

“催熟”新能源汽车带来市场乱象

■ 本报记者 刘季辰

在中国政策的“眷顾”下,新能源汽车产业飞速成长,但是被“催熟”的行业,随之而来的问题也逐步浮出水面。

从全国销售来看,新能源汽车的销售量不到中国汽车工业协会半年目标25%。而从地方层面来看,北京2016年新能源汽车指标基本用完。河北省自7月11日起,只对纯电动公交车给予适当补贴,其他车辆除享受中央提供的补贴政策,不再获得地方补贴。而“骗补”“谋补”现象,从年初到现在,一直成为扰乱、阻碍相关优惠政策影子破坏者。



我国新能源汽车产量达6.6万辆

骗补黑洞大

根据有关部门7月披露的“关于新能源汽车骗补、谋补行为的督查报告”显示,从车辆生产开始,一些车辆没有达到推广标准,甚至还未生产,就通过不法渠道获得牌照,骗取补贴。

在销售方面,有些车辆没有出售给终端用户,而销售给车辆运营企业;有的使用劣质电池等零件,在没有达到补贴标准的情况下,谋取补贴。有的就算是销售给终端用户,车辆也因各种原因闲置,没有达到政府推广新能源汽车的节能减排目的,反而消耗了大量财政资金。

这种现象来源于生产企业,所产生问题还不仅只是资金被非法“诈取”,更造成了人身安全的威胁。

据某新能源汽车厂商负责人透露,同行中,有些企业采购劣质电池,零件组装成电动客车、商务车,只要能使用,就可轻松申领到补贴,而虚报续航里程则更为普遍。他们送检的车辆,往往被调包。这样的电动车,大企业是不会做的,大客户也不会买的,造成了车辆闲置,而一些客户购买之后,一段时间之内就会出现续航不足,就得去更换电池。更糟糕的是,一些劣质电池自燃,给乘客、司机的生命构成威胁。

地方保护主义,一定程度上给新兴新能源汽车厂商规范运营“设置障碍”。

《中国企业报》记者了解到,一些地方要求新能源汽车厂商,必须采购本地零部件,在当地设置公司征税等强制措施,这些虽然难以撼动北汽、比亚迪等大厂商的采购、服务流程,但是却对一些中小企业构成障碍。

公共用车也困惑

地方公交车是新能源汽车的购买大户,但是一些地区公交系统市场化程度还不高,导致一些运营单位不愿购置新能源车,他们向记者透露,这主要是因为,个体司机不愿购买或使用。

一方面大品牌的车辆价格较高,而车辆续航里程有限,为保证充电、备电车的交替使用,必须大量购置,资金就是最大的障碍。一些小厂商的车辆不说续航里程是否准确,空调能不能开,仅劣质电池的使用,常使车辆半路抛锚就足够让司机抓狂不已。

在出租车行业,新能源车通过市场化采购,基本能够保证品牌、质量过硬。但就《中国企业报》记者走访的几家北京出租车公司来看,近几年购置的电动汽车大量闲置,司机们纷纷表示,续航、充电等老生常谈的问题依然没有解决。

重拳治“骗”

打着“新能源”的牌子,行着骗补的勾当,引起了各级政府的高度注意。

从国务院副总理马凯在西安主持召开新能源汽车产业发展座谈会上记者了解到,国家层面将重拳出击,严肃处理此类违法行为,取消一部分企业的财政补贴资格,追回非法资金,并采取罚款、取消汽车生产资质等手段,同时对相关监管部门涉嫌人员追责。

据了解新能源汽车产业链、销售链的补贴将延伸至运营、使用环节,将“绿色补贴”真正用到新能源产业

发展,起到环境保护的作用。

河北省取消地方补贴并非空穴来风,在该座谈会上,已经有地方官员提议,取消地方财政对新能源汽车的补贴,而改为由国家统一发放。

专家认为,“一刀切”虽然能够破除地方保护主义,但会影响新能源汽车在全国的推广。与传统能源汽车不同,新能源汽车在充电桩建设等方面,普遍采取政府投资建设和引入社会资本两种途径。如果取消对车企

的地方性补贴,那么这些企业,或许不再考虑新能源汽车,那么新能源车企自然也会减少在当地的投入。

据了解,2013—2015年,中央共补贴资金284.44亿元,地方财政共补贴资金200多亿元。但是补贴毕竟不是长久之计,工信部副部长冯飞表示,首先要从根源上研究,建立与新能源汽车成本等因素挂钩的补贴标准动态调整机制,引导企业加强新能源汽车推广。

新材料可能带动新能源汽车进入快车道

2016年上半年以来,北上广新能源汽车市场呈现井喷式增长,随着发达城市充电桩建设的不断完善,牌照政策优势的引导,电动车越来越受到普通百姓的青睐,新能源汽车厂商的营销重点也不再只是卖车,以石墨烯电池为代表的新材料,引发新的技术革命。

据了解截至6月份,北京个人新能源汽车申请指标数量达3.754万个,消耗73.6%的既定额度。《中国企业报》记者在年初对位于北京五道口的一家新能源车4S店采访时,销售顾问雷斌告诉记者,今年6月,最迟8月,北京新能源车指标就会全部用完。而随着续航里程更长的新能源汽车不断上市,下半年将迎来购车潮,如今预言成为可能。

北汽营销传播总监金鑫告诉记者,虽然对于纯电动车用户而言,续航,是他们的痛点,但是随着车企对充电生态圈、专业服务水平的提升,很多用户已经解除了后顾之忧。但是电动车对所有充电桩的兼容以及

车企关注买家数量,到着力提升后续保障服务,将成为新能源汽车市场的重大挑战,而一旦成功,就会给车企带来良好的声誉和更好的收益,对车主而言手中的车将爱不释手,自然有更多消费者对新能源汽车产生更多信心。

新能源车本身就是经济的,与传统能源汽车相比,它们更依赖厂商提供的后续服务。金鑫表示,一个负责的厂商不仅体现在汽车服务“生态圈”的建设上,更要对新能源车后期的电池回收予以高度重视,目前中国有些车企已经开始从电池研发到回收实现整合,并不断关注像石墨烯这样新材料的落地。

石墨烯锂离子电池技术,显然引发了动力电池的技术革命,但是由于技术难度较大,产业化目前还较难实现。

石墨烯于2015年,在锂离子电池导电剂方面实现了应用,业内人士透露,今年相关研究将加速推进,在产业化方面攻坚克难。(刘季辰)

回顾深圳汽车限购 再提城市环境压力

还记得当年深圳汽车限购,从公布政策到落地,公众的反应时间只有20分钟!

当时有消息传出,说深圳马上将实施汽车限购。大家对此消息尚持怀疑态度时,深圳市政府于2014年12月29日17时40分突然举行新闻发布会,发布《深圳市人民政府关于实行小汽车增量调控管理的通告》,抛出“限购令”,并宣布自6点起就在深圳全市实行小汽车增量调控管理。

限购令来得如此突然,让人措手不及。网友直呼“根本来不及反应”,后悔没提前下手。

深圳市汽车限购搞突袭,现在看来,主要原因在于日益严重的道路拥堵和政府节能减排的巨大压力,从深圳市当前道路拥堵及环境治理需求角度来看,限购令的突袭也在情理之中。

道路不堪重负

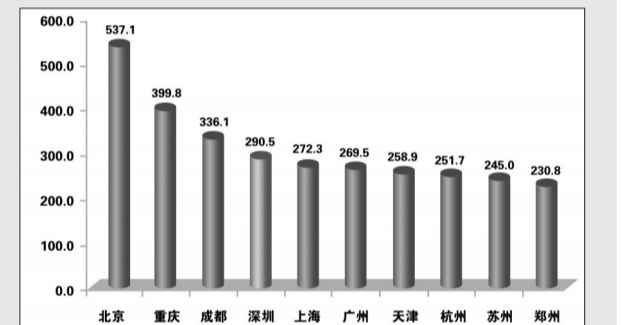
前瞻产业研究院发布的《2015—2020年中国汽车整车制造行业需求前景预测与投资战略规划分析报告》显示,近十年间汽车年均增长超过1100万辆,年均复合增长率19%。

① 从全国城市来看,已有10个城市汽车超过200万辆,北京位居首位,接下来依次是天津、成都,深圳位列第四。

② 汽车保有量的急剧增长必然会给交通带来巨大的负担。

③ 作为一座机动车保有量位居全国第四的城市,与此形成鲜明对比的是,深圳的道路总长却只有6100多公里,每公里道路机动车约500辆,车辆密度全国第一。由此,“堵”成为深圳交通的常态。

④ 有数据显示,道路网的增长永远赶不上汽车保有量的增长速度,因此控制汽车数量成为缓解拥堵的必然选择。



2013年全国主要城市汽车保有量前十名情况(单位:万辆)

减排压力机动车首当其冲

近年来,深圳市大力推行节能减排,发展绿色经济。但是从“十二五”中期评估报告结果来看,深圳市氮氧化物排放量没有达到中期目标,仅比2010年下降2.2%,远低于14.16%的中期目标。所以,当年深圳汽车限购,在一定程度上是形势所迫。

指标	目标	完成度	属性
25	空气质量优良天数	≥360(天)	预期性
26	万元GDP能耗	0.47(吨标准煤)	约束性
27	万元GDP电耗	20%(累计下降)	约束性
28	万元GDP二氧化碳排放量	15%(累计下降)	约束性
29	化学需氧量排放量	21%(累计下降)	约束性
30	氨氮排放量	22%(累计下降)	约束性
31	二氧化硫排放量	4%(累计下降)	约束性
32	氮氧化物排放量	3.5%(累计下降)	约束性

深圳市“十二五”规划节能减排指标

① 据研究表明,当前机动车尾气污染是深圳市最主要的大气污染源,污染“贡献率”高达70%。

② 在各类排放源对深圳市PM2.5的占比中,机动车位居第一,占31%。

③ 为实现节能减排目标,必然将控制机动车污染作为重中之重。

④ 政府为此多管齐下,加快淘汰黄标车、推广LNG等清洁能源汽车、“国V”车用汽油等。

⑤ 考虑到汽车数量“超载”,控制污染源数量成为实施宏观调控的重要举措。

突袭限购有利于政策效果

① 由于汽车增量调控敏感性举措,如果提前通知,效果将大打折扣,甚至会引来抢购潮,短期内增加道路负担。

② 杭州就是一个典型的例子,前一天晚7时,杭州市政府宣布自次日零时起,在全市实行小客车总量调控管理,采取控制总量和“错峰限行”调整的双重措施,在“限牌令”落地前,杭州市民彻夜抢购汽车。有媒体报道,有一家汽车4S店平均一分钟销售一辆车。

③ 为保证限购政策的实施效果,深圳市政府采取迅速颁布执行,将负面影响降到最低。

④ 正是因为有了深圳的“成功”先例,其他城市的限购政策,谁能肯定不搞“突袭”战呢。

(本报记者综合整理)

记者观察

修订“循环经济法律”有利于明确各方责任

■ 刘季辰

循环经济可持续发展要有法可依,早在2009年,继德国、日本之后,中国推出了《循环经济促进法》,这部法律推动了中国循环经济建设,在生产、流通、消费等领域,形成了“源头资源节约,中间生产减排,后端垃圾资源化”的绿色循环体系。但随着中国经济建设不断多元化,涌现出的更多问题,使法律界、环保界的专家学者,开始着手修订这部法律。

中国涌现出越来越多的循环经济产业园,虽然良莠不齐,但产业的发展得到促进,为此,北京大学教授杨春平提出,这部法律的名字应该从

《循环经济促进法》,直接改为“循环经济法”,这样可以加强法律的权威性和执行力度。

如今从企业内部的小循环,到产业园区的大循环,循环经济项目已经全面展开,但是园区、企业虽然“挂上”了“循环经济”的名号,但真正实现生态工业的并不多。

第十届全国人大环资委副主任委员、中国工程院院士、清华大学教授钱易曾强调,《循环经济促进法》的法律约束力不足,权威性不够。

从《循环经济促进法》到“循环经济法”,别看几个字区别,但严重影响法律政府机关、企业中的受重视程度。

日常生活中,每一位消费者都是资源消耗的受益者,但很少承担资源消耗后的垃圾资源化成本。有专家指出,我们购买的很多国外产品,支付了资源回收再利用的费用,因此,在中国修订法律的过程中,也要考虑到目前垃圾资源化以及企业和消费者如何分担运营成本。

从法律角度来讲,要明确产品生产使用过程中,每一位责任者需要承担的义务,也就是说,垃圾资源化项目,在加强消费者付费制度建立的同时,也不要放松对企业的约束。

未来消费者购买过程,要被动支付“垃圾资源化”费用,这将在一定程度上变成“强制性的”,因此,更需要

通过法律,使这笔资金用到循环经济项目中。

从专家的观点中看出,循环经济的法律核心,应该是解决资源高效循环利用的问题,如果里面包含太多关于大气、水等环境内容,就会使法律管理范围太宽,不利于人们的理解,在制定过程中,要仔细研究周边法律,维护好各项法规的关系。

所以,对现行的《循环经济促进法》,必须要根据目前的经济形势、产业布局、市场结构,进行认真评估后才可修订,在此过程中,要对已有的循环经济建设成果进行认真总结,要有全球视野,结合中国对世界环境的责任,强化法律的约束力度。

重锈防腐创新水性生物涂料技术

“水性生物重锈防腐涂料”科技成果评价会于6月30日在京召开,来自科技部火炬中心项目管理处、工信部中小企业中心、中国电力科学研究院等相关领导和专家一致认为:在生物质带锈防腐涂料方面,水性生物重锈防腐涂料达到国际领先水平,效益显著,前景广阔。据了解,由浙江飞鑫生物科技有限公司自主研发的“水性生物重锈防腐涂料”,利用植酸及单宁酸的分子结构特点和配伍性能,使其在金属表面形成致密的钝化膜,从而防止了金属腐蚀。目前,涂法传奇的水性生物防锈防腐涂料已广泛用于工业、军用、民用领域。

“中国新能源动力汽车产业技术创新战略联盟”成立

“中国新能源动力汽车产业技术创新战略联盟”成立大会暨成果推广新闻发布会,近日在北京举行。会议由中国科技产业促进会和中华科技成果转化协作工作委员会共同主办,中国新能源动力汽车产业技术创新战略联盟、北京中瑞普德创新科技发展有限公司、苏州瑞佳新能源动力科技有限公司承办。由多家新能源汽车科技型企业联合发起的“中国新能源动力汽车产业技术创新战略联盟”,成立后将建立基于新能源汽车产业技术创新链的新型合作机制,开展国内外的科技合作和交流。

“宜居”空气净化产品通过科技成果评价

7月21日,湖北隆创科技有限公司自主研发的新型室内空气净化的“宜居”品牌空气净化产品,在北京通过了由中国高科技产业化研究会组织的科技成果评价,技术水平国内领先。“宜居”系列产品,是专门针对中国空气状况,为中国消费者量身打造的空气净化产品,可一次性快速清除空气中多种有害物质,并持续净化直至空气完全纯净,杜绝二次污染,不用更换零部件可连续使用1万小时。产品通过国家质检总局、环保部门权威检测认证以及中科院院士专家团队的高度认可。