

做大做强新能源汽车消费市场

陈清华

释放汽车尤其是新能源汽车消费潜力，已成为当前推动经济运行回归正轨的重要发力点。2021年7月，中央政治局会议强调，要挖掘国内市场潜力，支持新能源汽车加快发展。今年6月召开的国务院常务会议指出，支持新能源汽车消费，考虑当前实际研究免征新能源汽车购置税政策年底到期后延期问题。江苏是新能源汽车制造大省，2021年新能源汽车生产和销售同比均增长1.6倍左右，制造总量和乘用车销量分别占全国的7.5%和8.1%，新能源汽车已成为我省扩大汽车消费不可忽视的增长点和新动能。今年是新能源汽车推广应用财政补贴政策实行的最后一年，疫情的冲击和补贴的退坡都将对消费端带来一定程度的负面影响，同时伴随市场渗透率的不断提升，新能源汽车充电不便、产能不足、人才匮乏等问题也越发凸显。要抢抓国家鼓励新能源汽车发展的机遇，从促进新能源汽车消费入手，着力破解新能源汽车消费的堵点难点，加快形成以消费为牵引、生产与消费良性互动的新能源汽车发展格局，进一步巩固和放大我省新能源汽车产业链优势，为稳住经济大盘、推动绿色发展发挥积极作用。

提升新能源乘用车使用的便利化程度

当前车企和用户普遍反映，续航和充电仍是消费者在购车中的最大顾虑，充电基础设施建设分布不均、配套不足、兼容性差等问题直接制约了消费者的购买信心和意愿。因此，要把新型基础设施建设放在更加突出的位置。一要增加充电桩数量。目前我省新能源汽车数量与充电桩数量之比为2.17:1，补能水平位居全国各省区前列，但相对于庞大的补能需求，充电桩缺口依旧较大。要进一步加大投入力度，积极打造适度超前的多层次充电网络，按照机关单位、公共区域、住宅小区各占“三分之一”的模式，全面提升充电桩覆盖率，有效化解车主的“补能焦虑”和续航痛点。二要优化充电桩布局。近年来，我省充电基础设施的绝对数量不断增加，但由于分布不合理、选址不佳等原因，核心城区充电需求旺盛却一桩难觅，郊区充电桩星罗棋布却沦为摆设，“一面车找桩，一面桩等人”的情况依然突出。要根据实际使用需求，在积极打造“十分钟充电圈”的同时，探索出台充电桩高效利用和充电专用车位管理的规范性文件，加大设施建设与运营使用的监管力度，切实提高充电设施的使用效率。三要加快换电模式推广应用。换电作为一种“车电分离”的新型补能模式，在提高充电效率、降低购车成本、提升安全水平等方面具有明显优势，在一定程度上弥补了部分充电模式效率低下的短板，成为打破“快速补能”困局的可行路径。目前我省在全国率先出台了《江苏省新能源汽车充（换）电设施建设运营管理办法》，并通过了《江苏省纯电动重型卡车换电电池包系统技术规范》团体标准的评审，但依然存在换电站、电池箱、电池管理系统等标准尚未统一，一座换电站只能服务于同一车企或单一品牌等问题。要在采取“小步先试”避免资源浪费的基础上，加速推进换电模式标准化、通用化进程，鼓励我省具有优势的动力电池企业与整车制造企业开展合作，加快换电技术和接口标准的制订，探索构建换电基础设施互联互通标准体系。换电站前期投入大、成本回收时间长，各级要加大对换电站建设的支持，鼓励社会资本、产业基金参与换电基础设施建设及运营。四要强化用电用地等要素保障。充电基础设施建设涉及城市规划、建设用地、建筑物及配电网改造等众多环节，特别是针对老旧小区专用车位不够、电力负荷不足、物业协调不畅等难题，要进一步强化顶层设计，加大对土地、用电、建设布局的统筹协调力度，不断规范住宅小区充电基础设施建设流程，简化相关审批手续，支持老旧小区开展智能有序充电和统建统营试点。

放宽新能源商用车的使用范围

目前新能源汽车消费主要集中在私人购车，而新能源渣土、公交、重卡等能源消耗大且使用频率高的商用车，由于购置成本较高、配套优惠政策少等原因，对客户缺乏吸引力，导致市场接受度并不高。一方面，要探索路权开放新模式。与乘用车市场相比，换电重卡等商用车仍处于初始发展阶段。要积极破除新能源商用车在进城、通行等方面的限制，探索制定新能源商用车城区通行管理制度，准许新能源渣土车、纯电动重型卡车等夜间行驶，以车辆运营时间的增加降低其使用成本。另一方面，要加快

公共领域车辆电动化进程。与一些省（市）相比，我省公务用车、固定线路执法执勤车辆的电动化水平还不高。要充分发挥政府采购对消费的引导作用，扩大党政机关、企事业单位新能源汽车配备比例，推动公共机构采购绿色交通出行服务。要巩固公交车电动化成果，加快出租车、网约车全面电动化进程，稳步提升物流配送、工程建设等领域新能源汽车占比，加快推进环卫、园林、市政等城市公共特种车辆及机场通勤、景区用车等车辆新能源化。研究制定车辆电动化统计标准，建立分领域、分车型数据统计机制。

加大对新能源汽车消费的支持力度

新能源汽车一头连着生产，一头连着消费。近期很多省（市）瞄准产销两端，通过持续健全政策标准体系，完善新能源汽车基础设施建设，不断优化新能源汽车使用环境，积极促进新能源汽车的推广应用，提振新能源汽车消费。

深圳市打出政策组合拳，对新购置符合条件新能源汽车并在深圳市内上牌的个人消费者给予每台最高不超过 1 万元补贴，对新购置符合条件新能源旅游客运车和清洁能源客运车的企业、个体工商户等给予每台最高不超过 5 万元补贴等。2021 年苏州新能源汽车保有量达 115992 辆，居全省第一。2022 年 2 月，苏州市印发意见，明确要求新建居民住宅小区停车位应 100%具备充电设施安装接入条件。4 月，苏州再次印发加快新能源汽车推广应用实施意见，要求市区内出租车新增和更新车辆全部为新能源汽车，全市新增公务用车中新能源汽车比例不低于 50%。

进一步促进我省新能源汽车消费，一方面，要加大对新能源汽车购置的支持力度。借鉴兄弟省（市）的有效做法，在全面落实国家新能源汽车免征车辆购置税政策的同时，给予个人消费者、企业、个体工商户一定程度的购置补贴，进一步推动公共领域新能源汽车推广使用、二手车交易、汽车下乡等已有政策的落地落实。另一方面，要最大限度释放生产能力以满足消费者需求。车企和销售商反映，目前一些品牌销售火爆、产品供不应求，部分车型终端提车需等 3—6 个月。但由于国家对汽车产能实行严格的配额制，我省新能源汽车产能布局分散、产能利用率不均衡等问题日益突出，一些优势车企产能趋于饱和，另一些企业却拥有大量的闲置厂房与产能。要进一步强化统筹协调，探索建立省内汽车产能调配机制，在一定区域范围内通过市场化运作开展产能指标的交易置换，并适时建立进度缓慢项目或产能利用率低企业的退出机制，通过闲置产能的盘活不断腾出生产空间，确保新能源汽车的市场需求。

超前布局氢燃料电池汽车产业

氢能被称作人类的“终极能源”，不仅储量丰富、高效清洁，而且应用场景灵活丰富，是实现大规模脱碳的最佳选择。由于技术瓶颈制约，氢燃料电池汽车生产和使用成本仍较高，尚处于示范试点和商业化初期阶段。据业内人士介绍，美日车企非常重视氢燃料电池车发展，普遍认为氢能源车是未来发展的主流，并已开展了规模化氢能汽车的生产和应用。我省科技力量雄厚，近年来氢燃料电池汽车产业也在加快起步，但在氢产业集中度、基础研发、技术投入等方面与国际水平还存在一定差距，产业发展形态和路径尚需进一步探索。加大统筹力度，整合优势资源，进一步明确氢燃料电池汽车的发展路径和支持政策，力争在氢能汽车领域成为全国的领跑者。一要集中资源进行科技攻关。借鉴发达地区经验，制定氢能源汽车产业规划，设立氢能及燃料电池科研专项，加大应用基础研究和前沿技术研究，在氢燃料电池电堆、先进材料、动力系统集成等关键核心技术开展攻关。二要有序推进氢能基础设施建设。针对未来氢能大规模应用的需求，进一步加大对储氢、输氢、加氢等基础设施投入，打造布局完善的加氢网络。不断优化审批流程，优先在产业基础好、氢能资源丰富、推广运营有潜力的地区建设加氢示范站，推广安全高效的标准化模块式加氢。三要逐步扩大示范应用范围。积极引进具备国际先进水平的氢燃料电池整车企业，推动整车与氢燃料电池企业开展整车集成合作，探索氢燃料电池乘用车产业化。重点推进氢燃料电池中重型车辆应用，有序拓展氢燃料电池客车和货车的市场应用空间，逐步建立氢燃料电池汽车与锂电池纯电动汽车的互补发展模式。

构建退役电池回收再利用体系

新能源汽车的动力电池平均寿命在 5—6 年，其回收和循环利用关系到新能源汽车产业健康可持续发展。同时，作为新能源汽车的核心零部件，近年来锂、钴、镍、锰等电池原材料价格水涨船高，随着电池“退役潮”的来临，回收利用市场前景广阔、发展潜力巨大。江苏作为我国乃至全球最大的动力电池制造基地，一方面，要健全绿色回收服务体系。充分发挥我省动力电池产能规模大、产业链完备的优势，进一步梳理规范新能源汽车动力电池回收管理机制，增设区域性废旧电池回收中心，积极开展回收网点标准化建设。建立健全动力电池检测、评估及退役标准，加强对新能源汽车生产、二手车流通、报废回收等环节的溯源协同监管，构建“设计—生产—一次使用—梯次利用—回收”的全生命周期管理体系，确保废旧电池规范回收利用和安全处置。另一方面，要加快培育回收利用骨干企业。目前废旧动力电池无害化处理技术及梯次利用技术尚未成熟，导致电池回收成本高昂，正规回收企业较少。要大力培育梯次利用和拆解回收骨干企业，支持高效拆解、再生利用等技术攻关，加大残值评估、检验重组、有价金属高效提取等技术的研发推广力度，强化退役动力电池在储能、备能、充换电等领域利用，推动回收利用产业朝规模化和集中化方向发展，争取形成废旧动力电池回收、利用、再生的“江苏模式”。

着力培养新能源汽车发展亟需的人才

新能源汽车的发展，不仅要靠科技研发、高端人才等创新要素，更离不开在一线岗位上具备精湛操作技能的高素质复合型人才。当前新能源汽车在制造、销售、售后等环节都出现人才紧缺的现象，特别是职业院校开设相关专业较少，维修技术尚未普及，技能型人才缺口很大。要依托新能源汽车领域的重大科研、工程、产业技术攻关等项目，加强人才引进和项目的结合，在高校院所加快建设符合新能源汽车智能化、电动化、轻量化、低碳化技术需求的专业人才培养体系。要拓宽人才引进渠道，制定专项人才引进计划，在全球范围遴选优秀专业人才，或直接在海外设立研究机构，加快关键核心技术攻关。要注重新能源汽车工匠型人才培养，强化产教融合和校企合作，支持企业与高校院所培养汽车行业高技能人才，通过财政支持等形式，对提供新能源汽车技能训练、人才培养的制造业企业以及学生给予适当资金支持。