

# 2010年将成为中国电动车元年

当我们盘点2009年展望2010年车市时，“新能源汽车”是一个不可忽视的关键词，去年是中国电动汽车实现重大突破的一年。

在过去的2009年，国内汽、柴油零售价格全线上浮，一年以来，油价调整了七次，可以预见，未来还将继续上涨。油价的上涨，无疑对新能源汽车的需求呼声空前高涨。况且，电动汽车作为新一轮的经济增长的突破口和实现交通能源转型的根

本途径，已成为世界各主要国家和汽车制造厂商共同的战略选择，也是各国汽车市场的战略选择。在各国政府的大力推动下，世界汽车产业进入了全面的交通能源转型时期，电动汽车进入加速发展新阶段。

在2009中国汽车产业发展国际论坛上，科技部部长万钢在其报告中提出，政府将针对电动汽车实施激励政策。同时，六部委出台意见促进汽车产品出口持续健康发展，其中

有积极引导节能和新能源汽车产品出口，支持企业加快研究开发新型车辆动力蓄电池和新型混合动力汽车产品；支持推广纯电动汽车，引导推广混合动力汽车。

面对能源危机，全球各汽车厂家致力发展新时代的节能环保车，这几乎已经预示着电动汽车时代的来临。为了争夺电动汽车这块未来的蛋糕，我国许多企业几乎一夜之间，纷纷上马电动汽车项目。

发展电动汽车不仅关系到

汽车产业的未来，更关系到人类社会未来发展的可持续性。当世界各国正在为实现人类可持续发展的交通而努力奋斗的同时，中国的汽车产业也正在积极地推动交通能源的战略转型：一路飙升的油价以及汽车消费者的节能环保意识不断增强，他们愿意接受更多的节能环保产品，加之我们的车商也很看好这一市场，同时政府也在引导和支持。种种迹象表明，2010年将是中国电动车圈地运动的新纪元。

## 电动车市场开门见喜

去年年底突然爆出的电摩新国标，给电动自行车市场如同泼了一盆冷水。在争议声中，新国标暂缓实施，随之电动自行车市场响起一片欢呼声。今年以来，电动自行车市场就出现回暖迹象，而且不少经销商反映元旦销售情况火爆，效果超出预期。

电摩新国标风波的确让本已处于销售淡季的电动自行车市场“雪上加霜”，然而元旦电动自行车市场的“开门红”，再次给电动自行车市场注入生机和活力。去年年底经历了“标准风波”后，消费者购买的积极性受挫，而随着标准的暂缓执行，消费者的购买信心又迅速回升，并且在元旦期间得以爆发。据业内人士介绍，不管新国标有没有暂缓执行，该买车的还是要买，政策对购车人的影响并不占主要因素，去年的淡季如此之淡主要是天气原因。自从元旦开始，在节日的烘托下，销售情况肯定要平时好很多。

权威人士透露说，正在修订中的新标准，电动自行车的行驶速度可能提至25公里~30公里，而且对重量不加限制。长远来看，电动自行车市场一定会更加规范、健康地发展。

## 电动汽车 锂电池研究新进展

法国国家科学研究院(CNRS)和法国原子能委员会“新能源技术及纳米材料创新实验室”(CEA-Liten)的科学家们通过实验修正的“多米诺-阶次模型”表明，酸铁锂内部的局部应力促成了区域间的电和离子的传导，从而使电池运行。未来电池可以依靠磷酸铁锂，这是一种环境友好材料，具有优异性能，成本低且具有良好的热稳定性(从安全角度非常重要)。所有这些优点使它成为未来电动汽车用锂电池的最好材料。然而，这种材料却不具有使电极工作的传导离子和导电性能。

CNRS属下的波尔多固体材料化学研究所的化学家和CEA-Liten的研究伙伴首次对这一“悖论”现象做出解释。通过研究磷酸铁锂，他们揭示了多米诺-阶次过程，使电池的充电-放电周期成为可能。一旦放电材料和已经放电后的材料的界面存在压力，这种现象就会发生。随着界面移动，界面区的电和离子传导就会像多米诺骨牌一样异常迅速。

这一新的反应过程，解释了两种绝缘材料(一种在充电状态，另一种在放电状态)如何能够使锂离子电池运行。这是人们在研究未来锂电池需要的低成本和安全电极材料方面迈出的重要一步。研究成果还有助于人们了解未来用于混合动力汽车和电动汽车的磷酸铁锂电池内部的纳米级过程。

## 银川地区

### 电动车行业正在崛起

银川地势平坦开阔，土地肥沃，水力资源丰富，加之日照充足，自然条件优越，自古以来就有“塞上江南”的美誉。纵观银川地区，无论是以地形、银川人购买习惯还是政府政策等角度考虑，银川地区都是电动自行车行业发展的乐土。

第一，银川地形分为山地、平原两部分，其中尤以平原为主要地形，洪积扇前倾斜平原、洪积冲积平原、冲积湖沼平原、河谷平原等几大平原决定了这里的地形地势，平原地形有利于电动自行车行业的发展；第二，银川地区消费水平较其它省会城市来说要低很多，价格上相比摩托车较低的电动自行车更易被银川地区消费者接受。另外，随着社会的发展，银川人对于新鲜事物的排斥程度已不像以前那么强烈。近年来，电动自行车已逐渐被银川人所接受，在部分地区甚至到了受热烈欢迎的程度；第三，国家实施西部大开发以来，银川地区各城市得到了长足发展，当地政策鼓励各行各业的发展，对于电动自行车行业也没有限制政策，更促进了银川电动自行车行业的崛起。

如今，在各种有利条件的推动下，银川地区电动自行车行业出现遍地开花的局面，银川电动自行车商家如雨后春笋，众品牌纷纷在银川的土地上生根。随着电动自行车行业在银川地区的发展，电动自行车商家将在银川这块乐土上陆续开花，而商家数量的增加，必将使行业的内部竞争白热化，所以在将来银川地区众经销商面临的考验还是很大的。尽管如此，银川地区的电动自行车行业正如冉冉升起的太阳，充满了希望。



## 电动自行车进入日本家电卖场渠道

据日媒报道，环保车浪潮席卷下，日本电动自行车市场开始出现普及的兆头。包括雅马哈、本田等在内的日本摩托车业巨头，均相继推出电动自行车新品，并积极筹划开拓家电、家居等新渠道，强化终端市场攻势等一系列举措。日本下一代汽车振兴中心推算，2008年度日本电动自行车的保有量约为6604台，2009年度这一数值则攀高数倍，2010年可能成为电动自行车加速普及年。

目前，日本大电动自行车厂商，开始布局日本全国的分销网络。不过，与混合动力汽车不同，电动自行车的渠道除了切入现有的汽车、摩托车等专业渠道，还进一步延伸到家电、家居以及综合商超卖场。2009年6月，野岛电器宣布设立电动自行车店内销售专区后，山田电机、荣电集团、K's电机、小岛电器等电器连锁商，开始强化非家电经营的态度，使他们成为电动自行车厂商的“必争重地”。

## 全国电动自行车每年可减排二氧化碳 5705 万吨

据相关部门统计，如果一辆电动自行车替代一辆摩托车，每年可减少二氧化碳排放475.43公斤，由此全国1.2亿辆电动自行车减排二氧化碳总量将达到5705万吨。

有关专家分析说，电动自行车以其轻便、经济、环保、速度适中优点，是目前我国普通消费群体较为便捷的代步工具。我国是近年来全球节能减排力度最大的国家。一项最

新资料显示，截至2009年上半年，我国单位国内生产总值能耗比2005年降低13%，相当于少排放8亿吨二氧化碳，这其中也有电动自行车的一份“功劳”。

近日，中国科学院院士何祚麻接受媒体采访时，比较了家庭汽车、摩托车、城市公交和电动自行车4种交通出行方式的能耗和碳排放。如果以每人每10公里计，坐家庭汽

车、摩托车、城市公交分别要耗标准煤0.544公斤、0.272公斤、0.11公斤，排放二氧化碳分别为1.15公斤、0.575公斤、0.23公斤，而骑电动自行车仅耗标准煤0.043公斤、排放二氧化碳0.082公斤。从中可以看出，电动自行车的能耗、排放最低。

在前不久举行的丹麦哥本哈根气候变化会议上，应对全球气候变化、减少温室

气体排放成为普遍关注的议题。1990年至2005年，我国单位国内生产总值二氧化碳排放强度下降46%。在此基础上，我国又提出，到2020年单位国内生产总值二氧化碳排放比2005年下降40%—45%。业界人士认为，这一任务非常艰巨，实现降低二氧化碳排放，电动自行车将发挥一定作用。