

获政策利好 提出 2020 年累计产销超 500 万辆目标

## 新能源车 8 年内将现百倍增长

一度陷于盲目混乱发展的新能源汽车行业终于拿到了国家的最新指引。7月9日,国务院办公厅正式发布《节能与新能源汽车产业发展规划(2012—2020年)》(以下简称《规划》),其中指出新能源汽车产业将以纯电动驱动为新能源汽车发展和汽车工业转型的主要战略取向,当前重点推进纯电动汽车和插电式混合动力汽车产业化。

《规划》对新能源汽车产业发展目标做出了具体要求,首先,在销量上,到2015年纯电动汽车和插电式混合动力汽车累计产销量力争达到50万辆;到2020年,生产能力达200万辆、

累计产销量超过500万辆。实际上,虽然新能源汽车在国内已经预热好几年,但累计产销量仅仅徘徊在五位数的量级,消费市场远远没有真正启动。

另外,在电动汽车里程上,《规划》规定,到2015年,纯电动乘用车、插电式混合动力乘用车最高车速不低于100公里/小时,纯电动驱动模式下综合工况续驶里程分别不低于150公里和50公里。最后,在节油性能上,到2015年,当年生产的乘用车平均燃料消耗量降至6.9升/百公里,节能型乘用车燃料消耗量降至5.9升/百公里以下。

与此同时,我国将出台财税政策

等多项措施来扶持新能源汽车发展。一方面,中央财政将安排资金,对实施节能与新能源汽车技术创新工程给予适当支持,另一方面,经认定取得高新技术企业所得税优惠资格的,可以享受相关优惠政策,节能与新能源汽车及其关键零部件企业从事技术开发、转让及相关咨询、服务业务所取得的收入,可按规定享受营业税免税政策。

尽管我国已经多次出台政策表示将会促进新能源汽车发展,但新能源汽车在国内发展进程并不尽如人意。北京市发改委主任张工认为,基础设施的选址是目前制约新能源汽

车推广过程中最大的难题。张工举例称,如果建设部门不能一厢情愿地去上马充电站,但市场的需求又无法满足充电站的日常运转,这个就是配套设施建设中需考虑的问题,这需要通过市场的不断推进来进一步解决。

汽车分析师贾新光表示,当前不少地方政府、企业纷纷采取动作,上马新能源汽车项目。“在现有政策下,为获得国家财政的补助资金,一些企业不是加紧研发积累自主知识产权,而是迫不及待地购买国外的电池关键部件和控制系统进行拼装,美其名曰为系统集成。”贾新光说。据悉,目前国内新能源汽车生产呈现一哄而

上、遍地开花之势。这导致国内企业分散了技术和资金,减弱了研发和产业化能力。

全国乘用车联席会副秘书长崔东树告诉记者,中国电动车技术正在被国际汽车拉开差距。来自麦肯锡的一份报告显示,过去中国电动车技术曾在国际上处于第三的位置,而现在,则处于第六位。

对于国内新能源汽车市场的未来,贾新光认为,目前国内新能源汽车市场存在成本高、配套设施不完善等短板,必须让新能源汽车尽快商业化,才能将该市场迅速做大。商务部研究院消费经济研究部副主任赵萍也指出,我国刺激新能源汽车消费的政策仅是几项补贴政策,这些政策并不能完全提高消费者的消费积极性,未来还应该通过电池安全性、加快配套设施建设提高便利性等措施,来提高消费者的消费欲望,从根本上提高新能源汽车消费量。

(丁开艳)

广告