

政策利好 新能源汽车迎发展良机

近日,新能源汽车利好信息密集发布。继中德统一充电标准、中国继续加大补贴力度、给予牌照优惠政策、加快充电桩建设后,国务院常务会议上又通过了对于新能源汽车免购置税的优惠政策,中国新能源车发展迎来新一轮高潮。最近,国家五部委又联合重磅公布了《政府机关及公共机构购买新能源汽车实施方案》。《方案》明确提出了新能源公务用车购买的“时间表”。

从这一系列政策利好中不难发现,政府正在逐步从政策扶持、打破地方保护等方面,为新能源汽车的推广营造更加积极的市场环境。将对各个新能源汽车发展的各个产业链条产生重要影响。

据悉,今年以来,新能源汽车已经展现出良好的发展势头。近日中汽协公布的数据显示,上半年我国新能源汽车生产 20692 辆,销售 20477 辆,比上年同期分别增长 2.3 倍和 2.2 倍,产销量已超过上年全年的数量。其中,纯电动汽车产销分别完成 12185 辆和 11777 辆,插电式混合动力汽车产销分别完成 8507 辆和 8700 辆。

产业链发展

充电设施改造或耗资百亿

■ 黄琳涵 报道

2014 年被称为新能源汽车元年。随着产品的日趋成熟,新能源车开始实实在在地走进人们的生活。而近期密集出台的新能源汽车相关政策,加速催热新能源汽车的产业链条。

税收减免、包括公务用车在内的定向采购,都是刺激新能源车消费与投资行为的重要因素。随着市场规模的不断扩大,在电动车设施配套方面的建设也将全面提速,由此带来充电桩、车用电池等产业链条上一系列的投资机会。

近段时间,新能源汽车利好消息不断。作为新能源汽车发展必不可少的一环,充电配套设施的发展进程也在加快。7月8日,德国总理默克尔与中国工信部部长苗圩在清华大学共同拉动代表中德电动车合作项目的手柄,中德电动汽车充电项目正式启动。

根据双方合作协议,未来中国和德国电动车将实现充电接口标准完全统一,双方还将签署充电通信协议,最终实现充电设施的完全共享。

宝马汽车相关负责人向记者介绍:“目前国家相关部门正在以此为基础拟定新的国标,有望在明年公布。”

对此,业界普遍认为,标准统一将有利于提高未来充电设施之间的通用性,打破目前企业之间充电设施“割据”的现状。不过,也有业内人士担忧,标准的更新对于已建成的充电设施而言,或许意味着庞大的改造成本,在酝酿新投资商机的同时,充电设施等改造成本的分摊或面临新的难题。

因此,有业内人士建议,未来针对运营中的新能源车及充电设备改造项目,可以借鉴目前新能源汽车的补贴方式,对企业予以资金补贴,免费或低价为客户提供升级服务。

中德合作推动充电新国标

日前,在宝马 i 品牌售后服务媒体开放日上,宝马(中国)汽车贸易有限公司业务拓展部电动车组中国地区项目总监古文龙解释称,此次中德双方考虑在三个维度的合作,即直流充电、交流充电和通信协议。

他介绍称,通信协议类似于车辆与充电桩之间的交流语言,“对上话”便可实现充电。目前在交流电方面,中国已基本实现统一标准,但在直流方面,仍没有统一论。

据了解,目前国内各家电动车生产企业的快充接口以及通信协议都存在差异,由于地方的公共快速充电桩多由当地车企提交设计方案,因此也在一定程度上造成了各地之间的快速充电桩无法通用的情况。

目前,参与中德电动车充电标准项目的企业包括奥迪、北汽、宝马、华晨、长安、戴姆勒等多个品牌。

“在国标出台后,未来肯定会有更多的企业跟进。”宝马中国相关人士认为,随着标准逐步统一,各地之间的充电设备通用性将大大提高。

德国联手中国市场,对于国际市场的充电标准制定或许也有着重要意义。据了解,目前在充电接口方面,全球市场主要有 ICE 标准(欧洲标准)、SAE 标准(北美标准)以及 CHAdeMO 标准(日本标准)。

围绕未来电动汽车的快充方式,日本与欧美企业之间曾进行着激烈的标准之争。目前,日本的 CHAdeMO 标准已经被日产汽车、三菱汽车所采用,并已推广至全球多地,日系企业期望推动这套标准在国际市场上的应用。

2012 年 5 月,欧美企业与日系企业“隔空喊话”,包括通用汽车、大众汽车在内的 8 家企业共同公布了“联合充电系统”这一新的充电规格。据了解,联合充电系统的主要特点是能够用同一个充电插头实现快速充电、在夜间电价较低时进行普通充电。

有观点认为,倘若未来中国也与这一充电标准接轨,或将为这一标准推向国际市场增加重要筹码。中国汽车工业协会数据显示,今年上半年,我国新能源汽车销售 205

万辆,同比增长 22 倍,已超过 2013 年全年数量。

有业内专家预测,伴随新能源汽车产业的多项鼓励政策快速推进,2015 年,新能源汽车销量有望达到 20 万辆左右,中国有望成为全球第一大新能源汽车市场。默克尔在 7 月 8 日的合作项目启动仪式上也表示,“谁的销量多,谁就掌握着标准的制定权。”

改造成本或达百亿元

“新标准开始后,充电桩都有升级换代的过程,我们现在正处于升级换代的阶段。”华晨宝马新品售后项目与项目管理高级经理崔远哲称。在宝马看来,随着新能源车不断发展进步,充电设施的升级换代也符合行业规律。

不过,担忧的声音也同时存在。“从长远发展来看,统一标准是大势所趋,但在此过程中,也将面临庞大的改造成本。”东风日产相关人士向记者表示。

据他介绍,更改接口标准不仅是对单一的接口部件作出改变,由于各种标准的接口直径不同,差之分毫就可能出现安全隐患,因此往往需要将整块铁板拆下来重新安装,人力费和材料费都是新增成本。

上述人士表示,针对快充电机改造还要对充电设施内部的电缆、配电设施进行多方调整,“这个成本不亚于重新投资”。

此外,如果未来中国市场也将纳入联合充电系统标准,在一台机器上实现快、慢充模式,也同样面临价格不菲的改造成本。

据一位专注于新能源汽车领域的业内人士介绍,由于快充模式下平均电流能达到 125A 左右,而慢充模式的平均电流在 5A 左右,因此在两套系统共存的环境下,也对充电机的断电瞬时电流控制能力提出了更高要求。

“一般而言,这种技术相较于两套单独运作的充电模式,成本至少高出 30%。”上述人士表示。据了解,目前一台普通的交流充电桩成本在 1 万~3 万元之间,而快速充电桩成本则在 10 万~20 万元之间。

来自国家电网数据显示,截至目前,我国已建成充电站 600 座,充电桩 26 万个。因此,有业内人士预测,倘若要对这些充电设施进行全面升级改造,改造成本或高达上百亿元。

成本分摊待考

2011 年我国有关充电桩国标出台之后,就曾出现 2011 年以前的老旧充电设备改造问题。据一位曾在大连市参与充电设备改造的企业相关人士介绍,针对当地 271 台交流充电机的改造成本高达 1500 万元,当时这笔建设费用是由地方政府出资。

对于车企而言,如果车载直流充电机进行更改,意味着整车企业在研发模具和工业流程上也需要作出改变,而开模费用也并非一笔小数字。

此外,伴随新能源汽车在私人消费领域的数量不断增加,标准升级也或将给消费者带来新的成本。上海一位充电桩设备供应商向记者指出,“在新的充电标准下,市场上正在运行的电动车的充电设备也需要改造,一般普通的慢充充电线在 3000 元左右,而车载充电机则上万元。”

对此,有电动车企业内部人士向记者表示,已经购车的消费者如果需要适应新的充电标准,应该自己掏钱买充电设备,“整车厂商可以向老客户购买提供优惠,但不可能全部免费送。”

不过,他认为,新标准推出过程中,也会诞生新的商机,出现大量充电线等配件企业。

“车企应该和政府部门沟通,在标准统一过程中,必然有企业会作出调整,这笔改造费用如果单由车企或消费者买单,也是不合理的。”在一位长期关注新能源产业的业内人士看来,未来针对保有新能源车及充电设备改造项目,可以借鉴目前新能源汽车的补贴方式,对企业予以资金补贴,再由企业出面免费或低价为消费者提供升级服务。

地方政策

地方“围栏”有望年底破局



■ 刘卫琰 报道

伴随着新能源汽车利好政策的密集出台,中央有意破除新能源车地方“保护政策”的意图更为明确。

根据上海 7 月 15 日发布的新能源汽车具体推广目标,到 2015 年将推广应用新能源汽车 13000 辆,新建各类充电桩 6000 个左右。其中明确“外地品牌车辆不低于 30%”;“上海新增或更新的公交、公务、环卫、物流车辆中新能源汽车比例不低于 30%”。

对此,清华大学汽车工程系主任、国家“863”计划节能与新能源汽车重大项目总体专家组组长欧阳明高日前在中德电动车充电项目启动仪式上向记者透露:“今年底之前,破除新能源地方保护的政策有望出台,目前国家正在对相关政策进行研讨。”

有观点认为,破除地方保护,将有利于推动为企业创造公平竞争的环境,也将推动我国新能源产业的加速发展。

但是,也有部分企业对政策执行的方式表示担忧。一家汽车集团电动车项目负责人向记者表示:“目前国内不少地区依然存在披着‘隐形外衣’的新能源地方保护政策,随着政策不断加压,未来地方保护很可能将更为隐蔽。”

地方保护围栏重重

据国家 863“节能与新能源汽车”重大项目组专家组长王秉刚介绍,在新能源领域,地方保护主义已经存在多年,早在 2011-2012 年新能源汽车推广和示范工作中,少数地方保护政策就已经浮出水面,这在一定程度上影响了新能源车产业的发展。

来自中国汽车工业协会的数据显示,今年上半年我国新能源车累计销售 205 万辆,其中纯电动汽车销售 118 万辆,插电式混合动力汽车销售 087 万辆,这和我国新能源汽车的推广目标依然具有不小的差距。我国确定的推广目标是一到 2015 年,纯电动汽车和插电式混合动力汽车累计产销量力争达到 50 万辆。

国内某汽车集团相关负责人表示:“由于地方保护主义的存在,目前大多数企业生产的新能源车的主销市场只有 1-2 个。没有形成充分竞争的环境,这并不利于电动车技术的进步和产品质量的提升,消费者的选择范围也将受到限制,最终将阻碍新能源汽车的推广和使用。”

欧阳明高告诉记者:“我们已经对全国不少地区的新能源政策进行了调研,报告已经上交到相关部门,今年底前,破除地方保护的相关政策有望出台。”

同时他表示,“随着这一政策出台,未来插电式混合动力汽车将进入北京市新能源汽车目录。”

据了解,今年 2 月和 3 月,北京市先后发布了第一批的两期《北京市示范应用新能源小客车生产企业及产品目录》,在这一目录中,只有纯电动车汽车,并未出现插电式混合动力车型的身影,这就意味着比亚迪秦、上汽荣威 550 等插电式混合动力汽车在北京将不能享受到政策补贴。

王秉刚认为:“我国多次重申全国对于新能源汽车补贴只能有一套标准,各地设置新能源目录的做法实际上就是地方保护主义的一个突出表现,北京市的做法还与国家

的新能源发展路线相违背。”

根据《关于继续开展新能源汽车推广应用工作的通知》(以下简称《通知》),插电式混合动力、纯电动车、燃料电池汽车都是财政补贴的对象。

不仅仅是地方性新能源目录,在王秉刚看来,地方保护主义呈现出多样化的特点,“有的地方政策要求,电动车生产企业必须在当地设厂,相关的产品才能够享受到地方补贴;有的地方政策要求,电动车生产企业采购当地零部件必须要达到一定的比例,这是享受地方补贴的重要条件之一。”

对此,王秉刚认为:“这些不合理的地方保护主义的表现形式,都应该成为未来政策禁止的范畴,从而推动我国新能源汽车产业健康发展。”

警惕地方保护“隐形外衣”

早在去年,我国就开始着手制定政策,希望引导各地政府逐渐破除阻碍新能源车发展的地方保护主义。去年 9 月出台的《通知》就明确指出,推广应用的车辆中外地品牌数量不得低于 30%,不得设置或变相设置障碍限制采购外地品牌车辆。

今年 1 月底,在工业和信息化部、科技部、科技部和国家发改委四部委下发的《关于支持沈阳、长春等城市或区域开展新能源汽车推广应用工作的通知》中提到:不得设置或变相设置障碍限制采购外地品牌新能源汽车,如设置地方标准、地方性车型目录等,对已经施行的应尽快整改。

此前,国务院副总理马凯在深圳调研汽车产业发展时也表示:“下一步发展新能源汽车的重点之一要坚决破除地方保护。”

今年 6 月,工信部还曾组织 39 个新能源汽车推广示范城市或区域的负责人,在京召开新能源汽车推广会议,破除地方保护成为重点话题之一。

在政策的压力下,近日出台的天津、西安、武汉等地区新能源推广政策,均未再设定地方性目录,补贴标准也将按照国家标准执行。但是在这些地方新能源政策中,也暗含了很多隐性条件。

据国内某汽车生产企业相关负责人向记者透露:“京津冀地区某城市的新能源汽车补贴政策的隐形条款就规定,续航里程不能达到 200 公里以上的车型不能进入政府采购范围。”

他表示,目前能够达到这一标准的车型寥寥无几,而在当地建厂的某品牌电动车则完全符合这一条件,“当地的补贴政策就是为该企业电动车量身打造”。

另一家汽车生产企业相关负责人也向记者表示:“有些城市的公共领域采购新能源汽车,甚至要求电池的重量不能超过车身重量的 30%,达到这一标准的也只有当地汽车企业生产的产品。”

“由于国家层面的政策要求,目前很多地方政策都披上了隐形外衣,未来这很可能将成为地方保护主义的主要形态。”业内人士分析称。他认为,主要原因在于汽车行业已经成为不少地方拉动当地经济的重要来源,如果将财政资金补贴给外地企业,也将对当地汽车企业的发展带来影响。

因此,如何督促地方政府以开放心态接纳外地品牌的新能源汽车,将成为影响新能源汽车扩大推广,并进行市场化竞争的重要外部因素。

企业动态

政策利好 车企加速布局

■ 刘旭 报道

“这一轮的利好政策出发点与以往不同,最关键的是市场快速发展‘倒逼’政策出台。”一家主流新能源汽车企业的相关负责人向记者表示,目前国内新能源汽车市场已经显现高速增长的趋势,政策出台更多的目的是“立规矩”和“催化剂”。

同时,各地政府也有意助推新能源汽车市场空间。比如,北京今年新能源购车的指标达到 2 万辆,上海提出到 2015 年实现 13 万辆的新能源推广目标。

“整体看来,这一轮新能源政策对自主品牌的支持力度还有待提升。”汽车行业分析师向记者表示,特别是纯电动汽车领域,需要政府从政策层面加大扶持力度。

公务用车采购示范效应居多

“公务用车最重要的作用是示范效应。”中国汽车工业咨询委员会副主任安庆衡向记者表示,这是由于公务用车采购增量已经较小,且公车改革前景尚未明朗,因此依靠公务用车采购带来新能源汽车增量的可能性不大。

昨日,《关于全面推进公务用车制度改革指导意见》和《中央和国家机关公务用车制度改革方案》下发,提出取消一般公务用车,将适度发放公务交通补贴。此举意味着公务用车改革正式启动,从这一改革的方向也可以看出,大量采购公务用车的现象将一去不返。

日前,国家机关事务管理局等五部委联合公布《政府机关及公共机构购买新能源汽车实施方案》(以下简称《方案》),明确了政府机关和公共机构公务用车“新能源化”的时间表和路线图,要求 2014 年至 2016 年公务用车采购中新能源汽车比例不低于 30%。

《方案》还特别指出,在 2014 年,京津冀、长三角、珠三角细颗粒物治理任务较重区域的政府机关及公共机构购买新能源车占当年配备更新总量的比例不低于 15%。“现阶段,(公务用车新能源汽车采购)15%~30%的比例已经不算小了。”一位比亚迪相关负责人表示向记者表示。

此外,7 月 9 日国务院常务会议刚刚决定对新能源车免征车辆购置税,该政策将于 9 月 1 日执行。

企业加速布局新能源汽车

“从现在看来,今年是新能源车市场化的元年。”一位国内汽车企业新能源相关负责人告诉记者,多款车型在今年进入市场,无论进口、合资还是自主品牌,已有多款产品可供市场选择。

“(购置税减免的)消息出来后,就有消费者给店内打电话询问此事,已下订单的部分客户也决定推迟提车。”比亚迪的一家北京 4S 店负责人向记者表示,部分已经确定订单的客户决定推迟至 9 月新税政策实施后再提车。

北京新能源汽车发展促进中心主任牛近明向记者表示,北京首批新能源汽车中签指标将在 8 月份到期,因此今年下半年新能源汽车的释放将得以加速。此前有消息称,北京市正在制定相关政策延续即将于 8 月到期的新能源汽车中签指标。

因此,有分析认为,新能源汽车或将在 9 月迎来一场狂欢。也有观点质疑,对于尚未进行新能源汽车大规模生产的厂商,能否应对未来可能密集到来的订单。

对此,上述比亚迪经销商负责人表示,此前关于“新能源汽车购置税将获减免”的消息早已在坊间流传,因此厂家在 6 月时已开始有所准备,并告知经销商提前下订单,做好备货工作,“我们现在库存准备充足”。

进入下半年,包括宝马 i3、大众 e-up! 等在内的多款进口纯电动车型将进入中国,随后日产启乐、奥迪等国产新能源车型也将陆续登场。分析认为,对这些车型而言,购置税减免政策的出台“时机恰当”。