

武汉商报

2017/8/2 NO.1757 全国刊号:CN42-0020 邮发代号:37-56 每周三出版 编辑部电话:027-85773875



(B1-B4)

特别关注

交通部将建立网约车监控平台和行业黑名单

网约车新政实施一周年来,已有 133 个城市公布了落地细则,19 家网约车平台公司获得经营许可,发放了 10 万本网约车驾驶员证。交通运输部下一步将三个方面继续推进深化出租车改革,其中包括对仍存在的打车难、打车贵等问题组织第三方评估,建立全国网约车监控平台,会同有关部门研究理顺出租车价格形成机制,建立行业黑名单制度和市场退出的机制等。

2016 年 7 月 28 日,交通运输部等 7 个部门联合颁布《网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法》。交通运输部公布的数据显示,截至 2017 年 7 月 26 日,除直辖市外,河南、广东、江苏等 24 个省(份)发布了网约车实施意见;北京、上海、天津等 133 个城市已公布出租汽车改革落地实施细则,还有 86 个城市已经或正在公开征求意见。已正式发布实施细则或已公开征求意见的城市,其涵盖的新业态市场份额已超过 95%。

交通运输部新闻发言人吴春耕介绍:由于各个城市大小、人口的规模、地理的禀赋、经济发展阶段等方面的差异性存在,目前新业态

在各个城市中的市场规模和发展的程度不尽统一,各个地方都在根据党委政府的统一领导,结合各个城市的实际情况,因地制宜、因材施教,从规范管理、稳定市场、公平秩序、满足群众需求等多种因素综合考虑,正在积极稳妥制定一些本地的实施细则,平稳有序地推进深化出租车改革。”

在网约车改革推进的同时,有群众反映部分城市由于涉及到不合规车辆和人员减少,又回到了以前打车难、打车贵的状态。对此,吴春耕回应称,将组织开展改革政策落地的实施第三方评估,加强对改革政策落地过程中出现的一些问题,比如说打车难等的研判,来确保改革有效落地、平稳推进、取得实效。

同时,交通部将创新出租车监管的方式和手段,特别是充分利用信息化的手段和信息化平台,加强巡游车的事中、事后监管,优化服务,进一步建设完善全国网约车监管信息的监控平台,为行业的服务监管提供信息化的手段,同时还将会同工信部、公安部等相关部门研究建立联合监管的工作机制,形成监管的合力。



此外,将提升行业服务质量,特别是要进一步健全完善相关配套的措施与政策,会同有关部门研究理顺出租车价格形成机制,修订出租车服务质量、信誉考核办法、发挥社会信用

体系的制衡监管作用,制定对严重违法失信网约车经营者和驾驶员的实施联合惩戒的备忘录,建立行业黑名单制度和市场退出的机制。”吴春耕称。

市场观潮

2020 年后新能源车售价上涨吗?

中国新能源汽车市场已成为全球第一大市场,其快速增长的背后,一方面是国家政策的导向作用,另一方面则是汽车产业变革推动了新能源汽车的发展。

不过,在核心技术领域中国新能源汽车仍需提升,目前仍处于培育期。“快速发展期应该说是以市场为主导,预计 2020 年传统汽车将呈下行趋势,纯电动汽车市场将会提速,2030 年以后燃料电池汽车也会形成一定规模,有可能纯粹的内燃机汽车就没有了,至少是混合动力。”国家新能源汽车技术创新工程专家组组长王秉刚在 2017 中国清洁能源汽车高峰论坛上表示,2016 年全球销售一万辆以上的新能源汽车企业 17 家,中国占了 9 家。

“在新能源市场方面,目前中国的新能源市场受政策驱动明显,销量主要集中在限行限购城市。2020 年后,市场将进入相对自由竞争的状态,产品形态特别是纯电动车也将从目前基于传统平台改造的车型向基于纯电动专用平台而开发的新能源专属产品转变。”长安汽

车副总裁李伟表示,2020 年中国新能源乘用车的销量或将达到 140 万辆,2025 年新能源乘用车的销量或将达到 450 万辆。

补贴政策下,北汽、比亚迪等国内多家车企在新能源汽车方面快速发展并取得了一席之地。比如,北汽集团在纯电动汽车领域位列第一,而比亚迪在混合动力汽车方面领先于其他车企。此外,油耗限制迫使外资车企开始加快布局新能源汽车。

今年 6 月 13 日,国务院法制办发布了《乘用车企业平均燃料消耗量与新能源汽车积分并行管理办法(征求意见稿)》,提出将企业平均燃料消耗量(CAFC)和新能源汽车积分(NEV)进行“并行”管理的机制,即双积分制度,拟对中国传统能源乘用车年度生产或者进口量大于 5 万辆的乘用车企业,设定新能源汽车积分比例要求。

2018-2020 年度,乘用车企业的新能源汽车积分比例要求分别为 8%、10%、12%。如果对积分不达标又未抵偿负积分,车企将面临被暂

停申报汽车目录、停止部分传统汽车车型生产或进口的处罚。目前,很多外资车企已经公布了新能源汽车发展规划。

在王秉刚看来,发展混合动力汽车是车企降低油耗的一大举措。“国家制定了平均油耗的目标,有双积分的办法,这就推动企业必须去降低油耗,而降低油耗最有效的措施就是发展混合动力,我们预测到 2030 年 25% 的车子都是混合动力,我觉得这个比例还会多。”

另一方面,汽车产业变革推动了新能源汽车的发展。“新能源汽车相对传统汽车有着更强烈的智能化、互联网化等需求,而在新能源智能化、互联网的大潮冲击下,各路跨界企业纷纷涌入汽车行业,瞄准智能电动汽车,冲击传统车企。”李伟说,共享汽车发展也促进了新能源汽车的发展。据交通运输部统计,目前全国共有 6301 家汽车租赁业户,租赁车辆约 20 万辆,汽车分时租赁企业 40 余家,车辆总数超过 4 万辆,其中新能源车占到 95% 以上。

不过,目前中国新能源汽车在电池、电机、

电控(三电)等核心技术的发展仍需提升。而随着政策补贴的退坡,降低成本是国内新能源车企面临的一大挑战。中国新能源汽车如果想要在市场上占据先机,必须要降低成本。目前新能源汽车的成本要比传统车高很多,除了直接的电池成本、供应链成本之外,产品的准入、标准的更新、补贴方式的改变,也屡次提高了原本就比传统车高得多的成本。

但即便补贴政策退坡,新能源汽车的价格也不会随之大幅上涨。李伟认为:“从新能源汽车成本补贴的角度来看,整车成本构成中新能源系成本占比高达 60%,但补贴政策的快速退坡远快于电池系统的降本,这就给企业带来了经营压力。特别是 2020 年后,可能的无补贴时代对新能源系统的降本会提出更大的挑战。即使如此,由于受政策市场培育的消费惯性将会持续到 2020 年后,所以即使在无补贴的情况下,新能源汽车价格仍将维持不变。我们不可能跟消费者说因为国家不补贴了,我们的价格要上升。” (武子晔)