

汽车“新四化”两会引热议 氢燃料改装成下一个“风口”

本报记者 刘媛媛 北京报道

作为国民经济的支柱产业,国内汽车市场的发展历来是两会代表委员热议的话题之一。3月5日国务院总理李克强作政府工作报告,报告多次提及汽车行业的发展,“新四化”成为两会代表委员热议的话题之一。

2018年,中国汽车市场遭遇28年来的首次负增长。但新能源汽车产业作为国内汽车产业发展中的重要一环,销量实现逆势增长,成为2018年汽车市场的“一抹亮色”。中汽协数据显示,2018年我国新能源汽车销量为125.6万辆,比上年同期增长61.7%。

在今年两会期间,新能源汽车热度不减,在政府工作报告中两次被提及。包括“稳定汽车消费,继续执行新能源汽车购置优惠政策”,以及“促进新兴产业加快发展,深化大数据、人工智能等研发应用,培育新一代信息技术、氢燃料成“新宠”

值得注意的是,在新能源汽车发展领域,氢燃料汽车凭借“零排放、支持大载重、续航里程长、燃料补给速度快、燃烧效率高”等优势,在今年两会期间,也受到代表委员们的广泛关注。

国际氢能委员会发布的《氢能未来发展趋势调研报告》预计,到2050年,氢能需求将是目前的10倍。预计到2030年,全球燃料电池乘用车将达到1000万辆至1500万辆。据记者不完全统计,今年有4位车企代表的建议都聚焦在

展,涉及人工智能、制造业税费、新能源汽车等方面,为2019年中国汽车行业发展指明了新方向。

两会期间,《中国经营报》记者采访获悉,在众多代表委员带来的议案、提案、建议中,汽车“新四化”(电动化、智能化、网联化、共享化)

高端装备、生物医药、新能源汽车、新材料等新兴产业集群,壮大数字经济。”

对此,代表委员们普遍认为,这意味着新能源汽车产业发展已经进入一个全新的时期。

全国人大代表,合众新能源汽车董事长方运舟在接受记者采访时表示,新能源汽车作为新兴产业,其发展已经进入从导入期向成长期过渡的关键阶段,伴随智能科技的进步以及人们需求的提高,汽车“新四化”正成为全球汽车产业的未来发展趋势,为汽车产业带来了全新的发展机遇

发展氢能上。

全国人大代表,奇瑞汽车股份有限公司党委书记、董事长尹同跃今年就围绕发展氢燃料产业提出了建议。尹同跃建议,由国家层面统筹规划,将氢能从国家发展重点方向升级为国家发展战略的层面,做好顶层设计,促进氢能产业健康发展。

全国人大代表、中通客车董事长李树朋亦提交了《关于加快氢燃料汽车推广的建议》。“自2015年开始,世界主要汽车厂商开启了氢燃料汽车商业化之路。丰田、本田、现代、福特、奔驰和宝马等厂商都陆续推出了氢燃料电池汽车产品。日本、韩国和欧洲部分国家已经围绕氢能与燃料电池汽车产业发展上升为国家战略。”李树朋建议,为推动我国由汽车大国成为汽车强国,首先,需要加快推动氢燃料电池汽车基础设施建设;其次,调整产业政策推动示范运营;最后,建立完善技术协同创新体系,推进氢燃料电池汽车产业健康发展。

全国人大代表,长城汽车副董事长、总裁王凤英今年带来的五项

仍然是关注热点,代表委员们纷纷为新能源普及、氢能政策、自动驾驶发展等建言献策。

不过,除了这些“风口”话题之外,今年两会期间,也有部分代表委员带来了一些新颖的建议。比如全国人大代表、吉利控股集团董

和挑战。

在今年两会期间,方运舟带来了有关新能源汽车普及方面的议案,包括政策鼓励购买新能源汽车、智能化配套设施建设、鼓励开展新能源相关产业创新等方面的内容。

全国人大代表,东风公司副总工程师、东风公司技术中心主任谈民强表示,目前,我国已经成为世界第一大新能源汽车市场,要迈入世界汽车强国行列,抢占新能源汽车领域制高点,一方面要补短板,另一方面要面向新技术,加大基础研发投入。

田、本田、现代、福特、奔驰和宝马等厂商都陆续推出了氢燃料电池汽车产品。日本、韩国和欧洲部分国家已经围绕氢能与燃料电池汽车产业发展上升为国家战略。”李树朋建议,为推动我国由汽车大国成为汽车强国,首先,需要加快推动氢燃料电池汽车基础设施建设;其次,调整产业政策推动示范运营;最后,建立完善技术协同创新体系,推进氢燃料电池汽车产业健康发展。

全国人大代表,长城汽车副董事长、总裁王凤英今年带来的五项

议案建议中同样包含了一项促进氢燃料电池汽车发展的建议。

王凤英指出,改变加氢站补贴形式,加大补贴力度,避免加氢站成为地方政府形象工程,“建而不用”。此外,还要加强顶层设计,统一规划全国加氢基础设施,降低审批难度,整合优质资源,鼓励多方合作,组建加氢站建设运营“国家队”,统一规划我国氢燃料电池汽车基础设施建设,形成具有国际竞争优势的战略布局,促进氢能产业上下游产业链全面发展。

3月6日,在十三届全国人大二次会议上海代表团全体会议上,全国人大代表,上汽集团董事长陈虹表示,面对新能源汽车行业的新形势新挑战,企业要发挥好市场主体作用,创新产品与服务;政府要优化政策供给。

陈虹建议,尽快研究制定2020年以后的新能源汽车系统性支持政策,加大对充电桩等基础设施建设,加大燃料汽车产业扶持力度。“在道路使用权方面,建议出台相关指导意见,引导国内限牌限行城市,对新能源汽车继续实施不限牌不限行等政策。”

因此,李书福建议,要在国家层面明确甲醇新型清洁能源的合法地位,加强甲醇汽车的准入及运行管理,并由有关部委出台相关政策,鼓励对甲醇燃料、甲醇汽车技术的持续创新,推广甲醇燃料热力、动力领域规模化应用。同时,客观、科学地评价各种车用能源的利弊,建立不同燃料种类机动车排放物种的检测、排查标准,在

制定有关环保标准时,要科学、客观、符合我国国情,妥善解决生存与发展的矛盾。早在几年前,李书福就开始倡导推广甲醇汽车。记者注意到,除此之外,今年李书福还带来了一个涉及汽车改装方面的议案。李书福指出,因缺乏具体法律法规及行业标准,我国汽车改装业尚属于国家政策和汽车行业的灰色地带,市场不规范且争议很大。

为此,李书福建议,首先,出台针对汽车改装领域的法律法规,明确规定汽车各部分的

汽车改装迎来春天?

除了新能源等“风口”话题之外,今年两会期间,李书福和王凤英“不约而同”地对汽车改装行业提出了相关议案建议。

据相关机构不完全统计,2018年中国汽车改装市场产值超过1600亿元,且以每年超过30%左右的速度递增。另据公安部统计,2018年全国机动车保有量已达3.27亿辆,汽车驾驶人突破3.69亿人。即使面对如此巨大的汽车后市场,我国汽车改装比例仅为5%,仅占后市场的3%,相比美日等发达国家约80%的汽车改装比例,40%以上的后市场占比份额,中国汽车改装市场尚处于萌芽状态,拥有着巨大发展潜力,或将迎来“春天”。

在李书福看来,随着中国汽车保有量不断增长,以及受主要消费群体年轻化、需求个性化等因素影响,中国汽车改装产业将呈现较快增长,并成为汽车产业链的重要组成部分。纵观发达国家,汽车改装行业在技术、产品、服务标准、市场基础等软硬件环境和法律法规上已进入了相对完善与成熟的时期。反观国内,因缺乏具体法律法规及行业标准,我国汽车改装业尚属于国家政策和汽车行业的灰色地带,市场不规范且争议很大。

为此,李书福建议,首先,出台针对汽车改装领域的法律法规,明确规定汽车各部分的

改装范围与限制等;其次,明确汽车改装行业监管的归口部门,规范市场,出台准入条件,建立汽车改装安全、质量与服务

的统一标准。李书福同时表示,还应鼓励与国外改装行业的交流与合作,学习先进技术经验,增进国内汽车厂商与改装厂商的相互交流。鼓励院校设立相关专业,培养专业汽车改装人才,加强人才储备;为加快探索实践,有效控制风险,在部分汽车改装发达地区以及部分汽车生产企业授权4S店体系开展试点工作,加强顶层设计,加快形成可复制推广的经验,逐步在全国推行。

王凤英则建议,汽车改装应根据我国国情,出台符合国情的汽车改装法律法规,将汽车改装列入国民经济行业分类,赋予其行业属性。在此基础上,明确汽车改装行业监管的归口部门。此外,王凤英也提到,鼓励与国外改装行业的交流与合作,鼓励院校设立相关专业,培养专业汽车改装人才,在部分汽车改装发达地区以及部分汽车生产企业授权4S店体系开展试点工作。

“汽车改装市场本身利润就高,早就应该鼓励发展,代表们开始关注汽车改装行业,证明汽车改装业将迎来‘春天’,这也体现了我国汽车文化消费的多元化。”乘联会秘书长崔东树向记者说道。

李书福代表:加快出台汽车改装法律法规



吉利控股集团董事长李书福

本报记者 刘媛媛 石英婧 上海报道

汽车行业作为我国制造业的重要组成部分,历来是两会代表委员热议的话题之一。2019年全国两会召开前夕,《中国经营报》记者从吉利控股集团方面获悉,全国人大代表、吉利控股集团董事长李书福,基于对国家能源安全、环境保护及汽车后市场规范

的观察与思考,带来了《推动甲醇燃料和甲醇汽车普及,实现能源可持续发展》和《规范汽车改装市场发展,促进汽车消费优化升级》两项议案。

李书福认为,要想打赢“蓝天保卫战”,能源的多元化发展,特别是新型可再生能源的推广应用就极为重要、必要和紧迫。然而,当前甲醇燃料和甲醇汽车的规模化应用推广工作尚未展开。

因此,李书福建议,要在国家层面明确甲醇新型清洁能源的合法地位,加强甲醇汽车的准入及运行管理,并由有关部委出台相关政策,鼓励对甲醇燃料、甲醇汽车技术的持续创新,推广甲醇燃料热力、动力领域规模化应用。同时,客观、科学地评价各种车用能源的利弊,建立不同燃料种类机动车排放物种的检测、排查标准,在

制定有关环保标准时,要科学、客观、符合我国国情,妥善解决生存与发展的矛盾。

早在几年前,李书福就开始倡导推广甲醇汽车。记者注意到,除此之外,今年李书福还带来了一个涉及汽车改装方面的议案。

李书福指出,因缺乏具体法律法规及行业标准,我国汽车改装业尚属于国家政策和汽车行业的灰

色地带,市场不规范且争议很大。

基于上述背景,李书福建议:首先,应出台符合国情的汽车改装法律法规,有效落实国务院办公厅2018年发布的《完善促进消费体制机制实施方案(2018—2020年)》;其次,加强行业监管、制定专业性的改装技术规范;再次,重视人才培养、力促改装行业转型升级;最后,开展汽车改装试点、先行先试。

曾庆洪代表:应加快智能路网建设 完善新能源基础设施



广汽集团董事长曾庆洪

本报记者 梁德明 赵毅 北京报道

第十三届全国人大二次会议2019年3月5日在京召开。《中国经营报》记者获悉,第十三届全国人大代表、广东省汽车行业协会会长、广汽集团党委书记、董事长曾庆洪主要围绕汽车行业、完善法律法规、国企改革、社会民生等社会关注热点问题提出多项建议。

汽车产业是国民经济的重要支柱产业,汽车产业的发展水平和实力是国家综合国力和竞争力的重要体现。而在2018年,中国汽车行业出现了28年来首次负增长。据了解,曾庆洪就如何改善消费环境、促进汽车消费提出相关建议,如减轻汽车消费税负、解决居民“停车难”等问题等,也是国民关注的热点。

曾庆洪认为,在拉动内需、满足国家城市化发展的基建需求上,智能路网的建设都具有战略性和必要性。因此,曾庆洪建议国家应加快智能路网建设,助力自动驾驶汽车量产应用。

近两年,我国新能源汽车高速增长,新能源汽车技术逐步成熟,里程忧虑已得到缓解,充电便利性和快捷度对应的“充电难”成为最

突出的问题,还面临氢燃料电池技术推广等问题。因此,曾庆洪就如何解决这些问题提出建议。

此外,曾庆洪针对汽车行业发展中的一些具体问题,提出了几点建议:一是加快道路车辆法治化治理体系建设,从更高视野和更宏观的角度去思考道路车辆各版块的治理体系建设,建立科学高效的车辆管理体制;二是加快

完善新能源汽车使用基础设施建设,从消费者用车便利性出发,多角度多维度解决“充电难”的问题,实现电动化破局;三是构建粤港澳大湾区智能网联新能源汽车产业集群,以智能网联新能源汽车和大湾区移动出行平台为突破口,打造千亿级智能网联汽车产业园区,构建世界级智能网联新能源汽车产业体系。

王凤英代表:避免加氢站成为地方政府形象工程



长城汽车总裁王凤英

本报记者 张硕 童海华 北京报道

“要改变加氢站补贴形式,加大补贴力度,避免加氢站成为地方政府形象工程,‘建而不用’”。全国两会召开之际,全国人大代表、长城汽车总裁王凤英就加快氢能基础设施建设提出相关建议。她告诉《中国经营报》记者,就中国汽车产业未来发展和中国企业发

展等问题,她带来了《关于加快我国氢能基础设施建设 促进氢燃料汽车全面均衡发展的建议》等五项建议。

发展氢燃料电池汽车已成为各国新能源汽车未来发展的共同战略选择。尽管我国在纯电动汽车和插电式混合动力汽车方面发展迅速,但氢燃料电池汽车发展与全球氢燃料电池汽车发展相比,相

对缓慢且不均衡。

王凤英认为,目前我国氢能基础设施建设尤其是加氢站建设进展极为缓慢,已经严重影响了国内燃料电池汽车的发展步伐。基于上述背景,王凤英提出氢燃料电池汽车是新能源汽车重要发展方向,是我国新能源汽车发展战略能否持续、健康发展的重要因素。她呼吁,我国急需加快氢能基础设施

施尤其是加氢站的建设,理顺整个氢燃料电池汽车产业链,以此推动我国氢燃料电池汽车产业健康、快速发展。

在加快我国氢能基础设施建设,促进氢燃料电池汽车全面均衡发展方面,王凤英建议,要改变加氢站补贴形式,加大补贴力度,避免加氢站成为地方政府形象工程,“建而不用”。同时,应制定相关政策,聚

焦车用氢燃料电池关键核心技术。

此外,王凤英还表示,国家需加强顶层设计,统一规划全国加氢基础设施建设,降低审批难度。与此同时,整合优质资源,鼓励多方合作,组建加氢站建设运营“国家队”,统一规划我国氢燃料电池汽车基础设施建设,形成具有国际竞争优势的战略布局,促进氢能产业上下游产业链全面发展。

张天任代表:尽快加强对报废电池的再生利用



天能集团董事局主席张天任

本报记者 刘媛媛 石英婧 北京报道

习近平总书记曾指出,发展新能源汽车是我国从汽车大国迈向汽车强国的必由之路,推广新能源汽车是打赢“蓝天保卫战”的重要战略支撑。

报废新能源动力电池如果处理不当、随意丢弃,将会对生态环境造成很大的危害。据《中国经

营报》记者了解,基于新能源动力电池再生循环利用面对的一些问题和困难,全国人大代表、天能集团董事局主席张天任在2019年全国两会上带来了《加强对报废动力电池的再生循环利用,确保国家资源战略安全的建议》。

张天任介绍,近年来,我国新能源汽车的发展驶入“快车道”,预计到2020年产量将突破200万辆大

关。而动力电池的使用年限一般在5~8年,有效寿命则在4~6年,这意味着第一批投入市场的新能源车动力电池基本处于淘汰临界点。

目前,退役的新能源汽车锂电池主要有两个去向:一是梯次利用,二是再生利用,从全生命周期来看,梯次利用的电池在最终报废后,也需要进行再生利用。

因此,张天任认为,报废动力

锂电池再生循环利用具有一定的必要性。一是可以提高资源利用效率,减少进口,降低对外依存度,保护国家资源战略的安全;二是可以防止污染保护环境,巩固生态文明建设成果。

“新能源动力电池的再生循环利用还是一个新兴领域,目前处于起步阶段,面临着一些突出的问题和困难。”在张天任看来,问题主

要体现在回收体系尚不健全、再生技术尚未成熟、激励措施不够有力等方面。

为了更好地推动新能源汽车动力电池的再生利用,张天任建议,首先要加快制订标准,统一管理规范;其次是完善财政扶持,树立标杆示范;再次是组织联合攻关,突破关键共性;最后是合理规划布局,避免产能过剩。