

从关键词变化， 看新能源汽车政策侧重点

日前发布的2021年政府工作报告中，有一点引人注目：在连续7年被写入政府工作报告后，“新能源汽车”一词今年未被单独提及，但与新能

源汽车相关的停车场、充电桩、换电站、动力电池回收等关键词均出现在报告中。这表明，政府在新能源汽车领域的侧重点已经开始变化。

“新能源汽车”首度缺席

“新能源汽车”一词首度在今年的政府工作报告中缺席。此前连续7年被写入政府工作报告的“新能源汽车”一词首度缺席，与新能源汽车有关的表述为“稳定增加汽车、家电等大宗消费，取消对二手车交易的不合理限制，增加停车场、充电桩、换电站等设施，加快建设动力电池回收利用体系”。

得益于国家补贴政策的推动，我国新能源汽车产业从2014年开始进入爆发期，那年也被称为“新能源汽车元年”。

其实，2017年，“新能源汽车”一词已经被“清洁能源汽车”取代，在“强化机动车尾气治理”一段中提到“鼓励使用清洁能源汽车”。

2018年，政府工作报告中再次使用“新能源汽车”一词，提出推动新能源汽车产业发展，延长新能源汽车车辆购置税优惠政策实施期限，扩大新能源汽车等领域的开放。

2019年，政府提出“稳定汽车消费，继续执行新能源汽车购置优惠政策”；2020

年提出“加强新型基础设施建设，发展新一代信息网络，拓展5G应用，建设充电桩，推广新能源汽车”。

记者梳理后发现，政府在新能源汽车领域的侧重点，已逐渐从对新能源汽车的引导转向聚焦汽车后市场、使用环境以及基础设施建设，为消费者使用新能源汽车创造良好的环境，以加速新能源汽车的普及和推广。

“从此次政府工作报告来看，汽车行业进入平稳发展期，汽车消费是政策支持的重点，新能源汽车的发展进入市场化轨道，新能源汽车没有被专门提及，这也是很好的事情。”全国乘用车联合会秘书长崔东树撰文表示，2020年新冠肺炎疫情影响下的汽车市场总体下滑2%，呈现卡车销量暴增近20%、乘用车销量负增长7%的分化局面。2020年的消费短板问题明显，很多促进汽车消费的短期措施很好，但缺乏稳定性和连续性，因此稳定汽车消费仍需要国家和地方各级政府共同促进。

“氢能”出现，助推碳中和

值得注意的是，2019年的政府工作报告中提到“推动充电、加氢等设施”，“氢能”首次被写入政府工作报告，但去年和今年的政府工作报告均未提及。有汽车行业的专家告诉记者，“氢燃料电池汽车还在量产的前夜。”“燃料电池在乘用车上的渗透率比较低，在该领域仍需要较长时间的布局，制约氢燃料电池汽车的主要因素是成本，而不是技术本身。此外，在供应链和商业化方面，氢燃料电池汽车还有很长的路要走。”

为实现2030年碳达峰及2060年碳中和的目标，保障国家能源

安全，多位两会代表委员提出关于加快氢燃料电池汽车发展的建议。全国人大代表，上汽集团党委书记、董事长陈虹建议从国家层面制订我国的氢能战略发展路线图，明确阶段性目标和分步实施的重点。全国人大代表、长城汽车总裁王凤英建议，制订氢能的国家级顶层设计，完善标准法规；引导加大氢燃料电池基础科研投入，突破核心材料和关键部件的技术瓶颈；加快强燃料电池汽车产业化速度，鼓励利用多种手段降低推广成本；加强优质资源协同，优化产业发展环境。

“新基建”成新热词

新能源汽车产业稳步向前发展，但充电的便利性不足以及基础配套设施的不完善等问题日益凸显，充电桩数量不足等成为掣肘。

公安部发布的统计数据 displays，截至2020年年底，全国新能源汽车保有量达492万辆，占汽车总量的1.75%。其中，纯电动汽车保有量达400万辆。中国电动汽车充电基础设施促进联盟的数据显示，截至2020年12月底，全国充电基础设施数量累计达到168.1万台。其中，公共充电桩数量为80.7万台，私人充电桩

(随车配建充电设施)数量为87.4万台，车桩比例约为3:1。

对此，全国人大代表，广汽集团党委书记、董事长曾庆洪建议，一方面要加强配套基础设施建设，同时在符合条件的城市加油站、停车场配建普通充电桩，在一二线城市边缘、城乡结合部新建或配建大功率快充站(如180kW)；另一方面要加快技术革新，发展大功率快速充电技术。

全国人大代表，小康股份创始人、董事长张兴海表示，要鼓励支持农村汽车电动化，让

农村用户买得起、用得起电动汽车，并在有条件的乡村加快推进充电桩等设施的建设。

此外，全国人大代表、国网湖北省电力有限公司董事长肖黎春建议，从推动公共充电设施有序发展、支持高速公路充电站建设和运营、推动住宅小区充电桩“统建统管”等方面支持充电设施建设和运营。

川财证券指出，新能源汽车的渗透率明显提速，在充电桩建设数量、选址优化、充电功率等方面获得提升后，将促进新能源汽车行业快速向好发展。

值得一提的是，换电站作为新基建的重要组成部分，继去年首次被写入政府工作报告后，今年的政府工作报告中再次提到“换电站”。崔东树表示，“此次把换电站列入政府工作报告，对推动出租车换电的发展有很好的促进意义。但我觉得私人领域仍是慢充为主、快充为辅的方向，这样对电网的未来可持续发展和降低居民用车成本有巨大的推动意义。”在利好政策的支持下，2020年以来，换电模式快速发展，多家企业发力换电模式。目前，国内提供换电服务的车企包括蔚来汽车、北汽新能源、长安新能源和吉利汽车。其中，蔚来直接面向私人客户，后三家主要面向出租

车以及网约车客户，并未大范围铺开至社会车辆。值得注意的是，高昂的建设及运营成本、盈利艰难、电池技术标准不统一等成为横亘在换电模式大规模普及上的难题。

换电模式在今年两会的提案及议案中也被频频提及。陈虹希望国家同时鼓励非快换式和快换式“车电分离”模式的推广和应用，建议国家相关部门协同研究，针对“车电分离”模式全面梳理和出台完善的管理政策。

全国政协委员、网易公司首席执行官丁磊建议，将换电站作为新基建的重点，构建“车电分离”换电服务网络，“即换即用、即换即走”，有效解决续航里程有限的痛点，以此拉动新能源汽车的消费需求。

根据测算，在慢充模式下，电动汽车一般需要6至8小时才能充满电，没有私人充电桩的车主很难保证慢充频次；而频繁快充不利于延长电池的使用寿命。相较于简单地充电，换电模式可以提高电池的安全性，降低用户的里程忧虑，改善电动车用户的体验。此外，“车电分离”模式能够降低车辆购置成本，消除用户对二手电动车残值以及电池寿命的担忧。预计2021年将有更多车企布局换电模式。

(本文转自《21世纪经济报道》，作者：宋豆豆)