



推动新能源汽车领域开放

政府工作报告多次“点名” 新能源汽车内外兼修迎机遇

本报记者 张洪杰 北京报道

在我国政府的不断支持和引导下,新能源汽车产业有望在2018年迎来更多、更大的发展机遇。

3月5日,十三届全国人大一次会议在人民大会堂开幕,国务院总理李克强代表国务院,向大会报告过去五年政府工作,对今年工作提出建议。据了解,政府工作报告中的“对2018年政府工作的建议”部分曾数次提及新能源汽车,并指出,推动新能源汽车产业发展,将新能源汽车车辆购置税优惠政策再延长三年,促进外商投资稳定增长,扩大电信、医疗、教

多重刺激

促进外商投资稳定增长,全面放开

在政府工作报告中,李克强指出,积极扩大消费和促进有效投资。顺应居民需求新变化扩大消费,着眼调结构增加投资,形成供给结构优化和总需求适度扩大的良性循环。促进外商投资稳定增长,全面放开一般制造业,扩大电信、医疗、教育、养老、新能源汽车等领域开放。

事实上,商务部新闻发言人高峰在2017年9月就曾表示,我国新能源汽车产业一直坚持开放发展的原则,在2017年6月发布的《外商投资产业指导目录》中,已经明确放开外商在华建立生产纯电动汽车整车产品的合资

格局待变

“新能源汽车是我国汽车工业由大变强的一条必由之路。通过过去的5年,我们在新能源方面取得了世人瞩目的成效。”

得益于利好政策的鼓励,我国新能源汽车市场在2017年实现了77.7万辆的销量数字,取得了53%的同比增长,这一增幅远超汽车行业。工信部部长苗圩在全国两会的首场“部长通道”接受媒体采访时表示:“新能源汽车是我国汽车工业由大变强的一条必由之路。通过过去的5年,我们在新能源方面取得了世人瞩目的成效。”

在《乘用车企业平均燃料消耗量与新能源汽车积分并行管理办法》《外商投资产业指导目录(2017年修订)》《企业投资项目核准和备案管理办法》等相关政策的催动下,我国汽车市场诞生出了

育、新能源汽车等多领域开放。业内分析认为,在内部推动发展、终端刺激消费、稳定外部投资的多重作用下,新能源汽车产业将内外兼修,更加快速稳步的发展。

汽车行业知名评论员钟师在接受《中国经营报》记者采访时表示,受科技创新需求、国际政治形势、环保排放压力等多方面因素的促进下,新能源汽车产业已成为我国汽车市场中的重要部分。在有资金、有技术、有市场的情况下,如何把握新能源汽车产业的开放尺度与力度和抓住新能源汽车市场的发展节奏将成为政府和市场参与者需要面对的重要课题。

一般制造业,扩大电信、医疗、教育、养老、新能源汽车等领域开放。

企业数量的限制,以及汽车动力电池的外商投资股比限制。为了有效的缓解当下的石油能源压力和能够在未来的新能源汽车市场竞争中不再被动,我国政府仅在2017年就生产、销售、使用等多个层面给予了新能源汽车产业大力扶持。据不完全统计,我国政府在2017年累计出台了36项新能源汽车相关政策(包括征求意见稿3项),政策出台方涉及发改委、工信部、商务部、能源局等多个政府部门,相关政策涉及到宏观、补贴、基础设施、安全管理、技术研发、智能网联等诸多方面内容。

以北汽新能源、蔚来汽车、众泰福特等多派新能源造车势力。中国汽车工程学会理事长付于武认为,双积分政策毫无疑问表明了我国汽车产业未来的发展方向。“这个政策不仅对中国自主品牌,对已经拥有雄厚实力的跨国公司的挑战也是极大的。”

截至目前,大众汽车与江淮汽车、奔驰汽车母公司戴姆勒与北汽集团、福特汽车与众泰汽车、雷诺-日产联盟和东风集团,宝马汽车和长城汽车相继“联姻”,不到一年的时间,就有5家世界汽车巨头在中国成立新的合资公司。除此之外,BAT也在新能源市



政府工作报告中“对2018年政府工作的建议”部分曾数次提及新能源汽车,并指出,推动新能源汽车产业发展,将新能源汽车车辆购置税优惠政策再延长三年,促进外商投资稳定增长,扩大电信、医疗、教育、新能源汽车等多领域开放。

本报资料室/图

除了对新进生产企业的研发能力、生产能力、售后服务及产品安全保障能力等方面明确具体要求的《新能源汽车生产企业及产品准入管理规定》外,我国政府还在《促进汽车动力电池产业发展行动方案》中明确了2020年动力电池行业总产能1000亿瓦时、形成产销规模400亿瓦时以上的龙头企业的的目标。并在《汽车产业中长期发展规划》中,为未来10年汽车产业发展指明了方向、明确了任务、提供了保障。

在多方因素的促进下,新能源汽车产业已被业内认为是我国汽车市场中

场掀起了一场平台场景的争夺战。当下,阿里旗下投资公司杭州阿里创业投资有限公司已经入股小鹏汽车,腾讯领投蔚来汽车超过10亿美元的D轮融资,百度领投威马汽车10亿元B轮融资。

与刚刚成立且未来走向暂不明朗的中外合资企业相比,暂处第一梯队的传统汽车厂商造新能源汽车优势主要是规模、技术、产业链等硬实力资源,暂处第二梯队新车企的优势则在于可以迁移到汽车领域的信息技术、人工智能技术。在蔚来汽车创始人李斌看来,不可能有任何一家传统的汽

的潜力股。

汽车行业知名分析师贾新光也表示,我国进口石油比重已经超过60%,触及能源安全底线,因此不可能靠进口石油来发展汽车工业。在传统汽车领域与国外技术差距相对较大的情况下,我国汽车产业发展必须避开传统汽车的老路,寻找新的发力点。他说:“燃烧化石燃料的传统内燃机汽车必将逐步退出历史舞台,取而代之的将是新能源汽车。我们在技术水平与国际水准差距不大的情况下,在方兴未艾的新能源汽车领域从同一起跑线出发,甚至可能在某些领域领先。”

车公司再有机会在中国打造和奔驰、宝马、奥迪能够竞争的品牌,智能电动汽车对中国真正的机会就在于有了一个品牌向上的机会、品牌升级的机会。

目前来看,我国政府通过的“十三五规划”已明确将新能源汽车作为重点发展行业,在国家政策的大力扶持下,我国新能源汽车行业已经步入高速发展阶段。在我国电动汽车行业真正实现由汽车大国迈向汽车强国之前,如何在有市场、有资本、有技术的前提下合理利用外资放开市场有效加速新能源汽车市场的发展稳步前行,或将是新兴市场机遇下的潜在挑战。

10年“地方流通壁垒”将全面破除 取消二手车限迁 纳入政府工作报告

本报记者 吴小飞 张洪杰 北京报道

3月5日,国务院总理李克强在第十三届全国人民代表大会第一次会议上作政府工作报告,在2018年的工作部署上,李克强表示将增强消费对经济发展的基础性作用。

值得一提的是,李克强提及全面取消二手车限迁政策。所谓二手车限迁,是指某些地方政府对于外部省市流入的二手汽车采取限制环保标准以及车龄年限等要求,使不符合标准的二手车难以取得迁入地的牌照,以抑制外地汽车的流入。

据了解,该限制政策从形成至今已有10年,期间弊端突显,较为严重的影响了二手车的流转。中国汽车流通协会副秘书长罗磊告诉《中国经营报》记者,解除二手车限迁写入政府工作报告,这意味着过去长期以来推而不动、各地地方画地为牢的状况,在2018年会得到全面的改观。

二手车迎利好

据中国汽车流通协会数据,2018年1月至今,已有超过20个省、市发布解除限迁文件,其中包括内蒙古、安徽、大连等地。1月,我国二手车的转籍比例自去年12月的25.89%提升到30.34%。罗磊认为,转籍比例的提高主要得益于限迁政策的打开,特别是一些大城市的打开,对活跃二手车市场贡献较大。

另据商务部数据,2017年全国31个省份1068家二手车交易市场累计交易二手车1240.09万辆,同比增长19.33%,交易金额达8092.72亿元,同比增长34%。商务部发言人高峰表示,二手车交易量连续两年高速增长,主要是因为国家活跃二手车市场的政策红利释放,尤其是取消二手车限迁的政策。

瓜子二手车直卖网副总裁王晓宇告诉记者,国内二手车市场稳步高速增长与国家政策的推动密不可分,限迁政策全面取消有助于加速二手车的异地流通,资源跨区域调度能力较强的二手车电商平台的优势也将更加明显。“限迁的打开,实际上对全行业都是重大利好。”罗磊说。据他介绍,大型的二手车经销商集团在全国各地都有采购人员,在信息沟通、渠道物流等方面拥有较强优势。随着限迁政策的全面打开,对于核心城市来说,能够推动新车销售市场的进一步增长,加速汽车产品的迭代;对于四五线城市以及广大农村地区,也可以通过相对公平的价格购买二手车,增加整体保有量。

不过,我国二手车市场仍有较大发展空间。数据显示,在美国等发达国家和地区,每年的新车和二手车交易量为1:2~1:3,而我国的这一比例仅为3:1,二手车交易量与新车交易量的比例明显偏低。罗磊表示,由限迁导致的二手车流转壁垒是导致二手车交易比例较低的重要因素。

限迁弊端凸显

据不完全统计,全国约300个地级市出台了二手车的限迁政策,其中限制在“国五”标准以上的有12个,主要是核心城市。据优信研究院的估算,在发达国家和地区,置换一台汽车的平均周期是6年,受累于限迁政策,国内的周期为8年。

事实上早在2014年,中国汽车流通协会就已经就二手车限迁导致的问题上向决策部门,呼吁取消各地限迁,但在当时并未引起重视。在各方共同推进下,直至2016年,国务院才印发《关于促进二手车便利交易的若干意见》(又称“国八条”),要求全国299个地级市除京津冀、江浙沪、长三角三大区域的15个城市外,其他各地不得制定限制二手车迁入政策。

但在落实上,政策并未取得预期效果。2017年3月,商务部、公安部等部门联合发函,对取消二手车限迁进展缓慢的地区将提请国务院适时开展实地督察,推动取消二手车限迁政策。至2017年上半年,仅有贵州、四川、兰州等13个省份涉及135个城市发布了全面取消二手车限迁的相关文件,大部分地区仍处于观望状态。

究其原因,主要是地方政府缺乏解除限迁的动力。二手车交易平台好车无忧商务副总裁潘磊告诉记者,地方政府实施限迁政策的理由一般是限制高排量的老旧车辆流入,减少污染,保护环境。另一个重要的原因是,二手车的交易对地方财税毫无贡献,且二手车的流入反而会影响到新车的销售,进而消减新车销售所带来的财税收入,所以在政策要求不那么清晰明确的情况下,落地执行推行缓慢。

据潘磊介绍很多一线城市因为限购存在,倾向于给新车上牌,而区域内的二手车因为限迁政策的存在,难以迁出,旧车脱手困难直接影响到新车的购买需求。

针对前述情况,全国乘用车市场信息联席会秘书长崔东树告诉记者,“自上而下的行政命令”会有效助力问题的解决。罗磊也表示,连续两年的政府工作报告都提到了二手车,说明中央已经开始重视这个问题,全面取消限迁有望在年内实现。值得一提的是,在潘磊看来“全面”一词颇值斟酌,目前尚不清楚是区域上的全面取消,还是排放标准的全放开,还需看后续的政策细节。

此外,全国人大代表尤良英建议,全面取消二手车限迁政策后,应加快推进二手车信息和信用体系建设,规范二手车交易秩序,促进二手车市场潜力进一步释放;同时带动汽配、维修、保险等相关服务业的发展。

奇瑞汽车董事长尹同跃:中国缺少一批世界顶级品牌

本报记者 王琳琳 张洪杰 北京报道

作为国民经济的支柱性产业,我国汽车业如何实现从大到强的发展,是不少代表及委员关注的问题。

全国人大代表、奇瑞汽车股份有限公司董事长尹同跃在《关于重视并加强中国品牌建设的建议》中提到,目前中国还不是品牌大国,缺少一批世界顶级品牌,相对日韩等发达国家对本国品牌的重视程度,我国政府在品牌重视程度和品牌宣

加码品牌建设。一直在强调转型的奇瑞汽车去年迎来了关键的一年。数据显示,2017年奇瑞汽车全年累计销量为55.21万辆,较2016年同期下滑6.5%;市场占有率为2.3%,较2016年同期相比减少了0.2%。“任何一个企业的发展都不会一直处于爆发期,2017年对于奇瑞汽车而言是战略转型的关键一年,这一年公司将更多的精力放在了战略转型上。”奇瑞汽车公关部相关负责人如是说。

2017年奇瑞汽车快刀斩乱麻,将持有的观致汽车股份转让给宝能集团,之

规模快速崛起

中国汽车工业协会数据显示,我国2017年自主品牌乘用车全年累计销量为1084.67万辆,同比增长3.02%;从市场份额来看,2017年我国自主品牌乘用车销量占乘用车销售总量的43.88%,占有率比2016年同期增长了0.69%。

但值得注意的是,自主品牌品牌价值和品牌形象还相对薄弱。“同等价位,消费者更加青睐合资品牌,当下自主品牌吸引消费者的最主要原因在于价格低。”全国乘用车市场信息联席会秘书长崔东树如是说。事实上,自主品牌车企已经认识到这一问题,一方面通

过与国外品牌合资或是收购来提升品牌形象,另一方面通过加码品牌建设,在质量上进行根本的保证,从而赢得消费者的信赖。

今年两会,有多位汽车领域的全国人大代表聚焦中国汽车品牌建设。尹同跃谈到中国虽然是制造业大国,但还不是品牌大国,应该像重视科技创新一样去重视品牌建设。品牌的基础是品质,现在整个国家、产业经济都在往品质化的方向走,中国企业家要比过去更关注品质提升和品牌建设。通过体系和流程把品质基础做好,把“存量”做到位,再

后以24.94亿元的价格出售全资子公司品牌凯翼汽车51%的股权;而在此之前瑞麒、威麟两大品牌已经被“雪藏”。在一系列的改革之后,奇瑞汽车已经瘦身完成,轻装上阵。

尹同跃曾公开表示,汽车产业想走捷径是不成立的,奇瑞汽车乃至整个中国汽车产业的未来发展都需要重视品牌建设。为了加强品牌建设,奇瑞汽车宣布在原有品牌的基础上推出全新子品牌EXEED,并将其定位为高端化品牌,以此来抢夺市场份额。“实际

传等方面的支持力度需要进一步加强。

随着汽车产业变革进入快车道,中国品牌的发展也迎来了一个赶超的好机会。中国国际贸易促进委员会汽车行业分会会长、中国国际商会汽车行业商会会长王侠在接受《中国经营报》记者

采访时表示:“对于中国品牌而言,汽车产业变革意味着我们不能将目光局限在‘风口’‘超车’这些投机性概念上,而是要放到产业长治和强国之路的大格局下,重新思考中国汽车品牌实力崛起的命题。”

优化,完善品牌力。”公开信息显示,2017年奇瑞汽车的产品已经出口“一带一路”60多个国家的48个,出口总量达到11万辆,出口平均单价提升40%。谈及未来出口计划,奇瑞汽车方面透露道,“到2025年,奇瑞汽车的出口汽车总量要达到50万辆,要真正把中国品牌带出去。”而对于海外出口的思路,尹同跃表示其实跟国内转型后的发展战略相同,都是要加快品牌建设,通过高质量的产品打造奇瑞汽车品牌,从而赢得市场。

此外,上述分析师还表示:“出口海外也是一种倒逼自主品牌成长的方式。身处激烈的市场竞争环境下,自主品牌想要取得市场份额只能不断自我

把握新能源、智能互联等新技术,抓住行业发展趋势做“增量”,这样中国才有机会打造更多的一流品牌。

全国人大代表、长安汽车(000625.SZ)总裁朱华荣在建议中也提及,虽然我国汽车工业产业规模稳居世界首位,但世界TOP20并未见中国汽车品牌,因此快速提升中国汽车品牌形象至关重要。他认为汽车品牌建设需要助推宣传,同时品牌向上也刻不容缓。而实际上早在今年2月,长安汽车、吉利汽车、奇瑞汽车等多家自主品牌车企共同发布了“中国汽车品牌强国宣言”,这是自主