

# 第十一届影响中国客车业系列活动

**电动汽车的未来  
在于企业主导培育市场**

**杨裕生**

**2016年12月23日 北京**

# 内容

- 一、发展电动汽车的**世界潮不会逆转**
- 二、电动汽车补贴**本是临时性措施**
- 三、电动汽车的未来在**企业培育市场**
- 四、通向电动汽车市场化的**技术路线**

# 一、发展电动汽车的世界潮不会逆转

我国已成为世界能源消费第一大国、世界二氧化碳排放总量第一大国，人均排放也超过了欧盟。造成地球平均气温升高，中国“贡献”不小！

2015年12月12日气候变化《巴黎协定》决议：  
“把全球平均气温升高幅度控制在2摄氏度以内。

2016年9月3日，习主席与奥巴马在杭州向联合国秘书长递交了气候变化《巴黎协定》批准书，中、美两国正式承担减少二氧化碳排放的责任。

**减少CO<sub>2</sub>排放是全中国人的国际承诺、共同责任！**

发展电动汽车的世界潮不可能逆转

汽车企业有义务履行此国际承诺

要努力发展减排的电动车，不仅是节油的车

## 二、电动汽车补贴本是临时性措施

# 政府补贴是电动汽车市场化 过程中必要举措

电动汽车市场化——通过价值规律、由电动汽车供求关系决定的运行机制形成过程。

对电动汽车给补贴，是政府培育市场的手段，是在市场建立过程中必要的、临时性措施，是国际上通用的办法。

电动汽车与燃油车之间有相对应的部件，价格也基本相当，只有**电池**价格比相对应的**油箱**高。

故在电动汽车发展初期，政府按此差价给予适当补贴，使电动车技术和工程能够发展。

# 政府补贴是电动汽车市场化 过程中的临时性举措

事实证明，过度的补贴——**力度过大、时间过长**——必然妨碍市场化，而且副作用很大。

主要是，生产企业不思降低成本去营造市场，反而是故意抬高车价，背离市场化的方向，延缓产业的发展。

随着产量增加，电池价格下降，用户对电动汽车的认可度提高，政府补贴应该及时退坡、取消。

补贴退坡、取消，涉及利益，难免有阻力。

# 补贴退坡、取消，已成定局。

2015年5月，四部委公布的《关于2016-2020年新能源汽车推广应用财政支持政策的通知》中，明确了“十三五”期间电动汽车补贴政策退坡。

2020年后不再补贴——意味着

政府主导培育市场模式的结束  
开始企业主导培育市场的阶段

2016-2020年间是两种模式转变的过渡期，或  
是企业主导培育市场的“实习期”！

**汽车企业面临的问题：如何适应新形势？**



### 三、电动汽车的未来在企业培育市场

# 电动汽车的未来在**企业培育市场**

就整体而言，企业如培育不出市场，电动汽车无未来  
但是，这种情况已不可能出现！

就个体而言，汽车公司如进入不了市场，企业无未来  
进不了市场的少数企业可能会有！

**要顺利度过2016-2020年间的“过渡期”！**

**此期间，车企必须转变观念、改变习惯、苦练  
内功，建立主导培育市场的意识和能力。**

## **（一）此五年间，车企必须转变观念**

**时刻牢记发展电动车的目的：节油+减排**  
**节油涉及国家能源安全 减排关呼保护地球人类**

**减少CO<sub>2</sub>排放是全国人民、包括汽车人的责任！**

**汽车企业销售燃油车，造就了耗油和排放“大户”**  
**生产电动汽车，更是车企义不容辞的责任。**

**既然是责任，就不是可做可不做，而是必须做！**  
**而且，要下定决心永久做下去！尤其是大企业！**

**车企还要帮助用户算帐，用油-电差价补偿电池价**  
**共同转变观念，推销电动汽车。**

## **(二) 此五年间，车企必须转变习惯**

高补贴培养了我国某些汽车企业一些习惯。

- 1、追逐高补贴车种。
- 2、依赖高补贴。
- 3、短视眼前利益。
- 4、做高配置、高价车。
- 5、利润率远高于燃油车。
- 6、.....

这些习惯，不利于本企业发展和电动汽车市场化，必须在市场化的进程中改变；要生产卖得出的车。

**企业要摆脱对补贴依赖，越早越主动**

这期间，政府给补贴，企业当然接收！  
但不要搞“公关”维系高补贴！更不要动“邪念”  
从一心紧跟补贴，转向钻研无补贴下的经营之道！

### **（三）此五年间，车企必须苦练内功 建立主导培育市场的意识和能力。**

企业是市场的主角，与市场休戚相关，对市场最敏感，**培育电动汽车市场本该企业主导。**

**一要建立主导培育电动车市场的意识——认清电动汽车必然持续发展的大趋势，不存侥幸心理，不搞短期行为，不持观望态度，决心长远打算。**

**二要建立主导培育电动车市场的能力——掌握核心技术，将企业建成为强大的电动汽车专业性公司，不断拿出深受市场欢迎的产品，凭真本事在市场中占稳一席之地，为节油和减排作大贡献。**

## 四、通向电动汽车市场化的技术路线

**八仙过海，各企业会有自己的高招！**

**10年前的观点仍可参考：**

**“纯电动车主要做微小型；大中型车该做增程式！”**

## **（一）发展真节能、真减排的微小型乘用车**

微小型乘用车用材少，电耗低，电池少，成本低合理配置以够用为准，少搞豪华型高举“真减排”大旗占市场。

**发展公众需要的低速电动车；  
低速纯电动车的标准，要允许用铅酸电池**

这几年政府整顿行业，面貌已大为改观，继续整顿！

美国铅酸电池产量与我国相当，不属污染行业。

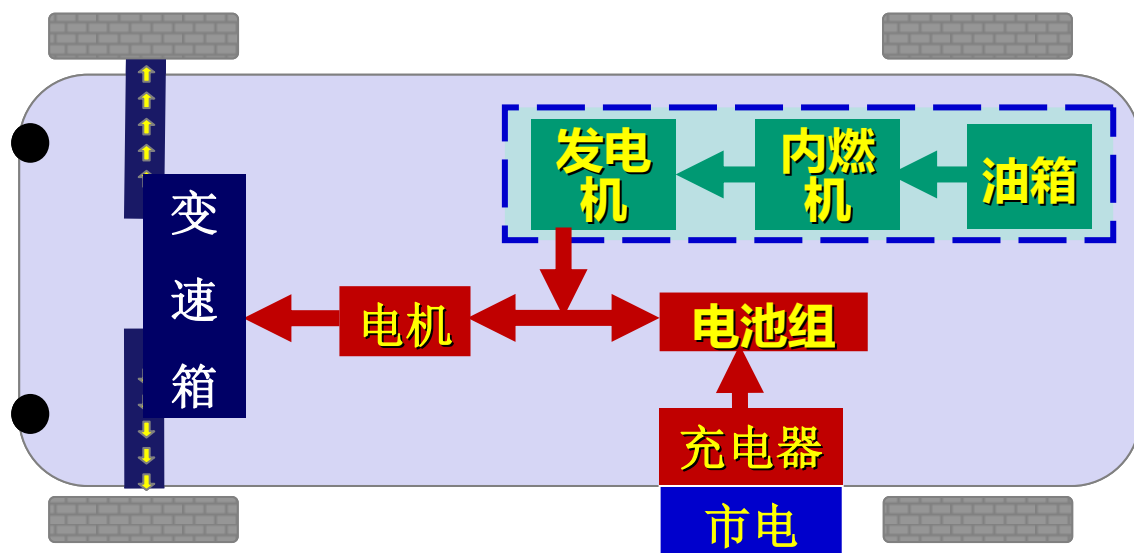
全国有几亿辆燃油车，每一辆有一块铅酸电池；还有3亿辆电动自行车，几千万辆电动三轮车、物流车：

**没有理由不让低速电动车使用！搞双重标准不得人心**

**铅酸电池的安全性高、价廉，应让市场裁判**



## (二) 用好现有电池，发展增程式电动汽车



内燃机只给发电机提供动力

行驶前电池组充电  
纯电动行驶50公里

混动工况下的节油率远高于插电式

内燃机功率小，并在最佳工况下发电——节油50%  
可不充电；以2-3年节油钱抵偿电池价，最易市场化！

现有磷酸铁锂电池完全满足要求，且安全性高  
不必追求比能量高而安全性低的电池做纯电动车。

# 结束语

- 1、我国电动汽车开始由政府主导培育市场模式，转向企业主导培育市场的阶段。
- 2、车企必须转变观念、改变习惯、苦练内功，建立主导培育市场的意识和能力。
- 3、微型乘用车和增程式是最容易市场化的电动车。
- 4、低速短程电动车已“市场化”，要许用铅酸电池。

谢谢！