

周 WEEKLY

生活因创新而美好

车界大腕如是说

2015年的电动汽车市场或将迎来高速增长,开年即风生水起。在1月13日至14日举行的中国电动汽车百人会首届论坛上,行业管理部门、专家,以及汽车界大腕悉数到场,共商电动汽车产业发展新生态。

北汽集团董事长徐和谊:

市场需求导向,不搞唯技术论

电动汽车不仅需要好的产品,更需要好的基础设施,好的商业模式和好的售后服务,后边这三个要做不好,电动汽车市场就很难大有起色。电动车要获得市场认可,特别是在当前油价连跌、基础设施不健全的环境下,可以说非常艰难,但是我们如果不这样一点点去想方设法地让消费者了解、熟悉电动车,感受到它的优点,只坐等政府去培育市场,要想成为电动车的强国,只能是一句空话。

比亚迪股份公司董事长王传福:

产品接地气,需求就很旺盛

我们认为短期或者是10年应该以插电式为主, 纯电为辅。插电式的电动汽车,多方都能妥协,发动 机也用,电也用,产业界能妥协,社会也很满意,政府 又能够解决短充电的软肋,百姓也愿意购买,这就是 市场,这就是接地气的市场。

江淮汽车集团有限公司董事长安进:

平民化路线才是正道

电动汽车还是要走平民化路线,就是要生产推 广消费者需求规模大,对节能减排影响大,又买得起 的产品,紧紧抓住客户保有量工薪阶层。这样的市 场定义和产品特色或许更符合中国实际情况,也才 能够更加有效推动电动车商业化,才能拉动整个产 业链的技术创新,降低购车成本,形成产业良性循 环,而不必过度追求大型化和跑车化的一些高指标。

奇瑞汽车股份有限公司董事长尹同跃:

产品第一,安全第一

在电动汽车发展氛围非常好的情况下,质量不能出问题。质量出问题是行业的灾难。我建议踏踏实实一步一个脚印去做,不管市场有多热,我们还是要把产品做好。不管电动车叫什么名字,走什么技术路线它还是车,还是要安全第一。零部件要求也应该严格按照零部件汽车传统行业的要求来做,按照流程来做。

吉利控股集团有限公司董事长李书福: 不断尝试互联互通

电动汽车和互联网其实从产业形态来讲有先天的联系,因为汽车本身就是由信息构成的,电池需要管理,电机需要管理,整车需要管理,都需要收集信息,所以汽车本身就是工业化和信息化高度融合的产品。

汽车和道路信息化、交通智能化如何更好地结合?对于汽车企业来讲,可能还没有一个具体的时间节点,到底道路的信息化什么时候能够与汽车道路信息化要求的基础设施配套,以及这些技术突破将在何时到来?汽车本身的信息化技术问题如何能够根本解决,以使得车辆和道路、车辆和车辆、车辆和环境,以及其他移动障碍物之间有很好的互联互通?这些还需要大家在实践当中不断尝试。

特斯拉汽车全球副总裁James Chen: 未来汽车就像移动电脑

我们希望在两年之后,我们的车价差不多是20万元人民币。为什么电动汽车是未来发展的趋势?我们希望从石油在交通领域的垄断性中走出来,希望可以更加可持续性发展,希望有更加好的能源生产和管理方式让汽车更加环保。

电动车对于用户影响可能会更加深远。像北京这么多的人口,堵车是常见的。我们设想未来的汽车就像移动电脑,帮你预测哪里有堵车,精选你的路线,还有日历功能,能读取你有什么样的约会,你不用动脑筋,帮助你准时赴约,这都是技术的福音。

本报记者 陈学慧

执行主编 童 娜

责任编辑 刘 佳 周明阳

联系邮箱 jjrbczk@163.com

中国电动汽车百人会日前在京举行。《经济日报》记者了解到,2014年我国新能源汽车产量接近8.5

万辆,创下新高,但多数业内人士对此并未盲目乐观——

新能源车:产量倍增难掩行业焦虑

本报记者 杨忠阳

受益于国家政策强力扶持,在刚刚过去的2014年,我国新能源汽车生产数量创新高,达到84900辆,同比增长3倍,被称为新能源汽车元年。但在这一亮丽数字的背后,新能源汽车业界仍充满一种无法言说的焦虑。

按照我国《节能与新能源汽车产业发展规划(2012-2020年)》要求,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。然而,截至2014年底,我国生产和销售的各类新能源汽车仅为11.9万辆,这一数字离"50万辆"的目标相距甚远。

加快培育和发展新能源汽车,既能有效缓解能源和环境压力,又能推动汽车产业转型升级,培育新的经济增长点和国际竞争优势。作为备受关注的战略性新兴产业,我国新能源汽车起步不晚,发展似乎也不慢,但产业化之路却步履蹒跚,创新的活力为何难以激发?日前中国电动汽车百人会以"新能源汽车产业生态"为主题在京举行论坛,对新能源汽车发展进行了研讨。

产品研发要对路

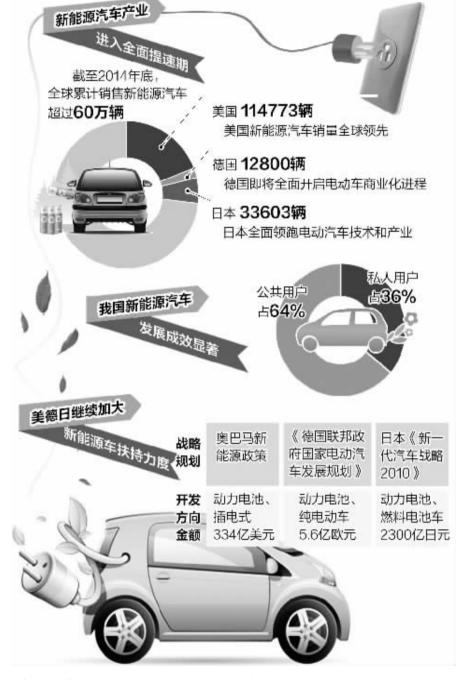
"制约新能源汽车发展的问题是多方 面的,但当前最主要的是两个,一是可供 消费者选用的产品不够丰富,二是充电基 础设施不够完善。"科技部电动汽车重大 项目监理专家组组长王秉刚开门见山。

在论坛展示区,腾势、比亚迪"秦"、 北汽 E200,一辆辆电动汽车,外观甚是 漂亮,但令人担忧的续航里程和较高的 市场定价,却让人望而却步。"必须承认, 目前电动汽车与中等级别主流燃油车相 比还显得不经济、不放心、不方便。"中国 电动汽车百人会理事长陈清泰说。

产品不成熟的背后,是新能源汽车在核心技术上没有根本性突破。"新能源汽车能走多远,最终取决于动力电池,谁掌握了动力电池关键核心技术,谁就掌握了发展新能源汽车的主动权。"工业和信息化部装备工业司司长张相木指出,我国单体电池已取得了不小进步,但是在做成电池包之后,性能就会大打折扣。"当前除了发展和完善比较成熟的锂离子电池外,还要加强电池新体系的部署,加快新一代动力电池的研发"。

国联汽车动力电池研究院院长卢世刚建议,首先,国家要设立新一代动力电池创新专项,实行集中投入和研发。其次,要加强新一代动力电池新材料和关键技术的工程化创新的建设,把市场对电动汽车技术要求转化为对动力电池、电池系统的设计要求。第三,要加快推进产业协同创新,政府牵头,行业组织,联合汽车企业、电池企业,共同制定动力电池技术路线图,推动我国动力电池产业创新发展。

进入产业化阶段,最难突破的瓶颈是市场的出口。陈清泰认为,在主流车市场尽力打拼的同时,应围绕对其技术成熟度可以较好支撑的细分市场开发产品,使这些产品尽快依托市场力量实现良性发展。"以特斯拉为代表的高档车,在对价格不



敏感,追求高端、时尚、环保的第二辆车 消费群体中,成为市场新宠;小型、短 途、低速实用型电动车,则在我国一些中 小城市和城乡接合部呈现出勃勃生机。"

科技部部长万钢表示,中国汽车的技术水平与世界先进水平还具有一定的差距,特别是在适合于用户的需求和制造工艺方面,有待于进一步提升。

交通运输部党组成员、运输司司长 刘小明认为,坚持需求导向,努力适应 用户需求,研制技术可靠的产品,决定 着新能源车辆能否在城市客运行业顺利 推广。

商业模式要多元

针对插电式混合动力轿车车主不用电现象所引发的争议,中国电动汽车百人会副理事长欧阳明高表示:"这不是用户的错,也不是技术路线的错,错在当前充电设施不完善。"

数据显示,截至2014年底,我国共

建设充换电站506个,充电桩3.73万个,加氢站4个。显然,这一数字远远不能满足市场的需要。但让人感到尴尬的是,在不少城市,这些已建成的充电站利用率并不高,相当多的充电站处于严重亏损中。

"充电桩建设投入大、见效慢,如果项目的切入方式不明晰,盈利难度确实很大,企业要在实际运营中进行商业模式创新。"中国普天信息产业股份有限公司副总裁曹宏斌说,公司先后投入5亿多元,通过4年多探索,创造了"整车租赁、刷卡消费和智能管理"的商业模式,目前在深圳运营近百个充电站,1000多个充电桩已实现盈利。

"不同运营主体在商业模式上的多元 化探索,说明这个行业市场化程度在加 深。"财政部经济建设司司长曾晓安表 示,在充电基础设施建设领域,目前财政 部引入了政府和社会资本合作模式 (PPP),并确定将天津市新能源汽车公共 充电设施网络建设为政府和社会资本合作 模式国家示范项目。根据这一计划,到 2016年在天津将建成公交充电站 40个,公共充电桩 2000个,总投资约 5.16亿元。"不仅能有效缓解该城市充电设施建设中的资金难题,而且还将带动社会资本参与项目建设及运营,提高推广效率。"

在电动汽车的推广模式方面, 万钢认

为,电动汽车分时租赁模式已经在全世界逐渐成为共识。他希望将租赁点扩充至高铁站等交通密集和需求量大的地点,使有需求的人更容易获得可以租赁的电动汽车。 "我们要跳出固有思维模式,把推广

"我们要跳出固有思维模式,把推广新的商业模式作为激发市场潜力的一个亮点,持续鼓励城市分时租赁、物流及公务用车等应用领域开展电动汽车租赁业务,促进新能源汽车产业快速发展。" 万钢说。

政策管理要创新

"我国汽车产量从几十万辆,到去年的2300多万辆,政府对汽车的管理方式基本没有显著变化。中国汽车产业要发展,变成汽车强国,必须要有顶层设计,要简政放权,释放企业活力。"中国汽车工程学会理事长付于武说,尤其是对于像新能源汽车这样的新兴产业,行业主管部门和各级地方政府,不能以旧有的套路来进行管理,而是要敢于探索新思路。

汽车技术电动化与信息化、智能化、 能源革命交集,形成了一个举世瞩目的创 新平台,在这个平台上有太多的机会,给 众多行业提供了丰富的想象空间,尽管存 在很大的不确定性和风险,但这个平台正 在吸引众多的创业者、创新者。对此, 陈 清泰表示, 创业者、企业家拿自己的真金 白银来投入,可能有各种各样的想法,大 多数进入者会被淘汰,但是不能不给机 会。事实上,包括产品技术创新、商业模 式、融资模式等,都有可能在试错中闪出 新的火花。因此,在电动车相关领域,应 该发挥市场引导和筛选作用, 有序并较大 力度放宽市场准入,投资者自主决策、自 担风险, 政府要适应创新驱动监管方式, 搭建好的平台,担负起守门人的角色,形 成有活力有序竞争的市场。

国务院发展研究中心研究员、经济学家吴敬琏针对新能源汽车补贴指出,竞争前某些研发,政府是可以给其补贴的,但是不应该是竞争后的补贴。"因为竞争后的补贴,存在很多问题。"吴敬琏说,比如,十城千辆节能与新能源汽车示范推广应用工程,后来是25城,主要目的是促进企业很快达到最低经济规模,但在操作中,采取了一种补供方的办法,加上各地又保护自己的企业,"肥水不流外人田",这样的结果就变成每城都搞1000辆,谁也达不到经济规模,花了不少钱,却没有达到效果。

表示:"当前在整个汽车行业管理上,要解决好前置性管理多,事中、事后管理少,多头交叉,立法欠缺等问题,方能够适应新的变化。"

心视界

新常态与国家创新体系

吴敬琏

我把新常态的内容和特征归结为两点:第一,中国经济正在从高速增长降温,进入一个下行通道,从高速增长转向中高速增长,这个趋势今后可能还会继续,可能还会进一步发展到中速增长;第二,中国经济的发展正在从规模速度型粗放增长转向质量效应型集约增长。

如果我们只实现了第一点,而没有实现第二点,那么我们至少存在两个问题。首先,经济增长的动力如果发生了衰减,如果不能用效率的提高去做补充的话,那么原来由于数量扩张所掩盖的各种经济、社会问题。其次,如果原有的驱动经济发展动力出现衰减而效率没有提高,经济下行的趋势就会不断加剧,会出现所谓的失速现象。

因此,在承认经济下行是一个客观因素的同时,我们一定要想办法实现第二个特征。只有同时具备这两个特点,才会出现我们所希望见到的新常态。

现在我们要努力实现经济发展方式 的转型,就是要优化结构,总体来说就 是要转变经济发展的方式。关键问题就 是消除体制性障碍,建立一个好的体 制。核心问题就是要建立和优化、改善 国家创新体系。

改革开放以来,应该说我们的创新活动是越来越活跃,特别是近年来,技术发明

技术创新的主体一定是企业。虽然企业试验成功的概率很低,但是只要参与竞争的个体数量足够多,就一定能够有一部分取得成功。

政府并没有这个能力确定哪一个产业、哪一种技术路线能够取得 成功。政府只能顺势而为,因势利导,最重要的就是提供一个统一、 开放、竞争、有序的市场体系

像雨后春笋一般,特别是跟移动互联网相关的各产业,技术创新确实是活跃起来了,但是回头来看,这些创造发明的产业化状态很不理想。问题的症结,就是我们这一套对于创新的体制和政策系统的一个基本特点就是政府主导。政府决定科学研究闯关,然后有了技术发明以后指定产品的方向、技术路线,再由政府来组织人力、物力资源进行转化。这么一套办法抑制了创新和创业的积极性、创造性。那么,我们就需要对这一套创新体系加以改造。

用什么新的办法来建立新体系?十八届三中全会有两句话说到了这个问题,一句话就是说要使市场在资源配置中起决定性作用,另外一句话就是更好发挥政府的作用。这是两个基本原则,用这两个基本原则来指导我们建立和完善国家创新体系。

要使市场在资源配置中起决定性作

用,关键要建立能够使市场在资源配置中起基础性作用的体制基础,这个体制基础是什么?要建立起一个统一开放竞争有序的市场体系。由它来配置资源,这样市场就能在资源配置中起决定性作用。从技术的创新到它的产品化、产业化再到市场销售、售后服务,都需要贯彻一件事情,就是把违背了这个原则的东西去掉。

另外一个方面,是要更好发挥政府的 作用。市场管市场的事,政府管政府的事, 这两者管的事情是不一样的。

去年在一次电动车论坛上,我就提出来,一定要把握一个原则,技术创新的主体一定是企业,因为原始性创新在经济上取得成功具有很大的不确定性,只能发动千军万马的企业去闯、去试才行。虽然企业试验成功的概率很低,但是只要参与竞争的个体数量足够多,就一定能够有一部分取得成功。

政府并没有这个能力确定哪一个产业,哪一种技术路线能够取得成功。政府只能顺势而为,因势利导,最终主要是建设一个好的环境。

总体来说,政府要做的,首先就是要提供一个好的生活环境、创新环境、经营环境,最重要的就是提供一个统一、开放、竞争、有序的市场体系。

其次,建立良好的教育系统和基础性 的科研系统、研究系统。创新体系中往往 把科学和技术放在一起,其实这两者性质 是很不同的,科学奖励应该由社会来承担, 包括政府。而技术奖励应该主要由市场来 负责。

有两种情况是需要政府提供补贴,一是弥补正外部性;二是在产业刚发展起来的时候,使它快速达到最低的经济规模。但是政府补贴应该主要补需方,而不要去补供方,尤其不能够在市场竞争后对生产者、供给者进行补贴。

最后,政府应该做规划。这种规划是在现有发展趋势上的一个全局性、长远的规划,具有引导性,而不是指引性的。我认为,应该利用这些年发展新兴产业、支持技术创新所取得的经验和教训,逐步把国家创新体系的整套制度和政策系统建立起来。

(作者为国务院发展研究中心研究员、 中国电动汽车百人会学术委员会主席) 本报记者 陈学慧整理摘编