



特约刊出

“摇号难”促使消费者退而求其次 新能源车推广还有拦路虎

续航里程和充电难成最大障碍,报废电池最终去向受关注

◆本报记者徐卫星

作为今年“可持续消费宣传周”绿色出行系列活动之一,公益智库机构——能源与交通创新中心(GCET)联合北京市新能源汽车展示体验基地,相继举办了“新能源汽车科普知识讲堂”以及“新能源汽车试乘试驾”等活动。

联合国环境规划署驻华代表张世钢出席活动时表示,到2050年,全球

机动车数量可能达到20亿乃至30亿辆,其中增量的90%将发生在发展中国家和经济转型国家,温室气体排放增至当前的3倍,交通领域碳排放也将提高。

因此,有必要鼓励广大市民尽量采用绿色出行方式,其中,新能源车的推广普及对降低环境影响具有重要意义。那么,新能源车能担起绿色出行的重任吗?

“摇号难”拉升新能源车销量 消费者驾驶体验好过预期

在新能源汽车试乘试驾活动现场,汇集了多个北京市主流新能源汽车品牌及车型,包括腾势、荣威E50、北汽EV200、江淮iEV4、江淮iEV5、长安逸动EV、吉利帝豪EV、启辰晨风、比亚迪E6等,吸引了不少市民前来体验。

市民杨先生表示,他考虑新能源车的最主要原因是不用摇号,之前已放弃过一次新能源车号,这次等摇号后可能会购买。

在采访中,不少市民都表示选择新能源车是出于无奈,参与传统机动车摇号的人数逐年增多,摇号无疑是中彩。

市民李女士自2011年1月开始摇号至今仍未中签,于今年5月购买了一辆比亚迪E5。现在,每天上下班往返30公里,十天充一次电即可。

“在买电动车之前,我是挺排斥的,觉得不如汽油车,但现在使用之后觉得非常好。”李女士表示,从驾驶体验上来说,新能源车与传统汽油车并没有太大区别,反而在百公里加速、噪声,特别是在使用成本上都更胜一筹。

她算过一笔账,新能源车的使用成本大概是传统机动车的1/3。“我家地库的充电费用是1元/度,百公里用电成本约12元到17元,而传统机动车百公里油耗在7升左右,跟加油的价钱比较,充电当然更节省。”李女士表示。

口碑效应成宣传主要方式 电池续航能力仍然是瓶颈

大部分受访的新能源车主与李女士都有相同的观点,从买前的质疑再到使用后好过预期,促使他们成为推广新能源车的主力军。

能源基金会(中国)清洁交通项目主管龚慧明在调研中也发现了这一有趣的现象:“现在买新能源车的大部分用户,信息来源主要是朋友、亲戚,对新能源车的信任不是看企业宣传,而是依靠口碑效应。因此,这也给汽车厂家提供了另一种营销思路——不妨通过更多的试驾活动等形式,提高公众的参与度,让信息更好地传导到需求客户。”

然而,虽然新能源车逐渐被市场接受,但仍存在一定的现实障碍。

在试驾现场,市民张阿姨认真地比较各种车型的优劣。她最为关切的是,新能源车的续航里程和充电桩站

点铺设问题。她认为,新能源车不能局限为市内代步工具,还应满足自驾游出远门的需求。

李女士就有过一次跨城经历,险些遭遇没电的尴尬。“我近期去过一趟天津,等到了天津后原本以为充电桩站点很好找,因为我装了很多搜充电桩的APP,结果去的第一个充电车位被传统汽车占了,第二个点导航到了是一片绿地。当时,电池电量就剩百分之十几,我心里特别慌,最后找到了一家北汽4S店才充上了电。”李女士说,续航能力特别是远程出行是她目前对新能源车不太满意的方面。就在受访前一天,朋友邀她去北京龙庆峡,她犹豫再三还是选择公交出行。

针对这一问题,北京新能源汽车推广促进中心主任牛黎明表示,目前



中心正在做两项工作:一是进一步建设充电桩。北京市现在充电桩总数大概超过3.7万个,其中,公共充电桩接近6000个。二是让充电桩信息和服务透明化。中心正在支持相应APP平台的建设,推进北京十几家充电桩运营人网注册,给用户提供查找、使用状态信息及支付功能。

牛黎明设想,下一步在京津冀协同发展大背景下,开辟北京到天津、北京到河北两条充电桩铺设线路,让新能源

车早日实现自驾游。

“虽然目前北京市新能源汽车保有量达到6.2万辆,且仅今年上半年增量已超去年全年,但新能源汽车也只占整个汽车市场的百分之一,仍处于起步阶段。”牛黎明强调,为了进一步推广新能源车使用,新能源汽车产业应形成联动效应,政策要持续,企业和服务机构要不断完善产品质量和服务,最终才能让消费者受益,并推动行业的发展。

电池淘汰高峰期即将到来 二次利用商业模式有待探索

2008年被称作我国新能源汽车发展元年。随着新能源汽车销量快速增长,有专家预测,新能源动力电池淘汰高峰期也即将到来,大约在5年以后就会出现大量换电池需求,届时我国电动汽车动力电池累计报废量将达到12万吨~17万吨。

“现在,关于新能源车动力电池的二次使用才刚刚得到足够重视。很多企业都在打电池的主意,虽然不能继续作为动力电池来使用,但它可以作为储能和其他应用。”iCET主任安锋介绍,目前国际上已有企业在做相关研究,通过把淘汰下的电池重新组合作为移动充电桩供调度使用,很好地补充了固定充电桩不足的问题。

龚慧明也表示,按照我国相关标

准要求,电池在过质保期后,仍有相当多的充电余量可供其他用途。目前围绕电池重复利用等相关试点已经在推进,国家电网和南方电网都在积极探索报废电池用作光伏、风力发电等可再生能源的调峰储能电池的可行性,以缓解某些地区放弃风电、光电严重的局面。

相比电池的再利用,龚慧明更担心电池到最终报废时的出路。“现存两个主要障碍:一是价值链未形成。铅酸电池有它的价值存在,经济链能够打通,但是目前锂电池还没有完全打通,在商业模式上还有待探索。二是在电池的梯次利用时价值难以评定。电池由很多模块构成,无法判断造成电池功能衰退的具体原因。”龚慧明表示。

新能源汽车准入门槛提高

更重品质,利于市场良性循环

工信部近日发布的《新能源汽车生产企业及产品准入管理规定》修订征求意见稿,引发行业普遍关注。业内人士和专家认为,此规定在企业准入门槛以及产品安全监控方面的要求,将改变新能源汽车行业的竞争态势,使行业更加规范。

根据征求意见稿,工信部将新能源汽车范围调整为纯电动汽车、插电式混合动力汽车和燃料电池电动汽车,并强化了新能源汽车产品的安全监控,要求对已经销售的全部新能源汽车,进行运行和安全状态的全生命周期实时监控。对此,业内专家有何看法?

汽车行业评论员张志勇:

我们现在有一些企业在生产新能源汽车产品的过程中,对提升品质投入的力量是不够的。这个政策可以控制产品可能对消费者的伤害,这对于汽车企业来说,才是一种非常重要的约束。这种约束会让他们更注重品质的管理,带来我们整个新能源汽车市场良性的循环。

品质可以提升,但另一项规定则直接关乎新能源车企业的生存。在企业准入方面,以前的规定是:企业应掌握车载能源、驱动系统、控制系统三项“核心技术”其中之一。而根据征求意见稿,现在则要调整为:应具备控制系统的开发能力,以及车载能源和驱动系统的集成、匹配能力。也就是说,控制系统的开发成了必要条件。

这是对骗补行为釜底抽薪的举措。既然要有控制系统的开发能力,以往弄块电池,东拼西凑成整车,再虚报里程骗补的做法肯定就行不通了。而控制系统的开发能力,可能需要更精确的定义。

中国汽车工业协会常务副会长董扬:

征求意见稿还要求,之前取得资质的车企,应当进行改造,报送符合规定的审查计划,并在两年内完成审查。没有按时完成审查的,暂停生产、销售有关新能源汽车产品。而据了解,目前不少所谓的新能源汽车企业,都不具备控制系统的研发能力。甚至一些知名的企业,也不符合条件。

工信部目标是将来新上的纯新能源车企业不超过10家。现实情况是,新能源汽车厂家和传统汽车相比好像多了一倍,那就要该整合的整合,该退出的退出。以前是鼓励大家干新能源汽车,不光整车厂可以干,改装车厂也可以干,准入比较松。现在看样子需要调整了,调整到必须有一定的水平、有一定的资质才能干。

根据最新数据,今年1月到7月,新能源乘用车累计销量为15万辆,虽然同比大增140%,但是仍然只完成了年度目标的两成左右。

提高准入门槛,对新能源汽车销量不会有影响,那些差的退出更好,市场会更加优化,用户会更加放心,产业发展会更加健康。我认为,下半年销量肯定会升高,因为从上半年数据看销量也是逐月在增加。

全国乘用车市场信息联席会秘书长崔东树:

总体看,随着新能源车发展的火爆,目前市场过热和投资过旺问题导致国家可以严格管理,即从各车企都不干情况下的鼓励发展,到现在大家都想干的规范发展,这是必然的趋势。

而对企业设计研发能力的大幅强化,是很好的行业促进力,尤其是部分企业可能因新规被撤销生产资质,这也是决定几百家新能源车企业生死的利剑,尤其是对非集团体系内的、独立的新能源专用车和客车企业的规范压力巨大。但对产品使用过程的过度监控和全生命周期的管理,其难度较大,需要企业更多的后续投入。

产品定位 新能源商用车

东风特汽再签 5000辆大单

本报讯 东风特汽(十堰)专用车有限公司(以下简称东风特汽)近日与呼和浩特市运创公司签订5000辆纯电动物流车采购协议。这是东风特汽迄今获得的最大单笔订单。

今年6月,东风特汽将300辆纯电动物流运输车交付湖北汇创天下新能源车辆运营有限公司,并以租赁方式在十堰地区正式上线运营。这300辆纯电动物流运输车由厢式车、平板车、冷藏车、微面车等车型组成。

为进一步促进新能源汽车的市场化,东风特汽还将联合汇创天下新能源公司,计划到2020年在十堰推广8000辆~10000辆各类新能源汽车,建设30座~50座充电站、1000个充电桩,实现全市公交及物流车电动化。

据了解,东风特汽从2008年开始明确新能源商用车的发展方向,组建一支60多人的新能源汽车研发团队,经技术储备,掌握了电池、电机、电控等部分核心技术。目前公司已研发出纯电动物流车、教练车、搅拌车、移动电源车4个车型平台共14种新能源车型,覆盖微、轻、中、重纯电动产品。

截至目前,东风特汽已累计生产销售各类新能源汽车近万辆,2016年前5月销售新能源汽车3500辆。

叶相成 尹路

陕西加快充电设施建设

未来5年将投资65亿元

本报讯 陕西省发改委近日印发了《陕西省电动汽车充电基础设施专项规划》(2016-2020年)(以下简称《规划》),未来5年陕西省将投资65亿元用于电动汽车充电设施建设。

近年来,陕西省电动汽车发展步伐加快,比亚迪汽车公司、陕汽控股集团等电动汽车研发呈现良好发展势头。2014年~2015年,省内共生产销售新能源汽车4.75万辆,实现产值约90亿元。截至2015年年底,陕西省电动

汽车保有量达到6676辆,应用于公交、出租和公务与私人乘用车等领域。其中,西安市累计推广新能源汽车6476辆,占到全省总数的97%。

与电动汽车保有量快速扩张相反的是,陕西省充电基础设施缺口大,充电服务网络建设滞后。

据测算,“十三五”末陕西省电动汽车保有量将达到10万辆,其中,公交车5600辆、出租车9800辆、公务与私人车7.9万辆。但截至2015年年底,陕

西建成集中充电站仅17座,交直流充电桩共约3500个。

陕西省将按照适度超前原则建设充电基础设施,在未来五年规划投资65亿元加快充电设施建设。同时,新建住宅配建停车位,应100%建设充电基础设施或预留建设安装条件。电网企业将做好配套电网接入工作,满足规模不断扩大的电动汽车充电设施接入要求。

张晋

泉州再购百台纯电公交车

将成福建首个“纯电动公交县级市”

本报讯 福建省泉州晋江今年计划购置的100台纯电动公交车,目前已全部到位并完成7个路线的更换运营,这是晋江继去年首批10部纯电动公交车之后的第二次投运,意味着泉州市离率先实现福建省首个“纯电动公交县级市”的目标又近了一步。

据了解,与传统燃油燃气公交相比,纯电动公交具有零排放、低噪音、舒适度高、维护便利四大优点。每台纯电动公交最快充满电需要两个多小时,可行驶约120公里路程。在能耗成本上,仅混合动力公交,就比传统燃油车节省30%的能耗,纯电动公交节省的

能耗成本会更多。有司机反映,原来每台车每月需用7500元的油费,用充电桩节省了三分之二的费用,只需2500元的电费。

为了逐步淘汰老旧燃油公交车,提高清洁能源车辆的比重,在鼓励采购纯电动公交方面,福建省政府和泉州市政府均予以财政补贴,以减轻公交公司的资金压力。在充电基础设施方面,《泉州市“十三五”电动汽车充电基础设施专项规划》日前进入评审阶段,有关县市区也在着手建设充电站。

周静云

