

2020两会车企代表、委员关心啥?

智能网联、降税减负、刺激消费……

作为“两会”的常议话题,新能源和汽车产业发展一直受到广泛关注,今年全国两会期间,汽车行业中的领军人物纷纷建言献策,提交了相关议案和建议,其中推进新能源汽车产业发展、加速相关配套设施建设仍是主要方向。与此同时,促进汽车消费、加快智能网联汽车发展等也上升为热点议题。

■新快报记者 张磊

1 聚焦智能网联化,加快充电设施普及

5月22日,2020年政府工作报告明确提出,实施扩大内需战略,推动经济发展方式加快转变。其中,要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,激发新消费需求、助力产业升级。

当前,全球汽车产业生态正加快重塑,智能化将成为未来汽车发展的重要方向。2019年国务院政府工作报告针对汽车行业提出了新的出行概念,首次提出“智能+”出行,进一步推动我国交通制造产业转型升级。继今年2月底发布《智能汽车创新发展战略》后,我国工信部于今年4月又发布了《2020年智能网联汽车标准化工作要点》,从通用类标准制定、测试评价类标准制定和急需关键标准制定等多个方面对今年智能网联汽车标准化工作的开展作出了指引,以营造良好的智能汽车发展环境,加速智能网联汽车技术应用和商业化进程。

部分代表的议案中也建议支持智能网联相关技术的进一步研发。其中奇瑞汽车党委书记、董事长尹同跃提出,要通过凝聚共识、经费投入和政策支持,支持国内企业掌握自主可控的智能网联汽车操作系

统。上汽集团党委书记、董事长陈虹则主要聚焦智能汽车的测试认证环节,他在议案中提出,建议在有条件的地区加快推进智能网联汽车发展,在部分管制区域、部分限定路段试点法律法规突破,满足智能网联汽车上路测试需要。

近期,新基建成为一个大热的话题。发展新能源汽车,关键的基础设施就是充电桩。数据显示,截至2020年4月,全国共计公共类充电桩54.7万台,私人类充电桩74.0万台。其中2019年新增充电桩44.2万台,成为充电桩普及最快一年。除了今年政府工作报告明确提出加速充电桩建设,部分代表委员也强调了充电设施在基础设施建设中的重要地位。

全国政协委员、国家电网公司企业管理协会秘书长全生明在全国两会期间提议,一是加快构建“有序慢充为主、公共快充为辅”的充电网络,二是在充电设施建设中,注重形成互动化、共享化的建设运营导向;而全国政协委员,北汽集团党委书记、董事长徐和谊也提出,汽车本身就有潜力成为推动智慧城市建设的新型基础设施,要通过革新顶层设计思路、引导跨界合作等方式推动汽车的变革。

2 加速新能源汽车推广,强化产业集群建设

当前,新能源汽车产业已进入发展快车道,越来越多的新能源品牌、车型涌入市场。同时,随着新能源汽车政策的退坡和多项改革,行业马太效应凸显,不少新人玩家徘徊在淘汰边缘,新能源厂商竞争也步入了下半场。

疫情、补贴退坡、外资挤压市场等多重因素冲击之下,今年本土新能源车企压力空前。中汽协数据显示,今年4月,新能源汽车产销分别为8.0万辆和7.2万辆,同比分别下降22.1%和26.5%;今年前4月,新能源汽车产销均为20.5万辆,同比分别下降44.8%和43.4%。

全国人大代表,江淮汽车高级工程师周福庚,聚焦新能源汽车加速发展带来多项建议。他建议,出台燃油车更换新能源汽车的置换补贴政策,给予适当资金支持,鼓励和引导传统燃油车用户置换为新能源汽车;同时针对新能源汽车厂商的税收减免政策,引导社会资源配置,降低新能源汽车制造成本,优化

新能源汽车市场供给。

作为汽车产销大省,坐拥粤港澳大湾区的广东在汽车产业集群发展中更具优势。全国人大代表、广汽集团董事长曾庆洪建议,应抓住粤港澳大湾区发展优势的机遇,从科学规划布局、加强新能源汽车配套建设等几个方面入手,构建粤港澳大湾区新能源汽车产业集群、做好零部件行业发展规划;加大技术投入,突破新能源汽车相关技术瓶颈;加强我国汽车产业协同,提高新能源汽车整体行业竞争力。

值得注意的是,插电式混合动力汽车(以下简称“插混汽车”)在很多地方遭到“冷遇”,在很多层面被拒绝于新能源汽车政策之外。对此,全国政协委员、海南省工商联主席、海马集团董事长景柱大力推广插混汽车,他在提案中提到,消除对插混汽车的认知误区,提议取消对插混汽车的政策歧视,在双积分政策、路权、准购权、政府用车采购等方面,给予插混汽车与纯电动汽车相同的待遇。

3 促进汽车消费,给限行限购“松绑减压”

2019年,中国头部汽车企业净利润几乎全线超两位数下滑,进入2020年一季度,受到疫情影响,中国汽车行业产销量更是出现断崖式下滑。中汽协数据显示,一季度中国汽车销量为367.2万辆,同比下降42.4%。

今年4月,汽车市场出现回暖趋势,汽车产销大幅度攀升。从具体因素来看,报复性消费和刺激政策激励是主要原因。兴业证券在研报中指出,目前已明确出台刺激政策的省市预计2020年新增销量78.5万辆,占2019年乘用车销量3.5%。

在进一步激活消费活力层面上,汽车行业税收制度是地方提振汽车消费主动性和积极性的主要障碍。对此,如何通过减税、补贴刺激汽车消费也成为了今年两会车企代表、委员们的热议话题。曾庆洪认为,我国汽车行业已经连续几年出现下滑,国家应该

相应减轻汽车消费总体税负,刺激消费。全国人大代表、长城汽车总裁王凤英和全国人大代表、吉利控股集团董事长李书福联合建议,应将车辆购置税由中央税改为中央地方共享税,中央和地方共享比例为各占50%。

对于身在限购城市的消费者来说,“一车难求”的情况非常普遍,因此放宽限行限购也是众多消费者的心声。对此,曾庆洪建议,应适当增加汽车限购地区的号牌配额、取消限购限行、放宽购车条件和牌照限制、减免路桥费、优化汽车消费补贴政策等,带动消费市场。

值得一提的是,关于取消汽车限行限购等话题也引发了网友讨论,微博“建议取消汽车限购限行”话题阅读量高达1.6亿。

两会车企代表、委员声音

(顺序不分先后)



●广汽集团董事长曾庆洪

构建粤港澳大湾区新能源汽车产业集群;适当增加汽车限购地区的号牌配额、取消限购限行、放宽购车条件和牌照限制。



●奇瑞汽车董事长尹同跃

支持国内企业掌握自主可控的智能网联汽车操作系统。



●上汽集团董事长陈虹

建议在有条件的地区加快推进智能网联汽车发展;建议将购买汽车纳入“公积金”可提取范围。



●吉利控股集团董事长李书福

建议将车辆购置税由中央税改为中央地方共享税,中央和地方共享比例为各占50%。



●海马集团董事长景柱

建议取消对插混汽车的政策歧视,在双积分政策、路权、准购权、政府用车采购等方面,给予插混汽车与纯电动汽车相同的待遇。