

2023年新能源的演讲稿分钟 新能源汽车 补贴(模板5篇)

演讲稿要求内容充实，条理清楚，重点突出。在社会发展不断提速的今天，演讲稿在我们的视野里出现的频率越来越高。那么演讲稿该怎么写？想必这让大家都很苦恼吧。下面我给大家整理了一些演讲稿模板范文，希望能够帮助到大家。

新能源的演讲稿分钟篇一

如果聊到新能源车补贴，或许大多数人都知道是“国家+地方”都会给予消费者补贴，但具体国家和地方政府分别补多少？哪些新能源车型可以享受？下面是爱汇小编给大家整理的新能源汽车补贴，供大家阅读！

调整完善补贴标准

全面提高新能源汽车产品技术要求，结合产业发展和技术进步情况，从整车能耗、续航里程、电池性能、安全要求等方面提高财政补贴准入门槛；建立以提高动力电池技术水平为核心、以电池容量大小为主要测算依据的新能源客车补贴体系；细化新能源货车和专用车补贴方案，补贴标准按电池电量分档累退；设置中央和地方补贴上限，引导企业不断提高产业化水平、降低生产成本。

落实推广应用主体责任

地方政府是新能源汽车推广应用的主体，应结合本地实际，科学制定新能源汽车推广方案，加大对新能源汽车充电基础设施的支持力度，加快城市公交、出租、环卫等公共服务领域新能源汽车更新更换，强化财政资金管理，建立健全

地方监管平台，加强对企业监督检查。各有关企业要加大技术研发投入力度，提高产品性能水平，确保安全可靠，要建立企业监控平台，确保产品推广信息真实、准确、可查。工业和信息化部将建立国家新能源汽车监管平台，会同有关部门加强推广应用监督检查。

严厉打击骗补

对违规谋补骗补的企业，协助企业谋补骗补的政府机关及其工作人员，以及管理制度不健全、审核把关不严、核查工作组织不力、存在企业骗补行为的地区，有关部门将按照相关法律法规和规定予以处罚。

具体到补贴政策，通知明确了以下内容：

(一)提高推荐车型目录门槛并动态调整。主要包括：

6、新能源汽车产品纳入《目录》后销售推广方可申请补贴。一年内仍没有实际销售的车型，取消《目录》资格；非个人用户购买的新能源汽车申请补贴，累计行驶里程须达到3万公里（作业类专用车除外），补贴标准和技术要求按照车辆获得行驶证年度执行。

(二)调整新能源汽车补贴标准。

1、对新能源客车，以动力电池为补贴核心，以电池的生产成本和技术进步水平为核算依据，设定能耗水平、车辆续驶里程、电池/整车重量比重、电池性能水平等补贴准入门槛，并综合考虑电池容量大小、能量密度水平、充电倍率、节油率等因素确定车辆补贴标准。

2、分别设置中央和地方补贴上限，其中地方财政补贴（地方各级财政补贴总和）不得超过中央财政单车补贴额的50%。

(三)改进补贴资金拨付方式。

2、省级新能源汽车推广牵头部门会同相关部门，审核并重点抽查后，将申报材料报至工业和信息化部、财政部，并抄送科技部、发展改革委。

3、工业和信息化部会同有关部门对各地申请报告进行审核，并结合日常核查和重点抽查情况，向财政部出具核查报告。财政部根据核查报告按程序拨付补贴资金。

对新政，业内人士怎么看？

业内人士分析，此次新政对于新能源乘用车的补贴变化不大，仅按照补贴既定退坡机制下降20%。对于客车补贴退坡幅度较大，达到40%以上。

电池补贴的大幅度退坡远远高于市场之前的预计，且提出了更高的技术要求，这是由多种原因造成的，一方面受骗补影响，大量企业不思进取，只为补贴而研发；另一方面加速退坡有利于将补贴资源集中在那些重视技术研发，真正有市场竞争力的企业，也可以倒逼企业加大对电池技术特别是电池能量密度的研发，使这些企业在补贴减少甚至取消以后依旧能够生存发展壮大；最后，补贴退坡也是国家新能源汽车发展规划和汽车动力电池发展规划的必然要求。预计随着补贴退坡的加速，新能源汽车行业及汽车动力电池行业必将进行重新洗牌。

此外，随着国补对电池能量密度要求的提高，企业为了能拿到更多补贴，必将更多的采用能量密度更高的三元电池体系，由于国家在年底放开了对三元电池的限制，明年三元动力电池将迎来爆发，但是三元电池的安全性低于磷酸铁锂电池，未来三元电池能否经受住客车安全的考验，还有待观察。

2016年，广州新能源补贴标准按照国家和本市1:1的比例进行补助，国家和本市财政补助的总额不超过车辆销售价格的60%，该政策有效期至2016年12月31日。另外广州针对部分混合动力车型可以享受1万元节能补贴和节能车型的专属摇号。

在广州，纯电动车型按照续航里程的进行阶梯化地方补贴。购买进入广州新能源车型目录的纯电动车型，续航里程在100km-150km区间内，可以获得2.5万元的国家补贴与2.5万元的广州地方补贴，补贴总额为5万元；续航里程在150km-250km区间内，可以获得4.5万元的国家补贴与4.5万元的广州地方补贴，补贴总额为9万元；续航里程超过250km的可以获得5.5万元的国家补贴与5.5万元的广州地方补贴，补贴总额为11万元。

在新能源车推广一事上，广州一度被认为落后于北京、上海和深圳，广州用实际行动回击质疑。日前，广州市发改委公布一组数字：广州连续六年成为新能源车推广应用试点城市，共推广新能源车超过1.6万辆，超额完成任务；其中第二阶段(2013~2015年)，广州共安排补贴资金超过13亿元，推广应用新能源汽车14597辆，超额完成原定的1万辆任务。

广州已推广的1.6万辆新能源汽车中，公共服务领域新能源汽车占19%、私人消费占63.9%、企业通勤和租赁占17%。在充电基础设施建设方面，广州全市建成投入使用的换电站1个、交直流充电桩4022个。截至去年底，新能源汽车累计充电1550万度，行驶1.2亿公里。广州发改委介绍，13亿元补贴主要用于车辆购置补贴、充电基础设施建设、研发与产业化项目。

目前，广州按照地方与中央1:1的标准进行补贴，没有像其他城市一样，补贴退坡。以广汽传祺新能源汽车ga5rev为例，可同时享受国家3.15万元补贴和广州3.5万元地方补贴。这还不是最高，广州消费者购买家用新能源汽车最高可获得12万元补贴。

而在插电式混合动力车型方面，，购买进入广州新能源车型目录的插混车型，可以获得3万元的国家补贴与3万元的广州地方补贴，补贴总额为6万元。另外，在广州购买部分混合动力车型(如广汽丰田雷凌混动版)，也可以享受1万元的地方补贴，并能够参加单独摇号。

新能源的演讲稿分钟篇二

随着汽车工业的高速发展,全球汽车保有量的不断增加,汽车带来的能源短缺、环境污染等问题日益突出。而我国自1994年成为石油净进口国以来,石油进口量逐年增加。而国际贸易过程中存在很多不确定因素,直接导致油价波动,严重影响到我国的石油供给,威胁到我国的经济的发展。同时,汽车尾气也是造成大气污染的罪魁祸首。据联合国调查,世界上污染最严重的10个城市中,有7个在中国。在石油危机和环保的双重压力下,我国必须转变原有的能源消费结构,更合理有效地利用能源。因此,为汽车寻找新能源已经成为各国政府和汽车行业的头等大事。为了应对能源短缺和环保压力,从20世纪90年代以来,世界所有知名汽车公司投入巨资开始进行新型能源汽车实用车型的研制和开发。电动汽车、混合动力汽车性能的日益提高以及其成本不断降低,产业化程度逐步增加,其中混合动力汽车的市场份额逐渐增大,已成为终点发展的新型汽车。

新能源汽车是指采用非常规的车用燃料作为动力来源(或使用常规的车用燃料、采用新型车载动力装置),综合车辆的动力控制和驱动方面的先进技术,形成技术原理先进、具有新技术、新结构的汽车。新能源汽车可分为清洁燃料汽车、混合动力汽车和电动汽车三大类。清洁燃料汽车指使用非石油提炼的天然气、醇类燃料、醚类燃料、生物柴油、煤制油及氢气等作为直接燃料的汽车。清洁燃料汽车的特点是依然使用内燃机作为驱动装置,汽车在进行技术和结构改装后,

使用性能与普通汽、柴油车相当。使用清洁燃料可以减少对石油的消耗，降低空气污染，减少CO₂和有害颗粒物的排放。

混合动力汽车指装有2种动力源，采用复合方式驱动的汽车。车载动力源有多种：内燃机机组蓄电池、燃料电池、太阳能电池等。当前的混合动力汽车一般由内燃机和蓄电池共同驱动。混合动力汽车的特点是实现了内燃机与车载动力电源的有效互补。由于有发动机的辅助作用，现阶段蓄电池的性能水平已经可以满足使用要求。由于将刹车、减速时的能量损耗转化为电能，混合动力汽车能量利用率由传统汽车的50%~60%提高到90%左右，节油率可达20%~40%，尾气污染也减少近一半。

量显著减少，且有利于污染物的集中处理。

燃料电池汽车是指以氢气、甲醇等为燃料，通过化学反应产生电流，依靠电机驱动的汽车。燃料电池的种类有碱性燃料电池、质子交换膜燃料电池、磷酸型燃料电池、熔融碳酸盐燃料电池和固体氧化物燃料电池等。

新能源汽车的发展：

近2年来，在经济危机的严重影响下，全球汽车产业正处于不景气的整体环境中。但新能源汽车技术却呈现出突飞猛进的发展态势，各国政府和汽车公司均不约而同地把新能源汽车视为未来全球汽车产业竞争的制高点，制定了多项优惠政策，以推动新能源汽车技术的研发和应用。2017年首季举办的两个A级车展—北美车展和日内瓦车展，虽然参展商有所减少，但新能源汽车却强势不减。我国新能源汽车研发自2001年开始起步。2001年9月30日，科技部组织召开国家“863”计划电动汽车重大专项可行性研究论证会，这标志着对我国汽车产业发展具有重大战略意义的电动汽车专项正式启动。专项确立了“三纵三横”（燃料电池汽

车、混合动力汽车、纯电动汽车三种整车技术为“三纵”，多能源动力总成系统、驱动电机、动力电池三种关键技术为“三横”)的研发布局，采用总体组负责制，由整车企业牵头，关键零部件配合、产学研相结合，政策、法规、技术标准同步研究，基础设施协调发展的研发体制。随后的几年里，在各大汽车企业、科研机构及高校的共同努力下，新能源汽车发展迅猛。多项关键技术已接近和达到国际先进水平，制定了相关标准，同时国家也出台了一系列优惠激励政策以促进新能源汽车的发展。

新能源汽车发展中存在的问题：

尽管我国已将发展新能源汽车作为国家的重大战略，采取各项优惠措施，推动使新能源汽车技术不断突破、成本大幅度降低、技术设备商业化程度逐步提高、不断加大产业链的完善程度，但新能源汽车的研发是一项投入大、回收期长、社会公益性强的工作，况且存在不同的技术路线，在其推广试运行期间已出现诸多问题。国内汽车与发达国家的差距，在于核心技术的强弱。之前，燃油汽车制造的核心技术掌握在发达国家，而国内技术能力较弱，较难实现自主开发，曾一度处于跟随和徘徊状态。而新能源汽车使得各个国家都在加大投入并企图争夺主动权。参与新能源汽车的国际化竞争，国内汽车必须加快自主研发的投入，开发出核心技术才能占有一席之地。

《新能源汽车展望》全文内容当前网页未完全显示，剩余内容请访问下一页查看。

新能源的演讲稿分钟篇三

环境和资源问题，在当今世界各国得到越来越多的重视，各国积极发展科学技术推进环保事业。其中，新能源汽车产业备受关注。在我国新能源汽车产业成为重要的新兴战略产业

快速发展，符合我国可持续发展的发展战略，但其发高额研发成本阻碍着其发展。

国外研究领域经常采用全生命周期成本管理理论，本文对国内外相关研究进行回顾，然后结合新能源汽车的成本管理问题具体分析，对其生命周期进行阶段划分，并对相关费用进行逐一考虑，相对于传统成本计量模式更加全面和合理。最后对分析的结果进行总结，提出关于新能源汽车产业发展的启示。

环境和资源问题，在当今世界各国得到越来越多的重视，各国积极发展科学技术推进环保事业。我国也开始将新能源汽车产业作为新兴战略产业之一，制定一系列相关政策促进其发展，以缓解我国环境的污染问题及对传统能源的依赖。

我国目前关于新能源汽车的制造技术方面的相关研究相对较多，而本文希望结合全生命周期理论对新能源汽车的成本进行具体分析，为新能源汽车产业的优化发展提供参考，促进新能源汽车取代传统汽车，实现低碳经济和可持续发展。

（一）国外文献综述

1、国外关于全生命周期成本的研究。20世纪60年代，全生命周期成本的管理概念由当时的美国报告正式提出。他们认为1961年美国国防预算至少25%用在维修费上，认为把全部寿命周期内的维护费压缩到最低才是产品研制的基本思想[1]。当时将全生命周期成本定义为：政府为了设置和获得系统以及系统一生所消耗的总费用，其中包括开发、设置、使用、后勤支援和报废等费用[2]。20世纪80年代中后期有关规定逐步完善，相关研究迅速发展。

ngapuli ka(20xx)通过lcc的计算，对电力发电项目的案例建立模型进行分析和评估。研究认为，利用lcc成本法能够对项目进行有效评估和对成本进行更有效的管控[3]。

（二）国内文献综述

1、国内全生命周期成本的研究。余绪缨(1998)解释了产品生命周期成本的概念和含义，并将产品生命周期成本分为生产者成本和使用者的成本，认为生产者的生产成本和使用者的相关成本密切相关，并且互为消长，生产者用较高的成本生产出技术上更为先进的产品，为产品使用者的成本降低创造条件，从而提高产品生产和使用的社会效益，促进社会的全面进步[4]。

黄晓燕(20xx)提出了全生命周期成本进行核算对于企业的作用：包括有助于企业的定价决策、促进企业管理者关注企业的长期收益以及潜在收益、有利于企业分析所处环境、行业特点和竞争对手，分析判断不同阶段应当选择的不同生产战略进行积极应对等[5]。

2、国内关于全生命周期理论在汽车产业相关应用的研究。通过对电动汽车全生命成本的分析，探究了电动汽车应用的社会效益和环境效益，提出了国家发展电动汽车的策略建议[6]。

孟先春(20xx)汽车全生命周期成本差异进行了实证研究，对汽车产品社会成本的估算方法具有一定的参考价值[7]。

（一）新能源汽车生命周期分析

1、新能源汽车产业特点。新能源汽车，指采用非常规的车用燃料作为动力来源、具有新技术新结构的汽车，主要分为混合动力电动汽车、纯电动汽车、燃料电池电动汽车和其他新能源汽车等。

目前我国新能源汽车企业主要由传统汽车企业联合相关企业共同出资进行研发，基于传统汽车生产线进行生产。

2、新能源汽车全生命周期阶段划分。新能源汽车企业内部的

价值链可划分为企业基础设施、企业人力资源管理、新能源汽车开发、材料供应、生产、销售及企业一般管理和后勤服务八个方面[8]。汽车产品的全生命周期涵盖从设计制造到最终报废回收的整个过程，主要包括材料利用和制造、车辆制造、车辆使用和车辆回收或处理。因此我们首先将新能源汽车产品的生命周期各阶段进行合理的划分。

本文通过分析，将新能源汽车的生产划分为以下四个阶段：研发阶段、加工制造阶段、使用阶段和回收报废成本。

（二）新能源汽车全生命周期成本结构分析

1、新能源汽车研发阶段工作内容及成本费用构成。我国新能源汽车技术相对落后，在研发投入上必须加大力度。新能源汽车研发阶段主要包括前期市场调研、可行性研究、产品设计、产品试制、产品试验和产品定型。

根据工作内容的分析可以得到研发阶段的成本费用构成主要包括：前期市场调研费用、可行性研究费用、产品设计及试验费用等。

2、新能源汽车加工制造阶段工作内容及成本费用构成。新能源汽车加工制造阶段主要包括原材料加工、零部件加工和整车的装配，以及产品的仓储和运输等。

根据工作内容的分析可以得到加工制造阶段的成本费用构成主要包括：原材料成本、加工费用、装配费用、物流费用。

3、新能源汽车使用阶段工作内容及成本费用构成。新能源汽车使用阶段主要包括燃油、汽车维修保养、污染物排放、交通处罚等。

根据工作内容的分析可以得到使用阶段的成本费用构成主要包括：环境成本、燃油费用、维修费用、电池使用及更换费

用。

4、新能源汽车回收报废阶段工作内容及成本费用构成。新能源汽车的报废回收处理阶段包括拆卸、金属回收、焚烧填埋等。

根据工作内容的分析可以得到研发阶段的成本费用构成主要包括：拆除成本、环境成本以及残值收益。

（三）新能源汽车与传统燃油汽车比较分析

根据市场数据和一些相关预测等，可以对新能源汽车和传统燃油汽车的全生命周期成本进行具体的数据比较分析。由于我国新能源汽车产业化体系不完备，技术仍处于新生发展阶段，新能源汽车在研发成本方面大幅高于传统燃油汽车，而由于电动动力源技术的发展，新能源汽车的使用成本则相对于传统燃油汽车低得多。

通过分析我们认为，随着新能源汽车的相关技术的不断发展，其研发成本将会逐渐下降，并且随着其不断推广及市场规模的不断扩大，固定成本分摊将进一步降低总成本，而使用成本的优势则会更加明显，所以通过加速掌握核心技术，并加强宣传，推进相关配套产业政策，新能源汽车的发展预期将会越来越有优势，并且可以促进社会进步，实现可持续发展。

本文通过结合全生命周期理论对新能源汽车的成本进行了实证分析，分析认为我国新能源汽车虽然我国新能源汽车目前产业化体系不完备，市场规模有限，消费观念保守，在这种情况下，市场预期受到消费增长缓慢的制约，但新能源汽车在环保以及使用成本方面优势较为明显，并且其研发成本和加工制造成本将呈现出下降趋势，其各项性能拥有一定的提升空间。

新能源的演讲稿分钟篇四

- 1、负责协助总监进行商务环境调查及客户信息收集；
- 2、负责协助总监对项目厂址等建设条件进行确认；
- 3、负责协助总监组织项目立项，协助组织签订协议，
- 2、3年以上新能源、燃气、供热等项目开发专业经验
- 4、具有较好的外联和公关能力，具备良好的人际沟通能力，心理抗压性强，具备高度责任心；能够适应经常出差。

新能源的演讲稿分钟篇五

- 1、负责对本区域内使用的动力能源介质进行管理，代表能源管理中心实施工序能源的有效控制和管理。
- 2、负责本工序能源工作的全面管理。建立、健全工序能源管理体系、实施细则及能源系统运行制度并监督贯彻执行。
- 3、负责检查指导工序内能源系统的管理工作及动力能源消耗控制情况。建立有效的指标完成保证体系，对本工序的动力能源指标、定额进行细化分解，制定下期计划完成措施并负责落实。
- 4、对本工序动力能源的使用、运行实施管理，确保其安全、稳定、经济。协调、解决工序生产过程中出现的各类动力能源故障，确保工序生产顺行。组织工序内动力能源系统的运行事故分析。
- 5、负责对工序内新建、改建、扩建及技改等工程项目进行能源情况审核；组织节能技术措施项目的前期论证、立项审查、组织实施等管理工作。

6、对工序内非计划、私接用、跑冒滴漏等不合理能源浪费消耗进行监察、考核。

7、以符合能源管理中心的要求负责工序的能源统计工作。建立完备的能源统计台帐，能源统计资料必须进行系统的整理，汇编成册；按年、月、周进行分类存档。能源统计分析分为周、月、季、半年、年等分析。

8、负责工序动源系统技术管理。积极推进日常生产过程中的节能管理，提出节能的技措技改方案。

9、对工序相关能源计量设备的准确、稳定运行实施监督。