

## 电动汽车为何不被广泛接受——终结“充换电”之争（上）

“充电”还是“换电”，我国电动汽车产业发展这一与生俱来的话题，在11日开幕的“2016中国电动汽车充换电服务创新高峰论坛”又被提起。但这一次，利益的色彩淡化，争议的音量调低。来自政府部门、业界和高校的专家，以“开放、智能、互动、高效”的充换电网络为目标，研讨创新充换电服务商业模式，以期终结“充换电”之争。

为何换不来想象中的爆发式增长？

国家能源局电力司副司长赵一农在论坛主旨发言中介绍，今年前10月，全国新能源汽车产量为35.5万辆，销售33.7万辆，同比分别增长77.9%和82.2%；前10月，全国新能源汽车销售33.7万辆，保有量约80万辆；而业内最乐观的预期，后一数字年内有可能达到100万辆。

80%左右的增速、百万辆关口的迫近无不令人欣喜，但距离《节能与新能源汽车产业发展规划》“十三五”末“纯电动汽车和插电式混合动力汽车生产能力达到200万辆，累计产销量超过500万辆”的目标仍相去甚远。在稍后的参观环节，国家能源局副局长郑栅洁亦表示了对“500万辆”目标的担忧。

这跟今年初电动汽车“京沪行”完成，一位上海车主被问到“开电动汽车最大好处是什么”时的回答形成鲜明反差——答曰“电动汽车的好处，谁用谁知道”，因为，最大的开销竟然是停车费，每百公里仅及汽油1/7到1/6的电费支出甚至可以忽略不计。

包括巨额补贴在内的诸多国家产业政策扶持，超过16万个公共及私人充电桩等基础设施，已有车主的极力追捧，加上生产商高涨的产能积极性，为何换不来想象中的爆发式增长？

充电模式缺失了汽车便利性的一半

这个问题，站在业内看难解析，跳出业界看易分清。

国网电动汽车服务有限公司总经理彭建国等业界人士，不止一次谈到以服务“增强消费者购买、使用电动汽车的信心”，“信心”二字，直击问题要害。

在电动汽车普遍续航里程小于300公里，电池技术短期内尚难达到接近常规汽车三五分钟加满油、甚至“即插即用”的情况下，消费者信心何来？仅凭用车成本优势颠覆已成型上百年的市场惯性，又有何胜算？

国务院研究室工交贸易司司长唐元提出“对分布式充电和集中式换电应当统筹考虑，不可偏废”的主张，基于以下分析：汽车有着史上任何其他交通工具所没有的快捷性和便利性，即“门到门”“点到点”的实现——“门到门”无需解释；“点到点”的点指的是时间点，想什么时候走就什么时候走。可以说，“门到门”“点到点”，是汽车的两大基本属性，而电动车的充电模式，恰恰牺牲了“点到点”，缺失了汽车便利性的一半。这才是电动汽车迄今不被更大范围内接受的深层原因。（记者 瞿剑）

原文地址：<http://www.china-nengyuan.com/news/102090.html>