

发展新能源车是推动经济社会可持续发展的重要引擎

到 2025 年,中国新能源汽车年销量将达到汽车市场需求总量的 20%,自主新能源汽车市场份额达到 80%以上。随着新能源汽车产业未来十年发展路线图的绘就,发展新能源车已成为推动经济社会可持续发展的重要引擎。

近年来,新能源汽车在家庭用车、公务用车和公交客车、出租车、物流用车等领域得以大力推广,推进新能源汽车产业的战略意义也愈发凸显。

首先,发展新能源汽车产业是环保的迫切要求。当前,城市空气污染严重,人民群众的身体健康受到了严重威胁,而传统燃油机动车排放的尾气,则正是造成城市大气污染的主要污染源;第二,发展新能源汽车可大幅度减少交通运输对石油能源的依赖性。目前,我国石油可采资源量仅为 130 亿吨~160 亿吨,而每年消耗的原油量为 2.6 亿吨左右,按此计算,我国的石油最多还能使用 80 年;第三,中国品牌汽车企业亟待“新能源车产业”的大力扶持。过去数百年,中国没有机会引领汽车工业,当前,新能源汽车不但已经吹响了“弯道超车”的号角,而且将重新定义汽车产业,中国汽车产业此次机会千载难逢。

2015 年上半年,仅国家部委就新出台了近 10 项新能源汽车鼓励支持政策,包括减免新能源车购置税、开放电动乘用车准入等。2015 年下半年,政策对新能源汽车产业的支持更是持续给力:9 月,李克强总理部署加快电动汽车充电基础设施和城市停车场建设;10 月,《国务院

办公厅关于加快电动汽车充电基础设施建设的指导意见》出台,国务院密集出台支持新能源汽车产业发展政策措施。

好风频借力,提速正当时。政策给力,各汽车企业亦积极踊跃投入到新能源产业的浪潮中,产销量急剧爆发。据中汽协的最新数据显示,2015 年 9 月新能源汽车销售 28092 辆,同比增长 2.2 倍。其中,纯电动汽车销量达 19228 辆,同比增长近 3 倍。“中国新能源汽车已经进入高速发展时期,今年产量大致能达到 20 万辆左右,居世界第一,下一步还将呈现快速发展势头。”工信部副部长冯飞表示。

在各项政策的利好下,消费者也开始踊跃购买新能源汽车。从 2013 年至 2015 年 8 月,我国在示范城市推广新能源汽车 15.96 万辆,推广任务完成率达到 47%。

事实上,在新能源汽车享受免征购置税和国家补贴的两大利好政策下,各地方政府也出台了诸多鼓励政策,以推动新能源汽车的快速发展。

目前,北京、上海、武汉、西安、广州、江苏等地都在限行政策执行期间对新能源汽车采取豁免;在上牌方面,深圳由于“可同时拥有普通小客车和新能源车”,成为政策最给力的城市。与此同时,上海、西安、天津、杭州等地则可以直接上牌。

除此之外,各地政府也在积极研究制定更进一步的政策,比如鼓励民营资本加入充电桩的运营。随着我国充电基础设施规模的不断扩大以及各车企在核心技术领域的深耕细作,新能源汽车必将加速步入快车道。

(人民)



动力电池短缺 成新能源汽车发展瓶颈

2015 年 9 月 29 日,国务院明确指出,各地不得对新能源汽车实行限行、限购,已实行的应当取消。随即,深圳市取消了新能源汽车限购,北京市也在 2015 年第五期新能源小客车指标申请中取消了摇号。此举虽然可以提升新能源汽车的保有量,但无疑让我国并不完备的充电基础设施和动力电池供应面临更大挑战。

事实上,北京是否彻底取消新能源汽车的限购还没有明确说法。这其中,既有车辆越来越多的压力,也有对充电基础设施并不完善的顾虑。

截至 2015 年 8 月,北京市建成各类充电桩 5000 个左右,同期北京市新能源汽车的累计推广量达到 17000 多辆。由此可得出,北京市的车桩比例高达 3.4:1,高于全国平均水平。同时,就目前已经建好的充电桩,依旧存在难以通用、故障率高等问题,从而导致新能源车车主充电难。

如果短期内新能源汽车保有量进一步增加,一旦后续保障跟不上,车桩比会继续攀升,新能源汽车的使用环境势必会呈现恶化趋势。

新能源汽车不限购,虽然表面上推动了车市的火爆氛围,但也存在更多国际新能源汽车进入国内市场后所带来的竞争问题。

从 2015 年 10 月 1 日起,特斯拉已经正式进入北京市新能源汽车摇号目录,同时获得该资格的还有宝马 i3 纯电动汽车。除国家地方补贴外,他们可以享受和其他目录里车型一样的待遇。全国乘用车

车市场信息联席会秘书长崔东树曾表示,由于国内新能源汽车产能有限,而特斯拉在中国存货尚足,因此本期免摇号政策,特斯拉将成最大受益者。

除此之外,我国电动汽车动力电池短缺已经成为行业共识。科技部部长万钢曾表示,动力电池短缺已经成为我国新能源汽车发展的掣肘之一,需要尽快解决。

目前,我国共有电池厂千余家,但新能源汽车动力电池的技术要求和性能指标都高于工业用电池和消费电子产品的电池,能够成规模生产动力电池的企业只有 10 家左右。

北汽新能源副总经理王可峰表示,今年两万辆的目标产能完全可以实现,但如果进一步放大产能,短时间内较难完成,主要是由于电池供应紧张造成的。

中国电池工业协会张昱博士曾表示,解决电池供不应求问题只能增大投入。然而,任何投资从开始到产出成品都有一个周期,短则一年,长则两三年。所以,不可回避的是我国电池供不应求的局面还将持续一段时间。

“不限购”固然是我国新能源汽车未来发展的必然趋势,但现在应该结合发展的实际情况循序渐进的释放,从以人为本的层面进行后续的保障,这才是新能源汽车发展的关键。否则,在选购容易消费难的情况下,不仅会让消费者怨声载道,还会对新能源汽车发展产生不小的牵制力。

(刘墨)

