

今年3月,国家出台《汽车产业调整与振兴规划细则》,其中对新能源汽车的发展提出更高期望。按照《汽车产业调整与振兴规划》的工作进度要求,6月份,《促进新能源汽车消费的支持政策》将出台,新能源汽车的产业化进程将进入提速期。那么新能源汽车能否给汽车产业带来新的发展生机呢?对此,记者邀请了有关方面的专家就此问题进行了探讨。

新能源汽车的前景与忧患

对话双方:

林伯强 厦门大学新能源经济研究所所长
郎学红 新华信汽车营销解决方案副总经理
余卓平 同济大学汽车学院院长
张礼进 记者

质量、价格制约市场推广

记者:目前,新能源汽车的技术发展到什么程度了?

余卓平:新能源汽车有三大类,包括混合动力汽车、纯电动汽车、燃料电池汽车;新能源核心技术主要包括三个方面:电池、电机和电控。目前,我国在单项技术上与国际水平差距并不是很大,但是在批量生产方面却存在一定问题。

郎学红:从整体而言,尽管经过奥运会的推广,中国新能源汽车取得了很大发展,但是仍需要进一步的改进,在技术以及技术保障方面、基础设施方面还存在很多问题。

目前,主要集中在公交系统,还处于积累经验阶段,很少进入消费者阶层的。奥运的推动使新能源汽车在很多方面取得突破。但是新能源汽车实现真正的市场化,进入个人消费领域、家庭消费领域,还有很长一段路要走。目前,在相关技术方面、技术保障

方面、基础设施建设方面等还有很大的瓶颈。个人消费者与机构集中使用和管理相比,给新能源车的使用带来更大的困难。只有通过机构用户在新车的使用过程中,积累一定的经验,同时在基础设施建设上具备一定条件后,才能向个人消费、家庭消费发展。

记者:尽管新能源汽车有很多优点,但是目前市场推广并不令人满意,您觉得原因主要有哪些呢?

林伯强:当市面上存在两种商品可供选择的时候,消费者就会进行比较。对于新能源汽车也是一样,经济性仍然是消费者关心的焦点。因此,单靠消费者的环保觉悟是不够的。从理论上讲,提高能源价格是一种有效选择,但是目前还不大可能。新能源汽车要想做大,单靠政府的力量是不够的,需要民营自发投入,民营需要赚钱,这样就涉及成本与价格问题,因此政府应该加大补贴。



郎学红:我个人认为目前制约新能源汽车推广的瓶颈是价格。成本是任何商品推广的一个重要因素,首先得把价格降下来,才能开拓更多的市场。新能源汽车的研发成本、使用材料等成本高,而且目前最重要的是无法实行规模化生产,这样也就无法分摊成本。

在今年上海车展期间,新华信联合爱卡汽车网所做的调查显示,新能源汽车与自主品牌以及小型车是消费者关注的三个焦点。有38%的消费者表示可能会购买新能源汽车,32%的人表示不会买。价格过高以及新能源汽车的性能以及基础设施等方面的不足,是消费者不选择新能源汽车的原因。

延伸阅读

何谓新能源汽车?

余卓平:新能源汽车概念比较宽泛,从车用能源看,除柴油、汽油之外,理论上都是车用新能源。在我国,最早的有被叫做车用替代能源,目前使用量最大的是天然气。最近这几年,电动汽车的发展比较快。其中,混合动力汽车另外安装了一个辅助电机,由动力电池驱动,但是动力电池中的电是由汽油、柴油发出来的。将电存进去,又释放出来,节能功效明显,从这个意义上讲,将其归入新能源汽车范畴也是有一定道理的。

林伯强:我个人认为以生物制能和太阳能动力的汽车才是真正意义上的新能源汽车。从目前的情况看,太阳能汽车还是比较难的,因为太阳能的储存是个问题。生物制能方面,美国和巴西在乙醇使用上比较成功,但是我国土地资源相对有限,因此不会占优势。电动汽车并不能称为是完全意义上的新能源汽车,因为还要考虑发电源。但电动汽车有优势,除了电的来源比较多元外,还比较环保。

电动车标准即将出台

据悉,新电动车标准有望近期出台。据参与标准拟定的清华大学汽车工程系教授、中国工程学会电动车分会主任陈全世介绍,首个《纯电动乘用车技术条件》已经拟定完毕,上报国家标准委审批。新标准的主要起草方中国汽车技术研究中心标准化研究所的相关人士也确认了此事。

与之前的电动车标准相比,即将颁布的《纯电动乘用车技术条件》对电动车的诸多性能设定了严格的技术指标,如最高时速不低于75公里,续航里程大于160公里等。今后政府补贴参与新能源示范的纯电动汽车、《节能与新能源汽车推广示范车型推荐目录》都将参照这一技术标准。

对于《纯电动乘用车技术条件》的技术要求,陈全世教授用一句简单的话概括:“除了续航里程,其他指标都要向传统燃油汽车靠拢。”



新能源汽车前景广阔

能源公交车,从数据统计结果看,北京蓝天天数都有了很大进步,新能源汽车的带动作用是比较明显的。

林伯强:新能源是本世纪新的经济增长点,谁要是在技术上取得突破,谁就是最大赢家。环保作用也是一个方面,在环境情况急迫时,会进一步推进新能源产业发展。同时,新能源汽车也能起到一个产业连带作用。

余卓平:认为新能源汽车发展没有前景的观点是不正确的。目前,混合动力汽车已经市场化。强度混合动力是比较贵,但是轻度混合动力的成本并不是很高,应该重点研发。尽管,轻度混合动力的节能效率相对较小,但是它的市场规模比较大,因此节能总效果也是非常可观的。目前还没有企业能下

决心,将新能源汽车投入大规模生产。这就是一个先有鸡还是先有蛋的问题,但是这个壳总是要有人来破的。我国新能源汽车的单项技术与国外差距并不是很大,但形不成规模化生产,价格就无法降低,所以一定要破这个壳。

新能源汽车的发展不仅在环境、能源方面有很大作用,而且对于国民经济发展也具有重要作用。汽车产业的支柱作用已得到认可,但是在我国汽车的支柱作用并没有完全体现出来。由于技术等方面的原因,我国汽车产业很多是采取合资的形式,这样易于受制于人,而且不利于其他汽车相关产业的发展。巴西和韩国就是这方面最好的两个正反例子,这是非常值得我们借鉴和思考的。

投入的同时需忍得住。新能源汽车在目前发展是比较好的,技术上在往前推进,关键在于投入,政府应该在企业研发前期加以支持。

余卓平:很多人讲我国航天技术都那么发达,为什么搞不好汽车。其实这也把汽车产业看的太简单了。汽车规模化生产要求非常高,一是成本要低,二是质量要高。如果能突破大规模生产的瓶颈,那么我国电动汽车的发展就指日可待了。目前,这也算是黎明前的黑暗吧。但是,我们应该抓住新能源汽车发展的机遇,不能再落后于国外了。我们也应该认识到,我们和国外先进技术仍有差距。因此,这就需要各部门的通力合作,科技、财政等各方面的配合,如果大家齐心协力,新能源汽车从实验室走向市场是值得 we 期待的。



记者:有些专家称新能源汽车推广的意义并不是很大,您是如何看待这一观点的?

郎学红:新能源汽车是汽车产业的必由之路。从未来经济发展的角度来看,从国家能源安全角度来看,需要这样一个转变。发展新能源汽车对于我国环境有很大的改进作用,比如电力汽车排放出来的主要就是水。在北京奥运会期间,国家已开始推广新

不可局限于眼前利益

记者:新能源汽车要想求得发展,应该从何处着手?

林伯强:新能源汽车要想求得突破,在两个方面需要努力。一个是量方面要大些,才具有替代意义,一个是价格方面要低,所有的问题、讨论和政策应该围绕这两个方面来开展。新能源汽车在价格、技术上还存在很多问题,尽管在不断进步,但是还需要一段时间。其他国家在研发过程中也遇到过这样的问题,发达国家的承受能力比较强,我国的经济承受能力比较有限,但已很不容易了。

余卓平:我觉得可以朝三个方面努力。第一,混合动力汽车市场化应是近期过渡目

标。第二,纯电动的小型汽车便于在短距离行驶中使用,这应该是中期发展目标。第三,我们不能降低对燃料电池汽车的研发力度。我国在电动汽车方面与国际相差不是很多,因此应该努力赶上去。

记者:那么,新能源汽车产业要寻得进一步发展,各方面应该如何应对呢?

林伯强:政府应该从政策上引导企业,光靠鼓励是不够的。光靠政府或者国企都不行,应该鼓励多方参与。私营企业的加入对于我国整体产业结构、效率等都是有好处的。私营企业也要将目光放长远一些,看远一些,不能只盯着眼前的经济利益。私营企业应该加大对技术的投入力度,同时在前