



2016 北京车展上展示的未来汽车,无论是造型还是驱动上都极具未来感,这类新能源车展示了汽车行业未来发展的可能性。



# 新能源车理想仍然丰满 现实有点骨感

在刚刚结束的北京车展上,各大车企拿出自己最新的车型与科技一一展示,这既体现出整个车市的潮流变化。据了解,本届北京车展共展示新能源车 147 台,更专门开辟了新能源车展区,国内外汽车品牌的新能源产品集中展出。然而,从今年第一季度至今的销量来看,新能源车的销量却意外地出现了“过山车”现象。与各大车企的远大目标相比,新能源车能否真正撑得起他们的“豪言壮语”?也许现实离理想还有很长一段距离。

2016 北京车展落下了帷幕,本届车展可以说是为接下来一至两年的车市走势做出了预期。对北京车展进行细致梳理可以发现,SUV 仍将大热,而新能源车将会成为企业发力的重点。

## 车展上仍是主角之一

从此次北京车展专门为新能源车设展区就知道,新能源车在重视程度上已经比以往有了很大的提高,不少车企还把新能源车摆在了醒目的位置上。作为一个发布新车的重要车展,各大车企都带来了各自的最新车型,其中不乏全球首发车型,而新能源车也成了主角之一。

记者在现场看到,上汽集中展现了其新能源汽车产品,如号称“中国首款新能源中高级轿车”——荣威 E950(插电式混合动力)、“最高效的新能源汽车”——荣威 E550(插电式混合动力)等。在上汽展台上,为了展示其新能源电池技术,干脆在展台摆放了上汽安悦充电桩和一个浸泡在鱼池中的新能源车用电池,以展示其不漏电的性能。广汽传祺则亮出纯电动版 SUV 车型——GS4 EV。北汽集团也正在打造新能源车体系,其亮出了全系列新能源汽车产品——续航能力超 400 公里的纯电动车、首

款纯电动 SUV、纯电动中大型车 D80EV 等。

不仅仅只是把新能源车及技术亮出来,与只停留于展示与研发相比,各个车企已经对新能源车有了宏伟的规划。广汽集团制定了“153”新能源发展战略,2016 年将重点推出 GA3S PHEV(插电式混合动力轿车)、GS4 EV(纯电动车)和 GS4 PHEV(插电式混合动力 SUV)三款新能源车型。广汽集团总经理曾庆洪表示,广汽自主品牌“广汽传祺”将打造“3e”体系,提速电动化战略,争当新能源汽车行业引领者。据悉,广汽传祺的目标是,到 2020 年,新能源汽车的产销量将达 10 万至 20 万辆。东风汽车也展示了新能源车,更是此次车展上东风自主的核心,预示着其乘用车与商用车都将向新能源车进发。上汽自主品牌方面,预计将来其全系列轿车和 SUV 都将逐步配备插电强混技术。可以说,几乎所有的车企都已经亮出了其新能源车方面的储备车型与计划,新能源车对于大部分车企来说,已经从口头落实到了行动上。

## 销量:繁荣背后有隐忧

与一众车企如火如荼的行动相比,新能源车的销量或许更能说明问题。首先可以明确的是,新能源车正走在一个上升的通道中。根据中汽协数据显示,2015 年我国新能源汽车销量 331092 辆,同比增长 3.4 倍。其中,纯电动汽车销量为 24782 辆,同比增长 4.5 倍;乘用车市场,纯电动车销量为 146719 辆,同比增长 3 倍;插电式混合动力汽车销量 60663 辆,同比增长 2.5 倍。同时,我国新能源汽车销量首次超越美国,成为全球第一大新能源汽车市场。

从上述数据可以看出,新能源车从去年开始销量已经在爆发,其中纯电动车的增长速度稍高。然而,新能源车的突然繁荣很大程度上与国家的鼓励与补贴政策有关,而这

更引发了不少车企骗补的行为,这也正促使新能源车销量以不合常理的速度增长。随着工信部等四部委对车企骗补行为的调查深入,新能源车销量很“巧合”地跟着下降。有业内分析,去年的增长很大程度上来自于政策的鼓励与压力,各地为了完成推广考核任务及获取补贴,在去年第四季忽然加大采购新能源汽车的数量,车企新能源汽车的产量急剧上升。工信部的数据指出,2015 年第四季度,全国新能源车累计生产 222800 辆,这比前年一年的新能源车产量还要多。

而到了今年 1 月份之后,根据工信部的数据,1 月份产量 1.61 万辆,同比增长 144%,但是环比下降幅度达到 84%,不少媒体将之称为“过山车”现象。随之到了 2 月份,由于又有传统春节的关系,新能源车销量下降的趋势仍在继续,直到今年 3 月份,新能源车的销量才开始止跌回升。据中汽协统计,3 月新能源汽车生产 25246 辆,销售 22936 辆,同比分别增长 54.8%和 46%。2016 年 1~3 月新能源汽车生产 62663 辆,销售 58125 辆,比上年同期分别增长 1.1 倍和 1.0 倍。

不可否认,新能源车的销量仍然处于增长的态势,而且长期向好。但这样的增速能维持多久,会不会出现“过山车”的现象不好说。目前工信部等部门的骗补调查还没有正式公布结果,但可以肯定的是,去年的新能源车销量有着一定的水分。此外,新能源车的利好正在减少,目前国家已经明确对新能源车的补贴执行退坡机制,从 2016 年到 2020 年,除燃料电池汽车外,其他车型补贴标准将持续退坡。在现金补贴的退坡之后,人们购买新能源车的热情能否维持很难说。

## 现实:仍不具普遍适用性

从目前国家发布的新能源车目标准入

门槛来看,新能源车接受补贴的范围是纯电动乘用车、插电式混合动力(含增程式)乘用车、燃料电池汽车等。然而,这些车型在实际使用当中无论是续航里程、购车成本还是使用习惯等,都仍然使大多数人难以选择。

首先,目前市场上纯电动车的续航里程普遍都是 165 公里到 200 多公里之间,尽管车企们想尽力说服人们这样的续航里程已经足够平日的使用,但仍然难以治愈大部分人对纯电动车的“里程焦虑症”;再加上电池寿命、产品性能等技术还未进入完全成熟期,这些也往往是制约消费者选择的最大因素。另一方面,社会充电桩的普遍不完善,也一直没有得到足够的普及,这也制约着新能源车的进一步发展。有车无桩,成为许多购买新能源车车主的共同尴尬。

从目前的现实情况来看,一些车主购买新能源车是为了其环保与经济性而考虑,也有很大一部分车主是为了解决城市限购汽车的问题。如上海、深圳等地,为了解决难以摇号获得购车指标的问题,转而购买插电式混合动力车型,既可以解决获得购车指标的困难,又可以当成普通燃油汽车来开。但这样的现实情况却与国家鼓励使用新能源车的初衷背道而驰。此外,新能源车也面临着许多现实因素的限制,如在一定程度上面临着地方保护主义的限制。一些限购城市的人们有着更高的购买热情,但一些三四线城市并没有太多的地方补贴支持,人们考虑购买新能源车的愿望并不高。

现如今,不少车企都提出了颇高的新能源车销量目标,推出的新车越来越多。新能源车仍然只是整个乘用车市场很小的一部分,在实用性 with 充电桩等社会配套还没有跟上的时候,究竟能否一路向上?现实也许并没有那么理想。

(羊晚)