

新能源汽车应逐步进入市场化发展



今年两会期间，关于“大力发展氢燃料电池车”的提议，出现在多位汽车行业代表的提案中。一时间，坊间关于“新能源汽车发展方向又变了”的论调又甚嚣尘上。

“当前应大力提升纯电动车的电池技术，谈氢燃料电池车为时尚早。”国家电动乘用车技术创新联盟技术委员会主任王秉刚、清华大学教授、清华大学汽车研究所所长陈全世等新能源汽车行业资深专家，在接受《一品汽车》专访时的观点颇为一致。

诚然，从纯电动车到氢燃料电池车的大方向调整，在短期内可能不会轻易出现，但新能源汽车产业发展政策的每一次细微调整，都会对车企产生较大的影响。

事实上，自2009年国内新能源汽车产业被提升至战略位置后，事关这一产业的发展政策在过去十年间已经经历过多轮调整，而每一次政策风向的变化，都会引发国内新能源车企的重心调整。而专家也直言，国内新能源车企应逐步摆脱政策驱动，回归市场化发展模式。

政策“庇护”

2009年，国务院下发了《汽车产业调整和振兴规划》，其中首次提出新能源汽车发展目标，启动国家节能和新能源汽车示范工程，由中央财政安排资金给予补贴。随后，财政部、科技部、工信部、发改委也陆续发布文件，推动节能与新能源汽车示范推广试点、私人购买新能源汽车补贴试点、新能源汽车推广应用示范等工作的实施。

彼时，政府发展新能源车的决心很大，动作也不小，但是最终的效果没有预想的好，于是市场渐渐趋于冷静，但是投入却还在增加。

2010年，中国政府在6个城市开展了私人购买新能源汽车补贴试点。根据动力电池组能量，按3000元/kWh给予补助。插电式混合动力乘用车最高补助5万元/辆，纯电动乘用车最高补助6万元/辆，并采取退坡机制适当降低补助标准。

高额的补助，让新能源汽车迅速成为国内的“朝阳行业”之一，而围绕新能源产业展开的零部件企业也开始发力。也就是从这个时候起，越来越多的车企开始逐渐把发展重心转移到国家重视的新能源汽车行业来。

2012年，国务院印发《节能与新能源汽车产业发展规划（2012-2020）》，对技术路径、产业目标、基础设施、财政补贴、金融支持等进行了系统的规划。与此同时，混合动力公交客车的补贴范围也开始推广到全国所有城市。

2013年，财政部颁布了《关于继续开展新能源汽车推广应用工作的通知》，并细化了新的补贴标准，比如：乘用车依据纯电续航里程最高补助6万元/辆、客车依据车长最高补助50万元/辆、专用车按电池容量最高补助15万元/辆、燃料电池车按照车辆类型最高补助50万元/辆进行差异化补贴。

细化后补贴标准的初衷本来是为了促进新能源车产业更加有序的发展，但最后却成为了很多车企可以利用的“BUG”。比如一辆成本5万的车，却可以拿两级10多万的补贴，在高额补贴、“补贴高于造价”的诱导下，各种骗补企业纷纷出笼。

弊端暴露了，政府自然不会置之不理，于是，政策风向开始改变。2017年发布的《关于调整新能源汽车推广应用财政补贴政策》中，重新对补贴方式进行了更高的要求以及补贴标准，并且设定了详细的奖惩措施。与此同时，“双积分”政策的出台，也让国家对新能源汽车的管理模式由“鼓励创新”转变为“强制淘汰”。

经过“骗补”、“骗资质”事件后，政府意识到“摆脱补贴”才是车企“活下去”的最佳方式，于是2018年，随着《关于调整完善新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》的发布，新能源车补贴的技术要求逐步细化并完善。

从某种程度上讲，政策的支持，确实促进了新能源汽车产业的发展，但是从另外一个角度来看，目前中国的新能源汽车就像是汽车行业的“巨婴”，严重依赖政策，一旦离开政策，绝大多数新能源车型或许将无法“生存”。

根据规划，我国将在2020年底全面退出对新能源汽车的补贴，“由政策引导”的新能源汽车产业即将摆脱彻底补贴，开始“独立”。但是，没有政策的“庇护”，中国新能源汽车市场应该怎么样找到一条“健康成长”的路呢？

回归市场化

十年来，我国共出台了新能源汽车产业国家政策共60余项，在这些政策的引导之下，中国车企的新能源发展之路看似十分顺畅，也取得了不错的销量成绩。数据显示，2018年，中国新能源汽车保有量达261万辆，占汽车总量的1.09%，与2017年相比增加107万辆，增长70.00%。从统计情况看，近五年新能源汽车保有量年均增加50万辆，呈加快增长趋势。

但是，繁荣的表象之下，新能源车企也面临着很多的问题。和大对数迅速崛起的行业一样，新能源汽车在发展速度和销量双双登顶后，出现的问题也越来越多，其中最突出的就是技术的匮乏。

众所周知，汽车产品是一个技术难度高、产业链长而且成熟期漫长的产业，特别是对与新能源汽车来说，技术要求更高。但是目前来看，在全球几大汽车大国中，日韩在动力电池领域一直是强项；德国在整车制造领域领先，但在电池领域有所落后，这也是为什么德国汽车厂纷纷与中国的电池供应商联合的原因；而在电动车的三电关键技术中，我国电机技术已经达到世界先进水平，仅次于日本、韩国，电控技术接近世界先进水平。

但即便是这样，我国的新能源汽车仍然处于缺乏核心技术的阶段。“现在纯电动车的续航大部分是依靠提升电池密度而来，电池重量越重，续航越长，但这是治标不治本的方法。用电池密度来堆积续航的根本原因就是我国电池电控技术的不成熟。另外，与日本相比，我国在燃料电池领域还存在着很多问题。”中汽联高级顾问、中国汽车资深专家陈光祖在接受《一品汽车》采访时表示。

对于国内的新能源车企来说，要想跳出“过于依赖国家政策”的发展模式，首先就必须学着“自己长大”。也就是说，其必须掌握能够支撑自身发展的核心技术，才能够在不完全依靠、甚至不依靠国家对新能源汽车的补贴，也能够“活得很好”。

除此之外，中国的新能源汽车还需要在整车工艺、燃料电池、产品创新、商业模式创新等方面多下功夫，当然，核心零部件企业也不能忽视。正如全国乘用车市场信息联席会秘书长崔东树所说：“新能源产业要以纯电动为核心发展的主线，并且核心零部件企业也需要被重视起来，使得零部件体系得到进一步提升。”

目前，我国已经确定，将在2020年底全面退出对新能源汽车的补贴。也就是说，留给新能源汽车“自立成长”的时间已经越来越少了。现阶段，新能源汽车已经逐步开始市场化运作，希望未来完全由市场主导的新能源汽车能够在茫茫车海中，由内而外强化自己，并找到一条属于自己的路。

原文地址：<http://www.china-nengyuan.com/news/136178.html>