在8月21日举行的中国电动汽车百人会夏季论坛上，与会专家纵论行业发展——

新能源汽车如何安全前行

本报记者 杨忠阳

现场直击

截至今年7月底，我国新能源汽车保有量已达70多万辆。作为全球最大的新能源汽车市场，如何才能确保电动汽车安全运行？这既是当前社会关注的热点问题，也是产业发展面临的重大挑战。8月21日，围绕“安全保障 创新引领”主题，中国电动汽车百人会在河南郑州举办夏季论坛，与会代表进行了深入研讨。

事故呈现上升苗头

在国家财政补贴政策的大力扶持下，在地方不限行不限购等优惠政策的引导下，继去年出现爆发式增长之后，今年前7个月，我国新能源汽车生产21.5万辆，销售20.7万辆，比上年同期分别增长119.8%和122.8%，继续保持较好发展势头。

然而，随着保有量的增加，新能源汽车的安全问题也逐步显现。北汽集团董事长徐和谊在接受《经济日报》记者采访时表示，仅今年上半年，与新能源车相关起火事件就有11起，事故原因涉及材料、动力电池系统以及充电保护等各个方面。不但给事故车主造成了生命财产损失，而且加大了消费者对新能源汽车安全性的怀疑与担忧，影响了新能源汽车的推广。

来自工业和信息化部的数据显示，自2009年以来，我国新能源汽车共发生安全事故31例。尤其是电动客车，截至2015年底，事故率达到0.17‰，高出世界平均水平一倍多。“随着老旧车辆的增多，安全形势将更加严峻。”工信部装备工业司司长李东表示，前不久在与国家能源局联合举行的新能源汽车和充电设施的安全专项检查中，也发现部分企业在产品设计、质量控制、售后服务等方面还存隐患，有些地方的安全监控、管理制度还存在着漏洞。

“中国电动汽车发展趋势已经不可逆转，唯一对产业产生潜在影响的是安全。”中国电动汽车百人会执行副理事长欧阳明高说，安全是新能源汽车产业发展的首要目标和“命根子”，必须要警钟长鸣，高度重视。

技术创新是关键

提到电动汽车安全性问题，大多数人首先想到的是“电池技术不成熟”。但究竟怎么不成熟，为何存在安全隐患，以及如何应对并不清楚。欧阳明高就此表示，其实新能源汽车安全主要涉及电池、充电以及整车行业，这三者都需要技术进步来推动发展。

“安全技术是电动汽车性能大幅提升的技术瓶颈。要想实现性能大幅提升，高比能量电池是必然的趋势，再往上的瓶颈技术就是安全，这也正在成为新能源汽车领域国际技术竞争的焦点。”欧阳明高指出，随着动力电池比能量不断提高，电动汽车安全技术的门槛越来越高，本土企业要有危机感，加快技术研发。

郑州宇通客车股份有限公司董事长汤玉祥认为，电动客车必须从防水、防火、防触电、乘客逃生、事故处理等方面综合考虑，从研发制造、运输存储、维修保养、报废回收等全生命周期各个阶段着手，在电池安全、控制安全、高压安全、电磁兼容等方面开展技术攻关，全面提升安全技术水平。

科技部副部长阴和俊表示，新能源汽车安全是一项系统工程，涉及新能源汽车整车的安全、动力电池单体及系统的安全、充电基础设施安全等诸多环节，需整车与动力电池以及基础设施各方面共同努力，加强整个系统工程技术的完善与提升。

完善安全保障体系

新能源汽车的安全问题既重要又复杂。李东认为，当前要从准入、生产、销售和使用环节加强监管。一方面要建立完善标准体系。他透露，目前工信部已经组织制定了电动汽车远程监控标准，电动客车安全条件即将发布实施。电池管理系统技术条件、动力电池的编码、规格尺寸等标准正在编制、修订。另一方面要提高准入门槛。工信部已经组织修订了新能源汽车生产企业和产品准入规则，拟大幅度提高企业的研发能力和生产条件要求，提高性能和安全的要求。

“当前一定要在制定更加严格的安全标准，尤其是扩展电池系统热失控安全标准的同时，强化监控体系。”在欧阳明高看来，现在企业和示范运营城市大都有监控系统，但最主要的监控还是要靠厂家。他还建议强化充电基础设施安全管理，严控地下车库、高危场所充电设施建设与安全监管。

此外，有关专家还在论坛上呼吁改革检测体制和行业监管体系。“我们建议建立新能源汽车年检制度，传统车要年检，新能源车也需要年检。例如，车辆的防水、防尘性能，新车通常比较好，但老车就可能存在安全隐患。另外，车辆电池的寿命也需要定期检测，这非常重要。”欧阳明高说。

8月21日，在中国电动汽车百人会夏季论坛主会场，嘉宾正在作主旨演讲。 本报记者 杨忠阳摄

点评

缓解安全焦虑需理性应对

车 夫

“新能源汽车着一把火，就可能毁了一个行业，在网络时代这种心理传导完全可能发生。”这是北汽集团董事长徐和谊在夏季论坛上的发言。这话从一个侧面折射出人们对新能源汽车的安全焦虑。

在新能源汽车推广过程中，社会各界对其安全性的质疑始终不断。虽然这种安全焦虑只是心理层面的，但它实实在在地影响着消费者对新能源汽车的选择，制约着产业的发展。

正视和缓解这种焦虑，一方面需要我们时刻把安全放在产业发展的首位。作为企业，必须严抓质量环节，创新技术、加强生产监管；作为管理部门，要严格执法，加快标准制修订，坚决把不达标的产品清除出市场；作为消费者，要养成正确使用充电设施的习惯，尽可能减少各环节中存在的隐患。

另一方面，需要引导全社会理性看待目前已发生的安全事故。由于新能源汽车技术尚不成熟，市场考验也不充分，要保证不发生安全事故，短期内并不现实。事实上，即使历经百年锤炼，传统燃油汽车也难以做到百分之百安全。

目前新能源汽车的安全性之所以比燃油汽车更受关注，主要原因就在于新能源汽车是新生事物，公众认知度不高。一有风吹草动其“杀伤力”可能就会被放大，进而影响到产业发展。正因为如此，我们在应对安全事故的同时，更要未雨绸缪，尽量避免出现因一两次安全事故而伤害整个产业发展的问题。

声音

中国汽车技术研究中心
政策研究室主任
刘 斌

政府未来应该集中于统一市场，着力解决充电设施建设问题，包括支持研发、规范管理以及保障安全等。企业要按照要求研发、生产更多的车型，提高产品质量、降低生产成本。

北汽新能源公司
副总经理
张 勇

政府要鼓励技术的突破、创新，并提供一些融资扶持政策，还应保持政策的长期稳定。让汽车企业对行业的未来发展动向看得见、摸得着。这样企业才能对产品和产业投入有合理的预期。

中国泰坦能源技术集团
副总裁
陈 昊

对当前的新能源汽车市场来说，除了技术标准以外，整个行业的管理也应该受到重视。对企业而言应该从管理入手，把安全性设计、生产质量控制、运营服务过程中的每一个环节都做到极致。不忘初心，继续前进，践行工匠精神。

访谈

补贴退坡倒逼企业创新

——访中国电动汽车百人会理事长陈清泰

本报记者 杨忠阳

记者：当前新能源汽车产业发展现状如何？

陈清泰：多项数据显示，我国新能源汽车正从产业发展的导入期走向成长期。不过，这还是一个政策驱动的市场，不可持续性已经开始显现。从今年起，国家补贴政策开始退坡，但在购车、补贴逐步递减的同时，政府也开始在研发环节加大支持力度，集中资源支持在动力电池、核心零部件、电控技术、轻量化、智能化等方面突破技术瓶颈。因此，当前新能源汽车发展动力正处于由政策驱动向创新、政策双驱动的转型期。

记者：当前我国新能源汽车面临的主要挑战是什么？

陈清泰：一方面，政府补贴政策进入退坡通道。新能源汽车性价比提高的进程，能不能跟上政策退坡的进程，并在退坡的周期内逐渐走上主要依托市场自行发展的道路，已成为我国新能源汽车产业成败的关键。另一方面，国际汽车巨头开始在新能源汽车方面发力。中国肯定是他们的主要市场目标。能否使我国新能源汽车在开放条件下实现技术自立，并建立起较强的国际竞争力，这是政府和企业必须认真考虑的问题。

记者：如何才能更好地应对挑战？

陈清泰：迎接这两方面挑战的关键是进一步突破核心技术，实质性地提高我国新能源汽车的竞争力。目前新能源汽车技术与燃油车相比，性价比偏低。如果重要的核心技术没有进一步突破，新能源汽车将始终受到半途而废的威胁。作为企业必须审慎预估政策退坡之后与燃油车抗衡的情景，理性地配置研发和产能扩建的投入。

当前，我国电动汽车正在向成长期转型，这是一个重要的机会窗口。从全球看，电动汽车的技术路线还有选择的余地，核心技术尚待进一步突破，关键零部件的壁垒尚未形成，信息系统还在发展，品牌效应还未发力，商业模式正呈现多样化。可以说，几乎在产业链的各个环节都存在很大的创新空间。

由于相对较早地把新能源汽车发展上升到了国家战略，我国在新能源汽车领域已有较好的积累。再加上我们有全球最大的汽车市场做支撑，这就给我国在新能源汽车行业建立自主知识产权、培育自主品牌提供了难得的历史机遇，为形成具有全球竞争力的新能源汽车产业创造了条件。

新能源汽车和传统燃油车一样，竞争力的核心是聚集优秀人才，拥有强大的研发能力，掌握关键技术和建立良好的品牌效应。作为中国汽车企业，不能再走技术空心化的道路。在激烈的市场竞争中，真正能站住脚的将是那些具有创新能力、掌握核心技术、具有品牌效应的企业。

视点

提高技术门槛 完善补贴标准 健全监管体系

新能源汽车产业补贴政策需调整

本报记者 袁 勇

“近几年，财政补贴政策对培育新能源汽车市场产生了积极效果。但是在普惠性补贴政策下，部分企业患上政策依赖症，缺乏技术研发和产品升级的动力和压力，行业出现了低水平盲目扩张的现象，更有个别企业通过各种手段骗取财政补贴。

在中国电动汽车百人会夏季论坛上，多位与会者认为，针对新形势、新问题，要从满足产业发展壮大的需要出发，对财政补贴政策进行相应调整。

财政部经济建设司副司长宋秋玲表示，着眼于新能源汽车产业环境的变化，财政部近期将对补贴政策有所调整。

一是财政部将配合工信部在提高技术门槛的基础上提高财政补贴，宋秋玲称，强化补贴政策，对促进技术进步、支持规范守信的企业会起到正向激励作用。在保持2016年至2020年补贴方案总体稳定的前提下，相关政策将不断提高进入推荐车型目录的企业和产品的门槛，使技术先进、市场认可度高的产品能够获得财政补贴，相反就得不到补贴。

二是完善补贴标准。宋秋玲说：“补贴标准应在弥补成本差价和促进技术创新上实现基本平衡。目前，新能源汽车成本随着规模效应已逐渐下降，有必要根据产业发展、推广规模、成本变化等因素进一步完善补贴标准。”

三是健全监管体系。宋秋玲表示，目前对新能源汽车行业的监管还比较薄弱，日常监管还停留在组织大量的人力、物力现场检查阶段，与新能源汽车智能化、信息化、网联化的特点形成鲜明反差。有必要加快建立基于互联网的信息监管平台，应用物联网、大数据等信息技术手段动态掌握车辆的生产、销售、安全运行、充电设施的运营情况等。

四是建立市场化的发展机制。宋秋玲表示，这是国际通行做法，也是中长期的政策调整方向。相比直接的财政补贴，借助市场力量激励和倒逼企业把更多资源投入到产品的研发和创新上，可以避免部分企业对政策的过度依赖和骗补行为。

除了中央补贴政策之外，一些地方政府也在根据自身不同特点推行地方补贴政策。深圳市发展和改革委员会副主任蔡羽认为，国家统一补贴政策之外，地方政策也非常有必要存在。“比如在保持与国家补贴同步退坡的同时，深圳对电动公交车给予运营补贴，对出租车置换给予补贴，对私家车的充电环节给予适量补贴，这些都不是国家政策能包含的。”蔡羽认为，各地有着不同的经济发展特点，对于不同类型的车辆需求也不同，基于这种情况，不同的政策探索是地方政策的核心内容。

蔡羽还表示，财政补贴政策向市场化激励机制转变，其设计原则应该包括三方面：一是激励创新，二是能够通过市场来调节供求平衡，三是政策核心在于控制排放总量。

在当前世界各地的政策方案当中，美国“加州积分制”受到最多人的认可。“加州积分制”规定企业在加州销售的汽车中必须有一定比例的零排放和部分零排放车，按销售量进行积分，达不到规定积分数的企业要被罚款。中国工程院院士杨裕生认为，我国的积分制应该推动企业发展节油减排的低碳汽车，要将减少用电、减轻二氧化碳排放和积分挂钩，鼓励企业生产能效高且排放少的汽车。杨裕生表示，制定中国电动车的积分制应当注意这些问题，一是要将国家的利益放在第一位，兼顾企业利益；第二，要切实减轻国家财政负担，避免“穷补富”；第三，要防止骗补问题再发生；第四要集思广益，反复征求意见。

更多报道请关注
经济日报客户端
和中国经济网专题