

山西晚报



编辑:杜乔晖 24小时热线:0795-3235110 7091110

邮箱:1421585007@qq.com

网址:www.newsysc.com

宜春报业集团主管主办

我国已启动传统能源车 停产停售时间表研究



工信部副部长辛国斌表示,当前,全球汽车产业正加速向智能化、电动化的方向转变,为抢占新一轮制高点,把握产业发展趋势和机遇,我国已启动传统能源车停产停售时间表研究。

辛国斌是9日在天津开发区举办的2017中国汽车产业发展(泰达)国际论坛上透露相关信息的。该论坛由中国汽车技术研究中心、中国汽车工程学会、天津开发区管委会等单位共同主办。

进入新世纪以来,我国汽车产业实现快速发展。2016年产销量突破

2800万辆,已连续八年位居世界第一位。汽车市场在国民经济支柱中的作用不断增强,汽车税收占全国税收比重,从业人员数占全国就业人员数比重,汽车销售额占全国商品零售总额的比重均超过10%。

尤其在新能源汽车领域,我国已成为最大的生产和销售市场。2016年,我国新能源汽车产销突破50万辆,累计推广超过100万辆,占全球50%。“新能源车整车研发水平不断提高,中国品牌的市场认可度大幅提升,在某些细分市场已经能够和国际品牌

同台竞争。”辛国斌说。

辛国斌表示,当前,许多国家纷纷调整发展战略,在新能源、智能网联产业加快产业布局,抢占新一轮制高点,一些国家已经制订了停止生产销售传统能源车的时间表。“目前工信部也启动了相关研究,也将会同相关部门制订我国的时间表,这些举措必将推动我国汽车产业发展的环境和动力发生深刻变化。”他说。

从现在到2025年将是汽车产业变革最为剧烈的几年。传统汽车节能减排要求越来越高,新能源汽车发展

加快却对技术要求越来越高,智能网联汽车将对整个产业带来巨大影响。辛国斌及专家建议,中国车企应深刻认识这种趋势,及时调整战略,明确发展规划,适应新形势的挑战,助力我国从汽车大国向汽车强国的转变。

(新华社)

相关新闻

财政补贴退坡之后 双积分政策推动新能源汽车发展

9月10日,2017中国汽车产业发展(泰达)国际论坛闭幕。论坛上,工业和信息化部副部长辛国斌、科学技术部高新技术发展及产业化司副司长续超前和财政部经济建设司副司长宋秋玲,就新能源汽车产业近年来的发展状况以及对策发表了主题演讲。

避免企业患上依赖症,财政部明确新能源汽车补贴的退坡政策

早在2009年,我国就推出了节能与新能源汽车补贴政策。八年来,随着财政部持续不断的财税支持,新能源汽车产业得到良好发展。宋秋玲表示,近年来,财政部会同工信部、科技部、发改委、能源局等部门,针对新能源车补贴建立一整套财税政策体系。

宋秋玲进一步解释道:首先,新能源补贴从试点范围推广到全国,使政策实施范围不断扩大;其次,补贴从单项政策到政策组合拳,政策体系不断完善;再次,补贴从普惠制到扶优扶强,突出辅优辅强的政策导向,有利于新能源企业自身科技水平的提升。最后,补贴为激励消费营造了环境,使新能源车市场化程度不断提高。在一系列政策支持和推动下,我国新能源汽车产业保持了快速发展的态势。

对此,辛国斌深表赞同,“2016年我国新能源汽车产销突破50万辆,累计推广超过100万辆,占全球的50%,行业、企业技术创新有序推进,整车研发水平不断提高,中国品牌汽车市场认可度大幅提升,甚至在某些细分市场已经能够和国际品牌同台竞争”。

不过,宋秋玲也指出,“新能源补贴政策初衷是培育市场,如果长期执行这一补贴政策,不仅会让政府背上负担,也容易让企业患上依赖症,进而引起行业出现低水平的盲目扩张,甚至导致产能过剩”。她进一步强调,“目前,新能源车补贴的退坡政策已经明确,在落实好现有政策的同时,我们将积极配合工信等有关部门加快新能源积分交易市场化和实施”。

燃油车退出时间表研究已启动,“双积分”政策即将发布实施

事实上,在新能源汽车产业发展的“攻坚期”,我国新能源汽车面临的问题也逐渐显露出来。辛国斌指出,2016年,我国乘用车消耗量和国际水平还有一定差距。我国向国际社会承诺2030年碳排放达到峰值,一次能源比重达到20%,按照目前汽车产业发展速度,我们达标的难度仍然很大。另外,国内企业新能源汽车方面还缺少正向研发的纯电动平台,动力电池也尚未取得革命性突破。

宋秋玲也对此表示担忧,“目前,我国新能源车面临内外部双重压力”。她指出,外部来看,国际竞争日趋激烈,主要发达国家纷纷将发展新能源汽车作为战略的支撑,印度等发展中国家也提出新能源汽车的发展战略,欧洲部分国家近期甚至将停售燃油车上议会的议程,电动化浪潮正在席卷全球,同时主要跨国汽车企业先后发布在华发展战略,外资品牌产品纷纷进入,我国汽车面临着国际汽车带来的压力。内部看,我国新能源车面临着创新能力不足,产业结构过剩等新旧问题,动力电池核心技术落后,充电设施建设不足等问题虽有很大改善,但仍未根本解决。

“随着产业快速发展,新能源出现很多新问题,大量的低端产品充斥市场,在财政政策不断退坡直至退出的情况下,产业可持续发展能力还没有完全形成”。宋秋玲直言称。

为此,辛国斌指出,“为建立传统汽车反哺长效机制,我们会同有关部门制订了双积分管理办法,近期即将发布实施”。

另外,针对部分国家已经制订出停止生产销售传统能源车时间表这一问题,辛国斌也做出回应,“工信部日前启动了相关研究,也将会同相关部门制订我国的时间表”。

新能源汽车发展加快对技术要求越来越高,而“加强科技创新在新能源汽车领域的作用”是科技部一直以来坚持的方向。续超前表示,“科技部围绕新型锂离子电池、燃料电池技术、新型电机技术、新能源汽车智能化技术和安全,多模式充电技术等重点领域持续开展科技攻关,将智能电网、移动互联网、物联网、大数据等技术融入到新能源汽车技术创新和推广应用”。

(中国经济网)



新能源车将卖 『白菜价』?

购置税优惠即将到期,新一轮的汽车政策“风雨欲来”。各类汽车政策当中,与汽车主机厂关联最大、消费者关注度最高的就是新能源车双积分(以下简称“双积分”),它甚至被看作是是中国车市的一次战略性调整,因为一旦“双积分”全面落实,将大大影响乘用车的市场格局。

什么是“双积分”?

今年1~7月,新能源汽车产销分别完成27.2万辆和25.1万辆,虽然比上年同期分别增长26.2%和21.5%,但已经严重落后于进度,按此速度发展,难以达成此前规划的“2020年500万辆”的产销目标。

为提升新能源车发展步伐,所有汽车企业早已忙于应对新的考核办法,即“双积分”。2016年9月22日,工信部公布的《企业平均燃料消耗量与新能源汽车积分并行管理暂行办法》(征求意见稿),2018年至2020年,新能源汽车积分比例要求分别为8%、10%和12%。在更早的时候,《节能与新能源汽车发展规划(2012-2020年)》提出:2020年,当年生产的乘用车平均燃料消耗率降至5.0L/100km。

分析师认为,“双积分”措施实施后,将全面刺激新能源汽车发展,从根本上改变中国汽车的产品结构和消费习惯,并进一步提升中国本土品牌的市占率。

但也有分析认为,“拔苗助长”式的鼓励,长期来看可能使得新能源汽车的生存环境更加恶劣。

新一轮的合资潮正在袭来

根据规定,燃料消耗量正积分允许结转或在股权关系企业间转让。但依靠购买正

积分,显然不是长久之计,成立新的合资公司,企业内部正负积分互相冲抵,方为上策。正因为如此,新一轮的汽车企业合资潮正在袭来。戴姆勒入股北汽新能源、大众牵手江淮、雷诺-日产再与东风抱团,八竿子打不到一块的福特与众捷打开合作的大门,甚至长城汽车也选择御捷这家国内名不见经传的汽车企业进行合作。

宝马、通用、丰田、本田、现代等暂时处于观望的车企,也将加大在中国新能源汽车领域的合资合作力度。而像广汽、上汽、比亚迪等为代表的新能源先驱们,则有望成为抢手“香饽饽”,被跨国车企们积极地“合纵连横”。

双积分政策或会延迟,但不会取消。业内忙于预测,谁会组成下一对新能源CP。

消费者将成为最大的受益者

2009年和2015年我国两次针对1.6L及以下乘用车实施的购置税减半政策,极大推动1.6L以下车型销售。本次“双积分”的出台,尽管未能涵盖1.6L及以下产品,但新能源车销量将迅猛增加,对于“节能减排”仍将带来显著的促进作用。

一旦“双积分”正式实施,对于消费者来说,购买新能源车型,除可享受国家虽然逐步退坡但依然存在的新能源车补助,还可享受汽车主机厂们提供的优惠,两者可以叠加,一段时间内,会将新能源车的售价拉低至传统汽油车的水平。部分尺寸较小售价最低的A00级新能源车,各种补贴之后,最终零售价甚至会大幅低于同级的汽油车。

(《广州日报》)