

限购 新能源 准入政策放宽 出租车

两会汽车行业四大关键词解读

一年一度的全国两会上，汽车发展再次成为两会关注的焦点。国务院总理李克强在2014年政府工作报告中再次提出节能减排和环境治理，体现了政府治理环境的决心，发展新能源汽车是重中之重。作为国民经济的中坚力量，汽车行业的代表、委员们提交的议案、提案也围绕新能源汽车、寻求汽车产业爆发式增长与汽车社会的和谐发展展开了热议，为中国汽车产业的成熟发展出谋划策。



关键词1：限购 综合治理解决拥堵

虽然汽车限行和限购政策拥有简单、便利、易操作、见效快等特点，但对“治堵”在短期效应结束后，其持续治理效果并不乐观，没能从根本上解决城市交通拥堵问题。对于城市交通拥堵问题，全国人大代表、长城汽车总裁王凤英在今年的两会提交了《关于加强城市交通综合治理法制建设》的建议。在这份建议中，王凤英提到了在全国城市中不断蔓延的汽车限购和限行政策，并认为汽车限购、限行政策难以从根本上解决城市交通拥堵问题，同时这种做法的科学性与合法性也引起社会各界的广泛争议和质疑。

事实上，汽车限行和限购政策对“治堵”在短期效应结束后，其持续治理效果并不乐观，是“治标不治本”的政策，也引发公众对政府“懒政”的质疑。如何更有效地解决城市道路交通拥堵难题，已成为我国城镇化道路上必须面对的重要课题。

数据显示，2014年，我国新注册汽车2188万辆，保有量净增1707万辆，两项指标均达历史新高。截至2014年底，我国机动车保有量达2.64亿辆，其中汽车1.54亿辆；机动车驾驶人突破3亿人，其中汽车驾驶人超过2.46亿人。汽车市场的快速发展，带给人们便利的同时，也形成了与城市道路承载能力的矛盾。为了缓解交通拥堵，目前上海、北京、广州、杭州、贵阳、天津、深圳等城市已先后出台限行和限购政策。

然而，目前城市道路交通规划、建设与管理上缺乏统一协调和整体战略、新型智能化科技手段应用不足，城市交通综合管理滞后等实际情况，依然困扰着城市交通综合治理的顺利开展。

针对如何破解汽车社会前提下的城市交通综合治理难题，王凤英认为，在城市交通综合治理法制建设过程中要杜绝和避免缺乏远见和持续性的“懒政”思维。她建议在符合法律框架的前提下，积极采取最新的信息技术、智能交通等科技手段，探索合理进行城市规划与区域功能布局、创新交通管理以及运用最新的网络信息科技手段等进行智能化的交通综合治理。对城市发展规划、道路路网建设、市政交通管理等进行系统性创新管理，从而全面、高效地从根本上解决城市交通拥堵难题。

关键词2：新能源 加快基础设施建设

行业上习惯将2014年称做中国新能源汽车产业普及的元年，这一年新能源汽车如雨后春笋般，纷纷破土而出。

中国汽车工业协会统计显示，中国2014年新能源汽车生产78499辆，销售74763辆，比上年分别增长3.5倍和3.2倍。其中纯电动汽车产销分别完成48605辆和45048辆，比上年分别增长2.4倍和2.1倍；插电式混合动力汽车产销分别完成29894辆和29715辆，比上年分别增长8.1倍和8.8倍。无论是插电混动还是纯电动汽车，增速都轻松跑赢大盘。不过，相比较中国汽车产业年均2000万的产销量，7万余辆还太显单薄。

在今年的两会上，全国人大代表、郑州宇通集团总裁汤玉祥继续带来与新能源车有关的议案。汤玉祥认为，去年国家新能源汽车推广补贴示范政策已经出台，新政策必将成为我国新能源汽车产业的发展、环保节能、改善民生方面产生重要的推动作用，他建议在政策层面给予新能源车更为有力的支持。而两会前夕，与新能源有关的股票纷纷涨停，也说明了资本市场对于新能源产业发展的信心。

而针对电动汽车的发展受动力电池技术制约，充电设施网络不完善、充电不方便等问题，全国政协委员、中国汽车工业工程公司副总经理柳崇禧对新能源汽车的推广运用十分关注，今年两会他带来了《关于加大充换电基础设施建设，推动新能源汽车市场应用的提案》。柳崇禧建议，加大充换电基础设施建设，推动新能源汽车市场应用，包括支持国家电网、南方电网等传统电力供应央企加大充换电基础设施建设，鼓励中石化、中石油等传统汽车能源供应央企参与充换电基础设施建设。同时，还应鼓励民营资本进入基础设施建设，制定法规保障其权益，加大充换电基础设施建设财政补贴力度，减免税收。

全国人大代表、湖南科力远董事长钟发平在湖南团分组讨论会上发言则认为，不能为发展纯电动车而发展，根本目的应该是为了节能减排。在今年两会上，他提出，应把解决机动车污染和雾霾的根本途径集中在发展混合动力汽车上，混合动力汽车需要与纯电动企业一样有同样的、公平竞争的平台。

关键词3：准入政策放宽 非传统车企造车

伴随着新能源汽车市场的热潮，新能源车的生产资质或将不再局限于传统汽车厂商，互联网公司、低速电动车企业和汽车零部件制造商都有机会打造自己的汽车品牌。在国内汽车市场“特斯拉概念”持续发酵的大背景下，也引发了人们对电动车生产门槛放宽的期待。工信部部长苗圩在两会期间接受媒体采访时表示，中国将鼓励像乐视网这样的互联网公司去开发电动汽车，因为它们有为汽车行业创造新生产模式的潜力。“我们会鼓励他们，因为他们可以将生产环节完全外包。”苗圩认为，“举例来说，富士康，他们没有属于自己的手机，但是他们生产苹果的手机。”

业内人士普遍认为，苗圩的评论是目前为止对科技公司将被允许研发电动汽车一事的最为清晰的解读。工信部也将联合发改委共同管理汽车行业。

乐视作为非汽车制造商，进入该行业最大的阻碍是中国政策规定进入该行业的公司必须拥有汽车生产的能力，除此之外还需拥有研发及车辆设计的丰富经验。

此前，国家发改委发布了《新建纯电动乘用车生产企业投资项目和生产准入管理的暂行规定(征求意见稿)》。根据去年11月在国家发改委网站上发布的公众反馈，非汽车生产商还需要有至少15辆电动汽车样车能够符合国家技术标准。苗圩透露，该政策或许能于最近几个月内敲定。在此之后，公司可以开始申请执照，而相关的专家小组也会被召集起来共同考核申请。

与此同时，随着低速电动汽车的快速发展，业内对低速电动汽车是否要“转正”的争论声也越来越大。电动车生产准入的门槛放宽，低速电动车企业也对生产前景充满了期待。全国人大代表、天能集团董事长张天任表示，应对低速电动车适当开放政策，实行“产品准入从严，企业准入从宽”的管理原则，鼓励和支持多种电池路线、不同电池搭配的新能源电动汽车兼容发展，并且针对低速电动车建立起科学的技术标准体系。同时，将低速电动车纳入我国道路交通规划之中，列入法定交通工具，允许符合标准的低速电动车上牌上路。

关键词4：出租车 推动体制改革

尽管公众要求推动出租车改革的声音喊了多年，但进展缓慢，对于呼声很高的打破垄断、完善出租车准入制度等，还没有根本性动作，社会性事件频发，出租车体制到底应该怎样改革，再次成为社会关注的热门话题。全国政协委员、吉利集团董事长李书福日前也提交了《关于乘势而上推动出租车体制改革的提案》，该提案直指出租车体制改革，呼吁打破垄断，放开并完善市场准入制度。这已是李书福连续第三年就该问题提出提案。

李书福认为，出租车问题具有行业性与地方性叠加的特殊性，改革需要顶层设计和地方探索之间的良性互动、相向而行。他表示，通过政府建立监管机制对出租车质量和司机素质进行把关，是可以解决这一问题的；而且在充分市场竞争的环境下，更可以提高出租车服务品质、乘客乘车体验。此外，李书福还在提案中呼吁：“将出租车市场的数量配置彻底交给市场，直接向符合准入的司机开放出租车经营权，通过充分竞争盘活市场。”

全国工商联也递交提案，建议尽快废除出租车专营制度，让出租车行业回归市场经济的轨道。全国工商联在提案中表明，出租车行业的种种矛盾，均源于“数量管制”制度，出租车牌照是行政特许下的行业垄断资源。该提案认为，一般情况下，数量管制一定会带来行业准入歧视，然后催生利益集团和暴利现象，像出租车这样一个技术门槛低、经营水平要求不高的行业，无论如何不应该享受这样的暴利，更不应该让公众为这种“暴利经营”掏钱买单。

对此，交通运输部部长杨传堂表示，出租车行业的改革涉及到公众、驾驶员、企业、移动互联网平台等多个主体，各个主体的利益和需求各不相同，要使各种主体的诉求都能得到共同认可，只能寻求一个公约数，而不是一个唯一的。“出租车要总体管控，不能太多也不能太少，既要满足需求，又要考虑人民群众的利益，使经营者、使用者、消费者都能够得到应该得到的利益，只有这样才能使不同时期、不同阶段、不同区域、不同城市类型的出租车的管理和服务走上正常轨道。”

(据《北京商报》)