国外新能源汽车：

市场增势强劲 充电难题待解

国际

在绿色环保理念深入人心的今天，新能源汽车产业发展愈加得到世界各国重视。各国纷纷出台有关政策，推动相关产业发展，呈现一派蓬勃景象。与此同时，产业发展中一些问题也逐渐凸显，亟待解决

美国：电动汽车销量持续增长

本报驻纽约记者 张 伟

美国的新能源汽车被统称为可替代燃料汽车。1993年至2013年，美国通用、福特、克莱斯勒3大集团及其子公司的可替代燃料汽车数量占销售总量的66%左右。2013年的数据显示，由于乙醇混合燃料（E85）汽车因其核心技术相对比较便宜，占据较大市场份额。不过，市场分析人士认为，从设计理念与性能上看，特斯拉所代表的纯电动汽车将是未来汽车市场的发展方向。

今年前6个月，美国的电动汽车销量继续稳步增长，达到54000辆，与去年上半年的41000辆相比，增幅达31.7%。进入下半年，市场分析人士预计，电动汽车销量继续保持快速增长态势，业内统计数据显示，7月份的销量达到11893辆，比上一月份增长43%。自2010年开始数据统计以来，美国的电动汽车销售量已经占到了全球总销量的大约45%，截至今年6月，美国已累计销售约22.7万辆电动汽车，增长速度迅猛。

今年上半年，美国电动汽车市场发展态势令人关注：一是日系电动汽车销量领先，尼桑聆风（Leaf）售出12700辆居首取代雪佛兰沃蓝达（Volt），丰田普锐斯（Prius）售出9300辆位居老二；二是特斯拉销量从去年上半年的10050辆降至今年同期的7400辆；三是德系车宝马、奔驰的电动汽车开始强势突入美国市场。

市场分析人士认为，日系车在美国市场销量上升的主要原因，一是大幅下调售价，聆风2012年的起步价为35200美元，2013年大幅下调至28800美元后销量迅速上升，2014年起步价为28980美元，仍然控制在30000美元之下。二是充分利用了美国政府与企业的补贴政策，购买新能源汽车可获得政府7500美元退税补贴，在销售电动汽车的州，许多美国大企业设有免费充电站。

值得注意的是，风靡美国市场的电动车品牌特斯拉上半年在美销量下滑。不过，一些市场分析人士认为，特斯拉在美国市场销量下滑的主要原因，一是产量上不去，处于供不应求状态；二是该公司将生产与市场拓展方向转向中国和右舵车市场。但与中档车价位、低档车性能的日系新能源汽车相比，从设计理念和性能上看，具有高档跑车性能与外观的特斯拉仍代表着新能源汽车未来的发展方向。

目前，特斯拉电动汽车售价已经从问世时的10多万美元降至69900美元（S型），交付时间已经缩短至3个月左右。购买新能源汽车可获7500美元联邦税减免，在犹他、佐治亚、马萨诸塞、加利福尼亚和科罗拉多等州，还可额外获得605美元至6000美元不等的州税减免。特斯拉首席执行官埃伦·穆斯克日前表示，产量提高之后，价格可望降至奔驰C系列的水平，也就是35000美元左右。

美国可替代燃料数据中心的统计数据显示，截至2013财政年度（9月30日），美国共有27159个新能源充电（气）站，其中充电站19410个，位居榜首。充电站数量近年来的快速增长，成为电动汽车发展前景的最好注脚。

特斯拉公司在纽约市的销售展厅位于曼哈顿充满创意与活力的切尔西区，图为对外展示的特斯拉S型纯电动汽车和快速充电器。 本报驻纽约记者 张伟摄

韩国：充电不便成电动车普及绊脚石

本报驻首尔记者 杨 明

柏林市街头充电桩旁停放的私人电动汽车。 本报驻柏林记者 王志远摄

韩国企业设计的多款电动汽车充电设备。 本报驻首尔记者 杨明摄

韩国一些租车企业选择纯电动车型为客户提供服务。 本报驻首尔记者 杨明摄

2009年，韩国政府就制定了“电动车产业刺激方案”，但经过5年的发展，韩国电动车仍然“停滞不前”。当前，充电不便等问题严重抑制了消费者的购买意愿，成为行业发展的绊脚石。目前，韩国政府正针对这一问题积极寻找破解良方。

刺激方案成果喜忧参半

韩国政府于2009年提出电动车产业发展3大目标：2011年建成电动车量产生产线；2015年在世界电动车市场占有率达到10%；2020年国内电动车普及率占小型车10%。为此，韩国政府加大对车载电池等核心技术的开发支持，并将提高电动车配件竞争力和优秀技术标准化作为短期课题。仅在2009年，韩国政府对电动车配件技术开发的支持资金就超过100亿韩元（约合5900万元人民币），另外，政府还就允许低速电动车上路行驶和对原内燃机动车进行电动化改造进行了立法修订。

在政府扶持下，韩国车载电池产业取得了快速发展。据相关市场调查企业数据，LG化学在今年世界车载电池市场的占有率将达到29.3%，排名首位；而三星SDI的占有率将达18.4%，排名第三位。也就是说，韩国企业在世界车载电池市场三甲中将占有两席。但另一方面，韩国纯电动汽车产业的发展却不尽如人意。行业中曾经的代表企业CT&T虽然在2010年成功上市，但由于连年亏损，CT&T被迫于2012年退市。韩国传统汽车企业现代、起亚虽然也在不断推出纯电动车型，但在世界市场竞争力不强，占有率非常低；而韩国国内电动车市场规模非常小，年销售量从未超过1000辆。

用车实惠难敌充电不便

对于个人购买纯电动汽车，韩国环境部最高补贴额为每辆1500万韩元，加上地方政府的相关补贴，车辆购置时每辆最高补贴可达2400万韩元，这基本抵消了电动车相对一般汽车的价差。另外，一些车型可以免缴消费税和所得税等税款，最高达420万韩元，购车后在使用政府经营的停车场时，还可以享受停车费优惠。与一般汽车比较，纯电动车在日常使用上的费用负担也相当低，平均每月仅需6万韩元左右（以每月行驶1230公里计算）。

不过，在实际操作中依然存在问题。韩国政府针对纯电动汽车的购车补贴是有名额限制的，每年为1000人，因此，申购者过多时会进行摇号。尽管如此，超过一半以上的中签者最后都会选择弃购，根本原因就在于充电难给日常使用带来的不便。

消费者在购车时，厂家都会随车赠送一台慢速充电器，充满电的时间一般需要3至8小时，很多情况下无法满足车主着急用车的需要。因此，充电时间在15至30分钟的快速充电设施的数量，对纯电动汽车的普及率有直接影响。但是，根据韩国环境部的数据，目前韩国仅有快速充电设施177个，离随时保障电动车充电相差甚远。而且，除公路充电站之外，其余快慢速充电站多集中在政府、公共机构和大型超市，随之又产生了充电位利用率不高、使用不方便、建设困难等问题。

双管齐下缓解充电难题

针对上述问题，韩国政府已着手从建设硬件和完善制度两方面来缓解充电设施的不足，为纯电动汽车的普及扫清障碍。首先，韩国政府计划到2017年将快速充电站由现有的177个增加到620个以上，包括首尔、首都圈外围地区的大型超市、高速路休息站、公营停车场等地，将成为新建充电设施的重点区域，而且其中要适度增加地上充电车位的比重。韩国最大的连锁超市易买得已宣布，明年上半年之前，在全国100个卖场设置充电站；而最早引入充电设备的商家Home Plus则表示，会对原有设备升级改造，并在10余处卖场新建充电设施。

其次，韩国政府决定从明年起结束快速充电站的免费使用，对政府原有的快速充电设施引入民间经营，以培育新的服务市场，保证充电设施的充分利用。同时，政府将制定相关法规，防止对充电车位的长时间恶意占用。另外，韩国政府正在商讨对支持扩建充电位的住宅区居民实施一定程度的税收优惠，以利从根本上改变目前住宅区充电设备严重匮乏的局面。

视角

法国新能源汽车普及依靠两大助力

□ 陈 博

纵观法国的新能源汽车普及发展之路，政府的鼓励政策与汽车工业的雄厚底蕴，无疑成为起决定性作用的两大因素。

自确定汽车工业为发展新能源路径的重要突破口之后，法国出台了多项积极引导政策，扶持新能源汽车领域的发展。法国素以税费种类繁多而著称，但仅在2008年至2012年的短短4年时间里，法国政府便累计投入了23亿欧元的购车优惠税费补贴金额。同时，历届法国政府针对新能源汽车的补贴扶持政策，并没有简单地采取“一刀切”方式。

首先，法国政府支持政府公务部门率先垂范批量购买新能源汽车，法国国家公共采购中心（UGAP）公布的信息显示，2011年10月至2015年10月期间，政府计划集中购买2万辆低碳新能源汽车，以达到在环保与经济利益上的“双平衡”。其次，灵活的弹性优惠引导政策亦是法国推进新能源汽车普及的一大亮点。自2008年时任总统萨科齐正式宣布法国“进入新能源汽车时代”起，法国消费者在更换新能源汽车时可享受到2000至5000欧元不等的环保补贴。2012年，环保补贴执行方案作了进一步细化并更具有导向性，补贴金额上升到了4000至7000欧元不等，同时向高碳排量汽车启动征收保险附加费。第三，鉴于新能源汽车尤其是电动汽车存在“充电难”问题，法国政府已宣布2015年之前将在本土普及近100万个汽车充电点。根据巴黎市政厅公布的信息，今年巴黎地区及法兰西岛范围内还将增加1000个充电桩。由于政府支持，充电价格也极为优惠：平均每充电1小时只需花费1欧元。最后，为了将新能源汽车打造成一张新的“法国名片”，法国政府简化了外籍人士租赁新能源汽车的审批手续。目前，欧盟境内的游客仅需提供本人驾照，便可办理汽车租赁业务，实现了“车轮上的绿色旅游”。

除了“软件”到位之外，“硬件”水平也是不容忽视的因素。新能源汽车科技含量高，涉及的高新技术产业链长，对综合工业制造设计的要求也具备一定特殊性。目前，法国本土产的新能源汽车在电池及汽车—充电站通信系统等技术领域已经被市场广泛看好。据了解，标致雪铁龙公司及雷诺公司已经基本掌握并即将应用锂离子动力电池技术，这种技术较之于早先电动车广泛采用的铅酸或镍镉蓄电池技术具备更多优势，在使用寿命、充电速度、重量体积等方面均取得了长足进步。此外，法国电力公司与雷诺公司也已在新能源汽车智能通信系统领域进行了有效合作。

市场观察人士认为，将于今年10月在法国举行的巴黎车展，是法国向世界展示其新能源汽车构想与战略的一个绝佳平台，一向注重标榜本国汽车工业独特性的法国必将在本届车展上充分诠释新能源汽车与时尚的结合。据悉，法、德等国的汽车巨头已确定，将会在此次会展上推出新的新能源汽车概念与应用技术。

德国电动汽车 步子稳 后劲足

本报驻柏林记者 王志远

德国政府非常重视发展以电动汽车为代表的新能源汽车，以期在全球电动汽车技术及市场上占据领先优势。

2011年5月，德国联邦经济部与交通部联合发布了《德国联邦政府国家电动汽车发展规划》。该规划提出目标：至2020年，德国上路的电动及插电式混合动力汽车达100万辆；至2030年，至少达到600万辆；至2050年，电动交通网络覆盖德国城市区域。

为此，德国政府建立了“德国国家电动汽车平台”（以下简称“平台”）。该平台由来自政府、企业、工会、消费者团体及学术界的顶级专家组成，旨在加强各有关方面的沟通与协调，共同推动电动汽车行业的发展。为加强政策透明度和向民众宣传电动汽车，德国政府启动了“橱窗”工程。通过与德国各地方政府、中小企业、民间组织乃至民众的合作，组织开展大量的电动汽车及其技术的展示及推广活动，让更多的德国人了解并支持国家大力发展电动汽车的战略。

不过，目前德国电动汽车的市场占有量并不高，据统计，今年年初德国上路的电动汽车数量只有1.7万辆。距离2020年只有6年多时间，但显而易见，这一数字离德国政府的规划目标差得很远。对此，平台主席孔翰宁（Henning Kagermann）并不担心。他认为，电动汽车市场将会呈指数增长，而不是线性增长。过去3年时间，德国电动汽车占有量几乎翻番。而今年，德国汽车厂商将会推出16款电动汽车。因此，“随着这些新车型的上市，德国电动汽车占有量有望再翻一番”。

此外，欧洲层面在充电系统和插头标准统一问题上取得实质性进展，也是电动汽车制造商值得保持乐观的原因之一。此前，欧洲已经达成协议推广“联合充电系统”（Combined Charging System）。该系统能够兼容直流和交流充电方式。在该模式下，车主无需辨别直流和交流接口，就可以直接充电。另外，欧盟委员会还统一了欧洲电动汽车充电插头的规格，德国曼奈柯斯公司生产的“Type2”插头被作为欧洲标准采用。对于欧洲的汽车生产商和消费者来说，这意味着电动汽车插头不确定性的时代即将终结。

在保持乐观的同时，大力促进电动汽车发展的举措依然必不可少。首先，政府需加快“电动汽车法”的出台进程。其次，市场人士建议政府每年在科研领域投入5亿欧元，主要用于研发新型电池。第三，对于购买电动汽车的企业用户，在税费方面给予优惠政策，虽然这样一来国库将少收入1.3亿欧元，但能有效促进企业采购电动汽车。第四，建议联邦政府每年支出1亿欧元在公共场所安装充电桩。最后，联邦和各州政府机构应该作出表率，增加其公务车辆中电动汽车的比重。

本版编辑 连 俊