

在中国电动汽车百人会论坛上,与会专家把脉新能源汽车行业发展——

# 构建竞争、创新、可持续的产业生态

本报记者 杨忠阳 袁 勇

## 现场直击

刚刚过去的2015年,我国新能源汽车发展迎来“井喷”式增长,产销分别完成34万辆和33.1万辆,同比分别增长3.3倍和3.4倍。而根据工信部发布的数据,从2009年到2015年,我国累计生产新能源汽车已达到49.7万辆,新能源汽车保有量跃居全球第一,正在由市场导入期迈入快速增长成长期。

大变革带来新机遇,也带来新挑战。围绕如何构建竞争、创新、可持续的新能源汽车产业生态这一主题,1月23日至24日,来自政府部门的官员、行业专家和企业代表在2016中国电动汽车百人会论坛上展开了热烈的研讨。

### 调整补贴政策

“创新的环境显著优化、市场的进程全面加速、技术创新显著提升、产业融合催生新态势。”说起产业的变化,全国政协副主席、科技部部长万钢用了这样四句话。

“十二五”时期,国家有关部门研究出台了多项政策措施,包括消费补贴、税收优惠、政府采购、技术研发、充电设施的奖励等,政策涵盖研发、生产、消费、运行等各环节。在政策的强力刺激下,新能源汽车逆势向上,呈爆发式的增长态势。

“不过,总体来看,目前电动汽车还是一个高度依赖政策的市場,它的不可持续性也逐渐越来越明显。”中国电动汽车百人会理事长陈清泰表示,在产品的导入期,政府出台了多种形式的购车补贴激励政策,弥补了产品技术成熟度不足和初期的高成本,较快地启动了电动车的市场。但是,财政的激励政策难以很好地体现对产品技术水平提升的导向和对降成本的激励。“在把规模先搞上去的时候,往往会出现企业追逐补贴、鱼龙混杂、泥沙俱下的情况。”陈清泰说。

财政部部长楼继伟就此表示,今后新能源汽车产业补贴政策也要适应供给侧结构性改革,进行调整完善,通过提高补贴门槛,突出对优势企业的支持,并逐步下调补贴标准:2017年至2018年新能源汽车补贴标准,在2016年的基础上下调20%,2019年至2020年下降40%,2020年以后补贴政策将退出。

“实践证明,几年一个周期的政策,不足以引导市场的长期行为,现行的两级财政补贴政策,不仅是地方保护的一个根源,而且一些城市已经感到财政压力过大,还出现了骗补、补贴过度等问题。”陈清泰表示,一些车企在决策产品开发时,受到很强的补贴导向,行为短期化。而一些用户购车消费时,宁愿扭曲真实的需求而获取更高的政府补贴,这就使得政府的政策干预了技术路线,结果将造成更大的结构性扭曲。“应该进一步研究实施非财政补贴政策,比如,与燃油消耗量限值相联系的零排放积分政策。”陈清泰说。

记者了解到,美国加利福尼亚州曾推出积分交易制度,对电动汽车的普及起到了积极作用。这个制度的核心内容是:要求汽车生产商在加州销售的乘用车、小型车车辆中,必须含有一定比例的零排放



上图 在2016中国电动汽车百人会论坛主会场,嘉宾正在做主旨演讲。

本报记者 杨忠阳摄

右图 在2016中国电动汽车百人会论坛会场外,北汽集团、东风集团、大众汽车集团等展示新能源汽车。

本报记者 杨忠阳摄

(ZEV)或者部分零排放车辆(PZEV),不同的车型可以获得不同的积分。汽车厂商必须达到最低分数线,否则罚款。但是,不达标厂商除缴纳罚款一条途径外,还可以通过购买达标厂商富余的积分抵扣罚款,购买价格由双方商定。达标企业可以出售积分获得收益,也可以将积分储蓄起来以备后用,或者待将来积分涨价以后出售。

“积分交易能够最有效地确保政府在技术路线上的中立性,把技术路线的选择交给市场,借助市场力量激励和倒逼企业,把更多资源投入到产品的研发和技术创新上,同时,相比于财政补贴,积分交易具有可持续性。”对此,楼继伟表示,财政部对积分交易制度已经反复论证和研究过多次,已经有了成形的实施思路。

### 打破地方保护

在论坛发言期间,比亚迪董事长王传福口误将“地方保障”错读成“地方保护”,引起在场人士热烈讨论,工信部副部长冯飞作为本环节主持人笑称:“这虽是无心错误,但真正反映了地方保护对于新能源汽车发展带来的阻力。”

据了解,2015年比亚迪新能源车“秦”卖了3万多辆,康迪卖了2万多辆,“唐”卖了18000多辆。“如果没有地方保护主义,这个量还可以再翻两倍。”王传福说。

陈清泰表示,2009年开始实施的“十城千辆”工程试点,确实调动了相关城市

的积极性,这些城市动当地资源,形成小环境,使我国较快开启了全球最大规模的示范应用。但在这个过程中,也出现了不少新问题。比如,一些城市不太情愿以本地的财政来补贴外地企业,不太愿意向外地企业开放本地的市场,特别是公共交通、公共事业的市场,有的城市设定地方补贴目录,有的要求本市销售必须在本地设厂,有的要求使用本地产的电机和电动部件,有的规定充电桩只能由本地企业投资建设等。

“类似这样的地方保护,抑制了市场的激励、倒逼和筛选作用,造成优势企业得不到好的发展,劣势企业也失去了在竞争中提高的机会,可以说这是两败俱伤的做法,把企业最终引向了对政府和政策的依赖,削弱了技术创新、提高竞争力的动力,必须破除。”陈清泰呼吁,在认真贯彻中央精神、禁止市场保护的同时,应该总结、评估试点政策,适时推广国家政策,在全国范围内建立有序、竞争的产业生态。

地方保护是行业数量扩张的根源,但不是创新型的增长。楼继伟透露,财政部近期将就地进行专项督查,对搞地方保护的将扣减有关财政奖励的资金。

### 改革行业监管

“现在有很多非汽车企业想进入汽车产业,他们是没有产能的,但按照现有的汽车产业政策,必须要建工厂才能造新能源汽车,这些产能的重复投入完全没有必要,应该鼓励那些拥有技术、商业模式的企业利用现有产能来做新能源车,为什么



还要‘逼’着他们拿600亩的地、雇2000个工人,为什么不能把现有产能用足呢?”提到这一现象,清华大学汽车产业研究与技术战略研究院院长赵福全直呼“搞不懂”。

蔚来汽车创始人、董事长李斌表示,公司将投入10亿美元进行新能源汽车研发,但吁请“国家有关主管部门能够在制定相关政策的时候,准予其和现有在制造供应链上有优势的企业合作,以减少重复建设,提升全行业的创新能力与效率”。

“汽车技术的电动化与信息化、智能化和新能源革命交集,形成了一个举世瞩目的创新平台,面对这样一个革命性的技术替代和升级,传统骨干汽车企业往往会有踌躇和犹豫,而后起者和新进入者却看到了机会,甘愿参与一搏,这也是实现产业升级不可或缺的重要因素。”陈清泰表示,新进入者拿自己的真金白银投入可能各有各的想法,但他们都是理性的。进入者中,大多数最终可能会被淘汰,但是不能不给他们机会,要放宽准入。

行业监管制度必须与时俱进。“汽车行业的管理应实现从行政管理为主向法治化管理为主的转变,特别是改变过去靠审批、指标、计划来推动行业发展的手段,更加注重完善法律法规,完善标准体系,健全监管模式,优化市场环境等。”国务院发展研究中心产业经济研究部部长赵昌文表示,当前汽车行业可以借鉴自由贸易区的模式,逐步明确负面清单制度,一旦明确负面清单,汽车行业的投资方向、产品种类、区位选择、收购兼并等事情,都可以放给市场、交给企业。

## 声音

科学技术部  
部长  
万 钢



产业的转型带来的机遇稍纵即逝,当前我们有很多领域的新技术和新产业都在厚积薄发,淘汰旧产业的速度也在加快,需要我们更多地来加强对产业发展拐点的研判,提早部署新兴产业的关键技术和新产品的研发,加速产业化的过程,增强持续引领能力。

国务院发展研究中心  
研究员  
吴敬琏



一种新的产品,还没有达到最低经济规模的时候,政府需要出手,但是有一些原则要遵守。如果需要补贴的话,一定要补需方,不要补供方,因为需方和供方之间,中间隔着市场。在“十城千辆”的时候就是直接补供方,结果效果不好,现在有改进,但还是有变相补供方的情况,甚至出现了骗补的现象。特别要注意,不要形成竞争后仍补贴。已经进入竞争了,对有些企业进行补贴,实际上是打击了别的企业。

大众汽车中国区  
总裁  
海兹曼



实时监测系统是纯电动汽车必须的,因为这关系到电动汽车安全性。我们必须找到一种方式能够确保实时进行监测。比如,一辆车从北京开到了上海,如果说实时监测系统没有办法再调整回来的话,怎么样才是最好的一种追踪方式,我们要把这个过程变得非常简单,更加安全,并成为推行全国的标准。

北汽新能源公司  
总经理  
郑 刚



新能源汽车产业是一条复杂的产业链,如果不能把后端的价值产出有效地导入到前端来,无论哪一个环节都很难盈利。从整车开发设计,到换电机构的应用,到电池包的运营,到电池梯次利用后的再次利用,只有把这个价值链全部打通,使后端的价值能够有效地为整车从制造到运营模式上进行反补,才能有效地降低产业链的成本。

## 访谈

## “市场+政策”驱动产业成长

——访中国电动汽车百人会理事长陈清泰

本报记者 杨忠阳

在多种利好政策驱动下,2015年,我国电动汽车产业实现了超高速增长。根据以往经验,在市场高速增长时,一些企业的主要精力会被引向产能扩张,而忽略技术、质量和安全,如何推动新能源汽车产业可持续发展?《经济日报》记者就此采访了中国电动汽车百人会理事长陈清泰。

在陈清泰看来,目前电动汽车还是一个高度依赖政策的市場。提高技术水平、降低生产成本,仍然是发展的主题。创新技术、降低成本离不开政策的支持,但是更需要市场的激励、倒逼和筛选。“当前电动汽车发展动力应该由政策驱动转向市场、政策双向驱动,促进产业进入成长期。”陈清泰说。

发展动力如何平稳转型,而不致大起大落?陈清泰表示,合理的政策设计和政府与市场这两只手的协调配合至关重要。

第一,有序放宽市场准入,强化市场监管。外来者常常会带来新的思维,引进跨界的技术,在新技术突破、产品定义、商业模式、融资模式等方面,都会贡献出新的火花。同时,要增加试错的资本投入,加速试错过程,分散试错风险。由于有他们的搅局,将促进既有企业的奋进。

第二,要打破地方保护和壁垒,创造好的竞争环境。当前不少地方政府有支持本地新能源汽车发展的强烈意愿,非常希望借助国家试点,推动实现本地的产业目标。但现在也存在一些问题,比如,在执行国家政策的时候,有时候就会跑偏,为保护本地企业,而排斥外地企业,这个必须打破。

第三,给全社会一个长期稳定的预期。汽车动力技术的变革,不仅涉及汽车业,而且涉及国家能源的结构调整,分布式能源的发展,基础设施的改造和建设,直至智能交通、智慧城市建设的大思路。其中,需要诸多政府部门、行业、大量企业的参与,要经历一个很长的过程。

本版编辑 于 泳

## 视点

## 既要拼“量”更要提“质”

车 夫

“要解决新能源汽车产业基础薄弱、整体发展质量不高的问题,就必须在做大产业规模的同时更加注重产业质量的提升。在产业已有一定量的基础上,应该通过构建公平竞争、创新、可持续的产业生态,推动产业质量和企业实力的提升

在传统汽车产业整体低迷的情况下,2015年我国新能源汽车销售“放量”上涨,达到33万辆,超越美国,成为全球新能源汽车最大产销国。更令人欣喜的是,这一销量在我国年度新增汽车销售中占比首次突破1%,意味着我国新能源汽车发展正式从“导入期”步入“成长期”,站上一个新台阶。

不过,欣喜之余,也要看到,目前这样的“量变”并没有引发我国新能源汽车产业“质变”。由于在产品“导入期”,政府出台了多种形式的购车补贴激励政策,不少企业患上了补贴依赖症,紧盯政策设定产品,缺乏技术研发和产业升级的动力和压力,至今尚未培育出适销对路的明星产品,在动力电池等核心技术上也没能实现重大突破。

问题还在于,行业的发展正在遭受地方保护主义的“阉割”。部分地方政府出于拉动本地经济的考虑,对没有在本地上建生产厂的企业,千方百计设置门槛,将其挡在补贴政策之外,

倒逼企业在本地新建生产厂。其结果就是,不管有无产业基础,近年来一些地方纷纷上马新能源汽车项目。如果任由这种势头继续,市场会被分割得越来越小,企业无法形成规模,难以形成竞争力。

面对33万辆年销量,我们不妨追问:这其中究竟有多少企业参与?每一家企业究竟有多少辆?当然,不否认这里有过万辆的,但更多的恐怕还是千百辆,几十辆,甚至几辆的。反观日本,虽然年产销总量远不如中国,但有单个企业每年就能销售15万辆。这从一个侧面说明,尽管我们的新能源汽车产业规模在快速扩大,但实际上企业和产品市场竞争力并不强,产业基础依旧脆弱,总体发展质量并不高。

要解决这个问题,就必须在做大产业规模的同时,更加注重产业质量的提升。应该说,在新能源汽车发展“导入期”,我们通过政府补贴,强调量的扩张,这本身并没有什么错。因为汽车是

一个以规模著称的产业,没有一定规模,就难以降低成本,形成效益。但进入“成长期”后,在产业已有一定量的基础上,我们就要通过构建公平竞争、创新、可持续的产业生态,推动产业质量和企业实力提升。

事实上,产业质量和企业实力的比拼,从来不是靠单一的规模,而是靠技术话语权和产业链掌控力。近年来,德、美、日等主要汽车强国对新能源汽车技术的研发力度不断加大,涉及的领域越来越宽,包括材料科学、信息技术、控制技术、制造工艺、制造装备等,以抢占新能源汽车产业的技术制高点。作为今天的新能源汽车产销最大国,我们不能仅满足于眼前市场的培育,而是要从更高的战略层面,加快推动企业技术和商业模式创新,促进企业品牌和产品品质提升。否则,一旦市场培育好了,外面的人冲进来,自己“手无寸铁”,就会被打得落花流水,重蹈传统汽车发展覆辙。