

发展新能源汽车切不可“听风就是雨”



近年来，在以纯电为主的技术路线驱动下，我国新能源汽车产业发展迅速，不仅产销规模和产业链完整度早已全球第一，而且在技术上已跃居全球第一梯队。在产业成熟度上，我国纯电动汽车已比氢燃料电池汽车更具比较优势，也更符合国情。因此，在新能源汽车产业发展上，我们仍需要保持强大战略耐心和政策毅力，不能“听风就是雨”，轻易放弃电动汽车并贸然转向氢燃料电池汽车。

连日来，关于我国新能源汽车产业发展路径的讨论此起彼伏，有人称“我们的新能源汽车需要掉头”，呼吁像日本那样“全面转向氢燃料电池汽车”。这有些片面。

日本氢燃料电池汽车技术全球领先，是不争的事实。目前，日本丰田已推出全球首款量产氢燃料电池汽车Mirai，本田750公里续航里程的氢燃料电池汽车Clarity也已限量开卖，与其配套的加氢站也建成数十座。与之相比，我们在氢燃料电池汽车特别是在乘用车发展上，步伐的确要慢一些，但不能因此就否定我国在新能源汽车产业发展中取得的进步。

事实上，在全球新能源汽车推广和应用上，始终存在着插电式混合动力、纯电驱动和燃料电池等多条技术路线。得益于国家高度重视和财政政策大力支持，近年来在以纯电为主的技术路线驱动下，我国新能源汽车产业发展迅速，不仅产销规模和产业链完整度早已全球第一，而且在技术上已跃居全球第一梯队。作为新能源汽车的“三电”核心技术，动力电池和驱动电机技术已处于国际领先行列，电控技术也与国际先进水平的差距在不断缩小。

正是在中国电动汽车市场蓬勃发展的影响下，国际上各大汽车厂商从过去的观望和谨慎，加快转向对纯电驱动的战略投入。比如，大众汽车集团宣布，到2025年要量产15款纯电车型，每年产量不低于100万辆；日产汽车则宣布，未来5年将向中国市场投放20款电动化车型；连一向不屑于搞纯电动汽车的丰田也有了强烈危机感，调整了技术路线，计划于2020年推出10款电动汽车，2030年销售550万辆电动汽车。可以说，作为智能化最佳载体的电动汽车，正在成为全球汽车业发展新潮流。

数据显示，从2013年到2017年底，5年间全球总计售出6475辆氢燃料电池乘用车。作为全球最畅销的车型，去年丰田Mirai的销量也不过2000多辆，其中大部分是租赁公司和其他车企研发机构买的，真正面向私人购买者的寥寥无几。这与去年我国新能源乘用车50多万辆的销量，简直是天壤之别。一些自媒体竟然为其鼓吹，实在令人百思不得其解。

氢燃料电池汽车之所以很难商业化，除了核心技术不成熟、电池耐久性差外，主要还是氢的供给缺乏有效并安全的保障，而且产业链成本过高。有专业人士曾算过一笔账，以供给端为例，仅加氢站上下游体系建设所需资金，是现有

加油站体系的10倍。

应该看到，虽然动力锂离子电池在汽车上使用只有10年时间，但其技术进步却在明显加快。目前，我国锂电池单体能量密度已达230瓦时/公斤，系统能量密度超过150瓦时/公斤，一旦完成工信部提出的“电池价格减半，能量密度加倍”计划，电动汽车性价比将会大幅度提升。

因此，在新能源汽车产业发展上，我们需要保持强大战略耐心和政策毅力，坚持插电式混合、纯电和燃料电池等多条技术路线走路，既不妄自菲薄，也不盲目自大，更不能“听风就是雨”，轻易放弃电动汽车并贸然转向氢燃料电池汽车。（杨忠阳）

原文地址：<http://www.china-nengyuan.com/news/124808.html>