

连续7年在政府工作报告中出现,今年首次缺席——

# 新能源汽车驶入“市场锤炼”新阶段

■本报记者 卢奇秀

今年的政府工作报告中,多处笔墨为汽车行业发展指明了方向,但有一点令人颇感意外——连续7年出现的新能源汽车未再单独提及,转而强调与之相关的充电桩、换电站建设,以及加快建设电池回收利用体系。

业内人士普遍认为,新能源汽车仍是政府关心的重点议题,随着行业快速发展,政策开始强调除整车外的基础设施服务,并为最终实现由市场需求主导新能源汽车消费的终局做准备。

## 扶持重心转向使用端

记者梳理发现,历年政府工作报告中新能源汽车被多次提及,包括从培育发展战略性新兴产业、重拳强化污染防治角度,到突出强调技术、购置税优惠、充电基础设施等方面。尤其自2014年以来,更是连续7年在政府工作报告中出现(2017年表述为“清洁能源汽车”),为新能源汽车行业发展创造了良好的政策环境。

得益于国家政策引导,我国新能源汽车发展成绩突出。数据显示,我国新能源汽车累计推广量超550万辆,产销连续6年位居全球第一,私人市场、非限购城市销量大幅上涨,新能源汽车越来越受到普通消费者青睐。

“从此次政府工作报告来看,汽车行业进入平稳发展期。前期新能源汽车行业发展中存在‘过热’问题,出现地方政府盲目投资的现象。今年没有单独强调,也给市场降温,是件好事。”联合会秘

书长崔东树认为,新能源车行业已进入市场化轨道,政策支持重点已由扩大规模转向提供便利的使用端。

罗兰贝格全球合伙人方寅亮也认为,政策由鼓励“造车购车”向“市场锤炼”转型,发展侧重点聚焦汽车后市场、使用环境及基础设施建设,以加速新能源汽车普及和推广。

同时,燃料电池汽车相关内容已连续两年未在政府工作报告中体现。方寅亮认为,燃料电池汽车产业发展还面临诸多问题,核心技术、关键零部件国产化及产业链基础还有待提升,政府要把补贴资金和政策红利用在刀刃上,鼓励有条件的地方发展,避免产业界盲目“热炒”,造成资源浪费。

## “充电+换电”将并行

“充电便利性不足,严重影响了用户体验。”在广汽集团董事长曾庆洪看来,行业要集中力量解决新能源汽车“充电难”“充电慢”问题,加强配套基础设施建设。

中国电动汽车充电基础设施促进联盟统计数据显示,截至2020年,全国充电基础设施累计数量为168.1万台,其中,公共充电桩80.7万台,私人充电桩87.4万台,车桩比约为3:1。

私人充电桩滞后的矛盾依然突出。江淮汽车集团高级工程师周福庚建议,国家层面制定面向2035年的充电桩建设中长期发展规划,进一步明确居民区、高速公路和城乡公共区域两类充电设施网的建

设方向、标准及实施路径,给予地方政府及市场明确指引;加强居民区充电桩建设管理,以立法、条例、通知等形式,明确居民区充电桩建设流程和相关方管理责任。

“充电+换电”将成为未来并行的两大模式。值得注意的是,换电站作为新基建的组成部分,已连续两年出现在政府工作报告中。在政策支持下,去年换电站建设引发高度关注,蔚来汽车、北汽新能源、吉利汽车等企业均加大换电站投资布局,并推出车电分离的销售方案。

中国电动汽车充电基础设施促进联盟主任张帆向记者表示,充电和换电作为两条技术路线未来有望融合,即实现可充可换。目前,换电还主要面向出租、公交、物流等特定运营车辆,重卡换电也是探索的可行场景,但由于换电在成本、配套资源等方面都高于充电,发展难度较大,综合多方面因素考虑还是应由市场和用户来选择。

## 后续政策值得期待

今年的政府工作报告还提出,继续推进汽车行业生产准入和流通管理全流程改革。据了解,我国将逐步放开专用车、新能源汽车、商用车及乘用车的外资股比限制,2022年汽车行业将全部取消股比和合资企业不超过两家的限制,这对新能源汽车行业发展具有积极意义。

方寅亮指出,生产端鼓励、规范多元化企业加入,将促进新能源车企降低生产经营成本,规范理性投资,避免行业泡沫;流通端将促进二手车流通,并通过消费税向

流通端后移,提升地方用车服务质量。

“如果汽车生产准入自由开放,而汽车产业全流程改革仍落后是不行的。如果行业政策、管理手段、流通限制没有放开,我们自己被捆住手脚,而外资手脚被继续放开,反而对我们发展不利。”新能源汽车独立研究员曹广平提醒道,如果汽车产业改革“形似而神不似”,半开放可能既起正作用又起反作用,就会造成形式上虽与国际接轨,但最终结果仍难达预期。

崔东树表示,财政部下一步将让部分在生产(进口)环节征收的现行消费品目逐步后移至批发或零售环节征收,“一些城市对新能源汽车推广热情不高,汽车上牌对地方没有收益,却要承担拥堵等问题。”他进一步表示,消费税后移能调动地方的积极性,也便于地方政府用此资金建设基础设施。

此外,曹广平还指出,政府工作报告将新能源汽车发展重点转为聚焦后市场,这是一个重大的调整信号。未来5年,新能源汽车发展后续政策或围绕混合动力给予更多积分、解除限购及低速车规范搞活、商用车技术路线放开、基础设施鼓励应用和加强管理等方面展开。



# “补强”配套服务 “提振”新能源车市

■王旭辉

购政策和增加指标……各种信息表明,随着政府对新能源汽车前端引导和扶持目标基本实现,传统车企加快转型,造车新势力不断入局,新能源汽车市场已初步建立,正将重心转入后端——车辆使用端,加大力度解决因停车场、充电桩、换电站等新能源汽车配套问题,以扩大汽车消费,促进市场健康发展。

统计数据显示,全国约90%的充电桩建设在城市市区范围,“城区5公里”充电圈向“城区3公里”甚至“1公里”充电圈升级,结构失衡导致乡镇及农村地区充电并不方便,影响了农村地区新能源汽车车主的充电需求。因此,为破解乡镇居民充电难题,自2020

年初新能源汽车充电桩被列入新基建以来,各地普遍加快在乡镇建设充换电设施。如2020年,国网江苏省电力公司在全省1073个乡镇新建充电桩4838个,在全国率先实现充电桩乡镇全覆盖。

同时,碳达峰、碳中和目标要求从能源供给侧实现清洁替代、能源消费侧实现电能替代,因此,从碳减排的全生命周期的角度来看,作为新能源汽车产业配套环节之一的电池回收再利用问题,也必须符合“双碳”目标要求。尤其随着首批新能源汽车电池逐渐进入报废潮,将“加快建设动力电池回收利用体系”写入政府工作报告可谓正当其时。

此外,今年政府工作报告还提出“加快建设全国用能权、碳排放权交易市场,完善能源消费双控制度”,交通体系碳交易将是其中的重要组成部分之一,这意味着新能源汽车参与碳交易等细分市场也将加快建设。

因此,新能源汽车未在今年的政府工作报告中被单独提及,是产业发展进程的一个重大演进,表明新能源汽车市场进入新阶段。可以预见的是,智能充换电、电池回收、碳交易……越来越完善的配套机制、政策,不仅意味着商机,将吸引更多投资者入局,促进经济发展,也将“提振”新能源汽车上路的信心。



北京现代全新一代名图及名图纯电动联袂上市,产能20万辆新能源汽车的红旗新能源项目正在长春国际汽车城紧张建设……新能源汽车市场热度高,不断有入局者、加码者。同时,特斯拉股价领跌汽车板块,蔚来、理想、小鹏三大美股造车企业股价持续下滑……新能源汽车市场呈现充分竞争态势。

在这种情况下,今年的政府工作报告对新能源汽车的描述,转为侧重于通过加强基础设施服务推进消费。随后,国家发改委副主任宁吉喆更是明确表示,要开展汽车下乡和汽车以旧换新,引导一些地方和城市继续放开新能源汽车限

## 安全

# 智能网联汽车数据安全问题日益凸显

■本报实习记者 杨梓

国家发改委国际合作司副司长高健近期介绍,预计2025年全球联网汽车数量将接近7400万辆,其中,中国联网汽车数量将达2800万辆。同时,业内普遍认为,随着汽车智能化、网联化程度加深,汽车面临的网络安全风险也在不断增大。

## 数据安全问题严峻

“软件定义汽车”是如今业内关注的热点话题之一。在360集团创始人周鸿祎看来,智能网联汽车就像一台四个轮子上的“大手机”,但实际上智能汽车的安全问题比手机、电脑等更严重。“智能终端存在的远程控制、数据窃取、信息欺骗等安全问题都陆续出现在智能汽车上。”

工信部车联网动态监测情况显示,2020年以来发现整车企业车联网信息服务提供商等相关企业和平台受到的恶意攻击达280余万次,平台漏洞、通信劫持、隐私泄露等风险十分严重。同时,威胁由车外进入车内、影响程度加大、网络安全与功能安全要求矛盾等问题层出不穷。

据周鸿祎介绍,智能网联汽车的智能驾驶系统、信息娱乐系统、底盘控制系统和动力控制系统往往都与互联网联

接,并通过网络进行数据传输和系统远程升级,而黑客可能通过网络攻击劫持汽车。同时,智能网联汽车往往跟车厂云端实时相连,如果云端服务器存在漏洞,那么黑客就可以对车辆进行远程操控。

此外,车载传感器采集汽车运行中车内外各种数据,这些数据一般会在车辆本地和云端存储,存在被窃风险。数据泄露一来关乎用户隐私,二来道路网数据、导航数据、环境影像等具有地图测绘属性的数据关乎国家安全。

上汽集团董事长陈虹还指出,自动驾驶测试车辆在数据获取和使用过程中还存在数据采集和存储方面的责任,规范要求不明确,数据的商业用途约束要求不清晰,以及对数据泄露的防范不足、对数据违法的处罚力度不够等问题。

## 数据采集标准应更严格

对于日益严峻的数据安全问题,周鸿祎认为,应把网络安全系统像“安全带”一样列为智能汽车的标配,推进智能汽车网络安全强制测试,强化智能网联汽车产生的数据安全监管。

小康股份创始人、董事长张兴海认为,要确保国家数据安全,应将数据安全

作为新的必备指标之一,推动和扶持自主品牌着力发展三电系统及车联网等核心技术。

陈虹建议,实施智能网联汽车数据(包括高精地图数据)采集、存储和商业用途需经国家相关部门备案管理,并且只有满足数据安全和隐私保护要求的智能网联汽车产品才能进入汽车公告目录。

“在车企端,汽车在出厂前像强制做碰撞测试一样进行联网安全测试,甚至更高强度的测试,并结合实际应用场景开展攻防演练,提升企业和车辆的网络安全防护等级;在国家端,加强智能汽车在使用过程中数据采集的监管,禁止采集用户不知情数据,禁止过度采集超出满足智能汽车功能的地理环境数据;制定相关标准并加强数据的出境监管,细化相关数据的安全要求。”周鸿祎建议。

此外,陈虹还表示,智能网联汽车企业对于可能存在的隐私风险具有告知义务,并且在收集、使用、转移、删除数据时给予用户自由选择权。企业也需提升软件的安全性,在分析处理数据时要进行数据和个人身份分离,并将数据匿名化,以确保数据安全。对于个人数据能否被使用及具体的使用目的,用户应拥有选择权和知情权。

## 相关法规标准滞后

在广汽集团董事长曾庆洪看来,发展智能网联汽车,法律法规要走在前面。但据了解,现行智能网联汽车部分法规标准明显滞后。

“智能网联汽车作为跨产业融合创新产物,既要符合汽车管理相关法律法规,也要与地理信息、网络安全等领域的相关法律法规相适应。经梳理分析,在我国现行相关法律法规中,产品管理、交通管理、责任界定、保险监管、网络安全管理、地理信息管理等方面的部分规定不能完全适用于智能网联汽车,存在一些制约智能网联汽车发展的‘矛盾点’和可能触发潜在风险的‘空白点’,其中部分‘矛盾点’和‘空白点’直接制约智能网联汽车商用化落地。”长城汽车总裁王凤英分析称,需加快推进智能网联汽车法律法规制、修订,处理好科技进步与法律稳定性之间的关系。

湖南省工信厅厅长曹慧泉建议,要加快完善适应智能网联汽车产业发展的政策法规体系,重点在个人用户信息保护、数据采集存储和安全管理、重要信息出境等方面推动出台加强智能网联信息安全工作的法规或指导性文件。

## 特斯拉 Model 3 等进入 免征车辆购置税车型目录

本报讯 记者王旭辉报道:近日,工信部发布了《免征车辆购置税的新能源汽车车型目录》(第四十批)名单,包括纯电动汽车、插电式混合动力汽车、燃料电池汽车三大品类,其中纯电动汽车品类细分为乘用车、客车、货车、专用车,插电式混合动力汽车分为乘用车、专用车,燃料电池汽车分为客车、货车。同时,目录(第四十批)对此前发布的目录(第三十八批、第三十九批)部分车型参数有误的情况进行了勘误。

仔细梳理发现,目录(第四十批)第一个便是由特斯拉(上海)有限公司生产的特斯拉 Model 3 纯电动汽车,车辆型号为 TSL7000BEVAR2,续航里程为 468 千米,动力电池组总能量 55 千瓦时。据了解,这是自 2020 年 11 月 30 日,车辆型号 TSL6480BEVB0 的特斯拉 Model Y 被纳入《免征车辆购置税的新能源汽车车型目录》(第三十七批)之后,又一款车型被纳入免征税目录。

同时,在纯电动乘用车系列,一汽—大众销售有限责任公司生产的奥迪 E 创,广汽本田汽车有限公司生产的理念 VE-1,广汽乘用车有限公司生产的 AION Y,比亚迪汽车有限公司生产的比亚迪秦 PLUS,长城汽车股份有限公司生产的欧拉 R2、欧拉白猫、欧拉好猫,上汽大众汽车有限公司生产的 ID.4 X、ID.6 X,以及上汽通用五菱汽车股份有限公司生产的宏光 MINI EV 都在《目录》(第四十批)中。

## 中汽协:2月新能源汽车产销分别增长 723.6%和 584.7%

本报讯 记者王旭辉报道:3月11日,中国汽车工业协会发布的2月份汽车工业经济运行情况显示,2021年2月份新能源汽车产销分别完成12.4万辆和11万辆,环比分别下降36.2%和38.8%,同比分别增长723.6%和584.7%。这表明当前市场需求仍在恢复中。

数据显示,2月份新能源乘用车生产12万辆,环比下降35.6%,同比增长739.1%,其中,纯电动、插电式混合动力乘用车分别生产10.3、1.6万辆,环比分别下降34.5%、41.9%,同比分别增长739.7%、735.3%;新能源商用车生产0.4万辆,环比减少50.4%,同比增长424%,其中,纯电动商用车生产0.4万辆,环比下降51.6%,同比增长399.9%,插电式混合动力商用车生产0.02万辆,环比增长9.3%。

新能源乘用车销售10.6万辆,环比减少38.3%,同比分别增长627.4%,其中,纯电动、插电式混合动力乘用车分别销售8.9、1.7万辆,环比分别下降38%、39.6%,同比增长633.6%、596.5%;新能源商用车销售0.4万辆,环比下降51.7%,同比增长149.9%,其中,纯电动、插电式混合动力乘用车分别销售0.3、0.01万辆,环比分别下降52.5%、12.3%,同比分别增长144.5%、276.3%。

同时,数据还显示,1—2月,新能源汽车累计生产31.7万辆,同比累计增长386.6%;累计销售28.9万辆,同比累计增长319%。

## 海南今年将建1万个充电桩 实现一个APP全省扫码即充

本报讯 海南省发改委近日印发《关于做好2021年电动汽车充电基础设施建设工作的通知》(以下简称“《通知》”),提出今年全省计划新建充电桩1万个。

《通知》透露,截至2020年底,全省累计建设充电站916个、换电站12座,配备电池255个,充电桩(枪)总数26402个,总体车桩比为2.4:1,优于全国平均水平。但也存在部分市县政府认识上有差距、市场规模较小、布局不够科学合理、充电桩进小区难等问题。为此,《通知》要求,2021年要强力推进充电基础设施建设,确保完成省政府提出的全省车桩总体比在2.5:1以下的年度目标任务。

为实现上述目标,海南省发改委要求坚持充电基础设施建设与新能源汽车推广同步协调推进,千方百计解决充电桩进小区难的问题,突出抓好高速公路和党政机关、企事业单位办公区的充电基础设施建设,推动电动汽车换电站建设,继续做好充电基础设施的财政补贴工作,充分发挥充电基础设施信息管理平台的作用。

《通知》具体要求,初步构建全省电动汽车换电服务网络,形成换电模式成为充电模式补充的良好发展生态。同时,大力宣传推广省级平台和“海南充电桩”APP,主动与桩企进行技术对接,提高接入省级平台率,实现一个APP全省扫码即充的目标。对外运营的公共桩和换电站,应接入省级平台。各市县主管部门要积极作为,动员相关企业运营的公共充电桩、换电站及时接入省级平台,确保2021年底前全省接入率超过90%。(宗和)