

新能源汽车数量固然重要 驱动力更关键

近日，在国新办举行的新闻发布会上，工信部公布的数据显示，我国的新能源汽车和智能网联汽车产销量分别达到79.4万辆和77.7万辆，连续三年位居世界第一，累计保有量达到180万辆，占全球市场保有量50%以上。从数量来看，中国新能源汽车的保有量已经在全球遥遥领先。

但是，在数量不断增加、产能持续扩张的同时，亟需解决如何充分发挥市场驱动的作用来促进行业发展的难题。

回顾我国新能源汽车发展的路径，依靠政府推动是一大特点。自2010年被列入国家战略性新兴产业之后，新能源汽车在国内就获得了各方的支持，尤其在各地政府的推动下，“十城千辆”、销售补贴等措施纷纷出台。

值得关注的是，巨额的补贴政策在推动中国新能源汽车繁荣的同时，也出现了大范围骗补的现象。一些企业也因此被迫回补补贴，甚至取消生产资格。业界对政府补贴方式的质疑一直不断。

工信部等相关部门也在重新考量这种直接补贴方式的弊端，并明确表示，新能源汽车的补贴政策将有所改变，补贴会提前退坡。与此同时，新能源汽车和传统燃油汽车双积分的政策也已经制定，并于明年施行。

工信部称，这一政策的目的是通过奖励和惩罚措施，引导各汽车厂商重视新能源汽车。政府部门的导向也已经很明确，政策对产业的支持力度不会改变，但方式要有所不同，要更多发挥市场的决定性作用，而不会再采取直接补贴行为。

近年来，中国新能源汽车市场的快速扩张，固然与政府的强力支持有关，比如北京市场上电动汽车销售提升，部分原因是放宽了对新能源汽车摇号的限制。但一个不容忽视的现实是：如果能够购买燃油汽车，很多人都不会去选择电动汽车。

这与我国电动汽车目前尚未解决的一些技术难题有关。目前市场上所售电动汽车价格昂贵，而且续航里程较短，再加上充电网络不健全，还很难吸引消费者主动购买。这当然不是依靠政府的强力补贴能够解决的，最终还是需要发挥市场和企业的作用。

电动汽车作为未来汽车发展的方向，其发展前景已经明朗。许多企业也都看到了这一前景，早已经在积极布局，甚至已经掌握了许多核心技术。这是一个好的信号，也是中国新能源汽车崛起的主要力量。

原文地址：<http://www.china-nengyuan.com/news/120786.html>