■ 本版撰文 本报记者 陶海青

**编者按：**随着全球石油资源的日趋枯竭，油价持续上涨，新能源汽车替代传统汽车已成为必然趋势，为此，各国纷纷加大研发投入和政策扶持力度。然而，新能源汽车尤其是纯电动汽车技术难题依然没有重大突破，销量也不尽如人意。续航能力有限、充电站分布少、电池昂贵等问题的存在，让消费者望而却步。

# 补贴政策频频出台 电动汽车发展仍存瓶颈

11月5日，中国首款量产纯电动汽车上汽荣威E50在沪上市，令逐渐降温的电动汽车市场再次成为热点。

7月，国务院曾正式发布《节能与新能源汽车产业发展规划》，明确以纯电动车为新能源汽车发展和汽车工业转型的主要战略取向。

日前，中国汽车后市场联合会常务副主席兼秘书长路志光在接受本报记者采访时说："新能源汽车被国家定为十大战略性新兴产业之一。从目前状况看，中国电动汽车在市场推广方面进展甚微。但电动汽车依然是中国汽车业的发展趋势。从资源方面看，中国油气资源较少，但中国汽车保有量持续增长，汽车燃油消耗量上升，石油对外依存度不断提高，而发展电动汽车是解决中国能源问题的最佳途径，因此看好电动车市场的发展前景。"

来自国际能源署的预测数据显示，到2030年，全球石油开采将达到峰值；再过90年，包括煤炭、石油在内的化石能源在全球能源结构中仅占3.5%。这意味着，发展电动汽车将是一种国际化趋势，谁主动谁将占据未来市场的制高点。

## 各地纷纷出台补贴政策

近年来，中国政府直接投入科研经费，支持电动汽车科技攻关，另外，还在材料、控制等领域给予支持，目前，整个投入超过100亿元。

对此，中国工程院院士陈清泉表示："最近10年，从投入力度来说，不管是补贴力度、政策力度还是把它提到战略性层面，应该说，中国的投入不亚于国外。"

近日，上海市新能源汽车补贴政策呼之欲出。上海市发改委相关人士表示，上海市新能源汽车补贴政策已经上报国家发改委，有望年内获批。根据已上报的政策，在国家补贴6万元的基础上，上海对购买纯电动汽车最高再补贴4万元，再加上目前上海市场价值约6万元的免费车牌，购买纯电动汽车可以一次性节省16万元。

继上海之后，北京市也出台了《北京市私人购买纯电动汽车小客车管理办法（试行）（征求意见稿）》。该意见稿明确指出，私人购买纯电动汽车小客车无需摇号，只需申请指标，直接享受市政府补贴，最高6万元／辆，但要具备一定的条件，此条件与参与汽油小客车的摇号标准一致，预计年底出台。

据记者了解，国家对上海、长春、深圳、杭州、合肥等5个城市都已启动私人购买新能源汽车补贴试点工作，纯电动乘用车每辆最高补贴6万元。

路志光说："从地方政府现已出台新能源汽车扶持政策看，免费牌照将成为最大亮点，此举是为了提升电动汽车销量，促进当地新能源汽车行业发展，优化和调整当地经济结构。"

## 电池技术难题待解

尽管地方政府积极推动纯电动汽车发展，但目前实际销售情况仍不乐观。中国汽车工业协会统计数据显示，今年前9月，中国主要乘用车企新能源汽车销量仅为6982辆，其中纯电动车3009辆，混合动力车3973辆。

而按照《节能与新能源汽车产业发展规划》，到2015年，中国纯电动汽车和插电式混合动力汽车累计产销量达到50万辆，到2020年超过500万辆。

可见，纯电动汽车仍处于叫好不叫座的尴尬境地。究其原因，分析人士认为，电力驱动是电动汽车区别于传统汽车的最根本特征，但这恰恰制约着电动汽车走进千家万户，决定电动汽车发展速度与成效的关键，并不在车，而在电池。

中国汽车工业咨询发展公司首席分析师贾新光在接受记者采访时也认为，虽然锂电池技术取得进展，但电动汽车要成为汽车商品主体还很遥远。新能源汽车尤其是电动汽车的商业模式还没有真正形成，电动汽车依然达不到市场产业化的要求。

## 买电动汽车需先有车库

在北京，不用摇号就能拿到车牌；在上海，不用拍牌就能领牌上路，而且还能拿到几万元的补贴，这样的电动汽车，您买吗？

对记者的提问，贾新光颇为感叹并反问记者，你有车库吗？如果有，就可以考虑；如果没有，还是暂时别买。

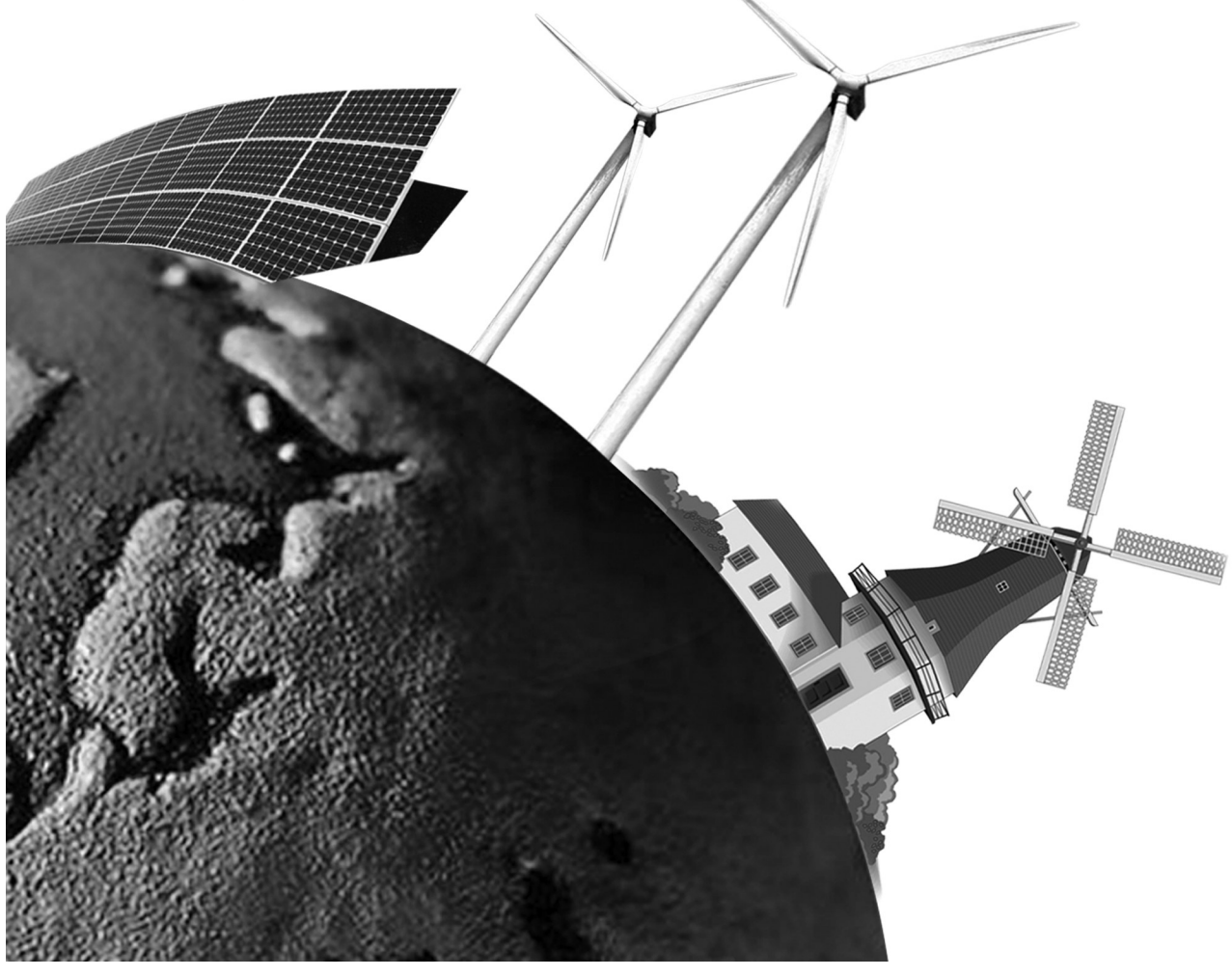
记者在大兴采育新能源汽车产业园采访时，一位知情者告诉记者："北汽集团内部职工如果购买纯电动汽车，将享受更多优惠政策。"但北汽的一位员工告诉记者，虽然北京不摇号就能拿车牌的补贴政策颇具吸引力，自己也开始关注电动汽车，但自己小区内既无别墅，也无车库，如何充电是个大问题。虽然从理论上来讲电动汽车可以与家用的220伏电压对接，但实施起来并不简单。通常情况下，院内的车位附近并无任何充电设备，如果将电源插座和充电桩安装在露天的院子里，担心被小孩玩耍弄坏。另外，电动汽车是白天开，晚上充电，充电时间一般是12小时，如果遇到下雨，在露天的院里充电存在安全隐患。事实上，充电是非常麻烦的事情，因此暂时不会买电动汽车。

湘财证券的《新能源汽车产业发展规划点评》报告也印证了上述观点。该报告称，短期内，新能源车的政府采购将是主力，真正走入寻常百姓家仍需5年以上的时间。

比亚迪集团总裁王传福也坦言，目前，购买私家车选择电动汽车并不合算。电动汽车进入家庭的时机尚不成熟。

记者从北汽集团还了解到，今年4月，北汽自主研发生产的500辆纯电动轿车已经交付使用，其中一部分车辆将向私人出售。

北汽集团副总经理韩永贵对记者表示，政府公务用车将通过购买及租用的方式，在北京市范围内率先使用纯电动轿车。北京新能源轿车大批量推向市场后将享受"不限购、不限行"政策，车辆号牌将会采取"普通号牌、专用号段"形式，与燃油车相区别。



**延伸阅读**

## 美国电动汽车销量不尽如人意

硅谷电动汽车制造商特斯拉汽车公司CEO艾伦·马斯克（Elon Musk）日前表示，美国总统奥巴马成功连任，意味着美国政府将继续推动电动车及混合动力汽车的发展。

奥巴马曾表示，他希望到2015年美国的插电式混合动力车、增程型电动汽车及纯电动汽车的保有量达到100万辆。但分析人士认为，奥巴马的目标不切实际，原因是电动汽车的售价过于高昂，且美国缺乏充电站等基础设施。

美国是全球第一大石油消耗国，汽车保有量为2.85亿辆，也荣登全球第一，汽车消耗了美国从全球各地运回的一半的石油产量。40年前，美国政府就开始呼吁减少国家对石化燃料，尤其是对外国石油的依赖。

"美国对汽车燃料征收高税收就是要最大程度地减少石油消费量。"路志光曾对美国新能源汽车市场做过考察，他认为，随着全球石油资源的日趋枯竭，美国不得不为石油供应未雨绸缪。而最可行的方法之一就是发展新能源汽车尤其是纯电动汽车。

但在2008年以前，美国新能源战略一直在混合动力、插电式混合动力、纯电动、氢燃料电池、可再生燃料等等方案中摇摆不定，结果导致混合动力汽车技术研发和销售落后于日本。2009年初，奥巴马对国会表示，美国在车用充电电池领域已经落后，无论是在混合动力车、电动汽车还是锂电池领域，都没有领先优势。

为改变现状，奥巴马政府推出一系列优惠政策，支持插电式混合电动车研发、生产和销售。2010年初，特斯拉汽车公司获得了美国能源部提供的价值4.65亿美元的贷款，美国能源部同时还向福特及菲斯科汽车公司提供联邦贷款，用于开发环保型汽车与高性能电池。在个人消费领域，美国联邦政府可为购买电动车的消费者减免7500美元的税赋。同时，地方政府也都有配套的免税措施，如加州政府在联邦政府的基础上再补贴5000美元。

与此同时，美国公用充电站的数量有望在今年增加4倍，达到1.2万个，电动汽车电池的生产成本也在急剧下降。分析人士预计，美国电动汽车和混合动力汽车的销售额将大幅上涨，尤其是在城市地区。

经过近几年来的努力，美国现已成为鼓励发展电动汽车的主要国家，2011年销量2万辆，全球第一。

但麦肯锡的一份报告指出，在其所调查的市场中，电动汽车占汽车整体销量的份额普遍很少。比如在2009年1月至2012年6月期间，美国售出36117辆电动汽车，相比其超过4100万辆的汽车总销量，仅占0.09%。电动汽车销量不佳，引发了人们对于美国政府电动汽车扶持政策的怀疑。

更耐人寻味的是，虽然美国总统亲自倡导发展电动汽车，但硅谷电动汽车制造商特斯拉汽车公司也必须靠加利福尼亚州政府资助才能勉强生存。

由此可见，美国电动汽车在私人市场的推广也是举步维艰。如何完善充电设备，如何延长电池续航里程，也是美国汽车业面临的难题。私人企业、联邦政府、州政府之间必须建立起更为强大的合作关系，否则，电动汽车终将是昙花一现。

## 中国电动汽车商业化提速

在全球新能源汽车产业竞争中，电动汽车的竞争既是技术水平的较量，更是商业模式的较量。

对中国自主品牌汽车而言，在新能源汽车领域尤其是在电动汽车领域赶超世界先进水平，无疑是在未来竞争中处于不败地位的关键所在。正因为如此，自主品牌企业积极进入电动车领域，纷纷推出电动汽车发展计划，开拓电动汽车市场。

继16家中央企业组建电动汽车产业联盟后，奇瑞汽车宣布，也将构建一个电动汽车产业联盟，比亚迪则发布了城市公交电动化解决方案，以助推电动汽车商业化发展。

据悉，央企产业联盟旨在整合中央企业资源，建立推动电动汽车产业整体发展的开放技术平台，统一产业技术标准，共同研发电动汽车新技术、新产品、新方案、新模式，共享技术成果，促进中国电动汽车的普及与市场发展。对此，盖世汽车网CEO陈文凯认为，这个联盟更注重前瞻性技术的研发。

而与央企联盟不同，比亚迪则针对出租车及公交大巴市场推出"零元购车·零成本·零排放"的解决方案，牵手金融行业，试图打破电动汽车的销售瓶颈，实现产业化。

从目前的形势来看，比亚迪所抢占的是深圳市场，而在国内其他城市，比亚迪纯电动汽车发展并未顺风顺水。在国内的大宗采购中，特别是在其他城市的纯电动大巴和纯电动出租车领域，比亚迪汽车的销量仍然较小，特别是在北京、上海等地，比亚迪纯电动汽车尚无销量。

贾新光认为，比亚迪在昆明、天津等地取得一定的成绩，说明市场还是有需求的，只要能够打破地方保护主义，比亚迪的新能源汽车战略仍有前景。

比亚迪的购车贷款方案能否取得预期效果尚需观察，但此举无疑是探索中国电动汽车商业化发展的一次积极尝试。

毋庸置疑，电动汽车一定会给汽车行业带来革命性的变革，但这将是一个非常漫长的过程。产业化是中国电动汽车行业未来发展的重要方向，而电动汽车大规模产业化的前提便是消费者买单。如果客户不接受，电动汽车的商业模式将难以成立。