

新能源车企期待政策持续化

从年初的“惨淡”到年末的“回暖”，我国新能源汽车产业在2017年最终实现了较为出色的整体业绩，同时也为2018年“双积分”政策的落地做好了准备。

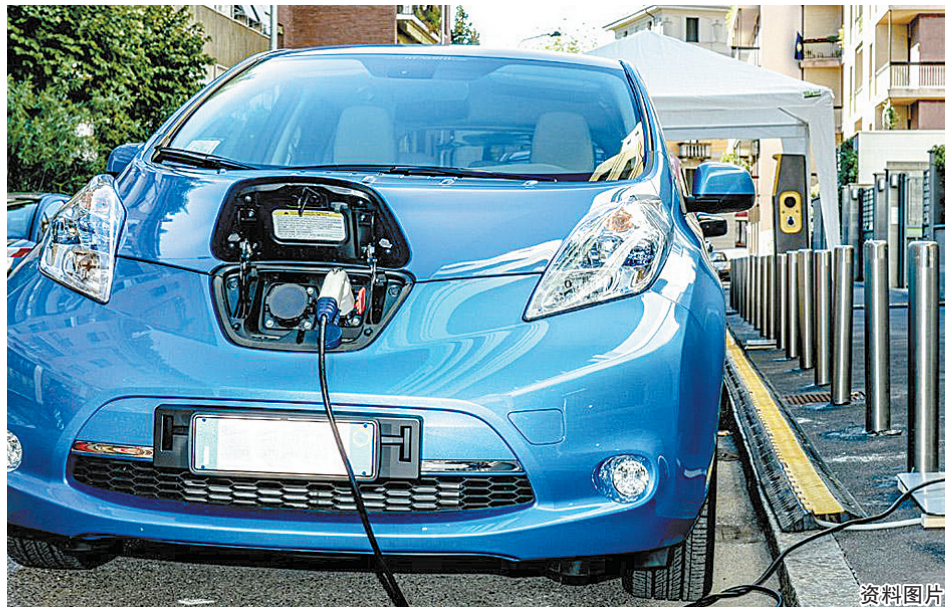
不过，不少新能源汽车企业负责人表示，“半年填表、半年生产”“补贴难得、垫钱卖车”等诸多问题，覆盖了产销各环节以及上下游配套领域。专家建议，行业扶持政策应该更加精准化和持续化，从政策、技术等层面多措并举，促进新能源汽车产业转型升级。

政策引导更精准和持续

7月到11月，这是西部某省一家车企2017年度的“真正生产时间”。该公司副总裁今年1月向《经济参考报》记者介绍，去年前6个月，企业都在忙于“搞公告”，当年12月，企业本来可以完成1000台新能源物流车的生产与交付，“但因为担心政策变化、技术标准变化导致有可能拿不到补贴，根本就沒敢接单生产”。

“半年填表、半年生产”——这是《经济参考报》记者在广东、四川、北京、湖北、安徽等多地采访中，不少新能源汽车企业和行业专家集中反映的突出问题。反映到生产销售环节，就是2015年以来我国新能源汽车市场一直存在“前低后高”，年底快速拉升的情况，这一点在2017年尤为突出。所谓“填表”“搞公告”，就是指多部委联合制定的《关于免征新能源汽车车辆购置税的公告》及与之相关的《免征车辆购置税的新能源汽车车型目录》，只有通过审核纳入目录的新能源汽车车型，才能享受免税待遇。多数企业反映，由于公告和目录调整力度较大、提前期较短，企业通常需要花费数月才能完成登记，结果就是“半年填表、半年生产”情况突出，产业发展失衡。

“现在是产业发展快，但政策调整更快，企业不仅需要花费大量的时间去‘上公告’，成本投入更是惊人，做一个车型公告，企业投入就要达到300万元左右，10个车型就是3000万元。”某新能源汽车公司总经理说。他表示，由于标准严格、条款严



资料图片

密，即使改动保险杠这种细微变动，都意味着需要重新申报，而且必须在一到两个月内完成，这和传统车长达一年的申报期形成了鲜明对比。“这导致了很多企业年初不敢生产，下半年疯狂生产，对行业发展和社会资源都是很大的浪费。”

一些电池企业也反映，由于扎堆申报，一些配套环节如汽车电池强检等一度“堵塞”。“全国有资质的检测机构只有7家，大家都去抢着检测，肯定会有赶不上公告的企业，进而影响其生产和销售时间。”

一些业内人士认为，“半年生产”的背后，反映出我国新能源汽车产业发展“政策引导之手”仍须向更加精准化、持续化的方向发力。

北京一家电动车公司董事长称，为防止骗补、引导企业和市场发展，政策的调整是必要的，但预留期不够，往往会给新能源汽车行业带来较大的不可预测性，甚至导致企业运营遭遇一定困难。

退补应考虑产业承受能力

“垫钱买车”——这是湖北某市车主吴先生的购车经历。2015年12月从某经销商处购买一辆比亚迪插电式混合动力汽车后，他个人垫付的315万元地

方补贴直到去年才落实到位。在此之前，该经销商为加大销售量，通常采取“垫钱卖车”方式，结果垫付资金迅速超过60万元，“再也不敢垫了”。

《经济参考报》记者采访获悉，补贴发放时间过长、资金挤占压力过大是国内中小型企业新能源汽车企业的另一个痛点。

中部某省经信委装备工业处处长表示，随着退补政策的实施，企业运营资金成本的风险还会进一步加大，这在乘用车和分时租赁领域会更加突出。“据我们测算，如果按照3万公里的核定标准，企业需要等2年到3年才能拿到补贴，资金成本压力之大可想而知。”

一些受访企业反映，退补是产业发展的方向，也是国内新能源汽车企业优胜劣汰的必经之路，但也应考虑产业承受能力，避免产业升级进程从“拼技术”变成“拼资本”。

四川某车企副总经理说，2017年，该企业完成6000台新能源乘用车产销，目前公司累计垫资达到20亿元左右。“我们现在有订单不敢接，这实际上是财政对企业的欠账，但企业又不能拿去融资。”

一些业内人士认为，应该对补贴政策进行更精细的调整、实施，对技术好、运营好、诚信度高的企业提前解放部分资金，促使

产业竞争走上良性的循环轨道。

摸索可持续发展之路

在走访新能源汽车企业的过程中，“商业模式创新”是被提及最多的议题之一。

不少企业坦承，近几年国内新能源汽车市场持续火爆，最大的动力就来自于国家和地方的财政补贴，因此，围绕补贴额较高、补贴指标较多的城市展开重点推广，成为一种普遍现象。从换电站到合资建厂、合资运营，从分时租赁到共享汽车，各种“创新模式”可谓层出不穷，一定程度上带动了新能源汽车特别是商用车、城市公交的显著发展。

然而，《经济参考报》记者在采访中获悉，在所谓的“创新”旗帜下，不少汽车企业特别是传统企业，各类合作推广的“自产自销”特色也越来越明显。

一些行业内专家表示，和传统汽车企业通常单纯“卖车”相比，当前新能源汽车企业普遍处于“经营汽车”状态，从融资到销售、运营，对产品应用的介入程度可谓前所未有，这既是一种创新，也对产业监管提出了全新的要求。对于行业的健康持续发展而言，运营企业的诚信度特别重要，需要引起监管部门的高度关注。（钟参）

自驾踏春：最好白天行车 切忌疲劳驾驶

随着春回大地、万物复苏，越来越多的车主踏上自驾踏春之旅。出发前应做哪些准备？如何规划出行路线？出行过程中，有哪些注意事项？本文为你一一揭示。

自驾游女性人数不宜超过男性

长途旅行应选择会开车又懂修车的旅伴，女性人数不宜超过男性，最好几辆车同行，可以互相照应。旅游不是练车，不熟悉路况很容易出事。结伴而行会免去很多后顾之忧。可以考虑参加汽车俱乐部组织的自驾游，他们一般都有丰富的经验和应付突发事件的办法。

出发前做好车辆保养

自驾游就像一次远足，有备才能无患。出发前须做好车辆保养和检查，比如手刹、刹车、轮胎及定位等，有隐患的车不宜长途旅行。工具也应备齐，如警示架、备胎、地图、GPS卫星定位系统、对讲机、电池充电器、太阳镜、相机、电池、小型望远镜、手电以及各种证件、信用卡、野营用品、服装、化妆品、药品等。

最好白天行车

自驾游最好白天行车，避免走夜路，及时了解路况信息，开车时要注意控制车速与保持车距。自驾长途游忌疲劳驾驶，同行伙伴轮流驾驶或中途休息；尽量避开大货车，山区道路情况复杂，同行的车要保持适当的车距，以防追尾，同时又能相互照应。

雨天紧急制动易打滑

春季雨水增多，在雨中行车，车主除了谨慎慢行外，还应掌握空调除水雾的技巧。如在山路和坑洼路面行车更应格外小心，并使用档位控制速度，做到安全行车。

调查显示，雨天驾车发生交通事故的概率比平常高出约5倍。对新手而言，雨天行车更应多加留神，须降低车速并与前车保持适当的安全车距。由于道路湿滑，轮胎附着系数会大幅下降，紧急制动容易出现打滑。遇路面积水，车速应降至20-30公里/小时。降低车速应以轻踩刹车为主，慎用急刹。

轮胎过热易爆胎

长时间行车，轮胎过热容易引起爆胎，如果发现车尾摇晃但方向不失控，可判断后胎有异常，这时可反复踩刹车，慢慢将车停下；若方向向一侧偏，可能就是前胎有异常，此时应双手用力控制方向盘，并松开油门踏板，使车慢慢停下，千万不可急踩刹车，否则会加剧汽车跑偏。

如果在异地出了事故，及时报案后，可向保险公司或自己购车的4S店报告，他们一般会提供相应的救援措施，即便没有异地救援服务，也会帮助车主解决问题。

回程前保障充足睡眠

游玩后会比较疲惫，而且出游的兴奋劲儿已过，非驾驶员的伙伴没准已经倒在车内呼呼大睡了。这时是发生交通事故的高危时段，驾驶员一定要在回程前保障充足的睡眠，这样才有精神驾车。更重要的是，一定别忘了系安全带。另外就是要要有堵车心理准备，即使堵在外地、归家心切也别急躁，平安回家最重要。（武秋红）

报废汽车回收新规将发布 市场规模有望超千亿

本报讯 据《中国证券报》近日报道，《报废汽车回收管理办法》(以下简称《办法》)修订版即将出台，修改后的《办法》将允许报废“五大总成”交给再制造企业。

“五大总成”是指汽车发动机、方向机、变速器、前后桥和车架。业内分析人士认为，预计到2020年，我国报废汽车市场空间有望超过1000亿元。在“五大总成”逐步放开的大背景下，新办法的实施将进一步推进报废汽车行业的体制改革，撬动千亿市场。

上述人士透露，修订版《办法》重点推进三方面改革：一是取消报废汽车回收拆解企业总量控制的要求，实行先证后照的制度；二是允许拆解回用件进入市场流通，开展绿色汽车消费；三是鼓励“五大总成”交给有资

质的再制造企业进行再制造。

修订版《办法》将废除报废机动车的收购价格参照废旧金属价格计价的规定，改为市场主体自主协商定价。与此同时，商务部透露现阶段正在积极组织修订相配套的国家标准。

2001年6月，国务院颁布并实施《报废汽车回收管理办法》。第十九条明确：“报废汽车的收购价格，按照金属含量折算，参照废旧金属市场价格计价。”第十四条提到：“拆解的‘五大总成’应当作为废金属，交给钢铁企业作为冶炼原料。”

中国再生资源回收利用协会报废车分会秘书长张莹认为，新的管理办法的出台与实施，将进一步推进报废汽车回收行业的体制改革，引导报废车行业走向有序化、规范化、市场化的发

展模式。

随着汽车生产和消费量的增长，汽车报废量也迅速增加。有机构预计，2018年我国废旧汽车报废量将突破700万辆，2019年有望超过1300万辆，增速将保持在10%以上。不同车型报废标准不同，目前占汽车市场销量主体的乘用车使用年限一般在8年到10年。这也意味着我国汽车报废高峰正在临近。

目前，我国报废汽车报废率约为3%，回收拆解率为20%左右，拆解过程中基本以销售废金属为主。修订版政策落地后，多方面鼓励和引导市场走向精细化拆解、合理化循环的路线，将带来报废汽车回收率的提升，预计到2020年，我国报废汽车市场空间有望超过1000亿元。

目前，有多家上市公司在电

子废弃物、汽车、动力电池拆解、储能梯次利用及相关配套设备等领域积极布局。

天奇股份通过收购乾泰科技，切入新能源动力电池回收、资源综合利用等绿色产业链。目前，该公司已实现循环业务板块全产业链布局，建立了从回收、拆解到交易较为完整的产业链。

怡球资源作为拥有汽车自动化拆解、资源深加工、零部件再利用技术和经验的企业，收购的lico拥有3条全自动破碎生产线，若全部用来处理报废汽车，年处理能力超过50万辆，且其拥有汽车尾气催化器回收、处理、深加工的先进技术和丰富经验。公司预计，未来将利用lico经验技术，整合国内汽车拆解市场。（钟参）