

调查：新能源汽车规划 难题待解

调查时间：2011年4月13日至4月25日 投票人数：2933位 作者：盖世汽车研究院

在发展起步阶段，来自政府方面优厚的激励措施被视为新能源汽车能最终得以推广和普及的关键因素，这一点在国内外相关领域均已达成共识。而当下中国发展新能源汽车的最大驱动力，正是政府的积极引导和政策、资金的大力扶持。

以政府为后盾，中国新能源汽车市场是否就能水到渠成，新能源汽车技术的催生又能否顺利带动整个汽车工业的转型升级？在《节能与新能源汽车产业发展规划》（以下简称《规划》）出台前夕，我们一份吸引到 **2933位** 业内人士参与的线上调查所反馈的结果却并不十分乐观。如图1的投票结果显示，“至2020年新能源汽车产销500万辆”和“500亿资金引导突破新能源技术壁垒”这两项规划中最为重要的阶段性目标分别被 **37%** 和 **34%** 的受访者认为“最难实现”。不过“各级政府采购新能源汽车比例落实”在行政力量的干预下实现的难度似乎要小的多，因为只有 **14%** 受访者认为该目标难以实现，这也说明，业界对行政力量在新能源汽车发展初期的干预所起的促进效用还是较为认可。



图 1

《规划》是中国发展新能源汽车产业的行政纲领，其中的多项目标可以看出政府对发展该产业抱有极大的热情和美好的市场愿景。

补贴资金迷局

根据陆续被报道出来的信息，该《规划》由工信部、科技部等部委参与制定的，并已上报国务院，正式出台的时间应该就在近期。其中主要的目标规划与去年8月公开征求意见的草案相比，调整幅度不大。总目标主要为：2020年新能源汽车产销总量达到500万辆，其中，中、重度混合动力乘用车所占比例达到50%以上，并坚持以纯电动和插电式混合动力作为汽车工业转型的主要战略取向。政府财政将在未来十年中将累计投入千亿元用以打造新能源汽车产业链，该笔资金具体分配中，所占一半达500亿元将用于支持产业技术研发，同时在研发、

生产、配套、税收等环节给予支持，另外还将在 9 个方面的保障措施进行跟进。

不过，这个在多部委缜密分析并经过反复推敲后制定的扶持政策，之所以上述两大目标被投以多数否决票，业界主要还是基于这两年新能源汽车在技术攻坚上没有取得真正意义上的突破，市场突破口也未能找到等客观因素的考虑。

在我们的线下调查采访中，十年累计投入 500 亿元扶持新能源汽车研发技术发展在多数受访者看来普遍偏低。因为车载动力电池，不仅要求电池的高比能量、高比功率以及快速充电和深度放电的性能，此外还要具备体积小、成本低和使用寿命长等特点，为此研发过程中不管是人力、还是物力的投入都及其巨大。500 亿元相对于电池技术还在起步阶段的中国新能源汽车产业而言，实则不高。通过对比国外政府在该领域的资金投入，我们也可以进一步了解发展新能源汽车前期究竟要投入多大的资金。据有关数据显示，自 2007 年至今，美国联邦政府累计拨出已经接近 300 亿美元的资金用以扶持相关产业的发展。而事实上，美国从上世纪 70 年代就已经在新能源汽车产业陆续投入资金进行扶持。

更值得引起我们注意的是，这 500 亿元引导新能源技术突破的资金在近七成，达 **68%** 的受访者看来很有可能还将被部分国内企业用于购买国外的二流技术，再借以这泊来技术申请更多的政府补助资金（见图 2）。



图 2

对于这一结果，甚至也出乎了部分盖世汽车研究院专家顾问团的专家判断。不过，结合当下国内整车厂全员皆“动”的新能源汽车产业盛况，实则滥竽充数者不乏其数。其中很大一部分企业在传统燃油汽车技术方面尚处在研发起步阶段，纯电动车型却已经推出好几款，但其实连真正的产品生产线还未建立。组装电动车，无疑就成了这部分企业套取政府资金补贴和政策扶持便利性的筹码。

当然也有近三成左右的受访者并未如此悲观。其中有 **12%** 的受访者看好 500 亿元的资金投入可以有效带动民间大量用于真正新能源技术突破的投资，另 **16%** 的受访者则认为此举也有望会带动外资加大用于中国市场的技术投入。事实上，在中国政府决意重点发展新能源汽车尤其是纯电动汽车产业之后，多家实力雄厚的外资企业已经或正在寻求中国伙伴在相关技

术领域开展业务。

如 2009 年 12 月，美国 A123 与上海汽车成立上海捷新动力电池系统有限公司，共同开发、生产和销售车用动力电池系统，并提供技术服务和其他售后服务；2010 年 4 月，总部设在美国加州的 Better Place 公司牵手奇瑞共同谋划电动汽车产业化新途径；同年 5 月，德国戴姆勒与比亚迪正式签署合同成立深圳比亚迪戴姆勒合资公司，为戴姆勒电动汽车结构和安全领域的专用技术以及比亚迪汽车电池和驱动技术提供产品研发试验平台，等等。

市场推广攻坚

除了技术瓶颈的亟待突破，私人消费者对新能源汽车的接受度也左右着新能源汽车的发展前景。目前，新能源汽车的推广主要还是集中在公共汽车领域（新能源公交客车和电动出租车等），尽管“十一五”期间相关的市场推广工作已经着手做起来，在公共领域也已经有近万辆的新能源汽车驶上街头，但私家车市场却纹丝未动，成为新能源汽车市场推广的一大桎梏。因此，在没有完全成熟的商业模式被开发出来之前，十年内新能源汽车相当于从零到 500 万辆的跨越，疑问重重。

在调查中我们发现，虽然中央政府提出的千亿扶持计划中对私人购买新能源汽车实行了较高的一次性补贴政策，类似上海、深圳（自 6 月 1 日起上海、长春、深圳、杭州、合肥等 5 个城市启动私人购买新能源汽车补贴试点工作）等地方政府也提出了最高五六万元的补贴，但只有占到 **13%** 的受访者认为《规划》中促进新能源汽车消费的政策力度已经足够。认为“略有不足”、“远远不够”和“说不清”的受访者比例分别占到了 **14%**、**52%** 和 **21%**（见图 3）。



图 3

通过线下的采访我们发现，认为政府在促进新能源汽车消费政策还不足够的受访者中，主要考虑的并不是针对私人购买新能源汽车所采取的资金补贴，而是整个新能源汽车的消费环境相对现有的燃油汽车消费环境在消费者看来并未有明显的改善。比如，城市开通新能源汽车专用通道的规划没有被提及，便捷性的充电方案和电池的续航里程、耐用性以及电池报废后的更换成本等，至今没有好的方案可以统筹解决这些问题。试想，一旦驾驶的纯电动汽车在

城市通勤的交通拥堵中出现电力不足问题是一起不敢想象的尴尬事件。当然，还包括新能源汽车在售后环节中，诸如消费投诉、维修成本、零配件的价格等，消费者会普遍存有疑虑。

也有受访者向我们表示，政府倡导绿色消费的宣传力度也不充分，“绿色用车”在绝大多数消费者看来并没有以身作则去实践这一理念的冲动。而这确是塑造新能源汽车良好消费氛围的基础。

综合本期调查数据，我们认为仅凭一部《规划》很难全面且系统地对新能源汽车产业发展过程中所有可能出现的各种问题做到客观的预判。不论是政府还是企业，理性地面对和从实际出发考虑并解决问题，才是发展新能源汽车所应秉持的基本立场。