

新能源汽车发展规划发布,各方反应不一

商家一头热 买家难领情

日前,酝酿两年之久的《节能与新能源汽车产业发展规划(2012—2020年)》正式发布。按照规划要求,到2015年,我国纯电动汽车和插电式混合动力汽车累计产销量力争达到50万辆;到2020年,纯电动汽车和插电式混合动力汽车生产能力达200万辆、累计产销量超过500万辆,燃料电池汽车、车用氢能源产业与国际同步发展。新能源汽车能否如期望的那样,成为市场利器?对此,各方反应不一。



▲烟台车展资料片
▲龙口汽车巡展上的纯电动汽车

厂家积极探索 市场反应一般

“新能源不过是一个概念”,说到新能源汽车,不少人都有这样的感觉,它似乎离我们很遥远。近年来,新能源汽车不断亮相。

各大汽车厂商在新能源方面的动作越来越频繁。从奥迪推出第一款量产混合动力车Q5 Hybrid,到宝马与丰田联合宣布深化合作发展混合动力技术,无论是奥迪、宝马还是奔驰、雷克萨斯,豪华车品牌显然都希望在新

能源这块未来最具潜力的市场夺得先机。相比之下,因为受到技术水平、资金的限制,国内汽车品牌的动作就弱了一些。据了解,目前市场上较有影响力的混合动力车,依然是以丰田为代表的合资品牌车型。

虽然从生产层面上,厂家研发新能源汽车的积极性挺高,不过从市场销售情况来看,消费者

对于新能源汽车的信心依然不足。

据一家比亚迪经销商透露,该品牌旗下的F3DM作为一款混合动力车型,目前的销量就不多,以政府采购为主。这款车的车价是16.98万元,扣掉政府补贴5万元,目前售价是11.98万元。“真正了解新能源的消费者不多,购买混合动力车,他们还是有很多顾虑。”该负责人坦言,虽然有补

贴,但是购车者关心的显然不仅仅是车价。

自主品牌让大家有所顾虑,豪华品牌同样难逃尴尬。宝马X6和7系在内的几款混合动力车型,明显这种车子比较难卖。奔驰S400也是一款混合动力车型,在市面上的销售情况也很一般。消费者的接受程度不高,很多人都会担心混合动力的车子功能不稳定。

担心技术不成熟 光有规划还不够

一方面是车企在混合动力方面的苦心钻研,一方面是消费者的信心不足。

持反对立场人士的主要担忧在于因技术不成熟带来的商业化风险。其中一个很重要的因素就是新能源汽车产品不成熟带来的风险。

目前比较主流的新能源汽车主要是电动车,其中包括

了纯电动车和混合动力车,而各大厂商着力向市场推广的是后者,诸如雷克萨斯刚上市的ES系列、丰田普锐斯、君越eAssist、凯美瑞·尊瑞都属其中。

对于混合动力车型而言,电池问题是最核心的技术问题,包括电池是否安全环保;是否具备轻量、轻体积同能贮存尽可能多

能量的较大能量密度;是否有等同甚至超过车身寿命的使用寿命,这些都是购车者普遍关心的问题。大多数混合动力车型面市的时间不长,这方面的表现没有经过现实考验,光通过厂商发布的信息来考量,显然缺少说服力。

近年来发生的数起安全事故说明了新能源汽车的技

术仍很不成熟。譬如,“杭州众泰出租车自燃”、“上海825路公交自燃”、“比亚迪出租车碰撞后起火”等事件引发了人们对新能源汽车安全性的担忧。想要发展新能源公交车,除了要建设配套的充电站外,还必须把车辆性能提高到与传统车相差不大的地步,否则市场很难接受。

价格没优势 补贴细则未出台

除了对新能源技术的考量需要时间,对于消费者来说,最直接的考量还包括了价格。早年普锐斯刚刚进入中国市场时,混合动力版要比普通燃油版贵上将近一倍,这种鲜明的价格差,也导致了很多人觉得新能源车太“烫手”。近年来厂商虽然在价格方面似乎做出了让步,不过混动版始终

要比燃油版贵上一些。不太愿意算细账,没能考虑到将来节油问题的消费者,往往就不愿意多花钱买新技术。

为了对付这个问题,有些车型干脆只出混动版。最近刚刚开售的本田CR-Z就采用了这种方式,28.88万元的售价,且只有混合动力版,目前询问这款车子的消费者颇多,

大概因为没了和燃油版相比的价格劣势,或许消费者对这样的价格接受程度会更高。

从消费者的角度来说,前不久发布的规划,对于解决在价格和技术方面的顾虑,短期内没有太直接的作用。即使混动版的价格与燃油版持平,还是有很多人宁愿选择技术成熟的燃油版,更何况目前针对

新能源汽车的补贴细则尚未出台。

不过,这次规划对于发展新能源还是有重要的指向作用。毕竟它意味着将来或许会有更多对于购买新能源车的利好消息。比如对于限购、限牌、限行,针对新能源车的特殊对待,这些都是值得期待,并且能对购车者起到驱动作用。

盘点已量产的新能源汽车

目前,不少汽车品牌都有量产的混合动力车型,以下是较为常见的品牌及车型。

雪铁龙C-Zero

雪铁龙C-Zero就是这样一款小型电动汽车,并且有望在今年年底进入国内销售。虽然雪铁龙C-zero是采用三菱i-MiEV的平台衍生的产物,但是在气质上还是有一些差别的。雪铁龙加入了一些自己品牌的元素,使得C-zero看上去更加的

可爱,拉近了与人之间的亲和力。

丰田普锐斯

作为早期投放市场的混合动力车型——丰田普锐斯,目前已经推出了第三代产品,并且新车所采用的插电式混合动力系统是一大技术亮点。传统的混合动力车充电方式主要依靠两个方面,行驶时发动机产生的能量和制动时回收的能量,这种能量将转化为电能为

车辆蓄电池进行充电;作为插电式混合动力系统在传统充电方式的基础上增加了更为直接的外接电源充电。

宝马X6混动版

被誉为“世界上第一款全能轿跑车”的跨界车宝马X6近日推出了2012款车型,售价区间为106.3万至206.2万元。据了解,新车需要今年年底才能到各4S店,现在下定的客户,正常情况下需要等半年左右的时间才能

提到现车。

雷克萨斯CT 200h

CT 200h作为雷克萨斯首款紧凑型5门豪华轿车,它是全球第一款搭载了完全油电混合动力系统的豪华掀背车型。CT 200h专为那些追求卓越品质又倡导低排放的人群而打造,将前瞻性油电混合动力科技与舒适性、便捷性以及匠心独具的人车互动系统完美结合,

政策解读

推广混动汽车 最可行

《节能与新能源汽车产业发展规划(2012—2020年)》(以下简称《发展规划》)中删除了征求意见稿中“近期以混合电动车为重点”和“中/重度混合动力乘用车占乘用车年产销量的50%以上”的字句。对此业界专家认为,这样有效避免之前直接点名以混合电动车为重点而可能引起的新能源发展路线之争,又回避了之前定出的难以达到的高指标,再次明晰了未来新能源发展目标。

混动“未明说的重点”

根据《发展规划》所述,本规划所指的新能源汽车主要包括纯电动汽车、插电式混合动力汽车及燃料电池汽车。

在《发展规划》中明确提到,对“纯电动汽车和插电式混合动力汽车产业化”是要“重点推进”,对“非插电式混合动力汽车、节能内燃机汽车”是要“推广普及”。

即“重点推进”是因为技术不成熟、难度大,要重点推动;“推广普及”是有较现成的技术,只要推广就能普及。业界专家解读,言外之意,混合动力成为了“未明说的重点”。

另外,《发展规划》要求,“到2015年,当年生产的乘用车平均燃料消耗量降至6.9升/百公里,节能型乘用车燃料消耗量降至5.9升/百公里以下。到2020年,当年生产的乘用车平均燃料消耗量降至5.0升/百公里,节能型乘用车燃料消耗量降至4.5升/百公里以下。”要达到这个全球最严格的油耗目标,目前最可行的混合动力汽车的推广和普及,就势在必行,市场也将迅速起步。

谨防“以市场换技术”老路

《发展规划》中提出,要实施节能与新能源汽车技术创新工程,并认为增强技术创新能力是培育和发展节能与新能源汽车产业的中心环节。这就需要大力推进动力电池技术创新,加大对新能源汽车关键零部件研发。

《发展规划》同时提出要“积极发挥国际合作的作用”。对此,业界专家指出,《发展规划》对在节能与新能源汽车基础和前沿技术领域开展国际合作研究及技术交流与合作作了明确的界定,而没有提出产业化的国际合作。现在,用国外部件拼装各种国产电动车交账,已成为公开的“秘密捷径”。业界担心谨防新能源战略的发展不要重走燃油车时代“以市场换技术”的老路。

充电设施可引入社会资金

《发展规划》中就明确提出了任务要求:要积极推进充电设施建设,以适应新能源汽车产业化发展的需要。充电设施建设中还提出了商业运营这一模式。鼓励试点城市加大政府的投入力度,积极吸引社会资金,因地制宜建设慢速充电桩、公共快速充换电等设施,使其逐步实现市场化和社会化。

另外,针对动力电池后期的基础设施建设,《发展规划》中也提出,要引导动力电池生产企业对废旧电池的回收利用,并鼓励发展专业化的电池回收利用企业,以此加强动力电池梯级利用和回收管理。