

企业研发和产业化投入显著加强——

混动汽车发展有望迎来春天

经济日报·中国经济网记者 刘瑾

视点
中国新闻奖专栏

近日,在“2020中国汽车工程学会年会暨展览会”上,中国汽车工程学会发布了《节能与新能源汽车技术路线图2.0》(以下简称“2.0版路线图”)。

“预计到2035年,我国汽车年产销规模将有大幅度提升,安全、高效、便捷、经济、绿色成为人们出行需求升级的主要方向。届时,传统能源动力乘用车将全面转化为混合动力,新能源汽车将成为主流,销量占比达50%以上。”中国工程院院士、中国汽车工程学会理事长、清华大学教授李骏表示。

禁燃不设时间表

全国乘用车市场信息联席会秘书长崔东树认为,“2.0版路线图”立足于新一轮科技革命背景,提出面向2035年汽车产业发展愿景,制定具有科学性、前瞻性、引领性的技术发展路线,凝练近中期关键核心技术研发需求,确定近期优先行动项目,为我国汽车产业的持续、快速、健康发展提供技术指引,是行业技术发展的指南针。

“‘2.0版路线图’亮点很多,尤其是明确了未来市场销量4000万的预期,振奋行业信心。”崔东树专门指出,“2.0版路线图”不设“禁燃时间表”,提出2035年实现节能汽车与新能源汽车各占一半的目标,对节能车和新能源车发展有很好的指引作用。

“禁燃”在汽车行业是个热门词汇。为应对越发严苛的排放标准,欧洲多国制定了“禁燃时间表”,我国海南省也推出了2030年全面禁售燃油车的规定。燃油车真的要退出历史舞台了吗?

国家新能源汽车创新工程项目专家组组长王秉刚向记者介绍,鉴于我国的地域环境和能源结构等特殊国情,多元化的汽车技术和能源种类更为合适。因此,专家组一致认为,今后15年中国传统汽车要全面向混合动力车型转变。

正是综合了这样的考虑,在“2.0版路线图”中用“全面电驱动计划”代替“禁燃时间表”的思路,显然更加符合中国国情,也更有利于汽车行业当下的发展。

发展方向已明确

没有制定“禁燃时间表”,我国的传统车企就可以松一口气了吗?

其实不然。从“2.0版路线图”可以看出,到2035年,节能与新能源汽车将“平分秋色”。作为全球第一汽车产销大国,我国汽车碳排放占总体碳排放的8%左右,因而有效控制汽车碳排放至关重要。但是,在发展新能源汽车的同时,把燃油汽车转变为消费者更易接受的混合动力汽车,有

专家认为,鉴于我国地域环境和能源结构等特殊国情,多元化汽车技术和能源种类更为合适,今后15年中国传统汽车要全面向混合动力汽车转变。目前,各汽车企业对混合动力汽车的研发和产业化投入显著加强,产业化步伐不断加快。未来我国汽车产业将攻克产业技术瓶颈难题,补齐产业链短板,实现关键核心技术自主化水平显著提升。



10月31日,智能网联自动驾驶汽车停在上海汽车会展中心门前。当日,约30名受邀市民来到位于上海嘉定区的上海汽车会展中心参加滴智能网联汽车自动驾驶体验活动。

新华社记者 方喆摄

助于大幅降低汽车碳排放。

那么,什么是节能汽车?在“2.0版路线图”中,将插电式混合动力车(PHEV)和纯电动车(BEV)归类于新能源汽车,燃料电池车(FCEV)、增程式混合动力车(REEV)和普通混合动力车(HEV)则属于节能汽车范畴。

这就意味着,传统燃油车要全面向混合动力汽车转变。然而,我国很多车企在混合动力汽车方面缺乏足够的技术储备,要在不到15年时间内全面转型,无疑将面对较大挑战。

中国汽车工业协会总工程师、副秘书长叶盛基向记者表示,目前各家汽车企业对混合动力汽车的研发和产业化投入显著加强,产业化步伐不断加快。一汽、东风、上汽、长安、奇瑞、比亚迪等都已投入了大量资金和资源,混合动力汽车已完成样车开发,部分已经实现小批量上市。

“除了技术本身的问题,在我国,混合动力汽车由于处于发展初期,市场尚未形成,也没有形成产业化,所以整体价格偏高,普通消费者难以承受。”叶盛基预计,未来在政府的

大力支持下,混合动力汽车发展方向会更明朗。

构建自主产业链

“2.0版路线图”提出了汽车产品品质不断提升、核心环节安全可控、汽车产业可持续发展、新产业生态构建完成、汽车强国战略目标全面实现5个产业愿景。

在过去数十年间,因起步较晚,中国汽车市场一直处于大而弱的尴尬境地。为摆脱对核心技术的进口依赖,近年来多项相关政策齐出,以推动中国汽车产业创新发展。以宁德时代为代表的动力电池骨干企业走出国门,与跨国企业国际市场中相抗衡,就是中国新能源汽车产业经过十余年政策扶持的重要突破。

“经过多年发展,我国汽车产业硕果累累。”李骏表示,在看到成绩的同时也要看到我国汽车产业的基础依然是薄弱环节。首先,汽车研发用设计与模拟软件平台、车规级计算芯片等基础软件、器件短板尚未补齐;其次,高品质电工钢、非晶

合金铁芯等关键材料尚待突破;再次,基础工艺尚有缺陷,影响技术创新从研发到产业化的实施;最后,智能网联汽车操作系统等关键部件对进口的依赖仍然严重,难以达到产业化水平。

王秉刚也呼吁,要吸取内燃机产业的教训,加大电驱系统自主研发与产业发展,要重视关键材料、核心零部件/元器件与主控芯片及软件架构研发,形成自主、可控的产业链。

“‘2.0版路线图’充分考虑了制造业转型升级与汽车低碳化发展趋势。”崔东树表示,未来我国汽车产业将攻克产业技术瓶颈难题,补齐产业链短板,实现关键核心技术自主化水平显著提升,形成协同高效、安全可控的节能与新能源汽车产业链。

李骏表示,在“2.0版路线图”指导下,2035年我国将实现产业链完全自主可控,产业完成智能化转型,产业技术创新体系也将更为完整,创新能力大幅提升,从而形成有利于低碳化、信息化、智能化融合发展的政策体系,并构建综合性、立体化的人才体系。

出口货物因疫情不可抗力退运,免征相关税收——

进一步减轻外贸企业流动性压力

本报记者 曾金华

经国务院批准,财政部、海关总署、税务总局近日联合印发公告,发布了因新冠肺炎疫情不可抗力出口退运货物的税收规定。

根据公告,对自2020年1月1日至2020年12月31日申报出口,因新冠肺炎疫情不可抗力原因,自出口之日起1年内原状复运进境的货物,不征收进口关税和进口环节增值税、消费税;出口时已征收出口关税的,退还出口关税。

对符合上述规定的货物,已办理出口退税的,按现行规定补缴已退(免)增值税、消费税税款。

同时,公告也明确了税收规定实施中有关要求。自公告发布之日起,符合上述规定的退运货物申报进口时,企业向海关申请办理不征税手续的,应当事先取得主管税务机关出具的出口货物已补税(未退税)证明。

自2020年1月1日起至公告发布之日,符合规定的退运货物已征收的进口关税和进口环节增值税、消费税,依企业申请予以退还。其中,未申报抵扣进口环节

□ 当前,新冠肺炎疫情仍在全球扩散蔓延,国内经济持续回升基础尚不稳固,相关税收规定有利于缓解相关企业因疫情造成的困难。

□ 我国出台的一系列税收政策直达市场主体,有效减轻了外贸企业流动性压力,为企业提供了资金支持,有利于推动产业升级,为经济发展注入新活力。

增值税、消费税的,应当事先取得主管税务机关出具的(因新冠肺炎疫情不可抗力出口货物退运已征增值税、消费税未抵扣证明),向海关申请办理退还已征进口关税和进口环节增值税、消费税手续;已申报抵扣进口环节增值税、消费税的,仅向海关申请办理退还已征进口关税。

业内人士认为,当前新冠肺炎疫情仍在全球扩散蔓延,国内经济持续回升基础尚不稳固,相关税收规定有利于缓解相关企业因疫情造成的困难。

“由于疫情影响,一些出口订单受境外购买方影响无法执行合同,导致出口后退运

复进口。对以上货物复进口时免税并退还已征收的税收,有利于减轻企业的税收负担,保证商品不包含有相应的进口环节税收,有利于此类商品在国内销售时与国内商品公平竞争,为受疫情影响的外贸企业纾困,畅通供应链,促进国内循环。”北京国家会计学院财税政策与应用研究所所长李旭红表示。

新冠肺炎疫情在全球蔓延,给世界经济特别是国际贸易带来了巨大冲击。今年以来,我国出台提高1464项产品出口退税率等一系列税费优惠政策措施,减轻外贸企业负担,帮助外贸企业盘活资金,增

强发展信心和动能。同时,加快出口退税办理速度,有力支持稳住外贸基本盘。

政策和服务“组合拳”有效助力企业应对疫情冲击。在外贸大省浙江,横店得邦进出口有限公司今年业务逆势增长7%。该公司财务负责人张继标表示:“税务部门创新搭建‘退税之友’云服务平台,让税收服务在‘云端’跑起来、快起来,退税时间进一步缩短了三分之一左右,加快了资金周转,我们前10个月已累计收到退税2.4亿元,充分享受到税费优惠政策红利。”

统计显示,前三季度,全国出口企业购进货物服务金额同比增长4.8%,高于全部企业购进金额增速1.1个百分点。其中,三季度同比增长16.8%,比二季度增速提高3.3个百分点,增长态势持续向好。

“受新冠肺炎疫情影响,外贸企业受到了较大冲击,及时出台相关政策支持外贸企业十分必要。我国出台的一系列税收政策直达市场主体,有效减轻了外贸企业流动性压力,为企业提供了资金支持,有利于推动产业升级,为经济发展注入新活力。”李旭红说。

观点

□ 余颖

不吃子孙鱼
子孙有鱼吃

谈论野生动物保护,最出名的一句口号是“没有买卖,就没有杀害”,长江禁捕,同样需要建立起一条从餐桌到水里的监管全链条,从餐饮、销售的监管倒推至运输、捕捞环节,协同执法、重拳出击,才能取得实效。

扭转消费观念至关重要。“独钓寒江雪”曾是很多人向往的休闲方式,食用、购买长江野生江鲜以前也不违法,但现在必须通过广泛宣传,让消费者意识到这是国家禁止的行为,需要主动配合,自觉抵制。同时,消费者不仅要做到自己不买、不吃,还要积极劝导身边人,动员全社会力量共同抵制此类违法行为。否则,如果消费者还是追捧江鲜,市场供应减少反而会刺激不法分子铤而走险,继续捕捞以牟取暴利。

餐饮是水产品消费的末端环节,也是长江禁捕的牛鼻子。应严禁采购、销售和加工无法提供合法来源凭证的水产品,严禁餐饮单位尤其长江流域周边农家乐等经营“长江野生鱼”“长江野生江鲜”等相关菜品。一旦发现,依法依规从重查处,一定能起到震慑作用。

目前,市场上销售的野生水产品已经少之又少。在国家市场监管总局近日通报的典型案例中,80%以上的所谓“江鲜”“河鲜”都是人工养殖,有的甚至就是在菜市场购买的,却卖出了数倍、数十倍高价。

消费者对江鲜、河鲜的青睐,不仅成为商家非法赚取高额利润的借口,还容易演变成潜规则,购买、赠送、食用江鲜、河鲜被渲染成身份的象征,助长不良风气。毕竟,没有多少人舍得花自己的钱吃几百元一斤的鱼。各地市场监管部门、农业渔业部门、公安部门应形成联合执法力量,把禁渔变成日常抽查巡查的一部分,长期坚持不懈,才能确保10年不反弹。

长江禁捕与一般的野生动物保护不同,有很多渔民靠捕鱼为生。长江禁捕涉及渔民超过23万人。如果不能解决渔民上岸后的生计,他们可能偷偷重操旧业,也不利于渔区稳定。调查发现,渔业工作非常辛苦,渔民其实很愿意上岸,他们对长江也有感情,愿意为保护长江做贡献。因此,相关部门应发挥渔民熟悉长江的优势,加大社保兜底力度,为老年渔民解决后顾之忧;通过设立公益性岗位等方式,让就业困难的渔民有稳定收入;加强技能培训、岗位开拓,让年轻渔民转产就业。

长江10年禁捕是为全局计、为子孙谋的重要决策,事关长江生态安全。这项工作不仅需要政府部门大力推动,更需要全社会的共识、共谋、共同努力,真正做到“今天不吃子孙鱼,明天子孙有鱼吃”。

热搜

今冬冷空气较为频繁
北方或有大范围雨雪

本报记者 郭静原

近日,关于今年冬天会不会出现强冷空气的讨论引发了广泛关注。国家气候中心副主任贾小龙称,我国今冬总体冷空气比较频繁,势力偏强,北方可能出现大范围低温雨雪天气过程。

根据监测显示,目前赤道区域海气耦合状态有利于拉尼娜状态维持和发展,预计到今年冬季将形成一次拉尼娜事件,并持续到明年春季。

专家表示,在多数拉尼娜事件盛期的冬季,影响我国的冷空气活动要比往年更加频繁,我国大部地区特别是中东部地区冬季气温偏低的概率较高。

据贾小龙介绍,近日国家气候中心已经联合水利部信息中心组织召开了今冬明春全国气候趋势预测联合会商,主要结论显示,预计今年冬季影响我国的冷空气活动频繁,主要是西北路径,全国大部气温接近常年同期到偏低,需特别重视强冷空气可能出现大范围强低温雨雪过程。

“在这样的整体形势下,今年冬季,除了我国东北地区和东部沿海以及高原地区偏暖一点以外,其余大部地区的气温是正常到偏低的,降水总体上北多南少。”贾小龙表示,正是因为受到了拉尼娜的影响,我国南方水汽输送条件总体偏差、降水偏少。

专家指出,在全球气候变暖的趋势下,影响我国气候的要素关系非常复杂,拉尼娜只是影响我国冬季气候的重要因子之一。“我国冬季不光受到热带海洋的影响,同时有来自高纬地区的冷空气,中高纬地区大气环流的变化,包括海冰和积雪的变化同样会对中高纬度环流系统产生影响。因此,对冬季气候的预测应从多角度综合考量。”贾小龙说。

贾小龙提醒,今年冬季气候变化阶段性非常明显,尤其是气温变化。气候趋势会商结果还显示,在冬季前期,除内蒙古西部、西北地区东北部及华南部分地区气温偏低外,全国大部气温接近常年或略偏高。

专家表示,今年冬季冷空气活动频繁,气温波动大,需警惕给新冠肺炎疫情防控工作带来不利影响。

随着各地供暖季陆续开启,华北中南部雾霾天气又将袭来。今年冬天的大气环流情况和大气扩散条件怎么样?贾小龙分析称,预计冬季影响我国的西路冷空气偏强,明年春季中高纬度环流将转为纬向型,大气污染扩散气象条件将明显转差。此外,华南中东部、江南南部冬春季总体气温偏高、降水偏少,发生冬春连旱的可能性较大,需加强水资源调度管理和农田水利设施建设,提前做好抗旱准备工作。