

## 能源环保内外交困 补贴政策仍未出台

# 环保压力倒逼新能源汽车破冰

“十二五”期间,中国政府将进一步加大重点领域节能减排的力度。在大气减排指标中,增加了氮氧化物的减排,而机动车将承担氮氧化物1/3左右的减排任务。

日益严峻的减排压力,要求有碳排放大户之称的汽车产业必须走节能环保的道路。相对于各车企紧锣密鼓地布局,政府在产业扶植方面的动作却略显迟缓。目前,堪称将投入千亿元补贴新能源汽车企业的中国《节能与新能源汽车产业发展规划》几经辗转仍未出台,这为中国新能源汽车产业的前景蒙上了一层雾霾。

■ 本报记者 陈青松

早上七点半不到,北京西三环上密密麻麻的汽车已将道路堵得水泄不通。

着急上班的谢小华(化名)一边开车一边看表。“六点就得起床,而且还时刻担心迟到。”谢小华颇感无奈。

即便堵车,谢小华也不敢打开车窗透气。“尾气太重了。”谢小华认为,如今,汽车时代似乎把人们带入了一个更加难以适应的环境中。

谢小华的抱怨,折射出中国汽车产业面临的严峻挑战。

随着中国汽车产业高速发展,产量和保有量的不断增加,碳排放导致的环境危害日益加剧。据悉,我国各大中型城市汽车尾气排放造成的空气污染已占到50%左右,大部分大中型城市一氧化碳、氮氧化物浓度超标。

2009年底,中国政府在哥本哈根大会上曾郑重承诺,到2020年实现单位GDP二氧化碳排放量比2005年下降40%—45%。

“十二五”期间,中国政府将进一步加大重点领域节能减排的力度。在大气减排指标中,增加了氮氧化物的减排,而机动车将承担氮氧化物1/3左右的减排任务。

日益严峻的减排压力,要求有碳排放大户之称的汽车产业必须走节能环保的道路。

## 减排迫使汽车产业重构

《中国企业报》记者从中国汽车工业协会得到的数据,从2000年到2010年,中国汽车销量从207万辆增长到1826万辆,增长8倍之多,平均年增长率24.3%。2009年起,我国成为全球第一大汽车生产大国和第一大消费市场。

中国庞大的市场吸引了各国车企蜂拥而至,中国汽车生产企业数量不断翻新。《2011年中国汽车产业蓝皮书》数据显示:到2000年,中国先后成立了10个整车合资企业,而2002年到2009年,新签约成立的汽车合资企业为229家,其中整车企业42家,增长率超过300%。

大放异彩的汽车产业为中国的经济增长作出了贡献,但同时,也给环境带来了沉重的负担。

近期,华北地区多次出现雾霾天气,还引发了一场监测数据与人体感官“两张皮”的大讨论。美国驻华大使馆与北京市环保局对于空气质量监测结果的巨大差距让“PM2.5”(指大气中直径小于或等于2.5微米的颗粒物。富含大量有毒、有害物质且在大气中的停留时间长、输送距离远,因而对人体健康和大气环境质量的影响更大。主要来源是工业生产、汽车尾气排放等)成为舆论焦点。

“中国的首都正在与伦敦争夺世界‘雾都’称号”、“北京成了全球污染最严重的首都之一”等标题一度占据世界主流媒体的主要版面。



王利博制图

据了解,目前北京的汽车保有量已经超过500万辆。北京市环保局副局长、新闻发言人杜少中指出,空气质量不理想的原因在于排放高。

而北京以外的其他城市的情况也不容乐观。据环保部10月底公布的数据称,全国17.2%的城市空气质量未达到国家二级标准,珠三角、长三角、京津冀等区域性大气污染日益突出,广州、深圳、上海等大城市的天数已占全年的30%—50%。

此外,汽车工业严重依赖的传统燃料——石油也是我国面临的一个重要的难题。中国超过50%的油都是依赖进口。据了解,目前我国人均汽车拥有量仅为世界水平的1/3,但年耗油量已接近全国成品油总量的60%。专家指出,按照目前我国汽车增长速度,到2020年时,年耗油量将突破2.5亿吨。这也因此产生占世界乘用车20%的二氧化碳排放。

国务院发展研究中心产业经济研究部部长冯飞指出,随着汽车保有量快速增长,石油需求也呈现快速增长的态势。预计到2020年,我国石油对外依存度要占60%左右,我国环保和能源要面临非常严重的问题。因此发展推广节能环保车迫在眉睫。

## 多项措施合力推进

业内人士普遍认为,发展新能源汽车尤其是低碳燃料汽车,将是中国和世界汽车市场解决能源危机和应对气候变化的必然选择。“在我国汽车工业快速发展的大背景下,积极发展节能环保型汽车,将有利于缓解我国能源紧张状况和保护生态环境,对于落实国家能源发展战略和可持续发展具有相当重要的意义。”中国汽车工业协会相关负责人向《中国企业报》记者介绍,发展新能源汽车是我国实现汽车产业振兴的一项重要技术经济措施。

美国、欧盟、日本多年来始终在节能环保汽车的研发与产业化方面处于世界先进水平。例如,美国排放标准非常严格,氮氧化物和颗粒物排放要求几乎降到零。

研究数据显示,一辆燃油车年平均耗油约两吨,每年排出的二氧化碳大约为5000公斤,同时产生其他大量有害气体。而新型动力技术可以大量削减碳排放。使用全混合动力汽车可削减56%的耗油量,电动汽车的削减量则达到了50%—100%。

资深汽车产业分析师贾新光表示,国家在能源上要有大战略,应大力提倡节能环保技术。在欧美、日本都对混合动力、燃料电池、纯电动车给予一定的经济补助,我国政府也应该用实实在在的政策来鼓励节能环保车的发展。

据记者了解,近年来我国节能环保汽车的发展已经引起世界汽

车界的广泛关注。目前,中国汽车企业已经开发出100多种燃气汽车产品。

资料显示,我国早在1999年就提出新能源汽车政策。当年1月国家启动“空气净化工程——清洁汽车行动”。经过10多年研发,我国已在新能源汽车关键技术方面取得了很大进步,形成“三纵(混合动力汽车、纯电动汽车、燃料电池汽车)三横(多能源动力总成控制系统、电机及其控制系统和电池及其管理系统)”的研发格局。

截至2011年11月,国家共颁布27批节能与新能源汽车推广目录,包括61家公司、338个车型。其中纯电动车型为217种、混合动力车型为112种、燃料电池车型为9种。国家“863计划节能与新能源汽车重大项目”专家王成表示,我国实施新能源汽车战略的终极目标是解决能源、环保问题,并提升我国汽车产业核心竞争力。到2012年底,我国上路的新能源汽车将有望实现10万辆。

专家预计,通过发展清洁汽车,

2020年中国汽车保有量达到1.5亿辆的情况下可实现节约石油1.5万吨,非石油的燃料份额达到20%左右。

新能源汽车产业最近利好消息不断。

11月10日,国家财政部办公厅等四部委联合下发《关于进一步做好节能与新能源汽车示范推广试点工作的通知》,新能源汽车将获得限购令豁免权,要求试点城市出台停车费、电价、道路通行费等扶持政策,调动政府、企事业单位和个人购买、使用节能与新能源汽车。

关于北京市私人购买新能源车不仅不用摇号,而且有望不受“限行”。在北京购买纯电动车,最高可获12万元政府补贴。

## 中外车企密集布局

按照北京市“绿色行动计划”,2012年北京在公交、环卫、出租车等公共服务领域将形成5000辆的新能源汽车示范应用。今后5年,北京

市将大力推广混合动力、纯电动等新能源汽车,新能源汽车规模将达到4万辆以上。这成为各大车企关注热点,整车企业及零部件企业纷纷上马新能源汽车的研发和生产,将新能源作为未来的战略重点。

多年来,上汽集团攻坚电池、电机、电控“三电”瓶颈,已经初步构建了新能源汽车关键零部件体系,为产业化工作打下了重要基础。根据上汽集团“十二五”规划,新能源车要占到整个中国新能源车市场的20%。

很早就致力于研发新能源汽车的比亚迪公司近年来成果不断,并且在海外也取得了不错的战果。自2010年6月起,先后向荷兰、西班牙等国以及北美地区出口,并与美国、德国相关机构展开合作。

比亚迪一位姓张的销售经理向记者表示,在进入汽车产业之前,比亚迪就确定了发展纯电动汽车的技术方向,目前比亚迪在电动汽车项目上的投入超过20亿元。

今年10月26日,比亚迪e6先行者纯电动车正式上市,成为自主品

# 新能源车量产尚无时间表

■ 本报记者 陈青松

在近日开幕的广州车展上,各车企纷纷推出节能与新能源车型。然而这些车型仍多为概念车,和前两年的状况相比,新能源量产车型比重并未明显增多。专家指出,新能源汽车真正走出“概念”仍有待时日。

11月19日,《中国企业报》记者在走访北京亚运村汽车市场后发现,并没有新能源汽车销售。办公室一位管理人员对记者表示,亚运村汽车市场暂时还没有考虑销售新能源汽车。

据业内专家透露,新能源汽车在发展面临着一些现实困难,尤其在核心技术、相关产业链和配套供应件方面都面临研发和应用难题。目前,我国新能源汽车实质性进展的重点主要在整车设计技术、环卫车、重点城市的家庭用车及部分出租车上。

工信部装备司副司长王富昌日前在广州举行的“节能和新能源汽车发展研讨会”上表示,尽管新能源汽车的发展取得了重大进步,但该行仍存在整车设计技术亟待提升、动力电池等关键零部件性能存在差距、汽车先进节能技术尚未完全掌握等问题。

北方车辆公司销售部副总经理王明起在接受《中国企业报》记者采访时指出,在体制及机制方面,企业新能源汽车战略和国家战



《节能与新能源汽车产业发展规划》几经辗转仍未出台,新能源汽车真正走出“概念”尚需时日。王利博制图

略融合,基础性研究能力薄弱、评价标准和检测体系不完善,各生产厂家采用不同技术路线。“据我了解,目前有一些企业本来技术不足,却冲着国家优惠政策强行上马,实际上真正掌握关键技术的企业并不多。”王明起说。

但是,由于《节能与新能源汽车产业发展规划》尚未出台,致使一些上马新能源汽车的企业面临再投入的难题。有生产新能源汽车厂商反映,目前只有一些小型专用车比较成熟,大型车还依赖于政府采购支持。如果国家的补贴政策落实到位,企业难有能力长期垫资销售。

《中国企业报》记者在调查中

了解到,目前电动车市场难以推广的首要原因是价格。王明起指出,新能源研发和生产成本高,售价较高,消费者很难接受,所以销量上不去,而销量少就无法扩大生产,也就使得降低成本成为一句空话。

据悉,今年10月比亚迪发布E6售价高达36.98万元,扣除国家及深圳政府12万元补贴,消费者仍需支付24.98万元。这个价格可以买很多不错的合资品牌汽车。

在行驶里程和配套充电设施方面,也是电动车需要越过的障碍。同样以比亚迪E6为例,其续航里程达到300公里,据称是目前电动车续航里程最长的车型。

而记者了解,在国内电动汽车

牌中首款面向个人用户的纯电动家用车型。据称,一辆e6先行者一年能减少约2.8吨二氧化碳排放。

大众汽车成都工厂办公室负责人对《中国企业报》记者表示,大众汽车倡导绿色造车理念,不仅提供绿色环保产品,而且让环保理念贯穿整个生产流程:涵盖冲压、焊装、涂装和总装四大工艺,严格控制有害物质排放和特定成分使用。

东风汽车规划未来5年内投入30亿元专项资金,用于节能与新能源汽车的研发和建设。到2020年,新能源汽车要达到80万辆。

福田汽车早在2003年就开始布局新能源,并把“新能源的研发与应用”作为企业发展的核心战略,成立了国内首个新能源汽车基地——北京新能源汽车设计制造产业基地,产品涵盖欧V纯电动客车、欧V混合动力客车等国内最齐全的新能源汽车阵营。

不久前工信部发布的《“十二五”产业技术创新规划》指出,节能与新能源汽车技术成为未来五年装备制造领域重点突破的技术方向。

然而,相对于各车企紧锣密鼓地布局,政府在产业扶植方面的动作却略显迟缓。目前,堪称将投入千亿元补贴新能源汽车企业的中国《节能与新能源汽车产业发展规划》几经辗转仍未出台,这为中国新能源汽车产业的前景蒙上了一层雾霾。

据悉,《节能与新能源汽车产业发展规划》将从发展规划、消费补贴、税收政策、科研投入、政府采购、标准制定等方面,构建一整套支持新能源汽车加快发展的政策体系。根据规划,“十二五”我国新能源汽车将正式迈入产业化发展阶段,在全社会推广新能源城市客车、混合动力轿车、小型电动车。

冯飞认为,中国发展节能环保汽车要采取多元化发展的政策。首先,加大政府对节能环保汽车的一些强制性采购,形成消费示范效应;其次,制定战略和标准,促进多种技术共同发展;第三,建立财税激励政策,如向消费者提供一次性购车补贴,尽快开征燃油税等;第四,完善道路管理,为节能和环保汽车提供良好的道路环境;最后,加大政府资助力度,培育我国自主创新能力。

“发展节能环保汽车是大势所趋,政府、厂商、消费都要一起努力。”中国环境科技协会负责人向《中国企业报》记者表示,各级政府和部门从自身做起,厂商积极研发,消费者树立节约环保意识。全社会共同营造支持节能环保汽车的良好氛围,我国的环保汽车之路才会走得更稳健。

市场最好的深圳,目前也不过有60余座充电站和一批充电桩。

中国汽车协会副秘书长叶盛基坦言,新能源汽车的产业化还有待时日。新能源汽车的绝大部分产品还处在第一轮和第二轮的研发验证阶段,还需要通过示范产品的系统完全验证来检验产品。这种验证需要一个时间周期。

不过也有专家指出,中国环保“十二五”规划中已经明确要发力发展新能源汽车产业,这或成为新能源汽车突破技术瓶颈、实现全面量产的催化剂,目前我国新能源汽车产业链布局已日趋完整,预计国家不久以后将会出台相关利好补贴政策,为车企新能源之路保驾护航。