成本和需求 电动车续驶里程平衡点是300公里？

根据2019年新能源汽车补贴政策，续驶里程在250公里以下的纯电动汽车将不再享受国家补贴，续驶里程在400公里以上的纯电动汽车补贴也下降到2.5万元。在新能源汽车补贴大幅退坡之际，不少企业对纯电动汽车续驶里程进行理性思考。日前，北京汽车集团董事长徐和谊公开表示：“今后新能源汽车续驶里程会逐步标准化。在我看来，续驶里程在300公里左右是非常经济、合理的数值。”

降成本从降电池用量开始

徐和谊表示：“随着换电技术的发展和推广普及，新能源汽车里程焦虑的问题会得到很好地解决。新能源汽车没电了就去换电，像燃油车加油一样。在换电模式下，续驶里程为300公里最合适。因为续驶里程过短，用户频繁换电不方便。因为换电方便，所以一味地追求高续驶里程也没有什么意义。”

徐和谊之所以认为纯电动汽车续驶里程300公里最合理还在于，这类纯电动汽车的能耗较为经济。他说：“如果纯电动汽车续驶里程要达到600公里，它所配装的电池质量就是续驶里程为300公里的纯电动汽车的2倍。空转不说，电池自重加大，还会加剧对轮胎的磨损，运营成本也会大幅度提升。续驶里程为600公里的纯电动车的运行本质上就是电池耗电运载电池自身，费电的同时百公里能耗也会很大。我们通过对多方面的综合因素进行测算得出的结论是，纯电动汽车续驶里程300公里就足够了。”

作为纯电动汽车重要的核心零部件，电池为车辆提供动力的同时，也在增加车辆自重。如何才能达到车辆重量和续驶里程的平衡是纯电动汽车实现经济性的核心。也因此，无论是国家新能源汽车补贴政策还是地方政府新能源汽车补贴政策，都对纯电动汽车百公里能耗提出要求。尤其是在新能源汽车示范推广初期，上海市政府曾明确纯电动汽车的百公里能耗在一定范围内的新能源汽车才能获得地方补贴。这一规定曾在当时被视为上海地方保护、变相拒绝电池搭载量大的比亚迪进入上海的门槛。不过，无论上海市政府是否真的在进行地方保护，但要求车辆控制百公里能耗、提升能源利用率都是新能源汽车必须推进的方向。所以，当时就有业内专家提出要合理控制车辆续驶里程，不要一味地提高电池搭载量。时任北汽新能源董事长林逸就曾表示，根据当时电池的能量密度等因素综合考虑，160公里是纯电动汽车较合理的续驶里程。随着动力电池能量密度的提升、充电设施的不断增多，如今看来，300公里是纯电动汽车较为合理的续驶里程。

众所周知，电池是纯电动汽车所有零部件中成本最高的，多装电池也就意味着车辆成本的增加。这部分成本随着新能源汽车补贴的退坡乃至退出，最终将体现在车辆终端售价上。在上一轮新能源汽车补贴政策中，超长续驶里程的纯电动汽车可获得高额补贴，由此导致某些续驶里程翻倍的纯电动汽车售价与只有其一半续驶里程的纯电动汽车的售价相差不多甚至相同的现象。随着新能源汽车补贴退出，这样“便宜”的长续驶里程车辆将不再存在。而这部分成本将直接由消费者承担。

在全国工商联汽车经销商商会新能源汽车分会会长李金勇看来，动力电池的成本对纯电动汽车终端售价有着决定性的作用，将是决定消费者购车的根本因素，因此车企必须综合考虑车辆的使用成本。长安汽车总裁朱华荣在接受《中国汽车报》记者采访时表示，未来，当新能源汽车补贴退出，企业对纯电动汽车里程的设计将有重新考虑。企业将不再一味追求超长续驶里程，而会根据使用需求重新定义车辆的里程。而从车辆能耗、消费需求角度看，300公里是可以预见的一个较容易被消费者接受的里程数。

超长续驶里程不是里程焦虑的最佳处方

此前，政府和企业之所以大力发展超长续驶里程纯电动汽车是为了解决纯电动汽车里程焦虑的问题。自纯电动汽车示范推广以来，消费者普遍存在里程焦虑，这也使得各方不断把增加纯电动汽车的续驶里程视为发展目标，后来的补贴政策又大幅向超长续驶里程纯电动汽车倾斜。于是，各车企纷纷开发超长续驶里程纯电动汽车。然而，在李金勇看来，超长续驶里程并非解决里程焦虑的根本，而是应该提升充电便利性。

同样是乘用车，一辆传统燃油乘用车，一次加油的续驶里程基本都在500公里以上，这似乎也成为纯电动汽车续驶里程的标杆数值，各车企纷纷以纯电动汽车实现500公里甚至更高的续驶里程为目标，国家补贴也给予超长续驶里程车辆更高的补贴。事实上，超长续驶里程并非缓解消费者里程焦虑的最佳处方。从实际应用情况看，充电便利性的提升更有效。李金勇认为，所谓纯电动汽车的里程焦虑是针对传统燃油车提出的，而燃油车不存在里程焦虑的根本在于其加油站密度高、加油时间短，而这也正是其续驶里程优势的根本原因。由此反观新能源汽车领域就可以得出结论：提升纯电动汽车充电的便捷性，才是解决纯电动汽车里程焦虑的有效方法。一旦充电的便利性得到解决，里程焦虑的问题将迎刃而解。

充电桩密度、充电时长等因素正是影响充电便捷性的主要因素。李金勇表示，与我国燃油车发展历程一样，随着新能源汽车保有量的快速发展，充电桩建设布局速度会越来越快，覆盖范围会越来越广。快充技术也会不断发展，单次充电时间会越来越短，加上换电的模式创新，这些都会从根本上推动新能源汽车充电便捷性的进程，进而解决里程焦虑问题。

据徐和谊介绍，北汽新能源的换电技术已经达到30秒每次。30秒完成换电，比燃油车加油的速度还要快。

充电便利性提升续驶里程300公里也不怕

据悉，未来，新能源汽车补贴将取消，国家将向充电基础设施提供补贴，用以不断推进充电基础设施的建设及充电便利性的提升。而充电便利性提升将让300公里续驶里程的纯电动汽车的市场更大。“从目前我国电网建设、各方对充电基础设施建设的支持和充电营利性的前景来看，充电便利性提升的光明前景。”李金勇认为，未来，消费者将不用再担心充电难问题，在300公里半径内甚至高速公路上，车辆可以很非常方便地找到充电桩，并且不仅是一种选择，而是多种选择。更为关键的是，快充技术的提升可令续驶里程为300公里的纯电动汽车在30分钟内就可完成充到足够其行驶200公里的电量，而这200公里可以满足大部分消费者出行需求。

李金勇表示，我国新建小区的充电桩配套已经非常齐备，而老旧小区的充电桩建设和电力扩容也可盈利。“按照每个小区500个车位计算，每个充电桩每天充电10度，一年的服务费就接近150万元，第一年就可以分摊小区电力改造和充电桩建设的成本，从第二年开始就可以实现持续盈利。如果按照峰谷电费进行计算，盈利还会更高。”李金勇说。同样的道理也适用于商场或者公司的停车场。除了正常的停车费之外，提供充电服务对于任何一家物业公司都是增加额外收益并能持续获利的行为。有利润就一定有市场。“无论是国家电网，还是住宅小区、办公区、商场等场所，都有条件和充分的动力加快推动充电桩布局。未来，新能源汽车的充电场景一定会越来越丰富，充电的便捷性会不断得到提高。”

“当下，300公里是一个适度和科学的续驶里程。但在后补贴时代，200公里左右续驶里程的纯电动汽车也将极具竞争力。”李金勇认为，“后补贴时代，‘双积分’政策将成为调整新能源汽车产能和燃油车产能的重要手段。我们预计在‘双积分’政策下，生产一辆续驶里程200公里的纯电动汽车所获得的积分补贴基本可以与电池的成本持平。如此一来，车企生产新能源汽车的制造成本将低于燃油车。”更低的生产成本传导到市场，用户购买纯电动汽车的价格

会更低，因此，在安装充电桩更加便利的三四线城市、县城和农村的用户，会非常青睐这一类型的纯电动汽车。“尤其在温暖的南方，没有寒冷冬季的电池衰减问题，150公里到200公里续驶里程的纯电动汽车，完全能够满足消费者日常出行需求。”李金勇说。

原文地址：http://www.china-nengyuan.com/news/138274.html