



# 新能源汽车远水难解近渴 混合动力将再显活力

近日,中国汽车工业协会对外公布了中国新能源汽车的产销数据,2015年增长势头迅猛,上半年新能源汽车产销分别为76223辆和72711辆,同比增长2.5倍和2.4倍。乍看之下,数据确实比较喜人,然而,如果与1209.50万辆和1185.03万辆的总体产销相比,又微乎其微。

## 新能源汽车推广仍不理想

新能源车在销量层面逆袭而上,业内人士更多地将其视为“基数低”的缘故。尽管国家出台多项包括巨资扶持等利好政策,新能源汽车的发展与推广仍然有些“不争气”。

据统计,2013年1月至2014年9月底,39个推广应用城市(群)的88个城市,累计推广新能源汽车3.86万辆,而按计划,2013年至2015年这39个推广应用城市(群)的88个城市应累计推广新能源汽车33.6万辆。一年半的时间内,推广进度仅为原计划的十分之一。在88个城市(群)中,目前仍有近30个城市未出台相关补贴政策,其新能源车推广数量亦寥寥无几。

此外,续航问题带来的里程焦虑以及新能源汽车的安全问题,也比较大地影响了消费者的需求。

在2015年,我国新能源车的有关国家补贴将比去年进一步退坡,2014年和2015

年的补贴相比2013年将分别降低5%和10%。从2016年到2020年,除燃料电池汽车外,其他车型补贴标准将持续退坡,其中,2017年纯电动汽车、插电式混合动力汽车的补助标准,在2016年的基础上将下降10%,2019年补助标准在2017年基础上再下降10%。目前,我国多个地区的地方性补贴金额,采取与国家补贴按不同比例换算后的数额进行发放,这也将随着国家补贴的减少而呈现逐年递减的趋势。补贴的下调,会对新能源汽车的销量造成一定程度的影响。

## 多因素阻碍纯电动汽车发展

对发展新能源汽车能否大幅减少机动车污染的问题,越来越多的有识之士指出,短期难以见效。综合看,目前在全世界范围内,纯电动车均因核心技术不过关、续航里程短、价格过高、充电困难、安全隐患等问题大大限制了其规模化的推广和应用,未来要实现大规模产业化,仍举步维艰。

混合动力成熟、可靠、安全,并不改变消费者的驾驶习惯,而且目前售价已越发逼近传统的燃油车,易于大规模推广。

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曾在接受采访时称,特斯拉在中国市场的销量为4500辆左右,而其中上牌量仅为2500辆。特斯拉CEO马

克斯自己也承认,以中国市场为代表的新兴市场表现难及预期。

“实际上,这说明整个纯电动车的前景都不被市场看好。中国汽车节能减排和治理雾霾的重任,纯电动车暂时还无法担负,只能靠发展混合动力了。”钟发平说。

## 混合动力的使命

在混合动力车型当中,最被大众熟知的便是丰田的“双擎”。与同级别汽油发动机的汽车相比,丰田混合动力车型在提升动力性能30%的同时,能够降低40%的油耗。

同时,由于其在电池、电机、电能控制等方面拥有与外插电式混合动力车、电动车、燃料电池车共通的核心基础技术,因此油电混合双擎动力被丰田定位为“全方位”节能、新能源战略中的“核心技术”。如今,丰田混合动力车型的销量以每月平均10万辆的实绩稳步提升,产品线已经扩充到约30款,截至2015年5月底,全球累计销量已经突破了784万辆,逐步迈向800万辆销量。

丰田对于混合动力的前景,向来拥有充足的自信。丰田相关人士总结为三个原因:首先,环境问题越受到外界关注;其次,中国对于石油进口的依赖已超过60%,2020年国家要求达到5.0的油耗标准,没有混合动力技术,任何一家都达不到;最后,丰田有能

力和条件使混合动力价格变得“触手可及”。

不过,居高难下的售价让大多数中国消费者对购买混合动力汽车望而却步。如今,混合动力车型价格高的难题,丰田汽车也找到了解决办法。丰田中国总经理小川哲男曾坦言,眼下混合动力技术很难获得来自中国政府的支持。纯电动汽车时代相对遥远,为了让更多中国买家选购混合动力车型,丰田正加紧混合动力相关组件国产化的开发进程,包括电池、逆变器和变速驱动桥等关键零部件都在中国生产,目的在于通过本土化降低成本,从根本上缩小混合动力与消费者之间的距离。

在近日的上海车展中,丰田将混合动力车型布局到中小型车,推出国产卡罗拉混动版及雷凌混动版,这将成为丰田中国最便宜的混动车型。据悉,这两款车将在近日上市,毋庸置疑,混合动力市场也将刮起一股旋风。

虽然从整体来看,混合动力技术方面日本最为成熟,但国内车企经过多年的研发和试验,也已初步具有了较为成熟的技术。据悉,长安、吉利、一汽、上汽、广汽、东风等车企已先行启动了混合动力技术的研发,我国规模推广混合动力已具备了产业化的基础。在城市化的进程中,中国更有可能发挥出混动车型的节油性能,或许,混合动力车型的补贴该再高些。(新华)