

万钢：促进新能源汽车产业健康发展



习近平总书记曾指出，汽车行业是市场很大、技术含量和管理精细化程度很高的行业，发展新能源汽车是我国从汽车大国迈向汽车强国的必由之路，要加大研发力度，认真研究市场，用好用活政策，开发适应各种需求的产品，使之成为一个强劲的增长点。习近平总书记的重要指示，为我国新能源汽车发展绘制了蓝图，指明了方向。

自2001年启动电动汽车重大科技专项以来，我国的新能源汽车产业已走过十几年的发展历程，特别是纯电动和插电式混合动力汽车已成为全球先行者。今年11月9日，全国政协召开了双周协商座谈会，之前致公党中央和政协经济委员会就新能源汽车产业发展情况进行了深入细致的调研。我们认为，在政府的积极作为、科技的支撑引领、巨大的市场规模、创新的商业模式共同作用下，我国新能源汽车产业正处于由导入期向成长期过渡的关键阶段，在全球产业体系中占据举足轻重的地位，引领和加速了全球汽车电动化进程。为顺应“电动化、智能化、共享化”叠加融合大势，引领产业变革、支撑转型升级，应在五个方面同步发力。

一、坚持战略引领，实现产业高质量发展

新时代我国新能源汽车产业要担负起引领转型升级和保护大气环境的双重使命。从能源供给侧来看，我国非化石能源发电装机量已超过40%，燃煤发电效率提升排放降低，走在世界前列，为新能源汽车发展奠定更好基础。应进一步发挥国家战略规划的领导作用，在认真总结前期规划实施效果的基础上，尽快着手研究制定面向2035年的新能源汽车发展战略及规划，制定新时代创新方向和战略目标，明确新形势下的发展路径和政策支撑，提出全面实现汽车电动化、智能化、共享化的时间表和路线图，给产业界一个长期、明晰的发展预期，坚定各方信心，率先落实改革开放新举措，推动供给侧结构性改革，实现产能转换，确保新能源汽车健康发展。

二、坚持创新驱动，加强科技创新对新能源汽车持续发展的引领支撑

面向未来，科技创新仍然是引领新能源汽车转型升级的动力源泉。应认真分析我国新能源汽车的技术短板和竞争优势，加大投入、超前部署，坚持市场导向、企业主体和产学研紧密结合，着力提升核心技术和系统集成能力。

一要明确电动化、智能化、共享化的新方向，按照市场需求，完善新能源汽车技术转型战略。整车产品要在综合能效，如高效率、轻量化、智能化等方面提高质量。要把安全作为新能源汽车最关键的指标，从动力电池的单体、模块、电池包、电-热管理以及结构布置等方面综合考虑，实现最佳系统解决方案。二要继续提升“三电”核心技术，加强高能量动力电池、高功率燃料电池、高性能驱动和高效率能量回馈、新型电力电子器件、智能网联与自动驾驶控制系统等方面的基础研究、技术创新和系统集成。三要协调推进纯电动、混合动力（插电/增程式）和燃料电池动力系统研发和产业化。当前要加大对燃料电池发动机的研发力度，攻克核心技术、基础材料和关键部件难关。四要把新能源汽车作为最佳载体，着力研发智能网联和自动驾驶技术。鼓励跨界融合，构建和利用好开放共享公共技术平台。五要科学制定技术标准，加强检测能力，提升我国新能源汽车技术标准体系的竞争力和影响力。综上所述，要结合产业发展规划，聚焦重点、拓展和完善新能源汽车重点科技研发计划，确保产业发展的技术需求。

三、远近结合、供需匹配，协调推进新能源汽车发展

为保护城市大气环境和发展公共交通，我国从纯电动和混合动力城市公交、出租、共享汽车入手，逐步拓展到私人用车，合理有序地形成了新能源汽车产业、市场、基础设施和政策法规的综合竞争优势。

2017年以来，插电式混合动力乘用车呈快速增长趋势，应及时推动插电式混合动力向增程式混合动力发展，充分利用内燃机领域新技术，推广应用诸如稀薄燃烧、均质压燃、转子发动机等创新成果，促进内燃机与电驱动技术的融合发展，在带动产能转换的同时，使排放降到更低，有效支撑产业转型升级。

纯电动汽车的短板是续航里程和充电时间，尚不能满足量大面广的远程公交、双班出租、城市物流、长途运输等市场需求。为此，应及时把产业化重点向燃料电池汽车拓展。燃料电池汽车具有清洁零排放、续航里程长、加注时间快的特点，经过多年研发积累，我国已形成自主特色的电—电混合技术优势，并先后经历了北京奥运会、上海世博会期间的规模示范运行，实现全谱型汽车“零排放”的关键技术方案。我国氢能来源广泛，既有大量的工业副产氢气，又有大量的弃风弃光电、低谷电等可供制氢的存量资源。上汽、潍柴、福田、长城等骨干企业已经明确规划、加大投入、推进燃料电池汽车研发和商业化。以国能为首的能源骨干企业牵手汽车、石油及相关制造业和院校成立了氢能和燃料电池产业联盟。应继续支持上海、广东、江苏、山东等地结合资源禀赋，开展区域商业化示范运营，加快产业化进程，实现新能源汽车产品型谱电动化、智能化全覆盖。

四、做好总体规划布局，大力推进基础设施建设

在电动化、智能化的进程中，新能源汽车将逐步发展成为移动储能终端并实现与能源网的双向互动。普及充电基础设施是推动电动汽车应用的关键，应鼓励地方政府在能源价格、建设用地、商业模式等方面大胆创新，加快各类基础设施市场化建设和运营。调研发现，建成小区已有车位安装充电设施普遍较难，问题在于小区内配电侧由物业管理，由于无利可获而缺乏可持续性。建议地方政府出台政策允许小区物业收取合理的充电服务费，以提高物业协助安装和维护管理充电桩的积极性。

相比之下，建设氢能基础设施任务更为紧迫。发达国家把氢作为能源管理，创制了科学安全的氢加注站建设和车载氢罐技术标准和检测体系，有力推动了燃料电池汽车商业化。我国仍把氢作为危化品管理，管理理念不同制约了我国氢能的利用。建议相关部门抓紧研究借鉴，制定科学安全的氢能、加氢站和储氢罐技术标准，提升检测能力，尽快破除制约氢能和燃料电池汽车发展的标准检测障碍和市场准入壁垒，加强和完善氢能生产、储运和供销体系建设。

五、保持政策的连续性，加强体制机制创新

调研发现，随着新能源汽车市场的快速增长，其生产成本逐步下降，应用优势逐步显现，具备了到2020年财政补贴退出的条件，政策支持应转向税收优惠、环保激励、碳交易、金融创新和路权支持等方面。

一是严格执行油耗标准、双积分等产业政策，适时转化为碳交易机制，增强汽车企业发展新能源汽车的内生动力。二是将推广新能源汽车作为“蓝天保卫战”的重要战略支撑，赋予新能源汽车用户更多的路权和准购权，将道路电动化的规模、效益与城市大气环境绩效考核挂钩。三是加大支持分时租赁和共享服务等商业模式创新，推动企业向产品、服务、充电、运营等多环节组合的新型商业模式转变，要进一步加强售后服务，提高质量效益。四是认真研究2020年对纯电动、插电式新能源汽车财政补贴退出后的税收优惠政策，使交通运行零排放和超低排放车辆成本得到补偿和奖励。五是以安全、节能、环保为导向，加强安全运行管理与服务，取消对续航里程、能量密度等细节要求，把产品技术的选择权交给企业和市场。六是鼓励金融创新，开展新能源汽车分期付款业务并给予优惠贷款，使购买成本与使用成本互补；规范和完善新能源汽车保险业务。七是加强车用动力电池退役后储能梯次利用和材料回收再利用的技术研发、商业模式和政策支持。八是积极支持有条件的地方先行先试，分地区、分车型实现汽车电动化，鼓励大中城市率先实现公交、出租、共享、物流汽车全电动化。要重点支持海南省创建国家生态文明试验区，实施清洁能源汽车发展规划，到2030年实现全岛新增汽车电动化、智能化。（万钢）

原文地址：<http://www.china-nengyuan.com/news/132991.html>