

汽车周刊

本报专版部主编 | 总第 629 期 | 2016 年 4 月 6 日 星期三 责任编辑:张云 视觉设计:竹建英 编辑邮箱:xmqc@xmwb.com.cn

在今年的“两会”上,新能源汽车仍是关注的焦点。而在此之前,李克强总理主持召开国务院常务会议确定进一步支持新能源汽车产业的措施,以结构优化推动绿色发展,今年我国新能源汽车产业再迎政策“蜜月期”。然而,面对这种红火,业内纷纷发声,对其背后的种种乱象以及深层次的矛盾和问题深表忧虑。

发展如火如荼

近年来,我国新能源汽车业势如破竹,发展速度已超出业内想象。2015年,汽车行业整体增速放缓,但新能源汽车却逆市飞涨,成为了推动我国汽车工业继续向前的中坚力量。透过“十二五”期间两组数据,更能看出新能源车的热度——2011年-2015年我国新能源车年销量分别为:8159辆、1.28万辆、1.76万辆、7.85万辆、33.11万辆。2011年-2015年工信部新能源车公告目录数量分别为:174款、272款、302款、613款、1857款。

热气腾腾的市场,让车企加快了新能源车投放的步伐。上汽集团宣布,到2020年,新能源车将增至逾40款,年销量突破60万辆,市场份额超过20%。吉利汽车的新能源车战略是:提前实现百公里5.0L燃油消耗限值目标,2020年新能源汽车销量占吉利整体销量90%以上。长安、奇瑞、广汽乘用车、北汽新能源……先后公布了“十三五”新能源

新能源汽车的“火”与“忧”

车发展目标,累计销量近200万辆。

跨国公司也没有袖手旁观。未来3—5年,大众汽车将在华推出约15款新能源车,市场占有率不低于当期乘用车市场占有率,换算成销量大致在30万—40万辆。而BAT、乐视等国内互联网巨头,时风等众多低速电动车企业,以及富士康、万向、蔚蓝、小鹏等行业外造车新军也行动起来,纷纷加入新能源汽车的研发和生产。

2016年,随着《乘用车燃料消耗限值》等法规的正式实施,企业将在“恩威并施”的多元政策之下将更多目光转向新能源市场,此举亦将成为推动新一年新能源汽车发展的动力。前2月,我国新能源汽车产销比上年同期均增长1.7倍,呈现出“高增长后的高位调整”特征。

三大问题凸显

尽管新能源汽车看似已冲破层层壁垒,但并不意味着这就是健康而稳定的发展。就在一片繁荣景象下,矛盾凸显,呈现三大问题。

一是进入今年以来,有关新能源汽车“骗补”的报道纷至沓来。1月21日,四个部委联合下发了《关于开展新能源汽车推广应用核查工

作的通知》,对2013、2014年度获得中央财政补助资金的新能源汽车,以及申请2015年度中央财政补助资金的新能源汽车有关情况开展核查。而通过此事,政策监管机制不健全的问题也被业内重点关注。

二是我国新能源汽车产业发展起步并不晚,但在高端产品和核心技术方面仍然缺少重大突破,其中一个重要原因就是企业对政府补贴政策过度依赖,缺乏创新精神。在过去的几年中,政府的补贴高达500亿元;即便是按照去年5月份国家四部委公布的新能源补贴退坡办法,整个“十三五”期间政府给予新能源汽车的补贴金额仍可高达3900亿元。如果长期依赖政府政策的动力和压力,行业容易出现低水平盲目扩张,形成新的产业过剩。

三是除了整车之外,新能源汽车配套的其他行业也同样问题重重。这几年新能源汽车市场的快速增长令电池和充电桩都出现了严重不足。已经有多家整车生产企业反映因电池供应问题出现产能掣肘。此外,电池的安全与技术也还没有明显突破,致使消费者产生了“里程焦虑”。至于充电桩的不足,则是长

期影响新能源汽车发展的关键问题之一。公共充电桩发展速度仍与我国新能源汽车销量的爆发式增长极不协调,这不仅无法满足现有新能源车主的充电需求,也势必对新能源汽车业发展继续造成更大的阻力。另外,除了数量上的缺失,充电桩行业还存在着企业不良竞争、地方补贴难以落实等问题。

亟待“拨乱反正”

眼下,新旧矛盾的叠加已让新能源汽车行业的前景愈发复杂,是否健康而稳定,亟待“拨乱反正”。

迄今为止,新能源汽车还是一个对政策高度依赖的市场,当务之急是逐渐把政策性市场变成政策和市场双驱动的市场,让市场优胜劣汰的机制真正发挥作用。在未来逐步向市场化靠近的过程中,政策的监管要起到作用。对于有实力的企业要积极鼓励进入市场,对于违规企业要进行约束,从而保持产业生态的良好运行。

另外,在市场化过程中,国家还应该出台相应政策解决“地方保护主义”的问题,让市场真正开放起来,让有竞争力的企业充分发展,也让缺乏竞争力的企业通过参与竞争

充分锻炼、提高自己。

此外,着力突破新能源汽车核心技术与关键零部件制约,提升自主创新能力和技术水平,应成为政府与企业的共识。

对于企业来说,新能源汽车的技术重要,但更重要的是成本控制力。政府补贴逐步退出后,谁能将成本降下来,谁才能有市场竞争力。而从长远着眼,在平台架构上将新能源车与传统汽油车统一规划,能最大限度地提升零部件共用性以及生产的柔性化,从而实现成本的降低。据悉,吉利已建成两大纯电动车型平台,还与沃尔沃联合开发了紧凑模块化架构,不仅可以承载中级车和中高级车细分市场所有的轿车、SUV、MPV产品,还可全面覆盖内燃机车型与插电式混合动力车型。遗憾的是,面对数倍高增长的市场,像这样从平台架构上对新能源车进行统筹规划、立足长远、真抓实干的企业,实在太少了。

总之,除国家政策和社会帮助之外,企业应承担更多的责任,为新能源汽车行业的健康发展保驾护航,也唯有如此,新能源汽车行业的快速发展才不会成为昙花一现。

李永钧

上海新能源汽车新政:补贴收紧门槛升高

荣威e550全面达标单骑过关

4月1日,上海市发展改革委等七部门制订的《上海市鼓励购买和使用新能源汽车暂行办法(2016修订)》正式公布。根据新标准,所有符合国家标准的插电式混合动力乘用车,都可以获得国家给予的3万元财政补贴,以及1万元政府补贴,较之前的3万元地方补贴减少2万元,补贴总额也从6万元减少到4万元,补贴收紧。此外,上海新能源车仍能享受免费沪牌和免征车辆购置税政策。

在上海的新能源车补贴新政策中,对于满足国家插电混技术要求的车型,如果同时满足以下三个条件,其中包括发动机排量小于等于1.6L、混合动力模式下百公里综合油耗小于或等于5.9L、油箱容积小于或等于40L等,则可以获得额外1.4万元地方补贴大红包。但目前市场上绝大多数新能源车无法满足这一严格的要求,无缘该1.4万元地方补贴,只有上汽旗下的荣威e550满足所有要求。新能源车市场销售格局的改变,也将一触即发。

新能源车型也要节能

为什么要考虑新能源车的油耗问题?从原则上来说,既然是为了促进新能源车发展的补贴政策,那么新能源车实际能耗水平就必须是需要考虑的一个条件。假如一台新能源产品的油耗水平比传统能源产品都要高,那么还对它进行补贴,这样的补贴政策显然是不合理的。

就以5.9L/100km的混动综合油耗为例,这是国家对1.6L以下排量乘用车的3000元节能惠民补贴门槛。而对于新能源车,要求达到纯燃油车型油耗门槛,这个要求并不过分。



然而,事实却是无情的,并不是所有新能源产品都能够符合这个并不苛刻的油耗限值。

目前热销的三款插电式混合动力车型荣威e550、比亚迪秦以及比亚迪唐的油耗差距也非常明显。以5.9L/100km的油耗限值,只有荣威e550达到了这个标准,比亚迪秦百公里油耗6.37L,无法满足额外1.4万元补贴条件,而唐的实际油耗更是高达9.7L/100km。

混动模式综合油耗5.9L,是为了切实保证新能源产品可以实现节能减排的目的,避免有些企业打着新能源的旗号拿着补贴,而产品的实际油耗却比传统能源还要高。而如果消费者更倾向于烧油而非烧电,则更小的油箱容积会让加油变得更加频繁,这会促使新能源产品的驾驶

员更多地使用电动模式。毕竟不少插电混车主都是嫌充电麻烦才只烧油的。一旦插电混车拿到补贴后却被当成纯燃油产品在使用,那离发展新能源的初衷就背道而驰了。

荣威e550一马当先

那么上汽荣威e550又是如何做到完全符合新政的?

近几年上汽在新能源汽车领域持续发力,并最终造就了荣威e550自身的竞争力。据了解,荣威e550搭载国内首个Green-motion高效三核混动引擎组,采用世界三大混动技术之一的EDU智能电驱变速箱,可提供147千瓦的峰值功率及587牛米的峰值扭矩输出,绿色环保的同时动力强劲。同时续航里程方面,荣威e550纯电续航里程达到60km,综

合续航里程则长达600km,可以满足远距离的出行需求,以及不受电池电量和充电桩的限制。

在上海,绝大多数消费者日常出行来回不超过60公里,驾驶荣威e550只需靠纯电驱动即可满足出行需求,日行驶成本也就5元左右。而对于出行距离稍远的消费者来说,

在夜间为车辆充电,荣威e550的百公里行驶成本仅13元左右,远不到传统燃油车的三分之一,长期来看,用车成本优势十分明显。

此外,荣威e550采用的E-modular磷酸铁锂电池组获得了美国UL公司大电池安全认证,并达到防尘防水民用最高级别IP67标准,不惧雨水及高原复杂气候,雨季也能露天充电,还能不受外物及灰尘侵入,电池在浸入水中一定时间内,不被损坏,大大提高了便利性,并且还能享受5年或10万公里的超长质保。上汽还率先承诺5年或10万公里电池衰减不超过20%。

与此同时,就车本身的设计来说,荣威e550基于荣威550全新打造,并延续其品质感和科技感。这款车的轴距达到2705mm,接近B级车尺寸,车内空间十分宽敞。得益于合理的电池安放位置,荣威e550后备箱容积高达395L,在同类插电混动车型中优势明显,足够满足家用。荣威e550配备了米其林博悦LC轮胎,静音效果明显优于同一档次的燃油车。配置方面,荣威e550拥有同级车型并未配备的智能网络行车系统inkaNet5.0,全程语音操作让行车更安全,3D实景GPS导航、手机互联等让驾乘更便利,堪称“最智能互联的新能源汽车”。

