

大家动起来，新能源车就不“冻”了

本报记者 吴琼

1月11日至13日，以“把握形势，聚焦转型，引领创新”为主题的2020中国电动汽车百人会论坛在北京召开。一大批政府相关部门，以及汽车、能源、交通、城市、通讯等领域的行业机构和企业代表参与，论坛讨论了新能源汽车技术路线、产业竞争合作模式以及政策指导等业界关切的核心议题。在中国新能源汽车行业，甚至中国汽车业形势最复杂的当下，会议聚焦三大核心问题：补贴政策是否温和性退坡？后续扶持政策如何？如何发动多方资源、推进行业发展？

掌声响起来 2020年补贴不会 大幅退坡

1月11日下午，钓鱼台国宾馆的芳华苑1楼，爆发出热烈的掌声。谈到新能源汽车行业最担心的2020年补贴退坡问题时，工业和信息化部部长苗圩给大家吃了一颗定心丸：“请大家放心！”随后，工信部称，为稳定市场预期，保障产业健康持续发展，今年的新能源汽车补贴政策将保持相对稳定，不会大幅退坡，希望行业企业坚定发展信心，加大创新力度，提升产品品质，加强市场开拓，共同推动我国新能源汽车产业高质量发展。

中国科学技术协会主席（原科技部部长）万钢也在会上吹起了暖风：“建议2020年年底前，稳定现有新能源汽车财政补贴政策，不再对补贴产品的技术指标做新的调整，让企业把更多的时间和精力投入到补贴退出后的产品规划与研发工作中。”中国电动汽车百人会副理事长、原中国汽车工业协会常务副会长董扬呼吁：“建议2020年补贴依然按照2019年后半年的标准执行，别再变了。”

万钢指出，2019年中央和地方财政补贴退坡幅度已超过70%。能源基金会（中国）CEO兼总裁邹骥指出：“补贴一退坡，对中国电动汽车销量冲击非常直接。”中国新能源汽车销量出现了11年来的首次下滑。中国汽车工



业协会的数据显示，2019年中国新能源汽车销量为120.6万辆，同比下滑4%。

不少车企反应，补贴大幅退坡，导致2019年全行业盈利能力恶化。比亚迪也扛不住了，其2019年第三季度扣非后归母净利润迅速转盈为亏，亏损1.53亿元，同比大跌130.12%（2018年第三季度，比亚迪大赚5.08亿元）。

车企们更担心政策变动的不确定性和滞后性，会影响生产节拍。“我们需要一个稳定的环境。”董扬指出：“比如，车购税优惠政策‘2025年全免、2030年减半’，（应该）赶快告诉大家，给大家一个稳定的预期，大家好好生产车。”

配套政策扶持： 双积分+碳排放

从论坛上主管部门的发言看，在后补贴时代，扶持政策将从“正向奖励”转向“半奖半罚”，即从过去的“胡萝卜”变为“胡萝卜+大棒”。双积分和碳排放政策是重要的配套扶持政策。

据悉，主管部门希望提高门槛，通过市场侧改革，发挥双积分政策和碳排放政策的作用。

苗圩明确指出，提高门槛，让正积分能够更加值钱。进一步完善双积分政策，将其作为补贴退坡以后的一个接续政策。苗圩称：“尽早发布双积分的管理办法，要结合行业的发展新情况，科学合理地设计2021到2023年新能源汽车积分比例的要求。同时，要引入低油耗车鼓励措施和积分交易灵

活性的机制，进一步完善传统内燃机汽车与新能源汽车协调发展的机制，把握好新旧动能转换的节奏。”预计2020年后，车型里程、电耗水平、百公里电耗、电池能量密度等指标或被纳入双积分考核。

万钢呼吁出台碳排放管理政策，“优化实施双积分的管理制度，最终还是要归入到碳交易的过程当中，因为新能源汽车的最大贡献就是减少了碳排放。”从2020年起，欧盟已经执行了新的碳排放标准：95%的新车二氧化碳平均排放值将从目前的120.5g/公里降低到95g/公里。未达标的车型，每超过1g将处以95欧元的罚款。

各方支招： 创新突围

新能源汽车的发展，不能过度依赖政策扶持。与会企业和机构纷纷支招“如何合力突围”。如何解决“充电难、续航里程焦虑症”，成为关注点之一。多方呼吁政策扶持、商业化、技术手段齐头并进，让充电桩赚钱。

目前，快速增长的电动汽车和电网之间的矛盾已经初步显现。由于电动车发展过快，部分地区电网配套明显跟不上。尤其在一些老旧的居民小区里，电动汽车快速增长，充电无序，配电网的压力加大，影响到居民正常用电。另外，电动车车主经常碰到急需充电时，四处找不到充电桩，好不容易找到充电桩，却发现是坏的。中国电动汽车充电基础设施促进联盟主任张帆建议：“随着新能源汽车推广运营的规

模不断地扩大，希望在2025年之前能够持续对充电基础设施建设和运营予以补贴和奖励，鼓励充电桩发展，同时落实地方补贴转向补贴充电的政策。”国家能源局监管总监李冶表示，2020年，能源局将推进充电桩配套发展。中国工程院院士黄其励建议：“加强充换电的总体布局，让科学互联、有序互联构成一个良性的生态圈。从上到下，做好纳入城网的充电（布局）规划。以市场化手段，联合运营商，使充电桩能够互联互通，提高体验感。”

上海市率先推出了“万物齐发”计划，鼓励各方参与，在分享充电业“大蛋糕”的同时，降低巨大的投资成本。上海市电力需求响应中心主任郑庆荣表示，2020年，上海将把电动汽车的充电桩纳入虚拟电厂的调控资源中，开展试点应用。“发电厂的投资非常大，如果加上电网配网的投资，（将）达到1.1万亿。通过（提高）虚拟电厂的调节能力，可以（降低电网投资成本）实现多方共赢。”这建立在合理规划和补偿机制的基础上。第一，公交车、出租车主要充电时间基本集中在晚上。如果分析充电桩的具体运行时间，合理规划，将有助于实现电力供应的削谷平峰。第二，结合储能设备助力错峰充电、高峰放电，建设智慧的充电体系。第三，建立完善的补偿机制，类似“谁得益谁花钱”的原则，让受益方（电力集团、政府等）拿出一部分钱，补贴给新的电力提供方（负荷集成商、用户）。

伟巴斯特嘉兴新厂落成

1月13日，伟巴斯特在浙江省嘉兴市举行嘉兴新工厂及新能源动力电池系统研发中心的落成仪式。伟巴斯特集团全球董事会主席英格曼博士在活动中表示，伟巴斯特将进一步推进“加强和参与”双重战略：一方面，将加强汽车天窗核心业务；另一方面，将在中国市场开拓全新电池业务领域，并为伟巴斯特全球最大的单一市场提供电动汽车解决方案。

自2019年秋季以来，伟巴斯特武汉新工厂便开始

了天窗、加热器和充电桩的生产。在嘉兴工厂，伟巴斯特除了生产天窗外，还同时建立了新能源动力电池系统研发中心。伟巴斯特去年为中国客户生产约650万套汽车天窗，以及加热器和充电桩产品。伟巴斯特嘉兴工厂是伟巴斯特在中国市场的第11个全资制造基地，年产能超过150万套汽车天窗。

伟巴斯特新能源动力电池系统研发中心拥有研发及测试、样件开发及设计的技术能力。（甘文）

耐世特先进技术中心开业

本报记者 林芸

1月9日，耐世特在华再落一子。其位于苏州的先进技术创新中心举行开业典礼，这不仅进一步加强了企业工程技术能力的全球化，同时也提升了本地技术支持，并能更好地把握亚太地区市场增长机遇。

据悉，该技术中心占地30000多平方米，自主拥有系统、完整的工程流程——从样件中心到测试实验室，从机械设计到软件开发、从测试跑道到全球贴近客户的制造工厂。技术中心将主要

为亚太地区客户服务，主要开发该地区客户所需要的管柱式电动助力转向系统（EPS），同时承担销售、采购、财务等亚太区总部管理职能。

耐世特是全球领先的一级汽车零部件生产商，产品涉及电动助力转向系统、转向管柱和中间轴、先进驾驶辅助系统以及自动驾驶技术等。耐世特汽车系统全球首席执行官赵桂斌表示，亚太技术中心的开业运营将进一步加强全球工程团队的实力，提升全球和本地的工程效率。

将投资539亿元 现代摩比斯发展未来技术

韩国最大的汽车零部件制造商现代摩比斯日前表示，其将在未来三年内投资9万亿韩元（约合人民币539亿元）发展自动驾驶和电动汽车技术。

现代摩比斯副总裁Ko Young-suk表示，公司计划斥资3万~5万亿韩元，提升电动汽车零部件生产能力；投资4万~5万亿韩元用于研发，促进公司未来增长；向初创公司投资1500亿韩元。

雄厚的现金储备是现代摩比斯全力发展自动驾驶和电动汽车技术的底气。2019

年初，现代摩比斯现金储备达到7.4万亿韩元。

近几年，现代摩比斯不断展示其在自动驾驶和电动汽车领域的发展决心。随着电动化市场增长，现代摩比斯在现代汽车集团中正在逐步发挥新能源核心零部件的中枢性作用。

Ko Young-suk指出，现代摩比斯将从绿色汽车和自动驾驶市场中获得巨大利益，2025年或将实现逾44万亿韩元销售额。并希望将现代和起亚之外的其他企业的销售额占比，由当前的10%提升至40%。（王文）