

假如政策发生变化 新能源汽车前景将会如何？



7月26日，东风有限新中期事业计划发布仪式上，有记者问雷诺日产CEO卡洛斯·戈恩，为什么对中国的电动车前景如此乐观？戈恩的回答非常直接，看好中国的政策和补贴。

看起来，即使是日产这样在全球范围早已明确提出将电动车作为新能源车发展方向的企业，到了中国也非常在意政府的政策导向、也要仰仗政府的支持。

那么政府对新能源车的支持到底有多大？2009年2月出台的《节能与新能源汽车示范推广财政补助资金管理暂行办法》对每辆纯电动车的补贴达到6万元之巨。前不久，中汽协助理秘书长叶盛基表示，如果到2015年、也就是“十二五”期末，国家针对汽车产业投入两万亿元，有关节能新能源汽车投入额至少在10%以上。这无疑是个很大的“诱惑”。有业内人士认为，不少企业对新能源车尤其是电动车表现出的热情，很大程度是由于看到了国家对电动车巨额的补贴，想要分一杯羹。

但不少冷静的行业观察家指出，不排除有关行业管理部门在选定电动车作为新能源车重点突破方向时，有“弯道超车”的考虑：混合动力已经是日系企业的强项，从电动车出发，更有利于和世界水平站在同一起跑线上。他们同时认为，中国政府的新能源路径选择很可能迫使很多本不看好电动车的企业转而表示“支持”电动车。同时，一些跨国公司出人意料的转向电动车反过来又坚定了国内决策者对电动车的信心。但这份信心的基础并不牢固。

仔细观察，国际产业界对电动车的热捧来自三股势力，但他们对电动车的追捧似乎又不是一种完全“自发”的选择。

始作俑者是通用。2008年，深陷金融危机的通用迫切需要一个说服美国政府施以援手、并继续从资本市场获取资金的理由。于是，有了时任通用CEO瓦格纳驾驶Volt电动车去华盛顿游说政府的一幕。但本就深陷金融风暴的资本市场已经拿不出钱来填补通用的亏空，最终，瓦格纳黯然“下课”，通用宣告破产。对财务出身的瓦格纳来说，用Volt作为筹码去换取救命的资金也许是个不错的点子，但这并不代表电动车就是通用“真实”的选择。值得注意的是，时至今日，重新复活的通用对Volt的推进力度似乎已经不及两年前那么强烈。

另一股力量是欧盟的碳排放政策。2007年初，欧盟颁布的汽车排放标准规定，到2012年，欧盟新车排放不得超过每公里120克。这一苛刻标准，随即遭到大多数欧洲车企的强烈反对。经过一番讨价还价，最终标准调整为新车平均排放不超过130克，但多数专家认为，即使这样，通过改进传统内燃机也不能达到这一限值。于是，发展电动车来拉低企业平均排放量成了共同的选择。尽管很多企业都被迫上马了新能源和电动车，但他们并不确信消费者会真的购买。

第三股力量就是国内产业界“弯道超车”的思维。2009年，中国的电动车补贴政策出台之后，国内外的企业似乎都嗅出了其中包含的巨大利益。多年来，中国政府对多个产业“不计成本”投入的惯例也使他们相信，跟着政策指挥棒、“押宝”电动车是有前途的。随着一个个企业的加入，中国的电动车热不自觉地加温。尽管，中国在的电动车产业在技术层面还存在众多缺陷。

最近一段时间，各个层面传出的消息显示，新能源发展的“风向”可能要变，决策者正在探讨之前选定的电动车这一路径是否切合实际，相关的摸底已经在进行中。假如政策风向真的变了、甚至没有了补贴，中国的新能源汽车格局将发生怎样的剧变，这一切可能很快就会清晰起来。（吴迎秋）

原文地址：<http://www.china-nengyuan.com/news/19615.html>