

M1 增速回落不代表企业“没钱”

经济日报·中国经济网记者 陈果静

1月份，狭义货币(M1)同比增长0.4%，不少人注意到，其增速出现了较为明显的回落。数据显示，1月份M1增速分别比上月末和上年同期低1.1个和14.6个百分点。有观点认为，M1回落代表企业流动性不足，也就是“没钱”了，果真如此吗？

M1主要由流通中现金以及非金融企业活期存款构成。人们日常关注较多的是广义货币(M2)，由M1加上活期存款、定期存款、储蓄存款等构成。

对于M1指标变化的意义，中国人民银行调查统计司司长阮健弘指出，M1增速回落主要反映了全社会流动性的结构变化，不代表流动性总量规模的变化。

今年1月份，M1增速同比大幅下跌，主要是受到短期因素——春节影响，不能理解为企业“没钱”。“企业在春节期间对活期资金的需求量比较大，因此M1增速降到了1%以下。”交通银行首席经济学家连平认为，这其中有季节性因素影响。今年春节为2月初，企业在1月份就需要支出大量现金，去年春节是在2月中旬，同比自然

经济热点理性看

今年1月份,M1增速同比大幅下降,主要是受到短期因素——春节影响,不能理解为企业“没钱”

除了发放薪资、奖金的需求上升,春节期间企业为了提高资金使用效率,会购买一些短期结构性理财产品,导致M1增速进一步放缓

会出现较大落差。因此，不能简单地理解为企业生产积极性低，或是非常看淡未来的预期。

阮健弘也表达了类似的观点。“应该说，今年春节老百姓持有资金较以往更多，手头更宽裕。”阮健弘指出，1月底临近春节，是企业发放薪资、奖金的高峰期。相关数据也显示，当月单位活期存款大幅减少2.03万亿元。

这一点从个人存款和M0大幅增长也能得到印证。M0指的是流通中的货币，也就是人们手头的现金。数据显

示，1月份个人存款大幅增加3.87万亿元，同比增长15.5%；M0增加1.43万亿元，同比增长17.2%。

民生银行首席研究员温彬表示，除了发放薪资、奖金的需求上升，春节期间企业为了提高资金使用效率，会购买一些短期结构性理财产品，导致M1增速进一步放缓。

“从我们的5000户企业调查监测数据来看，企业流动性状况并未恶化。”阮健弘认为，1月份M1增速回落与企业流动性状况恶化不能画等号。

观察企业流动性状况乃至宏观经济运行情况也不能仅看单月数据。“考虑到春节因素，应对1月份、2月份甚至一季度的数据统筹考察，不宜对单月数据过度关注。”中国人民银行货币政策司司长孙国峰说。

“在分析M1的同时，不代表货币政策要为此作出调整。”孙国峰表示，M1是观测性指标，也可以分析其变动的原因，但与M1和经济增长、物价的关系没有那么稳定，这也是全球各中央银行都没有把M1作为货币政策中介目标的重要原因。从经济变量之间的关系来看，广义货币供应量(M2)与经济增长和物价的关系更为密切，这也是为什么央行选择M2作为信贷指标。因此，孙国峰强调，重点要观察M2和社会融资规模。

多位业内人士认为，M1会在春节因素逐步消退后回归正常。连平表示，需要观察未来两个月的数据，可能会看得清晰一点。他预计，M1数据在今年3月份会走向比较正常的状态。

温彬也认为，今年2月份以后，M1数据会触底回升、有所改善。

专家预计,2020年累计约为20万吨,2025年将达78万吨——

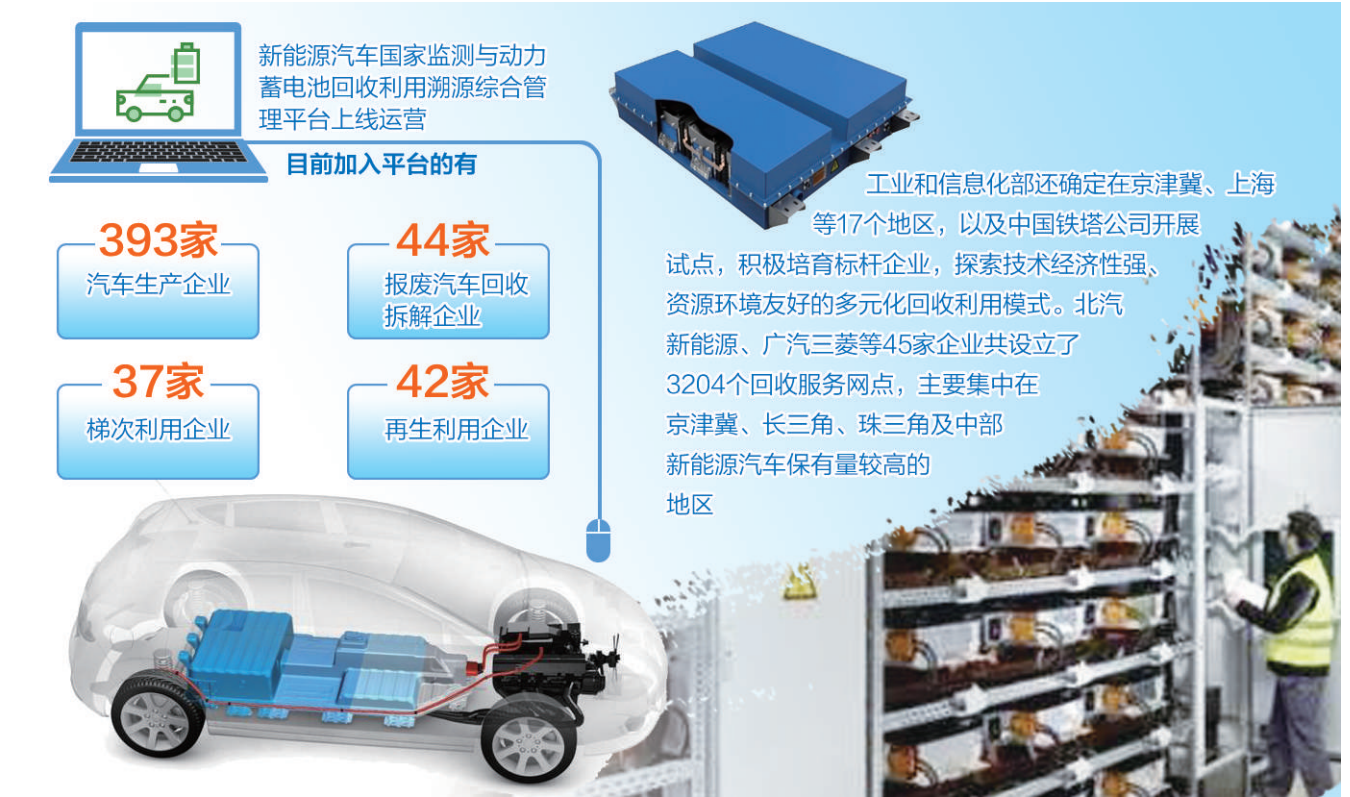
动力蓄电池退役后都去哪了

经济日报·中国经济网记者 黄鑫

视点

中国新闻奖名专栏

随着我国新能源汽车产业迅速发展，动力蓄电池用量也“水涨船高”。但是，动力蓄电池退役后，若未经科学处理，不仅是对金属资源的浪费，更会严重威胁公共安全，对生态环境造成难以逆转的污染。因此，我国正加快建立动力蓄电池回收利用体系，并已经形成了初具规模的新能源汽车动力蓄电池再生利用产业——



工业和信息化部公布最新信息显示，我国动力蓄电池累计配套量超过131GWh（吉瓦时），产业规模位居世界第一。其中，仅在“十城千辆工程”推广期间生产的新能源汽车共计产生退役动力蓄电池约1.26万吨。

随着我国新能源汽车产业迅速发展，动力蓄电池用量也“水涨船高”。值得注意的是，动力蓄电池大量退役后，未经妥善处置和价值最大化利用，将威胁公共安全，造成难以逆转的环境污染。因此，我国正加快建立动力蓄电池回收利用体系，并已经形成了初具规模的新能源汽车动力蓄电池再生利用产业。

铁塔公司所使用的梯次电池正是新能源汽车退役的动力蓄电池。据介绍，正常情况下，新能源汽车动力蓄电池容量衰减至80%以下时，将不能完全满足汽车动力需求，但仍然可以梯次利用于其他领域。

事实上，退役的动力蓄电池，若未经科学处理，未能进入梯次利用队列，将威胁公共安全，并对生态环境造成严重污染。同时，也是对金属资源的浪费。据中国汽车技术研究中心有限公司的相关专家介绍，废旧动力蓄电池处置不当不仅存在触电、燃爆和腐蚀等安全隐患，还会造成严重的重金属和电解液污染。

专家预计，2020年我国退役动力蓄电池累计约为20万吨，至2025年将达到78万吨。可以说，动力蓄电池工作仍面临较大压力。

但是，我国动力蓄电池回收的一大优势就是退役电池分布地区较为集中。此前，为了推动新能源汽车发展，科技部、财政部等多个部委联合发起了“十城千辆节能与新能源汽车示范推广应用工程”，计划用3年左右的时间，每年发展10座城市，每座城市推出1000辆新能源汽车开展示范运行，并最终选出了3批共25座试点城市。因此，如今的退役动力蓄电池也主要集中在深圳、合肥、北京等新能源汽车推广力度较大的城市。

回收体系加快完善

2018年，工业和信息化部联合科

技部、生态环境部、交通运输部、商务部、市场监管总局、能源局发布了《新能源汽车动力蓄电池回收利用管理暂行办法》，构建回收利用管理机制，推动建立回收利用体系。

为了明确溯源信息采集要求，新能源汽车国家监测与动力蓄电池回收利用溯源综合管理平台也上线运营。目前，已有393家汽车生产企业、44家报废汽车回收拆解企业、37家梯次利用企业和42家再生利用企业加入平台。

工业和信息化部还确定在京津冀、上海等17个地区，以及中国铁塔公司开展试点，积极培育标杆企业，探索技术经济性强、资源环境友好的多元化回收利用模式。北汽新能源、广汽三菱等45家企业共设立了3204个回收服务网点，主要集中在京津冀、长三角、珠三角及中部新能源汽车保有量较高的地区。

同时，汽车制造、电池生产及综合利用等企业在备电、储能等领域积极开展梯次利用试验。总体来看，梯次利用市场潜力还是很大的，已成为行业发展热点，部分企业正在梯次利用领域探索“以租代售”等新商业模式。

其中，国家电网分别在北京大兴和张北建设了梯次利用锰酸锂电池储能系统示范，并组建了退役电池分选评估技术平台，研制了高效可靠的电池管理系统。

北京匠芯研发了梯次利用光储能系统，并正在建设基于大数据的动力蓄电

池包评估系统。北京普莱德与北汽等合作实施了储能电站项目、集装箱式储能项目等，累计梯次利用量约75MWh。

深圳比亚迪、国轩高科等企业利用退役动力蓄电池，生产用于备电领域的梯次利用电池产品。无锡格林美与顺丰公司探索将梯次利用电池用于城市物流车辆，中天鸿锂等通过“以租代售”模式推动梯次利用电池在环卫、观光等车场应用。

业内专家建议，退役动力蓄电池梯次利用应集中在储能、备能领域，切勿转移到低速电动车、充电宝等分散领域，造成电池难以回收，也不利于集中监管。

亟须解决盈利瓶颈

当前，动力蓄电池梯次利用全面推广仍面临一些难题。对此，铁塔公司坦言，主要是目前退役电池量较少，产业链下游企业争夺挤占有限的退役电池资源，梯次利用电池采购价格居高不下。同时，行业还在残值评估等技术方面存在瓶颈，需要动力蓄电池使用的历史数据等信息用于评估退役动力蓄电池性能，以确保筛选重组的梯次利用电池产品安全可靠。

据了解，当前回收的动力蓄电池中，以研发生产过程中产生的废旧动力蓄电池为主，新能源汽车退役电池较少。据不完全统计，2017年主要综合利用企业共计回收处理约1.1万吨废旧

动力蓄电池，主要来源于研发试验和生产制造产生的废旧动力蓄电池。

同时，新能源汽车动力蓄电池以磷酸铁锂和三元电池为主，分别占比约54%、40%。退役磷酸铁锂电池一般循环寿命可达2000次至6000次，退役三元电池仅为800次至2000次，显然磷酸铁锂电池更适合梯次利用。然而，受退役电池数量、原材料市场行情及企业管理水平等因素影响，磷酸铁锂电池的再生利用收益却不如三元电池。目前，行业再生处理1吨报废磷酸铁锂电池约亏损400元，再生处理报废三元电池却具备一定利润空间。因此，企业回收磷酸铁锂电池难免动力不足。

此外，梯次利用还存在效率偏低，电池剩余寿命及一致性评估等技术不成熟等问题。对此，专家表示，一方面要加强监督管理合力，完善配套政策支撑体系。例如，部分国家通过加强立法，制定技术规范，采取生产者责任延伸和押金制度等推动电池的回收利用，并通过许可证加强对电池生产企业和废旧电池资源回收利用企业的监管。

另一方面，要采取多样化激励措施，探索可持续商业模式。例如，欧盟和日本都是以生产者为主体开展动力蓄电池回收利用，通过汽车企业自身销售服务网络构建动力蓄电池回收体系，收效良好。

可以预见，在多方合力下，健全的回收体系将带来规模效应，从而推动企业技术升级，解决盈利瓶颈。

直播间

驾照“自动降级”?真相来了

关于交通法规更改的谣言,每年都会推陈出新,让人真假难辨。近来,网上又流传出“驾照新规”,并提及4种会被自动降级的情况。上述情况是真的吗?驾照降级的真相是什么?请看本期主持人为您一一解答。

问:驾驶证注销降级是新规吗?
主持人:驾驶证注销降级规定确实有,但并非新规,具体规定也与传言有所不同。

2012年9月份,公安部就颁布了相关规定,持有大型客车、牵引车、城市公交车、中型客车、大型货车驾驶证的驾驶人,有下列三种情形之一时,车管所应注销其最高准驾车型驾驶资格,一是发生交通事故造成人员死亡,承担同等以上责任,未构成犯罪的;二是在一个记分周期内记满12分的;三是连续三个记分周期不参加审验的。该规定自2013年1月1日开始实行,已经实施6年了,并非新规。

问:网上关于驾照降级的传言可信吗?
主持人:传言称,A级、B级驾驶证持有者发生负主要责任的重大事故,驾驶证将被降级。事实上,A级、B级驾驶证持有者发生交通事故造成人员死亡,承担同等以上责任,未构成犯罪的,才会达到注销降级条件。同时,A级、B级驾驶证持有者连续三个记分周期没有参加年检,驾驶证将被降级的传言也不严谨。事实上,A级、B级驾驶证持有者在一个记分周期内未发生违规行为时,本记分周期可免于审验。

此外,降级也非网传的一级一级降,如果驾驶人的最高准驾车型为A1,那么降级后准驾的大中型客货车就变为A3、B1、B2;如果驾驶人最高准驾车型为A1、A2,降级后准驾的大中型客货车就变为A2、A3……C1驾驶证被记满12分后也不会变成废纸,而是需参加满分学习及科目一考试。

最后,被降级的驾驶人应当在接到通知后30日内办理注销降级换证手续,逾期未办理者的最高准驾车型驾驶资格将被公告作废。并非网传的“自动降级”。

问:网传车主到60岁之后驾照会降级C1驾驶证,是这样吗?
主持人:根据公安部2016年实施的139号令,从当年4月1日起将原60周岁驾驶人每记分周期结束后提交《身体条件证明》改为70周岁。另外,60周岁以上的驾驶员不得驾驶大型客车、牵引车、城市公交车、中型客车、大型货车、无轨电车和有轨电车;70周岁以上的不得驾驶低速载货汽车、三轮汽车、普通三轮摩托车、普通二轮摩托车和轮式自行机械车。60岁以上驾驶员应当去车管所换领相应的准驾车型驾照,但不会自动降级。(本期主持人 姜天骄)

02:15

聚焦

避免空心化 更加接地气 公共法律服务提档升级

本报记者 李万祥

近年来，借助实体、网络、热线三大平台，公共法律服务逐渐实现覆盖城乡，更接地气。日前，记者从司法部获悉，各地已建成2900多个县级公共法律服务中心、3.9万多个乡镇（街道）公共法律服务工作站，覆盖率分别达到99.97%和96.79%，初步形成了遍布城乡的公共法律服务网络，激发公共法律服务活力。

近日，全国公共法律服务工作会议在广州市召开。会议提出，深化公共法律服务体系建设，加快整合法律服务资源，加快建成覆盖全业务、全时空的法律服务网络。其中，全业务就是要求法律服务网络能够提供所有的法律服务项目、服务产品；全时空就是无论何时何地，只要有法律服务需求，就要提供随时随地随身服务。

如何高效实现法律事务咨询、矛盾纠纷化解、困难群众维权、法律服务指引和提供，避免程序空转？2018年5月20日，中国法律服务网正式上线运行，请律师、办公证、求法援、找调解、寻鉴定、要仲裁，都可以实现“网上办”“指尖办”“马上办”。据了解，各省（区、市）均已建成网络平台，实现与中国法律服务网的互联互通。自2017年12月20日试运行以来，中国法律服务网及各级政法网累计访问1.5亿次，注册社会公众450万，在线办事近50万件。

为提供更开放的公共法律服务，江苏推动律师、公证、仲裁等资源入驻平台，探索打造非诉纠纷多元化解综合平台，引导服务资源向司法所一线延伸，并建立全国首个“城市法律服务云”。广东推动政府购买服务与鼓励公益服务相结合，促进社会（市场）法律服务资源如活水般投身于公共法律服务，保持生机活力，避免空心化、僵尸化。

同时，全国各省（区、市）均已建成“12348”公共法律服务热线平台。无论身在何处，只要拨打“12348”热线电话，均可以免费获取基本的法律服务。据统计，2018年全国共接听“12348”公共法律服务热线电话347.9万通，公众获取法律咨询触手可及。

据司法部公共法律服务管理局局长邓甲明介绍，各地加大互联网及现代信息技术应用，依托公共法律服务热线和网络平台，引导农民工、残疾人通过网上申请、热线电话、手机APP等各种方式，及时获得免费的法律咨询、代书、调解等全天候法律服务，逐步实现融合电话、网站、短信、微博、微信等多种方式的法律服务。

“对于行动不便且有法律需求的残疾人，探索并推行‘一对一’综合包户服务模式，安排律师、基层法律服务工作者、志愿者与残疾人结成帮扶对子，实行‘一户一档一策’，按需定制法律援助套餐，提供家庭医生式法律服务。”邓甲明说。

本版编辑 郭存举 李 瞳