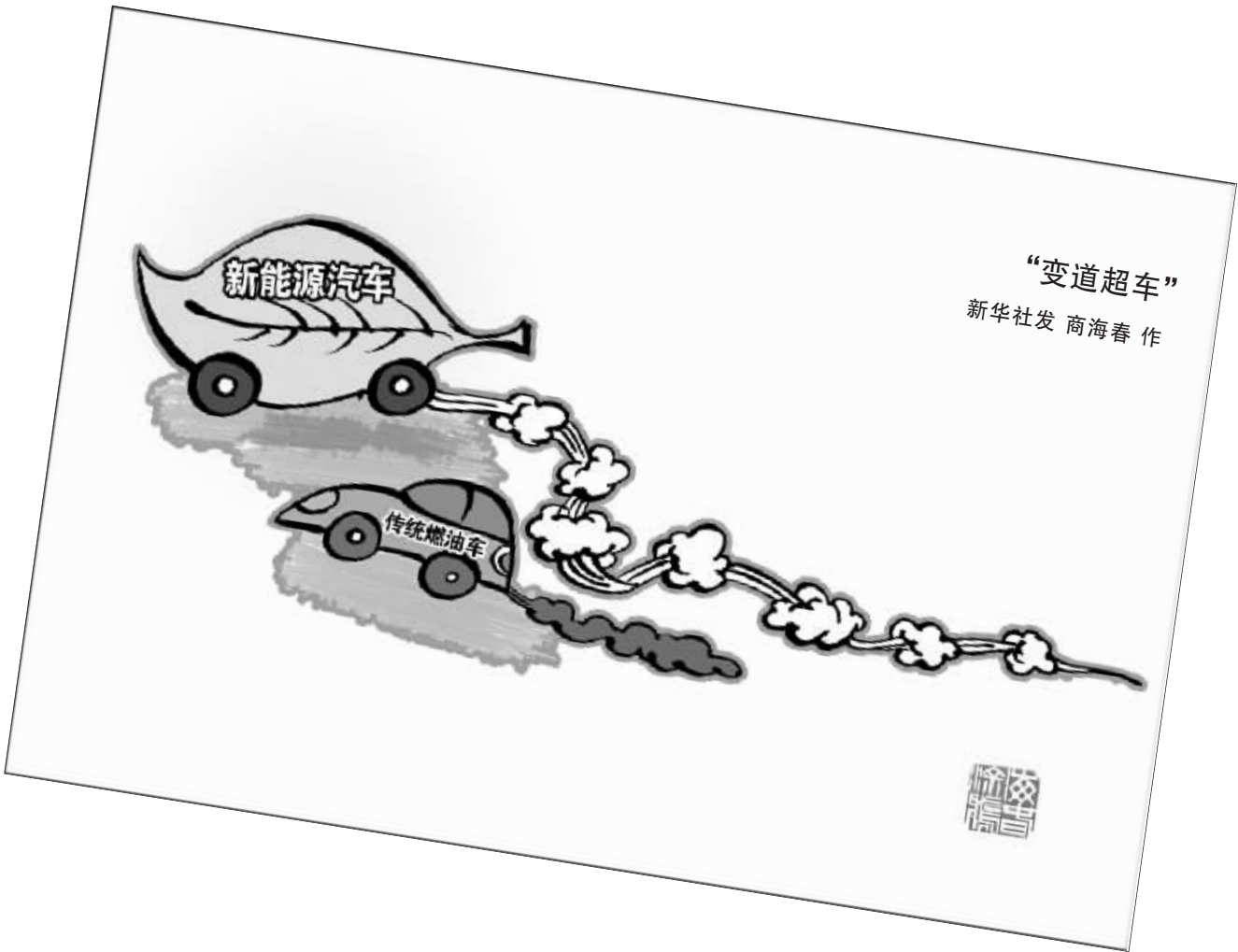


# 新能源汽车产业如何实现“变道超车”

## ——来自新能源汽车行业的调研

新能源汽车是国家确定的新兴战略产业，在快速崛起的同时，正面临发展中的诸多痛点。记者调查发现，如何引领中国占领此行业的全球制高点，实现中国汽车产业“变道超车”的目标，仍需要在久久为功上下工夫。



### 1 自主品牌迅速崛起

2016 年，黑龙江省牡丹江市公交集团购买了 66 辆新能源公交车，目前平均每天运送旅客 40 万人次。总经理助理刘葆春算了一笔账，每天每辆纯电动公交车比燃油车节省费用 80 元，8 米长客车减少碳排放相当于每年植树 124 万棵。

这 66 辆新能源客车，采购自郑州宇通客车有限公司。宇通产品经理赵伟介绍，宇通 5 年来共卖出新能源客车 6 万多辆，仅 2016 年就卖出了 2.6 万辆电动客车。

“十二五”以来，中国的新能源汽车呈现出爆发式增长。据中国汽车工业协会常务副会长董扬介绍，五年来，我国新能源汽车产量从不足 5000 辆发展到 51 万辆，保有量从 1 万辆提升到 100 万辆，占全球的一半，居世界第一。

北汽福田北京欧辉客车分公司副总经理秦志东回忆，企业 2008 年造出第一批新能源公交车时，没有国家补贴，新客车比燃油车节省 30% 运营成本，在广东赢得市场。目前，福田欧辉在全国累计销售了 1 万辆新能源客车，运营在河北、江苏等省份的公交线路。

北汽集团 2009 年 11 月成立新能源公司，起初只有 20 多人的筹备组。当年冬天造出第一辆纯电动车，测试时车辆时常半路趴窝，司机冻得发抖。“当时没有技术标准，完全靠自己摸索，我们把燃油车的发动机拆除了，装上电池，造出了第一辆电动车。”北汽新能源公司副总经理张勇回忆说。如今，北汽新能源公司已经发展到 3000 多人，去年卖出电动小轿车 5 万辆，今年有望达到 15 万辆。

一个新兴的核心工业产业链正在崛起。据张勇预测，到 2020 年，我国新能源汽车将达到 200 万辆，仅生产环节的年产值就达 5000 亿元，整个产业链则超过上万亿元。预测未来，中国自主的新能源汽车产业有望取代现有的西方垄断核心技术的传统汽车工业，成长为国民经济新的强力支柱产业。

我国的电动客车在国际汽车产业有一席之地。厦门金龙的客车卖到了 167 个国家，河南宇通的客车也卖到 100 多个国家和地区。

### 2 成长中遭遇的烦恼

中国新能源汽车产业在异军突起中，也遭遇到“成长中的烦恼”。

目前，传统燃油车认证项目主要有公告、环保和 3C，这三项认证体系规范，要求明确。新能源汽车除以上三项外，还增加了推荐目录、免税目录、环保信息公开、燃油消耗量报送、安全技术标准等认证项目，涉及多个政府部门的审批。

“我们的第一任务是跑证，准生公告、油耗、等级目录、安全技术标准等，大认证里套着小认证，加起来有几百个。”沈阳华龙新能源汽车有限公司董事长杜炬说，“用强制认

证来保障车辆质量合格，是必要的。有些重复的认证可否进行简化？”

“希望政策相对稳定，勿频繁变动。如电池一项，有关部门的标准每升级一次，企业要从产品研发、设计等全链条重新做验证，需花费几百万元。”北京恒誉新能源汽车租赁有限公司副总经理范永跃说，政策要既能适应技术进步的变化，又能让企业稳步发展。

如何卡住骗补？2016 年年底，有关部门下发通知，非个人用户购买的新能源汽车申请补贴，车辆累计行驶里程须达到 3 万公

里，从 2016 年开始执行。

“为了满足这一要求，有的企业开着空车跑里程。通勤类的班车、校车每天跑几十公里，一年也跑不到 1 万公里。”在客车行业从业多年的销售员马格建议，可否增加政策的针对性，由有关部门具体监督车辆使用情况。

厦门金龙集团品牌经理马文雄也希望补贴政策能稳定。他说：“每年都是快到年底时才出台当年的补贴细则，这就导致厂家前大半年吃不饱，后两个月应接不暇，而电动客车生产备料最快也需要一个月时间。”

东一家客车运营公司的负责人说，政府不能一批了之，更要加强监管短板。

政府的手还要扶在基础设施建设上。董扬说，我国已累计建成公共充电桩 19.5 万个，面对 100 万辆纯电动车的需求，最少要建到 30 万个桩，才能满足需要。

“从传统汽车领域变道到新能源汽车，必须耐得住寂寞，看得清差距，盯着国际一流，一步一个脚印，才能实现‘变道超车’。”张勇说。

(据新华社电)