

如果中国新能源汽车产业这时又跑去跟外企学、跟外企合资，那必然又会落在后面，最终被越落越远，永远是他国汽车产业的一个“附庸”。

# 核心竞争力大于一切

文·吴卫

在2009年之前，中国的新能源汽车产业基本处于科研阶段，以科技部为主力。从2009年开始，新能源汽车作为一个正式命题被提到日程上来，财政部、科技部、工信部、发改委等部委积极参与谋划。尤其是2010年之后，新能源汽车成为七个战略性新兴产业之一，相关各方的积极性增加，注意力也更为集中，有了更多的资金投入与专项研究。

在政府的支持与市场的广泛参与下，中国新能源汽车逐渐进入快速发展车道。据工信部发布的数据，2015

年1~10月，中国新能源汽车累计生产20.69万辆。其中，纯电动汽车14.64万辆，插电式混合动力汽车6.05万辆，增长势头强劲。

但就总量来讲，中国新能源汽车产业仍然处于培育期。现在看来，到2020年以前都不太可能形成一个正常的可自我持续的市场，需要政府的进一步扶持。打个比方来说，目前的中国新能源汽车产业就像孩子一样，仍在未成年时期，不能独自运作，需要关注、需要呵护、需要教育投入，以确保它可以发展成为一个健全的产业。

在培育过程中，政府部门需要时刻关注中国新能源汽车产业是否掌握了核心“技能”以及掌握了什么样的核心“技能”，因为这是立足之本。发展新能源汽车实际上不是看到底推行了多少数量的整车，而是需要这个产业能够真正具备自主发展的竞争力，其中，最核心的关键技术是电池、电机和控制系统。在这几方面，中国新能源汽车产业有潜力，但依然有很长的路要走。若想在未来的国际新能源汽车格局当中有分量，中国新能源汽车在量和质两方面都要有长足的进步与提升才行。

目前的中国新能源汽车产业就像孩子一样，仍在未成年时期，不能独自运作，需要关注、需要呵护、需要教育投入，以确保它可以发展成为一个健全的产业。



>> 第14届南京国际车展现场，比亚迪多款新能源紧凑SUV吸引眼球。

## 超越传统汽车制造业

从国家层面来讲，新能源汽车产业发展主力其实不应该是政府，是市场才对，但是作为战略性产业之一，汽车绝对不是一个任由企业自由发展的产业，因为它体现了一个国家的核心竞争力。就像2009年通用汽车申请破产保护后，美国政府迅速出手把它养活了再送出来，为什么？因为这个产业如果倒掉了，国家竞争力会有巨大损失。

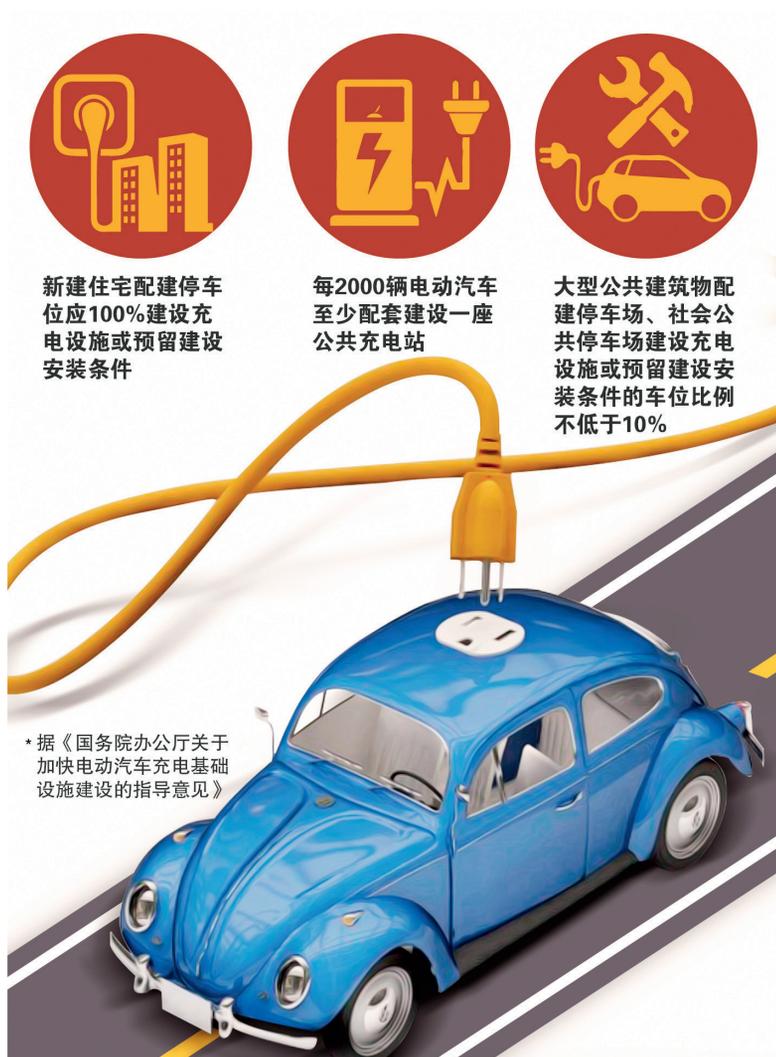
坦率地讲，中国的传统汽车制造业并没有能够体现出核心竞争力。我们不妨把产业竞争比作一个长跑比赛，传统

汽车领域的长跑比赛虽不能说已接近尾声，但已经起跑了很久一段时间。在这段时间内，中国是一支落后的团队，甚至只能通过合资方式跟其他选手“绑”在一起，在利润方面分得一杯羹。

新能源汽车产业的兴起相当于又开始了一个新的长跑比赛，而且这场比赛开始时间并不长，谁也不知道谁最后能跑下来。因此，这让中国重新燃起了希望。通过积蓄的意志与能量，中国新能源汽车产业可能不会领先，但至少可以做到不落后。而要实现这一点，除了自主创新，没有别的选择。如果中国新能

源汽车产业这时又跑去跟外企学、跟外企合资，那必然又会落在后面，最终被越落越远，永远是他国汽车产业的一个“附庸”。

现在中国政府各部门的观念是一致的，就是要扶持新能源汽车产业自主创新。从中央到地方，很多的科研专项投资都投入到了新能源汽车核心零部件企业与项目当中。当然，核心零部件产业也要靠整车产业来带动。但是考察一下国际汽车产业就会发现，在汽车产业中最赚钱的公司不是奔驰、宝马等整车生产商，而是博世、电装等核心零部件生



新建住宅配建停车位应100%建设充电设施或预留建设安装条件

每2000辆电动汽车至少配套建设一座公共充电站

大型公共建筑物配建停车场、社会公共停车场建设充电设施或预留建设安装条件的车位比例不低于10%

\*据《国务院办公厅关于加快电动汽车充电基础设施建设的指导意见》

>> 每2000辆电动汽车将配套建一座公共充电站

产企业，它们的利润是比整车生产商要丰厚得多。因此，政府希望在新能源汽车领域培养出中国自己的核心零部件企业，成为新能源汽车发展的中坚力量。

在核心零部件企业的支撑下，方可再进一步图谋整个产业的核心竞争力，主要包括四个方面，整车控制系统、轻量化、深度插电混动和氢燃料电池。最终希望实现的结果是，通过做强产业链形成一个系统供应能力，进而形成一个市场化体系。这个体系搭起来，才可以

真正形成中国在新能源汽车产业若干领域的国际竞争力。

### 充分鼓励竞争

中国要通过培育核心竞争力来实现新能源汽车产业的规模化、高水平发展，就没有捷径可走，必须一点点积累、一点点努力。在这当中，充分的市场竞争必不可少。

与其他国家比如美国相比，中国的汽车制造企业不可谓不多，但实际上还

有很多非车企试图进入这个产业，尤其是新能源汽车领域。因为跟传统汽车相比，新能源汽车不需要发动机、变速箱等设备，整车制造相对简单。为了顺应这样的需求，同时也是为了增加中国汽车产业的活力与竞争力，国家发改委今年3月就《新建纯电动乘用车生产企业投资项目和生产准入管理规定》向社会公开征求意见。征求意见稿发布8个月后的11月初，工信部披露了非车企申请新能源汽车生产资质的最新进展，表示在通过有关专家评审后，将有一批符合条件的企业得到电动汽车的生产资质。

这样做的目的是充分鼓励竞争，让市场机制发挥最大作用。这点可以用选拔奥运会参赛选手为例加以说明。为了拿奖牌和名次，国家应该选拔那些优秀选手去参赛而不是派一批没水平的、混饭吃的去比赛。以前，有一些国家队或者专业队实力比较强，但在这些专业队伍中有一部分在非常努力地发展新能源汽车，也有一部分不太努力，因为到目前为止开发新能源汽车并不赚钱。然而，在社会上还有一些非专业队伍，虽然没有经历过专业训练，身体素质却很好，有很大的提高空间，只要稍加训练即可为国争光。那么有什么理由不让他们上马呢？

所以政府制定了该项政策，既发挥原有汽车企业的拓展能力，也给社会资本和有技术创新的非车企提供一个发展机会，让大家共同竞争。有的企业拥有资本优势，有的拥有产品优势，有的拥有核心零部件优势，让这些企业全部上

政府要培育的是有创新能力的企业，而不是拿着资金想干什么就随意干的企业。

赛场参赛，由消费者来选择，让优胜劣汰机制发挥作用。最终留下来的企业就代表了中国在新能源汽车领域的最高水平。在这个过程中，每家企业肯定都会注重技术研发与创新应用，国家新能源汽车产业的竞争力自然而然就提高了。

当然，更新准入机制需要同时更新监管制度。政府要培育的是有创新能力的企业，而不是拿着资金想干什么就随意干的企业。所谓监管，就是要保证新企业进入后不能乱来，不能“忽悠”各地政府给钱给地，结果却什么也干不成；也不能胡干乱干，搅乱原本有规则的市场。对监管的创新主要体现在两方面，第一，新进入企业要有“担保”，提前把“遗嘱”写好：如果将来企业倒闭了，卖出去的汽车出了问题怎么妥善处理。第二，新进入企业只能生产拥有所有权的品牌，不能给其他企业代工。战略性新兴产业的目标不应该停留在新能源汽车数量的增加，而是要力争把这个产业做成国际汽车领域的至高点，因此企业最重要的工作不是做大，而是依靠技术创新做强。

### 完善税制与法制

随着改革的深入，在中国新能源汽车产业中，市场会发生越来越大的作用，这是大势所趋。在发挥市场决定性作用的同时，如何发挥好政府的作用，是一个很有挑战性的难题。原有的政府与企业之前的关系肯定要改变，今后该管的管，不该管的不管。但是，不该管的怎么彻底放开？该管的怎么管好？都

不是容易的事，需要在实践过程中摸索着前进。除了体制与机制等行政管理问题，还包括税制与法制问题。

现行税收制度对产业发展所产生的不良影响正在显现。税负重、征收环节复杂，导致了政府行为和市场行为的诸多扭曲。具体到新能源汽车产业，税收制度导致同一品牌统一型号的新能源汽车在全国各地的卖价不一样，而且差别还很大。这是由于各地补贴金额不一样，补贴时间也不一样造成的。还有，企业卖了车之后什么时候能拿到补贴也不明朗，这就造成车企没有办法及时进行利润核算。凡此种种，给企业经营带来了诸多困扰。政府发放补贴本来是好事，最后反而变成了坏事，就是财税制度有问题造成的。如果税制能合理化改革，新能源汽车产业还会有更多的发展空间。

法制问题也已经成为包括新能源汽车产业在内的战略性新兴产业发展的阻碍因素。政府行为应该怎么约束？市场上的不法行为应该怎么监管？企业的违法违规行为能不能受到处罚？对于这些需要由法律来划定的内容，目前很多都处于空白状态，由此造成了对不法行为的处置无章可循，纵容了地方保护、企业违规以及其他的不公正、不正当行为。从客观上来讲，技术创新的成本十分高昂，市场规则的不完善则会进一步推高这种成本。所以，为了在新能源汽车产业内部形成良好的创新氛围，尽快完善相关法律法规亦是当务之急。■  
(作者系国家发改委产业协调司装备处处长)