



新能源车产能过剩初显 核心技术仍待突破

骗补行为屡见不鲜，须完善补贴政策



近年来，我国的新能源汽车市场迅速崛起。随着在环保、经济、便捷等方面的优势日益凸显，新能源车保有量快速增长。自主品牌把握难得机遇，将大力发展新能源车视为对欧美传统车企实现弯道超车的重要途径。不过，记者近期调研发现，这些年我国在新能源汽车推广上风生水起，但车企在发展中暴露出补贴依赖症、产能过剩、核心技术仍旧缺失等不足。尤其是在国际传统知名车企发力新能源车后，技术差距进一步凸显，我国新能源车下一步该往何方发力值得深思。

阅
读
提
示

A 新能源造车形成先发优势

据中国汽车工业协会公布的最新数据显示，10月，汽车产销量环比均呈一定下降，同比降幅更为明显，延续了7月份以来的下降走势。但与此同时，新能源汽车的产销成为行业的一大亮点。数据显示，新能源汽车在今年前10个月产销分别完成87.9万辆和86万辆，同比分别增长70%和75.6%，显示出我国新能源汽车发展的迅猛之势。

经过这些年的持续努力，我国新能源车产业已经从培育期过渡到成长期，在世界范围内形成了一定的先发优势。不久前在天津开发区举行的中国汽车产业发展（泰达）国际论坛上，工信部装备工业司副司长瞿国春透露，近5年，我国新能源汽车的产销年均复合增长率近130%。

经梳理可以发现，我国在新能源造车上取得的成果称得上丰硕。首先是建立了相对完善的支持产业发展政策体系，培育了全球领先的市场规模。各部门先后推出40余项支持新能源汽车发展的政策措施，涵盖研发、生产、推广等各个环节。我国新能源汽车连续三年产销量居世界第一。

相对完善的产业体系也已形成，企业创新能力显著提升。已涵盖关键材料、动力电池、电机、电控、整车开发等产业链上下游，形成了结构完整、自主可控的新能源汽车产业体系。财政部经济建设司副司长宋秋玲说，通过对消费者购买新能源车补贴、对新能源公车给予运营补贴等一系列政策扶持措施，推动了行业显著发展，“从全球范围看，中国新能源汽车的政策体系应该是最全的”。

与此同时，配套环境持续优化，充电网络建

设稳步推进。目前，公共场所、居民小区、单位内部、高速公路等主要场所充电桩的覆盖率大幅提升。截至今年7月，全国共建成公共充电桩27.5万个，同比增长了52%，新用户私人安装率接近80%，新能源汽车专用号牌已经在全国推广使用。

新能源汽车产业的溢出效应更为明显，吸引了资本、人才、技术加速集聚，带动了产业投资就业。2017年新能源汽车全产业链投资超过7000亿元，占整个汽车产业的投资新增投资额的50%以上。

“电动汽车正在迎来快速发展的阶段。”广州汽车股份有限公司总经理冯兴亚认为，中国品牌汽车企业电动汽车布局基本完成，大量互联网公司造车的新势力以及合资企业的新能源汽车也步入发展快车道。随着技术日益成熟，续航里程和用户的体验也稳步提升。

他透露，今年1到7月份，广汽集团自主品牌新能源汽车的销量达到9400辆。随着综合工况续航里程超过410公里的传祺GE3上市，今年公司新能源汽车的销量有望突破2万台。从明年开始，广汽将以每半年一款新产品的速度密集推出纯电动汽车系列产品，预计到2020年，新能源汽车产品占集团整体销售总量的10%。

面对新能源汽车业迅猛势头，石油化工行业也不甘落后。中国石化副总裁黄文生说，中国石化将发挥现有3万座加油站的网络优势，打造油、气、电、氢自由组合的综合服务体系和智慧服务体系。而且，中国石化也将研究布局电池材料和氢能产业链的可行性。

B 存量累积迎来问题集中爆发期

我国新能源汽车业取得的成绩很大程度上依赖先发优势。近年来，随着新能源车存量不断累积，同时面临国际传统知名车企觉醒后开始发力新能源造车，我国产业发展面临的挑战越发突出。

——行业一哄而上，加剧产能过剩的同时，骗补行为屡见不鲜。国内新能源汽车业的异军突起，与财税政策的有效支持密不可分。不过，宋

秋玲表示，在补贴扶持下，不少企业哄抢市场“蛋糕”，尤其是整车和动力电池产能过剩风险在加大，“一些低水平企业采取低质低价竞争方式扰乱市场，影响了我们产业发展的整体水平。”她认为，高端产能不足和低端产能过剩问题并存，产业出现盲目扩张、投资过热苗头。

面对巨额补贴诱惑，更有甚者铤而走险，走

上了骗补的道路。据业内人士透露，车企骗补的手段五花八门。有的先生产一批“合格”的新能源车，卖给自家成立的租赁公司，然后回收已卖车辆的电池。通过将同一块电池反复安装在新车壳上这一方式，实现了持续骗补。从对行业摸底的情况看，骗补行为绝不仅仅是少数个案。目前，已有10余家车企的骗补行为被查处公布。

——市场机制不足，不少车企患上“政策依赖症”，自主发展意愿不强，市场对接缓慢。宋秋玲指出：“我们可以从销量结构看出，大多数企业和产品在补贴最低的那一条线上。”这就意味着，不少车企不愿过多投入，仅仅是为了拿到补贴才勉强维持。

——关键技术与国际知名传统车企相比存在不小差距。国际管理咨询公司罗兰贝格发布的《2018全球电动汽车发展指数》指出，中国在电动汽车发展指数整体排名中位列第一位，但这主要体现在市场规模上，而在技术层面，中国的整车制造仍定位于低技术含量领域。

——资源环境制约风险加剧。随着新能源汽车数量激增，全球金属资源争夺日益激烈。我国金属锂、钴等主要动力电池资源缺乏，资源的稳定供应和价格稳定的挑战较大。

同时，动力电池回收利用、用电清洁化等问题也不容小觑。北京理工大学教授吴锋曾公开表示，1个20克的手机电池可使1平方公里土地污染50年左右。可以想见，如果是几吨重的电动汽车动力电池废弃在自然环境中，将会对环境造成更大的污染。

目前，多数车企对消费者承诺电池使用寿命和质保大都在10年以内。不过，随着近几年新能源汽车市场销售的火热，不久以后就将出现大量换电需求，尤其是使用频率较高的电池组，如出租车、公交车，需求产生可能将更快。据中国汽车技术研究中心预测，到2020年，我国电动汽车动力电池累计报废量将达到12万到17万吨。

值得注意的是，初期表现并不积极的国外传统车企开始发力新能源车行业，投入力度也越来越大。

C 调整补贴方向 持续技术攻坚

当前，我国新能源造车仍处于逆水行舟不进则退的关键阶段。挑战与机遇始终并存，企业需增强危机意识，提高市场竞争力。

首先应持续开展技术攻坚不放松。消费者对新能源汽车的担忧与希望，集中在使用可靠性、续航能力、保养费用、智能化程度等几个方面，这些问题的核心归根结底仍旧是技术。专家对我国新能源车技术层面突破提出三大方向：一是支持核心技术的工程化和产业化能力；二是形成从关键零部件到整车的完整工业体系和创新体系；三是推动自主品牌节能与新能源汽车同国际先进水平接轨。这三大方向无疑是自主品牌车企须牢牢把握的。

燃料电池汽车示范运行将在中国逐步开展。选取政府有积极性和燃料电池产业基础较好的地区开展推广应用示范。续超前说，“十三五”后期和“十四五”将聚焦车用氢燃料电池关键技术，以及制氢、储氢、加氢等核心技术的研发，继续强化先进动力电池技术，使新能源车续航短的问题有所缓解。

调整补贴政策，稳步提高门槛势在必行，必须坚决打击骗补行为。就在不久前，工信部发布《关于拟撤销名单的公示》。本批名单包含58家企业的161款车型，其中含14款新能源乘用车，不少主流的自主品牌车企上榜。工信部对撤销这些车型的原因解释称，经统计，2017年9月目录（第十二批）发布后，截至2018年9月底无产量或进口量的车型共计161款，拟从目录撤销。这就意味着这161款车型，在过去一年里一辆也没有生产。新能源车补贴政策日益完善，钻空子骗补贴变得越来越不容易。

“电动化智能化是汽车行业的大势所趋。”宋秋玲透露，下一步，中央财政将按照国务院统一的动态调整机制。补贴政策仍然坚持扶优扶强的导向，继续提高补贴技术门槛，集中精力集中财力支持优势产品、优势企业，加快推动新能源汽车产业供给侧的改革。“我们将配合有关部门坚持财政资金扶优扶强的导向，完善财税优惠政策。”续超前也表示，今后将重点从“鼓励买”向“鼓励用”转变政策。

对于车企骗补行为应保持零容忍。除了追回被骗取的财政资金外，还要建立“黑名单”制度，涉嫌刑事犯罪的不姑息，让骗补的车企付出代价，不敢再越雷池。

重视新能源车后续使用的安全风险防控也不可或缺。随着保有量快速增长以及车辆电池逐步老化，新能源汽车产品安全风险逐步放大。对于消费者的担心，专家建议加快新能源汽车行业安全监管体系建设，加大对产品的监督检查力度，切实提升产品安全性能；健全全产业链的监管系统，强化电池一致性抽检，倒逼企业更加注重提升安全性，提高整车质量水平。

宋秋玲呼吁，要规范行业准入，高起点高水平有序建设新能源汽车项目，防止新上不具备产业基础、缺乏关键技术的项目，严防结构性产能过剩。

据《经济参考报》