

“雾霾中国”要注入环保汽车“正能量”

新能源汽车等待再启一程

本报记者 崔滨



▲济南宝雅低速电动车已经有上万辆的生产规模,但无法进入工信部汽车公告目录,这成为制约企业发展的瓶颈。
崔滨 摄

也许说出来有些不厚道,从全国两会庙堂之上的汽车行业大佬,到江湖之中的汽车经销商,都对眼下肆虐中国的“十面霾伏”心怀感激。

这里有一个稍显复杂的逻辑:造成时下“厚德载雾”的元凶,是一种刚刚改名叫做“细微颗粒”的可致癌微尘。产生这种危险尘埃的最大元凶,是传统燃油汽车尾气。要消除尾气减少排放,则非得新能源汽车大显身手不可。

新能源汽车补贴政策,今年到期。借助全国两会促成新能源汽车重新加速上路,成为了汽车行业乃至全民关注的焦点。想让新能源汽车走进千万家庭,究竟需要哪些政策?

电动车期待配套完善

电动汽车“望电站兴叹”,充电站“有鞍无马”,纯电动汽车期望合法身份挂牌上路

因为雾锁泉城,1月15日,济南临时颁布车辆限行规定。尽管这场因环保而生的限行只维持了一天时间,但奇瑞新能源汽车济南中诺销售店,还是迎来了一个咨询与洽谈购买纯电动车的小高峰。

“大家开始意识到减排尾气的重要性;更何况,像济南这样的试点城市,新能源汽车不受限行约束。”该店经理潘晓华告诉记者。

“从性价比上来看,像售价最低的49800元的奇瑞QQ3EV电动汽车,使用成本相当于100公里10度电,不到6块钱。要是按燃油车100公里最少6L油算,现在油价涨了之后至少要40块钱。再加上纯电

动车基本没有维修保养成本,使用成本仅相当于燃油车的1/10。”潘晓华为记者算了一笔账。

只是,潘晓华失望的是,预想中的销售高峰迟迟没有到来。价格不是主要原因,电池和充电才是最大的障碍。受制于电池性能,奇瑞纯电动汽车需要普通220V电压至少3小时的充电,很多小区和单位没有充电桩,车主充电很麻烦。

顺河西路中诺店几百米之外的国家电网济南英贤街电动汽车充电站,更多的是寂寞。

7日上午,占地2800平方米,拥有21个充电桩的充电站里空旷冷

清。大部分充电桩上都套着灰色的防尘罩,偶尔有电力部门的流动服务车在此充电。工作人员告诉记者,这一济南首座充电站投入运行2年多来,还没有一辆私人电动车来充过电。

有些讽刺的是,在济南、临沂、青岛等只为纯电动公交车等公共车辆服务的充电站外,整个山东有数十万辆被称为低速四轮电动车的“争议新能源汽车”在各地驰骋。之所以说被“争议”,是因为在目前实行汽车公告目录管理的体制下,山东绝大多数新能源汽车生产企业都没有进入工信部的汽车目录,无法合规挂牌上路行驶。

混合动力车期待政策放行

油电混合车呼吁国家能给予价格补贴,油气混合车等待政策允许“油气双修”

新能源汽车中的另一重要成员混合动力汽车需要更多实际政策的支持。

自2010年始,从国家层面到地方政府,都对购买纯电动汽车的私人用户进行了额度不菲的补贴,像上海和北京,个人购买纯电动车能分别享受到最高10万和12万的补贴。这一点,让济南卖混合动力车的经销商分外眼热。

为了试图向购车者说明油电混合车性价比,润华雷克萨斯副总经理李鹏甚至总结了一套复杂的计算公式:一辆售价27.9万元的油电混合CT200h,比同排量车型每月节省油费900元;6年保修期内可节省6.4万元左右,把使用成本加上,20万出头的价格也就相当于普通中级车负担。但即使是这样,还

有很多车主转而选择入门级的宝马和奔驰。

目前,雷克萨斯是拥有油电混合动力车型最多的品牌,在省城能看到的就有5款,但最低27.9万、最高200万的价格区间,让这些环保车型的销售始终未见起色。

同样的烦恼也困扰着丰田普锐斯、凯美瑞、本田CR-Z等混合动力车型经销商。要是今后国家也能像针对纯电动车一样给油电混合动力车型一定补贴就好了,也能刺激更多的客户选择这种节能环保车。

如果说油电混合车的生产商和经销商期待国家能给予经济上的补贴,那么另一种经济实惠又减少尾气排放的油气混合车,则希望能在法规上给予放行。

眼下在济南,将燃油的私家车加装气瓶改造成油气混合车,已经是一件仅需要花费3000多块钱的小事。不过,想要让自己的私家车“油气双修”,车管所能不能答应是个关键问题。在济南,“油改气”的私家车必须拆除加装的气瓶和线路,才能通过例行的年检。这一政策规定上的限制,使得不少私家车主在是否“油改气”上犹豫不决。

现在,合肥、重庆、成都等多个城市已对私家车油改气开了绿灯。但在山东省内,仅有泰安、德州、东营、威海等少数几个城市放开私家车油改气的审核和年检。想要更多私家车主加入减少燃油消耗,降低尾气排放的行列,政策上的放行必不可少。

放开低速电动车

推广LNG汽车

补贴电动汽车

全国两会力挺新能源汽车

本报记者 崔滨

肮脏的空气、阴沉的雾霾天虽然令人心烦,但全国两会代表依然从中看到了发展新能源汽车,减少细微颗粒排放的“正能量”。

刚刚当选为全国人大代表的临沂供电公司员工邹兵,就专门向全国人大提交了大力推广电动汽车保护环境的建议。他告诉记者,“像临沂151辆纯电动公交车行驶一年减少的二氧化碳排放,就相当于每年增加30公顷森林。希望以后政府用车、公共事业用车等方面能带头采购电动汽车。同时对私人购买纯电动汽车给予价格补贴和购置税减免等优惠。”

对于邹兵的呼吁,全国政协副主席、科技部部长万钢则在两会期间表示,未来电动汽车不仅要在财政上给予扶持,更重要的是在交通管理、充电设施、环保措施上与交通、电力等多部门联合制定产业发展政策,多部门协同发展。

全国人大代表、湖南科力远新能源股份有限公司董事长钟发平则在此次人大会议上提出了扶持混合动力车发展的议案:“建议国家今后对购买油电混合动力车的消费者也实行价格补贴和税收、挂牌上的优惠。”

全国人大代表、辽宁曙光汽车集团董事长李进巅则在今年的两会上就LNG汽车提出了建议。

李进巅认为,纯电动汽车短时期内实现产业化并不乐观。“建议国家大力推广比现行CNG(压缩天然气)技术更环保的LNG(液态天然气)汽车。目前LNG汽车技术已十分成熟,能源储备方面也十分成足,如果国家能够大力推行,将有效解决石油短缺和大气污染问题。”

让山东车主高兴的是,全国人大代表,济南市委副书记、市长杨鲁豫在两会期间表态,要鼓励汽车油改气,不断增加天然气的普及和使用,这让未来山东放行油改气的城市,有望增加一个。

(上接B01版)

救命稻草

前一阶段全国大范围雾霾天气期间,很多客户就动了到海边买房子的念头。住在莱州的一对北京老夫妇说,“这里比在北京住着舒服”。

当然在房地产业内,对海景房并非一致看空。山东中原的投资顾问总监薄夫利认为,从一个具有特殊属性的房地产产品来说,海景房有很大市场机会,“前一阶段全国大范围的雾霾天气期间,很多客户就动了到海边买房子的念头”,“还有,对于一些已经退休的中老年人,海边也是养老的理想场所”。

记者在采访时遇到了来自北京的一位李姓老人。老人称,这个春节她和老伴就是在海边房子过的,“缺点是冷点”,老人说,“优点是清静,而且空气质量好。”老人称只要天气好,每天都要到海边遛一圈,“这里比在北京住着舒服”。

同样,在已提交的提案中,由

郭松海领衔的专家同样也建议山东海景房开发进行适度转型,“老龄产业已成为21世纪的朝阳产业,目前东北、西北、华北地区特别是故乡是山东的退休人员回家安度晚年需求很大。考虑这一人口流动趋势对半岛老年公寓市场消费需求的影响,海景房开发应该研究半岛养老休闲市场的经营

规模和产品结构,开发适合老年人需要的衣食住行等方面的产品和服务”,“养老地产应该有很大市场空间”。

针对海景房长时间限制使用效率不高的问题,郭松海给出的建议是,海景房项目开发向海滨酒店式公寓转型,“集住宅、酒店、会所多功能于一体”。

“这需要政策突破。”郭松海说,我们的建议是在不违背相关法规的前提下,山东适度试点出台地方法规,比如对休闲地产业务的界定,开发商、销售商资格的审定,融资过程的管理,合同规范化管理,消费者所有权、使用权的保护等方面的相关规章条例,使得执法部门能有法可依。