



73.5%的受访者考虑购买新能源车

新能源汽车的发展得到了国家的大力支持，对于打算买车的人来说是个不错的选择，越来越多摇不上机动车号的人也把目光转向新能源汽车。不过，对于要不要买新能源汽车，很多人还在纠结。

日前，一项针对2006名受访者的调查显示，73.5%的受访者考虑购买新能源汽车。在购买新能源汽车的顾虑方面，64.3%的受访者最担心充电基础设施不完善、54.9%的受访者觉得偏远地区行车不方便、52.5%的受访者担心电池续航能力不足、66.6%的受访者希望新能源汽车能解决充电难问题、63.8%的受访者希望完善基础设施。

上海某建筑公司会计张亮(化名)认为，购买新能源汽车既省钱又环保，现在国家政策比较支持，购车有补贴，价格相对来说也比较实惠，新能源汽车是未来的流行趋势，“如果将来买车，我会选择购买新能源汽车”。

新疆乌鲁木齐市某新能源公司工程师常剑(化名)有自己的私家车，现阶段还不考虑购买新能源汽车。“与普通汽车相比，新能源汽车虽然环保，但是充电设施不普及，充电时间要比加油时间长很多，在动力和续航时间上也不及传统动力汽车。”常剑表示，他对于新能源汽车的性能和售后服务有顾虑。

调查显示，73.5%的受访者考虑购买新能源汽车、9.9%的受访者不考虑、15.9%的受访者表示说不好、0.8%的受访者已购买了新能源汽车。

受访者觉得新能源汽车的优势主要是能耗低(58.8%)、环保(52.1%)、成本低(40.0%)，其他优势还有：动力优良(37.7%)、保养成本低(32.7%)、购车有补贴(29.0%)、不限号(26.4%)、获得车牌相对容易(25.5%)等。

厦门大学中国能源政策研究院院长林伯强向记者介绍，我国新能源汽车目前的发展趋势非常好，发展速度特别快。“与传统的汽车相比，电动汽车有很多好处。比如说不用限号、有政府补贴；与油费相比，电费会便宜一些；注重环保的消费者也倾向于选择电动汽车”。

调查显示，对于购买新能源汽车，64.3%的受访者最担心充电基础设施不完善、54.9%的受访者觉得偏远地区行车不方便、52.5%的受访者担心电池续航能力不足、51.1%的受访者担心无法实现较远距离的出行、27.4%的受访者觉得维修不方便、24.5%的受访者认为目前技术还不是很成熟、16.2%的受访者担心折旧快。

大连理工大学新能源车辆研发中心副主任周雅夫指出，目前插电式和增程式电动汽车在技术上还要不断完善，逐步突破技术壁垒；纯电动汽车处于产业发展期，电池方面依然有很多问题需要解决；燃料电池电动汽车正在由实验阶段走向规模示范阶段，面临的问题更多一些。

林伯强表示，新能源汽车目前存在的主要问题在于电池和充电方面。“新能源汽车的电池除了要考虑性价比，还得考虑安全性，现在这两个方面都没有让消费者特别满意。电动汽车主要贵在电池，如果电池几年就要换一个，消费者的顾虑和压力就比较大了。也有很多人表示充电不是很方便。我觉得这个以后不会是大问题，今后充电应该在家里充。晚上充电，白天驾驶。虽然可能不一定完全充满，但上下班应该够了。办公的地方、停车场，还有一些公共场所都会配上充电桩”。

林伯强还说，电动汽车是按照数量来补贴的，这造成电动汽车的产量很大，其实买的人并没有那么多。产能过剩就很难赚钱，不赚钱的话，很多企业的日子就很难过。如果政府哪一天停止补贴，很多电动汽车车企可能会破产。现在电动汽车厂家的数量太多，发展过程中可能会出现比较惨烈的淘汰。另外，如果消费者不愿意选择电动汽车或者很迟疑的话，也不利于电动汽车企业的发展。

#### 66.6%的受访者希望新能源汽车能解决充电难问题

“人们一直在等待电动汽车充电等方面创新。政府对传统汽车限号，电动汽车不限号；传统汽车摇号，电动汽车不摇号，给电动汽车补贴等都是促进电动汽车较好发展的措施。”林伯强对记者说。

周雅夫向记者介绍，我国科技部和地方政府做了大量资金投入，科研

人员付出了极大的辛苦和努力，取得了很大的成就。新能源车未来的发展前景将根据用户的使用需求，插电式和增程式混合电动汽车、纯电动汽车、燃料电池电动汽车、传统燃油汽车共同发展，这一过程将长期持续。

调查中，66.6%的受访者希望解决新能源汽车充电难的问题、63.8%的受访者希望完善基础设施、56.5%的受访者希望延长续航时间、51.3%的受访者希望延长使用寿命、31.6%的受访者希望继续给予新能源汽车购车补贴。

“续航里程、充电时间、购买成本、使用寿命、基础设施、服务体系和安全性等都是大家的顾虑，这些问题国内和国外都存在。”周雅夫说，国内新能源汽车在国际上总体水平是领先的，但核心技术特别是关键器件和部件明显落后，有些是空白。当下要解决的核心问题除了动力电池，就是这些关键器件和部件，例如：质子交换膜、催化剂、高功率高效驱动电机系统等。

“长期依靠政府补贴也是不行的。六七十万辆电动汽车，政府可以补贴，六七百万辆电动汽车，政府再补贴就很难了。”林伯强指出，政府现在的补贴方式是按个数来算，会使得车企比较注重数量而不注重质量，今后在补贴的设计上应该有一些改变。“比如政府给某个企业限定200万辆电动汽车的补贴，补贴用完后，企业必须凭着自己的本事在市场上竞争，这样企业就必须注重质量了”。

周雅夫认为，政府应做好产业引导、公共设施建设、共性科研投入，企业要加强技术开发、产品研发和商业运营，尤其要在核心技术、核心器件和部件上加大投入。

受访者中，一线城市的占33.7%、二线城市的占45.7%、三四线城市的占18.6%、城镇或乡村的占2.0%。

(据《中国青年报》)