

全球提倡低碳時代，新能源車成為熱門話題。去年歲末廣州國際車展，在參展的87家整車製造商中，有八成推出了新能源車型，但真正面向市場銷售的僅有比亞迪、豐田兩三家。「只展不賣」的市場狀態讓消費者迷惘。各汽車廠商新能源車的銷售量也印證這點，新能源乘用車平均每個車型銷售都不到千輛。去年前10月比亞迪純電動車E6銷量僅為54輛，F3DM混合動力車銷量290輛。而長安汽車原本計劃2009年生產1,000輛混合動力傑傑HEV，最後的累計銷量也僅有100多輛，不僅產銷目標沒有達成，產能也嚴重閒置。新能源車到底會成為汽油車的「接班人」，還是淪為「早產兒」？ ■香港文匯報記者 沙飛



2010年廣州車展現場。



技術障礙 價格高昂 配套不足

新能源車 普及路漫長

在歐美市場頗受好評的豐田普銳斯，因價格高昂，在中國受到冷待。



在2010年末的廣州車展，新能源車依舊佔據各大車企的重要展位，但真正可以量產上市的車型寥寥無幾，消費者也多抱觀望態度。其實，新能源車首次集體亮相是在2010年初的北京車展，數十輛電動車一窩蜂進入消費者視野，大有搶攻市場的意味。高新技術發展及產業化司司長趙玉海(見圖)對此表示，中國目前已經有50款以上純電動車進入汽車新產品公告。但2010年已過，新能源車仍然是只聞樓梯響不見人下樓。

充電次數過於頻繁對消費者來說，使用起來實在是不方便。而在現有技術條件下，若想彌補這一缺點只有增加電池數量。但姜元浩表示，這種辦法可行性不大。首先，電池價格貴，增加電池使原本就高昂的成本雪上加霜，最終還是要轉嫁到消費者身上；其次，增加電池就意味着增加車重，操控性和行駛距離都將被折扣；還有一個重要方面，增加電池會降低安全係數。大量電池堆積在一起，一旦發生事故有可能着火，甚至爆炸。去年，豐田普銳斯使用了美國電池製造商提供的蓄電池，便在高速公路因短路引起自然事故。

2010年汽車產銷情況

汽車總產量：1,826.47萬輛 (同比增32.44%)
汽車總銷量：1,806.19萬輛 (同比增32.37%)
乘用車產量：1,389.71萬輛 (同比增33.83%)
乘用車銷量：1,375.78萬輛 (同比增33.17%)
新能源車產量：7,181輛 (佔乘用車5.16%)
新能源車銷量：約2,050輛 (佔乘用車1.49%)

資料來源：工信部網站《2010年汽車工業經濟運行報告》



新能源車與燃油車價格對比 單位：人民幣

	新能源車	燃油車
比亞迪	F3DM：16.98萬元	F3：5.98-7.98萬元
本田	思域：26.98萬元	思域1.8L燃油最高版本：17.68萬元
豐田	普銳斯混合動力車：27.98萬元	無純燃油型號

香港文匯報記者在採訪中注意到，目前新能源車製造商的「熱」與消費者的「冷」形成鮮明對比。造成新能源車未能量產上市的因素來自多個方面，其中技術不成熟、價格高昂、配套不完善是最大的障礙。

技術未成熟窒礙發展

新能源車發展一直受技術所限，其性能仍無法與傳統燃油車型相比。以新能源車中最主流的電動車為例，關鍵核心技術是電池、電機和電控三方面。中國工程院院士陳立泉被稱為「中國鋰電之父」。他表示：「在德意志銀行最新統計的電池企業排名中，前十名沒有中國企業。」他續稱，電機技術，以德系企業最強，電動車用電機目前國內外也是最近開始研發；在電控系統方面，中國則遠遠落後，汽車電子技術是中國汽車產業的一大軟肋。

豐田汽車技術中心的姜元浩告訴記者：「目前豐田普銳斯為市面銷量最多的一款電動車，每次完全充電只能行駛80公里，快速充電只能行駛30至40公里，而同級別的燃油車輛加滿一次油最少可走400公里。」

車價太貴嚇跑消費者

「雖然我很想環保一點，但現在全電動車賣得太貴了，讓人根本無法接受，還是等價格降下來再考慮。」有購買新能源車意向的李先生正是這樣告訴記者。與傳統燃油車型相比，新能源車價格高出許多。進口車型中，豐田普銳斯全電動轎車在內地售價超過30萬元人民幣。這輛車的消費對象主要是家庭用車，但這一價格顯然超出中國消費者的預期，這相比同級別的普通動力汽車貴了三成。國產品牌比亞迪也推出了自己的全電動車F3DM，售價定在15萬元人民幣，而普通燃油版本的F3僅售6萬元。

據記者了解，除了新能源車售價高以外，維護費用也十分昂貴。表面上看，用電比燒油更省錢，但實際上電池的壽命很有限，需要經常更換才能保持車輛正常行駛。目前內地的電動車使用的都是鉛酸電池、鎳氫電池和鋰離子電池。實驗表明，這些電池的重複充電壽命是300至500次，即使按每次充電可行駛100公里計算，行駛5萬至5萬公里後即要更換電池，更換費用從8,000元到幾萬元不等，按每公里平均下來，這一開支已經接近普通燃油的費用。車價與維護費用的高企，讓諸多愛好環保的消費者面臨非常尷尬的處境。

配套欠奉 電動車無用武之地

香港文匯報訊 新能源車正處於起步階段，配套設施的匱乏讓各車企在新能源車推廣上舉步維艱。在各城市中，汽車加油站星羅棋布般散落在各交通要道，而新能源車的充電站卻少得可憐。在大多地方，電動車充電站仍處於空白階段。由於能源無法及時得到補充，新能源車被限制在狹小的區域內，給使用者帶來諸多不便。

一座充電站需300萬

目前來看，設置充電站並非車企一己之力就可以做到的，需要與電網公司合作。據業內專家計算，建一座充電點需投入300萬元人民幣，而一座城市至少需要幾百個充電站才能滿足電動車的正常行駛，若是沒有國家基礎電網的配合，這一目標幾乎無法實現。在深圳，比亞迪與南方電網合作，已經開始建設充電站，以滿足比亞迪旗下兩個型號的電動車需求。但亦僅限在深圳，車主要是駕駛電動車出城，充電就變得極為不便了。

但也有業內人士對於這種合作持反對意見，他向記者透露，深圳的做法在其他城市難以複製。根據國家電力發展的目標，建立基礎電網的智能系統是一個趨勢，這種合作方式會打亂各區域電力分配的情況。另一方面，由於新能源車沒有快速發展階段，建立充電站的回報率很低也成為基礎電網猶豫未決的原因之一。

中央未來十年投千億扶持產業

香港文匯報訊 「節能環保」型汽車已成為各國汽車產業發展的一大趨勢，也是各國政府共識所在。哥本哈根氣候會議之後，中國政府加大了對新能源開發利用的力度，新能源車也被列為重點項目。



日產推出的新能源車型。

進口車亦虎視眈眈

2010年10月18日，《國務院關於加快培育和發展戰略性新興產業的決定》發布，新能源汽車產業被列入「十二五」七大戰略性新興產業之一。未來十年，中央財政將提供超過1,000億元人民幣的巨額資金，用以扶持節能與新能源汽車產業發展。

面對中國政府發展新能源汽車的千億盛宴，尤其是對每輛純電動乘用車最高6萬元人民幣的補貼，眾多跨國公司在華的電動車戰略因此而提速，各國車企紛紛拿出自己的新能源發展計劃。大眾汽車集團董事長文德恩預言，未來超越對手的產品將出現在電動車領域。目前，進入中國市場的量產電動車有日產的Leaf聆風、雪佛蘭Volt沃蘭達等，寶馬7系列和X6的混合動力車已經開始量產，大眾也表示2013年投放朗逸、高爾夫電動車型。

廠商有心 車主無夢 靠政府政策推動

香港文匯報訊 就目前中國新能源車的發展情況來看，有利政策的不斷出台與政府積極採購是該產業發展的主導力量。中國汽車工業協會秘書長董揚認為，新能源車不是面子工程，需要有一個總體規劃，統籌發展才可以避免能源浪費。新能源車作為新興產業，投資大風險高，產業鏈條長，單靠汽車行業本身是難以發展起來的，需要明確產業發展中國家管理和城市規劃等諸多環節，新能源車方能被市場所接受。

可以說，目前汽車廠商高度熱情並沒有感染到消費者，內地新能源汽車市場依然很小。從新能源汽車市場結構來看，在政府示範工程的推動下，公交領域和公務用車市場銷售額增長迅速。東風風神公司開發的Hybrid混合動力車2011年準備上市，首筆大單便是武漢市政府採購的500台。比亞迪公司也剛剛與深圳出租車公司簽署一筆不小訂單，屆時深圳將成為第一座使用電動車作為出租車的城市。相比之下，私人消費市場發展速度不如人意，而要達到《汽車產業振興和調整規劃》提到的到「2011年新能源汽車銷量佔乘用車銷售總量的5%左右」的目標，僅靠公共交通領域是遠遠不夠的。



在2010年廣州車展上，消費者普遍對新能源車持觀望態度。

解能源問題 電企試水充電站

香港文匯報訊 傳統能源消耗大、污染大，開發和使用新能源成為國際共識，也符合可持續發展趨勢。國家發改委能源研究所副所長李俊峰曾表示，「到2020年我國汽車保有量肯定要突破2億輛，如果有10%是電動車，就能很大程度上緩解能源問題，這是一個很大的貢獻。」為此，能源企業紛紛把目標對準新能源車的配套項目，在目前市場前景尚未明朗的情況也積極投身試水。

國家電網也曾透露消息，稱計劃在全國27個城市建設電動車充電站。目前，國家電網已經在上海、天津和西安等城市建設了電動車充電站試點，其中，天津年內將建5座充電站，北京電動車充電站也正在加快建設中。另外，中石油、中石化也分頭行動，擬在重慶市部分加油站增設電動車充電站。

國家電網擬27市建充電站

由南方電網投資建設的首批兩座電動汽車充電站和134個充電樁近日在深圳正式投入使用，充電容量總計達2,480千瓦。其中，大運中心站可同時容納12輛電動汽車駛入，佔地面積1,092平方米，投資金額1,051.5萬元(人民幣，下同)，是目前內地佔地面積和投資規模最大的充

可充電車數目僅油站1/10

由於新能源車產業仍處起步階段，能源企業也憂慮回報率過低，不敢貿然大舉投資開發充電站項目。根據目前已投產的充電站運營來看，每天可充電的車輛不到加油站的1/10，一座投資300萬元的充電站要幾十年之後才能盈利。