

动态调整补贴倒逼新能源汽车创新

如果长期执行普惠新能源汽车的补贴政策,极易使企业患上政策依赖症、软骨病,缺乏技术开发和产品升级的动力和压力,还极易导致行业低水平重复建设。新能源汽车能否跑得远、跑得稳,关键还是要看企业的研发创新能力和市场的接受度。只有根据市场变化,使补贴金额与产品技术水平、产品质量挂钩,强化补贴政策对促进技术进步的正向激励作用,才有可能使具有实力的企业和优势产品脱颖而出

经历了4个月的过渡期之后,新能源车补贴新政近日正式实施。按照新的政策,进入补贴目录的车型,在续航里程、百公里能耗,以及各方面综合指标上,都提出了更高更严的要求。无疑,此次新能源汽车补贴政策的“动态调整”对于倒逼企业提高技术创新能力,推出更具市场竞争力的产品有着积极意义。

我国是最早启动新能源汽车发展战略和财政补贴,以发展新能源汽车的国家之一。从2009年开始新能源汽车示范推广以来,财政部门会同有关部门不断创新思路,完善政策,出台了财政补贴、税收、基础设施奖励、政府采购等多项支持政策,涵盖了研发、生产、消费、运行等各个环节,形成了一整套支持新能源汽车产业发展的政策体系。在这一政策体



系的引导和支撑下,我国已经成为全球最大的新能源汽车生产和消费国,在新能源汽车产业已形成了一定领先优势。

不过,财政补贴政策的实施也带来了一些新问题。一方面,随着新能源汽车产销基数增大,中央和地方财政负担越来越重。统计显示,截止到2017年底,国家和地方财政补贴已超过千亿元。另一方面,部分企业对补贴政策过度依赖,产品创新乏力。有少数企业通过发布虚假推广数量信

息等手段骗取财政补贴,对新能源汽车行业造成了恶劣影响。

应该说,财政的普惠政策对于早期培育新能源汽车市场是行之有效的,也是国际通行做法。当前,主要发达国家都已将新能源汽车上升到国家战略的高度,分别从财政补贴、税收优惠等方面,在企业技术研发、产品销售以及消费者使用等环节制定了相应扶持措施。比如,美国政府就制定了对包括特斯拉在内的整

车企业和先进动力电池及材料制造商财政补贴和税收优惠政策,德国政府承诺提供12亿欧元的补贴资金以促进新能源汽车发展。

问题在于,技术创新仍是我国新能源汽车企业的短板,尤其是动力电池至今未取得革命性突破,制约着新能源汽车发展壮大。如果长期执行普惠新能源汽车的补贴政策,极易使企业患上政策依赖症、软骨病,缺乏技术开发和产品升级的动力和压力,还极易导致

行业低水平重复建设,形成产能过剩。

由于汽车产业规模大,对地方经济、税收以及就业的带动能力强,此前多年,一些地方无论是否具有资源禀赋和产业基础,都在千方百计抢抓新能源汽车“风口”,快马加鞭上项目。根据国家关于新能源汽车产业发展规划,到2020年,国内新能源车年产销将达200万辆。然而,中国流通协会的数据却显示,仅2015年至2017年6月底,国内已落地的新能源整车项目就超过了200个,相关投资额达1万亿元以上,各类车企已经公开的新能源汽车产能规划则超过2000万辆。这组数字引发了人们对新能源汽车产业“会不会像光伏产业一样过剩”的担忧,的确需要警惕。

新能源汽车能否跑得远、跑得稳,关键还是要看企业的研发创新能力和市场的接受度,核心是供给侧能否为消费者推出物美价廉的产品和超预期的服务。因此,只有根据市场变化,通过提高推荐车型目录技术门槛,建立目录动态调整机制,使补贴金额与产品技术水平、产品质量挂钩,强化补贴政策对促进技术进步的正向激励作用,才有可能优胜劣汰,使具有实力的企业和优势产品脱颖而出,真正为企业和产业高质量发展赋能。

(来源:经济日报)

我国油气管道建设将量质齐升

6月12日,“2018中国国际管道大会”在廊坊开幕。来自中国、美国、德国、法国、澳大利亚、荷兰等26个国家和地区的340余家企业齐聚一堂,展示尖端技术和最新产品,研讨行业发展,深化合作交流。与会专家表示,未来几年,我国油气管道发展将迎来量质齐升的局面。

我国能源结构存在富煤贫油少气的特点,油气资源的对外依存度一直处于高位。随着生活水平的提高、汽车的普及,特别是环境压力,使得油气在我国一次能源中的比例持续攀升。

从一组数据可以看出变化。2017年,我国人均能源消费量从2012年的2.98吨标准煤增长到3.23吨。其中,煤炭从3.05吨降低到2.77吨,石油从0.35吨增长到0.43吨,天然气则从110.8立方米猛增到169.7立方米。

伴随油气需求的增长,作为油气的重要运输方式,管道的作用越来越突出。国家能源局原副局长张玉清表示,近年来,我国油气管道事业实现了飞速发展,我国长输油气管道总里程已超过12万公里,西北、东北、西南、海上四大油气进口战略通道不断完善,陆上管道输油和输气能力分别达到6000万吨和650亿立方米。



虽然有了长足进步,但与国际领先水平相比,我国油气管道发展依然滞后,不能完全满足当前经济社会发展对油气特别是天然气的需求。

“目前,我国正在加快油气主干管网、区域性支线管网和配气管网建设,完善LNG接收站布局和配套外输管道,推进国内油气管网互联互通。”中国石油管道局工程有限公司总经理孙全军表示,预

计“十三五”到“十四五”期间,中国油气管网主干道总投资将达到16000亿元,新建10多万公里管道。同时,随着“互联网+”与油气储运建设行业的深度融合,建设智能管道和智慧管网,实现全数字化移交、全智能化运营、全生命周期管理,正在成为行业发展的新目标,中国油气储运设施建设从数量到质量都将实现飞跃。

从数量上来看,2015年我

国原油管道、成品油管道、天然气管道里程分别为2.7万公里、2.1万公里、6.4万公里。按照规划,到2020年3种管道里程将分别达到3.2万公里、3.3万公里、10.4万公里。到2025年,全国油气管网规模将达到24万公里,网络覆盖进一步扩大,结构更加优化,储运能力大幅提升。

从质量上来看,智能管道、智慧管网建设也正迈出新

的步伐。“当前,新一轮科技和产业革命正在孕育,全球管道行业数字化、智能化深入发展,新的增长动能不断积聚。”中国石油管道公司副总经理王惠智说,油气行业正逢结构调整和转型升级的关键期,发展环境日趋复杂,市场竞争日趋激烈,打造面向未来的智能化管道和智慧管网、构建油气长输管道安全长效机制正当其时。

目前,在我国12万公里的油气管网中,有近10万公里是由中国石油管道局工程有限公司参与建设的。公司副总经理薛枫表示,近5年来,公司共投入科研经费5.2亿元,开展课题研究339项,获得授权专利525项,获国家科技进步一等奖、技术发明二等奖等省部级以上奖励26项,在多个方面形成了系列自主创新成果,全部实现工业应用,增强了核心竞争力。

2017年,中国石油首次提出建设“智能化管道”的理念。“信息技术的迅猛发展,为管道行业技术实现智能化奠定了基础,特别是‘智慧管网’理念的提出,更为管道建设行业的技术进步指明了方向。”薛枫表示,未来公司将应用“端+云+大数据+物联网”信息技术,全面打造覆盖全国的“智慧管网”。

(来源:经济日报)