计划时间已过半 任务实现仅一成

新能源汽车推广卡在哪儿了

本报记者 杨忠阳 黄 鑫

热点透视

工信部日前公布数据，从2013年1月至2014年9月底，39个推广应用城市（群）累计推广新能源汽车3.86万辆。而按照申报计划，2013年至2015年这些推广城市应累计推广新能源汽车33.6万辆，仅实现推广任务一成。时间已过大半，进展为何如此缓慢？

“国内充电基础设施建设不能满足需要，消费者停车难、充电难的问题尚未有效解决，这是主要原因。”科技部863计划电动汽车重大科技专项特聘专家王秉刚告诉《经济日报》记者，目前我国仅建成600座充换电站、2.6万个充电桩，其便利性远远不能满足消费者的日常使用需要。当前，地方充电基础设施投资与建设过于依赖电网，国家虽已提出鼓励社会资本进入充电基础设施建设与服务领域，但具体进入办法还未落实。

“可供市场选择的新能源汽车产品数量和种类还不够丰富，不能满足市场运营的需求，也是导致推广慢的一大原因。”王秉刚说。

从新能源汽车的产销量看，今年比去年提升速度明显。去年1月至今年9月底的3.86万辆新能源汽车中，今年1至9月占了2.05万辆，其中，9月单月产量突破1万辆。工信部运行监测协调局局长郑立新表示，目前各地发展新能源汽车积极性很高，工信部将继续推广节能与新能源汽车示范试点。

企业的反映也佐证了这一点。各大车企纷纷加快新能源汽车的推广速度，11月14日，北汽新能源汽车股份有限公司EV200电动车北京大兴采育工厂批量下线；10月，深圳比亚迪戴姆勒新技术公司举行了腾势纯电动汽车上市会，沃尔沃汽车集团发布了专为中国市场打造的S60L插电式混合动力汽车。

但要实现剩下的88.5%指标，依然困难重重。首先，已上市的新能源汽车普遍价格过高。以腾势时尚版为例，其厂家指导价格为36.9万元，北京消费者在享受11.4万元补贴后，到手实际价格为25.5万元。“同样价格，消费者完全可以购买到更好的传统燃油汽车。”中国汽车工业协会顾问杜芳慈说。

其次是地方保护带来的推广差异。江淮乘用车营销公司副总经理张金汉说，假如推广新能源汽车的88个城市有“88个政策”，对新能源汽车发展的阻碍就很大。

“部分城市仍在观望，没有出台相应的推广政策和办法，也是不可忽视的原因。”王秉刚说，有些城市申请时非常积极，但到具体实施阶段却不给力。

11月8日拍摄的“长江”牌纯电动中巴车。当日，云南五龙汽车有限公司生产的首批“长江”牌电动汽车在云南省昆明市高新区正式下线。这是云南第一批本土制造的新能源整车电动车，也是具有自主品牌的新能源车。 新华社记者 蔺以光摄

此外，还有充电站瓶颈所面临的资金和盈利问题。对此，赛迪顾问汽车产业研究中心研究总监吴辉建议，前期政府仍需主导，并多采用租赁、后期收费等多种商业模式，引导民资进入。

“发展新能源汽车产业是一场输不起的战役。”中国汽车工程学会理事长付于武忧心忡忡地说，当前，我国新能源汽车产业正处入产业导入期，今年中国政府包括地方政府叠加式政策陆续出台，给产业注入了新的活力，但也应该看到，我国离世界新能源汽车的先进水平确实还有很大差距。

如何开辟我国新能源汽车市场化快速通道？付于武认为，这需要通过新能源汽车技术与产业发展的协同创新，以及与基础设施建设实现均衡、同步发展。在政策层面，应强化顶层设计，促进构建和完善协调共享的体制机制，凝聚协同创新的主攻方向，为企业在技术合作等方面做好服务，真正形成社会化的运行模式。在产业化领域，整车和零部件企业要积极开发满足新能源汽车应用需求的产品类型和规模。在基础设施领域，应进一步完善新能源汽车体系，真正解决用户充电难的问题。

东风日产副总经理任勇则将电动汽车发展的博弈点归结为“便利”。他认为，电动汽车推广要从提高便利性本身出发，优化购买流程，加速充电设施建设。

链 接

中央财政奖励新能源汽车充电设施建设

本报北京11月25日讯 记者崔文苑报道：为加快新能源汽车充电设施建设，推进新能源汽车产业稳步发展，财政部、科技部、工业和信息化部、国家发展改革委今天联合发布关于新能源汽车充电设施建设奖励的通知。中央财政拟安排资金，对新能源汽车推广城市或城市群给予充电设施建设奖励。

通知显示，京津冀、“长三角”和“珠三角”等大气污染治理重点区域中的城市或城市群，2013年度新能源汽车推广数量不低于2500辆，2014年度不低于5000辆，2015年度不低于10000辆；其他地区的城市或城市群，2013年度推广数量不低于1500辆，2014年度不低于3000辆，2015年度不低于5000辆。推广数量以纯电动乘用车为标准计算。

根据通知，奖励对象总体包括经4部门批复备案的、成效突出且不存在地方保护的新能源汽车推广城市或城市群。中央财政对这些城市或城市群，根据新能源汽车推广数量分年度安排充电设施奖励资金。对符合国家技术标准且日加氢能力不少于200公斤的新建燃料电池汽车加氢站，每站奖励400万元；对服务于钛酸锂纯电动等建设成本较高的快速充电设施，适当提高补助标准。

据了解，奖励资金与各城市新能源汽车年度推广考核结果挂钩。4部委每年组织对新能源汽车推广城市或城市群进行综合考核，考核结果为优秀的，适当上浮奖励资金；考核结果较差的，相应扣减奖励资金。同时，奖励资金由地方政府统筹用于充电设施建设运营、改造升级、充换电服务网络运营监控系统建设等领域。

通知要求，地方政府要将中央财政奖励资金与地方投入统筹使用，结合本地新能源汽车推广应用情况研究制定具体落实办法；对快速充电等建设成本较高的设施适当加大奖励力度。此外，地方财政、科技、工业和信息化等部门须对本地申报材料的真实性、准确性负责，对弄虚作假、违规使用资金的城市或城市群，将追缴扣回奖励资金，取消该城市或城市群新能源汽车推广应用资格。

权威发布

国家发展改革委等7部门

发布物流业信用体系建设指导意见

本报北京11月25日讯 记者顾阳报道：国家发展改革委、交通运输部、商务部、国家铁路局、中国民用航空局、国家邮政局、国家标准委近日联合下发《关于我国物流业信用体系建设的指导意见》，旨在提高我国物流业的诚信意识和信用水平，规范市场竞争秩序，实现健康可持续发展。

《意见》指出，近些年我国物流业取得了长足发展，但组织化程度依然较低，市场主体“小、散、乱”现象较为突出，部分企业经营管理不规范，破坏了公平、公正的市场竞争秩序，社会对物流业诚信的认可度总体偏低。《意见》从加强物流信用服务机构培育和监管、推进信用记录建设和共享、构建守信激励和失信惩戒机制、加强企业诚信建设、推动行业诚信文化形成、开展专业物流领域信用建设试点等方面提出了具体要求。

国土资源部

发布节约集约模范县市创建新标准

本报北京11月25日讯 记者祝君壁从国土资源部获悉：新修订的《国土资源节约集约模范县（市）创建活动指标标准体系》近日已正式印发。与此前的标准相比，新标准更加科学、简明，更具可操作性，较全面地反映了国土资源部工作新定位和推进资源节约集约利用的总体要求和主要目标，将进一步发挥资源节约集约利用“风向标”、转变发展方式“导航仪”的作用。

据悉，新标准体系共设计了50项指标，包括土地、矿产、综合3类46项考核指标和4项“一票否决”指标。与第二届创建活动指标相比，删减了14项，新增了6项，重点调整完善了26项，并对各项指标的考核方式和权重做了调整优化。新标准体系以4项“一票否决”指标为先决条件，对耕地保护责任履行不到位，违法征地、用地或勘查开采矿产资源造成重大负面影响，违反中央改革的统一部署和前置条件“未批先试”，因土地违法严重被土地督察机构约谈、限期整改等情形，明确规定不得参评。

安监总局

建立健全职业卫生监管机构队伍

本报北京11月25日讯 记者王轶辰报道：为进一步加强职业卫生监管工作，国家安全生产监督管理总局今天下发通知，确保今年年底前市（地）、县（区）全部完成划转工作，尤其要指导市（地）、县（区）两级建立健全职业卫生监管机构和队伍。

通知强调，要认真贯彻落实国务院关于进一步转变政府职能的要求，逐步试点、推广政府购买职业卫生技术服务。各地区可以通过公开招标、竞争性谈判等方式，为企业特别是中小微型企业提供职业卫生检查和技术服务。通知明确提出，地方各级安全监管局要在摸清辖区内存在职业病危害企业基本情况的基础上，突出重点行业领域和职业病危害严重的用人单位，逐步推行职业卫生分类分级监管，突出执法重点，提高监管效能。

农业部等5部门提出

确保病死畜禽处理无害化

本报北京11月25日讯 记者乔金亮报道：农业部、国家发展改革委、公安部、财政部、中国保监会今天联合召开病死畜禽无害化处理机制电视电话会议。会议要求，各地区全力推进病死畜禽无害化处理机制建设，努力确保病死畜禽基本实现无害化处理，从根本上解决随意抛弃病死畜禽的问题。

农业部部长韩长赋表示，建立病死畜禽无害化处理机制，是推进生态文明建设的迫切需要。对生猪调出大县和年饲养量在5000万只以上的家禽养殖大县，原则上每个县都要建立专业无害化处理场。所有规模养殖场户，都要通过自建设施或委托处理纳入无害化处理体系。各地要立足本地实际，进一步细化实化政策措施，促进畜禽养殖业转型升级，不断提高标准化、规模化养殖水平。

11月25日拍摄的宜巴高速公路神农溪大桥。宜巴高速公路为沪蓉高速公路中的一段，全程共有138座桥梁，39座隧道，被誉为“桥隧博物馆”。

杨顺丕摄（新华社发）

核心部件及技术完成“国产化”向“自主化”转变

高铁列车将实现百分百“中国创造”

本报北京11月25日讯 记者齐慧报道：高铁列车最核心的部件——牵引电传动系统和网络控制系统已经实现了百分百的“中国创造”。11月25日，装载“中国创造”牵引电传动系统和网络控制系统的中国北车CRH5A型动车组进入“5000公里正线试验”的最后阶段。这是国内首列实现牵引电传动系统和网络控制系统完全自主创新的高速动车组，标志着中国高铁列车核心技术正完成由“国产化”向“自主化”的转变，中国高铁列车实现由“中国制造”向“中国创造”的跨越。

牵引电传动系统可谓“高铁之心”，宛若人的心脏，是列车的动力之源，决定高铁列车能否高性能高舒适地运行；网络控制系统则是“高铁之脑”，决定和指挥着列车的一举一动。因此，牵引电传动系统和网络控制系统是高铁列车最核心的部分，能否实现这两大核心技术的自主研发，是衡量高铁列车制造企业是否具备核心创造能力的根本性指标。

为突破高速动车组的核心技术，加大自主创新力度，原铁道部确立了“动车组关键技术自主创新深化研究项目”的重大课题。中国北车进行的CRH5A型动车组牵引电传动系统和网络控制系统的自主创新，就是这一课题的组成部分，旨在创造出具有中国血统的具有世界先进水平的牵引电传动系统和网络控制系统。

推进投资管理体制和管理能力现代化

——访国家发展和改革委员会投资研究所所长张长春

本报记者 顾 阳

权威访谈

国务院近日发布的《政府核准的投资项目目录（2014年本）》，被认为是“放权力度最大的一次”。新版投资目录在发挥市场在资源配置中决定作用的同时，也是对我国投资管理体制及能力的一次考验。《经济日报》记者就这项改革采访了国家发展改革委投资所所长张长春。

记者：新版投资目录比2004年第一版目录减少了76%的核准事项，您如何看待核准范围的大幅缩小？

张长春：两次大刀阔斧地推行简政放权，大幅缩小核准范围特别是取消核准事项，可以促使企业依法依规自主决策投资什么、投资多少、什么时候投资、在哪儿投资，真正实现谁投资、谁决策、谁收益、谁承担风险。将企业可以自主决策的事项归还企业，体现了使市场在资源配置中起决定性作用的要求。同时，新版投资目录对关系国家安全和生态安全、涉及重大生产力布局、战略性资源开发和重大公共利益的少数项目，从维护全局和长远利益角度，保留了必要的政府核准程序，体现了更好发挥政府作用的要求。

记者：最大限度地取消、下放和转移投资核准权限后，个别地方会不会出现回避监管责任的现象，特别是对某些产能严重过剩行业？

张长春：此次将产能严重过剩行业改核准为属地备案后，这些行业的产能不会大幅增加。

针对地方政府核准权力增大后，可能出现地方发展影响全国一盘棋和宏观效益的情况，此前已明确要求地方政府必须按照国家制定的发展规划核准项目。新版目录发布时，国务院强调监管重心要与核准备案权限同步下移。考虑到基层政府监管能力不足的现状，避免个别地区可能通过下放核准权来回避监管责任、对审批权一放到底的情况出现，新版目录对部分监管工作较复杂的核准事项只下放到省级政府。为了强化自身监管，投资主管部门将依托投资项目网上核准系统的实时监管查询功能，对核准行为实施严格的内部监管和外部监督。

记者：新版投资目录大幅“瘦身”后，行政效能如何加快提升才能与之匹配？

张长春：新版目录将7项核准事项分散到行业部门，将不涉及其他省市、无需全国统筹安排或总量控制的项目，以及无需实行国家安全审查的外资项目共40项，下放到省级政府或地方政府核准。核准事项的横向分散和纵向下放，可以充分发挥行业部门的专业管理优势和地方政府在项目信息上的优势，缩短核准流程和核准周期，节省企业费用支出。

投资主管部门正在抓紧建立投资项目网上申报、核准、监管、查询系统，依托该系统，在不同部门、同一部门内部相关机构之间形成同时受理、并联审核、限时办结的工作机制。该系统的建立和运行，可以显著提高投资管理程序化、标准化、规范化水平。

记者：国家发展改革委有关负责人曾表示，未来政府核准的范围将会越来越小。您怎么看？

张长春：新版目录确定，跨境、跨界、跨河流、跨省、城市内部一定规模以上的基础设施项目由中央政府核准，这些项目或需要中央政府统一组织、协调，或涉及特殊资源利用、特殊安全等。对一个国家而言，中央政府在投资领域保留一定限度的管理手段，是中央与地方权责划分的体现。

从促进宏观经济平稳运行看，对一个处于复杂多变的外部环境中的体制转型大国而言，适度发挥投资核准手段对平抑总需求波动的功能，不失为一个现实选择。从这点上看，保留中央政府最低限度的核准事项，兼顾到了相关领域的改革进程，符合体制转轨实际。

本版编辑 徐 胥 王宝会