



海曙众创园停放着一排“环球车享”的新能源汽车。

(徐展新 摄)

利好政策不断 产业扩张加速 矛盾隐患尚存

新能源汽车

“跑得快”，更要“跑得稳”

本报记者 徐展新

家住高新区、工作地点却在鄞州南部商务区的高晓帆，已经连续三个周末奔波于宁波的各汽车4S店了。他买了一辆新能源车减轻交通出行的压力。“我是一个环保主义者，在离开校园、进入社会前，我一直坚守着‘绝不买车’的信念，愿意每天乘坐公共交通上下班。然而，现在的工作岗位要求我频繁出差，坐公交太费时，打车也不方便，迫使我不得不购买汽车。”高晓帆无奈地告诉记者，他很喜欢电力驱动、车体轻盈的新能源汽车，但身边的朋友纷纷吐槽新能源汽车

价格高、续航弱、操作感差、充电场所难寻，让他迟迟无法作出决定。

高晓帆的犹豫映射了新能源汽车遭遇的尴尬处境。在政策的引导下，大批车企开拓新能源业务，产业体量迅速膨胀，宁波的大街小巷出现了品牌不同、造型各异的新能源汽车。

然而，跑得越快，越要防范隐患。宁波这座汽车保有量超过200万辆的“用车大市”必须精心浇灌、谨慎保护，才能帮助新能源汽车产业有序健康成长。

一体，填补了该领域的空白，让新能源汽车进一步“瘦身减重”。中车新能源研制的超大电量电容则应用于宁波、奥地利格拉茨的储能式无轨电车，能实现单次充电6分钟至8分钟、满载运行20公里以上的超高效率和约5万次的充放电寿命，代表了中国超级电容研发的最高水平。

今年2月发布的全新补贴政策，也为生产企业、经销商和消

费者指明了方向。未来，购买续航里程能力低于150公里的新能源汽车将不再获得补贴，高于400公里的车型将获得最高2.2万元的补贴。同时，电池能量密度的最低标准也从去年的每千克90瓦提升至每千克105瓦。业内人士认为，该政策全面落地后，更多高性能的新能源汽车将涌入并占领市场，带动产业链上下游全面升级。

成本，新能源汽车的绊脚石

从政策导向、市场环境到车辆的性能，新能源汽车都有着明显的竞争优势。然而，许多新能源车主和打算购买新能源汽车的消费者依旧心存疑虑。在他们眼中，成本是这一朝阳产业前进道路上最大的“绊脚石”。

媒体工作者路静拥有一辆宝马车，她一直很喜欢新能源汽车，却在买车时毫不犹豫地选择了传统燃油车。“新能源汽车是我的‘情怀’，但燃油车更实际、价位更符合心理预期。”在路静看来，一辆宝马4系轿车的价格约为50万元，特斯拉的新能源轿车售价则超过80万元，新能源车虽有更快的加速、去掉了尾气排放，但车体做工较为粗糙，续航里程有所下降，车辆的内饰也不如宝马4系美观。

即便是特斯拉体验中心的销售员也坦然承认，购买高端新能源汽车的客户通常家底殷实且已购买多辆豪车，他们会抱着“体验一下”的心理走进销售新能源汽车的门店，不会过于重视车辆的性价比。因此，购买能力一般的普通消费者未必愿意尝试。

此外，新能源汽车必须和充电桩匹配，续航也不如燃油车，在无形中捆住了自己的“手脚”。目前，宁波已建成新能源充电桩近5000个，计划今年新建1000个，车企也纷纷着手开发自己的充电设备，但远远不能满足车主的充电需求。“新能源汽车购买成本高，但使用成本低，充电的花

费远低于加油花费。然而，车辆频繁充电过于麻烦，城市里的充电桩也并非随处可见，正是这些隐性成本让我们望而却步。”路静说。

既要享受新能源汽车的环保性和便利性，又想摆脱高昂成本的困扰，两者如何平衡？在汽车行业从业数十年的谭凯表示，“租售结合”才是车企和经销商的最佳出路。

去年底，上汽集团投资成立的汽车分时租赁平台“环球车享”正式入驻海曙电商园，成了宁波新能源汽车租赁市场的一条“鲶鱼”，谭凯正是该品牌的负责人之一。他的家乡在东北，但已经来宁波十多年，对这座城市的汽车销售、汽车租赁市场进行过多次调研。在他看来，宁波人头脑精明、勤奋刻苦，早已涉猎这一市场，只是尚未铺开，品类较少，同时缺乏与周边城市的联动。“在我们进入宁波之前，大街上可供租赁的新能源汽车已经不少，但更多车辆摆在地下车库里积灰，利用率并不高。”谭凯告诉记者。

未来三年，宁波将出现6000个连接“环球车享”平台的车辆、9000个充电桩和1000个在线租车网点，使用者可以驾驶车辆来往于该品牌覆盖的所有城市，不再受地理空间的局限。这种随时随地能出发的环保出行方式，符合新能源汽车的特点，更与国家倡导绿色出行、绿色生活的理念相吻合。

朝阳产业驶上“高速通道”

3月23日，《2017中国独角兽企业发展报告》公布了宁波第一家独角兽企业，它就是总部设在宁波的新能源汽车制造企业“知豆”。今年1月，知豆刚刚完成了宁海基地的首车下线仪式，短短两个月后就跃升为估值超过12亿美元的“独角兽”，可见宁波新能源汽车产业的成长潜力。

该产业发展的利好不止于此。2月13日，四部委联合发布《关于调整完善新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》，对购买新能源汽车的补贴规则进行细化和完善，虽未在宁波完全落地，却已指明方向；就在数日前，宁波的第一座“五星级”电动汽车充电站在海曙石碶街道正式亮相，依托整洁、卫生的环境和“一条龙”优质服务满足顾客需求，赢得周边社区车主的一片叫好声。

不难看出，宁波新能源汽车产业已经跟上了全国乃至全球的大趋势，驶上了发展的“高速通道”。自去年12月26日正式发放新能源汽车牌照至今，已有超过1700名车主领到了绿色的新牌照。另一组数据显示，2017年全市共办理新能源汽车免稅车辆9009辆，是前年的

2.93倍，其中12月高峰期的办理量超过全年的三分之一。“除家庭自用外，新能源汽车在公共交通领域的推广和应用也初见成效。”市交通委相关负责人表示，至今年2月底，已有1555辆纯电动公交车行驶在宁波的道路上，涉及线路50余条。加上已有的油电混合动力、油气混合动力、LNG（液化天然气）驱动车辆，全市逾七成公交车已用上清洁能源或新能源。

几项数据相加，宁波至少拥有了1万辆新能源汽车，散布在日常生活的各个角落，这与当今社会倡导“绿色出行”的理念相符，自然得到了政府部门的鼎力支持。去年10月，市政府办公厅发布的《2016-2020年宁波市新能源汽车推广应用实施方案》传递了多个信号：2020年前，全市将推广应用8525辆新能源汽车，可折合标准车3万辆，大批燃油车将因此“退出江湖”，腾出市场空间；外地品牌车辆不得低于30%，为知豆这类本土企业的蓬勃发展提供舞台；此外，分散式充电桩需满足5万辆汽车的充电需求，且公共充电桩与汽车的比例不低于1:7，确定了未来三年新能源汽车产业发展的基本目标。

高品质车辆背后的“宁波力量”

任何商品的买卖，都离不开价格和品质。作为诞生不久的新事物，新能源汽车暂时不能和传统燃油车较量价格，却能在品质上下足功夫。

久闻特斯拉是新能源汽车领域的“高端玩家”，已在宁波俘获了一批车主的心。“特斯拉新能源汽车价格较高，但性能远胜同价位车辆。以MODELX车型为例，顶配续航里程约507公里，3.1秒完成0到每小时100公里的加速，最高时速250公里。”位于和义大道的特斯拉体验中心销售员俞华清告诉记者，在保持高速的同时，特斯拉还将车身材料换成了常用于航空的铝镁合金，将蓄电池转移到底盘，把侧翻概率降低到10%以下。

由于是工作日的上午，和义大道客流稀疏，特斯拉体验中心却在短短半小时内接待了4批客户。试驾后，这些客户给出的评价基本一致：“没有嘈杂的马达轰鸣声，加速太惊人，稳定性也很卓越，简直像开F1赛车！”

以特斯拉为代表的高端新能源汽车品牌背后，是一批默默提供技术支持的科技企业，其中也不乏宁波企业的身影。今年宁波市科技进步奖名单中，中车新能源、华翔科技均与新能源汽车的生产制造密切相关，选址比邻华翔科技的旭升股份虽未获奖，却是特斯拉的重要零部件提供者，全年创造超过2亿元的利润。

据了解，华翔科技将汽车发动机过滤系统的多个工作单元合成为



华翔科技的技术人员在检测车辆发动机性能。

(昕鑫文 徐展新 摄)

图示



宁波未来三年新能源汽车产业发展基本目标：

2020年前，全市将推广应用8525辆新能源汽车，可折合标准车3万辆；

分散式充电桩需满足5万辆汽车的充电需求，且公共充电桩与汽车的比例不低于1:7。

未来，购买续航里程能力低于150公里的新能源汽车将不再获得补贴，高于400公里的车型将获得最高2.2万元的补贴。

同时，电池能量密度的最低标准也从去年的每千克90瓦提升至每千克105瓦。



宁波目前至少拥有1万辆新能源汽车，已建成新能源充电桩近5000个，计划今年新建1000个。

2017年全市共办理新能源汽车免稅车辆9009辆，是前年的2.93倍。

自去年12月26日正式发放新能源汽车牌照至今，已有超过1700名车主领到了绿色的新牌照。



至今年2月底，已有1555辆纯电动公交车行驶在宁波的道路上，涉及线路50余条。加上已有的油电混合动力、油气混合动力、LNG（液化天然气）驱动车辆，全市逾七成公交车已用上清洁能源或新能源。



韩立萍 制图

评说

加快配套设施建设是王道

新能源汽车取代传统汽车是大势所趋。有资料显示，传统汽车尾气排放是造成雾霾的罪魁祸首，其贡献度在50%以上。大力发展新能源汽车，可以改善城市空气质量，有效缓解能源供给压力，加快汽车产业转型升级。今年两会的政府工作报告也几次提及新能源汽车：加快新能源汽车产业发展，鼓励新能源汽车消费，加大新能源汽车对外开放。这足以说明，国家高度重视新能源汽车产业在经济转型、产业升级中的作用。

然而，毋庸讳言，新能源汽车产业的发展，政府的补贴起到了很大作用。尤其是新能源汽车消费，国家出台了包括减免新能源车购置税等多项政策。有些一线城市和交通拥堵的二线城市已实施限牌，竞拍车牌价格很高，这些地方政府就巧妙利用“车牌杠杆”，限制新能源汽车上牌，一定程度上推动了新能源汽车消

费。如果没有政策的支持，按现有的新能源汽车使用环境，新能源汽车是不可能这样“跑得快”的。以宁波为例，短短几年，宁波新能源汽车从无到有，到现在至少拥有了1万辆新能源汽车，发展速度不可谓不快。但进一步分析，这些新能源汽车中，公共交通部门占了相当大的比例，而他们之所以发展快，除了更新换代环保的迫切需要外，还因为他们有“充电加气”配套设施的保证。

从各媒体的报道来看，新能源汽车消费的主要瓶颈是配套设施跟不上，全国各地都有加油站，车主开着燃油车可以毫无顾忌，而新能源车要“充电加气”，各地不一定能满足需求。所以，要使新能源汽车早日“飞入寻常百姓家”，当前加快建设充电桩、加氢站等配套设施是王道，配套设施无忧了，买车人就多了，新能源汽车的规模化生产成本也会下降。（李国民）

新闻1+1

“分级补贴”新政引导产业健康发展

2018年，四部委联合发布《关于调整完善新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》，按照新能源汽车的续航里程和电池能量密度进行分级补贴，引导车企生产、销售高性能车辆，推动产业健康发展。

与去年相比，补贴新政出现了哪些变化？

首先，取消了150公里续航以下车辆的补贴。但这几乎没有影响，因为2017年的新能源汽车推广目录中没有续航在150公里以下的车型。

其次，续航里程更加细化。每50公里为一个梯度，150公里至200公里的车型补贴金额由3.6万元降至1.5万元，降幅达58%，将引导整车生产企业调整车型，增加

带电量，大幅提升续航能力。2018年第一批推广目录的27款乘用车中，只有一款车续航小于200公里，剩余26款车均高于200公里。

此外，续航超过300公里的车型补贴金额较去年不减反增，体现了国家对高续航里程的支持。

电池能量密度方面，补贴新政的要求是不低于每千克105瓦。截至目前，我国一半以上的车型能量密度高于每千克140瓦，但与海外企业相比差距尚存。近期，我国新能源乘用车的电池能量密度已基本调整到每千克120瓦以上，近半超过每千克140瓦，依照新政可获得1.1倍的补贴。按照计划，我国将在三年内达到全行业均值每千克260瓦的目标。（徐展新）