

新能源汽车数倍增长之谜

■ 本报记者 钟文

在杭州,一种两座、白绿相间的新能源纯电动公交车总能引起人们驻足观看或品头论足。但是鲜有人知,这些为“西湖蓝”贡献力量的小伙伴来自浙江长兴。

2014年,长兴新能源汽车产业产值突破40亿元,同比增长42.3%;利税3.89亿元,同比增长89.1%。

事实上,不仅是长兴,整个中国的新能源汽车产业似乎正在迎来新的生命力。相关专家在接受《中国企业报》记者采访时表示,我国新能源汽车已经位居世界第二位,年产量成倍增长,今年有望突破22万辆。

新能源汽车 今年有望突破22万辆

受大环境影响,中国高速发展的汽车产业正在承受下行压力。数据显示,今年1—9月份,中国汽车产量为1700万辆,虽然这一数据基本与去年持平,但总体出现0.8%的下降幅度。

然而,在汽车行业总体略降的情况下,新能源汽车的发展却出现了高速、甚至成倍增长。今年1—8月份,新能源汽车整车出厂(有合格证统计)12.3万辆,到9月份是15万辆。而2014年1月至8月,新能源汽车累计生产只有3.1137万辆。

我国已经进入新常态经济。国家工信部原党组成员、总工程师朱宏任告诉《中国企业报》记者,新常态经济的最大特征就是经济从高速向中高速的转变。我们看到,今年上半年,我国工业经济增长6.3%。然而,就是在这样的经济增速下,新能源汽车却保持迅猛的增长态势。

新能源汽车正迎来新的发展机遇。朱宏任告诉记者,首先,我国新能

源汽车产量进入一个高产期。去年我国新能源汽车产量为8.4万辆,位居世界第二,美国新能源汽车为12.1万辆。如果按照每个月2.5万辆计算,今年新能源汽车产量突破22万辆是没有太大的问题。实际上从这两个月的新能源汽车产量登记情况来看,每个月达到3万辆。而且新能源汽车的性能也得到不断地提高。汽车产业特别是汽车制造业领域已经基本上达到了工业3.0的水平,同时,部分新能源汽车已经开始走出国门。另外汽车零部件的生产能力和技术不断得到提升。还有就是新能源汽车产业集中度提升,领先的5家大的新能源汽车企业占全国新能源汽车的65%。

政策支持 新能源汽车发展

新能源汽车的发展离不开政策的支撑。朱宏任告诉《中国企业报》记者,去年5月24日,习近平总书记在上海考察汽车工业时,专门考察了上海的新能源汽车。习近平指出,发展新能源汽车是中国从汽车生产大国迈向汽车生产强国的必由之路,他要求更快更好的推出新的新能源汽车。

今年5月19日,国务院发布《中国制造2025》,把汽车工业作为中国工业发展的目标。而实现中国汽车由大变强,新能源汽车是绕不过的一关。今年9月份,李克强总理主持召开国务院常务会议,专门研究了小排量汽车的发展,确定支持新能源和小排量汽车发展措施。

朱宏任认为,大力发展新能源汽车和小排量汽车,淘汰超标排放的汽车,可以达到4方面的作用。一是可以缓解能源与环境的压力。二是推动结构优化升级和消费升级,在做大做强过程中提升创新能力。

从汽车发展的趋势来看,新能源汽车是一个方向。三是培育新的经济增长点,现在经济下行压力加大,但是新能源汽车有望在整个经济发展空间中注入一股清风。

事实上,我国对新能源汽车的发展给予了诸多的政策支撑。早在2012年6月28日,国务院下发了《关于印发节能与新能源汽车产业发展规划(2012—2020年)的通知》;2014年7月14日,国务院办公厅又下发了《关于加快新能源汽车推广应用的指导意见》(以下简称《意见》)。据朱宏任介绍,通知下发之后,中央各部门采取了一些联合的行动,分别制定了相应的政策措施,推动了新能源汽车的发展。而《意见》下发后,由国家工信部牵头,对发展新能源汽车的任务进行了分解,12个政府部门都承担了相应的任务,特别明确要制定18项政策措施,对推动新能源汽车作了非常详细的规划部署。

专家:防止新能源汽车 一哄而上

发展新能源汽车,各级地方政府和生产企业一定要熟悉政策,以便制定好新能源汽车产业发展规划。朱宏任认为必须把握四个方面的问题,即:政府扶持、突破难点、创新驱动和向前推动。

朱宏任认为,政府扶持新能源汽车的发展,首先要营造新能源发展的政策环境,并完善支持新能源汽车发展的政策体系。在这方面要做好四个方面的工作。一是要加强组织领导,在上述两个文件发出之后,国务院成立了节能与新能源汽车产业发展部际联席会议,各个部门各司其职相互配合;二是在中央制定规划后,各地方也制定或推出了新能源汽车的发展规划,形成了新能源汽车发展的目标和任务;三是营造新能源汽车发展的环境,建立统一有序的市场环境,包括破除地方新能源汽车的保护主义。如果政策不能很好的执行,各地新能源汽车可能会遍地开花,可能挤压有些优质新能源汽车企业的发展空间,而一些不具备条件的地方可能

会一哄而上;四是建立规范标准,包括对零部件、动力电池、电机等制定国际标准。

据了解,解决新能源汽车充电桩的问题是新能源汽车企业反映迫切的问题。朱宏任表示因为涉及到政府的各个部门,执行和实施过程中需要协调很多东西,所以政府必须痛下决心解决问题。他说,国务院已明确提出要以充电装置为突破口,破解新能源汽车发展难题。按照《国务院部署加快推进电动汽车充电基础设施建设》,明确力争到2020年基本建成适度超前、车桩相随、智能高效的充电基础设施体系,满足超过500万辆电动汽车的充电需求。原则上,新建住宅配建停车位、大型公共建筑物配建停车场、社会公共停车场建设或预留建设充电设施安装条件的车位比例分别为100%、10%、10%、每2000辆电动汽车至少配建一座公共充电站。而在创新方面,朱宏任告诉记者,首先是着力突破关键技术,对新能源汽车的动力电池、燃料电池、电机以及整车的核心技术要集中进行技术攻关,同时要开展智能网联汽车示范试点。其次是进行商业模式的创新。通过商业模式的创新可以加快新能源汽车的发展,最终达到生产安全、高效、节能、适合消费者使用的新能源汽车。三是不断提高产品质量和服务能力。朱宏任同时认为,新能源汽车能不能获得旺盛的生命力并不在于多少认同和支持,而在于消费者最后接受这样一个理念,接受这样一个新技术的产品,在这方面政府要在支持上寻找到一个突破口。比如对机关事业单位要落实车辆更新中有一定比例的新能源汽车以及新增的公共汽车方面新能源汽车占有一定的比例。另外就是要进一步扫清障碍,对于新能源汽车进入家庭创造有力的条件,通过进一步降低购买使用的成本营造个人消费新能源汽车的环境。

政策支持仍存问题 诸多车企只为“补贴”

■ 本报记者 钟文

近年来,新能源汽车产业发展已成为国家解决能源危机、缓解环境污染的重大战略举措,但整个产业发展一直步履蹒跚。

天能集团新能源事业部总监韩国俊在接受《中国企业报》记者采访时表示,尽管国家出台了一系列支持新能源汽车发展的政策,但是在实际操作中还存在许多问题。一是国家补贴周期过长。国家根据实际销售情况采取下季度对上季度补贴方式,理论上企业面临最长3个月的资金压力,但实际上因审核、拨款等层层环节和手续,企业往往6个月后才能拿到国家补贴,而资金压力大是目前整车厂、电池厂面临的较大困难之一。尽管企业有意愿大力发展新能源汽车产业,但由于国家补贴周期过长,总会望而却步。

二是扶持政策未涉及核心环节、核心技术。新能源汽车中,电池、电机和电控的“三电系统”是电动汽车核心系统。目前国内绝大多数电动整车厂的电池、电机依赖外购,电控系统由于涉及整车控制,通常为自主研发或联合开发。但国家在新能源汽车“三电系统”的核心技术、产业链各个核心环节的扶持政策几乎为零,只是笼统地一次性补贴给整车企业,这就造成了众多车企一拥而上疯抢国家补贴这块蛋糕。有的完全采用“拿来主义”;有的东挪西凑进行配件组装;有的甚至完全采用燃油车身,只是将发动机改为电机,唯一目的就是拿到国家补贴,而很少关注电池、电机、电控等核心部件的技术研发等深层次问题,对今后5—8年新能源市场将面临的售后、动力电池回收再利用等问题全然不顾,或只是应付了事。

三是基础设施建设进程缓慢,覆盖面不广。尽管国家对新能源汽车基础设施建设越来越重视,但由于我国新能源汽车还不具规模,加上充换电设施前期投入成本巨大,短期很难盈利,国内充电站和电池交换站等新能源汽车基础配套设施建设一直低于预期,进程比较缓慢。近几年来,虽然政府大力鼓励和扶持新能源汽车发展,企业也纷纷响应,但由于各地及企业充电站、充电桩的设备标准不统一、各自为政,导致企业在研发、生产、营销等方面产生混乱,拖累了整个新能源汽车产业的发展进程。

针对这些问题,韩国俊建议国家重点从缩短资金补贴周期、注重核心技术研发和加快基础设施建设三方面着手,不断完善产业支持政策。他说,今年9月份,李克强总理主持国务院会议,针对新能源汽车不限行、不限购、充电设施建设等多方面,已经提出了相应的支持政策,要求年底达50万辆新能源汽车充电容量、新建住宅充电设施、公共充电站,完善充电标准规范、简化审批程序等,大力推进基础设施建设。如果这些政策能够真正落实到位,我国新能源汽车推广应用之路一定会越走越宽。

同时,韩国俊认为,国家应调整扶持方向和扶持方法,加大关键核心技术研发和政策支持力度,着力突破电池成组和系统集成技术等相关产品性能的瓶颈,同时尽可能把产品的续航里程和安全性提上来,把购买和使用成本降下去,更好地推动中国新能源汽车产业发展。