

# 广州绿牌新政会成为“限牌令”吗?

■本报实习记者 杨梓

日前,广州市发改委发布的《关于进一步完善新能源汽车信息管理工作的通知(试行)》(征求意见稿)(下称《通知》)透露,广州将建立新能源汽车信息管理凭证发放制度,消费者购买新能源汽车需持有《广州市新能源汽车信息管理凭证》(下称《凭证》)上牌。此消息一出,迅速引发公众关注:广州也要控制新能源汽车牌照总量了?记者对此进行了采访调查。



## 顺应新能源汽车高质量管理需求

全国乘用车市场信息联席会秘书长崔东树认为,此次广州绿牌新政本质上是对新能源汽车牌照申领程序上的完善。“提高管控力度是好事,短期内并不是对绿牌总量进行限制。”

据了解,《通知》并未涉及新能源汽车牌照数量控制等内容,而是强化了新能源汽车厂商的主体责任。《通知》表明广州将试行更规范的新能源汽车管理制度,对车辆安全性能、充电设施保障、申购流程等方面都将进行更加规范的管理。

《通知》显示,在广州进行新能源汽车推广应用的国内新能源汽车生产企业,以及进口新能源汽车厂商设立或授权的销售公司(以下统称新能源汽车厂商),按要求报

送信息,包括车辆型号登记备案、符合执行标准、热失控事件未致人死亡等,其中特别提到厂商对充电设施建设和动力电池回收服务网点建设“负责”。

新能源汽车厂商在广州销售新能源汽车,应向广州市发改委指定的信息管理机构报送相关材料。信息管理机构对新能源汽车厂商提交的材料进行审核,符合条件的发放《凭证》,《凭证》施行一车一证。

消费者需申领新能源中小客车指标办理新车注册登记,应向市中小客车指标管理机构出具《凭证》。消费者凭购车发票、新能源汽车指标、相关税费凭证等材料,按照现行机动车注册登记程序,向广州市公安局申请办理车辆注册登记手续。广州市交通运输局负责按规定发放新能源汽车指标。

新能源汽车独立研究员曹广平认为,广州绿牌新政本质上是我国新能源汽车产业发展到一定阶段后,有了高质量管理需求的一种反映,目的是以质量式管控来协调原来的数量式发展。

## 特大城市绿牌限量是趋势

事实上,公众对绿牌收紧的担忧并非空穴来风,广州确实面临日益严重的交通拥堵问题。数据显示,在2020年城市新能源汽车销量TOP10中,广州以5.32万辆销量排在第四,仅次于上海、北京和深圳。由于广州市政府大力推进新能源汽车发展且不设限制,今年以来,广州新能源汽车市场迎来爆发式增长,前5个月的销量为3.4万辆,超过北京,仅次于上海和深圳,预计全年销量将突破8万辆。

在全国特大城市中,北京早已对新能源汽车牌照进行总量控制,今年北京小客车指标年度配额为10万个,其中新能源汽车指标额度为6万个,同时对家庭、个

人、单位、运营小客车均有不同限制;上海今年3月宣布2023年将取消对插电式混合动力(含增程式)汽车无限制发放绿牌,4月中旬开始暂停对小微电动车发放牌照……

不少业内人士认为,虽然广州尚未对绿牌进行总量控制,但面对与日俱增的道路交通压力,未来对绿牌总量设限将是大概率趋势。“近些年特大城市在控制人口规模,汽车牌照总量也需要控制。随着限购城市的新能源汽车认可度和渗透率大幅提升,购买新能源汽车的难度将进一步加大,新能源汽车在特大城市有所限制是必然趋势。”

## 既要政策管控也要引入竞争机制

事实上,随着消费者的接受度提高,新能源汽车销量持续增长,这在限牌城市表现得更为明显。同时,在一线城市中,由于受摇号困难、牌照竞价过高等因素影响,购买新能源汽车往往成为消费者获得牌照的最好方法。数据显示,2020年6个限牌城市销售的新能源乘用车高达429158辆,占全年全国新能源乘用车总销量近四成。

曹广平指出,虽然我国新能源汽车产业在发展初期得到了长足发展,但经过这种数量式发展后,产业也在与市场的融合发展中遇到了火灾事故频发、充

电桩在小区安装不便、与汽车总量控制存在矛盾、废旧电池回收难、二手车处置不畅、产品质量参差不齐等问题。这些问题叠加新能源汽车数量式发展,矛盾逐渐显现,成为城市及行业管理者需要解决的新问题。

“一个城市的新能源汽车是否需要控制,应当根据城市生产生活用车需求、国家关于汽车排放的相关法规、本地交通拥堵状况、各类机动车保有量等进行综合调控,既要有政策管控,也要引入竞争机制,综合协调,才能获得百姓满意和良好发展。”曹广平认为。

## 热点聚焦

### 关注

## 北京制定公用充换电设施运营奖励办法

本报讯 日前,北京市城市管理委员会制定了《北京市电动汽车社会公用充换电设施运营考核奖励暂行办法》(下称《办法》),将进一步加强北京市电动汽车社会公用充换电设施运营管理,促进运营服务品质升级,提升电动汽车充换电保障能力,促进电动汽车推广应用。

《办法》明确,申请运营考核奖励的充换电设施应当符合以下条件:充换电设施产品、建设施工、竣工验收、运营管理符合国家和本市相关标准规范;充换电设施投资建设企业营业执照的经营范围中含有电动汽车充换电设施建设运营、机动车充电销售等相关内容;充换电设施应具有责任保险或财产损失保险,且与场地权属(管理)单位签订安全生产管理协议,或者在有关合同中明确各自的安全生产管理职责;充换电设施接入市级充电设施管理平台,满足功率接入要求,并实现充换电设施状态信息互联互通。(京讯)

## 广东开展汽车以旧换新买新能源车可补贴万元

本报讯 近日,广东省发改委发布《广东省2021年汽车以旧换新专项行动公告》(下称《公告》),决定开展2021年汽车以旧换新专项行动。同时公布的还有《广东省2021年汽车以旧换新专项行动购车补贴申请指南》。

据了解,广东2021年汽车以旧换新专项行动共24家车企,2065个网点入围。其中,汽油乘用车入围59款,新能源乘用车入围45款,汽油货车入围13款,新能源货车入围4款;共有1184款车型配置可供消费者选择。

对于消费者关心的补贴标准,《公告》也予以明确,省级财政资金按照以下标准进行补贴:报废旧车,购买新能源车的在使用环节补贴资金10000元/辆;购买燃油车的补贴5000元/辆;转出旧车,购买新能源车的在使用环节补贴资金8000元/辆;购买燃油车的补贴3000元/辆。(吴哲 罗雅丽)

# 长城汽车:五年内新能源车贡献八成销量

■本报记者 卢奇秀

### 行动:饱和式投入新能源

新能源是长城汽车转型升级的重中之重。根据长城汽车规划,2025年新能源汽车销量占比要达80%,即320万辆。

目前,长城汽车旗下有欧拉、沙龙两大新能源品牌。今年1-5月,欧拉品牌累计销量41756辆,同比大增514%,持续稳居新能源汽车第一阵营,欧拉计划到2023年实现全球产销100万辆;沙龙则定位于高端品牌,将在2022年上市第一款产品。

值得注意的是,新能源汽车赛道竞争日益白热化。5月,欧拉遭遇销量大跳水——环比下跌51.89%,比销量巅峰时期下跌72.43%。业内认为,芯片供应不足使其产能受限,同时,受同级别的长安奔奔、哪吒汽车的剧烈冲击。

相比其它车企一、两种技术路线,长城对新能源汽车技术储备进行了全套部署,在纯电动、混动和氢能三大领域都进行了饱和式投入。

其中,在纯电领域,长城汽车将推进经济性、长续航、高性能三类动力电池解决方案,长城控股已进行产业链布局,旗下蜂巢能源自主研发的无钴叠片电池预计到2025年形成215GWh产能;在混动领域,长城汽车发布了DHT混动变速器及1.5t混合动力发动机,即将推出拿铁、玛奇朵、赤兔、哈弗XY等混合动力车型;在氢能领域,今年长城汽车将推出全球首款C级氢燃料电池SUV,2023年将推出首款全尺寸氢燃料电池轿车。此外,长城汽车旗下的未势能源致力于构建“制氢-储氢-运氢-加氢-应用”一体化产业链生态,计划到2025年实现全球氢能市场占有率前三。

“几大品牌将形成合力,共同推动长城汽车向电动化快速转型。”长城汽车轮值总裁孟祥军介绍,2025年前,长城新能源体系将推出50余款车型。

### 底气:确保技术领先+全球招揽人才

奋战2025战略,魏建军强调了人才和研发投入。

近日,长城汽车发布了号称“零热失控”的大禹电池,该电池采用大容量高镍电芯,通过多梯次换流系统、快速极冷抑制系统、多级定向排爆系统设计,让电池在热失控情况下实现不起火、不爆炸,排出的烟气温度控制在100℃左右。

“大禹电池并非一项电池新技术,而是一项整车电池包设计,其原理是在单电芯发生热失控后,一方面采取有效措施防止相邻电芯持续发生热失控,另一方面在电池包内设计合适的通道,导出热失控产生的热气流。该电池技术值得推广。”中国电动汽车百人会副理事长董扬称。

据了解,2020年和2021年,长城汽车连续实施了两期股权激励计划,累计授予对象超过1.2万人,覆盖50%的核心员工,推动长城汽车员工从“打工仔”到“合伙人”身份的转变,并以此带动企业向上。未来5年,长城汽车累计研发投入将达1000亿元,以确保技术领先优势,同时,加大全球化研发人才引进,到2023年全球研发人员将达3万人。

为支撑上述目标实现,长城汽车进行了融资。公开信息显示,长城汽车在6月10日完成35亿元规模的可转债融资,募集所得资金和自筹资金将用于新车型研发和汽车数字化研发项目,按照规划,这两大项目总投资预计将超过140亿元。

此外,智能化是长城汽车研发的着力点。“千人千面的整车生态将是未来的核心竞争力。”在孟祥军看来,硬件预埋、软件解锁付费等新兴商业模式将成为趋势,未来汽车行业的软件收入占比将从现在的15%上升至60%,长城汽车也将基于用户生态,探索商业模式向价值链后端延伸。