

企业不能永远依赖政府补贴，要重视市场规律、产业发展规律，厘清发展思路，做好产品规划，将政府看得见的手和市场看不见的手很好结合。

要按市场规律办事

文·本刊记者 王伟 本刊特约记者 赵欢

寒冬将至，万物凋零，“冬眠模式”渐启。电动汽车却在这寒冷的天气里展现出勃勃生机，带来了阵阵暖流。

10月份，我国新能源汽车呈现出高速增长态势。来自中汽协的统计显示，新能源汽车产销同比分别增长4.2倍和5.0倍，单月销量34136辆，接近去年全年销量的一半。在新能源汽车中，纯电动汽车表现突出，产销同比分别增长6.5倍和9.2倍，成为汽车工业经济成长中的一大亮点。

本刊日前对中国汽车工业协会常务副会长董扬进行了专访，他表示，电

动汽车销量呈现出式“爆棚式”增长的趋势，主要是得益于国家政策的大力推动。近期相关政策密集出台，涵盖产业规划、基础设施布局等宏观战略，为电动汽车行业注入了一味“强心剂”，其效果能持续多久，则要看产业各方能否遵循产业规律，按市场规律办事。

政策在先 市场如何衔接

在节能与新能源汽车领域，政府出台扶持政策的目的是培育战略性产业，鼓励和引导企业可持续发展。或许有人担心，企业会因此被政策“娇惯”，出

现政策引一步企业走一步的惰性习惯。董扬认为，这需要两方面的共同努力，一是政策制定者在行业支持方向、补贴力度和延续时间等方面进行准确的定位和计划，二是企业也要调整思路，不能一味依赖政府补贴，要重视市场规律、产业发展规律，厘清发展思路，做好产品规划，将政府看得见的手和市场看不见的手很好结合。

比如，对于《节能与新能源汽车产业发展规划（2012-2020）》中强调纯电驱动，有些人就认为国家只支持纯电动汽车，不支持节能技术和非插电



>> 浙江康迪电动汽车有限公司长兴生产基地，壮观的停车场。

式混合动力技术发展，因而忽视了相关技术的投入。这种解读方式是极大的误解。科技部部长万钢曾多次公开表示，在国家规划中强调纯电驱动，并明确实施补贴的政策，原因就在于电动汽车发展初期成本较高，且高度依赖充电桩等基础设施建设，需要政府规划先行，并给予财政支持。但并不代表国家对节能与非插电式混合动力汽车不重视，这个规划同样制定了燃油车油耗限值的目标，就是希望企业对传统汽车节能技术给予高度重视。

在遵循市场规律方面，丰田汽车公司的做法值得参考。他们分析市场的需

求发现，混合动力汽车不依赖于基础设施，可以为消费者的“里程焦虑”担忧松绑，因而大力投入相关技术研发。同时，丰田汽车公司抓住一切机会精心设计产品、降低成本、创新销售策略，为自己赢得了口碑和市场。

智能网联 汽车行业新方向

董扬指出，汽车行业正在发生深刻变革。电动汽车无疑承担了节能减排的重任，但从技术发展趋势来看，对于汽车产品、汽车制造、汽车产品的使用以及对于汽车社会的影响，智能网联化会远大于动力电动化带来的影响。从某种

程度上来说，智能网联汽车将是汽车行业未来重要的方向。因为其搭载先进的车载传感器、控制器、执行器等装置，并融合现代通信与网络技术，实现车与多种智能信息交换共享，具备复杂的环境感知、智能决策、协同控制和执行等功能，可实现安全、舒适、节能、高效行驶，并最终可替代人来操作。

同时，汽车的智能化和网联化也会为电动车普及带来机遇。一方面，通过信息技术和互联网技术来优化充电和换电的布局 and 路径的规划，能够有效的缓解里程忧虑的问题；另一方面，通过智能全程监控的方式，对电池的状态进



汽车智能化可减少90%交通事故，可使交通事故死亡率降低99%，可实现节约能源、降低排放30%，可提高交通效率40%。

行实时监控、随时预警，同时借助互联网的手段来开发一些汽车的新的使用模式，比如提供车速建议，提高整个交通运行效率，将智能网联电动车和智能交通系统结合等等。

根据世界有关机构预测，汽车智能化可减少90%交通事故，可使交通事故死亡率降低99%，可实现节约能源、降低排放30%，可提高交通效率40%。中国也亟需发展智能网联汽车，中国石油对外依赖度接近60%，但乘用车平均燃油消耗量均比世界先进国家高出不少。目前，中国汽车工业协会正在政府的指导下与汽车行业、交通行业、通信行业、互联网行业、电子行业进行沟通与合作，共同研究制订规划。我们的发展目标是，2018年部分新车实现车一车、车一基础设施互联，2020年全部新车实现与基础设施互联，2025年实现人一车通讯，具备自动驾驶功能。

联而有盟 新动力哪里来

业界对电动汽车发展的认识逐渐清晰，相关标准陆续出台。当下，电动汽车行业如何将密集出台的政策落实、做细，并在市场化轨道上渐入佳境？

董扬认为，从产业发展的规律来看，没有一个产品、一项技术、一个行业的发展靠单个企业就能完成，对于电动汽车这样的新兴产业，尤其需要各企业之间联合起来，整合汽车及其相关产业的资源、需求和共性技术，利用联盟的合力，才能在困境中突出重围。

在这样的思路下，国家电动汽车充电基础设施促进联盟（简称联盟）生逢其时。联盟指导单位为国家能源局，由国内主要电动汽车制造商、能源供应商、通讯服务商、充电设施制造商、充电运营服务商、第三方机构和相关社团组织组成，包括国家电网、南方电网、中国普天、中兴通讯、中国汽车技术研究中心、一汽、上汽、东风、长安、北汽、比亚迪等。目前已经确认了39家发起单位。其中，由中国汽车工业协会、中国电力联合会、国家电网、中国普天、一汽组成联盟秘书处，暂定设立四个专业委员会，分别负责充电运营服务协同、充电标准实施和认证协同、充电设施网络智能化管理以及其他技术协同。联盟宗旨是在政府的指导下，各方共同努力达到共赢的效果，推动电动汽车产业链的发展。

董扬表示，当下联盟要做的是“趁热打铁”，半年之内迅速把各个方面的工作开展起来。未来，联盟将致力于在三方面进行突破：首先，要构建充电运营的协同运作，包括充电模式和服务模式的创新，经验的推广、问题的解决和协调咨询服务，并促进多种融资模式的充电基础设施建设；其次，在促进充电设施标准方面，要加快标准的研究和制定，并搭建国际范围内的交流平台，对标准进行宣贯和培训，定期向社会发布市场标准规范信息和推广；最后，在建设充电互通互联的智能管理平台上，实现充电基础设施之间的互联互通，为用户提供充电桩的位置及便利信息。■