前主要是内河船舶在进行改造，个体经营者比较多，资金较匮乏；三是航运市场不景气，气罐生产不规模化，几十万的改造成本较高；四是船东普遍持观望态度，期待有关政策出台；五是加气站等配套设施不健全，标准未出，影响进程。

“北欧一些国家为了推动 LNG 燃料的应用，在 LNG 加气站建设、新建船舶建造等方面，采取了减税、资金补贴等措施。我国应当出台相关经济鼓励政策引导其发展。”高慧君建议，要尽快制定鼓励 LNG 在水运行业应用的鼓励政策，并加快健全相关标准规范，研究制定相关技术规程和操作指南，同时还需加强基础性和成套关键技术的研究。

钢铁行业 “缺钱”成常态

■ 马博 报道

由于产能过剩、钢价低迷，钢铁全行业已深陷盈利困境。随着钢铁行业微利时代的到来，钢铁生产企业的经营环境日益恶劣，特别是近两年，钢价“涨少跌多”使得钢厂资金不断“失血”。特别是一些中小钢厂，产品竞争力较低，多元化发展困难，很容易陷入资金断裂的困境。如今，资金紧张的局面正从钢贸商向钢厂蔓延。近期曝出江西某钢厂资金链断裂、老板跑路，对此记者在采访中了解到，目前有不少钢厂存在资金紧张的情况，特别是中小钢企的生存现状堪忧。业内预计，在未来流动性难以出现明显宽松、钢铁业景气度不能显著回升的情况下，钢铁业资金链紧张将不是短期现象，或成为常态。

面临“钱荒”

近期的“钱荒”，让资金密集型的钢铁行业忍受着更大的“失血”之痛。在钢价大幅持续下跌的背景下，之前利用重复质押等手段，多次从银行融资贷款的钢贸商资金链濒临断裂，违约、“跑路”现象频出。自去年起，华东等地区的钢贸商已经经历了一波“倒闭潮”，而现在钢厂或成为新一轮“洗牌”的主力军。

“实际上目前市场中的存量货币总量并不少，但并没有真正流入到实体经济中。”银期货分析师李骥表示，央行加大了去杠杆的力度，在这一过程中，实体经济或多或少都会受到影响，钢铁企业也不例外，同样受到了资金紧张的掣肘。民营企业相较于国有企业更受到冷落，当银行都缺钱的时候，钢企还能去哪里拿钱呢？对于一直“失血”的民营钢铁企业而言，后期经营之路必定是步履维艰。

“钢铁业持续不景气，资金压力已经从贸易商传导到钢厂了。”河北某钢厂经营人士的一句话勾勒出当前的钢铁业现状。由于产能严重过剩、下游需求疲弱，钢铁业已经陷入微利的局面，资金面收紧令不少钢企的生存压力陡升。

“前两年钢铁业不景气，先反应在钢贸商上，现在在第二波已经开始冲击钢厂。”上述人士在接受采访时表示，因为钢厂在定价上较为强势，所以行业不景气时先赔钱的是钢贸商。但是在经历长时间低迷后，资金压力已经开始在中小钢厂上体现。

“很多钢贸商因为存在重复质押、过度融资、资金不能回收等情况，所以率先出现违约。再加上银行之前就对钢贸商的贷款收紧了，所以钢贸的资金压力已经显现。现在银行对钢厂的贷款也很谨慎，审批难度和审批时间都比以往更严。”该人士指出，由于国家信贷政策对钢铁业不鼓励，而钢厂因为行业不景气陷入亏损边缘，资金不断“失血”。特别是一部分竞争力差的钢厂的资金难题就更加明显。

“现在贸易商的订单减少、打款也少了，再加上钢材销售比较困难，库存量大，对资金的占用多，资金周转很艰难。而且银行不再对钢厂进行主动的信贷支持，所以造血能力差的钢厂就容易出现资金问题。”该人士直言。

一位不愿透露姓名的上市钢企董秘也证实了当前行业存在的资金紧张现状。“现在资金紧张主要出现在竞争力较差、负债率较高、没有多少利润的企业上。这些企业长期亏损、流动资金越来越少。如果是短期亏损还能够等待行业回暖来弥补，但是从目前来看，钢铁业还将保持微利较长时间，那些亏损的企业就很难维持下去。”该董秘表示，因为不存在业务和债务上的联系，小钢厂的资金危机不会传导到大型钢厂，而且大型钢厂在银行信贷上有一定额度，当地政府也有扶持，“日子”要比小钢厂好一些。

记者在采访中也了解到，由于国家严格控制过剩产能行业的信贷，不少银行已经收紧对相关行业的信贷投放。

“对于过剩行业，我们的贷款政策都是不鼓励发放、控制总量。”建设银行某分行的信贷经理对记者表示，由于钢铁行业属于产能过剩行业，所以在贷款上十分谨慎。

据了解，目前建行对单纯延压加工钢铁企业实行名单制管理，重点是加快名单外客户的贷款退出。“我们在持续关注国家对符合生产经营条件的钢铁企业的清理进程，并及时调整名单。总体来讲投向钢铁行业的贷款在尽量控制。”该人士直言。

加剧洗牌

2 亿吨钢铁过剩产能究竟如何形成？今年第一季度，全国粗钢产量达 19175 万吨、同比增长 9.1%，创下季度历史新高，远高于去年同期的 2.5% 和全年 3.1% 的增长率。既然供过于求，为何今年第一季度我国粗钢产量还创下了 9.1% 的增幅？专家们将此解读为“钢铁产能的超常释放”。

一方面是信贷资金逐步收紧，另一方面依靠行业自身“造血”的难度也在不断加大。目前钢价仍在低迷徘徊，钢企整体的盈利状况不容乐观。业内预计，受资金和市场的双重挤压，钢铁业资金短缺将不是短期内能够解决的，资金链紧张将成为常态化问题。

中国钢铁工业协会数据显示，6 月初受钢坯、期货价格上涨的提振，建材、热卷市场价格仅出现小幅反弹。但缺乏实质利好支撑的反弹仅仅是昙花一现，上涨几天后就重回下跌通道。目前国内八个品种的钢材价格自年初均呈现震荡下跌的走势。随着淡季到来，各大钢厂也纷纷调低了出厂价格。

数据显示，宝钢 7 月份冷热卷、中板价格下调了 170-200 元 / 吨，已经连续两个月下调出厂价格；武钢下调 7 月份板材价格 200 元 / 吨；首钢下调板材价格 60-200 元 / 吨；鞍钢下调冷轧、中板价格 100-120 元 / 吨。

兰格钢铁网研究认为，尽管 6 月钢价出现短暂反弹，但由于遭遇“流动性危机”冲击，再加上钢铁行业供需的矛盾格局未变，还将拖累钢价继续下行。

研究人士则表示，我国钢铁产能严重过剩、需求增长乏力、市场竞争激烈，全行业微利的情况将会保持相当长的时间，全行业的洗牌已经开始加剧。“起码未来银行不会再雪中送炭了。”该研究人士认为，未来银行资金面不会太宽松，这对钢铁业将产生影响。虽然短期内那些不具竞争力的中小企会有很大资金压力，甚至出现资金断裂，但是与通过行政手段淘汰产能相比，从资金层面上挤出落后产能会更有效果。从长期看，依靠市场进行优胜劣汰，对产业结构调整有很大好处。“所以从调结构的角度看，钢铁行业出现资金紧张将不是短期现象，也有可能常态化。”该人士坦言。