

中国市场：瓶颈与潜力

节能与新能源汽车主要分为三大类：混合动力汽车、纯电动汽车和燃料电池汽车。目前已商业化的是混合动力汽车，接下来将进入商业化的是纯电动汽车。

混合动力汽车（Hybrid Electric Vehicle）搭载一块蓄电池，通过发动机运转给蓄电池充电，提供电动机能量。汽车在不同工况下，根据设计选择两种驱动的不同搭配方式，达到节能减排的效果。以发动机和电动机在动力源中所占的比重，混合动力汽车又分为微混、轻混、中混和重混。全球首款量产的混合动力车是1997年上市的丰田普锐斯（Prius）。

纯电动汽车（Full Electric Vehicle）则不再有发动机，完全由电动机驱动，通过可外接充电的车载电池提供能量。1890年代第一辆纯电动车问世以来，全球曾有过数次研制高峰，20世纪90年代，美、欧、日的汽车巨头均发布并销售了各自的新一代纯电动汽车，受制于电池技术瓶颈，1997年后大多数公司对纯电动汽车的研发基本处于停滞状态。

燃料电池汽车（Fuel Cell Vehicle）出现于20世纪90年代初，它也完全使用电动机驱动，其电能来源于氢等替代燃料的化学反应，零排放。尽管还处在概念车阶段，燃料电池汽车被业内普遍认为是新能源汽车的最终方向，也是汽车巨头研发的重点。

由于纯电动汽车的商业化面临配套充电设施建设及电池技术上的限制，它的过渡产品插入式混合动力汽车（Plug-in Hybrid Electric Vehicle）将在较长时间存在于市场。插入式混合动力与典型的混合动力区别在于，前者装载了一块容量更大的可外接充电的蓄电池，在短途中汽车可以完全依靠电能行驶。

目前，插入式混合动力汽车是新能源汽车的热点，丰田、通用、克莱斯勒等公司均宣布将于今明两年量产各自的插入式车型。也有一些厂商不看好其前景，本田就表示不会在这一方向上投入，而将专注于燃料电池技术。

据波士顿咨询公司提供的一份报告，在过渡到纯电动汽车之前，电动汽车将从轻混发展到重混、插入式混合动力以及续航里程延长型混合动力。到2020年，在主要汽车市场中，纯电动汽车将可能占据城市车市场18%的份额；在部分地区，混合动力汽车将占据小型车市场20%以上的份额。而燃料电池汽车在2020年以前商业化的可能性极小。

2008年全球的汽车销量约为5900万辆。根据HybridCars.com的统计，2008年全球混合动力汽车的上牌数为51万辆，其中美国占61%，日本占18.4%；从品牌上说，2009年2月美国市场销量排名依次为：丰田73%，本田9%，福特8%，通用7%，尼桑3%。

自诞生以来累计销量过百万的普锐斯，2008年在中国仅销售了899辆。

目前，比亚迪、奇瑞等国内汽车品牌均发布了各自的插入式或纯电动车型，尚未量产。贝恩公司合伙人曾伟民指出，目前国内市场的最大瓶颈还是在于，新能源汽车的售价高于传统汽车的部分，其节油效果在价格上并不能覆盖，而可靠性及使用性在新技术未完全成熟时又不如传统汽车。若国内自主品牌欲开拓美国等海外市场，则将面临品牌认可度低与缺少网络支持的挑战。他们即将发布的一研究显示，尽管新型电动汽车将面临诸多挑战，但如果每辆电动汽车的零售价可低于10万元人民币，那么中国市场现今的潜在规模将达到20万辆。

2008年底，美国政府宣布将对购买符合条件的插入式混合动力车提供最高7500美元的补助。

2009年1月，财政部、科技部发布《关于开展节能与新能源汽车示范推广试点工作的通知》，对公共服务领域的单位购买节能与新能源汽车提供示范推广补助。其中，对每辆混合动力汽车提供2.8~5万元补贴，纯电动汽车6万元补贴。

——文 Zhuang Ying

