

海南将分阶段实现全域汽车清洁能源化

习近平总书记“4·13”重要讲话和中央12号文件明确提出支持海南建设国家生态文明试验区，并要求加快推广新能源汽车和节能环保汽车。5月份以来，省政府召开多次专题会议，研究海南率先实现全域汽车清洁能源化相关问题。

目前，《海南省清洁能源汽车发展规划》正在编制，将充分考虑我省资源禀赋，对清洁能源汽车发展提出分阶段发展目标，从基础设施、使用环境、交通管理、产业发展等方面提出重点任务。

海南全域汽车清洁能源化势在必行，关于新能源汽车如何推广应用，社会各界高度关注。7月12日，针对市民、网民对新能源汽车推广应用存在的疑问，省新能源汽车推广应用工作联席会议办公室与国内汽车行业权威执行机构进行了对接和研究，并作出回应。

1

问：目前新能源汽车充电费用太贵，电池需要替换，与传统燃油汽车相比，续航里程短，普通百姓为什么要购买使用？

答：全省新能源汽车充电相关费用主要由两部分组成，基础电价和充电服务费。按照初步测算，基础电价和充电服务费叠加每度电在1.0元-1.5元之间。以目前纯电动私人小轿车为例，一次性充满约为50度电，续航里程考虑制冷制暖等因素在内，至少可行驶200公里以上，每公里费用约为0.3元，最保守估计也仅为同类型传统燃油车的一半甚至更少。所以从使用阶段来看，新能源汽车使用成本要远低于传统燃油汽车。

在新能源汽车电池性能衰减和需要更替方面，根据国家《关于2016-2020年新能源汽车推广应用财政支持政策的通知》对质量质保提出的明确要求，即新能源汽车生产企业应对消费者提供动力电池等储能装置、驱动电机、电机控制器质量保证，其中乘用车生产企业应提供不低于8年或12万公里(以先到者为准)的质保期限。目前消费者购买使用的众多销量排名靠前的企业产品中，已经普遍能够提供不低于8年或15万公里的质保期限，且质保期限是指电池可用容量在不低于新车状态80%。在质保期限外，一是车辆实际仍可保持80%以上的续航里程能力，或更换若干老化问题电芯即可，无需更换整个电池组；二是根据目前主流企业在售后服务等方面政策，大多采取续签质保，基本可覆盖整车全生命周期。

2

问：虽然车辆是新能源汽车，但电却是火力发电，只不过把污染源转移到上游，发电污染源不解决有什么用？

答：实际上，从全国乃至全球范围来看，海南在清洁能源资源和综合利用方面，恰恰具有巨大的优势。主要体现在省内的清洁化能源结构方面，海南太阳能光伏、风能、天然气及核电等清洁能源资源储量丰富，一方面为清洁能源汽车提供了充足的能源保障，另一方面真正实现了从能源发电端到车辆使用排放端，全生命周期的清洁化。

我省能源主管部门已于去年印发海南省创建清洁能源示范省相关实施方案，将积极打造无化石能源岛。该方案指出：至2020年，我省清洁能源装机比重将提高到60%左右；至2030年，清洁能源装机比重将提高到80%左右。随着我省能源清洁化比例逐步提升，车用能源全生命周期的清洁化程序也将不断提升。可以说，海南是国内最具备条件在综合绿色能源利用方面，走在前列、引领发展的地区之一。

3

问：新能源汽车废旧电池的污染问题如何解决？

答：动力电池梯次利用和回收已作为《海南省清洁能源汽车发展规划》研究编制重中之重的专项任务，列入发展清洁能源汽车的前提条件。

综合来看，目前国内动力电池的回收利用政策管理体系、标准法规、产业链培育已经基本形成，海南省在当前阶段大力推广新能源汽车，并在起步期重点考虑和布局回收利用相关问题，可以在借鉴国内外相关地区先行发展的经验教训基础上，发挥后发优势，避免先污染再治理。另一方面，结合省内风、光、水电等非化石能源的特殊优势，车用动

力电池在退役后进行梯级利用，例如作为储能单元，将更加有利于全岛打造绿色能源全生命周期示范岛。

4

问：真正造成污染的是大工厂，还有工程车、大货车等，绝不是私家汽车，政府有没有考虑到这一点？

答：我省环保部门已经开展了省内大气污染源解析工作，相关研究结果表明：我省环境空气中细颗粒物(PM2.5)本地污染源主要来自于机动车尾气、居民面源、城市扬尘、工业生产、海盐粒子。其中，机动车尾气对于我省环境空气中细颗粒物(PM2.5)的分担率约占35%，贡献最大，机动车尾气排放的污染防治工作依然是重中之重。

在机动车污染中，一是以柴油货车为主的大量物流运输车辆，二是对于以乘用车为主的私家汽车。目前，我省环保部门正在抓紧淘汰黄标车和老旧车辆，并按照国家统一部署，正在组织开展柴油货车污染治理攻坚战，加快降低柴油货车污染排放量。在小客车排放治理方面，根据省公安交管部门统计，近年来我省居民小客车保有量快速增长，年均增速超过15%。到2030年，我省居民小客车保有量将达125万辆左右。由于车辆占比较大、居民出行需求不断提升，私人汽车在交通拥堵、车辆长期低速行驶等客观因素影响下，排放污染同样不可忽视，这也是我省开展小客车总量调控和提前实施“国六”排放标准的主要原因。

5

问：全省充电基础设施严重缺乏，尤其是高速公路方面，如何保障正常充电使用需求，有没有考虑到充电1-2个小时会引起高速服务区拥堵？

答：目前正在编制的《海南省清洁能源汽车发展规划》，会针对上述问题做专项规划研究，将“建设高效、绿色、智能的能源加注设施网络”作为首要重点任务进行布局和落实。同时也会鼓励社会资本加入建设，创新基础设施建设运营PPP商业模式，鼓励多元化企业、资本共同参与。目前，全省环岛高速充电基础设施建设正加快推进，电动汽车环岛出行条件已初步具备。我省现有加油加气站的转型升级也已提上议事日程，将加快推动传统加油站向加油、加气、充电一体化综合站点改造。

6

问：现在市场上新能源车型少，购买费用贵，配置还差，怎么普及？

答：从全国来看，自2009年“十城千辆节能与新能源汽车示范推广应用工程”以来，随着清洁能源汽车动力电池、驱动电机及控制系统、机电耦合装置、燃气发动机等关键技术的持续技术攻关及产业突破，目前清洁能源汽车在续航里程、车辆动力性与经济性、安全性与智能化水平等方面已有大幅提高，车辆类型与应用场景逐渐丰富。结合国内外清洁能源汽车全产业链企业和产品初步调研结果，以及未来伴随技术革命的推进及产品的快速迭代升级，清洁能源汽车将有望快速实现现在众多领域替代传统燃油汽车，目前已经成为全球性的基本统一共识。

在实际运用方面，目前国内新能源汽车保有量超过180万辆，在用各类新能源车型超过1000余款，包括各类乘用车、客车、专用车等车型在内，基本满足了市场消费和使用需求。对于新能源车型较少问题，尤其是在私人乘用车领域，伴随国内外众多汽车生产企业不断提出“电动化”转型战略，以及包括国家“双积分”（企业平均燃料消耗量和新能源汽车积分）相关强制性政策出台实施，整车企业未来两年内将在国内市场密集投放超过数百款各个车型产品。例如德国大众品牌已经明确提出，未来三年内将在中国市场上市约49款新能源车型；特斯拉中国工厂已落户上海，将生产经济实用纯电动车型；长城与宝马合资公司已落户江苏，将面向全球市场开发新一代纯电动汽车。

总体来说，新能源车型可供选择的范围将逐渐与传统燃油汽车相当。而在智能化、网联化的车辆科技变革趋势下，实际上新能源汽车相比较于传统燃油汽车，将有更大的产品优势。尤其是在驾驶性能体验、科技配置丰富度、舒适性等多个方面，据相关消费者调研，超过80%的用户在驾驶过新能源汽车后不再愿意驾驶传统燃油车。

关于购置费用过高问题，目前来看，扣除国家和省级购车补贴后，新能源汽车初始购置成本略高于同级别燃油车，但新能源汽车相关运行及维修保养成本远低于传统燃油汽车，按照年均行驶1.2万公里-1.5万公里计算，约一半的使用周期即可抵消，新能源汽车的全生命周期成本要远低于传统燃油汽车。且二手车交易残值等后市场的金融贸易相关市场流通体系也正在完善，新能源汽车使用经济性应该是全面优于传统燃油汽车。

7

问：大货车等特殊车辆也推广电动汽车，充电时长、车辆性能等问题有考虑到吗？

答：需要明确的是，清洁能源汽车不等于纯电动汽车，更不仅限于纯电动汽车。在实现全省汽车清洁能源化进程中，传统燃油汽车是指采用汽油、柴油等非清洁化石能源作为单一动力燃料的车辆，而清洁能源汽车则包括了多样化的车型产品。海南省清洁能源汽车推广将充分考虑不同车辆应用场景，不同车型技术成熟度及经济性，结合实际需求，科学合理地推动我省车辆清洁能源化。其中，考虑到特殊区域、特殊用途、特定领域的车辆性能需求，如中重卡运输货车和中长途客运车辆等，鼓励采用纯电动、天然气、插电式(增程式)混合动力、氢燃料等多元化技术路线的清洁能源产品。（■ 本报记者 孙慧 通讯员 徐涛）

原文地址：<http://www.china-nengyuan.com/news/126406.html>