

新能源车中国制造面临多重挑战

行业尚处于培育期,应着力解决电池、安全等核心问题,培育市场驱动力

◆本报记者刘潇艺

我国新能源汽车发展,从国家科技项目立项至今已接近20年,可以说产业发展已处于世界前列。2016年,我国共销售50.7万辆各类新能源汽车,累计销售95.5万辆,取得了令世人瞩目的成绩。但我国新

能源汽车市场发展到现阶段,还面临着一些问题,值得引起关注和思考。近日在中国电动汽车百人会组织的研讨会上,中国电动汽车百人会学术委员会委员、国家新能源汽车技术创新工程专家组组长王秉刚针对新能源汽车市场的热点问题发表了自己的看法。

的质量水平不高,投资过于分散,到处建设低水平的小规模电池工厂,整车厂对支持发展本土电池产业的重要性认识不足,缺乏战略眼光。这些问题需要引起我们重视与思考。

我国电池产品质量方面,总体来说还未达到现代汽车工业零部件的质量水平。就电池单体成品质量控制方式,目前还有采用筛选的落后方法,筛选下来的不合格品率有的高达10%以上。这表明,产品的质量水平低劣,即使交货的产品数据是在合同范围内,这些产品在使用中性能很快就会变差,寿命很短。

面对严峻的国际竞争,我国动力电池产业与整车产业之间应该建立共同发展的紧密联盟。我们不能重蹈传统汽车产业的覆辙,再吃不上掌握核心零部件技术的苦。

问:由于电路的复杂性,新能源汽车的安全性总是面临质疑。近期电动汽车火灾时有发生,电动汽车安全性怎么保障?

答:电动汽车的安全将决定整个新能源汽车产业的成败。现在出现的火灾问题比较多,所幸还没有造成集体伤亡,但是已经给我们发出严重警告,如果不加重视,终会酿成大祸。所有从事与新能源汽车相关工作的人员都要将安全放在首位。

问:动力电池产业面临的竞争态势如何?对此中国企业怎么应对?

答:动力电池产业的国际竞争是很大的话题,韩国的电池产业,对中国新能源汽车电池产业构成了巨大的挑战,我们必须面对这个挑战。

新能源车对电池提出了全新的技术要求与极高的难度,也给电池的技术创新提供了动力,注入巨额资金,形成了动力电池百花齐放的创新局面。

现在市场上应用的技术都有可能被淘汰,还说不清楚哪项技术可以稳定下来。因此,谁能掌握创新的主动权,谁就有可能掌握未来电池的命脉。电池的技术创新要有整个国家的总体布局,但是企业是实现创新的主体。希望目前位居前几位的中国电池企业,能够挑起这个历史重任,把更多的注意力放在创新技术上。

分时租赁是新能源车发展的有效模式,需要城市政府的支持

问:对近期火爆的电动汽车分时租赁概念您怎么看?

答:推广分时租赁模式非常重要。它会带动未来汽车消费新的革命。分时租赁不仅能够提高汽车的利用率,对于汽车带来的一些副作用也会起很好的遏制效果。

由于共享租车提高了车辆利用率,电动汽车相对高的购车成本被多人使用而摊小,电费便宜的优点由于日行驶里程增多得以凸显。又因为主要用于短途使用,大大降低对续航里程的需求。从社会效益考虑,减少了空驶行程,意味着减少能耗与排放,车辆利用率提高意味着减少了停车位占用时间,缓解停车难的问题。

问:目前对电动汽车分时租赁有哪些好的实践探索?

答:现在,很多城市都在做分时租赁,但有些并不是典型的分时租赁。A点借、A点还,规模小的例子不少。只有实现A点借X点还,并具有一定规模,使用起来非常方便,才可以算是真正意义上的分时租赁。除此之外,分时租赁还有一个评价指标,即车辆的运行率,车辆有多少时间在外面跑、跑的时间和停的时间的比例。

我考察过芜湖市易开租车,我认为是很典型的分时租赁。从数量上

看,芜湖已经有两三百个站点,三四千台车,具备一定的规模;从模式上看,实现了汽车在A点借、X点还;从车辆运行率来看,芜湖做到了80%。

此外,知豆公司早在5年前将电动汽车销售到欧洲供当地做共享租用车用,规模也达到2000多辆。康迪公司在杭州等地使用移动换电车为共享出租车更换电池,很有创新特色,也有一定规模。

根据与知豆公司合作的意大利运营公司提供的数据,认为大约需要1辆/1000人口,或5辆/平方公里的密度,才能够保证顾客较满意的租车成功率。知豆的共享租车在意大利很受受欢迎,其租金仅是普通出租车的1/3,估计对停车场需求仅为私人车的1/8。

问:分时租赁还需要哪些政策机制设计?

答:采用小型纯电动汽车做共享租用车尤为合适。

作为共享租车的车型,以高可靠性、低成本,微型车更为适宜。共享租用车要应用车联网技术,建立完善的方便客户的使用体系。

此外,推广共享租车的重要条件是城市政府的支持。共享租用车将会成为城市推广电动汽车的重要模式在全国开展起来。

为了方便客户,建立全国统一的注册收费系统十分必要。

完善政策,推动新能源汽车走以市场为导向的发展之路

问:我国新能源汽车发展处于什么阶段?

答:随着新能源车产销的迅速增加,有业内人士认为,我国新能源汽车已经进入快速发展阶段。但我的看法不是这样。一个新兴产业的成长一般要经过酝酿期、导入期、快速发展期与成熟期四个阶段。导入期也称培育期,我国新能源汽车目前正处在这个阶段。

2015年第四季度曾出现了新能源汽车销售的峰值,当时就有声音认为,我国新能源汽车驶入快速道,进入了快速发展期。然而到了2016年便回落下来。如今看来,2015年四季度的峰值多少与骗补现象有关联,造成了数据中存在一定的水分。随着国家对骗补行为的查处,今年的数据逐渐回归正常。如果仅根据局部数据判断一个产业的发展趋势,有可能会得到错误的判断,导致过于乐观的结论。

问:现阶段,新能源汽车发展存在哪些问题?

答:判断新能源汽车是处于导入期还是快速发展期,除了观察数据的趋势外,更重要的是看产业发展的推动力,是国家政策为主还是市场为主。

目前我国新能源汽车仍然需要国家政策的大力支持,补贴政策还不能取消,基础设施还很不完善,产品性能与价格还未达到可以与传统产品竞争的水平,产业链还不够强韧与完善,消费者对新能源汽车的认知与接受度还有待提高。摆在我们面前的任务仍然十分艰巨,工作量很大,切不可放松努力,让已经启动起来的产业发展放缓下来。

按照目前的政策设计,我国将于2021年取消补贴,代之以环境、能源为因素的常态鼓励政策。也就是把2021年设为一个转折点,期待在那个时候实现由导入期到快速发展期的过渡。期望实现年销售量达到二、三百万辆以上,能够占到汽车

总销售量5%到10%。今后这四年是决定我国新能源汽车总体成败的关键阶段。

问:国家对新能源车补贴标准的调整,会对行业产生什么影响?

答:从今年开始,国家对新能源汽车补贴实行逐步退坡。现在行业里有一些不同的声音,认为新能源汽车本身就是错误的事情,它的发展依赖于补贴,补贴拿掉以后,新能源汽车产业就会死掉。我不赞成这样的消极看法。

首先在电动汽车本身的技术上,我们要有信心。随着电池能量密度的提高,到2020年,乘用车的续航里程将能达到300公里以上,规模化生产使电池的成本大幅度下降。

从这几年市场反映看,很多消费者开始喜欢电动车了,他们觉得电动车很安静、很干净,如果自己家有充电桩,使用起来很方便。目前,面对全国大面积的雾霾形势,越来越多城市实施对传统汽车限行限购政策,促进了电动汽车销售量的持续增长,相信在不久的将来,电动汽车将大量取代燃油汽车。

问:如何看待国家的新能源车补贴政策调整?

答:我国在新能源汽车产业取得的进展,很大程度归功于国家的鼓励政策。我国对新能源汽车的补贴额度是世界最高的,正是这样的高额补贴起了重要的激励作用。但任何事物都有两面性,政策也是这样。补贴强度不足,难以起到激励效果,补贴强度大了,难免产生对技术发展的不良影响,也包括少数人铤而走险骗取补贴。这些就是事物的复杂性,不足为奇。

因为产生一些问题,就否定补贴政策是很不客观的。正确的做法是适时适度调整政策,逐步实现退坡,制定与能源、环保因素相关的长期鼓励政策,进一步完善推广工作的其他政策环境,将新能源汽车产业推向以市场为导向为主的快速发展轨道上去。

电池产品质量不高,技术创新投入不足,面临巨大的国际竞争

问:我国的动力电池行业发展状况如何?

答:可以说动力电池的成败决定了新能源汽车的成败,没有一个强大的中国动力电池产业,就不可能有强

大的中国新能源汽车产业,实现汽车强国的梦想又是一句空话。

我国动力电池产业发展很快,一批创新意识强的企业正在快速成长,为我国新能源汽车发展提供了重要支持。但是总体来说,我国电池产业的技术并不处于国际领先地位,产品



特约刊出

济南充电设施建设纳入城市规划

公共停车场配备充电桩不低于15%

本报见习记者王文硕济南报道 山东省济南市日前出台《关于加强电动汽车充电基础设施建设管理工作的意见》(以下简称《意见》),将充电设施建设纳入工程建设强制性标准,要求新建住宅的配建停车位100%建设充电设施或预留充电设施安装条件;公共停车场配备充电桩数量不低于15%。

由于目前很多城市的充电设施匮乏,导致电动汽车续航成为一大难题,这让不少市民对电动汽车望而止步。为推广电动汽车,促进节能减排,防治大气污染,《意见》首次将充电设施建设纳入济南市城市规划,简化审批环节,从多方面推动充电基础设施的建设。

作为电动汽车的“加油站”,充电设施是推动电动汽车发展的保障。按照《意见》要求,济南市拟打造完整的充电设施体系,以用户居住地停车位、单位停车场(位)、公交和环卫停车场(位)等配建专用充电设施为主体,以公共建筑物停车场、社会公共停车场等配建公共充电设施为辅助,以独立占地和结建(结合变电站、规划加油站等建设)的快充站为补充。

《意见》提出,将充电设施(包括充电桩、充电站、换电站及相关配套设施)作为城市重要基础设施纳入城市规划,加强充电设施建设的规划保障和统筹,按照适度超前、布局合理、智能高效的原则建设充电设施体系,满足电动汽车充电服务需求。根据“安装条件统一规划预

留、设施建设按需分期”的原则,济南将充电设施建设或预留要求纳入工程建设强制性标准。其中,新建住宅配建停车位100%建设充电设施或预留充电设施安装条件;新(改)建公共建筑物配建停车场、社会公共停车场、公交和环卫等公共服务领域停车场、工业和仓储类项目配建停车场建设充电设施或预留建设安装条件的车位比例不小于15%。

为简化充电设施规划审批环节,《意见》要求同步配建、结建类充电设施无需单独办理建设用地规划许可证、建设工程规划许可证;独立占地的快充站应符合城市规划,必须单独办理建设用地规划许可证、建设工程规划许可证。此外,济南市将根据城市发展实际需要,尽快组织编制充电设施专项规划,保障充电设施与城市规划的协调。

按照山东省发改委公布的《山东省“十三五”电动汽车充电基础设施发展规划》,济南被纳入全省电动汽车充电基础设施率先发展区,到2020年,济南在中心城区规划建设充电站85座、公共充电桩8000个,全市将形成网状充电设施布局,运用“即停即充,随用随走”的充电模式,弥补电动汽车续航里程短的缺陷,满足不同领域、不同层次电动汽车充电服务需求。

目前,济南已建成西客站、龙奥等6座智能充电站,另外在高速公路济南服务区、章丘服务区等建设了6座高速公路城际快充站。

柴油车DPF潜在市场大

多城市要求柴油车加装,标准提升需要技术支持

本报记者崔煜晨报道 继2016年1月1日起,北京要求八种新增重型柴油车需安装DPF(壁流式颗粒捕集器)后,今年以来深圳、天津更是相继出台了国V柴油车要加装DPF才能上牌的条例。对此,一汽锡柴近日举办DPF媒体沟通会暨产品推介会,探讨如何把握DPF发展趋势。

据了解,DPF的作用就是全面捕集柴油机排放尾气中的所有颗粒物(PM),效率可达到95%以上,能够显著减少柴油机的PM排放量。DPF排放后处理技术是目前最有效的PM处理技术,并在一定条件下能够实现主动再生,将碳颗粒进行氧化,完成绿色升级,完全符合国V法规和特京V法规的要求。

一汽锡柴副厂长季一志认为,重型柴油车安装DPF是大势所趋,这正推动汽车行业加速洗牌。在北京等地开始推动加装DPF后,未来示范效应将继续扩

大,相关政策可能陆续出台。“现在国内市场需求较大,不少发动机厂家正在储备DPF技术。”汽车环境保护分会秘书长、中国汽车技术研究中心首席专家李孟良介绍说,但市场上也存在鱼龙混杂的情况,对于这一强制要求安装的产品,有的价格低廉、效果不佳。

实际上,DPF是欧VI阶段才使用的技术,而我国刚刚适用国IV,就要在国V上加装DPF,这意味着要从国IV直接跳到国VI。“没有丰厚技术储备的企业,很难适应这样的节奏。”季一志表示。

一汽锡柴专家张展腾介绍说,面对越来越严格的环境要求,公司在技术产品方面做了很多准备工作。目前公司的4DW国V产品采用了自主DPF技术,产品除尘效率高、使用周期长、油耗少,率先完成了技术升级。“未来,公司将在环保技术方面,与发达国家相比,实现从技术跟随到技术引领的转变。”



江西省新余市投资近千万元购置20台纯电动公交车近日投入运行。近年来,新余市不断加大民生投入,优先发展公共交通,随着首批纯电动公交车投入运营,新余市纯电动、天然气等节能环保公交车已达到160台。 本报通讯员黎燕平摄

多地新能源车补贴标准调整

地区	政策	补贴标准
国家	《关于调整新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》	纯电动乘用车按续航里程不同分别补贴2万、3.6万、4.4万,插电式混合动力乘用车(含增程式)补贴2.4万。地方单车补贴不超过中央单车补贴额的50%。
北京	《关于调整北京市示范应用新能源汽车相关政策的公告》	新能源小客车财政补助标准按照中央财政单车补贴额的50%补贴,国家和本市财政补助总额不超过车辆销售价格的60%。
山西	《关于调整新能源汽车补贴政策的公告》	按照国家同期补贴资金的50%给予省级营销补助。同时,取消省级电动汽车推广应用补贴。
西安	《进一步加快新能源汽车推广应用实施方案的通知》	公共服务领域按1:0.5、非公共服务领域按1:0.3给予地方财政补贴。地方财政补贴(地方各级财政补贴总和)不超过中央财政单车补贴额的50%。个人购买新能源汽车给予1万元/辆的财政补贴,用于自用充电设施安装和充电费用。
甘肃	《关于调整省级新能源汽车推广应用财政补贴政策》	省级财政按照中央补贴标准的35%执行,市(州)、县(市、区)财政按照中央补贴标准的15%执行,省、市、县补贴比例总和为中央的50%。中央和地方财政补贴总额不超过购车价款的50%。
江苏	《关于做好2017年新能源汽车推广应用地方财政补助工作的通知》	乘用车补贴0.9万,客车最高补贴5万,专用车补贴为1.5万。燃料电池乘用车/客车/专用车分别补贴5万/10万/7万。地方财政给予的补助资金不得超过相应车型中央财政补贴额的50%。
天津	《天津市推广应用新能源汽车地方补助管理办法(2017年)》	新能源乘用车、专用车按照中央财政补助标准的50%给予天津市地方财政补助,氢能能源客车按照中央财政补助标准的25%给予天津市地方财政补助。国家和地方补助总额不得高于车辆指导价格的50%。