

今年广州车展的另一大亮点是专门设立了新能源车专区,国内外车企约有60款产品竞相亮相,新能源车正在成为车企眼中的“香饽饽”。

今年以来,新能源汽车获得了一揽子政策支持,被业内称为市场推广元年。充电桩设施建设奖励、电动车准入门槛有望打开、国家和地方补贴车型目录发布……政策利好带动了市场需求,10月份我国新能源汽车生产同比增长近24倍,比亚迪·秦前10个月累计销量超过1.1万辆。

越来越多的自主品牌车企杀入新能源汽车蓝海,东风日产、广汽传祺等车企相继推出新能源车型抢占市场。目前,自主品牌车企将纯电动与插电式混合动力作为今后发展的两大推广方向。

然而,业内人士告诉记者,受制于充电设施不到位、续航里程短等因素,纯电动汽车的推广仍局限于公共领域。从实际使用情况来看,混合动力是新能源车的现实选择。

现代快报记者 吕珂 蔡旺 王立航 张雷 李宇欣

探路新能源 寄望弯道超车



背景 政策利好打开市场

近日,国家发改委发布了关于《新建纯电动乘用车生产企业投资项目和生产准入管理的暂行规定(征求意见稿)》公开征求意见的通知。这意味着,电动汽车生产的准入门槛即将被打开,也将进一步带动新能源汽车的发展。

工信部统计数据显示,今年1-10月份,新能源汽车累计生产4.7万辆,同比增长近5倍。10月份,我国新能源汽车生产5685辆,同比增长近24倍。列入《免征车辆购置税的新能源汽车车型目录》前两批的新能源汽车生产4748辆,占10月产量的84%。据中国汽车工业协会公布的数据,前三季度新能源汽车销量约为3.8万辆,比上年同期大幅增长2.8倍。

事实上,相关政策落地打开了新能源汽车市场僵局。9月1日,新能源汽车免征购置税政策正式实施,江苏省和南京市的新能源汽车推广应用补贴政策也在此之前落地。工信部分别在8月末和10月末公布了两批《免征车辆购置税的新能源汽车车型目录》,激发了市场需求。

据了解,我国新能源汽车推广采取的是公共优先、私人跟进、循序渐进模式。在入选第二批新能源汽车推广应用城市以后,2014年至2015年期间,南京将完成7000辆左右新能源汽车的推广任务。借青奥会之际,南京新增了2530辆新能源车,其中包括1058辆纯电动车。去年11月份,比亚迪在溧水经济开发区上马了新能源汽车项目。该项目完成后,可年产5000辆纯电动大客车和1000辆纯电动轻型客车。

现状 新能源车步入快车道

借助扶持政策“东风”,自主品牌车企在新能源汽车领域步入了发展快车道。

“我们现在销售的新能源乘用车以比亚迪·秦为主,新车插电混动SUV唐将在近期上市。”新能源汽车大户比亚迪汽车相关负责人石经理说,目前秦在南京的销量还不错,已经卖了300多台。

比亚迪·秦最高配版售价为21万元,享受国家、江苏省、南京市补贴后,消费者花费近15万元能买到这辆车。受产能限制,“秦”一直供不应求。位于桥北的某4S店工作人员说,因为客户需求量大,200多台订单还没交,订车的话要等三个月。据了解,今年前10个月“秦”累计销量超过1.1万辆。不过,新能源车的销量与补贴政策密切相关。石经理介绍,一线城市和不少二线城市的补贴政策明确以后,尤其是限牌的城市,需求就很高。以上海为例,消费者在上海购买新能源汽车以后,可以免费获得牌照。

上汽集团早在2005年就开始涉足新能源汽车领域。目前,它已经实现荣威750混合动力、荣威550插电强混以及荣威E50纯电动等多款新能源车的量产上市。“十二五”期间上汽投入60亿元用于新能源汽车开发。

江淮汽车也是新能源汽车领域的先行者,2002年开始新能源汽车产业化技术路线探索,2009年明确提出以“纯电动”为主攻方向。“现在只有和悦IEV一款纯电动汽车在售。”南京某4S店工作人员说,除去政府补贴之后,裸车价格为7.48万元。

截至目前,江淮纯电动汽车市场保有量已达7000台,11月份单月销售有望突破500台。江淮汽车相关负责人在接受媒体采访时表示,共投入数亿元用于专业研发团队,进行电池、电机等关键零部件的技术开发。

长安汽车在近期披露的投资者关系活动记录

表中表示,新能源汽车的发展规划按照“宽谱系、大纵深、多路径”的发展模式,目前正在推进混合动力车以及纯电动车产的产业化。长安纯电动汽车E30已入选第一批免征车辆购置税新能源汽车车型目录。今年年底,长安汽车将推出首款面向私人市场的逸动纯电动车,未来逸动还将推出混合动力、插电式等车型。

在比亚迪、上汽等自主品牌车企争相发力的同时,其他车企也在进入这一市场。东风日产启辰晨风纯电动车今年9月份上市,广汽传祺GA5REV增程式电动车2014广州车展上正式上市……

在不久的将来,新能源车或将迎来跨界者。近日,乐视董事长兼CEO贾跃亭发布微博称,“为推动一场新的产业革命,我们#See计划#见”。多位业内人士分析称,“See计划”最有可能是被传得沸沸扬扬的新能源汽车项目。

声音 混合动力是现实选择

虽然各家品牌车企有着自己的新能源汽车发展规划,却不得不直面现实难题。

《关于加快新能源汽车推广应用的指导意见》明确提出,新能源汽车重点发展纯电动汽车、插电式混合动力汽车和燃料电池汽车。“实际使用条件制约了纯电动汽车的推广,最关键的就是充电桩建设不到位。”汽车行业资深评论员李洋说,现在面临的局面是充电桩少,给汽车充电不方便,而集中充电容易给电网负荷带来挑战。纯电动汽车续航里程短,只能在城市内代步用,使用环境有限。所以,公交车、出租车等公共领域用途单一,使用环境简单,是电动车重点

推广的行业。

据了解,比亚迪纯电动轿车E6则主要供应出租车采购,纯电动大巴K9则投入公交运营。为了解决纯电动汽车的充电问题,比亚迪汽车在南京投资建设充电站和充电桩。“在公共领域做纯电动车,带动基础设施建设。”比亚迪汽车相关负责人说,同时以公共领域示范带动私人消费。

比亚迪纯电动轿车E6个人版去年开始推向市场,但订单并不多。“有E6在销售,不建议消费者购买。”桥北某4S店工作人员表示,E6需要采用380伏电压充电,要耗费一到两个小时才能充满。其他品牌纯

电动车也存在充电时间长问题。此外,南京可供充电的点也不多,个人充电不方便。因此,比亚迪汽车新能源车发展策略短期内仍以混合动力为主。

中国汽车工业协会秘书长董扬此前接受媒体采访时表示,混合动力比纯电动汽车可能更受消费者青睐,混合动力或者插电式没有电也能跑,而纯电动只能靠电能一条腿走路。中国汽车工业协会通过研究各种技术路线对比的相关课题认为,在各个时间段内基础设施等不同的约束条件下,由于要求条件低和易推广的特点,已可以初步认定混合动力是当前最好、最应该发展的新能源车型。