

买新能源汽车到底值不值

经济日报·中国经济网记者 王轶辰

“有读者反映,现在推行普通小汽车摇号的城市越来越多,中签率也越来越低,身边很多人只能选择购买新能源汽车。但多数人对新能源汽车缺乏足够的了解,在购车选择上仍然举棋不定。

读者反映的相关问题,归纳起来有如下几方面:电动汽车价格太贵,与传统燃油车相比购买成本高;电池续航里程太短,担心不能跑长途;电池寿命短,会不会几年后就不能用了;充电桩太少,充电太麻烦;动力电池不安全,害怕出现重大事故……

读者普遍希望政府进一步规范产业发展,健全并严格监督执行产业标准,对于不合格的厂商和产品要坚决禁止市场准入,同时推动基础设施建设,让车主用车更加放心便利。



消费者正在北京大栅栏电动汽车充电站充电。本报记者 王轶辰摄



临无法买到燃油汽车的境况。

消费者购车“心结”待解

尽管新能源汽车取得了快速发展,但目前更多是在政策倒逼下取得的效果,消费者对于新能源汽车的认可程度还有待提高。“我也知道新能源车更环保,但是目前让人担忧的地方很多。”虽然长时间摇不上车牌,深圳市民陈先生仍然下不了购买新能源汽车的决心。

“新能源汽车是低碳化出行的有效方式,但碰到的困难和问题显而易见,如充电难、购置成本高、续航里程焦虑等,这些都需要改善和解决。”深圳市沃特玛电池有限公司副总裁钟孟光坦言。

根据《2017中国汽车消费者调查报告》显示,人们不买电动车最主要的原因有充电桩不足、售价高等。此外,消费者还担心电动车的质量、安全性,对时间过长的充电过程也不满意。

北京华商三优副总工程师杜岩平表示,当前充电基础设施供需不平衡,发展也不均衡。以北京私人乘用车的家庭充电桩推广为例,北京2017年私人充电桩数量为3.7万个,仅有60%左右的用户安装了家用自用充电桩。“我们有接近一半的用户无法在自家充电,需要到社会的公共场所去充电。”

与此同时,公共设施投入量非常大,但设备利用率不均衡。华商三优数据显

示,有的区域单日日均充电量超过200千瓦时,有的仅有10千瓦时左右,存在局部充电场站过热、充电排队,部分地区充电设备无人问津、长期闲置的问题。从车主的角度看,现在的充电体验度也不高,很多电动车主遇到在公共充电桩无法充电,有车占停,车辆和充电桩不匹配等问题。

钟孟光说,没有车主愿意长时间等候充电桩空闲下来再给车充电,这就需要大力发展快充技术。同时,电池怕冷又怕热。冷了充放电衰减受到影响,热了电池箱里的热管理需要做好。一旦热平衡失控,又会产生安全问题,低温技术是动力电池需要突破的另一个重点。

很快还会有质的飞跃

虽然新能源汽车尚有很多不足之处,但就目前的发展情况看,已经可以满足消费者的日常使用需求,而且随着政策和企业不断发力,新能源汽车很快还会有一个质的飞跃。

目前,从基础设施建设情况看,我国已经建成具备一定规模、覆盖多领域、满足跨区域充电的基础设施网络。从网络规模看,电动汽车充电设施也已具备一定的服务能力,充电桩数量居世界首位,新能源汽车与充电桩的比例为7:1。

值得一提的是,2006年以来,国家电网建设充换电站5526座、充电桩4万余个,建成“六纵六横两环”高速公路快

充网络,覆盖16个省份121个城市。其中,高速公路快充站平均间距不超过50公里。也就是说,对于很多消费者担忧的电动汽车长途旅行问题,其实在很多区间内早已不存在。

与此同时,2017年新能源汽车产品也比2016年有明显改善。全国乘用车市场信息联席会秘书长崔东树说,我国前期生产的新能源汽车大都以微型、小型车为主,现在逐步向中型新能源汽车产品进军。目前,纯电动SUV投放量相对较大,占比也相对较高。双积分政策推动之下,主力厂家开始全面发展新能源车。这意味着消费者的购买选择也越来越多。

此外,未来消费者可选的新能源汽车将不仅局限于纯电动汽车。“燃料电池汽车、插电混动汽车、纯电动汽车都需要大力发展。”广汽新能源汽车有限公司总经理古惠南认为,2018年,400公里纯电动车的续航里程将成为市场主流,至于500公里、600公里的续航,只要消费者愿意花钱也是可以买到的。未来充电技术也会有发展,20分钟可充到80%是肯定能够实现的。

中国汽车工业咨询委员会主任安庆衡表示,新能源汽车作为汽车强国的必由之路,已经上升到国家战略。战略决定优势资源配置,我国汽车产业的中长期发展规划,是大力发展新能源汽车。今后,无论从哪个角度看,新能源汽车一定是百姓购买汽车的最佳选择。

市场认可是行业发展的关键

杨敏

续航里程相对较短,大多集中在100公里至300公里之间,仅能满足城市上下班通勤需求,又由于受到充电桩少、充电时间长等条件限制,纯电动汽车对于长距离出行适应性相对较差。

因此,加快新能源汽车发展,提升市场认可是关键。一是要倡导适度的市场竞争。良性的市场竞争有助于淘汰落后产能,激发新动能。政府在加强监管的同时,要适度放开新能源汽车的市场准入,让更多技术成熟、能满足市场需求且又能被消费者接纳的新能

源汽车进入市场,走进消费者视野。二是要优化配套设施建设。加快推进充电桩和故障快检快修等配套设施建设及配套服务发展,优化规划布局,加快推进配套设施在主要城市、主要线路、主要场所的全面覆盖。三是加快推进新旧动能转换。加大新能源汽车产业扶持,持续加大技术研发和基础投入,特别是在公共交通行业和公务用车等领域优先带头使用新能源汽车,逐步减少和淘汰汽油车,提升新能源汽车的市场占有率。

(作者单位:重庆市武隆区委办公室)

点评

纵观当下新能源汽车市场,大致可以分为燃料电池电动汽车(FCEV)、混合动力汽车、氢能动力汽车、纯电动汽车(BEV)、其他新能源汽车等5个大类。其中,混合动力汽车和纯电动汽车技术相对成熟,市场占有率较高,消费者易于接受。

对于普通消费者来说,购买混合动力车型价格相对昂贵,且由于缺少时间验证,消费者对于混动车型的电力系统电池寿命和电机故障普遍比较担心,也对日常保养和后期维护有许多疑虑。目前,普通纯电动汽车续

新能源汽车是汽车行业的“新来者”,产业还有诸多不成熟之处,除了需要政府规范发展外,新能源汽车未来的发展趋势如何?目前存在的一些问题该如何解决?

新能源汽车将成“必选题”

“很遗憾,该编码本次摇号未中签。”每逢双月26日,北京市民刘先生的手机上都会收到这样一条短信,经历了几年摇号不中的窘境,他已经在考虑放弃购买燃油汽车。

1个月前公布的北京2017年最后一期普通小客车指标摇号结果显示,中签率再度降至0.11%,相当于883人抢一个指标。就在大多数人依旧不肯放弃购买燃油车计划的同时,按照目前的“排队规则”,2018年的北京新能源指标已被提前“透支”。这意味着,有很大一部分等待轮候的申请者,需要到2019年才能拿到新能源车的指标。

不论消费者是否认可新能源汽车这一“后来者”,不可否认的是,在政策驱动下,新能源汽车的全面铺开已经是大势所趋,并已在市场上取得一席之地。中国汽车工业协会数据显示,2017年我国新能源汽车生产79.4万辆,同比增长53.8%,销售77.7万辆,同比增长53.3%。

“推广应用新能源汽车是保护环境、加快产业升级的重要举措。”工业和信息化部赛迪研究院总工程师乌宝贵说,我国是汽车生产和消费大国,也是全球最大的新能源汽车市场,新能源汽车产销量、保有量均超过全球50%,稳居新能源汽车产销第一位置。

世界主要汽车生产国都已经将发展新能源汽车作为国家战略,加快推进技术研发和产业化。各主要车企也纷纷公布了停售燃油车时间表,新能源汽车已成为国际汽车产业的发展方向,未来十年将迎来全球汽车产业转型升级的重要战略机遇期。迟早有一天,消费者将面

为新能源车提供更多便利

顾文革

新能源汽车是指采用非常规的车用燃料作为动力来源(或使用常规的车用燃料、采用新型车载动力装置),综合车辆动力控制和驱动方面的先进技术,生产制造的技术原理先进、具有新技术和新结构的汽车。纯电动汽车是新能源汽车的一种。在运行过程中可以做到零污染,完全不排放污染大气的有害气体。省钱节能有补贴是新能源汽车最大的优势。

当前,我国新能源汽车产业正处于从培育期迈向成长期的重要关口,动力电池核心技术仍未取得根本性突破,消费环境也有待完善,完全取消财政补贴非明智之举。但要有效杜绝类似骗补情况发生,除了对违规企业和个人加强追责和处罚外,当务之急就是要调整完善现行补贴制度,依法依规加强全方位监管新能源汽车补贴管理。可以借鉴家下乡管理经验和方法加强对新能源汽车补贴管理。为了截断骗补渠道,斩断骗补黑手,还需出台政策性补贴管理法规,同时加大对充电桩建设的补贴资金,建议对使用新能源汽车车主实行电价优惠。对于获得新能源汽车专用号牌,符合城市配送需求,从事邮政、快递、物流的纯电动专用车放宽通行限制,允许在非高峰时段进城,由公安交警部门负责制定操作细则。

(作者单位:新疆生产建设兵团第四师62团社政科)

发展新能源车有三重利好

肖初生

新能源汽车的好处毋庸置疑。节能减排,净化空气环境是中国未来的一个行业发展方向。目前,在相关产业政策鼓励下,发展新能源车更有三重利好。

对于生产新能源汽车的企业来说,如果生产厂家是经过认定的高新技术企业,即可享受企业所得税低税率优惠。如实际发生的研发费用,可在按规定据实扣除的基础上,按照本年度实际发生额的75%加计扣除。若企业年度获得的新能源汽车财政补助,符合不征税收入条件的还可以免缴企业所得税。

对于消费者来说,最大的利好是购买新能源车有财政补贴,购置《免征车辆购置税的新能源汽车车型目录》中列明的新能源汽车免征车辆购置税。

对于经营者来说,消费者购买新能源车财政补贴部分,可按销售价格扣减补贴后支付。如果消费者是企业单位,销售方可按销售价格开具增值税专用发票,供企业作进项税额抵扣凭证。种种利好,给经营者带来的必将是一个广阔的市场空间。

(作者单位:江西省遂川县国税局)

加快技术创新补齐短板

马国强

目前,新能源汽车作为一种新兴绿色产业已经开始崭露头角。与传统汽车相比,新能源汽车有绿色低碳、节能高效和舒适灵活等优点。然而,任何一种新事物的发展都不是一帆风顺的,总会遇到各种阻力。由于电动汽车自身的一些缺陷,减缓了它本应快速前进的步伐。这主要表现在电池技术上。受电池容量的限制,电动汽车续航里程较短,一般只有200公里左右。频繁充放电会使电池寿命缩短,更换电池是一笔不小的开销,配套设施也不完善。充电桩建设力度不够,车多桩少,充电桩维护人员紧缺造成电动汽车充电难。电池充电时间太长,即便是快速充电桩也需要充电1小时,这与传统汽车几分钟就能加满汽油相比,差距太大。如何通过技术创新补齐短板,成为电动汽车发展的关键。

发展电动汽车,国家政策是导向,技术创新是关键,建立完整的产业链是保障。电动汽车普及还有很长的路要走,不是一朝一夕的事情,但这一天离我们已不远。相信随着技术创新,必将推动新能源汽车走向高峰,人们也将进入一个电力驱动的绿色新时代。

(作者单位:山东爱普电气)

不可让国产新车带病上路

王宗征

发展新能源汽车产业,首先要注重产品质量,把追求产品高质量作为国产新能源汽车发展的生命线。让高质量、高性能、高安全系数、高实用性的国产新能源汽车上路运行,绝不能把国产新能源汽车作为实验品,甚至带病上路。

据了解,一家依靠国家产业扶持政策建设起来的新能源汽车制造企业,为了使其第一批产品赢得市场,在产品质量并不过关的情况下,以租赁的形式让消费者试用,结果车辆三天两头出故障,维修率很高,导致试驾者不放心。因此,国产新能源汽车在产品品质尚未过关的情况下,绝不能急于上路,必须确保产品质量。

鉴于国产新能源汽车提质增量已成必然趋势,建议有关部门和企业紧紧围绕新能源汽车提质增量这一目标,做好产品研发、技术创新、机制保障、配套服务、政策支持等方面的工作,优化国产新能源汽车产业发展环境,研发和制造高质量的新能源汽车,完善相关配套服务体系,健全和延伸产业链,吸引更多的消费者选购国产新能源汽车,让高质量国产新能源汽车的应用多起来。

(作者单位:天津市宝坻区新闻中心)

本版编辑 许跃芝 梁剑箫

《读者》投稿邮箱 jjrbduzhe@163.com

jjrbxbsh@163.com

让新能源汽车跑得更远

于泳

有限。毕竟,谁也不愿意驾驶一块“大电池”上路行驶。为此,众多企业转而研究如何提升电池的能量密度。1月17日,位于安徽的国轩高科宣布,已开发出新一代软包电芯,能量密度可达302wh/kg,计划2019年建设生产线。目前量产的高能量密度圆柱磷酸铁锂电芯,年内能够达到170wh/kg。如果按照现有的步骤演进,新能源汽车的续航里程未来还将有稳步提升。

需要特别提出的是,电池性能的提升离不开原料性领域的科技创新。从现有条件看,锂电池在相当长的一段时间内还是动力电池的最佳选择。从盐湖提锂到锂、钴、镍等关键元素的整体技术协同,可以说锂化工行业的发展水平已成为动力电池技术进步的关键节点。

在电池技术稳步提升的同时,汽车轻量化也成为众多车企关注的焦点。大众集团北美公司(VWGoA)日前正式加入了“面向未来轻量化创新中心”(LIFT)并成为银卡会员,目的是推动大众集团研究轻量化金属材料,为实现汽车轻量化做准备。事实上,从合金轮毂到碳纤维车身,汽车行业在轻量化领域的探索从未停步。这是因为轻量化材料对车辆至关重要,它不仅可以提升车辆的经济性,还能提升车辆的动力性能和续航能力。相比传统燃油车,新能源汽车在轻量化方面的需求更为迫切。相比之下,1吨重的新能源汽车和1.5吨的新能源车在续航方面的竞争优势显而易见。

与科学家们的技术攻关相比,在更

大范围内建设充电桩是缓解车主里程焦虑的最现实方法。截至2017年底,我国充电桩建设数量达到45万个,其中公共充电桩达21万个,公共充电桩总量同比增长51%。然而,这些充电设施的布局不够合理,利用率不足15%,可持续的商业发展模式尚未形成。不仅如此,在很多二三线城市充电桩的建设更为滞后,车主如果想选择新能源汽车只能通过“飞线”的方式才能充电。

车,说到底还是人们的出行工具,能跑多远,能不能顺利回家是影响消费者选择的最重要因素。无论是提升电池续航能力,还是大范围建设充电桩,都是为了让新能源车跑得更远。在这方面,无论是科学家还是政府都需要再加把劲。

读者观察

前不久,中国汽车工业协会公布了2017年我国新能源汽车产销数据。从近5年的数据看,消费者对新能源汽车的态度已经从不信任到观望最终转向了主动购买。这其中固然有政策推动的因素,更重要的是新能源汽车的电池技术、整车性能等都取得了长足进步。目前,市场主流产品的续航里程已经从100公里提升到了400公里,有些新能源汽车续航里程超过了500公里。可以说,里程焦虑的缓解对新能源车的推广起到了至关重要的作用。

提升电池性能,是增强新能源汽车续航里程最直接、最有效的路径。不过,在现有条件下,电池重量和体积在整车中占比已经达到了较高水平。电池组数量的增加对车辆整体性能的提升已非常