

五部委释放新能源车政策“信号”

经历了10年的起伏波澜,中国新能源汽车发展完成了从0到1的蜕变成长,并正在进入全面市场化的转折点。

2019年初,工信部、国家能源局、国家发改委、住建部、科技部等部委纷纷对于新能源汽车今后的发展进行定调,而这也成为瞭望中国新能源汽车产业政策走向的一个重要窗口。

工信部:2019年补贴政策思路

工业和信息化部部长苗圩介绍,相关部门正在抓紧研究制定2019年补贴政策,总的原则是在确保2021年补贴全部退出后,产业不发生大的波动,分阶段的释放退坡所带来的压力,防止一次退坡坡度过大,带来大起之后的大落。

在推动补贴政策制定出台的同时,苗圩还对于工信部在新能源汽车领域的下一步重点做了规划:以供给侧结构性改革为主线,统筹协调,综合施策,推动新能源汽车产业高质量发展。

一、巩固发展合力,加强统筹协调。

充分发挥部际联席会议作用,加强部门间协作。着力推动解决充电桩进小区难、地方保护等突出问题。适时建立产能信息发布机制,引导社会理性投资。对委托加工(代工模式)问题作出了规定,鼓励企业间产能合作,激发市场活力。统筹锂、钴等资源开发和动力电池回收利用体系的建设,推进汽车与能源、交通、通信产业的融合发展。

二、增强发展动力,强化创新驱动。要完善以企业为主体,市场为导向,产学研深度融合的技术创新体系。巩固动力电池国

家制造业创新中心良性发展态势,加快智能网联汽车国家制造业创新中心建设,提升动力电池性能和整车智能化水平。加快推动燃料电池汽车关键技术研发及产业化,在经济基础好、地方积极性高的地区开展示范运行,打通产业链和氢能的供应链。

三、优化发展的环境,持续完善政策体系。优化财税政策,加大对使用环节的支持力度,保持新能源汽车产业的平稳增长。制定发布2021—2023年新能源汽车积分比例要求,完善双积分制度,为财政补贴全部退出后做好前期准备。

国家能源局:健全充电基础设施标准体系

随着新能源汽车的规模化启动,如何在基础设施层面做好配套服务,推动电动汽车与储能、交通等各个环节的统筹发展,国家能源局监管总监李冶表示:

一是深入推动能源供给侧结构性改革。在能源领域,积极降低化石能源占比。根据预测,到2030年,中国非化石能源的发电量有可能会占到一半左右。非化石能源占一次能源消费的总量可能要达到

20%左右。届时,将初步构建起集化石能源清洁高效利用和新能源、可再生能源大力发展并举的能源发展体系。

二是健全充电基础设施的标准体系。第一是继续深化互操作性测试,解决车桩兼容的难题。第二是强化标准的实施落实,支持充电联盟开展充电设施产品的标识评定,规范随车配送充电桩产品的标准管理。第三是瞄准充电新基础设施发展,

组织中电联等单位开展大功率充电标准预研工作,提出电网双向互动技术标准的发展路线图。

三是引导促进充电网络发展。一方面推进互联网+充电设施的建设,利用财政资金杠杆作用,组织充电基础设施促进联盟,建立全国性的统计监测平台,为政策制定提供数据支撑。同时,充分发挥市场机制的作用,引导形成充电服务网络。

国家发改委:持续深化汽车产业投资管理改革

国家发展和改革委员会副主任林念修提出持续深化汽车产业投资管理改革:

一是通过实施《汽车产业投资管理规定》,引导行业加大研发投入,加快技术进步,淘汰落后产能,清除僵尸企业,防范盲目投资和低水平重复建设。努力将汽车产能利用率保持在合理区间,营造公平竞争、优胜劣汰的产业发展环境。

二是加快推动汽车产业改造升级,促进汽车产业与信息通信、互联网、人工智能等新兴产业深度融合。积极开展智能汽车示

范运行、系统验证人-车-路-云协同体系,严格落实国家网络安全管理制度,探索建立智能汽车全生命周期的数据安全管理制度,为未来智能汽车安全运行、交通管理应用服务等提供支撑。

三是加强产学研用协调联动和资源整合,完善汽车产业创新体系,引导整车企业与关键零部件先进制造装备企业协同协作,共同开展技术攻关和应用示范,提升产业链同步开发能力。推动整车企业开放零部件供应体系,鼓励零部件企业增强研发能力,

打造平台化、专业化零部件企业集团,形成具有国际竞争力的零部件供应体系,为全球汽车产业提供优质的配套服务。

四是大力组织开展新能源车核心技术攻关,深入探讨车电分离、充换结合的产业发展新模式,推动完善新能源汽车消费使用环境,不断改进产品性能和应用体验,大幅降低综合成本,逐步提升新能源汽车对燃油汽车的替代优势。推动建立车用动力电池回收利用的市场化机制,努力形成从动力电池生产到回收利用的循环经济产业链。

住建部:推进城市智能基础设施建设

住房和城乡建设部部长王蒙徽介绍,将把电动汽车、智能汽车的发展与智慧城市的发展和建设融合起来,促进城市基础设施数字化、智能化,加快建设智慧城市建设管理平台,着重做好以下几方面的工作。

第一,加强城市电动汽车充电设施的规

划建设,加大新技术应用的力度。住建部将会同有关部门,加快完善配套政策和激励机制,修改完善相关标准规范,在城市建设中全面落实和完善充电设施规划要求。结合老旧小区改造、城市更新等工作,进一步推进充电设施进小区、进单位、进公共停车场。

科技部:推动“三电”关键核心技术提升

围绕当前新能源汽车发展中存在的问题和未来新能源汽车科技创新趋势,科学技术部党组成员夏鸣九就下一步工作重点提出明确规划。

一是持续推动“三电”关键核心技术提升。研发更高比能量的锂离子电池,提升驱动电机和电控系统的功率密度和效率,同时,要注重发展颠覆性技术,超前布局固态锂电池、碳化硅功率器件等下一代技术。

二是强化安全问题的红线。一方面,要加强核心材料、电池生产、使用维护等全产业链的技术研发,从根源上提高电池系统整体安全水平。另一方面,也要充分利用大数据、人工智能等新一代信息工具,发展新能源汽车安全要素、在线立体化监测、智能化研判、全方位预警等技术。

三是高度重视氢燃料电池技术进步和产业化应用。坚持需求导向、问题导向、目

标导向,以氢燃料电池工程化、产业化为牵引,布局从应用基础研究到工程化应用的全链条技术研发,补齐关键核心技术及产业链的短板。

四是大力发展中国特色的自动驾驶。充分结合我国在5G通信、“互联网+”、人工智能等方面的技术和市场优势,构架适用于中国场景的自动驾驶与智能交通深度融合的自主式交通系统。(来源:高工锂电网)

挑战与机遇并存

中国新能源汽车产业
开启未来十年赛程

扶持政策加码成产业发展“压舱石”

为积极推动新能源汽车发展,我国政府推出了一系列重要举措,包括建立和完善了从顶层设计到落地推进的政策体系和补贴制度等,鼓励新能源汽车行业快速发展。

2012年6月,国务院印发《节能与新能源汽车产业发展规划(2012—2020年)》;2015年3月,交通运输部发布的《关于加快推进新能源汽车在交通运输行业推广应用的实施意见》指出,完善新能源汽车运营政策;2015年11月,国家发改委发布的《电动汽车充电基础设施发展指南(2015—2020年)》中提出,到2020年全国将新增集中式充换电站1.2万座,分散式充电桩480万个,以满足全国500万辆电动汽车充电需求;2016年4月,财政部、科技部、工业和信息化部、国家发改委联合发布《关于2016—2020年新能源汽车推广应用财政支持政策的通知》,将在2016—2020年继续实施新能源汽车推广应用补助政策。规定2016年新能源汽车各车型推广应用补助标准,并确定2017年至2020年的补贴退坡幅度为每两年下降20%。

为鼓励新能源车企专注于技术提高并降低价格,最终更有效地与国际车企进行竞争,我国政府在鼓励新能源发展的同时也采取了相应举措,让新能源汽车真正形成良性增长。

中国汽车流通协会市场营销分会秘书长、乘用车市场信息联席会秘书长崔东树指出,中国汽车发展,走了一条自己独特的线路。目前中国汽车进入新一轮转型升级严峻的调整时刻,新能源车目前是中国汽车转型与中国制造业转型,以及国家战略安全的重要支撑,所以发展新能源车极其重要。

后补贴时代聚焦核心技术

新能源车道的突然“拥挤”,是政策推动和产业演进交织的结果。一方面,双积分、补贴退坡等政策,令所有车企面临向新能源转型的迫切诉求,而这也是拿下庞大市场的关键选择;另一方面,此前数年的产业积累已能够为全面转向新能源提供支持,配套厂商、商业模式正在成熟。

“后补贴时代”中国新能源汽车发展新思路与新举措,急需在这一关键时点坚持节能环保、产业升级的总体政策目标,坚持市场为主、政策为辅,实现政策有序衔接,并保持一定时期的稳定性、连贯性和可预期性。

中国汽车工程学会名誉理事长付于武表示,总体来看,新能源汽车产业正处于从导入期向成长期过渡的关键阶段。逆水行舟、不进则退。需要各方协同努力,共同推动我国新能源汽车产业实现可持续、高质量发展。

“随着补贴的退坡,企业会感到压力,企业会真正了解用户的需求,并且用新的技术方法、新的技术手段生产高质量的产品,满足用户的需求,才是企业的核心竞争力所在。也只有这样,这个产业才能也一定能够保持持续健康高质量的发展态势。”中国质量协会副秘书长李高帅说。