

新能源汽车推广如何超越“鸡生蛋、蛋生鸡”的死循环？



先“建桩”，还是先“推车”？

新能源汽车从出现开始，就被寄予了打破能源束缚、降低环境污染的厚望，前景看好。但在先推广车还是先建充电桩的问题上，遇到了“先有鸡，还是先有蛋”的推广困惑。

昨天，第四届北京国际充电站(桩)技术设备展在北京举行。而不久前，国务院办公厅印发的《关于加快电动汽车充电基础设施建设的指导意见》所明确的建设目标，让充电设备企业看到了千亿元级别的市场规模，参展热情高涨，“鸡和蛋”的发展难题似乎有望破解。

但未来推广真的可以一帆风顺吗？错综复杂的利益藩篱能否打破？如果推广成功，如何布局农村和海外市场？废旧电池回收处理等后续可能遇到的问题是否做足准备？除了一根“桩”，还要迈过哪些坎？



建充电设施不让推广 绊在“桩”上

新能源汽车及充电桩概念股飘红，相关企业再次成为媒体聚光焦点……而这都是因为国务院办公厅近日印发了《关于加快电动汽车充电基础设施建设的指导意见》。

长期以来，如果把新能源汽车看成“鸡”，那么充电桩就是孕育鸡的“蛋”。

截至去年底，我国新能源汽车保有量已经超过12万辆。今年上半年，我国新能源汽车共生产76223辆，销售72711辆，同比分别增长2.5倍和2.4倍。

但相比之下，充电桩建设却相对滞后。根据国家能源局发布的数据，截至去年底，我国建成充换电站780座，交直流充电桩31万个。电动汽车与充电设施的配比超过4:1，而标配为1:1，即使都是“双黄蛋”也很难孵化出那么多鸡。

记者随机采访十余位传统能源车主和一些潜在购车人群发现，除个别人担心动力受影响外，绝大多数车主表示若能解决充电难问题，自己确实想购买新能源汽车。“虽然油价下降了，但驾驶成本还是高。”沈阳市民刘新宇说，如果电动汽车充电和加油一样方便，自己还是会选择电动汽车。

指导意见的印发，不仅明确了到2020年，基本建成适度超前、车桩相随、智能高效的充电基础设施体系，满足超过500万辆电动汽车的充电需求，而且提出要加快修订充换电关键技术标准，完善扶持政策……

因此，指导意见被看作是可以有效解决新能源汽车推广最后一公里问题的关键举措，可能会推动新能源汽车产业走出“鸡和蛋”死循环。

还有什么看不见的“桩”阻碍推广？

充电桩建设目标，还可能被哪些看不见的“桩”绊住？

——物业，可能成为阻碍充电桩建设的“桩”

居家充电作为解决充电难题的关键之一，指导意见也提出，原则上新建住宅配建停车位建设或预留建设充电设施安装条件的车位比例为100%。但物业是否愿意配合？

杭州市民曹斌一直想购买电动汽车，但就是被绊在“桩”上。“安装费用不是问题，4S店提供部分技术支持，国家电网也支持，但我们小区的社区和物业都比较谨慎，常常会以用电安全、安装条件不足等理由拒绝。”曹斌说。

沈阳一家物业公司负责人坦言，在小区内建设充电桩，物业没有盈利的路径，还承担一定的风险，因此没有建设积极性。

——民营企业积极性差，是阻碍新能源汽车推广的“桩”

北京作为电动汽车保有量较高的城市，目前“国家队”仍是投资建设主力。

浙江万马新能源有限公司董事长刘浩说，充电桩市场前景是很大，但配套制度没有同步跟进，这块蛋糕迟迟做不起来。“我们去工商局注册，但因为充电网络运营没有在管理范围之内，我们的工商牌照注册不下来，影响企业后续盈利模式的落地”。

国家电网长春电动汽车服务分公司相关负责人也指出，标准缺失也让社会资本对充电桩建设望而却步。因国标还不健全，抢先建设，容易导致与标准不符，造成投资浪费。

——地方保护，可能成为阻碍新能源汽车推广的最大的“桩”

2011年，我国确定五个城市启动新能源汽车补贴试点工作，到2014年7月，国务院常务会议决定，未来3年多的时间内，对部分新能源汽车，免征车辆购置税；从《节能与新能源汽车产业发展规划（2012-2020年）》的公布，到《国家机关及公共机构购买新能源汽车实施方案》的印发……利好政策频出，但是实际落地情况却隐藏着大量“地方门槛”。

深圳市近日出台了新能源汽车补贴细则，其中明确要求外地车企在深圳设立注册资本5000万元的销售公司等条款；福建的相关办法也提出，申请本省配套补助资金，需要提交“车辆安装使用省内企业生产的电池、电控等关键零部件凭证”……

此次出台的指导意见能否真正落地，其实也需要地方政府能真正走出狭隘的地方保护。

破除这些“桩”还要平衡利益

“私人利益”“短期利益”“地方利益”……凡此种看不见的“桩”，看似形成了阻碍新能源汽车推广的隐形藩篱，但换一种角度，若能巧妙地运用这种利益，可以形成巨大推力。

“有责任却没利益”是物业不愿参与，甚至阻碍充电桩建设的重要原因之一。

2014年7月，北京市住建委、发改委等联合发布《关于推进物业管理区域新能源小客车自用充电设施安装的通知》，正式明确了物业服务企业的责任和市民投诉受理渠道等。

合肥市科技局新能源汽车推广项目有关负责人戴兵等人指出，短期看，地方政府出台相关法规政策，确实可以推动居家充电。但从长期来看，还要通过适当补贴或其他方式，明确物业参与充电桩建设的利益来源渠道，以此来提升主动参与的积极性。

相比物业，社会资本虽然看到了充电桩建设的长期利益，但正如多个积极参与充电桩建设的民营企业所担心的，自己不能坚持到市场转好的那一天。

戴兵说，未来一方面要加快细化充电设施相关标准，降低当前投资的不确定性；另一方面，把充电桩建设纳入到国家基础设施建设规范，可尝试将地方政府对于购车的补贴转变为对充电基础设施建设的补贴。

“如果国家能够加快制定相应标准减少投资的不确定性，出台相应补贴政策平衡短期和远期利益，社会资本就会大量参与其中。”浙江左中右电动汽车服务有限公司总经理饶正华说。

对于“地方保护”，一位不愿透露姓名的政府部门负责人坦言，地方政府虽然承担一些推广任务，但都是软约束。如果本地有新能源汽车或配件企业，出于促进企业发展的角度自然有推广积极性，反之推广意愿则不强。因此进一步明确地方政府在推广新能源汽车的主体责任及任务，严格考核才能打破地方保护主义。

绕过这些“桩”新能源汽车准备好上路了吗？

走出“鸡和蛋”的尴尬，绕过看不见的“桩”，未来是否一马平川？我们准备好高速上路了吗？——我们准备好应对大量的废旧电池了吗？

早在2014年两会期间，全国人大代表、天能集团董事长张天任指出，我国废旧铅蓄电池正规回收率不足30%。

随着新能源汽车的推广使用，成倍增长的电池使用量，必然会面临同样的电池回收难题。今年9月，国家发展改革委、工业和信息化部会同有关部门，组织研究制定了《电动汽车动力电池回收利用技术政策（2015年版）》，正在公开征求意见。

业内人士指出，尽管新能源汽车采用了更加环保的锂电池，但是如果有很好的回收利用体系，污染还是很难避免，同时也会造成资源的浪费，新能源汽车面对的绝不仅仅是单一的推广问题，随之而来应有系列配套举措。

——我们准备好应对技术更新提速了吗？

今年4月，美国斯坦福大学一个以华人为主的研究小组6日在《自然》杂志网络版刊登研究报告，介绍他们最新研发的铝电池具有高效耐用、可超快充电、可燃性低、成本低等特点。

一汽新能源汽车分公司总经理戴大力指出，技术更新过快也是未来充电桩及新能源汽车发展的潜在威胁。“今天一个快充设施70分钟可以充满新能源汽车，如果未来出现一个20分钟或者时间更短的充电设施和充电器，那么前期的投资怎么办？这存在投资风险。”他说，“更重要的是，充电设施行业投资周期长、回报慢的盈利模式也阻碍很多人进入该行业。如果利润充足，技术迭代也就不成问题。”

——我们准备好进军农村和国际市场了吗？

李克强总理近日就加快发展节能与新能源汽车做出重要批示，指出加快发展节能与新能源汽车，是促进产业转型升级、抢占国际竞争制高点的紧迫任务。

业内人士指出，以电动汽车为代表的新能源汽车在推广过程中，我国的企业在关注国内城市市场布局的同时，是否给予广大的农村和海外市场足够的关注。如何在农村建设充电桩，能否将农村的潜在机动车消费人群引向新能源汽车？能否向特斯拉一样走出国门布局海外市场？这些问题都是后新能源汽车时代需要考虑的问题。

（新华社北京11月6日电）

2015年9月国内主要新能源车型销量排名(单位:辆)

