

# 新能源产业创新指南将发布

张相木：新能源车发展方向应由市场决定

**本报综合消息** “中国新能源汽车的发展力主靠企业去选择，让市场来决定；最怕争论到最后一事无成。”这是工信部装备制造业司司长张相木在上周举行的 2012 中国国际新能源汽车产业发展与合作高峰论坛中的表态，也是 6 月底国家公布《节能与新能源汽车产业发展规划（2012—2020 年）》（简称《规划》）后相关负责人对于新能源发展方向的最新表述。

## 行业标准正在推进

自 6 月底公布的《规划》明确了中国新能源汽车的方向和发展目标之后，仍有许多问题亟待解决，如何进一步提升电池技术、如何降低新能源车的生产成本、如何实现规模运营等。

张相木在上周举办的论坛中

坦言，在新能源车发展初始阶段，还是需要政府出台政策促进发展。他透露，按照《规划》的要求，第一项任务就是要实施产业技术创新工程。目前财政部、科技部、工信部正在研究资金管理办法，马上就要发布第一批的项目指南。这一批的指南主要突出了新概念电动车整车技术和电池电极技术。同时，还要继续扩大“十城千辆”的范围，继续实施这个政策。另外，建立行业标准化问题以及充电设施的建设等需要突出政府层面应该做的工作都在积极推进中。

## 车用电池多元化

与会者更明确提出，如果对电动汽车而言，面对能源储备问题，中国面临的可能还不是为了节能，更重要的是要替代，要摆脱对化石能源的依赖。所以国家

提出要加快推进新能源汽车发展。

可喜的是目前我国新能源汽车的发展出现了比较好的势头。张相木表示，过去说搞电动汽车，大企业、央企、国有企业不积极，小企业反而积极。现在情况有所改变，大企业不再观望，不仅开始投入，而且提出了明确的发展规划和目标。发展目标也不再停留在改装或者搭载的思路，而是完全按照电动车的要求来设计全新的电动车驱动平台。电池的发展也不再停留在磷酸铁铝或者是锰酸铝体系。新一轮电池技术的研发、下一代电池的研究都在稳步地推进。

## 3 年 50 万辆任务重

在“规划”中，明确了节能与新能源汽车产业发展的技术路线，规划里明确了以新能源汽车

（主要指纯电动汽车和插电式混合动力汽车）为产业技术转型主要战略取向，同时发展节能汽车（主要指非插电式混合动力汽车和节能内燃机汽车）以提升汽车产业整体技术水平。此外，中国政府还正式对未来的新能源汽车产业规模提出构想，即到 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，纯电动汽车和插电式混合动力汽车生产能力达 200 万辆，累计产销量超过 500 万辆。

而在距离 50 万辆规模仅有的 3 年时间内，任务重，还有许多问题亟待解决。让市场来决定，企业依据自身情况来决定具体发展方向；少些虚谈，务实推进才是关键。让久悬的“靴子”早日落下，干出点响声。

（和玲）

白孝钦：

## 明年车市将缓慢回暖

**本报综合消息** 经历了中国汽车市场的爆发式增长期，正在经历着调整期，2012 年北京现代迎来了成立后的第十个年头。日前，在《经济日报》主办、北京现代协办的“2012 中国汽车产业发展论坛”上，北京现代总经理白孝钦在接受记者采访时表示，虽然近年来中国汽车市场增幅明显放缓，但从明年开始将缓慢回暖。

“在过去这几年，中国的汽车市场每年都处于增幅超过 20% 的高速增长阶段。而最近增幅明显放缓，有可能停留在百分之十几，甚至跌到个位数。但我认为，从明年开始，汽车的需求量会缓慢回暖。”白孝钦认为，现在在中国二三线城市的汽车需求还属于刚性需求；再者，国家针对西部地区的开发决心一直很坚定，整体对西部地区的开发力度较为旺盛。“在这种大背景下，对汽车的需求也不会减弱。”白孝钦说。

（王万利）

广告