

補貼飄忽



國際視野 潘迪藍
GaveKal Dragonomics
資深經濟師

近年中國投放大量資源發展電動車市場，但行業要過渡到自立營運仍遇上重重困難。正如 1990 年代傳統汽車政策的失敗，過多的政府干預可能是問題。

「人們買這輛車只為了一個原因。」上海一名比亞迪 (1211) 的代理商說。我們正坐在一架全新的「比亞迪·秦」內，它是一輛可使用比亞迪電池或傳統汽油的車，去年是內地銷量最佳的電動車，但人們買它並非因為它是電動車，或因為它時尚的設計，「他們購買是為了汽車牌照。」該代理商說。

買車為規避制度 政策主導需求

為解決交通擠迫的問題，上海政府限制新車數量和收取高額費用，新車主需花費至少相當於 1.2 萬美元的費用參加拍賣，並要經歷最多兩年時間的招標去競投車牌。但電動車的車主不受此限制，可免費獲得車牌。這正是中國電動車市場的問題：市場由政府政策和補貼主導。中央和地方政府層面的政策變化，容易導致市場隨時暴升或急跌，若果完全取消補貼，銷量甚至有機會跌至零。而未來的補貼肯定會減少，儘管政府在數年內仍有足夠的資金支持電動車銷售。

中國於 2015 年超越美國成為全球最大的電動車市場，根據中國汽車工業協會數據顯示，國內汽車製造商銷售 33.1 萬輛，較 2014 年多近 4 倍。為了達到內地 2025 年每年 300 萬輛的銷售目標，政府補貼電動車價格的 60%，而電動車比正常車輛昂貴，故中國消費者很少在沒有政府幫助下購買電動車。

朝令夕改 車商要猜度未來變化

中國的電動車市場發展很大程度上取決於政策的改變。政府透過引入高的科技標準，大量淘汰行業參與者。另一方面希望藉政策推動中國的電池研發走出世界頂端。現時國際上最常見的電動車均是混能車，利用汽油引擎為電池充電，所以不需要路邊充電站，但中國不提供混能車的補貼，只有從外部電源充電的「電池驅動汽車」，及擁有汽油引擎和外部充電電池的「充電式混合動力汽車」符合資格申請補貼。政府希望藉此推動強力電池的研發，減少對汽油引擎的依賴。

自 2012 年年底推出了電動車補貼，電動車銷量一直急速增長，利潤更遠高於汽油動力汽車，但中央及地方

電動車市搖搖欲墜



內地為了達到 2025 年每年 300 萬輛的銷售目標，政府補貼電動車價格的 60%，而電動車比正常車輛昂貴，故中國消費者很少在沒有政府幫助下購買電動車。圖為民眾上月在北京察看一輛國產的比亞迪電動車。(資料圖片)

政府的補貼政策搖擺不定，汽車製造商和消費者需要猜測未來的政策變化。例如，中央在 2014 年決定暫緩削減電池驅動汽車的補貼，以維持 2020 年 500 萬輛電動車的目標。但未來補貼會否減少？還是會實施新的補貼計劃？市場沒有確切答案。

市政府的補貼計劃更加飄忽，資助大多數傾向地方的大型汽車公司，例如，北京起家的北汽汽車專門製造純電動車，所以北京市政府只提供高額補貼予純電動車；上海政府擁有上汽集團專門生產插電式混合動力車，故上海政府亦提供高額補貼予該款車輛。

沒充電配套 混能車多使用汽油

監管的不確定性對比亞迪帶來重大影響，2014 年後比亞迪電動車的銷量急速增長，現時公司約兩成半收入源自電動車相關項目。未來比亞迪將著力發展插電式混合動力車，而上海市場將是業務關鍵。受惠於上海的大量電動車補貼，2015 年比亞迪生產的電動車「秦」於上海的銷量已佔「秦」3 萬輛的總銷售額約半成。值得留意是，駕駛「秦」的車主多數因充電不便，所以只靠汽油引擎開動車輛，但因技術限制，混合動力車汽油引擎較一般汽油引擎能源效能低，最終不但未能減少污染，且比普通汽車排放更多。政府為阻塞漏洞，現在要求插電式混合動力車的新車主證明他們會使用充電站，才有資格獲得補貼或車牌。

上海的情況並非不尋常，過去中國西部的電動車的補貼計劃被指濫用成風，消費者甚至市政府利用虛假車輛

騙取補貼。國務院進行調查後，處以罰款及颁布更嚴格的規則。政府同時表示未來將逐步減少電動車的折扣資助，理由是隨著汽車製造商生產及銷售規模越大，車廠有能力降低生產成本。

補貼減少 恐引發泡沫爆破

中國汽車工業現況正好突顯出政府規劃市場的局面，自 90 年代中以來，中國希望複製美國汽車發展模式，重點培育上汽集團、東風汽車和第一汽車，同時迫使大眾和豐田等外國汽車製造商與這些國有汽車公司合資，引入外國技術和知識，最終希望內地車廠可以完全取代外國車廠。不過，汽車工業並有依循計劃發展，雖然與外國車廠合資的國有企業盈利能力高，股息增長迅速，但仍要依賴外國科技和知識，故難以開發出任何領先市場的產品。相反，比亞迪、吉利汽車 (0175) 和長城汽車 (2333) 等私人企業靠銷售低價汽車成功搶佔市場，例如比亞迪和吉利製造了廉價的房車、長城則擅長生產廉價多用途車。

正如中央無法完全控制傳統汽車市場，同樣地也不能控制電動車市場。新的補貼計劃將繼續刺激電動車市場急升，萬一補貼突然減少，市場有機會出現泡沫爆破，而且市政府的地方保護主義將阻礙市場出現中國品牌的龍頭汽車製造商。內地政府決心在 2020 年達成 500 萬輛電動車的目標，電動車充電站將大增，政府部門增加使用電動車，就像變戲法一樣，政府變出來的電動車市場將是不穩定的，只有在國家補貼的支撐下才會穩固。