



北汽集团董事长徐和谊：充电桩问题掣肘新能源汽车发展

建议优先解决充电基础设施“四难” 助推新能源战略加速

本报记者 陈亚莹 北京报道

随着我国汽车行业电动化的普及,新能源汽车已经连续3年位居全球产销第一。而在快速发展过程中,存在的问题也不断显现出来。这也引起了今年两会诸多汽车业界人大代表、政协委员们的聚焦与热议。

全国政协委员、北汽集团党委

问题棘手

尽管国家电网以及各地政府已经推出“e充网”“e充电”等APP,并对国内充电桩网络进行初步整合,但就目前情况而言,还有大量的充电桩未被接入官方系统。

“车桩生产企业众多,运营商平台费用结算互联互通的水平比较低。”徐和谊在提案中表示。平台方面,当前国内充电设施平台及APP高达数十个,未形成统一查桩、用桩、支付平台,往往车主下载多个充电APP仍未能解决充电焦虑问题。

对此,全国人大代表、北汽集团党委书记、董事长曾庆洪持同样观点。曾庆洪称,“以广东省为例,仅政府性平台就存在省级平台粤易充、广州市级平台羊城充及深圳市市级平台,省市级平台及APP未能落实互通互联,如粤易充平台不能启动羊城充平台的部分充电桩,影响用户使用。”

尽管国家电网以及各地政府已经推出“e充网”“e充电”等APP,并对国内充电桩网络进行初步整合,但就目前情况而言,还有大量的充电桩未被接入官方系统。

而在私人充电桩建设方面,

亟待整合

徐和谊建议,政府充分发挥规划、引导、协调、管理作用,制定统一行业标准,发挥企业市场主体和建设主力军的作用。

针对新能源汽车充电遇到的阻力和问题,徐和谊提出解决路径,建议政府充分发挥规划、引导、协调、管理作用,制定统一行业标准,发挥企业市场主体和建设主力军的作用。

“建议加快充电运营服务费用规范化及后台结算系统联通。”徐和谊建议,应由行业机构推动构建充电基础设施信息服务平台,统一信息交换协议,有效整合不同企业和不同城市的充电服务平台信息

书记、董事长徐和谊将目光瞄准了充电桩的建设问题。数据显示,截至2018年1月,全国累计建成充电桩46万个(含公共和私人桩)。徐和谊在提案中指出,这距离我国提出的2020年新增480万个充电桩(满足全国500万辆电动汽车充电需求)的目标还有很大差距。

3年400多万个的建桩指标,

这将是一个千亿级的工程、万亿级的产业。政府领导、车企掌门人、产业链代表在数次国家级会议上的集中表态,表明充电设施建设已经成为国家和产业的共识,其重要意义不言而喻。

但就目前而言,尽管国家已经出台了政策支持,但由于产业发展的创新性以及复杂性,这一产

业仍阻力重重。作为国内新能源推广的先锋企业,徐和谊指出,目前充电基础设施建设存在“四难”,分别是“场地难”“扩容难”“协调难”和“管理难”。在徐和谊看来,上述“四难”已成为掣肘新能源汽车产业发展的后顾之忧,只有优先解决,才能促使我国新能源汽车产业科学、健康发展。



截至2018年1月,全国累计建成充电桩46万个(含公共和私人桩)。这距离我国提出的2020年新增480万个充电桩(满足全国500万辆电动汽车充电需求)的目标还有很大差距。 本报资料室/图

“国内小区普遍车位紧张,专用停车位更加稀缺。”徐和谊称,小区私人充电桩建设要和专用停车位管理配套,这也导致不少购买了新能源汽车的用户无法安装充电桩。与此同时,即使满足安装条件,充电

桩的建设需协调电力公司、物业公司、充电桩安装公司与城管等多方面的机构,存在着协调周期长,效率低的问题。

“物业单位对于消防安全、公共资源占用、收益情况等问题仍

存在较多考虑。”曾庆洪说道,甚至有部分物业以安全、无政策文件为由不同意安装,或假借充电桩安装向车主收取高昂安装费用,降低私人客户对电动汽车的满意度。

资源。

事实上,相较于北京、上海以及深圳等新能源推广较为成熟的地区,国内诸多城市的充电运营网络仍处于起步阶段。

据西安市新能源汽车及充电设施信息综合管理平台负责人黄昆介绍,2017年12月,西安市政府出台了《西安市新能源汽车及充电设施信息平台运行管理暂行办法》,首次从政策层面上定义了市级平台和企业平台,提出双层平台管理体系

概念,将西安市新能源汽车及充电设施信息综合管理平台和新能源汽车及充电设施企业级信息运行平台系统结合起来。

“目前平台已接入西安大部分主流充电设施运营商的主要站点,2018年还将进一步扩大对新增充电桩的接入。”黄昆表示,与此同时,平台还将定期安排专业人员对室内充电桩进行巡查工作。

除此之外,针对私人充电桩安装过程中的协调周期长、效率低以及

扩容难的问题,徐和谊建议列入城市动态规划和布局充电设施建设蓝图,并由各级地方政府将充电基础设施建设管理作为政府专项工作。

这与近期财政部、工信部、科技部、发改委等四部委联合发布的《关于调整完善新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》(以下简称《通知》)不谋而合。《通知》中指出,要引导地方财政补贴逐步从“鼓励购买”向“支持充电设施建设、补贴充电服务费用”等使用环节转变。

长城汽车总裁王凤英：新能源汽车产业发展须打破地方保护

本报记者 张洪杰

实习记者 滕毛毛 北京报道

新能源汽车是时下的风口,在今年的两会上也是一个热词。

据中国汽车工业协会统计,2017年我国新能源汽车产销分别是79.4万辆和77.7万辆,同比分别增长53.8%和53.3%。工信部部长苗圩对《中国经营报》记者表示,过去的五年,我国新能源汽车取得亮眼的成绩。从产业规模上来说,我国已经连续三年位居全球新能源产销第一大国。截至2017年年底,我国累计推广的新能源汽车总量超过180万辆。

然而,我国新能源汽车快速发展的同时,相关问题也日益凸显。目前我国新能源汽车的市场环境仍存在着地方保护等一系列问题,阻碍新能源汽车产业的持续健康发展和创新效率。

在新能源汽车产业从政策驱动向政策与市场双轮驱动的关键时期,全国两会汽车界代表们切中行业痛点,纷纷为新能源汽车的发展建言献策。全国人大代表、长城汽车股份有限公司(601622.SH,02333.HK,以下简称“长城汽车”)总裁王凤英今年就新能源汽车存在地方保护等焦点问题,提出了《关于完善新能源汽车相关法规促进新能源汽车产业健康快速发展的建议》。王凤英呼吁:我国需要构建公平竞争与标准统一的市场环境,理顺整个新能源汽车生态链的发展环境。

壁垒仍存

在王凤英看来,地方保护、地方补贴已经成为新能源汽车发展的壁垒。

据了解,王凤英已经连续两次在人大代表会议上提出这一建议,而其代表的不仅仅是长城汽车,更是很多没有地方性优势的新能源汽车制造商。

王凤英表示,地方保护依旧存在,设立地方目录或设定高于国家

逐步打破

事实上,国家已经三令五申,要求破除新能源汽车的地方保护。早在2013年9月,财政部等四部委就已经对地方性保护做出了明确的限制,规定新能源车示范城市推广应用的车辆中外地品牌数量不得低于30%,并且不得变相设置障碍限制采购外地品牌车辆。

在今年2月12日,财政部、工信部、科技部和发改委发布的

任重道远

虽然中央已有很多制止地方保护主义的规定,但这些规定大多并未明确具体处罚方式和对象,因此约束力不足也导致了难以从根本上改变地方保护。对此,田永秋认为,“很多地方只是采取变通的方式回应了中央的施压,地方保护是普遍性的现象,而改革应该是系

统性的。”

记者采访多位业内专家认为,针对当前中央和地方“分灶吃饭”的财税体制,系统性地破除地方保护现状需要依靠市场经济手段,适时转变有关财税扶持政策。这样有望根本破解“地方资金为什么要补贴支持外地车”

标准的技求要求、对想进入本地的外地新能源车企设置障碍等现象屡禁不止,使国内新能源汽车大市场的优势无法发挥,产业环境亟须进一步优化。

对此,汽车行业知名评论员田永秋表示:“地方保护存在好多年了,也有它存在的理由。地方要给补贴,首先希望补贴流入本土企业手里,反之如果不支持本土企业,会影响地方的发展以及就业,所以一时难以取消。”

田永秋进一步介绍,一些地方政策通过设置技术或非技术壁垒,排除有竞争力的外来产品,从而将全国新能源汽车市场人为割裂。

除此之外,地方政府在购车环节提供现金补贴的弊病也日益显现,政策的不连续性、不完善性影

响企业的终端经营决策,扭曲了资源配置效率。

全国乘用车市场信息联席会秘书长崔东树直言:“直接现金补贴弊端是很多的。第一,提供多少;第二,什么时候提供;第三,什么时候到账。另外,补贴是不连续性的,并且有潜规则,使得市场脱离了正常的运行。”

在崔东树看来,补贴申领过

之外。

在此之前,上海市也取消了备案制,插电式混合动力汽车也能直接申请牌照,无需参与摇号。

政策的不同导致各地新能源汽车市场的表现“地方特色”鲜明。根据威尔森汽车数据咨询公布的《2017上半年新能源乘用车市场报告》,2017年上半年,北京市纯电动新能源车市场占有率高达98.1%,而插电式混合动力新能

源车仅占1.9%。而在上海,纯电动新能源车占比25.9%,插电式混合动力新能源车占比74.1%。

值得注意的是,根据最新出台的《关于2018年度上海市鼓励购买和使用新能源汽车相关操作程序的通知》,并不是所有列入《车辆生产企业及产品公告》的新能源车型都能在上海本地销售。由此可见,地方保护壁垒并未完全打破。

不难发现,现如今,旧的机制正在被打破,而新的符合市场经济运行要求的成熟机制尚未形成,破除地方保护“任重而道远”。“国家已经有了关于新能源汽车的持续发展规划,实施阶段还是应该逐步推进,其效力会逐渐显现出来。”崔东树说道。

限购、发放新能源汽车专用号牌等支持措施。

为了响应中央的号召,各地也纷纷出台新的法规来响应。

2月26日,北京市科委、经信委、财政局、城管委、交通委发布了《北京市推广应用新能源汽车管理办法》(以下简称《办法》)。《办法》消除了从2015年开始实施的备案制壁垒,但依然将插电式混合动力车型排除在新能源汽车

之外。

除此之外,补贴的逐渐退坡也被认为会改变地方保护盛行的产业环境。中国汽车工业协会常务副会长董扬曾在公开场合表示:“在电动汽车普及阶段,必须打破地方保护,形成统一市场。而打破地方保护的重要方法,就是取消地方对于购车的补贴。”

除了企业,车企销售完全可以卖到和同款燃油车同样的价格。然后再通过换电技术服务,降低电池的故障,延长电池的寿命。

“这样一来,百公里的换电成本不高于百公里燃油车的成本,这两个成本降下来之后,电动汽车取代燃油车,实现商业化运行就指日可待了。”蔡继明建议,对创新成果的扶持应当采取更有利于实现产业化的“组合拳”,如由地方政府参与担保、商业银行提供低息贷款、技术公司出保证金等方式对持有核心技术的团队、公司进行产业化支持。

全国人大代表、东风汽车集团有限公司技术中心主任谈民强也认为:“尽管现在采用换电模式的车辆不是特别多,但是从未来看,我们认为采用换电模式的车辆会越来越多,特别是出租车、共享汽车采用换电模式会越来越多。”

公开资料显示,东风、北汽以及众泰均推出了换电模式,并且也建立了采用换电模式的充电站,但是规格却不尽相同。而新势力造车方面,蔚来汽车和时空电动也提出了换电模式的解决方法。谈民强建议,应尽快制定动力电池箱的标准化体系,便于未来电池互换,同时也是对资源的有效利用。

“我们制定了一个‘擎天柱’计划,计划投资100亿元,预计到2020年,在全国100个城市建设3000多座换电站,陆续投放达到50万辆换电模式的纯电动车。”徐和谊表示,目前北汽集团已在北京、广州、兰州、厦门四个城市逐步推广换电模式新能源车,已建104个换电站,投放5000多辆换电出租车。

商业模式

当下充电行业的困境是未形成可持续发展的盈利机制以及商业模式。徐和谊建议,政府部门对充换电的新业态给予政策支持,对城区充换电设施建设用地的审批予以支持,并根据实际情况予以资金支持。

目前,我国充电桩的基础建设和运营主要依靠国家电网以及充电运营企业来完成。据中国电动汽车充电基础设施促进联盟(以下简称“充电联盟”)数据显示,2017年,国家电网、特来电、星星充电、普天新能源四大运营商的市场占比约为86%,其中特来电建设规模相对领先,全国充电桩保有量接近20万个,占行业总量的45%。

“目前,充电设施供应商的盈利能力还比较弱,必须通过创新促进企业形成可持续发展的运营模式。”徐和谊指出了当下充电行业的困境,即未形成可持续发展的盈利机制以及商业模式。徐和谊建议,政府部门对充换电的新业态给予政策支持,对城区充换电设施建设用地的审批予以支持,并根据实际情况予以资金支持。

在徐和谊看来,换电的核心就是“换”和“共享”,商业模式为“车电分离+电池租赁+套餐计费+互惠共赢”。“这样既可以实现车辆全生命周期续航,也能让电池得到全面管理,使电池价格做全局的价值共享,是非常值得推广的商业模式。”

全国人大代表,清华大学政治经济学研究中心主任、教授、博士生导师蔡继明表示,电动汽车产业商业化目前仍存在续航里程短和售价高两个瓶颈,而通过科研团队的研究表明,用换电式取代插电式,有可能同时解决这两个难题。

“换电式就是把整块电池拿出来,在几分钟之内给换上一块充满电的电池,能保证300-400公里续航。这样就解决了换电难和续航里程不够的难题。”另外,由于采用了换电式,车和电池可以分开,厂家可以裸车销售,只