

面对新冠肺炎疫情影响、缺芯少电、购置补贴将取消等复杂情况

新能源汽车高压中大步前行

■ 本报实习记者 杨梓



近期,受上海、长春等地新冠肺炎疫情影响,不少车企被迫减产、停产。同时,芯片短缺等问题持续,导致今年新能源乘用车普遍涨价。今年是新能源汽车购置补贴政策实施的最后一年,那么,在后补贴时代,何种政策才能支撑新能源汽车市场稳定发展?

不同车型需要不同的政策组合

“新能源乘用车销量快速增长支撑了2021年汽车总销量增长。”能源基金会交通项目组高级项目经理龚慧明日前表示。在他看来,目前我国公交已实现全面电动化,客车销量进入平台期,货车销量持续增长,但货车电动化比例低,其中微型电动货车占比仅2%,中重型电动货车占比仅1%，“货车电动化成为汽车全面电动化的关键。”

纵观我国新能源汽车的发展历程,有力的产业政策一路相伴。中国汽车技术研究中心首席专家刘斌及其团队曾对2018年-2019年的新能源汽车激励政策效果进行分析研究,他们结合政策弹性系数和指标权重系数分析,衡量政策工具对产业发展的相对贡献力,最终得出结论:从中央政策层面来看,新能源汽车的产业政策总体有效,其中购置补贴对推动产业发展的综合效果最为明显,贡献度达到54.83%,第二名税收优惠政策的贡献度为15.38%。

刘斌表示:“购置补贴和税收优惠是推动技术进步的重要政策,贡献度之和超过60%。在市场推广效果方面,交通支持政策的贡献度(16.01%)仅次于购置补贴(51.87%)。但同时,政策体系仍有一定缺陷,如过度依赖补贴等。”

刘斌建议,应对私人乘用车、城市公交、长途客车、城市物流及货运物流采取不同的政策组合,使得新能源汽车和燃

油汽车的综合成本基本相当,推动消费者选择新能源汽车,“如在研发环节,中央和地方可以打造创新平台、提供研发资金支持;在生产环节,可以实施消费税、商用车积分、企业所得税、产业基金等相关政策。”

全面电动化仍需精准施策

龚慧明指出,不同车型、不同应用场景需要的政策支持差别较大,“目前汽车电动化阶段仍需精细化、精准化、差异化施策。”

其中,货车电动化还处于“扶上马”阶段,经济性激励措施和非经济性管理手段非常重要。柴油货车的污染物和碳排放量大,轻型、中重型货车销量较少,电动化程度低。“补贴及税收减免政策应重点围绕目前的技术、市场供给和消费需求展开,对有较大调整的中枢性货车要精准施策。”龚慧明表示。同时,乘用车电动化已进入“送一程”阶段。

对于后补贴时代的政策方向,刘斌建议,应强化双积分的激励作用,充

分发挥市场长效激励机制的作用;对中重型货车尤其是重型货车给予购置补贴或优惠,弥补差价;全方位制定使用环节的交通支持政策;鼓励有条件的地方探索制定零排放区或低排放区政策;全面推进充电设施建设,包括在土地保障、奖补、技术创新等方面给予政策倾斜。

“北京制定了到2025年全市新能源汽车达到200万辆的目标,非常有挑战性。”中汽数据有限公司数据业务部部长任焕举举例说,“对于这类新能源汽车推广较好、又有更高目标要求的地方而言,关键是存量车置换,这需要很大的政策调整和政策创新,如设置零排放区等。”

补贴应转向充电端等基础设施

随着新能源汽车销量增加,公众对完善充电基础设施,提升充电技术的需求也越来越高。数据显示,今年第一季度,全国充电基础设施增量为49.2万台,公共充电基础设施增量同比增长96.5%,而新能源汽车销量同比增长1.4倍,两者有不小

的差距。

“目前的充电基础设施能够满足用户的基本补能需求。”清华大学四川能源互联网研究院特聘研究员李立理认为,今后对新能源汽车的补贴,应从汽车端转向充电端等基础设施。“充电设施建得多,有利于降低车辆成本。”

同时,李立理认为,在充电基础设施补贴方面,要强化公共保障,加强对基础设施有短板地区的补贴,或可考虑通过政府购买服务等方式引入社会资本和市场化竞争机制,提高资金利用率,强化绿色发展,提升新能源汽车的竞争力,“无论是提升加速性、降低噪音还是提高智能化水平,新能源汽车产品战胜传统燃油车,才是汽车全面电动化的根本保证。”



车市透视



资讯

重庆:今年计划新建4万个充电桩

本报讯 4月18日,重庆市经信委起草的《全市充换电基础设施加快建设工作方案(征求意见稿)》(下称《意见稿》)发布。《意见稿》提出,2022年,全市将新建充电桩4万个,其中公共充电桩0.3万个,换电站100座,满足超过20万辆电动汽车充电(补能)需求;到2025年底,全市建成充电桩23万个,其中公共充电桩3万个,换电站200座,满足超过50万辆电动汽车充电(补能)需求。

同时,《意见稿》明确,支持电网企业联合车企等产业链上下游打造新能源汽车与智慧能源融合创新平台,开展跨行业联合创新与技术研发,推进车联网互动测试与标准化体系建设。探索新能源汽车参与电力现货市场的实施路径,研究完善新能源汽车消费和储放绿色电力的交易和调度机制。(渝讯)

新疆:2025年新能源汽车销量占比约20%

本报讯 新疆维吾尔自治区人民政府近日发布的《关于进一步加快新能源汽车推广应用及产业发展的指导意见》(下称《意见》)提出,到2025年,全区新能源汽车销量达到汽车新车销售总量的20%左右。到2035年,全区新能源汽车销量占汽车新车销售总量的比例达到50%以上。

《意见》透露,到2025年,全区各级党政机关等公共机构新增及更新车辆中的新能源汽车占比不低于80%;公共服务领域公交、出租、物流、环卫等新增及更新车辆中的新能源汽车占比不低于50%;私人领域新增及更新车辆中的新能源汽车比例不低于15%。到2035年,公共机构和公共服务领域用车全面电动化;私人领域新增及更新车辆中的新能源汽车占比不低于40%;氢燃料电池汽车实现商业化应用。

为完善充换电等配套设施,《意见》提出,从2022年起,新建居住区配建停车位100%建设充电设施或预留建设安装条件。到2025年,全区各级党政机关等公共机构的充电接口与新能源车数量的比例不低于1:1;城市大型公共建筑物配建停车场、社会公共停车场建设充电设施或预留建设安装条件的车位比例不低于10%;建成投运不少于150个城市(城际)公共充换电站;开展加氢站示范建设。(疆讯)

河北:“十四五”末公用充电桩达10万个

本报讯 河北省发改委近日发布的《加快提升充电基础设施服务保障能力的实施意见》(下称《意见》)提出,“十四五”期间,全省将新建公用充电桩3.4万个,到“十四五”末,公用充电桩累计达到10万个,市场推广的新能源汽车数量与充电桩总量(包括公用充电桩、自备桩等)的比例高于3.5:1,能够满足60万辆-80万辆电动汽车的充电需求。

《意见》明确,支持电网企业与社会力量在雄安新区、正定自贸试验区建设车辆到电网(V2G)充电站试点示范项目,加速推进V2G试验测试与标准化体系建设,探索新能源汽车参与电力现货市场的实施路径,研究完善新能源汽车消费和储放绿色电力的交易和调度机制,促进新能源汽车与电网能量高效互动。(冀讯)

宁夏:“十四五”期间将建6000个充电桩

本报讯 宁夏回族自治区近日印发的《宁夏充电基础设施“十四五”规划》(下称《规划》)透露,到2025年底,规划建设充电桩将累计达到6000个,其中直流桩5000个、交流桩1000个。

根据《规划》,宁夏将根据各地市发展需求和应用特点,结合不同领域、不同层次的充电需求,遵循“快充为主、慢充为辅”的技术导向,合理布局充电基础设施;充分发挥风、光等资源优势,逐步提高清洁能源在充电基础设施中的应用比例。

《规划》要求,在近期公用充电基础设施配置标准中,公共充电桩与电动汽车的比例不小于1:12;每2000辆电动汽车应至少配套建设一座公共充电站;推动具备建设条件的党政机关、公共机构及企事业单位利用内部停车场资源,配套建设充电基础设施或预留建设安装条件,并向社会公众错峰开放;鼓励物业服务企业等参与住宅小区充电基础设施建设和运营管理。(宁讯)

葫芦岛加快完善充换电服务网



图片新闻

最新统计数据显示,截至目前,辽宁省葫芦岛市新能源、纯电动公交车分别占该市公安局总数的55.7%和25.6%,在辽宁省地级市中均名列前茅。据悉,为方便电动汽车充电,国网辽宁葫芦岛供电公司利用10个月时间,在各县(市)区主要路段及风景区等区域,投资建设16个充电站,80余个充电桩,总功率达5760千瓦。图为葫芦岛供电公司员工为客户讲解“e充电”APP使用方法。李娇/摄

工信部:规范汽车软件在线升级



政策

本报讯 实习记者杨梓报道:4月15日,工信部装备工业发展中心发布了《关于开展汽车软件在线升级备案的通知》(下称《通知》),进一步规范汽车软件在线升级(OTA升级)备案工作。

《通知》明确,获得道路机动车辆生产准入许可的汽车整车生产企业及其生产的具备OTA升级功能的汽车整车产品和实施的OTA升级活动,应进行备案。申请主体应是汽车整车生产企业。

《通知》要求,企业实施OTA升级活动,应当确保汽车产品符合国家法律法规、技术标准及技术规范等相关要求,保障汽车产品生产的一致性;企业

应按要求依次完成管理能力备案、车型及功能备案和具体升级活动备案后,才能实施OTA升级,并评估升级活动的影响,采取分级备案。《通知》特别指出,对于涉及汽车自动驾驶功能(驾驶自动化分级3级及以上)的相关升级活动,应经工信部批准。

《通知》强调,企业是OTA升级活动安全和产品生产一致性的责任主体。企业应履行告知义务,升级执行前向车辆用户告知OTA升级的目的、内容、所需时长、升级影响、注意事项等信息,升级执行后告知车辆用户升级结果。企业应识别升级活动所影响的电子控制系统,并保存软件

初始和升级版本(集),支持实施升级追溯管理。相关备案信息应真实、准确和完整。

据了解,汽车软件OTA升级主要涉及娱乐系统、整车系统和信息与数据系统三大主流系统。数据显示,2021年企业报告OTA升级351次,涉及车辆3424万辆,其中新能源汽车OTA升级占比达64%。近年来,多家新能源车企均被爆出未提前告知车主,就直接通过OTA升级方式“锁电”,以降低新能源汽车自燃风险,致使车辆续航里程明显缩水,引发不少车主维权。

同时,OTA升级被广泛应用于汽车召回领域。如特斯拉近日宣布的召回计

划显示,将通过OTA技术为召回范围内的部分进口及国产Model 3电动汽车免费升级电机控制软件。今年2月,市场监管总局相关负责人曾表示,企业不管是以OTA作为召回措施还是技术服务活动,都要履行备案等法定义务,要能更好地保护公共安全和消费者权益。

从《通知》内容来看,车企不告知用户暗中进行OTA升级的行为将被禁止。《通知》明确,企业应持续履行备案承诺要求。如果发现企业存在未按规定备案、隐瞒真实情况、提供虚假材料、不能持续保持企业OTA升级管理能力,以及存在产品一致性等问题的,报工信部进行相应处理。