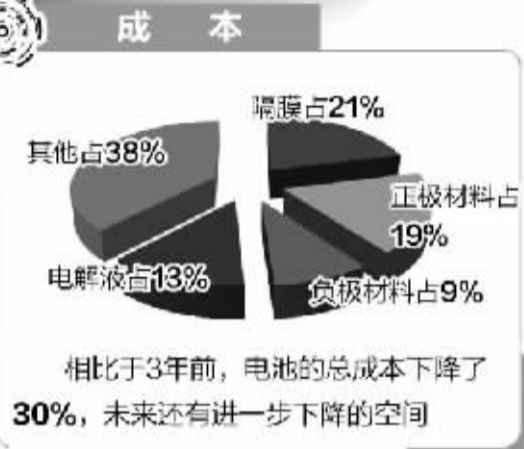


新能源汽车：电池给力才能跑得远



在刚刚过去的2013年，中国新能源汽车依旧在政策的支持下坚定前行，但政策热、市场冷的格局仍未得到根本改变。究其原因，电池“不给力”是其中一个重要原因。

日前，国内7家整车生产企业联合北京有色金属研究总院、天津力神电池股份公司共同发起设立汽车动力电池研究机构，共同向电池核心技术破冰目标发起冲击。业内人士认为，电池核心技术如能如愿破冰，新能源汽车将真正迎来市场机会——



汽车业合力破冰关键技术 国嘉汽车动力电池研究院完成成立

有电池续航里程达到300公里以上，新能源汽车才能真正实现商业化推广

日前，一汽、东风、上汽、长安、北汽、广汽、华晨等7家整车生产企业及北京有色金属研究总院、天津力神电池股份公司在京共同发起设立国嘉汽车动力电池研究院。业内人士评价认为，该研究院的设立是汽车业合力推进新能源汽车核心技术破冰的一次重要尝试。

据了解，国嘉汽车动力电池研究院将主要集中于锂离子动力电池的研究，同时开展燃料电池、镍氢电池等其他类别动力电池的科研。除了各大车企之外，发起方之一的天津力神是中国锂电的代表品牌，市场份额居全球前五名。

据中国汽车协会秘书长董扬介绍，该机构将面向全球招聘人才，通过转让研究成果获得收入，以市场化的运作方式提高运作效率及成果转化效率，愿景是建立世界级动力电池技术研究机构。

近年来，新能源汽车的开发与应用受到各汽车强国的重视。

日本为攻克新能源汽车电池方面的关键性技术，建立了开发高性能电动汽车动力蓄电池的最大新能源汽车产业联盟，共同实施“革新型蓄电池尖端科学基础研究专项”新项目。该联盟包括丰田、日产等汽车企业，三洋电机等电机、电池生产企业以及京都大学等著名学府及研究机构，共22家成员单位。日本政府计划在2020年前，将日本电动车一次充电的续航里程增加3倍以上。

美国是目前全球最大的电动汽车市场，2012年美国启动电动汽车国家创新计划《EV Everywhere》，通过提高对高性能锂离子电池材料、插电式车辆技术、轻量化技术等关键技术的支持。据美国能源部调查，美国电动汽车电池成本急剧下降，从2008年的1000美元/千瓦时，下降到2012年的485美元/千瓦时，预计到2020年，美国研究人员将使电动汽车电池成本下降到200美元/千瓦时以下。

德国联邦政府于2010年5月正式启动名为德国“国家电动汽车计划”项目，电动车的研发被视为“国家电动汽车计划”的一个中心环节。2010年德国政府推出的第二个经济刺激计划中就包括用于资助锂电池生产技术研发的4500多万欧元专项拨款。（本报记者 郭存举整理）

续航里程

有电池续航里程达到300公里以上，新能源汽车才能真正实现商业化推广



电池“瓶颈”卡在哪儿

本报记者 刘瑾

在我国，电池原材料的研究已经走过了10年的探索之路，动力电池技术在可靠性、安全性等方面均有较大的提升。尤其是江苏天能集团研发的铅碳“超级电池”成功试用，天津大学研制出大容量高效安全电池都是具有代表性的成果。但不得不承认的是，这些探索仍然难以改变整个产业现状。

“目前，国内企业在电控、电池、电机方面，在满足新能源汽车大规模商用方面还有很大差距。”工业和信息化部电子信息司副司长赵波认为，特别是现有的电池技术的可靠性、稳定性不足，产品的能量密度不高，循环寿命不长等因素都影响了新能源汽车的发展。

中国电池工业协会秘书长王敬忠也表示，在现阶段水平下，对于新材料的探索和对管理系统的优化应该并行进行，但重点应该放在对新材料的探索上。“目前，我国技术研发的势头很好，具有商用价值的成果不断涌现，研究水平与国际先进水平基本持平。按照这样的研发速度，2020年之前解决电池问题的可能性很高。”王敬忠乐观地表示。

但另一方面，也有专业机构测算表明，只有电池续航里程达到300公里以上，新能源汽车才能真正实现商业化推广。因此，市面上普遍采用的电池离实现商业化的要求仍有不小的距离。

在我国，电池原材料的研究已经走过了10年的探索之路，动力电池技术在可靠性、安全性等方面均有较大的提升。尤其是江苏天能集团研发的铅碳“超级电池”成功试用，天津大学研制出大容量高效安全电池都是具有代表性的成果。但不得不承认的是，这些探索仍然难以改变整个产业现状。

“目前，国内企业在电控、电池、电机方面，在满足新能源汽车大规模商用方面还有很大差距。”工业和信息化部电子信息司副司长赵波认为，特别是现有的电池技术的可靠性、稳定性不足，产品的能量密度不高，循环寿命不长等因素都影响了新能源汽车的发展。

中国电池工业协会秘书长王敬忠也表示，在现阶段水平下，对于新材料的探索和对管理系统的优化应该并行进行，但重点应该放在对新材料的探索上。“目前，我国技术研发的势头很好，具有商用价值的成果不断涌现，研究水平与国际先进水平基本持平。按照这样的研发速度，2020年之前解决电池问题的可能性很高。”王敬忠乐观地表示。

但另一方面，也有专业机构测算表明，只有电池续航里程达到300公里以上，新能源汽车才能真正实现商业化推广。因此，市面上普遍采用的电池离实现商业化的要求仍有不小的距离。

源小客车摇号申请达到1960个，有39家单位申请1305个，个人申请655个。其中，个人申请中超过80%是因为长久摇号没摇上，这才转而申请新能源小客车。

记者采访了多位消费者发现，除了对续航里程的担心之外，还有不少消费者在过高的价位面前望而却步。而实际上，在新能源汽车的成本中，电池占据了相当大的比重。目前，电池价格问题已经引起了业内的普遍关注，业内普遍认为，电池价格过高导致的新能源汽车价格困境已经成为市场推广的一大“拦路虎”。

事实上，经过10年的发展，我国新能源汽车电池的价格已经呈现出明显的下降。合肥国轩高科动力能源股份公司是一家拥有核心技术知识产权，专业从事新型锂离子动力电池及其材料研发、生产和经营的企业。总经理方建华告诉记者，经过这些年的发展，电池的各个零部件都实现了国产化，零部件的成本有了非常大的下降。在电池成本中隔膜占21%，正极材料占19%，负极材料占9%，电解液占13%。相比于3年前，现在电池的总成本已经下降了30%，未来还有进一步下降的空间。

中国汽车工程学会技术部部长侯福深表示，目前，已经有很多跨国车企在电池成本控制上取得了成果，美国已经能做到大约3元每千瓦时。未来，这些新技术的商用将极大带动全球范围内电池价格的降低，国内也不会例外。

1 续航里程不足

电池决定新能源汽车能够跑多远。近年来，新能源汽车产业伴随着各项政策利好的频繁出台获得了极大发展，但由于受到电池的限制，发展瓶颈一直未能解决。消费者普遍担心汽车续航里程不足，购买意愿不高，企业的生产意愿也随之下降。新能源汽车也由此陷入了市场推广难的恶性循环。

有专业机构在多个城市的调查发现，多数消费者每天驾驶汽车的里程在50公里以下，目前市面上主打的新能源汽车的续航里程能够满足大多数消费者的日常需求。国内某知名车企负责人也公开表示过，按照日常使用情况，根本无需过于担心续航问题。

但另一方面，也有专业机构测算表明，只有电池续航里程达到300公里以上，新能源汽车才能真正实现商业化推广。因此，市面上普遍采用的电池离实现商业化的要求仍有不小的距离。

2 价格居高不下

新能源汽车环保而又经济，然而在实际推广情况来看并不乐观。

据北京市新能源汽车发展促进中心副主任陈贵如透露，截至目前，北京新能

搞新能源汽车要“耐得住寂寞”

董娜



2014年刚刚起步，新能源汽车市场便不断有各种信息传来。报道称，美国电动车制造商特斯拉可能将被收购。过去的两年时间中，特斯拉成为美国电动车市场的新星。不过，在2013年10月份至11月份的短短1个多月时间内，特斯拉旗下主力车型Model S三次因遭遇意外事故而起火，引发了业界对于其电动车安全性的质疑。

目光转向国内，北京市新能源汽车摇号遇冷的消息，也再度让业界看到市场终端消费者的担忧——价格居高难下，安全性令人担忧。而问题的关键点，也再度指向新能源汽车的电池顽疾——如何有效提升安全性和降低成本。

汽车产业化进程的影响日益显现。安全性成为整车企业、电池供应商首要关注的问题。尽管目前不同品牌的车型产品，选用了包括18650钴酸锂电池、锰酸锂电池、磷酸铁锂电池在内的多种类型电池，但对于安全性的追求却是一致的。

和提高安全性同等重要的，是提升电池的能量密度，从而减轻重量，降低成本。未来，AESC公司第三代电池已经明确能量密度必须达到每公斤180瓦时的要求，第四代电池每公斤能量密度必须在200瓦时以上，价格在2017年必须控制在每千瓦时价格在200美元以内。

事实上，我国政府对于新能源汽车电池的要求也十分明确。去年7月发布的节能与新能源汽车产业发展规划提出，到2015年，动力电池模块比能量达到150瓦时/公斤以上，成本降至2元/瓦时以下，循环使用寿命稳定达到2000次或10年以上；到2020年，动力电池模块比能量达到300瓦时/公斤以上，成本降至1.5元/瓦时以下。这其实和国际先进电

企业的目标非常一致，对于我国动力电池企业的要求也相当之高。

目前我国动力电池生产企业超过100家，总投资超过100亿元，总产能接近200亿瓦时。但是要看到，随着近年来新能源汽车发展热潮的兴起，使得动力电池等关键零部件成为社会资本追逐的热点，而由于行业发展基础薄弱，人才资源有限，车用动力电池在性能成本等方面还不能满足新能源汽车发展的需要。目前国内车用动力电池产业处于盲目扩张、无序发展状态。因此，我们更需要脚踏实地，找准方向，针对动力电池产业发展的薄弱环节和关键环节攻坚，比如安全问题，制定出科学合理的车用动力电池准入管理规范，引导规范车用动力电池和电动汽车产业的发展。

冷眼看来，新能源汽车真正实现产业化前夜，一闪而过的流星不在少数，而真正照亮前程的，却是那些自始至终追随这个市场，耐得住寂寞和考验，专注做自己的“恒星”们。

热点直击

比特币价格回暖并非价值体现

本报记者 李景

淘宝网宣布自1月14日起禁售以比特币为代表的虚拟货币以及比特币挖矿机；德国央行继中国、印度、法国之后，警告比特币存在投机风险……在多项利空消息的打击下，比特币价格曾应声而落，但没过几天价格又出现反弹。

价格反弹有悬念

从表面看，淘宝禁售对比特币价格没有带来多大威胁，但禁令中特意强调禁售比特币挖矿机，将对挖矿机相关交易造成一定影响。

比特币的获取方法有两种：一种是通过买卖交易，另一种是利用电脑挖矿机的运算能力进行挖掘，这种挖矿机的价格从几千元到几十万元不等。淘宝的禁售让售卖挖矿机的淘宝店主另辟蹊径。但可以预见的是，日后各种独立挖矿机的销售商城将存在极大的交易风险。有支付宝作为交易保证的时候况且存在大量的诈骗事件，独立销售的安全性更得不到保证，投资人很可能会血本无归。

自媒体“洋洋访谈”创始人、致力于比特币监测和维权的金洋洋认为，日后的挖矿生意很可能给投资者准备了一个“大坑”。同时，挖矿的销售障碍也可能间接地影响比特币的上涨，“挖矿的人越多，开采难度就会越大，开采成本就会越高，而这时比特币本身就会越值钱。但挖矿销售受阻以后，投入运营的挖矿总量增速放缓，很可能拖价格的后腿。”

交易平台风险大

2013年，比特币交易平台的数量如雨后春笋般增长，但同业间的竞争、政策的挤压、运维成本的提高，让交易平台的日子不好过。

面对残酷的竞争，交易平台卷钱“跑路”、不能提现的丑闻频现。中国最大交易平台比特币中国创始人杨林科坦言，“这个行业里，一半以上的交易平台会在一年内关掉或者卷钱跑路。2013年新出现的交易平台，很可能在2014年下半年跑路。”比特币中国CEO鲍比·李认为，“大部分平台都面临3大问题，第一，公司规模做不大，缺少资金支持，资金链发生问题，又没有专业的管理和运营。第二，很有可能存在一批不负责任的经营者，只是利用比特币交易平台进行诈骗。第三，利空政策可能导致玩家提现困难，但平台现金流不足无法及时弥补。”

而除了平台赢利受影响，手续费全免还有其他隐患。交易平台比特币儿的负责人韩林认为，“很可能有些交易平台会利用免手续费的方式吸引资金，然后挪用玩家的资金进行金融活动，前台表面上是免手续费，后台资金隐藏的风险更大。”而OKcoin的投资人麦刚更直接指出，“比特币价格的巨大波动，很大一部分原因就是在全免手续费的前提下，大户拉盘没有成本。如果有手续费，保持一定的交易成本，将会保护广大中小投资者的利益。”

长期价值不看好

比特币在一系列利空消息之后，为何又在短时间内企稳回升呢？比特币对冲基金创始人瑞宏斌认为，一方面比特币受到全世界的消息面影响，中国的措施并不能完全决定价格的走势；另一方面是因为消费者的投资渠道相对单一，不少资金在去年12月初低位进场抄底。“不少投资者相信比特币是一种优质的投资品，暴富理念驱动着大量的资金进场。”

中国社会科学院金融研究所公司金融研究室主任张跃文认为，“孤立的价格信息，无法准确评价比特币面临的价格风险。就像股票市场一样，我们需要更为全面的评价指标去评价。遗憾的是比特币市场不透明，交易和清算的风险比以前还要突出。以前没有央行的表态，投资者觉得比特币的合法性被认同，交易风险或许会获得政府的担保和救济，但现在看来不存在这种可能性了。越来越多的机构不支持比特币作为交易单位继续存在，只能说明它的风险在继续加大。”

退一步讲，不把比特币当做货币，即使当做投资品来审视，按照投资品市场的监管要求，也需要信息披露，比如价格的形成、未来的价格波动等，而比特币却没有人能界定它的价值，或者判断价格走势。所以张跃文认为比特币投资并非理性投资。

“仅看频繁的价格波动，就能说明长期持有者并不多。没人有信心、有能力评估比特币的长期价值，大家只是在炒差价而已。价格即使有所回暖，也不能简单地将其视作内在价值的体现，二者没有本质联系。”张跃文说。



食用农产品价格止涨回落



1月21日，消费者在河北邢台一家超市内选购蔬菜。据商务部当日发布的监测数据显示，1月13日至19日，全国36个大中城市食用农产品市场价格止涨回落。其中，18种蔬菜平均批发价格比前一周下降1.4%。

新华社记者 朱旭东摄