

有政策 无市场

新能源汽车短期难以普及

■ 本报记者 陈玮英

连续三年中国成为全球最大的汽车市场。

“然而，汽车保有量的迅速增加也带来环境污染、交通拥堵、事故频发等一系列问题。因此，消费者对清洁经济、安全舒适的驾乘体验有了更高的期待，这对相关企业在技术创新方面带来更多机会的同时，也提出了更高的要求。”在 4 月 20 日举行的第十五届上海国际汽车工业展览会期间，博世(中国)投资有限公司执行副总裁徐大全这样说道。

本届车展新能源车依然是一亮点。

若即若离的新能源汽车一直在人们的视线范围内，而这更多的只是一种关注。

“因为这类车整体价值还比较高。”北汽新能源市场部部长王谦坦陈，因此，“目前新能源车针对的还是高端人群。”

虽然有国家及地方的一系列鼓励政策。“但是，总的来说，在过去几年以及可以预计的接下来几年，新能源汽车不会普及，甚至于其‘市场启动’也非常艰难。”清华大学中国车用能源研究中心主任助理欧训民在接受《中国企业报》记者采访时这样说道。

期待接续政策

坚挺的新能源汽车鼓励政策，在 2013 年出现了断档，但这并为动摇各车企发力新能源汽车。

此前，2009 年 2 月，国家出台的《节能与新能源汽车示范推广财政补助资金管理暂行办法》给予纯电动高达 6 万元/辆的补贴；2010 年 6 月，财政部、国家发改委和工信部联合出台了《关于开展私人购买新能源汽车补贴试点的通知》，对国产新能源车按 3000 元/千瓦时给予补助，试点期限为 2010—2012 年。

当时普遍认为，继各地纷纷组建新能源汽车产业基地之后，中国又将刮起一次新能源汽车旋风，但这股旋风至今未能形成龙卷风。

为了发展新能源汽车，今年两会期间，工信部部长苗圩抛出了令人期待的“诱饵”。苗圩表示，工信部正在制定专门生产节能汽车和新能源汽车企业的优惠政策，争取上半年出台。“节能汽车主要以油耗为标准，节油的效果越好、油耗更少，补助的金额越多。”

相关链接

政策空挡 使用率低下

北京充电站建成两年未启用

■ 本报记者 陈玮英

在新能源汽车缓慢发展进程中，充电站似乎难辞其咎。

呈现出的则是一边是抱怨充电难，一边是充电设施闲置。在喋喋不休的争论中，位于北京市西三环的国家电网航天桥电动汽车充电站淹没在了车水马龙中，这些建设在停车场内的 20 个充电桩建成两年多来至今未启用。

这让作为建设充电站的电力公司感到“有苦说不出”。

北京市电力公司相关人士告诉《中国企业报》记者，目前北京市的充电设施都是根据北京市政府需求建设的，服务于电动公交车、电动环卫车以及电动出租车。而备受关注的航天桥充电站则是服务于 2 吨环卫车的。

“充电站的大规模建设与电动汽车的市场规模是‘鸡与蛋’的问题，相互制约。”清华大学中国车用能源研



4 月 2 日，北京市新能源汽车发展促进中心主任牛近明透露，北京计划今年推广 5000 辆纯电动汽车，其中相当部分将为私人购买。

据了解，北汽新能源、长安汽车已经做好了在北京的销售计划。

“北汽今年计划在北京推广 3000 辆纯电动汽车，依托现有的销售网络 4S 店销售新能源汽车。”王谦接受《中国企业报》记者采访时表示，虽然目前补贴政策还没有出来，但不影响，“在新的补贴政策还没有出来之前，应该会沿袭 2012 年的补贴政策。”

事实上，断档的政策或多或少会影响车企和消费者。“车的价格并不是问题，问题是政府的支持政策是不是稳定的。”上汽集团新能源汽车事业部总工程师凌天钧如是说。

记者致电北京多家 4S 店，普遍表示新能源汽车还比较少或者暂未上市等。

位于昌平区的一家奥迪 4S 店工作人员告诉记者，“目前奥迪系列只有 Q5 混合动力车型，价位在 60.8 万元左右，不过目前补贴政策还没有实行。纯电动汽车还没有上市。”

商业化尚需时日

2012 年出台的《节能与新能源

汽车产业发展规划(2012—2020 年)》提出，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；到 2020 年，两种汽车生产能力达 200 万辆、累计产销量超过 500 万辆。

强烈的信号预示着新能源汽车并非遥不可及。但是，来自中国汽车工业协会的统计数字显示，2012 年，中国新能源汽车销量为 12791 辆，加上 2011 年的 8159 辆，2 年卖出 2 万多辆。

“在中国，中央政府希望通过政策的激励，促进新能源汽车技术研发、车辆的示范以及真正的商业化。”欧训民认为“其约束瓶颈”不解，发展仍需时日。

首当其冲的是技术不够成熟。欧训民表示，也就是说，新能源汽车的制造成本比较高，因此，市场售价就高。“消费者即使有国家和当地政府的购置补贴，其最终支付价格也会很高。”

“技术还需要提高。”北京一新能源环卫车司机告诉《中国企业报》记者，以他目前驾驶的环卫车为例，如果出现故障就需要找 3 家单位，而这 3 家单位是分别处理不同领域故障的。“能准确判断出是哪儿的毛病最好，否则要挨个填单子过来检查维修。”

充电桩

“所有私家车电动汽车下一步如何推广、怎么规划都要等政府即将出来的政策，但目前政策还没有出来，只有细则出台后，才知道具体规范如何做。”上述业内人士认为，“政策还不明朗，如果说充电设施制约发展，充电设施发展相对电动车是比较成熟的，有需求就可以建。但建在哪儿，土地资源都是很大的问题。”

“目前还在争论阶段，北京下一步可能会在公共停车场建公共充电桩。”上述人士透露。

“对私人电动车进行充电服务，涉及的计价事项更为复杂，需要进一步的研究。”欧训民表示，北京这样的大都市，多层住宅较多，一旦发展电动汽车，充电方式应该是多元化的，包括面向公众服务的大型充电站，类似于现有的加油站；也包括建设在一些小区停车位附近的小型充电桩。

欧训民认为，眼下，需要“国家政策方面尽快确定主流充电方式。”

“当然，现在汽车市场上的新能源汽车的可选择型号和品牌都比较少，影响了消费者的选择。”欧训民告诉记者，“关于其充电的方便性，也是一个重要担心。”

“还有一点，电动汽车方面，其纯电行驶里程和汽油车的续驶里程相比，差距极大。即使是电动汽车的潜在购买者，也有这样的‘里程焦虑’，即担心半路抛锚，无电可充。”在欧训民看来，这些都是目前制约新能源汽车发展的重要因素。

在业内人士看来，新能源汽车将是大势所趋。“‘十二五’规划提出了打造‘环境友好型’社会的长期目标，汽车产业的节能减排将在其中扮演重要角色。”徐大全表示，传统内燃机技术将不断地发展和完善，而纯电动将是未来汽车行业的长期发展方向。

中国汽车工业协会会长、一汽集团原董事长徐建一认为，“关键是如何实现产业化、商品化，这是目前需要考虑的问题。”

持有相同观点的吉利控股集团董事长李书福表示，新能源汽车一定要商业化、市场化，“本着这样的目标，有困难就解决困难，有问题就解决问题。长期财政补贴难以为继，要在社会上建设一个能够给电动车充电的使用环境。”

国产纺机出口快速扩张 经编机份额达 85%

■ 本报记者 赵雪

国产纺机产品正在逐步挤压部分进口市场。

据中国海关公布的纺织机械进出口最新资料显示，进口化纤机械产品的数量减少了 50.5%，进口针织机械数量减少 56.3%，进口纺织专用基础件的总量增加 23.1%。与同期相比，织机的出口数量增加 41.6%，针织机械出口数量增加 4.1%，纺织机械专用基础件出口数量增加 28.7%。

而在技术最成熟的经编设备领域，中国企业几乎一统江山。“2012 年全球销售经编设备 45000 台，中国独占 35000 台，中国经编机数量在世界已占到 85% 的市场。”这是中国纺织工业联合会会长助理、中国针织工业协会会长杨世滨在“润源杯”经编工职业技能竞赛发布活动现场表示的。

“国产经编机械依赖科技含量、自动化程度、控制精密程度高等特点正成为国际经编机械装备市场主力军，打破以往欧、美、日主导我国纺织机械装备市场的格局。”杨世滨告诉记者。

不过，中国纺织机械器材工业协会副理事长祝宪民告诉《中国企业报》记者，这一数字变化与国内棉花市场关系紧密。“受棉花差价影响，国内一些纺织企业生产受到影响，选择关门停产，也就没有能力再进口新设备。”祝宪民向记者透露。同时，约有 80% 国内纺织企业使用国产纺机设备的巨大使用市场也让纺织企业在“走出去”的过程中将国产纺机设备出口带向国外。

“另一重要原因是，不少国外纺机企业在国内设厂生产，也是造成进口减少、出口增长的原因之一”，祝宪民表示。

上述海关资料还显示，去年纺机市场进口化纤机械产品的数量减少了 50.5%，而价值却增加了 28.2%；针织机械数量减少 56.3%，而价值也减少了 48.9%。该数字表明，进口产品的单品价值仍高于国内产品。“国内纺机市场相对在技术、质量上与进口产品有一定差距，高端产品基本还是以进口为主。”祝宪民表示。

一直以“低成本、低劳动力”为生产优势的中国制造，正面临原材料成本上升、人口红利渐失的局面。Kronos 中国劳动力研究院院长缪青表示，中国的企业比以往都更加需要重视劳动力资源，致力于对劳动力从粗放型向精细化、从简单到多元化和技能型用工的转型升级。随着中国人力资源结构的变化、人工成本压力的增大，中国的人口红利或将成为过去。

急迫的问题是，先进的技术装备只有经过技工的熟练操作才能发挥更高的效率。中国纺织工业联合会副会长张延恺表示，目前国内经编工操作基础理论水平参差不齐，操作熟练程度差异较大，熟练操作工数量严重不足，全能型操作工比重不高，这就制约了经编行业和国产经编装备的可持续发展。

业内人士认为，纺机市场应逐步通过调整产品结构进行行业转型升级。祝宪民告诉记者，数字化、智能化、节能化和可靠性是未来国内纺机产品的发展方向。“目前，国内纺机企业通过国内并购和海外投资等方式的并购实现转型升级已经有所显现，但还不足以形成行业内大规模行为。”祝宪民对记者表示。

物联网亟待破解 商业化和标准化难题

(上接第十一版)

面对物联网这个新市场，中国企业仍然面临着“核心技术缺失”带来的产业定义权和话语权丧失的老问题。同时，更加庞大、不断被延长的产业链，也让一些中国本土企业的资源整合实力“相形见绌”。

近年来，我国物联网产业的发展主要驱动力正是来自于政府一系列财政补贴政策。而来自于市场需求层面的拉力却迟迟未能建立起来，市场对于物联网商业的接受度还是一个未知数。一个颇具代表性的例子，我国家电企业众多的物联网空调、冰箱、洗衣机已经诞生 3 年多，但消费者却知之甚少，也未在市场上展开大规模推广普及。

来自中国科学院的一位专家指出，“目前全国各地都在借助物联网浪潮建设智慧城市，到底是多还是少，关键看经济效益。实际上，物联网要想真正进入家庭市场还需要很长的时间，短期来说必须要从行业或者企业等商业市场展开”。

商业化症结在标准混乱

目前，中国已拥有全球最大的固话网、互联网、宽带介入网和移动互联网，具备了物联网在商业市场大规模建设和商用的条件。不过，在中国电信科技委主任韦乐平看来，“物联网商业化过程中面临各种挑战，其中之一就是技术标准挑战。目前，全球在物联网产业上缺乏统一的标准体系，几十个标准化组织出台了 250 个标准”。

由于我国物联网产业的发展和技术创新，很大一部分是在原有信息化技术基础上进行的创新和升级，并非从无到有的原始创新。这就造成了我们在物联网产业上很难形成核心技术，不得不大量采用国外的专利技术，又缺乏在技术标准上的话语权。

以 RFID 为例，一个只有小指甲盖大小的东西，全球有几十个标准化组织围绕这一产品制定了 250 个标准。目前，全球共有 2 万多种传感器，这又将面临多少标准的影响？对此，拓璞产业研究所分析师徐奕斐认为，“在物联网产业的标准没有基本完善之前，可能会出现无序竞争的状况”。

尽管物联网在全球缺乏一个成熟的标准体系，这无疑会给中国企业参与国际标准制定提供机会。不过，知情人士透露，“深入分析可以发现，物联网标准联合工作组对各单位制定的标准协调能力十分有限。各类标准都代表了一批利益攸关的政府部门和企业，经常互相诋毁、互不买账”。

到底什么才是物联网的商业化模式，到目前为止，全球都在探索之中，这对于中国来说，似乎是个好消息。