

“有政策无卖相” 中国纯电动汽车生存焦虑

蔡梦黎 报道

2012 年 12 月，工信部对初步确定的“2012 年度新能源汽车产业技术创新工程拟支持项目名单”予以公示。从名单上看，本次 25 个项目纯电动汽车、插电式混合动力汽车、燃料电池汽车和动力项目，涉及一汽、东风、长安、江淮等多个汽车上市公司。

工信部人士表示，此次支持项目与以前支持项目的最大区别，在于重视联合申报、联合研发。此前，由工信部牵头制订的《节能与新能源汽车发展规划(2011—2020 年)》即明确表示：2020 年中国新能源汽车销量规模将达全球第一，新能源汽车或以纯电动为主。而此次公示，或许象征着规划开始进一步落实的重要标志。

工信部也曾宣布：未来十年国家将向一汽、东风、长安等国有企业投入 1000 亿元的资金，用于扶持新能源汽车生产，使中国成为全球最大的新能源汽车生产国。

东边日出西边雨

事实上，从 2009 年开始，我国政府已相继出台多个政策，对新能源汽车的研发、生产和销售进行多个环节的补贴。2012 年 3 月，有消息指出：我国第一批投入研发新能源汽车的资金之一，长安汽车将投入 50 万元国家科研项目资金，通过十年从无到有，开发三款混合动力汽车和两款纯电动汽车，现销量约占全国乘用车新能源汽车总量的 50%。

今年 3 月，长安汽车向北京市房山区交付 100 台纯电动汽车用作出租车。然而，在政府纯电动汽车的大背景下，新能源汽车——特别是纯电动汽车在公共服务领域以外的民用市场却屡屡遇冷。信息显示：从 2009 年相关政策开始实施截至 2011 年，新能源汽车的保有量为 1 万余辆，但私人购买仅百余辆。直至 2011 年底，新能源补贴仅发放五十分之一，与推广目标相去甚远。新能源汽车要得到真正的普及，似乎尚任重道远。

纯电动汽车一半海水一半火焰的现状，原因在何处？就此问题，记者询问到毕业于重庆理工大学汽车专业，曾在重庆长安汽车股份有限公司任职的柴女士。柴女士介绍道：纯电动汽车事实上在全球均未大批量普及，即便在民用领域，也都主要是在公共交通如公交车、出租车方面。其主要原因是电动汽车有许多技术瓶颈尚未攻克。

首先，电动汽车的续航里程十分有限，包括长安新能源的一切电动车产品，续航里程都难以超越 150km，否则就需进行充电。其次，充电的问题也并不十分简单，我们无法将电瓶从车内取出，也无法在一切有插头的场所充电，而是必须在专用的电动车充电站完全。并且，一次充电就需要 6-8 个小时。而充满电又只能跑 100 多公里，较之燃油乘用车几分钟即可加满油，之后可以跑上千里里程的绝对人性化，电动汽车显得十分不便。

此外，基础设施的极度稀缺也成为一个大问题，比如说在重庆，据她所知仅在长安公司门口、人和片区分别有一座充电站，充电设施的稀缺，使得纯电动汽车本身价格昂贵，即使通过政策补贴，购买不少车型也仍旧要花 10 万元左右，且电动车的电池很容易损坏，其维修费用也十分昂贵。因此，即使购买纯电动汽车国家政府、地方政府甚至生产厂家都给予了一定补贴。但这些补贴似乎药不对症，与导致消费者购买后难以接受的多种致命伤害无关。

按柴小姐的介绍打个比方，如驾一款电动汽车从上海人民广场到苏州市区，须在苏州停留 6-8 小时待快没电的电动汽车汽车充满电才可返回，若开燃油汽车，回仅需 2 小时，但电动汽车使得耗时扩大至 10 小时，的确耗时耗力。不过，通过浏览相关消息，记者也发现一些企业宣称已初步解决了上述技术难题。现今作为深圳市少部分出租车的一款由比亚迪生产的电动汽车，续航能力号称可达 316km，而且用中充机仅 1 小时则可完成充电，北京房山区所使用自长安汽车的电动汽车，更是号称“家庭普通电源可轻松实现充电，快充只需 30 分钟”。

不过，无论是比亚迪还是长安生产的高性能电动汽车，现在仍主要用于公共交通。记者通过拨打其客服热线了解到长安汽车在北京有销售这款电动车的经销商，但记者并没有销售任何长安的纯电动汽车。可见，如今的电动汽车大部分存在技术难题是一个问题，另一问题则是即使技术相对成熟，各大主机厂也尚未将产品大量投放市场。这导致销售者即使有心也难以购买。

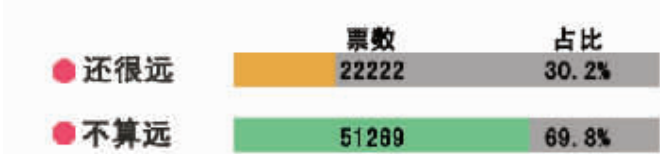
对上述情况，柴女士认为：少数纯电动汽车即便初步解决续航与充电问题，但仍未大量投放市场，主要原因应该还是技术不成熟而未量产的缘故。纯电动汽车的国家标准出台不足一年，也有许多细节尚需完善。并且，这种与以往汽车截然不同的新产品刚刚起步，除了面临充电站少的问题，也面临车型少的问题。像今年在杭州试点私人购买纯电动汽车叫好不叫座就是因为车型太少。

另外，造车技术更为先进的国际品牌汽车尚未过多涉足纯电动汽车也影响了部分消费者的信心。因此，电动汽车要进一步市场化尚需时日。据了解，德国、日本等传统汽车工业强国却并未涉足纯电动汽车这一领域，而是先把不需添置充电站、又能节约一部分能源的混合动力技术作为其主要发展方向。由于这种技术更易于普及，现在丰田、本田等不少投放市场的车型已在运用这种技术，且收到了不错的市场反应。

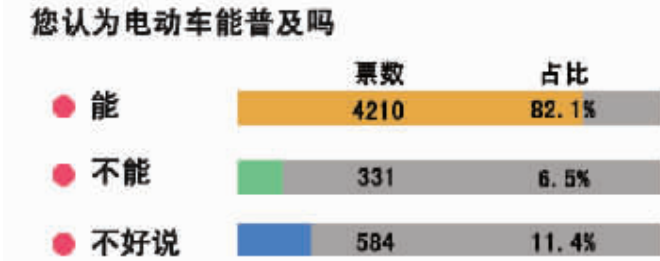
车企纷纷加码电动车

前述电动汽车的诸多不成熟制约了消

您觉得电动汽车普及还远吗



您认为电动车能普及吗



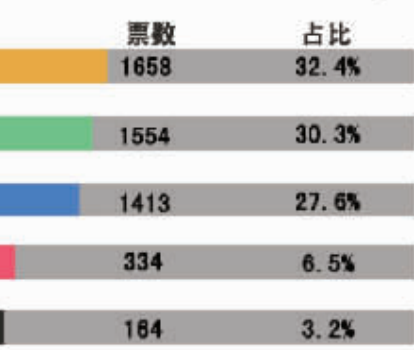
电动车让您最大的顾虑是什么



费力，使得我国政府与企业似乎需要投入大量的资金挽上整个供应链，才能让此技术真正普及于民间。据记者了解，长安汽车“十二五”规划新能源车整车产能为 10 万辆，同期生产的新能源车零部件为 25 万辆车配套。到 2020 年，将打造 3 个混合动力平台、1 个插电式混合动力平台、两个纯电动平台，新能源汽车产销将突破 65 万辆，其中纯电动车将达到 15 万辆。目前，长安汽车已在北京、重庆两地建立新能源汽车整车生产基地。其中纯电动汽车产量就占 50%。除此之外，一汽、东风、比亚迪等也各自推出了自己的电动车产品，且开始着手量产。

但是，汽车工业是我国改革开放以后才开始大力发展的产业，并且长时间为国际车企代工，自身研发技术实力的整体发展一直十分缓慢。一汽、长安、奇瑞、比亚迪等车企领头羊开始着力发展自主知识产权汽车不过十年时间。比之发展了数百年的德国、日本汽车工业而言，经验尚十分欠缺。为何汽车工业强国们更为亲睐的新能源技术是混合动力，纯电动领域发展十分缓慢？作为汽车工业新秀的中国，其科研实力能否成功赶上纯电动汽车那样崭新的领域？这些似乎也都是个问题，也是社会和消费者所关心的。

电动车的脚步离我们越来越近？
OR
电动车还停在概念阶段？



过快发展的后果

毕业于重庆大学，现供职于某大专院校负责机械设备研发的梁先生看来，所谓续航里程短、充电时间长、充电不方便等技术问题都并非最重要的问题，我国政府与国企在大规模上马电动汽车前，有更为棘手甚至迫在眉睫的难题亟待妥善解决。

事实上，我国在纯电动车领域仍停留在“战略上领先、技术上落后”的阶段。现今，我国虽然已经可以造出电动汽车用蓄电池，但据梁先生所致，核心技术依然在其他国家那里。许多电动汽车领域发展较快的企业，其蓄电池基本不是自主研发，而是在日本等地购买。动力系统通过技术引进的手段会让本国企业仅仅停留在汽车的组装以及内外饰的开发上，处在这个行业的下游区域，被上游企业牵着鼻子走，且成本也会相应增加。

在电池技术极为先进的日本，80 年代就已禁止企业在本土进行生产，并且还通过各种办法逐步让已有电池生产企业撤离至中国等允许生产电池的国家。我国要提倡大力发展电动汽车，需制订完整的方案解决电池生产过程中有可能带来的环境污染。

之前有报道称蓄电池车有时会自燃，或者在发生事故时迅速燃烧，比较危险。电

池安全涉及到蓄电池在车辆中的布置、安装、绝缘、散热等等，在车辆停放、充电、行驶中不能出现漏电、自燃，在碰撞中能够及时切断电源，避免蓄电池发生短路造成爆炸和自燃。在汽车避免后蓄电池也不能发生漏电。但水电不相容，所有问题要得以妥善解决，均十分复杂。之前有关电动汽车的讨论中，其安全性也是被质疑得最多的。因此，相关安全规范标准还需提前完善才能放心生产。

日本人发明了一种真空回收法，就是把蓄电池的物质先物理分离，在再真空条件下，全部把相关成分打成粉末，再根据不同粉末的属性分离，这样相当于还原成单质状态，但回收成本太大。所以现在日本比较青睐混动的原因，也是相对而言使用的性价比更高。我国相关工序工艺现在仍十分不成熟，但由于生产企业是不需要考虑回收的，国家又投资让大干快上，国企们有利润、有口碑何乐而不为？但老百姓却会为环境买单。

梁先生表示：“因为工信部牵头制订的《节能与新能源汽车发展规划(2011—2020 年)》我们还无法看到，因此对未来几年我国纯电动车的发展尚不好评价，但从目前的发展成果来看，纯电动汽车跟前几年大力发展的光伏产业十分相似，那就是表面上打的节能环保牌，但实际上为以后的成倍污染埋下了伏笔。加之纯电动汽车的核心技术尚不在中国，而且在整个产业都还不成熟的前提下，企业推这个概念，也有作秀的成分。”

既然纯电动车是有多难题难以解决的产业，我国为何还试图大力推行呢？梁先生认为：“尽管，包括同济大学、清华大学、吉林大学等科研单位现都有研发。但电动汽车的概念现在相对成熟的还是混合动力模式，纯电动车目前仅在实验阶段。国家大力推行这个领域，我想主要目的与意义在于，首先，蓄电池在很多国家生产受限制，而且储能能量也有限，只能适合代步和公共使用。而中国企业想在这方面占先机，先搞高科技再发展生产力，以先进带动落后是其中的一方面考虑；再者，中国城市化后，城镇用车较多，虽然电动车效率不高，但使用的时候比较环保，从总量来说的话，还是有一定的节约能源的意味，尤其是中国没有在国际油价的定价权和话语权，能源方面相对被动。

“但是，如果以浮躁做事，不求甚解的态度进行研发，只满足使用功能，不在各个方面让社会有消费者满意，纯电动车的过快发展有可能会像几年前的光伏产业和光伏产业那样最终遭受过快发展带来的恶果。纯电动汽车要真正投入使用之前，还是应当尽快制定方案，有力地解决好核心技术各方方面的研发，以及动力设备在生产 and 回收所提高的环境成本。只有这些问题得到妥善解决，方可说如何更好地应用。而且只有做好了这几方面，中国制造的的新能源汽车，才可以真正站稳脚跟，在世界上拥有自己的话语权与良好的口碑。”

后“中国制造”时代 高附加值产品超越尴尬

蔡梦黎 报道

商务部 10 日发布，数据显示，中国 2012 年前三季度进出口总额 28424.7 亿美元，同比增 6.2%。劳动密集型产品出口增速放缓，其中纺织品、服装、家具、鞋类、箱包、塑料制品、玩具等七大类劳动密集型产品出口增长 7%，低于整体出口增速 0.4 个百分点。“两高一资”产品出口继续下降，煤和成品油出口量分别下降 38.6% 和 9.8%。数据表明，附加值相对较高的机电产品出口比重稳步提高，出口商品结构继续优化。

后“中国制造”时代的尴尬

在中国改革开放之初，时任中共领导人提出“以经济建设为中心”的核心理论，“猫论”、“摸论”、“富论”等生动又实在的言语在中共各级领导、各地老百姓间深入人心，其主旨即只要创造 GDP 即是王道。

2000 年 GDP”，这种经济增长方式也质疑不断，“绿色 GDP”、“幸福指数”、“发展不能以牺牲生态环境为代价”等言论反复被官员和人们所提及。粗放型的经济增长模式在中国改革开放之初确实带来了巨大效益，但这种权益之计长期运用，也带来诸如春运、占用耕地、农村空心化、留守儿童等不计其数的社会顽疾。并且，改革开放让一部分人先富起来，但并没让绝大多数人同样为社会付出艰辛的农民工致富，并导致贫富差距、城乡差距、东西部差距越来越大。况且，先富起来的地区和人

所创造的 GDP 为供应链的末端与低端，仅占整个供应链价值的 20%。中国制造多无核心

技术，市场为买家和国外政策牵绊，难以持续发展。另外，这个世界也已不允许中国继续粗放型增长，美国与欧盟对中国各领域出口的反倾销政策、人民币持续升值、全球经济萧条、劳动力不断上涨等因素也让代工企业、低端产品的出口举步维艰。近几年，陆续有“东莞 3600 家玩具厂已倒闭了 1800 家，温州 20%皮鞋厂停产”等传闻。尽管某些传言有夸大成分，但也从侧面反应出中国出口企业日子不好过的事实。

国际重工领域的中国身影

微利润产品大量出口带来的经济利益吹弹即破，但也有少数居安思危的企业在摸索中生产出高附加值的产品，并在其领域占得一席之地。在近几年经济萧条的大背景下，这类企业的发展势头可谓“不正常”。2012 年 1-10 月进出口总值达 480 亿美元，已超过去年全年水平。但很大部分是富士康、英特尔等坐落于成都市高新综合保税区的外贸出口大户贡献。

而四川省有一个面积倒数第二、仅辖六个区市县、人口仅 380 万的地级市德阳，在没有富士康、英特尔的前提下，却成为四川省第三个 GDP 破千亿，2012 年前三季度进出口额同比增长 55.5%，达 23 亿美元，连续六年排名全省第二的地区。德阳市取得较好的出口成绩，主要原因是该市为三线建设时期我国

的重型装备制造基地，市内以有东方电气、中国二重为代表的大型重工企业。

此外，下辖的县级市广汉以四川宏华石油设备有限公司为龙头的石油机械设备制造业也发展的有声有色，2011 年该产业为龙头所带动的外贸进出口总额达 11.45 亿美元，占当年德阳市进出口总额三分之一以上，在全省县级市排名第一。另外，石油机械设备行业所带来的供应链也使广汉民营经济十分活跃，其民营和股份制经济就占到全市经济总量的 96% 以上。

重工行业一直都是个高附加值产业，很重要的一方面则体现在其不需要像消费品那样需要以量取胜。比如中船重工集团公司旗下的海装风电设备有限公司年产值达 10 个亿，但记者了解到这家企业每年仅生产 10 套左右的近海风电机组，一套机组就价值 1 个亿。记者通过浏览四川宏华石油设备有限公司的官网也发现，宏华集团 2012 年 8 月份签署的三份销售协议，销售额分别为 2200 万美元、2 亿港元和 1.63 亿港元，换算为人民币金额均上亿。这是皮鞋、纺织品的生产厂商难以想象的。

当然，近几年由于全球经济萧条，重工行业也或多或少受到影响，但由于其附加值远高于消费品，加之销售额大使得利润绝对值也大，所带来的冲击比消费品行业要小很多。其主要原因在于重工行业的利润高不少。按四川宏华石油设备有限公司在其官网公布的财务报表可看出，宏华集团 2011 年实现营收 34.85 亿元人民币，毛利达 9.7 亿，毛利率达 27.3%。在经济萧条的大背景下，宏华集团扣除

利息与税收的净利率为 4.2%，该比率在行业整体较好的 2007 年为 18.4%。这样的利润对于消费品企业也是遥不可及的，在外贸形势较好的几年前，我国许多皮鞋出口商就已主要靠出口退税挣钱，除此之外几乎没有利润。

另外，重工行业也不乏依赖原材料进行密集生产。四川宏华石油设备有限公司在业务涉及全球，并在美国、阿联酋、埃及、巴基斯坦、印度等多个国家建立了分公司和办事处。但该企业的产业工人仅不足 500 名。记者通过实地到访，发现这家香港上市公司的厂房十分朴实，规模并不大，给员工们的薪水与福利的制衣厂。由此，重工行业给员工的薪水与福利则更多。据记者了解，成都另一家外资石化设备配件厂，产业工人的薪水就在 5000 元以上，且五险一金完善，加班工资另计。市场与技术人员收入比之更高，丰厚程度可见一斑。

中西部或为高附加值产品沃土

记者了解到，在四川省达州市大竹县这样一个并无太多传统制造业，主要依托于农业发展的川东高山丘陵地区，就有一家名为四川川环科技股份有限公司的原集体所有制企业，通过自身一定基础，在改制之后成为中国本土最先进、最著名的车用橡胶管生产企业。该企业最初的发展则是由于所在地大竹县距摩托车产量占中国总量二分之一的重庆市仅一个多小时车程，由此近水楼台地为嘉

陵、建设等军转民厂家供货。

事实上，嘉陵集团所属的中国兵器装备集团在四川省成都市下辖有相关产品的制造企业。但距达州市相关知情人介绍，川环科技始终坚持“科技兴企”的产品创新理念，积极与清华大学、四川大学等高校合作成立了塑胶管产品的研发平台。川环科技的产品因此在质量方面已远超国内同类企业，其竞争对手仅为该行业的外资巨头。

产品的提升同时带动其市场份额的增加。据相关人士透露，川环产品在长安汽车中所占的份额已达 60% 以上。除此之外，其产品还获得菲亚特、沃尔沃等国际汽车企业的青睐，且菲亚特除了中国工厂，其国外工厂也在拿川环供货。据川环科技官网介绍，百力通、致瑞国际、比亚乔等集团的国际采购体系。由此带动“川环品牌”直接出口或通过转口贸易的方式进入美国、日本、印度等国际市场。

科技含量的增加使产品逐步走向高端市场，其产品利润的增加可以预见。目前，四川川环科技有限公司已被大竹县列为该县骨干企业，PVC 弹性体输油管已成为当地支柱产业。像大竹县这样一个无太多工业基础的县级地区，仅仅由于属四川省规划的环渝经济区内的这一点地理优势，一家曾经的集体所有制制可如此发展壮大，研发出高附加值的“中国制造”，足见中西部区域还有多少机会让“中国制造”华丽转身。