
中国市场情报中心周刊

2011年9月22日 第3期 总第368期 【内部资料】



中国电子信息产业发展研究院

中国市场情报中心

主办

【CMIC 研究】

● CMIC 观点

- 我国新能源汽车发展 任重而道远
- CMIC:国产品牌欲引领中国新能源汽车发展
- “2011 年新能源汽车研究系列策划” 背景
- 四部委要求加强新能源汽车示范推广安全管理工作

● 专家视点

- 何瑞德：新能源汽车产业发展的理性思考
- 陈光祖：走中国特色的新能源汽车发展之路

● 产业要闻

- 北京明年新能源汽车补贴最高可达 12 万/台
- 中国新能源汽车销售 500 万辆目标或被取消
- 四部委要求加强新能源汽车示范推广安全管理工作
- 新能源汽车发展方向或发生改变

● 市场研究

- 2010-2011 年中国新能源汽车产业投资研究报告
- 2010-2011 年中国新能源汽车产业发展研究报告
- 2010-2011 年中国电动汽车充电站市场研究报告
- 2010-2011 年中国电动汽车充电站产业研究报告

● CMIC 观察

- 2011 年新能源汽车研究系列策划
- 绿色交通体系：构建生态城市的“排头兵”

【CMIC 观点】

评论：我国新能源汽车发展 任重而道远

【CMIC（中国市场情报中心）最新发布】新能源汽车代表世界汽车产业的发展方向，加快推进新能源汽车产业化，不仅有利于节能减排和技术进步，还能促进我国汽车产业的可持续发展。

近年来，政府一直大力扶持新能源汽车产业。纵观世界各国，国家能源战略的强力引导和政府政策的大力支持是新能源汽车发展的“第一推动力”，我国也不例外。近年来我国政府出台了一系列关于新能源汽车的政策：从2009年国务院原则通过《汽车产业振兴规划》，提出要实施新能源汽车战略到2010年国家决定中央财政对5个试点城市私人购买、登记注册和使用的插电式混合动力乘用车和纯电动乘用车给予一次性补贴；2010年9月，国务院将新能源汽车产业列入七大战略性新兴产业加以政策鼓励。这些扶持政策的密集出台，体现了国家大力发展新能源汽车产业的决心和信心，有利于鼓励汽车企业加大科研力度，提高新能源汽车核心技术的研发水平，有利于鼓励汽车企业积极开拓市场，促进新能源汽车的消费，实现新能源汽车的产业化。

除了政策指导，我国政府的示范活动也不可少。08奥运会和上海世博会期间，我国都投入了较大规模的新能源汽车使用；这些由政府推动的新能源汽车示范活动，不仅有利于推广大众的低碳环保意识，还提供给新能源汽车一个展示自我的平台，成为众多新能源车企推广宣传及自我提升的机遇，并带动了新能源车企主导技术研发和产业化。作为新能源汽车产业的主角，汽车企业担负着核心技术的研发和产业化的重任。近年来，国内车企纷纷涉足新能源汽车的研发与生产，参与新能源汽车的示范运行及其产业化进程。比亚迪、奇瑞、东风、长安、上海汽车、一汽集团等是主要的参与者，目前已经成功研发多款轿车、客车及客车底盘。

目前，我国已基本形成混合动力、纯电动和燃料电池三类新能源汽车动力系统技术平台和产学研合作研发体系，以及新能源汽车技术标准体系框架和测试评价能力。可以说我国新能源汽车产业步入了一个新的发展阶段，但是从新能源汽车市场的供给和需求方面考虑，我国的新能源汽车想要规模化、产业化地走向市场还面临着一系列的瓶颈难题。

（1）新能源汽车产业发展战略不明晰。

新能源汽车产业的发展是一个战略问题，不仅事关中国汽车产业的未来，也是决定我国能源和环境可持续发展的关键问题之一。

（2）新能源汽车技术标准不完善。

目前出台的新能源汽车标准主要是针对新能源汽车的测试、性能和安全方面做了基本的规定，需要完善的地方还有很多，比如：电池的寿命应该如何考核评定，是推广该新能源汽车的一个关键问题。没有统一的标准和集体的鼓励政策，企业投入资金研发新能源技术会缺乏具体的指导而无法适从。

（3）新能源汽车核心技术水平仍然不高。

针对我国新能源汽车产业发展中所存在的问题，作者综合业内人士权威看法，总结出以下几点对策，希望对我国新能源汽车产业的健康、快速发展提供借鉴。

第一，科学制定新能源汽车产业发展战略。我国政府应当站在战略的高度，科学制定新能源汽车产业发展规划，及时调整和发布新能源汽车的相关安全法规、技术标准、市场准入条件，为新能源汽车产业的发展指明方向，帮助汽车企业少走弯路。

第二，完善对新能源汽车企业的激励机制，加大科研经费投入。政府应重新审视现有的科研体制，防止少数企业的“拼装”车骗取国家补助和科研经费。在明确支持自主品牌和自主技术的前提下，加大科研经费投入，把钱分配给真正有自主核心技术的企业，加速相关技术的研发。

第三，适时颁布鼓励新能源汽车消费的政策。在新能源汽车发展初期，政府应加大对公共和私人购买的扶持力度，通过减免购置税和消费税，或给予现金补贴等方式激励消费者购买。此外，还要加强节能环保宣传，转变消费者消费观念，提倡购买新能源汽车。

第四，合理规划插（充）电基础设施。充电基站的建设前期投资大，风险高，具有强外部性，是适用于政府投资兴建的公共产品，政府应当合理规划充电基站的分布。此外，插电式电动车还有一个充电或更换电池的商业模式问题，需要在试点中进行方案选优。

可见，随着人们环保意识的增强，以及国家补贴标准的出台，新能源汽车销售量将会有所提高。然而新能源汽车的普及依然形势严峻，任重道远，仍需多方共同努力推进。

（责任编辑：Barbie）

CMIC:国产品牌欲引领中国新能源汽车发展

【CMIC（中国市场情报中心）最新发布】在我国汽车工业的“十二五”规划中，新能源汽车被列为今后5年发展的重中之重。而在规划的八大重点议题中，就有四项与客车行业有明显关联，足以表明相关部门对新能源客车的重视。同时，未来10年间，中央财政将安排数百亿元作为节能和新能源汽车研发和产业化专项资金，在客车行业中将重点培育10家左右拥有自主核心技术的骨干企业。

在国家新能源产业政策及市场需求的双重作用下，我国新能源汽车发展大提速。尤其是新能源客车，目前已占商用新能源汽车总销量的80%左右，在推动新能源汽车产业发展的过程有着不容忽视的重要作用。

专家表示，纯电动客车是新能源汽车中最易实现商业化应用的类型。由于城市公交行驶路线相对固定，应用更简单。同时，由于政府对纯电动公交车给予了大力支持，购买的财政补贴也相当丰厚。因此，纯电动客车可以大有作为。

此外，纯电动客车除了核心的动力电池系统外，其车身制造工艺与传统客车无异，制造企业可以将上外购核心部件装配到自己制造的车身上，无须太多的技术积累便可生产。目前，国内相关企业已构建了异步及永磁电机驱动系统、整车控制系统及纯电动系统等较为完善的纯电动汽车技术开发平台，形成了比较完整的知识产权。这些都成为纯电动客车加速发力的“先天优势”。

宇通客车新能源项目相关负责人表示，中国新能源汽车将进入产业化阶段。到2015年，新能源客车将在30个以上城市进行规模化示范推广，5个以上城市进行新型商业化模式试点应用。

在“公交优先”政策的推动之下，伴随旅游、客运行业的高速发展，我国节能与新能源客车将进入一个崭新的发展阶段。

据中通客车企业管理部副部长李笃生预测，到2015年以后，城市的基础设施建设等配套设施以及各种新能源零部件的核心技术都会有较大发展，新能源客车的发展前景十分看好。

据了解，目前，我国城市公交汽车的总量约45万辆，全国38个中心城市的公交车的交通分担率为21%。其中，北京、上海等大城市已超过30%，公交汽车已成为市民出行的主要交通工具。作为新能源汽车整车汽车技术开发的重要领域之一，纯电动客车的技术水平已足以应对公共汽车市场高能量与高负载周期要求。目前，北京、上海等多个城市已有纯电动客车投入运行，深圳大运会期间也有一批新能源客车投入使用。

目前，国内新能源客车特别是纯电动客车正在稳步推进发展中，国产品牌客车纷纷上马新能源客车，有引领中国新能源汽车产业发展之势。

(责任编辑: Barbie)

“2011年新能源汽车研究系列策划”背景

【CMIC（中国市场情报中心）最新发布】在“十二五”规划中，中国的汽车产能将达到4000万辆。石油已经成为汽车工业发展的重要制约因素，而且尾气带来的环境压力也不可忽视。根据检测，空气中50%的污染都是由于汽车的尾气排放所引起的。由此可见，发展节能减排的新能源汽车，促进汽车行业的可持续发展，不仅是中国，也是世界汽车产业的必然选择，更是各国汽车业承担社会责任的体现。

2010年新能源汽车被国家列为国家重点发展的七大战略性新兴产业之一。“十二五”期间，即2011-2015年，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。“十三五”期间，即2016-2020年，我国将进一步普及新能源汽车、多能源混合动力车，插电式电动轿车，氢燃料电池轿车将逐步进入普通家庭。备受关注的《新能源汽车产业发展规划（2011-2020年）》经过反复修改也将对外公布，新能源汽车产业迎来了难得的发展机会。

赛迪网“2011年新能源汽车研究系列策划”依托于赛迪网国家产业生态文明公共服务与推广平台（eco.ccidnet.com）及中国市场情报中心（www.ccidreport.com）的资源和渠道，针对新能源汽车产业链进行研究和解读，诚邀汽车行业资深专家及业内分析师从新能源汽车产业发展现状和趋势、“十二五”新能源汽车政策等方面进行分析，借助赛迪网强大的媒体影响力推动我国新能源汽车产业健康发展。

(责任编辑: Barbie)

四部委要求加强新能源汽车示范推广安全管理工作

【CMIC（中国市场情报中心）最新发布】科技部、财政部、工业和信息化部、发展改革委等四部委日前发布通知，要求提高国内节能与新能源汽车示范推广安全管理。共计11点要求中，仅一对整车及关键零部件设计、制造单位为市场提供安全可靠的产品提出要求。

中国开展节能与新能源汽车示范推广后，今年已经发生两起纯电动汽车自燃事故，令市场对其安全性能产生疑虑。4月杭州纯电动车出租车自燃事件最终调查结果显示，事故起因是电池漏液未能及时发现，而非电池单体设计制造的质量问题。

工信部等四部委在通知中要求示范城市加强示范运行车辆的安全监控、建立事故预警信息系统及事故紧急处置机制，并加强人员培训、车辆维护、充换电站管理等，并称要组织一次全面安全大检查，9月20日将相关工作措施及检查结果报四部委。

通知提到“节能与新能源汽车整车及关键零部件设计、制造单位，……要强化产品安全试验，严格按照国家相关产品管理要求和技术标准市场提供安全、可靠的产品，保证产品一致性，在源头上杜绝安全隐患。”

目前主要汽车生产企业均在节能和新能源汽车方面布局，节能与新能源汽车正处于规模化进入市场的起步阶段，也是市场培育和产业化发展的关键时期，但新能源汽车的电池部分目前仍未找到最为成熟、高效稳定的技术方案，重量、效率及成本方面仍有待改进。作为主要技术路线之一的锂电池仍未从技术上完全摆脱爆炸隐患。

(责任编辑: Barbie)

【专家视点】

何瑞德：新能源汽车产业发展的理性思考

作为世界上最大的汽车产销国，我国已将新能源汽车作为未来发展的重点。但目前我国新能源汽车发展仍面临技术、成本等方面的瓶颈，且相关政策规划迟迟未见明朗，使得市场各方对于发展方向也猜测不断。在这种形势下，赛迪网记者采访了贝叶思咨询公司汽车事业部经理、高级分析师何瑞德先生，他从我国新能源汽车的内外部环境、未来发展趋势等方面表达了自己的观点。

汽车产业将向我国倾斜发展

何瑞德表示，未来十年，世界汽车产业发展的重点将继续向中国、印度等国家倾斜，中国等国家巨大的市场还有充分的潜力可供挖掘。限制这些国家汽车工业发展的最大因素——能源供给——在未来十年还无法阻挡这些国家汽车工业发展的脚步。“因此，未来我国汽车行业发展的趋势是：总量继续扩大，汽车从一线城市、一线家庭继续向下普及，新能源汽车将继续发展和完善。”何瑞德说。

产业链各环节须整体提速

在将我国新能源汽车产业与国外作比较的时候，何瑞德告诉记者：“从字面理解，新能源汽车首先是汽车，其次才是新能源，而这两部分，目前我国都没有优势，我们目前着力解决的能源问题也是国外厂商一直在想办法攻克的难题。同时由于我国汽车行业与发达国家的巨大差距以及我国汽车行业还没有形成技术创新的能力，因此，从技术上来说，未来若干年，中国等汽车工业的后发国家还将处于跟随发达国家的阶段。”

在新能源汽车的整个产业链发展建议方面，何瑞德认为应从整体产业链各环节齐提速，“我国都没有很好的技术储备，近年来的新能源汽车热潮看似使得我们的技术储备能力得到提升，但是无论单个零配件还是整个动力总成系统，我们没有解决的问题太多。而这些问题都涉及到新能源汽车的核心部分，因此我们无法从国外厂商那里获得实质的支持。如果要借鉴国外经验的话，首先我们应当对目前我们所处的环境有清醒的认识，这个产业链的同仁都需要静下心来，沉住气，多做研究，多做实验，解决影响新能源汽车发展的各个关键环节，这样我们才能在未来赢得更多的主动权。”何瑞德如是说。

车企应分“两步走”新能源汽车之路

何瑞德认为，未来新能源汽车发展一定会分为两个阶段：从混合动力到纯电动，这也是全球大市场决定的，不会以政府或企业的意愿发生转移，目前我国决策者也已逐渐认识到了这个问题。但是混合动力的阶段会持续多久，这个目前还无法判断。因此，无论是奥迪这样的企业还是其他汽车企业，都应将新能源汽车发展的战略分为两个阶段。

我国大部分家庭还没有拥有第一辆价格相对低的传统汽车，因此新能源汽车的购买者绝大多数应当都是升级换车的用户，而升级换车一般都是向更好的车转换，这就给奥迪这样的豪华车企业提供了机会。因此，奥迪等企业需要研究这一现象，制定针对性的措施。从技术上来讲，因为不涉及油品等问题，因此引进车型反而更加容易。需要注意的是，从国外引进的先进车型，如果国内的售后服务不到位，则会给企业带来风险。

电动汽车商业化面临挑战

最后，何瑞德总结了目前我国电动汽车商业化的两个最大挑战：一是电池的问题，二是电力来源的问题。电池的寿命、续航里程、安全性、价格等是亟待解决的难题。而电力来源的问题，同样需要智慧、高效地解决。据测算，目前我国的汽车保有量已近2亿，而且还在不断增长，即使分出很小的一部分作为电动车，那对我国的供电能力都是一个极大的挑战。如何充电、在哪充电、电力负荷等等，都需要每个部门仔细研究。

在何瑞德看来，第二个问题也就是电的问题相对容易解决，因为我们的电力来源就是那么几家国有大型企业，资源调配能力非常强，一旦电动车市场成熟，相信企业解决这些问题的意愿会非常强。而电池的问题则更难解决，因为涉及到电池的企业太多，上游、下游非常多的企业都参与进来，解决问题的质量很难保证。因此，需要国家宏观政策充分考虑这一现象，引导企业，解决好电池的问题。

(责任编辑: Barbie)

陈光祖：走中国特色的新能源汽车发展之路

为实现高效、生态型绿色城市发展，在日前发布的“十二五”绿色北京发展建设规划中，重点鼓励使用绿色交通工具出行，加大公交、环卫、出租等公共服务领域新能源汽车推广力度，并积极鼓励个人购买新能源汽车。可见，新能源汽车对我国生态城市发展、节能减排以及能源安全有着重要意义。陈光祖，这位中国汽车产业发展的见证者和亲历者，在接受赛迪网记者采访时对我国新能源汽车产业的发展表达了自己的独到见解。

新能源汽车减碳 任重而道远

陈光祖告诉记者，目前我国电动汽车和混合用电车的电力供应，约 78%还是依靠煤电供应，这就意味着传统汽车的尾气排放污染被转移到了发电厂，在这个过程中发生了污染转移。电动汽车虽然做到了节能减排，但从循环经济意义上看，却是一种污染的转移。所以，追根溯源就是新能源汽车的供给能源也需要改造。因此在真正节能减排的角度看来，需要新能源和新能源汽车配合起来进行改造，同时并举的向低碳方向发展，才会收到良好的效应。

新能源汽车应整体产业链齐提速

“我国新能源汽车在技术上与国外有明显差距，电动汽车主要零部件中的电池、隔膜、电解液等都依赖进口”，陈光祖说，“而国内的研发还处于初级阶段，很多车企并没有自己的核心技术，只是将零部件进口组装成为整车，这种情况下单单追求汽车数量的“大跃进”思路是不可取的。”要想真正实现新能源汽车的发展，陈光祖的建议是，应把整个汽车产业链建立起来，从技术研发到政策支持方面都重视起来，早日实现真正的汽车产业化和规模化发展。研究制定针对我国国情的新能源汽车发展方针，走出有中国特色的新能源汽车发展之路。

(责任编辑: Barbie)

【产业要闻】

北京明年新能源汽车补贴最高可达 12 万/台

北汽新能源汽车有限公司总工程师廖越峰昨日在接受证券时报记者采访时表示，根据规划，2012 年，北京将有 3 万台新能源汽车投入运行，政府对每台新能源汽车的最高补贴可达 12 万元。

廖越峰认为，新能源汽车是战略性新兴产业，在未来一段时期内，消费者一般把新能源汽车作为家庭用的备用车型，不可能花费大价钱去购买，因此，政府的补贴是必需的。有了补贴，生产企业的积极性和利润才有保障。

今年 4 月，由北京汽车行业协会提出的《北京汽车产业“十二五”发展规划》已通过北京市经济和信息化委员会的审核并发布。规划提出，到 2015 年，北京的纯电动汽车将主要以轻便的家用乘用车为主，保有量将达到 10 万台的规模。

廖越峰透露，北汽新能源汽车估计明年的产值将达到 1 万台，占整个北京市新能源汽车总量的 1/3，目前正在加紧产业化的进程，保守估计，明年北汽新能源汽车将量产，最高投入接近 40 亿元人民币，北汽还将打造包括新能源汽车机电、电池、控制系统等在内的完整产业链。

(来源: 证券时报 责任编辑: Barbie)

中国新能源汽车销售 500 万辆目标或被取消

基于政府部门已经明确不会从国家层面出台汽车产业“十二五”规划，对今后十年中国汽车产业发展更有指导意义的《节能与新能源汽车产业发展规划(2011~2020 年)》(以下简称《规划》)，被认为是未来关系到汽车工业发展最重要的政策纲领。

然而这一被委以重任的规划，草案修改一年有余，至今依旧“难产”。早在今年3月1日，工信部部长苗圩就曾透露，节能与新能源汽车产业规划已正式报至国务院，正等待国务院审批，如不出意外，这一产业规划有望在“今年上半年公布”。

有消息称，由于主管汽车的部委之间对于《规划》的不同意见，迟迟无法公布。然而，苏波否认了这一说法，“工信部、发改委、科技部、财政部对‘十二五’规划确定的节能与新能源技术路线的意见是高度一致的。”

在2011中国汽车产业发展国际论坛上，中国汽车技术研究中心主任赵航向记者透露，新能源汽车产业规划近期不会出台，甚至有可能不再出台了。

他表示，新能源产业规划目前几个部委已经讨论过，但是什么时候审批尚不能确定。“现在有一些大的方向、目标都没有讨论清楚，因此可能需要再等待一段时间，也有可能不出台了。”赵航说。

在此次论坛之前，中国机械工业联合会执行副会长张小虞也透露，主要是由于补贴问题未能达成一致，导致《规划》迟迟未能露面。据了解，在《规划》中，将不会出现新能源汽车明确的销售数量目标以及国家投入的具体额度。

与会专家表示，《规划》近期出台的可能性不大。而行业一直认为，《规划》的早日出台，对明确市场导向和企业发展方向更为有利。这位不愿具名的与会专家表示，“国家对于节能车型有3000元补贴，但由于前两年国家各种补贴政策较多，完全打乱了财政系统的规划。在政策收紧的今天，财政部当然会收缩补贴额度，对新能源车如此，对节能车也如此。”

与会专家表示，《规划》已经多次上报国务院，对于敏感数字已经进行了最大程度的弱化。在最终公布的《规划》中，不会出现销量目标和国家财政投入这些具体数字。

“之前定的500万辆只是一个较宽泛的提法。电动车的发展方向没有问题，但路途非常漫长。”中国机械工业联合会执行副会长张小虞认为，500万辆的新能源汽车销售目标或许过于激进。

多元化节能路径

据国务院发展研究中心产业经济研究部部长冯飞预测，近期汽车节能主要来自于传统汽车的节能贡献。近10年，来自于传统汽车的能源效率提高占到近80%左右。

多位接受采访的专家也表示，目前电动车在中国还不具备产业化的条件，新能源发展的方向是混合动力、天然气和甲醇为主的多元化路径，这样才符合中国国情。“我们主要是依靠三个途径来实现节能，一是结构节能，二是技术节能，三是管理节能。”冯飞说，“就‘十一五’的情况来看，主要还是技术节能。”

“‘十二五’期间，更多的要靠结构节能。”冯飞认为，“除了关注工业节能，生产节能外，更为重要的是向全社会提供节能产品。”对于节能产品的推广，财政部建设司处长向弟海透露，国家正在推行更为严格的节能汽车补贴标准，以推进节能产品的进一步提升。

据悉，10月1日起将实施新的节能汽车补贴政策，补贴标准从百公里平均油耗6.9升下降到6.3升。目前所有上榜的节能补贴车型中，百公里综合油耗达到这一标准的车型只占25%左右。也就是说，补贴门槛提高后，有超过70%的车型将无法入选。

据苏波介绍，2010年6月节能汽车政策推广实施以来，已有241个车型列入节能汽车推广目录，节能汽车车型增长了三倍多。目前1.6升及以下的乘用车占汽车产量的61%，预计到今年9月份，节能汽车将累计销售420万辆，可以完成原计划400万辆的目标。

而节能补贴政策的高标准被认为是《规划》的前哨。在未来中国汽车市场，向节能技术方向发展成为重要趋势。

(来源：每日经济新闻 责任编辑：Barbie)

四部委要求加强新能源汽车示范推广安全管理工作

科技部、财政部、工业和信息化部、发展改革委等四部委日前发布通知，要求提高国内节能与新能源汽车示范推广安全管理。共计11点要求中，仅一点对整车及关键零部件设计、制造单位对市场提供安全可靠的产品提出要求。

中国开展节能与新能源汽车示范推广后，今年已经发生两起纯电动汽车自燃事故，令市场对其安全性能产生疑虑。4月杭州纯电动车出租车自燃事件最终调查显示，事故起因是电池漏液未能及时发现，而非电池单体设计制造的质量问题。

工信部等四部委在通知中要求示范城市加强示范运行车辆的安全监控、建立事故预警信息系统及事故紧急处置机制，并加强人员培训、车辆维护、充换电站管理等，并称要组织一次全面安全大检查，9月20日将相关工作措施及检查结果报四部委。

通知提到“节能与新能源汽车整车及关键零部件设计、制造单位，……要强化产品安全试验，严格按照国家相关产品管理要求和技术标准对市场提供安全、可靠的产品，保证产品一致性，在源头上杜绝安全隐患。”

目前主要汽车生产企业均在节能和新能源汽车方面布局，节能与新能源汽车正处于规模化进入市场的起步阶段，也是市场培育和产业化发展的关键时期，但新能源汽车的电池部分目前仍未找到最为成熟、高效稳定的技术方案，重量、效率及成本方面仍有待改进。作为主要技术路线之一的锂电池仍未从技术上完全摆脱爆炸隐患。

(责任编辑：Barbie)

新能源汽车发展方向或发生改变

中国政府一直力推的新能源汽车发展方向或将发生改变。由原来主攻发展的纯电动轿车和插电式混合动力车改变为混动、电动和燃料电池技术多条腿走路的方向。

这个方向改变的预言，在于中国总理温家宝最近的一篇文章。在这篇题为《关于科技工作的几个问题》的文章在7月上旬的《求是》杂志上发表，文章深刻反映了现有新能源汽车发展凌

乱现状。业内由此认为，目前国内正执行着的新能源政策不久将被调整，传统型的混合动力车和燃料电池车有可能重获青睐。

温总理要求明确政策支持方向

7月16日出版的今年第14期《求是》杂志，发表了中共中央政治局常委、国务院总理温家宝的重要文章：《关于科技工作的几个问题》。温家宝在谈及发展新能源汽车时表示，要尽快明确政策支持等问题。

温家宝说，新能源是一个新兴产业，而部署战略性新兴产业，我们与西方发达国家几乎是同步的，从这点看机遇是抓住了。但是从实施进展情况看，问题还比较突出。一是无序发展，一些地方热衷于铺摊子，重复投入、重复建设；二是缺乏核心技术，许多领域还处于起步和跟踪模仿外国技术阶段；三是条块分割，科技资源分散，产学研脱节。

在谈到新能源的具体实施领域或产品时，技术路线、发展方向还不十分清楚。例如新能源汽车，发展方向和最终目标是什么，现在重点发展的混合动力车和电动车是不是最终产品，并不十分明确。

温总理认为，我国目前在混合动力车方面有了一些进展，但技术上与发达国家还有较大差距。电动车开发刚刚起步，总体上还处于初级探索和跟踪外国技术阶段，主要设备和材料都依靠进口。发展新能源汽车下一步要集中解决哪些问题，包括技术路线问题、关键核心技术问题、投入问题、政策支持问题，必须尽快明确下来。

新能源汽车市场接受度偏低

温总理近日发表的这篇文章，被业界理解为对目前新能源政策的不满。

过去一年来，中国政府一直力推纯电动轿车和插电式混合动力车，希望这些技术能帮助自主品牌车企一举超越跨国竞争对手。而传统混合动力汽车却一直未受重视。2010年前，中国政府在讨论“绿色”汽车时，一直将混合动力、电动和燃料电池技术相提并论。但去年初，政府开始对电动车和插电式混合动力车情有独钟。

而业界一直在传7月即将出台的《节能与新能源汽车产业发展规划(2011-2020)》更是对新能源车型与节能车型进行了明确的划分，其中纯电动汽车和插电式混合动力汽车为新能源车型，而非插电式混合动力汽车为节能车型。这一划分决定了以后出台的政策补贴额度，令制造成本较高的新能源车型将获得更多的补贴额度。

此后政府就一直在往这条路上挤，去年夏天，政府推出在5大试点城市对电动车(5万元)和混合动力车(6万元)进行补贴的政策。在政府的主导下，去年8月16日多个相关领域的大型国企组建了电动车联盟，计划联合开发电动车和相关零部件，并建设充电站。为配合中央政府推出补贴后，各省市级政府也承诺给予补贴，广东省的广州、深圳等多个城市也由政府主导进行纯电动车的配套工作建设。

但是在政府大力扶持新能源汽车产业的同时，消费市场的接受度仍普遍较低。据了解，在北京、杭州、深圳等地私人购买新能源汽车最高补贴可达到 12 万元，在如此诱人的补贴制度下，问津的人还是比较少。

招商证券新能源高级分析师汪刘胜透露，在其身处的深圳市场，购买私人新能源车只有比亚迪和众泰两种选择，而上海有奇瑞、比亚迪、力帆等企业，其他一些地区只有一家企业在销售，消费者选择的车型比较少。而且在这些为数不多的选择对象里，购买同传统汽油车配置相当的车款，新能源车的购置成本要多得多。除了成本问题，消费者还会考虑充电困难，维修成本高，技术不成熟等问题。

公开数据显示，比亚迪在 2008 年便推出了双模混合动力车 F3DM，经过 3 年时间只卖出了 300 多辆。截至目前，上海全市私人购买上牌的电动汽车仅为 10 辆。

纯电动和混合动力在博弈

在招商证券新能源高级分析师汪刘胜看来，对于中国新能源方向选择纯电动还是混合动力，这背后其实是民营汽车企业与中外合资汽车企业之间的利益博弈。

(来源: 云南信息报 责任编辑: Barbie)

【市场研究】

- [2010-2011 年中国新能源汽车产业投资机会研究报告](#)
- [2010-2011 年中国新能源汽车产业发展研究年度报告](#)
- [2010-2011 年中国电动汽车充电站市场研究年度报告](#)
- [2010-2011 年中国电动汽车充电站产业发展研究报告](#)
- [2011-2015 年中国电动汽车充电站市场深度评估报告](#)
- [2011-2015 年中国纯电动汽车行业深度评估预测报告](#)

【CMIC 观察】

- [2011 年新能源汽车研究系列策划](#)

【导语】“十二五”期间，即 2011-2015 年，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。“十三五”期间，即 2016-2020 年，我国将进一步普及新能源汽车、多能源混合动力车，插电式电动轿车[[详细](#)]

- [绿色交通体系：构建生态城市的“排头兵”](#)

【导语】绿色交通体系与传统交通体系相比具有节能、环保、低碳等优点，越来越被世界各国所重视。建设绿色交通体系，符合生态城市建设方向，与建设资源节约型、环境友好型社会，转变发展方式，促进宜居城市建设的发展目标相一致。[[详细](#)]

【CMIC 简介】

中国市场情报中心（CMIC）隶属于工信部直属机构中国电子信息产业发展研究院（赛迪集团），具备深厚的政府及行业背景。中国市场情报中心（CMIC）通过整合赛迪集团及国内外专业研究机构资源，凭借自身在数据渠道、行业资源、知识密集的综合竞争优势，为各级政府、企业、园区提供专业的产业研究、市场调研、投融资咨询、数据服务、政府支撑、企业智库、媒体宣传等全方位的服务。

中国市场情报中心（CMIC）依托行业庞大的影响力，集结业内权威专家形成了极其丰富的专家库，包括政府专家 200 余人、集团专家 600 余人、协会专家 500 余人、行业专家 800 余人、企业专家 600 余人，在国内政策研究，产业研究、市场调研、企业管理等方面首屈一指。

中国市场情报中心（CMIC）的服务领域覆盖电子信息、新能源、节能环保、汽车、招商引资、企业上市等，有强大的专家顾问团队支撑，目的是为政府、企业搭建起一个信息、项目的平台，为解政府、企业的问题提供专业化服务。

中国市场情报中心客户服务中心：

咨询热线：400-667-4001

电子邮件：zongyan@staff.ccidnet.com

公司地址：北京市海淀区紫竹院路 66 号赛迪大厦 16 层

网 址：www.ccidreport.com