

探访经济增长新亮点·电动汽车①



电动汽车蓄势再出发

本报记者 童娜 刘瑾

视点

经历了9个多月的补贴政策空白期，新能源汽车产业又迎来新一轮的政策利好。近日，4部委联合发布的新能源汽车补贴新政明确了补贴额度与发放，加强了对配套设施建设的支持力度，并将补贴范围由试点城市扩大到全国。加速推动新能源汽车发展，政策支持是关键，核心技术、配套设施、产业协作等相关领域必须同时发力——

财政部、科技部、工业和信息化部、国家发展和改革委员会日前联合发出《关于继续开展新能源汽车推广应用工作的通知》，备受关注的新能源汽车补贴政策终于揭开面纱。去年底，为期3年的《节能与新能源汽车示范推广财政补助资金管理暂行办法》到期。一直到《通知》出台，我国新能源汽车市场经历了9个多月的补贴政策空白期。

近年来，我国电动汽车发展保持了稳定增长态势。但同时，私人购车市场不旺的结构性问题仍未得到根本缓解。专家表示，要推动电动汽车产业提速发展，核心技术、配套设施、产业协作、政策支持缺一不可。

补贴政策再加力

新政策将补贴范围由试点城市扩大到全国，强化了政府采购的带动性，明确了补贴额度及发放，有利于加速配套设施建设

2012年是全球电动车产业化突破的一年，全球电动汽车销量首次突破10万辆大关，增长1倍以上，全球电动汽车保有量超过18万辆。

美国电驱动运输协会(EDTA)发布的美国节能汽车销量数据显示，今年上半年，美国电动车销量超过混合动力车，前者销量为22712辆，后者为18335辆。这样的增长对于普遍陷入电动车产业化困局的汽车行业来说，无疑是一个巨大的惊喜。

电动汽车是全球汽车业目前在技术领域竞争的制高点，谁占得先机，实现领跑，就能在很大程度上主导未来全球汽车产业的格局重塑。

国际知名战略咨询公司罗兰贝格日前发布的“电动汽车市场指数”显示，中国对于电动汽车产业的补贴力度最大。2009年1月，科技部、财政部、国家发展改革委、工业和信息化部4部委共同启动了“十城千辆工程”。2010年6月，财政部、科技部、工业和信息化部、国家发展改革委联合出台了针对私人消费的《关于开展私人购买新能源汽车补贴试点的通知》。2012年7月，工信部发布的《节能与新能源汽车产业发展规划》中提出，到2015年，纯电动汽车和插电式混合动力汽车累计产销量力争达到50万辆；到2020年，纯电动汽车和插电式混合动力汽车生产产能力达

200万辆，累计产销量超过500万辆，燃料电池车、车用氢能产业与国际同步发展。而此次新出台的《关于继续开展新能源汽车推广应用工作的通知》，则被认为是我国新能源汽车发展进入第二轮快速成长期的政策推动力。

梳理此轮新政，可以看到，补贴细则将由试点城市扩大到全国，将直接拉动新能源汽车在全国范围内的销售，最大限度提升相关企业销售规模；同时，补贴细则明确了政府机关、公共机构等领域车辆采购要向新能源汽车倾斜，强化了政府采购带动性；补贴款将由中央财政统一发放，实现全国补贴标准的统一，以最大限度地调动新能源汽车企业的生产积极性。

在新政中，补贴额度得以明确是最大亮点。与以前不同的是，乘用车以纯电续航里程为标准，纯电动乘用车达到250公里以上的，每辆车可以实现最高补贴6万元；插电式混合动力乘用车(含增程式)纯电续航里程大于50公里，每车可实现补贴3.5万元。这实际上是对企业加快技术创新、拉开产品档次的切实鼓励。

新政中的另一个亮点是充电桩建设。中央财政将安排资金，对示范城市充电设施建设给予奖励，有利于加速电动汽车配套设施的建设。

据了解，到今年7月底，示范城市的新能源汽车产量已经达到了47800辆，全国范围新能源汽车超过了6万多辆，增速明显地加快。

核心技术仍在追赶

我国电动汽车产业仍处于“充电期”，应在电机、电池和电动系统等方面加大技术投入，缩小与日韩等国家的差距

应该说，10多年的坚持发展，使我国新能源汽车产业发生了翻天覆地的变化。科技部部长万钢日前表示，从2001年实施电动汽车重大科技专项，到2012年国务院发布《节能与新能源汽车产业发展规划》，至今已经初步构建起包括新能源汽车整车、零部件和关键技术在内的创新体系。以锂电池为例，2009年，锂电池的成本约为5元/瓦时，目前成本已经下降近50%，能量密度提高了一倍以上，单体电池的循环寿命也显著提高。全国动力电池的年产量可以达到200亿瓦时，可以满足20万辆汽车的配套。

但是也应当看到，从整个产业发展进程来看，我国仍处于“充电期”，与发达国家存在一定差距。

罗兰贝格管理咨询(上海)有限公司执行总监张君毅说，电动汽车关键领域是电机、电池和电控系统。

从电机方面看，中国是电机生产大国，基础尚可。但也有专家认为，电机控制系统的核心技术，中国企业并没有完全掌握。电控系统中占硬件成本大部分的芯片很多是依靠进口。

在电池领域，中国工程院院士、世界电动车协会创始主席陈清泉认为，就目前情况来看，磷酸铁锂可以做出高性能动力电池，但核心材料技术仍掌握在日本企业手中。锂离子电池的4种核心材料——正极、负极、隔膜和电解液占全部成本的65%至70%，这些核心材料的全球最大生产商，目前几乎都是日本企业。

除了纯技术方面的差距，陈清泉认为，电网、整车厂和电池厂的合作同样是产业短板。

抓住政策机遇期

一度陷入低谷的电动汽车产业今年迎来转机，要抓住未来5年的关键时期，打通环节，制定长期计划，帮助产业进一步提速

一度由于市场低迷而陷入低谷的电动汽车产业，今年迎来了转机。随着特斯拉的成功突围，电动车市场再现生机。

近几个月，主流汽车厂商纷纷向外界积极传递其电动车战略进程。日前，宝马集团宣布，将在今年的德国法兰克福车展上向公众展示其i3电动车。2014年上半年，这一宝马首款量产纯电动汽车将在美国、中国、日本和其他市场上推出。对于电动车战略一直没有明确表态的奥迪这次也跃跃欲试，一汽大众总经理张丕杰对媒体表示，“一汽与奥迪已经在插电式混合动力电动车项目上达成共识，目前正在做产品导入的前期市场调研。”他同时强调，“这件事已经进入深入执行的阶段。”另有消息透露，奔驰与中国自主车企比亚迪合资的电动车品牌——腾势，近日也完成了经销商布局。

对于此次4部委联合发布的新补贴政策，业界高度关注。但是，除了明确补贴政策外，推动电动车快跑，还有几个关键环节需要打通。专家指出，发展该产业首先应有标准的统一，如果连充电插头都不一样，电动汽车的普及从何谈起？此外，有关部门还应加强对电动汽车的风险管控。此前，电动汽车因技术问题常出现一些安全隐患，随着产业规模的不断扩大，这样的问题可能会给产业造成致命打击。

罗兰贝格合伙人沈军说，长期来看，中国电动汽车市场仍会保持向上发展的势头，“这不能仅靠政府扶持，未来必须形成产业联盟和产业合作，尤其是需要来自电力行业的支持。因此，我国应从标准、补贴等方面加紧制订可持续发展的长期计划，抓住未来5年的关键时机。”

追热点

人力资源和社会保障部副部长胡晓义表示——

养老改革具体细则仍在研讨

本报北京10月21日讯 记者苏琳报道：人力资源和社会保障部副部长胡晓义21日在中国记协举办的“新闻茶座”上澄清，“多部门就延长养老保险缴费等达成共识”这一说法并不准确。

近期有媒体报道称，多部门就延长养老保险缴费等问题达成共识。胡晓义说，相关部门确实就养老保险改革的顶层设计问题召开了闭门会议，但主要是7家研究机构对养老保险改革研究成果的交流和研讨，相关部门并没有发表具体意见。因此，“多部门就延长养老保险缴费等达成共识”这一说法并不准确。

胡晓义说，尽管养老保险改革方向明确，但养老“并轨”、延长养老保险缴费年限等具体问题仍然处在研讨阶段，仍需深入研究。同时，养老保险15年的缴费年限是领取养老金的门槛，缴费年限与养老金待遇相关，缴费年限越长，养老金越多。

他解释说，一些国家规定，领取全额养老金需要缴费满35年、37年、40年，否则就要递减养老金的水平。而我国是在15年的门槛上做加法，每多缴一年，就多领一年。这与在40年基础上做减法机理是一样的。

他同时指出，到底如何运作既要看制度本身的发展历史，也要看中国老百姓在文化心理上的接受习惯，需要深入研究。

人民币对美元汇率再创新高——

人民币持续升值将到何时

21日，人民币对美元汇率中间价再创新高，报6.1352。10月份以来人民币对美元汇率中间价已屡创新高，受到市场关注。今年四季度直至明年的人民币汇率何去何从？长期维持强势的人民币会否借此成为“硬通货”？

招商证券宏观经济分析师张一平称，自今年年初以来，人民币实际有效汇率已上升了约4.7%。这一轮人民币升值从9月下旬开始，人民币对美元汇率中间价呈现“小步下跌、大步上涨”的局面。

汇率风险控制中心分析师认为，对人民币影响最大的是美元走势。在美国方面达成债务协议前后，美元全面走软，加上美联储推迟定量宽松措施缩减的时点，导致人民币连续多个交易日创出历史新高。

另一个支撑人民币走强的因素是三季度中国经济数据向好。与此同时，与新兴市场相比，人民币资产被国际投资者视为“避风港”。

在人民币持续升值的同时，我国贸易增速在9月份出现了明显下滑，整体贸易同比仅增长了3.3%，远低于前两个月7%左右的水平。商务部国际贸易经济合作研究院国际市场研究部副主任白明向记者表示，人民币汇率升值对中国经济影响主要体现在三方面：一是影响出口企业的竞争力，从长远看，不利于支撑起外向型经济；二是影响到外商来华投资，容易对外商带来投资金额的本币价值减损；三是减少了国内货币政策运用的自由度。

招商银行金融分析师刘东亮预计，人民币对美元汇率中间价在年底前将维持强势，即期汇率将位于6.05至6.10区间运行。

对于明年的人民币走势，兴业银行资深金融分析师蒋舒预计，随着明年美国国内局势的发展以及美国退出QE的进程开启，将有效拉升美元指数，有助于缓解人民币的升值压力。

摩根大通中国首席经济学家朱海斌表示，“人民币将在未来的国际经济活动中扮演更重要的角色。”

安邦咨询首席研究员陈功表示：“人民币通过跨境贸易结算以及长期维持强势，确立了某些‘硬通货’的特征。加上美国在债务上限谈判中的‘悬崖战术’，将让国际市场逐步减少对美元的依赖，这些都使得人民币国际化面临千载难逢的发展机遇。”文/新华社记者 有之忻 (据新华社上海10月21日专电)

金视界

新奇环保的瓦楞纸家具



10月21日，参观者在台北科技大学艺术中心参观瓦楞纸灯饰。当日，在此地举行的瓦楞纸家具设计展，展出了多件利用瓦楞纸制作的桌椅、灯饰等家居用品。瓦楞纸具有成本低、质量小、易加工、强度大等优点，80%以上的瓦楞纸均可通过回收再生。 吴景腾摄(新华社发)

财经絮语
Editor's Desk

“特斯拉”成功突围的启示

童娜

特斯拉正在电动车领域创造着奇迹。对于它未来的发展，尽管业界也存在着争论与质疑，但不妨先看3组数据。

今年上半年美国电动车销量超过了混动车；同时，美国特斯拉汽车公司(Tesla Motors)发布的2013年一季报显示，公司已经实现扭亏为盈，旗下的产品电动车Model S，更是成为北美豪华车销量冠军；第三组数据来自香港，8月底接受预订以来，特斯拉已在香港预售约400辆。

特斯拉重振了美国电动车市场的信心，它的热力与榜样力量，更是延续到全球电动车市场。特斯拉为何异军突起，成功突围？

与如今的辉煌相比，成立于2003年的特斯拉可谓是不逢时。通用、福特、丰田等大型汽车制造商当时相继终止了自己的新能源汽车项目，并宣布新能源汽车产业没有出路。

而身兼特斯拉董事会主席、CEO和产品架构师数职的马斯克恰恰为特斯拉选定了这条“没有出路”的出路。

不同的是，特斯拉没有刻意强调电动车与传统燃油车的关联。它试图引导人们以全新的理解来接受这个全新的事物，从而绕开了很多新能源汽车的传统障碍。

特斯拉最大的成功在于对商业模式的勇敢创新。它没有遵循其他汽车企业从低端进入的传统路径，反而一步跨入豪华车领域，10万美元的门槛，百公里加速性能超过阿斯顿马丁，就是为了吸引更多的高端客户前来，赢得业界名声。2008年之后，公司进入第二个阶段，全新开发的S车型将入门槛降低至5万美元，480公里的续航能力，全面证明了主流电动车拥有超越燃油汽车的能力。而在第三阶段，大量低价电动车型将进入市场，马斯克希望年产50万辆的目标能够很快达成。

特斯拉的成功，给中国市场带来了什么？首先是给电动汽车私人市场带来了巨大的示范效应。中国电动汽车私人市场一直徘徊不前。而特斯拉在

私人市场的销售成功，则有助于消费者更加了解电动汽车，更加愿意接受电动汽车，而不是固执地认为电动汽车只是实验室里的产品。

其次，特斯拉代表了一种商业思想的成功，这一点恰是国内企业欠缺的。正如比亚迪董事长王传福所言，“分分钟造出特斯拉”，特斯拉在技术层面对国内企业而言并非一骑绝尘。但受限于目前国内的政策环境和基础设施建设，国内电动车的个人销售至今难以大规模启动。而造成我国电动车企业在私人消费市场原地踏步的最重要原因，是缺乏对商业模式的探索和设计，一直被动等待政策而缺乏先行一步、勇敢试错的勇气与实力，以及引领市场的信念。

应当看到，政府的补贴和环境营造固然重要，但整车企业是商业模式创新过程的主导者。只有当越来越多的整车企业成功进行商业模式创新时，我国新能源汽车的产业化才有望实现。

本版编辑 王薇薇 美编 夏一

本版邮箱 jrbjrcj@163.com