

据中国汽车工业协会相关负责人透露,相关部委正在积极研究,补贴政策应该很快出台——

补贴新政欲出 新能源汽车值得期待

财经工作者 蔡红东

财政部、工信部等四部委日前已达成共识,上半年将出台新能源汽车补贴政策。而据中国汽车工业协会相关负责人透露,相关部委正在积极研究,补贴政策应该很快出台。据悉,新补贴政策有可能将按照汽车节油率分为 16 个档次,补贴底线也将大于 3000 元。

低碳经济催生新能源汽车

据统计,我国的能源消耗,70%左右用于交通运输,其中汽车占了 30%多。传统能源汽车向来是碳排放大户,有研究表明,一辆轿车年排出有害气体高达自身重量的 4 倍。根据发达国家汽车行业 CO2 排放量约占国家总排放量 25%左右,专家预测我国汽车行业的 CO2 排放可能占总排放量 5%左右,那么,我们的汽车工业就要往低碳的、清洁能源的,以及新能源的方向发展。这与党的十八大提出的建设“美丽中国”理念是相吻合的。

2009 年底,中国政府宣布了到 2020 年中国国内碳排放比 2005 年下降 40%~45%的目标。在车市火爆与排放目标的这对“矛盾”中,国内汽车业势必面对正面冲击。

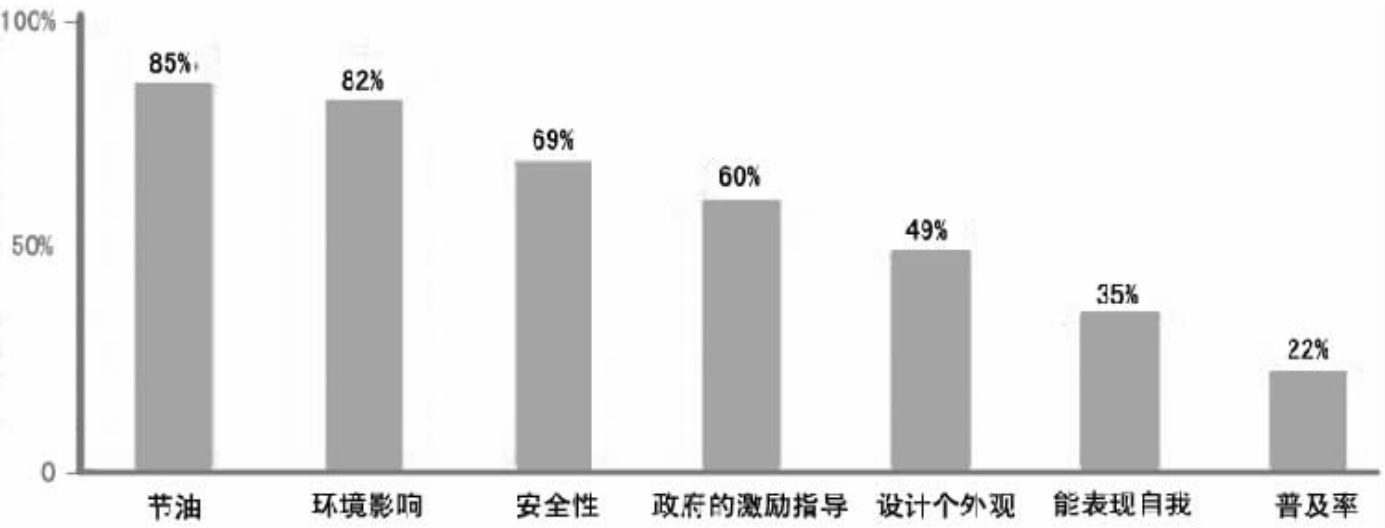
欧盟议会通过的标准乘用车 CO2 排放标准,2020 年要达到 95 克/公里,并以此为标准设置不同的汽车碳税。这对全球汽车业都提出了更高的要求,尤其是对我国汽车工业。目前,我国本土品牌汽车的环保指标离欧美日品牌还有差距,特别是在技术含量更好的豪华车市场,更是差距明显。汽车产业的节能减排是国家节能减排的突破口。现在油价高企,消费者已经对节约能源有了深刻体会。这是个推动节能和新能源汽车向前发展的良好契机。据英国 RSA 保险集团对全球九大市场进行的消费者调查,中国愿意为环保产品支付 5%~10%的额外费用,6 成人更倾向于购买低碳排放量汽车。

2009 年 12 月,国务院常务会议决定,将公共服务领域节能与新能源汽车示范推广试点城市由 13 个扩大到 20 个,并选择 5 个城市进行私人购买节能与新能源汽车试点。2010 年 5 月,国务院又对加快发展节能与新能源汽车进行了研究部署,明确提出了发展方向、战略目标、主要任务及政策措施。

按照国务院部署,相关部委从发展规划、消费补贴、税收政策、科研投入、政府采购、标准制定等方面,正在逐步构建支持新能源汽车加快发展的政策体系。为提高资金使用效益,相关部委积极创新补助资金运作机制,政府部门不指定示范推广企业,也不指定示范推广车型,只制定准入门槛,通过补贴消费者来做大市场规模,引导企业生产、研发并加强各类资源的整合,以更大程度地发挥市场配置资源作用,推动建立科技成果产业化财政—科技联动新机制。同时,各试点城市结合各自情况制定了一整套推进试点和鼓励居民个人购买的补贴和减免税费政策。

推广新能源汽车阻力巨大

然而,我们也应该清醒地看到自身的



■ 在中国,超过半数的受访者表示节油、环境影响、安全性和政府的激励措施将对其决定购买插电式混合动力或电动汽车产生重要影响。

安永汽车业调查
评估中国消费者对插电式混合动力和电动汽车的兴趣和购买据测因素

不足。新能源汽车代表了世界汽车业的发展方向,世界主要汽车制造国都将其作为提高产业国际竞争力的重大战略举措,纷纷加快了研发和产业化进程。如美国联邦政府投入 140 亿美元支持动力电池等关键零部件的研发、生产,支持充电基础设施建设、消费者购车补贴和政府采购,并设立了 250 亿美元的基金,支持厂商对节能型汽车的研发和生产。丰田、大众、通用、奔驰、雷诺等国外知名企业纷纷加大研发投入,各种新技术、新产品不断推向市场,力争在开发新能源汽车方面抢占先机。据报道,美国、日本、德国已相继确定 2015 年前后进入“零排放”汽车的批量生产时代,比先前的预计时间提前了整整 10 年。

虽然我们的行动还算及时,但国外汽车制造企业具有技术、资本、品牌优势,政府支持力度和发展速度,都是我们不可比拟的。从投入方面看,“十一五”期间,我国政府在这方面的投资仅约 20 亿元,与美国联邦政府的投入相比,简直微不足道。从销售方面看,更是令人大选眼镜。虽然国内已有数款新能源汽车下线并进入量产阶段,但其销售所占整个市场的份额几乎可以忽略不计。据中国汽车工业协会统计,2012 年,我国新能源汽车销量仅为 1.2 万辆,而全年新车销量为 1800 多万辆,只占总销量的 0.7%。在有些试点城市,电动车的私人购买数量甚至是零。

我国推广新能源汽车步伐缘何如此缓慢?据了解,技术尚不成熟、价格高昂,以及使用环境不完善,是制约我国新能源汽车产业化的关键原因。

新能源汽车最主要的部件是锂电池、电动机和能量转换控制系统,这些方面的技术门槛很高,研发费用高昂。目前,电池性能不佳使纯电动车在行驶里程、安全性等方面还有明显不足,这是消费者选购时的最大顾虑。

新能源汽车价格也毫无优势。以丰田普锐斯为例,其在中国市场的售价为 25 万元—30 万元,而同类产品的汽油版售价只有 18 万元左右。一些国产目前混合动力车的叫价也往往是传统车型 2 倍,巨大的价格差异使很多私人消费者望而却步。

基础配套设施不完善同样是新能源汽车发展的“瓶颈”。电动汽车的基础配套设施包括充电站网络、车辆维修服务网络、多种形式的电池营销服务网络等,这些新型的基础设施和装备需要系统规划和巨额投资才能实现。

过分依赖地方难以成气候

科技部提供的数据显示,此前,新能源汽车在私人消费领域的推动并没有形成较大的规模效应。而今年以来,上海、北京、广州三大城市新能源汽车私人消费的利好消息不断。其实,这主要还是得益于三大城市各自出台的“土政策”。

今年 1 月,上海消费者期盼已久的免费新能源车牌终于露出庐山真面目,首辆上牌的车是荣威 E50,牌照为沪 DZ 专用号段,一张车牌可以一直用到车报废,车牌不能过户,也不能转让。而对比一下,3 月上海私车牌照拍卖成交价居然首次突破 9 万元大关。这意味着上海的新能源汽车除了能享受国家补贴和地方补贴,目前还享有最少 9 万元的“隐性牌照补贴”。事实证明专用免费车牌对于新能源汽车进入市场的刺激作用非常明显。

北京市新能源汽车发展促进中心副主任陈贵如最近透露,北京市将于今年上半年陆续出台鼓励私人购买纯电动小客车的政策,包括补贴标准、购买纯电动车无需摇号等。补贴标准将是每辆小客车国家最高补贴 6 万元,地方政府最高补贴 6 万元。各

种税费按照电动车市场价减去补贴后的价格来计算。

而今年 3 月,北京摇号购车的中签率降至 1 比 79.6,摇号中签成为遥不可及的“北京梦”。据介绍,2013 年北京市计划再推广 5000 辆纯电动车,其中单位和个人购买 2000 辆,用于出租车、公交车等公共领域 3000 辆。这意味着有不少私人消费者可以借助新能源汽车免摇号绿灯圆上自己的“家轿梦”。

广东则出台《广东省新能源汽车产业发展规划(2013—2020 年)》,计划到 2015 年,形成 20 万辆以上新能源汽车生产能力。规划要求各地开设新能源汽车办证“绿色通道”,优先办理新能源汽车的注册登记、年检等业务;研究纯电动汽车路桥通行费、停车费等费用减免措施;研究探索在城市公共停车场、市政道路停车场和部分繁华商业区划出一定比例或开设专用停车位,优先用于停放电动汽车,并出台优先停车的具体办法;各地在实施限行行驶、牌照额度拍卖、购车配额指标等措施时,应对新能源汽车区别对待等。

今年全国“两会”期间,科技部领导就“创新驱动发展战略”相关问题回答记者提问时表示,现在我国新能源汽车产业最大的难题是协同发展的问题。新能源汽车的长远发展需要充电设施、顾客使用环境、环保措施、产业发展政策的协同推进。

从实际执行的角度看,中国新能源汽车私人消费的推动,也需要中央部门与地方部门上下一致,协调“对焦”,汽车产业要与汽车社会协同推进。要力争让新能源汽车的国家战略规划在地方执行时“不走样、不克扣、不跑偏”。

期待国家补贴新政更给力

国外事实证明,新能源汽车的发展离

不开政府的引导和扶持,这些补贴应该很快出台。包括技术研发和汽车生产销售等各个环节为此,中央政府首当其冲地是要加大对商的支持力度,特别是要增加新能源汽车研发等方面的资金投入。

要继续通过 863、973 等国家科研计划,支持新能源汽车整车及动力电池、驱动电机、电子控制等关键零部件核心技术研发和产业化攻关;要积极支持新能源汽车企业技术改造,提升产业化能力;要引导企业进一步加大研发投入,全面开展电动汽车技术研究,形成世界一流的研究开发能力;要有效整合各类要素和资源,拓宽企业融资渠道,广泛吸引民间资本进入;要积极推动建立产业技术战略联盟,集中资金,集中力量,突破瓶颈制约,提升总体研发水平,实现技术成果共享,把产业基础扎实做好,为新能源汽车规模化、市场化发展提供坚实的产业支撑。

再就是要加大对消费者的支持力度,科学合理地设计新能源汽车补贴政策,充分调动消费者的购买积极性。正如广汽丰田扬州大政 4S 店市场部经理梁琨日前在接受《扬州时报》记者采访时表示,“一辆 25 万元的车,如果只能补贴 3000 元,根本不会对销售有拉动。如果一辆 25 万的车,能补贴几万元,让它降到与普通车型相当的价格。那么,在同等的价格面前,肯定会有更多的人选择更加环保省油的新能源车”。这么看来,补贴新政对新能源车市能否有拉动作用,最终还是要看具体的补贴力度如何。

然而,任何一项政策的出台,总是各种多元的利益主体博弈的结果。毫无疑问,新能源汽车补贴新政出台后,势必要求地方政府调整财政支出结构,保证补贴新政提出的地方配套资金政策落到实处。从上述几个试点的发达城市来看,不仅配套资金按要求全部到位,而且配套的動作也越来越大。现在的问题是,如果在全国各主要城市推广开来,面对巨额的配套资金,一些财力有限的地方政府恐怕会陷入被动。因此,国家相关部委应审时度势,依据地区差别,有针对性地出台地方配套资金政策。

总之,推广新能源汽车涉及到方方面面,即使中央和地方财政给予了足够的支持,其发展依然面临着许多瓶颈和挑战。作为政府财政,其主要职能是通过财税等政策引导,建立利益调节机制,立足发挥市场机制的作用。然而在市场上,目前除了水电和太阳能热水器参与市场竞争能力较强外,大多数可再生能源开发利用成本高,缺乏竞争力。关键在于,我国可再生能源发展缺乏明确的发展目标,没有形成连续稳定的市场需求。由于缺少持续的场拉动,我国可再生能源新技术发展缓慢,技术开发能力和产业体系薄弱,技术水平较低,缺乏研发能力。同时,可再生能源资源评价、技术标准、产品检测和认证等体系不完善,人才培养不能满足市场快速发展的要求。因此,推广新能源汽车不仅仅是一个投入问题,其他方面的配套措施亦要跟进。

(作者简介:知名财经评论人。从事地方财政工作 27 年,现在地方人大常委会预算工作委员会工作。)

红旗轿车成为国家礼宾用车和政府公务用车,将大大刺激红旗轿车在中国的销售,更有助于引领中国公务车的国产化和自主研发潮流——

红旗轿车“代言”中国自主品牌外交

独立评判人 韦桂华

应中国国家主席习近平邀请,法国总统弗朗索瓦·奥朗德于 4 月 25 日至 26 日对中国进行了国事访问。一汽集团生产的红旗 L9 轿车作为新款红旗国宾车迎接法国总统奥朗德,引起广泛的关注。据悉,截至目前,一汽轿车红旗系列销量中政府采购接近 800 台,其将于 5 月份面向公众销售。

红旗轿车,一个被国人铭记于心的名字;红旗轿车,唯一拥有一全部知识产权的民族品牌汽车。

1958 年问世的红旗轿车,上世纪 60 年代成为中国国家领导人接待外宾的礼仪用车,堪称中国第一车。见毛泽东主席,住钓鱼台宾馆,坐红旗轿车,成为各国首脑来华所企盼的三个中国最高外交礼遇。1973 年美国总统一克松率领 500 人的访华团来中国前,要求自带车辆而被周恩来总理驳回:“我们中国有世界上最好的汽

车,你们尽可放心”。

今天,这个历史遗留的惊世之作,再次成为中国的“软实力”与“新图腾”。

据新华网报道,5 月 3 日,中国政府向斐济政府援助 20 辆红旗公务轿车。斐济总理姆拜尼马拉马说,同先前重型机械设备等援助一样,这批融合最新技术的公务轿车将有助于斐济经济发展。移交仪式后,他主动要求试驾,亲自驾驶红旗轿车绕场地一周,并对轿车性能表示肯定。

斐济将主办 77 国集团的一次高层会议,这批轿车将直接派上用场。据斐济媒体报道,77 国集团会议后,那批红旗轿车将分配给政府部门。而随着中国施展外交影响力,预计全世界会看到更多载着政要的红旗轿车出现在街上。

美国《华尔街日报》网站 5 月 5 日文章评论说,中国的软实力武器库中增添了一种新式武器——国产豪华轿车。

此前的 4 月 25 日,法国总统奥朗德抵达北京开始其就任以来的首次中国之行。红旗轿车以全新姿态亮相国家最高规格礼宾活动,成为接待奥朗德的最用“座驾”。这款继承诸多“中国元素”——炮筒式的前灯、前高后低的车身象征着“新中国昂首挺胸、勇往直前的精神风貌”;“九梁十八柱”式进气格栅,源自中国古代折扇形象;轿车的尾灯设计借鉴了传统宫灯造型;车内中控台的造型源自宫廷“吉祥物”如意;车钥匙则选用了汉代“八刀玉蝉”的唯美形态——代表了“中国的国家形象”。

对于中国人来说,红旗不仅仅是一个轿车品牌,更代表我们国家和民族的荣誉,是象征中国梦的符号。“希望有一天中国制造能像德国、日本制造一样,拥有一个辉煌的、真正的光环,而这些光环是靠领袖级的企业带动的。”中国制造能够与

德国制造、日本制造相匹敌,这不仅是北京大学经济研究所睨国余教授的慨然呼吁,更是十几亿中国人几十年来的美丽憧憬。

红旗轿车能红多久?红旗轿车销量迄今不大,外界始终怀疑其质量和售后服务。不过,随着政府公务车转向国产,弃用过去 10 年来主要车型奥迪和其他外国品牌,红旗销售形势可能会改观。

3 月 18 日新华网报道称,十余省份和中央部委大批采购红旗轿车。种种迹象表明:公务用车采购将有新动向,公务用车市场奥迪、帕萨特等外国品牌占据绝对优势的局面将被打破,自主品牌未来将在公务用车行列中占据越来越大的比例。

红旗轿车成为国家礼宾用车和政府公务用车,将大大刺激红旗轿车在中国的销售,更有助于引领中国公务车的国产化和自主研发潮流。在其示范影响下,今后

很可能有越来越多的国产品牌轿车进入中国公务车序列。

中国汽车工业协会秘书长董扬表示,中国公务用车采购仅占汽车市场总体份额不到 10%,短期内对自主品牌市场的直接推动作用不会太明显,但是间接的促进作用不可低估,自主品牌汽车的市场将主要在私家车领域。

仅靠政府的指定采购,绝对难以做大做强。红旗轿车,能否真正成为中国的“软实力”与“新图腾”,关键在于创新,“要有独创性,人们对中国的一个指责就是缺乏创新”。

唯有创新,才能跨越;唯有跨越,才能实现超越,才能创造真正的东方奇迹,傲视群雄!

(作者简介:曾任江苏森达集团副总经理,著有《国美之战——公司股东博弈的中国启示》(2010 年,中国经济出版社等