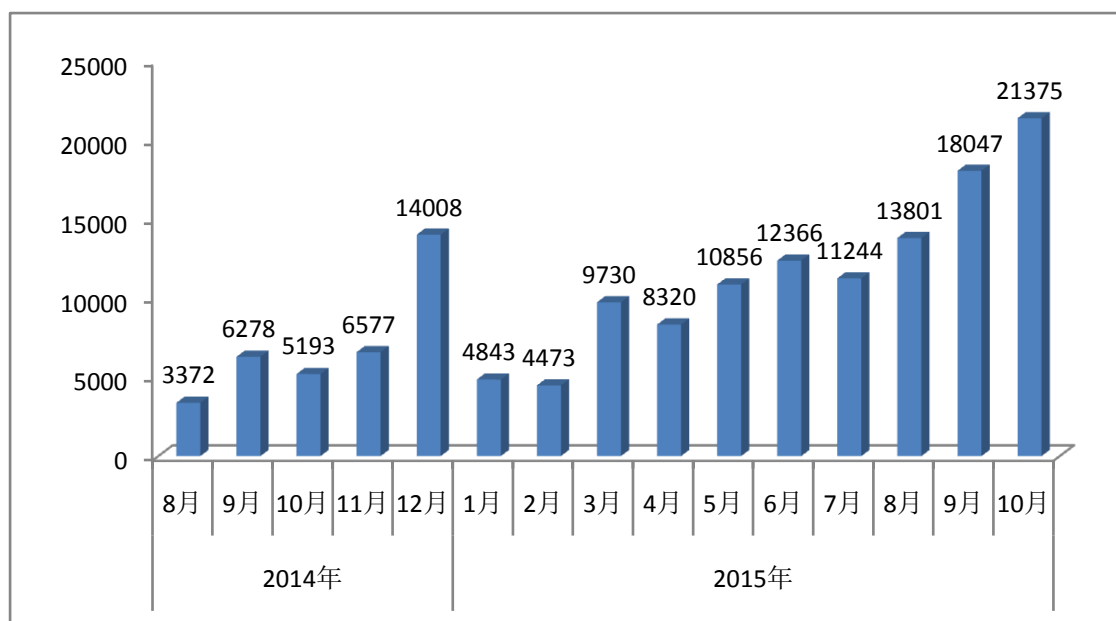


新能源汽车的前景和阻力

北京，一个发展迅速的城市，2015年，一个信息井喷的时代，跟随快节奏的生活和追逐梦想的同时，充斥在耳边的却是类似这样的新闻：“拥堵费”、“红色预警一级”、“摇号指标再降 1/3”、“呼吸道患者同比增加 50%”、“PM2.5 突破 1000”，在目睹了一个个心惊肉跳的数字同时，“新能源汽车”这个概念逐渐推动到人们眼前，在大家都在静观其变时，它却在以突飞猛进之势改头换面，这股尚在风口浪尖的新兴之潮，我们是该迎头赶上还是举步不前？希望这篇文章能让您有所决断。

政策之“势在必行”

自 2001 年起，国家启动了 863 计划电动汽车重大专项，新能源汽车一路发展到了 2014 年，中国新能源汽车推广应用收获期的元年，同时也是相关产业政策发布的最密集区间，这一年新能源汽车总体产销量突破 8 万辆，新能源汽车产业迎来了突破性的发展。2015 年国家相继出台了取消新能源车限购、限行等政策，更多品牌的新能源汽车加入摇号池，大大推动了新能源汽车的销量。



数据来源：第一电动

根据最新数据显示，2015年前10个月新能源乘用车销售11.5万辆，同比增长2.9倍。其中，纯电动乘用车销售6.83万辆，同比增长3.9倍；插电式乘用车销售4.67万辆，同比增长1.8倍。新能源乘用车连续4个月持续上涨，在10月达到最高值，销售2.13万辆，纯电动和插电式乘用车10月销量分别达1.53万辆和0.6万辆。

在上述政策的基础之上，国家发布的对新能源汽车的补贴，更加直接的为新能源汽车的推广进行了经济上的援助，有了国家的扶持，新能源汽车一路发展迅猛，但随着2016年开始逐渐介入的补贴政策退坡机制，2016年的新能源汽车补贴金额相比2013年将降低15%。

2013-2015年国家新能源车型补贴（万元/辆）				
车辆类型	纯电续航里程 R（工况）	2013	2014	2015
纯电动乘用车	80km ≤ R < 150km	3.5	3.325	3.15
	150km ≤ R < 250km	5.0	4.75	4.5
	R ≥ 250km	6.0	5.7	5.4
插电式混合动力乘用车（含增程式）	R ≥ 50km	3.5	3.325	3.15
燃料电池乘用车	—	20	19	18
补贴金额较2013年降幅	—	—	5%	10%

2016-2020 年国家新能源车型补贴 (万元/辆)				
车辆类型	纯电续航里程 R (工况)	2016	2017-2018	2019-2020
纯电动乘用车	100km ≤ R < 150km	2.5	2.0	1.5
	150km ≤ R < 250km	4.5	3.6	2.7
	R ≥ 250km	5.5	4.4	3.3
插电式混合动力乘用车 (含增程式)	R ≥ 50km	3.0	2.4	1.8
燃料电池乘用车	—	20	20	20
补贴金额较 2016 年降幅	—	—	20%	40%

除了国家对新能源汽车的补贴政策,相应在新能源汽车的基础配套设施上,国家也是大力斥资,从电动汽车社会公用充电设施分布图来看,目前全市累计已建成约 2000 余个社会公用充电桩,电动车车主可通过网站、手机 App、微信等方式查找附近的充电设施。



另外国家发展改革委等四部门 11 月 17 日发布的《电动汽车充电基础设施发展指南 (2015-2020 年) 》中提出,到 2020 年全国电动汽车保有量将超过 500 万辆,其中电动公交车超过 20 万辆,电动

出租车超过 30 万辆，电动环卫、物流等专用车超过 20 万辆，电动公务与私人乘用车超过 430 万辆。可见新能源汽车将在国家扶持下逐渐走过导入期，而即将迎来的 2016 年，大胆预测新能源汽车无论产销都将迎来突破性的发展，并且慢步稳健进入成长期，广泛普及并最终占领市场，新能源汽车会在未来成为绿色出行的不二之选。

但是，国家的政策并不是永久持续的，新能源汽车也不可能一直倚靠国家出力出资求发展，增加人们的环保意识、完善新能源汽车的用户体验、改进技术才是新能源汽车的破冰之路。

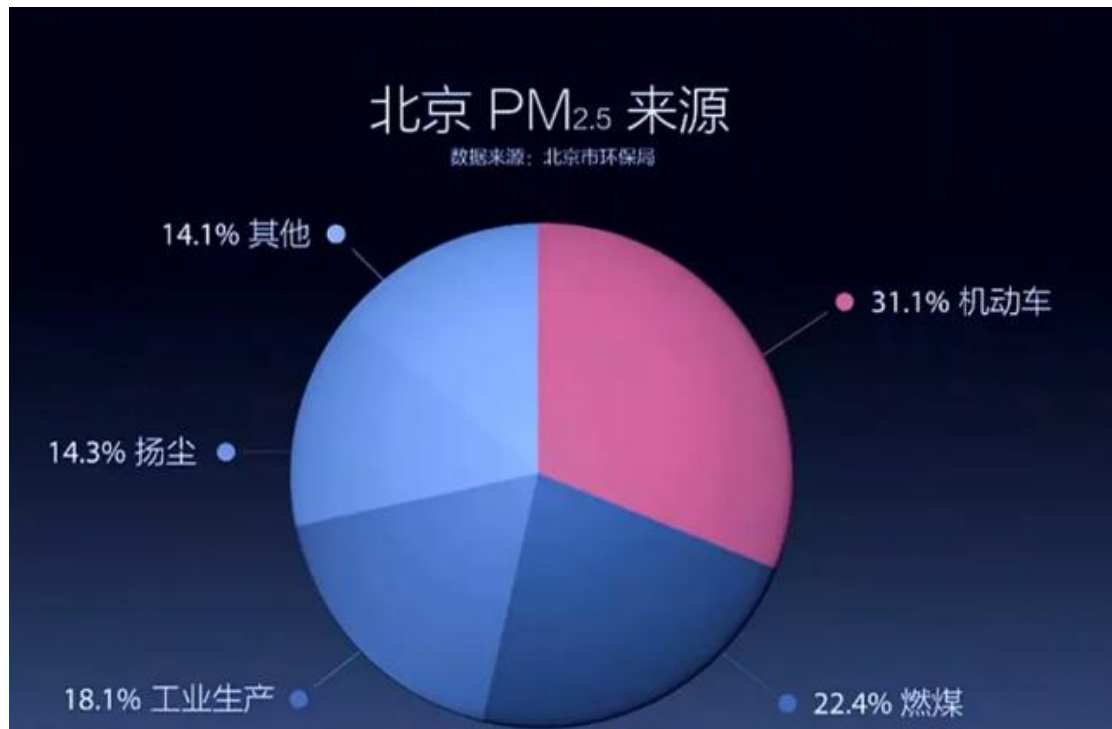
环境之“幕后推手”

11 月，一组在同一地点、同一时间、同一角度拍摄的照片引爆了微博、微信圈，这就是一名北京市民邹毅拍摄的一目了然系列，在大家众口热议的同时，也陷入了深思，我们应该做些什么？



人类与自然之间的矛盾激化，早在人口过剩后就一直存在，并不仅仅体现在雾霾上，但是雾霾却是与我们息息相关并有能力改善的。

国家环境保护部提供的数据显示，2014年北京污染天数为175天，天津197天，成都125天，沈阳152天，兰州112天，石家庄高达264天！相关数据表明，如今在中国每年因为大气污染过早死亡的人数有50万人！



环保局根据各个城市的PM_{2.5}进行分析，从目前已完成的9个大气污染防治重点城市的源解析工作获悉，北京、杭州、广州、深圳的首要污染来源是机动车，石家庄、南京是燃煤，天津、上海、宁波分别是扬尘、流动源、工业生产。并不能以偏概全的说，机动车就是雾霾产生的罪魁祸首，但治理雾霾，从机动车下手，无论是效率或是效果，都将是最为快速直接的。

当为了环境，为了下一代，绿色出行的口号打出来时，绿色出行就并不是什么规章制度，具有强制遵循的意义，它完全凭借个人意愿。然而一两个人说不开车，交通并不会因此而疏解，久而久之，人们就

忘记了一时的不为小我，顾全大我的精神，仅仅当它是个口号喊喊就罢了。

其实新能源汽车的市场就在那里，人们一直都在默默关注着，等待其华丽蜕变的一天，其潜在的用户数不可估量。而想要打开新能源汽车的销售口，仅有政府的扶持是不够的，新能源汽车的厂商们也需要努力，一方面提高自家产品的技术，一方面增加用户的体验，使新能源汽车更具有竞争力。

技术之“核心支柱”

2015 年新能源汽车在政策扶持下销量激增，考虑到明年补贴将下降，以及 11 月、12 月往往是年底放量期，预计全年新能源汽车销量将超过 30 万辆，有望成为全球最大的新能源车消费市场。中国市场这块肥肉，让国内外新能源车厂商个个已是摩拳擦掌，蠢蠢欲动。我们来关注一下各大厂商的最新动向：

特斯拉：

- 已在上海金桥注册成立中国公司，并在金桥建设全球最大的超级充电站。将在中国进行巨额投资，在北京和上海建造超级充电站，并争取 3 年至 4 年内实现特斯拉电动车的本地化生产
- 特斯拉已被纳入北京市新能源汽车摇号系统，意味着特斯拉获牌照概率大幅增加
- MODEL 3 将于 2016 年 3 月正式发布。之前特斯拉公司 CEO 埃隆·马斯克曾表示，MODEL 3 未来将在华国产。并且 MODEL 3 车型未来国内的价格预计只有 MODEL S 的一半，也就是 30-40 万



保时捷：

- 大众汽车旗下的保时捷最新宣布，旗下首款纯电动车 Mission E 即将于 2020 年正式量产，为此他们准备投资 10 亿欧元（约 69.5 亿元人民币）
- Mission E 是一款 4 座纯电动轿跑车，它的 90kWh 电池打造了一套 800 伏的高速充电系统，可在 15 分钟内充满 80% 的电量，可以行驶 400 公里。在满电的情况下，可以开 500 公里



宝马：

- MINI 将推出首款新能源车型 COUNTRYMAN 插电混动版，最快将于 2016 年引入国内
- 采用与宝马 2 系 Active Tourer 相同的一套混合动力传动系统，1.5T 发动机的最大输出功率为 100 千瓦，最大扭矩为 220 牛米



比亚迪：

- e6 先行者搭载比亚迪自主研发的铁电池，动力能源转化率高达90%，远高于传统燃油车
- 动力强劲，最大功率为 90kw，最大扭矩为 450N.m。不开空调情况下，综合工况续航里程最长达 300Km
- 百公里能耗仅 19.5 度电，费用仅为燃油车 1/4



以特斯拉为例，MODEL S 给人的驾驶体验并不是很好，或者说不习惯，与传统的燃油车起步比较，特斯拉最大的不同就是一改往常插钥匙启动的模式，而是踩刹车、方向盘下操作杆拨至 D 档启动，并且操作起来并没有燃油车那么流畅，方向盘会有不容易掌控的感觉，底盘和后备箱也没有供拖车固定的挂钩，一旦发生事故，车辆无法移动时，会对救援造成一定的困扰。在未来的车型中，希望特斯拉可以改进以上这些缺点，不过，新事物总是有一段互相适应的时间，随着新能源汽车市场的扩大普及，人们终将会接受它。



当然，说到纯电动车，人们更关注的是它的续航及充电功能，除了之前说到的，政府已经斥资增加公共充电桩的数量和密度是一方面，另一方面能不能在家完成充电、充电后续航能力是不是强劲是人们关注的焦点。

目前，虽然各大新能源汽车厂商基本能够提供免费上门安装充电桩、充电桩免费使用等优惠条件，但真正的阻力远远不是充电桩本身，而是中国的实情，以北京为例，如果需要购买一辆纯电动汽车，你首先要取得所在小区的同意，并且协调物业及其他业主的意见，才能在自己的车位上安装充电桩，如果不能从车位拉取电源，只能通过埋线从自家取电，如果你住的楼层非常高，电线的费用将超级贵，这是很不现实的问题，况且中国还有很大一部分老旧小区，根本没有自己的车位，大家都是乱停乱放，安装充电桩之后，如何保护自己的充电桩，如何使用将是面临的巨大困扰。

新能源汽车发展阻力很大，想要铺平道路，首先需要政府能提供长期有效的支持政策，为新能源汽车的发展夯实基础；其次，健全基础配套设施，无论是公用或家用充电桩，尽早拟定出一套完善的规章制度，确实解决充电难、建桩难的问题，一旦新能源汽车大面积普及后，其带来的集中用电，是否会造成电能消耗过大，如何统一规划小区内保证一家一桩，对政府而言都是巨大的挑战；最后，新能源汽车的厂商们还要解决自身的问题，如何降低电池自重及成本，改善续航及动力技术，做好售后服务及跟进沟通，相信这些问题脚踏实地的解决后，新能源汽车的发展将是披荆斩棘、大势所趋的。



革新素来都需要很长时间来适应，就像智能手机的出现重新洗牌了通讯市场一样。处在可持续发展、能源紧缺的大环境下，新能源汽车必会取代燃油车，其所赋予的使命任重而道远，至于新能源汽车何时才能比燃油车更具有竞争力，相信在未来的二三十年中，新能源车一定会颠覆人们的认知，走上行业的巅峰。

(转载请注明出处)