佘振清：发展新能源客车应做到精兵简政

随着雾霾天气的增多，新能源汽车越来越被人们视作拯救城市天空的有效途径之一，特别是公交车领域，据北京市有关部门测算，一辆公交车尾气污染物的排放量相当于50辆轿车的排放量，如果将北京市1.8万辆左右的汽柴油公交车都改为节能与新能源公交车，就相当于改善了90万辆小汽车的排放污染。

这对客车企业来说，无疑是一大笔的生意，谁能抢得先机，谁就能在这一轮的新能源竞赛中获得先机。事实上，同私人购买电动车不理想的现状形成对比的是，新能源客车市场的明争暗斗早已开始。

面对新能源客车市场的现状，中国公路学会客车分会副秘书长佘振清在接受本报记者采访时表示，在新能源汽车发展的起步阶段，新能源客车一定要把握好这一大好机会，同时面对新能源这块诱人的“蛋糕”，客车企业一定要以技术为先，切忌大跃进、放卫星，相关机构也要把好关口，对企业发展新能源做到“精兵简政”。

记者：同电动轿车市场发展一直处于萌芽的状态相比，电动客车可以说是得到了市场的认可，大批订单纷纷跑向企业，您觉得电动客车同电动轿车相比，优势在哪?

佘振清：由于客车大部分作为公共交通运营，相比乘用车，客车有着先天的发展优势。作为公共交通，客车可以集中充电，集中维护，集中建立充电等基础设施，这些因素解决了电动客车的一些日常维护难题，这是其最大的优势。其次，客车由于大部分用于商业运营，相对乘用车，产出较高，收益也快。综合来看，新能源客车的发展确实比乘用车更为容易。

记者：您在2011年接受媒体采访时曾表示，我国新能源客车技术还处于起步阶段，有很多的问题需要解决，在这两年的时间里，我国新能源客车的进步在哪，是否解决了一些关键问题?

佘振清：近几年我国新能源客车的发展是有目共睹的，比如比亚迪、安凯等一些企业确实在扎扎实实发展自己的新能源客车技术，但是一些关键技术例如电控系统、车体安全、基础设施建设等细微的环节还有待完善。从目前来看，新能源客车处在发展的关键期，如何把握好这一机遇，将自身技术做强、做大，从而占据未来新能源客车市场是我国客车企业发展的重中之重。

记者：同传统燃油客车相比，您觉得新能源客车的优势和劣势分别有哪些?

佘振清：节能环保，这是新能源客车最突出的优势。最近的雾霾天气使人们开始意识到，汽车污染已经成为环境污染的重要因素，而客车污染在这当中占到了很大的比例，客车由于自身载重大，油耗大，所以产生的污染也相对严重。

如果全国开始大力提倡使用新能源客车的话，对于解决环境污染、节省油耗来说具有划时代的意义，这也充分说明，客车发展已经到了转变思路的时刻，而新能源客车无疑是好的选择。

记者：据了解，目前山东日照已经将电动客车投入长途运营中，从目前电动客车和混合动力客车的续航里程和时速来看，是否可以满足我国对客车使用的要求?

佘振清：这需要进一步的实践来说明问题。目前新能源汽车在我国受到追捧，政府也在大力提倡，这也造成了一些没有相应技术的企业开始对外大放卫星，这种情况是要不得的。之前我也提到，新能源客车发展处于一个大好的时代，但不能因为某些企业大跃进而导致整个新能源客车行业走向凋零，这是一种极不负责任的做法。企业要想从这块“蛋糕”中获取利益，必须从自身做起，完善其技术才是发展的王道。

记者：对于新能源客车市场订购火爆现状，一些人认为这种情况会促使很多客车企业投入新能源领域，最终造成市场过剩、技术粗放的情况出现，对于这样的担忧，您觉得是否有必要?

佘振清：这样的担忧十分必要。粗放式的发展只会将企业带入死路。据我了解到的信息，目前我国真正具备新能源客车生产的企业没有几家，大多数企业处于“拼凑生产”的阶段，并没有掌握核心技术，一些企业甚至只看眼前利益，将车卖掉就是胜利，并不理会其质量问题对企业品牌造成的伤害。

当然最严重的后果是将新能源客车行业搅乱，最终走向灭亡。所以我倡导企业应该着眼于自身技术的优势，量力而

行，依据自身的特点来发展，这方面宇通就是个典型的例子，专注于传统客车，这也是奠定一个企业品牌最好的办法，整个新能源客车行业应该“精兵简政”，切忌“大跃进”。

记者：就短期来看，客车已经占据新能源市场相当大的份额，那么未来我国新能源汽车发展会不会更多的关注新能源客车领域?

余振清：其实从短期看来，新能源汽车还处于萌芽状态，技术上还需日渐完善，只能说客车行业的天然优势促使外界对于这一行业报以很大的期望，但是横向对比来看，新能源客车在整个客车行业里占据的份额还很小，甚至可以说是微不足道。

从长远出发，新能源客车的发展还有很长一段路要走。这一领域需要关注，但是不能过分要求发展速度，而是要步步为营，脚踏实地地从技术、服务、基础建设三方面立体发展。要做好这一领域，不只是企业的任务，运营公司、政府也都应该参与其中，协调发展。

原文地址：http://www.china-nengyuan.com/news/44643.html