

限购新趋势将助推新能源汽车发展

国家信息中心信息资源开发部 郭凯 张婧 李金锦 杜金玲

随着特斯拉进入中国,在国内掀起一股“特斯拉热”,新能源汽车逐渐进入更多人的视线。其实新能源汽车早已经成为我国汽车工业发展的战略重点,但是近年来推广并不顺利。目前新一轮的限购都把环保作为一个主因,在政策上都向新能源车倾斜。那么,现实中限购政策会对新能源汽车市场有什么样的影响?对于中国新能源汽车的发展来说是机遇还是挑战?

发展新能源汽车产业的背景

汽车产业作为国民经济的重要支柱产业,在国民经济和社会发展中发挥着重要作用。2000年以后我国乘用车以年均 27.4%的速度增长,到 2013 年全国乘用车需求量达到 1583 万台,我国汽车产销规模已居世界首位。并且,随着经济持续快速发展和城镇化进程加速推进,今后较长一段时期汽车需求量仍将保持增长势头,由此带来的能源紧张和环境污染问题将更加突出。

传统汽车与生态环境早已格格不入。当前世界主要汽车生产国纷纷加快部署,将发展新能源汽车作为国家战略,来应对日益突出的燃油供求矛盾和环境污染问题。因为新能源汽车不仅能改善能源结构,有效缓解能源和环境压力,同时,还为汽车产业注入新鲜血液,加快汽车产业转型升级、带来新的增长点。当前新能源汽车已成为国际汽车产业的发展方向,未来 10 年将迎来全球汽车产业转型升级的重要战略机遇期。在中国,新能源汽车作为汽车工业发展的战略重点,近年来政府为加快培育和发展节能汽车与新能源汽车政策频出,希望通过支持新能源汽车,促进我国汽车产业优化升级,实现由汽车工业大国向汽车工业强国转变。根据《节能与新能源汽车产业发展规划(2012-2020 年)》定义新能源汽车,是指采用新型动力系统,完全或主要依靠新型能源驱动的汽车。具体是指纯电动汽车、插电式混合动力汽车及燃料电池汽车。为推动新能源汽车产业发展,扶持政策主要涵盖有现金补贴、税收优惠等措施,此外还对车企规定了发展新能源汽车的硬性要求。

我国新能源汽车产业发展现状

通过近几年的发展,我国新能源汽车产业呈现快速发展的态势,市场规模不断扩大,但是总体上仍然处于萌芽阶段。中国 2013 年上半年节能和新能源汽车共售出 1.64 万辆,销量增速达 111%,并且在北京、深圳、杭州、合肥等地形成了符合当地现状的新能源汽车商业推广模式,在新能源的道路上初见成效;但是我国的新能源汽车市场需求与世界发达国家仍有一定距离,比如美国 2013 年上半年节能和新能源汽车的销量已达 28.7 万辆,远远高于我国。

节能与新能源汽车示范推广初具规模,但集中在公共领域,私人市场发展缓慢,推广量与目标仍有较大差距。截止 2012 年底,示范城市推广节能和新能源汽车 27432 辆,其中私人领域只推广 4400 辆,仅占 16%。纯电动汽车和插电式混合动力汽车推广 11600 量,完成计划目标量的 9.8%,远远没有实现国家规定的推广任务。

在基础充电设施的建设上，我国也只有极少数城市发展较快，但是还是远远落后于日本和美国等新能源发展较高的国家。为作为目前全球新能源汽车发展最好的日本，在 2011 年日本境内就已建有 4000 座充电站，其中快速充电站约为 600 座，而我国目前在 2012 年底的时候才建设 174 座充电站，新能源汽车的相关基础设施建设相对滞后，远不能满足用户的使用需求。



从产品上看，市场上已经出现了多款新能源汽车，但是可供用户选择的产品仍然非常少。目前已出现的产品有比亚迪的纯电动汽车 E6，双模电动汽车 F3DM、秦，江淮的纯电动汽车 iev；上海汽车的纯电动汽车荣威 E50 等。但是新能源汽车的品牌和车型数量相对于传统汽车市场来说，还是非常小，消费者可选择范围太窄。此外，就纯电动乘用车技术研究和产品开发而言，我国现已基本掌握整车动力系统匹配与集成设计、整车控制技术，所研制开发样车的动力性和能耗水平与国外相当；在小型纯电动汽车和大型公交客车方面实现了小规模生产和示范运行。但存在的问题也很明显，突出表现在车辆的续驶里程、可靠性和工程化上仍落后于国外先进产品；电机、电池所需部分部件和材料、以及控制器基础硬件、芯片、高速 CAN 网关和信号处理放大部件等需要进口；此外，整车专用电动附件尚无成熟产品可用，成本高、仍依赖进口。

消费者对新能源汽车的认识

从消费者的未来需求看，我国大多消费者对新能源汽车缺乏深入的了解，对新能源汽车总体印象较好，但是也存在非常多的阻力和障碍。

2013 年国家信息中心开展了新能源车（包含纯电动汽车和插电式混合动力汽车）的消费者未来需求调研。大多数消费者对新能源车的认知有限，且认知的深度较浅。其中 99.7% 的消费者都或多或少的听说过新能源汽车，但是非常了解的消费者只占到 1.4%。大多数消费者甚至对新能源汽车具体含义是什么都不是很清楚，至于目前市场上具体有哪些新能源车型那就更不了解。而在国外发达国家，比如日本大约 60% 的汽车用户对电动汽车非常了解，这样的比例远远高于中国。

消费者对新能源汽车的总体印象较好。在他们的印象中新能源汽车应该是环保、使用费用低、省油、尾气排放水平低和技术先进的形象。相对纯电动汽车，更多的消费者会认为插电式混合动力汽车能体现技术先进性、创新；而相对插电式混合动力汽车，纯电动汽车使用费用低的印象更加深入人心。但是，消费者对于新能源汽车在安全性、质量可靠性、维修保养费用低、舒适和动力性上的印象相对较低，而这些因素往往是促使消费者购买汽车产品最为关键的因素。

消费者对新能源汽车的购买意向较低，障碍点很多。只有 16.8%的消费者会考虑去购买纯电动汽车，35.9%的用户会考虑购买插电式混合动力汽车。不多的品牌与车型选择、不完善的充电基础设施、较高的产品售价与维修成本、对于车辆安全性和质量可靠性的顾虑都成为新能源汽车进入普通消费市场的障碍点。特别是其中有 70%以上的消费者认为充电基础设施较少和使用上的不便利是制约他们选择电动车主要原因，并且现实电动车用户最苦恼的问题也在于此，通过国家信息中心的调研，我们发现电动车现实用户在使用时因为充电不便利的抱怨非常多，并且在使用过程中，需要改变传统的用车习惯才能适应，比如消费者在出门前需要预先查询好行车的距离，并且估计这段距离的里程数，才能决定是否开车出门。其次，50%以上的消费者表达了对新能源汽车售后上的担忧，因为他们不知道新能源汽车的维修成本到底有多高，使用几年后电池该如何进行更换，更换的成本又能不能被自己所接受。第三的是，大家对于安全性和质量可靠性的顾虑，因为现在对于电动车出现自燃的报道也偶有发生，并且对于电池是否有辐射、是否会出现漏电等的担忧，也让部分消费者望而却步。

新一轮限购助推新能源汽车发展

2014 年 3 月，随着杭州实施车辆限购，目前全国“限购”城市已增加到 7 个，新一轮的限购风潮也在不断涌动，吸引了越来越多人的关注。在这新一轮限购中，明显感受到政策的新变化，环保已成为限购的一个主因，各地政策都在向新能源车倾斜。

限购政策是在 2011 年逐步进入人们的视野，限购的初衷是为解决城市交通拥堵问题，通过限制城市汽车增量，意在缓解交通压力。在我国，经济的持续高速增长对交通产生了强大的需求，机动车拥有量急剧增加，并且交通设施的相对滞后和管理水平的相对落后，使得现有城市道路空间资源难以承受如此负荷，从而造成交通拥堵，目前交通拥堵已经成为国内多数大中城市的普遍现象，例如北京早晚高峰时段，平均时速不到 18 公里/小时。交通拥堵使行车速度较低，带来了时间损失和燃料费用的增加，并且极易促使交通事故的发生，在我国 100 万人口以上的城市中，有 15 个城市每天因交通拥堵问题所造成的损失达到近 10 亿元人民币。在此背景下，限购政策也就应运而生。



但是，随着持续大范围雾霾天气的增多，人们对大气环境的关注加强，限购政策的目标也从单一的“治堵”发展到“治堵与环保并重”。根据环境保护部 2013 年度空气质量状况数据，在监测的 74 个城市中，大气污染年度浓度达到标准的仅拉萨、海口、舟山 3 个城市，达标城市比例为 4.1%，京津冀、长三角、珠三角区域是空气污染相对较重的区域，尤以京津冀区域污染最重，以北京为例，全年未达标天数比例为 52%，重度及以上污染天数比例为 16%。在我国的大气污染中，从主要污染物为细颗粒物也就是人们所说的 PM2.5，而 PM2.5

的主要来源中机动车占到 25%左右，因此限购政策除了缓解交通压力的任务外，当前又多了一项环境保护的目标。

从目前已实行限购的 7 个城市中能很明显的**体现出限购政策“治堵与环保并重”的目标，并对新能源汽车都有较好的鼓励政策。**

表 1. 2014 年车辆限购各城市的限购模式

	范围约束	增量控制	结构引导
北京	全市限购	全年新增15万辆，摇号方式	鼓励老旧车报废更新新能源汽车
上海	中心区限购，郊区沪C牌照不限购，但不能进入外环内行驶	中心区全年新增额度10万辆左右，以竞拍方式配置	鼓励购买新能源车
贵阳	设专段号牌，一环内限牌	全年中心区新增限2.64万辆以摇号方式配置	——
广州	全市范围内	全年新增限12万辆，摇号与竞拍并行	引导鼓励购买新能源车、节能车、小排量车
石家庄	全市范围内	限制家庭第三辆车	——
天津	全市范围内	全年新增限10万辆，摇号与竞拍并行	鼓励购买新能源车、节能车
杭州	全市范围内	全年新增限10万辆，摇号与竞拍并行（征求意见稿中）	鼓励购买新能源车

从最早实施车辆增量控制的上海来看，在中心城区通过投标拍卖的方式进行新增私车总量调控。但是，针于新能源车，根据 2012 年底上海市政府公布的《鼓励私人购买和使用新能源汽车试点实施暂行办法》，确定为符合要求的新能源汽车免费发放专用牌照额度。

与上海类似，广州\天津和杭州在 2014 年实行的限购中，对于新能源汽车也是采取不限购的方式，凡购买符合当地新能源汽车目录内的汽车的消费者可以免费获得牌照。

限购城市中，北京采用的是另一种对新能源汽车支持的政策。2013 年底发布的最新《细则》规定新能源小客车指标单设摇号池，申请条件与普通指标条件一致。若申请数量少于当期示范应用新能源小客车指标配额，将直接配置。若申请数量超过当期示范应用新能源小客车指标配额，则摇号配置。

综上，限购城市不论是采用新能源汽车直接上牌还是单独摇号的政策，都表现出对消费者购买新能源汽车的大力鼓励和引导。那么现实中限购政策对消费者购买新能源汽车有什么影响？能否让新能源汽车突破目前的困局呢？

限购对新能源汽车的影响

我国新能源汽车还处于正在上路的阶段，需要解决很多的障碍才能真正被消费者所接受。而目前各大城市的限购，为新能源汽车的发展带来一次契机。

限购城市在政策上大多都有针对新能源汽车的有利政策，能很好的引导消费者购车时对新能源汽车的考虑。国家信息中心的一项研究，通过了解“当消费者所在城市如果只针对传统汽车实施限购，而对新能源汽车不进行限购”，那么会对消费者的车型选择产生什么影响。发现总体上有 66.4%的用户会因为限购政策的影响而重点考虑新能源汽车；其中，对于新能源汽车有较高接受度的消费者来说，会重点考虑新能源汽车的比例达到 93.2%。明显看出限购政策对新能源汽车有着较大的有利影响。

限购能推动高素质的消费者选择新能源汽车，起到示范作用。对新能源汽车接受度较高的消费者，主要是一群学历较高、注重环保、经济上有较强实力、有社会责任感、个性、喜爱新鲜事物的高素质群体。这一群体在一线城市比例较高，随着限购政策的推动，会让这部分人优先考虑和选择新能源汽车，从而能起到示范作用。因此，如何在限购城市针对这部分人进行针对性的推广，也就成为目前车企发展新能源汽车最重要的起步点。

同时值得注意的是，消费者也纷纷表示，自己考虑新能源汽车的前提必须是：在使用上足够的便捷，能在很多区域充上电，安全性和质量上有保证，具备健全和完善的售后体系和制度。

因此，中国新能源汽车产业的发展，需要社会、政府、厂家各方面的通力合作、宣传及引导，通过实际行动大力推广和普及新能源汽车的知识，让消费者对新新能源汽车有清楚的认识，并鼓励和提升他们对新能源汽车产品的接受度。尤其是厂商未来的焦点应该更多地放在关注用户的个人的利益上，而不是只是盯住了国家的规划数量和补贴金额。应该将全部心思用到市场和用户的需求上去，真正做到将用户的需求与产品结合，而不是让消费者单纯的认为购买新能源汽车只是可以保护环境，但与自己的个人利益没有太大的关系，这样才能进一步驱动消费者的购买意愿。

结语

尽管目前我国新能源汽车产业还面临许多的问题和障碍，但是政府对其的政策保障却十分坚实，并会有一系列的政策来明晰新能源汽车发展方向和目标。当前的限购政策，就是给新能源汽车产业的困局打开了一缕曙光。相信当车企开发出适合市场需求的产品时，肯定能拨开目前的阴霾，找到发展的方向。

注：发表于 2014 年 6 月《汽车纵横》（总第 39 期）