

# 委員建言新能源汽車產業發展

2018年上半年,中國新能源汽車產銷量和保有量,均佔據全球市場半壁江山。習近平總書記指出,發展新能源汽車是中國從汽車大國邁向汽車強國的必由之路。近日全國政協第十四次雙周協商會上,委員們圍繞新能源汽車產業發展趨勢、技術創新、市場培育、政策支持、行業管理等建言資政。中共中央政治局常委、全國政協主席汪洋強調,發展新能源汽車是落實新發展理念的集中體現,是中國從汽車大國邁向汽車強國的必由之路。要深入學習貫徹習近平總書記關於創新是引領發展的第一動力的指示精神,堅持市場主導與政策扶持相結合,堅持統籌規劃與鼓勵探索相結合,堅持整體推進與重點突破相結合,推動新能源汽車產業高質量發展,為建設創新型國家和環境友好型社會貢獻力量。

香港文匯報·人民政協專刊記者 任芳頡 北京報道

近50位委員在全國政協委員移動履職平台上踴躍發表意見。大家認為,經過十多年的精心培育,中國新能源汽車產業發展取得顯著成績,產銷量、保有量居世界首位,技術創新在全球處於並跑甚至領跑位置,一批整車和動力電池骨幹企業茁壯成長,產業發展前景廣闊。新能源汽車產業發展也存在一些不容忽視的問題,主要是關鍵核心技術有待提升,性能和質量還不能完全滿足消費者需求,配套設施建設相對滯後,服務保障體系不夠健全,產能過剩風險積累等。

委員們認為,中國新能源汽車產業正處在政策驅動向市場驅動過渡的關鍵階段,應認真總結經驗,查找短板弱項,有針對性地完善相關政策措施。要研究制定面向2035年新能源汽車發展戰略規劃,盡快明確分類別、分地區的禁售燃油車時間表,穩定產業發展預期。要著眼於增強核心技術和系統集成能力,提升動力電池性能和整車智能化水平,加快燃料電池汽車關鍵技術研發,推進新能源、智能網聯、自動

駕駛技術跨界融合。

委員們建議,要優化財政補貼政策,提前明確補貼退坡時間節點,精簡補貼資金撥付流程。要強化基礎設施支撐,重點解決充電設施不足等難題,積極推進氫能加注站建設,提高設施互聯互通水平。要修訂新能源安全、環保、節能、技術等標準,建立健全維保、年檢、召回、報廢、回收等制度。要建立產能信息發佈機制,引導社會理性投資,規範地方政府優惠行為,防範和化解產能過剩問題。要堅持「引進來」和「走出去」並重,支持外商投資新能源汽車製造領域,鼓勵國內優勢企業進行海外佈局。

## 向政策+市場雙驅動轉變

中共十八屆三中全會《中共中央關於全面深化改革若干重大問題的決定》指出,經濟體制改革是全面深化改革的重點,核心問題是處理好政府和市場的關係,使市場在資源配置中起決定性作用和更好發揮政府作用。對於新能源汽車產業來說,政府與市場的作用,正發生微妙變化。這種變化,也將



中國新能源汽車發展迅速,產銷量、保有量居世界首位。圖為福州早前開展會上企業展示銷售的新能源汽車。中新社

成為今後一段時期制定政策和市場決策的立足點。

「十八大以來的6年間,動力電池比能量(指單位質量/體積的器件可提供的能量)提升1倍以上,價格下降1倍多。其中,磷酸鐵鋰電池綜合成本已接近鉛酸電池。2017年,全球前十大電池廠商中,中國佔7家,並向全球供貨。新能源汽車核心技術95%以上為自主研發。」會上,全國政協常委歐陽明高提供了這樣一組數據,他認為,中國新能源汽車產業發展正處於從政策驅動為主向

市場驅動為主的轉型期。

參加座談的比亞迪股份有限公司總裁王傳福也有類似判斷,「中國新能源汽車市場正從政策驅動向『政策+市場』雙驅動加速轉變。」

市場主體實現優勝劣汰、技術向外擴散,是一個行業、一個產業進入市場驅動階段的兩個標誌。如今,這一切正在新能源汽車產業悄然上演。「在國家扶優扶強政策引領下,好的車輛、電池、零部件供不應求,低端車輛、零部件則供大於求,優勝劣汰趨勢

已經非常明顯。」王傳福介紹說,物流、倉儲、礦山、機場、港口等領域電動化趨勢進一步凸顯。

市場機制發揮作用的時候,也有一些問題需要關注。「優也得理性控制,在保證質量前提下實現產能擴張。」全國政協副主席萬綱說。

「老百姓現在對品牌非常關注,優勝劣汰機制正在發揮作用。」全國政協委員、經濟委員會副主任蘇波說,但地方保護的問題依然存在。



今年8月,百餘輛中國新能源汽車在泰國投入運營。圖為泰國曼谷出租車司機與新能源汽車合影。新華社



今年4月,比亞迪交付20輛電動客車在韓國濟州正式投入運營,是中國在濟州景區投入的首支純電動巴士車隊,也是目前韓國最大規模的一支中型電動巴士車隊。中新社



安徽某公司新能源汽車生產車間,工人在焊接新能源純電動車配件。新華社

## 引導產業鏈優化升級

「與日韓歐美相比,在新能源汽車陣營中,中國燃料電池特別是氫燃料電池產業鏈明顯落後。比如,加氫站立項審批涉及國土、住建、規劃等部門,缺乏統一明確審批流程。」全國政協委員胡軍建議,進一步科學地分析燃料電池用氫的安全性,確定安全合理的氫管理模式。「中國燃料電池用氫應照危化品進行管控。在國外,大都將氫氣作為一種新資源管理,加氫站與加氫站建在一起。」

「毫無疑問,氫能利用是能源產業發展重要方向。但它是新生事物,特別是氫燃料生產、儲運、供銷體系不完善。」發改委副主任林念修現場回應說,對這個領域的一些重大問題要加強研究。下一步,我們會不斷完善政策,在一些有條件的地方開展示範,有序推進。科技部副部長黃衡也表示,需要加強氫燃料電池單項技術、整車技術的研發。同時,他進一步強調,未來的電動汽車,會出什麼樣的顛覆性技術,需要引起高度關注。

產業鏈條中,混合動力依然是重要一

環。全國政協委員竺延風以卡車為例說,汽車燃油消耗中,卡車佔比超過了50%。但短期內,實現純電動卡車產業化十分困難。竺延風建議積極推廣應用混合動力卡車,對於採用混合動力技術、降低燃油消耗達到一定程度的卡車,納入綠色節能卡車範圍,從政策層面給予支持與鼓勵;組織大型企業和典型用戶,進行示範項目推廣。同時,開展混合動力卡車節能與排放專題研究,盡快出台或完善混合動力卡車污染物排放、油耗、溫室氣體排放的技術標準,指導和規範行業行為,推進技術進步。

## 生產與品牌分離成新趨勢

新能源汽車新模式不斷湧現,也給行政管理提出了新課題。上海蔚來汽車有限公司董事長李斌介紹,生產與品牌分離正成為造車新勢力的新選擇。「生產由合作廠家完成,我們負責技術、品牌、銷售。這與現行行政管理主要對生產廠家的格局差別很大。」為此,他建議行業管理應從製造方負責向品牌方

負責轉變。在產品上市交付且達到一定銷量後,研發企業應獲得平等權利以獨立品牌身份直接申請企業及產品准入,實現企業權責對等。

「要允許汽車行業實施代工生產。就像小米,自己只搞研發、品牌,沒有生產線。」工業和信息化部副部長辛國斌現場回應說,汽車新勢力進來後,對中國汽車產業總體上起到非常大的推動作用,下一步會加大支持力度。

現階段,財政政策對新能源汽車產業



廈門濟湖充電站,是福建目前最大的新能源汽車充電站。中新社

的推動作用依然十分重要。對此,全國政協委員徐和誼建議,財政補貼政策應該在具體執行方面加大力度,縮短補貼款到賬週期,緩解企業的財務壓力。

## 提高消費者使用便利性經濟性

消費是市場終點,也是產業發展起點。新能源汽車財政補貼退坡直至退出已成大勢所趨。後補貼時代如何發揮政策槓桿作用?委員們認為,政策重點應逐漸向消費端傾斜,拉動產業發展。

「中國新能源汽車產業的消費端還有不少瓶頸,消費者使用的便利性、經濟性、持久性不足,制約了新能源汽車市場的發展。」全國政協經濟委員會副主任房愛卿着重從消費端進行分析、建言。使用便利性方面,房愛卿建議工信、電力、土地等部門加快推進充電樁進小區試點,支持單位內部充電樁建設,鼓勵發展移動充電車等應急充電設施,完善充電服務網絡;使用經濟性方

面,建議在全國範圍內對新能源汽車減免徵收過路費、停車費,推動保險公司按照補貼後價格計算保費,推出針對新能源汽車特有零部件的險種,鼓勵具備條件的地區對公用事業領域新能源汽車充電給予適當補貼。

提升使用持久性上則要靠技術進步。「嚴格實施雙積分政策,引導企業通過擴大生產規模促進技術進步;加大對動力電池和燃料電池技術研發的財政支持力度,鼓勵金融機構為企業研發提供低息貸款,鼓勵民間資本投資參與技術研發;指導各類產業聯盟、研發聯盟提升核心技術攻關能力;鼓勵企業赴境外設立研發中心。」房愛卿說。

「消費者最關注兩點:使用方便、成本低。現在最大的成本不是油耗而是折舊。」全國政協常委李稻葵建議適當補貼二手車交易,提高消費者購買意願。

## 加快充電設施建設

全國政協常委黃丹華關注的是充電設施建設。她認為,在加快充電設施建設上,獎補政策要精簡流程,利用好現有公用場地設施,加大公共建設;落實好新建住宅配建停車位全部建設充電設施或預留安裝條件的要求,同時加大對老舊小區改造力度。黃丹華提出,支持商業模式創新,鼓勵多種途徑吸引社會資源參與充電樁建設;支持企業加強產

業鏈上下游合作,實現車樁協同發展。「社區充電按商業用電計費,比較貴;安充電樁,物業和電力兩方面都需要協調,成本比較高。」全國政協常委許家印建議國家相關部門應着力解決電價問題。「低谷時充電,電不會浪費了,可以把用電價格降到八成左右。同時,要有明確規定,供電部門在什麼條件下應該受理報樁。這樣,充電難就會大大緩解。」

「起草提升新能源充電保障三年行動計劃時,會充分聽取大家的意見。另外,電力部門報樁的相關內容,將來政策也會體現。」許家印的話剛落,發改委副主任林念修就進行了回應。

數據顯示,今年6月中國純電動乘用車銷量較5月大幅下降20%,A00級純電動乘用車銷量降幅達63%,出現了歷年來首次年中下探的局面。造成這種局面的主要原因在於,5月是2018年新能源汽車補貼調整過渡期的最後一個月,不符合新補貼標準的車輛放量出賣,創造了不正常的年中高峰,而補貼新政正式開始實施的6月,則出現了不正常的銷量大跌。眾所周知,中國新能源汽車發展迅速,得益於產業本身的市場潛力,也得益於國家和地方的補貼政策,消費者購買一輛新能源汽車,往往能獲得數萬乃至十多萬元的優惠。然而,現在財政補貼退坡,到2020年將徹底取消,「斷奶」後的新能源汽車怎麼辦?

「財政補貼完全退出以後,每年新能源汽車的市場銷售量,可能從現在每年增長50%以上,下降到40%,但這個『坎兒』會不會太陡?」全國政協委員蘇波認為,隨著產業壯大,「斷奶」是遲早的事,但「坡度」可以平緩一點。「目前的新能源汽車和燃油車相比還缺乏綜合競爭力,市場的認可有一個過渡期。所以,財政補貼完全退出還需要進行一些深入的市場分析和綜合性評估,要採取針對性措施,防止市場的大起大落。」蘇波建議,抓緊啟動制定新能源汽車下一個十年發展規劃,統籌完善新時期新能源汽車發展的綜合支持政策體系,儘快建立完善適應新時期新能源汽車發展的行業管理體系。

比亞迪股份有限公司董事長兼總裁王傳福也認為,應該提前明確補貼退坡的時間節點和要求。「補貼退坡大家都支持,但政策要有預見性。整車產品的開發、驗證、生產都有一定週期,現在已經11月了,明年的補貼政策還沒有發佈,政策的不確定性和臨時變化不利於行業的健康成長。」王傳福說。

「斷奶」會帶來一時之痛,新能源汽車的前景依然看好,「受市場補貼過渡期影響,很多新車延期上市,但是新能源汽車市場需求非常旺盛。」王傳福說,以比亞迪為例,今年的電池產能規劃比去年翻了一倍,但仍然滿足不了需求。

## 建新時期新能源汽車發展綜合支持體系