



特约刊出

◆本报记者肖颖 通讯员马成军

陕西省近期研究制定了《陕西省新能源汽车推广应用实施意见》,明确提出2016年到2020年新能源汽车推广应用力争达到10万辆,努力将陕西省建成我国重要的新能源汽车产业基地。

据统计,2015年陕西省生产新能源汽车3.76万辆,同比增长150%以上,2016年上半年生产2.07万辆,同比增长26%,已初步形成纯电动和插电式混合动力轿车、微型车、客车、牵引车、环卫车、专用车等产品系列化发展的格局。

近年来,陕西省将发展新能源汽车作为调整产业结构、推进转型升级的重点,坚持引进企业和自主发展相结合,努力打造具有自主品牌的新能源汽车产业基地,抢占未来产业发展的制高点。

多管齐下确保推广应用

在新能源汽车推广应用方面,陕西省将主要布局以下几方面:一是加快基础设施建设。按照国家基础设施建设顶层设计和《陕西省电动汽车充电基础设施专项规划》、《陕西省电动汽车充电基础设施建设运营管理暂行办法》要求,加大充电设施投入,加快充电设施建设,指导各市研究制定各自的充电设施配置方案。同时,鼓励各类社会资本积极参与充电设施建设,对充电设施投资建设单位给予一定比例的财政补贴。

二是确保新能源汽车生产运营安全。建立各部门分工负责的新能源汽车安全保障机制,从新能源汽车生产到运营各环节,强化监管,并建立省级新能源汽车运行监管平台,并制定完善新能源汽车事故应急处置预案。新能源汽车使用单位建立安全责任制,落实安全措施,确保车辆运行安全。

三是发挥好政策的引导作用。积极落实好国家支持新能源汽车发展的各项政策措施。用好国家财政补贴资金。研究制定全省新能源汽车推广应用的支持政策,加快新能源汽车推广应用。多渠道筹集支持新能源汽车发展的资金,建立长期稳定发展新能源汽车的资金来源,重点支持新能源汽车技术研发、检验检测和推广应用。

四是充分发挥政府采购的牵引作用。党政机关要优先购买使用新能源汽车产品,确定配备新能源汽车比例,逐年扩大应用规模,发挥好政府机关的示范引领作用。

五是加快新能源汽车产业培育。鼓励比亚迪、陕汽等整车企业,加大研发投入,加快新能源汽车产品推广应用的投入,重点发展电池、电机、电控等关键零部件,加大技术研发和科技攻关,吸引省外相关企业来陕发展,就近配套,共推陕西省新能源汽车产业发展。

打造全国性新能源车基地

2015年,陕西省汽车产业实现产值1050亿元,已突破千亿元大关,汽车产销接近40万辆。同时,在陕汽、比亚迪、宝鸡吉利、陕西通家等整车企业的带动下,陕西省零部件企业也得到快速发展,配套率从原来的不足20%提高到现在的40%以上,培育形成了法士特、汉德车桥、西安康明斯、秦德、三星动力电池等一批关键零部件企业。

汽车产业作为陕西省全力打造的支柱产业,具备加快发展的基础和条件,产业加速发展的势头已经形成。下一阶段,陕西省将按照《百万辆汽车工程实施方案》提出的“到2020年,力争陕西省汽车产业产值达到3000亿元以上,汽车产销能力100万辆以上,省内配套率提到60%以上,新能源汽车研发和示范推广取得明显进展”的要求,将陕西打造成全国重要的自主品牌和新能源汽车产业基地。

乌海加强机动车排放控制

出台文件规范环保标志管理

本报讯 为加强机动车排气污染防治,进一步改善环境空气质量,内蒙古自治区乌海市日前印发了《关于实施机动车环保标志合格标志管理的通告》和《关于印发〈乌海市机动车环保标志合格标志管理办法〉的通知》。《乌海市机动车环保标志合格标志管理办法》(以下简称《办法》)自发布之日起实施。《办法》对机动车环保标志的发放范围、标准、周期、程序、日常管理均做了规定,其中专门针对新购置车辆、6年内安全技术免检车辆、燃气车辆等环保标志的发放工作做出了详细规定,更具可操作性。

《办法》的实施,进一步规范了机动车环保标志发放范围、程序、要求,对提高乌海市机动车环保标志发放率、规范机动车尾气检测管理起到了重要作用。

赵晓坤

政府补贴政策开始退坡

新能源汽车会“刹车”吗?

◆新华社记者付昊苏

我国是最早启动新能源汽车财政补贴政策的国家之一。但从今年起,国家对新能源汽车的补贴政策开始退坡。面对这一变化,正在快速发展的新能源汽车产业会“刹车”吗?刚刚兴起的消费热会冷吗?

在刚刚结束的“中国电动汽车百人会夏季论坛”上,与会的政府官员、行业专家及企业负责人等,对补贴政策退坡会给新能源汽车带来的影响各抒己见。



重点提示

财政的普惠政策对培育新能源汽车初级市场是行之有效的,但长期执行这一政策,企业容易患上政策依赖症、软骨病

缺乏技术升级和产品升级的动力和压力,行业容易出现低水平的盲目扩张

在购车补贴逐步递减的同时,政府在研发环节将加大支持力度,集中资源在动力电池、核心零部件、智能化等方面突破技术瓶颈

补贴导向将让位于市场导向,让位于创新导向。优胜劣汰作用将被强化,只有具有创新能力、掌握核心技术、具有品牌效应的企业才能站住脚跟

爆发式增长和小散乱并存

长期政策性补贴驱动,企业患上依赖症、软骨病

在多项政策的叠加效应下,近年来我国新能源汽车呈现爆发式增长。据公安部交管局统计,截至2015年底,全国新能源汽车保有量达58.32万辆,较2014年猛增169%。今年前7个月,我国新能源汽车产销量分别达21.5万辆和20.7万辆,同比再次增长将近1.2倍。

但是,火热产销的同时,行业发展也出现问题。作为一个政策驱动性产业,补贴政策驱动对新能源汽车产业发展的可持续性开始显现。

财政部经济建设司副司长宋秋玲说,实践证明,财政的普惠政策对培育新能源汽车初级市场是行之有效的,但长期执行这一政策,企业容易患上政策依赖症、软骨病,缺乏技术升级和产品升级的动力和压力,行业容易出现低水平的盲目扩张。

浙江吉利控股集团副董事长杨健认为,靠补贴政策刺激,令不少企业忽视了发展投资和技术进步的长期规划。与国外相比,我国整车的平台化、轻量化、电驱动一体化设计等方面都有所差距。

据深圳市发展改革委副主任蔡羽介绍,目前全国有200多家新能源汽车生产企业,4000多个车型,其中1300多个车型实现销售,企业平均年产量不足3000辆。由此可见,整个产业小、散、乱的情况十分突出。

根据财政部、科技部、工信部和发展改革委2015年4月联合发布的《关于2016-2020年新能源汽车推广应用财政支持政策的通知》,从今年开始,新能源汽车补贴门槛将逐年抬高,补贴额度将大幅递减。由此标志着补贴政策启动退坡。

比如,2015年续航里程超过80公里的纯电动车即可获补贴,到2016年续航里程在100公里~150公里的车型即可补贴3.15万元,2016年就降为2.5万元。2017年~2018年,除燃料电池车外,其余车型补助标准在2016年基础上下降20%;2019年~2020年,补助标准在2016年基础上下降40%。

行业优厚待遇渐退

市场表现将受影响,研发支持力度加强

一直靠政策、靠补贴快速发展起来的我国新能源汽车产业,在逐渐失去许多行业羡慕的“优厚待遇”后,行业发展会出现“刹车”吗?这成为政府、专家和企业共同担心的问题。

一些业内人士表示,补贴额度的降低,势必影响新能源汽车的市场表现。

戴姆勒大中华区投资有限公司公共政策总监蒋仁才说,补贴退坡后,对新能源汽车可能会有负面影响。

一些业内人士表示,补贴额度的降低,势必影响新能源汽车的市场表现。

戴姆勒大中华区投资有限公司公共政策总监蒋仁才说,补贴退坡后,对新能源汽车可能会有负面影响。

一些业内人士表示,补贴额度的降低,势必影响新能源汽车的市场表现。

戴姆勒大中华区投资有限公司公共政策总监蒋仁才说,补贴退坡后,对新能源汽车可能会有负面影响。

响。交通运输部运输服务司副司长蔡团结表示,扣除财政补贴,部分车型购车成本要高于同类型的燃油车,市场销售自然会受到一些影响。

但也有不少业内人士分析称,补贴政策的退坡,并不等于产业扶持政策的全面弱化,只是扶持方式发生了调整,带来更多的将是积极意义。

宋秋玲透露,未来的补贴政策将提高技术门槛,完善补贴标准,健全监管体系,并建立市场化的发展机制。这些改变,对促进技术进步、支持规范守信的企业会起到正向激励作用,将推动企业加快技术进步,促进优势企业做优做强。

中国电动汽车百人会理事长陈清泰指出,购车补贴的退坡,确切地说是政府支持政策向促进创新的转型。也就是在购车补贴逐步递减的同时,政府在研发环节将加大支持力度,集中资源在动力电池、核心零部件、电控技术、轻量化、智能化等方面突破技术瓶颈。

中国工程院院士杨裕生认为,新政策的实施有利于督促企业抓紧研发降低成本,生产符合环保和市场需要的新能源汽车。

抓住退坡发展机遇

企业应努力创新、打造自主品牌

业内人士普遍认为,新能源汽车正处在一个重要的发展机遇期。从全球范围看,新能源汽车核心技术尚待进一步突破,关键零部件的壁垒还未形成,信息系统还在发展,品牌效应仍未发力,商业模式正呈现多样化。

可以说,几乎在产业链的各个环节都存在很大的创新空间。因此,新能源汽车企业要用好退坡周期,通过不断创新,打造核心竞争力。

北京新能源汽车股份有限公司副总经理张勇说,在后补贴时代,作为汽车企业首先要加强技术创新能力,掌握核心技术、核心资源。其次,要持续提高产品品质、丰富产品线。还要降低制造成本,完善充电设施,探索商业模式创新。

据介绍,北京新能源汽车股份有限公司除了在国内有14个研发机构之外,在欧洲、美国、日本、韩国还有5个研发中心。专门从事三电和电动化技术的研发人员,到今年年底将达到1000人以上。

郑州宇通客车股份有限公司董事长汤玉祥说,新能源汽车正处在新产品推出的初期,技术飞速发展,面临很多未知领域的挑战,这些不确定也给行业带来了巨大的创新机会。

陈清泰认为,我国较早地把新能源汽车上升到了国家战略,有良好的积累。同时,我国又是全球最大的汽车市场。这些条件都给我国建立自主知识产权、培育自主品牌提供了难得的历史机遇。

“补贴政策的退坡,正在形成强大的倒逼式正能量。补贴导向将让位于市场导向,让位于创新导向。优胜劣汰作用将被强化,真正能站住脚的,将是那些具有创新能力、掌握核心技术、具有品牌效应的企业。”陈清泰说。

一些业内人士表示,补贴额度的降低,势必影响新能源汽车的市场表现。

戴姆勒大中华区投资有限公司公共政策总监蒋仁才说,补贴退坡后,对新能源汽车可能会有负面影响。

一些业内人士表示,补贴额度的降低,势必影响新能源汽车的市场表现。

戴姆勒大中华区投资有限公司公共政策总监蒋仁才说,补贴退坡后,对新能源汽车可能会有负面影响。

一些业内人士表示,补贴额度的降低,势必影响新能源汽车的市场表现。

戴姆勒大中华区投资有限公司公共政策总监蒋仁才说,补贴退坡后,对新能源汽车可能会有负面影响。

不能让安全成为焦虑

◆李东 工业和信息化部装备工业司司长

新能源汽车的安全问题既重要又复杂,涉及了全产业链,也涉及了产品的全生命周期。

从全产业链来说,安全问题涉及电池单体、电池组和管理系统、线束、高压部分、充电桩、充电站等。近来的17起事故中有4起是电池系统的事故,有6起是相关部件的事故,有2起是充电系统缺陷引起的,还有5起是违规改装或者不当使用引起的。

从全生命周期看,安全问题涉及电池及整车的制造存储、运输使用维护、报废回收拆解等全周期的各个环节。

◆徐和谊 北汽集团董事长

我们经常说,里程焦虑是新能源汽车的核心痛点,但是没有了安全这一基础,里程的远近本身也就没有了意义。

义。新能源汽车推广几年来,市场上对安全的质疑之声始终不断,说明广大消费者除了里程焦虑,还普遍存在着安全焦虑。而且安全焦虑已经成为了横亘在行业发展面前的第一道关卡,着一把火就可能毁了一个行业。

作为新能源汽车制造企业,应该从产品安全功能设计、产品测试验证、售后服务和培训等三个方面提高安全性能。

◆汤玉祥 郑州宇通客车股份有限公司董事长

电动客车安全必须从防水、防火、防触电、乘客逃生、事故处理等方面综合考虑。从研发制造、运输储存、维修保养、报废回收等全生命周期各个阶段着手。在电池安全、控制安全、高压安全、电磁兼容等方面进行技术攻关,全面提升安全技术水平,并对车辆、零部件运行实时监控,起到预警作用,保障大规模安全运营。

◆欧阳明高 中国电动汽车百人会执行理事长

电动汽车行业的安全性注入门槛要提高。

第一,完善安全标准,制定更加严格的安全标准。

第二,强化以厂家为主的监管体系。第三,强化充电基础设施安全管理,严控地下车库、高危场所充电设施建设与安全监管。

第四,改革检测体制,建议建立新能源汽车年检制度,对防水、防尘、绝缘、漏电保护、电池寿命等性能进行定期检测。

第五,改革行业监管体系,引入事后监管体制。安全技术是电动汽车性能大幅度提升的瓶颈技术。想性能大幅提升,高比能量电池是必然的趋势,其瓶颈技术就是安全。随着动力电池比能量不断提高,电动汽车安全技术的门槛越来越高,本土企业要有危机感。