

新能源产业规划“落地” 50 万辆目标难度“上升”

□ 刘震 王丽歌

50 万辆的“五年目标”恐难实现

4月18日,国务院常务会议终于通过了对于此前争议较大的新能源汽车技术路径问题,在《规划》中有了明确定义——“要以纯电驱动为汽车工业转型的主要战略取向,当前重点推进纯电动汽车和插电式混合动力汽车产业化,推广普及非插电式混合动力汽车、节能内燃机汽车”。

据第一财经日报报道,以纯电动汽车为主要战略,宣告此前各部委一直存在分歧的技术路线问题已告一段落。但是,这并不意味着纯电动汽车已经到了普及阶段。国家“863 计划”节能与新能源汽车重大项目监理咨询专家组组长王秉刚在接受《第一财经日报》采访时认为,目前混合动力的产业化条件比较成熟,纯电动车是未来发展方向,但鉴于技术差距,“十二五”只是起步阶段,“十三五”期间才会有较快发展。

“因此,目前两者应齐头并进。”王秉刚坦言。

资深汽车评论员李安定则对纯电动汽车的前景也不乐观,他认为,电动车不要说远远达不到商业化的起点,连统一的测试和研发流程都没有形成,因此,政府主管部门和汽车企业必须意识到,无论是传统动力的提升,还是混合动力的使用,节能减排才是硬道理。

记者发现,目前拿到工信部新车目录的纯电动汽车产品中,绝大多数车型只是在研发和示范运行阶段。“由于全国各地基础设施不完善,这类车还是处于小范围试运行阶段。”比亚迪汽车一位内部人士透露。

虽然新能源汽车在中国市场还是“叫好不叫座”,但国家力推环保汽车的决心已下。根据《规划》,未来中长期中国新能源汽车产业的发展目标,即争取到 2015 年,纯电动汽车和插电式混合动力汽车累计产销量达到 50 万辆,到 2020 年超过 500 万辆。

而从目前情况来看,50 万辆的目标似乎存在一定难度。据中汽协不完全统计,一季度汽车整车企业生产节

能与新能源汽车 8626 辆,其中:纯电动汽车 1655 辆、混合动力汽车 1300 辆、代用燃料汽车 5671 辆;销售新能源汽车 10202 辆,其中:纯电动汽车 1830 辆、混合动力汽车 1499 辆,代用燃料汽车 6873 辆。

全国乘用车市场信息联席会副秘书长崔东树向记者表示,按照目前的产销状况,如果没有各地政府的大力推动,达到前述目标有一定难度。

商业模式是关键

在此次通过的《规划》中,并未提及达到这一目标所投入的政府资金。业内人士认为,这是防止有投机想法的企业钻政策空子。

国内一家自主品牌企业负责新能源汽车项目的人士告诉记者:“政府通过这个规划后,离地方政府的扶持等具体细则出台就不远了。”

对此,来自同济大学的一位不愿意署名的新能源汽车专家告诉记者,新能源汽车如果要实现产业化,就必须寻找到好的商业模式。政府要建立有利的市场机制引导,不能只是补贴给企业。电动车产业机制不建立起来,只要在产业化的过程中一个环节不赚钱,产业化就很难推下去。

中国汽车工程学会常务副秘书长张进华透露,目前中国新能源汽车示范城市主要有三种商业模式。一是整车销售模式,典型的是合肥;一种是租赁模式,包括电池租赁和车辆租赁两种,典型城市是杭州;第三种是融资租赁模式,金融公司购买电池,拥有产权,然后租给公交公司,公交公司享受政府补贴,这种模式主要集中在合肥和杭州的公交车上。

从企业方面来看,其实从去年开始,大的企业集团就开始布局新能源汽车市场。

据记者了解,从去年开始,上海汽车就已明确其发展新能源汽车的技术路线,瞄准汽车驱电力化趋势,重点加快推进混合动力和电动汽车产业化,并推动燃料电池汽车研发升级和示范运行。按照计划,除目前已量产上市的荣威新 750H ybrid 混合动力轿车,今年节油率达 50%的荣威 550 插电式混合动力轿车和自主品牌纯电动



新闻背景

《节能与新能源汽车产业发展规划》获批

国务院总理温家宝 4 月 18 日主持召开国务院常务会议,讨论通过《节能与新能源汽车产业发展规划(2012—2020 年)》。

会议指出,加快培育和发展节能与新能源汽车产业,对于缓解能源和环境压力,推动汽车产业转型升级,培育新的经济增长点,具有重要意义。要以纯电驱动为汽车工业转型的主要战略取向,当前重点推进纯电动汽车和插电式混合动力汽车产业化,推广普及非插电式混合动力汽车、节能内燃机汽车,提升我国汽车产业整体技术水平。争取到 2015 年,纯电动汽车和插电式混合动力汽车累计产销量达到 50 万辆,到 2020 年超过 500 万辆;2015 年当年生产的乘用车平均燃料消耗量降至每百公里 6.9 升,到 2020 年降至 5.0 升;新能源汽车、动力电池及关键零部件技术整体上达到国际先进水平。

为此,一要实施技术创新工程。建立研发体系,突破关键核心技术,大幅提高汽车燃料经济性水平和动力电池系统安全性、可靠性、轻量化水平。二要加快推广应用和试点示范。实施鼓励购买和使用节能汽车政策,开展私人购买新能源汽车补贴试点。三要因地制宜建设慢速充电桩和公共快速充换电设施,制定动力电池回收利用管理办法,建立动力电池梯级利用和回收管理体系。四要完善标准体系和准入管理制度,加大财税金融政策支持,营造有利于产业发展的市场环境,加强科研和人才保障,积极开展国际合作。

轿车荣威 E50,也将批量投产。

上海汽车执行副总裁陈志鑫向外宣布,“十二五”期间,上海汽车在已投入 20 亿元人民币的基础上,计划再投 60 亿元用于研发新能源汽车。“十二五”期末,上海汽车产销的新能源汽车,将占领国内新能源汽车市场 20% 左右的市场份额。

上汽的纯电动汽车荣威 E50 将

于今年 10 月份批量上市,并计划今年销售达 1000 辆。不仅上海汽车,多家车企在新能源汽车方面的投入都堪称大手笔。其中,北汽集团 2015 年的新能源汽车产量目标定位在 15 万辆;广汽集团将“十二五”末节能与新能源汽车产销规模放大到 20 万辆;长安汽车则计划 2014 年实现产销 15 万辆。

汽车评论

中国新能源车不能急于求成

□ 马连华

“今年参加北京车展的新能源车数量为 88 台,虽然数量略少于去年,但性能更加务实,更加贴近消费者。”近日,中国贸促会汽车分会会长王侠在 2012 年北京车展新闻发布会上,这样评价新能源车的参展水平。

本届北京车展上,几乎所有汽车企业都将携自己最新的新能源汽车技术和车型亮相,其中不乏贴近市场的产品。工信部规划司发展规划处处长姚璐近日表示,对于新能源汽车的发展路线,目前普遍认同要先走混合动力、再走纯电动、最后过渡到燃料电池。中国汽车工业协会副秘书长叶盛基也表示,纯电动车的发展不可能一步到位,包括插电式在内的混合动力是不可避免的。

国家刚刚颁布的《电动汽车科技发展“十二五”专项规划(摘要)》也指出,在技术路线上,近期将尽快推进混合动力技术的应用,发展小型纯电动汽车和插电式混合动力电动车;中期将在混合动力技术得到广泛应用的基础上,加大小型

纯电动汽车和插电式混合动力汽车推广力度;在 2020 年之后,纯电驱动技术将逐步占据主导地位,通过发展纯电动汽车和燃料电池汽车,实现大幅度降低排放。有消息称,新能源汽车规划在重新修订后有望在上半年发布,这将进一步指导厂商的发力方向。

务实的思路帮助新能源车艰难破局。相关专家指出,从“十二五”开始,中国的新能源汽车总体进入了导入期,这个时期具有两个特征:一是企业成为研发的主体;二是上升为国家新兴产业战略高度。但要真正完成导入期,还有相当长的路要走,对于中国而言,包括政府和企业,切不可急于求成。

笔者十分赞同上述专家观点,从本次北京车展中参展新能源车数量上也能初见端倪,企业小心翼翼的背后自有其长远的考量,这也可以看成是中国车企走向成熟趋向务实的一个重要标志:不要盲目跟风,因为中国新能源车尚有很长的一大段路要走。

中国新能源车不能急于求成一蹴而就!

2012 北京车展自主品牌集体“亮剑”

4 月 23 日,2012 年北京车展将迎来 120 款全球首发车,其中自主品牌首发车达到 84 台,成为本届车展最大看点。有着 20 多年历史的北京国际汽车展览会,至今已连续成功举办了十一届,是全球汽车业界在中国每两年一次的重要展示活动。全球所有汽车跨国公司全部报名参加了本届车展,并将本届车展定位为最重要的全球 A 级车展。国内展商也势头强劲,底气充足,将集体与跨国公司同台竞技,全面展示我国自主品牌上的科研和创新成果。

全新品牌亮相中国

特别值得一提的是:一些品牌将首次亮相北京车展,如长安与 PSA 合作的 DS 品牌、大众旗下 SEAT 品牌、东风与裕隆合资的东风裕隆纳智捷品牌、福建奔驰、比亚迪和戴姆勒集团合资的比亚迪戴姆勒电动车等都将在本届北京车展上揭开面纱,展现出令人期待的真实面目。

本届北京车展共展出车辆 1125 台,全球首发车 120 台,其中跨国公司全球首发车 36 台,跨国公司亚洲首发车 35 台,概念车 74 台,新能源车 88 台。体现了高品质和国际化水平。

本届车展除了启用新国展九个室内展馆外,还在新国展南广场开辟了北京车展历史上最为宏大

的商用车战区。

BENZ、VOLVO、PICCAR、NAV-ISTA、日野、一汽集团、东风集团、上汽集团、江淮、北汽福田、北方奔驰、苏州金龙、江铃汽车、苏州中欧、山东五征、新凯汽车、运通、中平等近三十家商用车企业将最新产品带到车展现场。

自主研发成大亮点

本届车展的一大亮点,是将会亮相很多重量级的自主新车。作为比亚迪汽车品牌战略转型后推出的全新产品,比亚迪 F3 速锐将在北京车展推出。F3 速锐这款车型是否能延续老款 F3 的销售奇迹,备受期待。红旗将推出行政级豪华轿车 H7,针对中国市场进行研发和制造。奔腾系列的旗舰车型 B90,此车升级为一汽马自达睿翼平台制造,级别更加接近国内主力 B 级轿车。偏居海南的海马,也将推出首款 B 级轿车“曜”。除了家用车和 B 级轿车,将作为自主品牌军转民代表车企江淮将推出首款跑车 S-II;自主品牌领军企业吉利和长安将在北京车展推出首款 SUV。

不难看出,自主品牌独立研发,已经成为中国车市发展的一大阶段特征。随着在技术上的不断成熟,各种商业产品将逐渐推向市场,中国自主品牌将进入全新的研发创新阶段。

(华西)

年产能超 120 万 长安福马 7.6 亿美元杭州设厂

长安福特马自达汽车 2012 年 4 月 19 日宣布,将在杭州投资 7.6 亿美元(约合 49 亿人民币)建设一个全新的整车厂,以支持其在中国雄心勃勃的发展计划。杭州新工厂 2015 年投产

后,年产能将为 25 万辆。至此,长安福特马自达汽车的年总产能将超过 120 万辆。

前不久,长安福特马自达汽车刚

刚宣布了一项 6 亿美元投资,以扩大其重庆生产基地产能。扩产完成后,年产能将提升 35 万辆;而就在今年 2 月,长安福特马自达汽车在重庆为其全新重庆二工厂揭幕,该工厂将投产新福克斯,是一座集冲压、车身组装、涂装、内饰装配和总装于一身的生产厂。

“对于长安福特马自达汽车的发

展而言,这是令人无比激动的时刻,”长安福特马自达汽车总裁马瑞麟表示,“新投资将帮助长安福特马自达汽车为中国消费者带来更多安全、高质量、具备燃油经济性和驾驶乐趣的新一代福特车型,进一步兑现我们对中国消费者的承诺,而且杭州新工厂也表明了长安福特马自达汽车为服务消费者不断向前的决心。”

杭州新工厂建设项目预计将于今年下半年正式动工,首辆新车预计将于 2015 年下线。长安福特马自达汽车执行副总裁罗明刚表示,“长安福特马自达汽车在杭州建设新整车厂,将进一步使其在中国的生产基地布局多元化,以更好地服务发达沿海地区的消费者。”

(搜狐汽车)

上汽依维柯红岩公司 斯太尔 12000L 运油车 / 飞机加油车换装驾驶室通过鉴定



日前,总装备部陆装科订部车船专家通过听取报告,审查有关技术文件、图样,观看样车,同意公司斯太尔 12000L 运油车 / 飞机加油车换装驾驶室鉴定审查会。评审组

专家通过听取报告,审查有关技术文件、图样,观看样车,同意公司斯太尔 12000L 运油车 / 飞机加油车换装驾驶室通过鉴定。

3 月 14 日,来自机关、院校、科研院所、军代表系统等 8 个单位 26 名代表参加了鉴定评审会。公司总经理熊伟铭介绍说,公司不断创新军品

生产工作。合资后,利用引进的欧洲依维柯当代先进技术开发出新的驾驶室,并通过欧洲安全检测,它的舒适性、安全性都有很大提高。新款驾驶室经过一年多的研发、试验、验证等各项工作,希望通过专家们认真严格的鉴定审查,早日进行批量生产供货,积极为部队换装工作做出应有的贡献。陆装科订部车船局有关领导在会上作了讲话,认为上汽依维柯红岩公司十分重视军品工作。斯太尔车装备部队很多年了,对部队做出了很大的贡献。

斯太尔车是上世纪 80 年代初引进的,在当时是比较先进的,但到现在一些技术相对落后,在民品市场已经淘汰了,但上汽依维柯红岩公司却还要供装部队。因为批量小,零部件组织难,给企业生产组织带来一定的压力,同时部队在使用中也反映出一些问题,特别是驾驶室的密封性、乘坐

性差的问题。希望专家们在鉴定评审中严格把关,客观反映样车存在的问题,提出可靠的解决方案。同时希望新换装的军品车辆生产出来装备部队后,要发扬优良作风,企业和军代表要进行跟踪服务,听取部队意见,把相关的服务工作做好。随着现代技术不断发展,部队新装备要发展,老装备要改造。公司吸收引进的先进技术日益成熟,为早日向部队提供更先进的优质的军品,公司针对部队的新需求,与部队一起对更换驾驶室进行了认证,严格按照国军标要求,开发试验了替换斯太尔驾驶室的新产品,并做了样车,在很短时间里组织了两台样车进行了 8000 公里的可靠性试验。

评审组专家们听取了公司关于《研制工作总结报告》、驻重庆和昆明地区军代室的《研制过程质量监督工作情况报告》以及总装备部汽车试验场的《考核试验报告》。专家组审查了

有关技术文件、图样,并在郭全副总经理的陪同下,参观了公司生产现场,查看了样车。经过鉴定评议,专家们认为:斯太尔 12000L 运油车 / 飞机加油车换装的驾驶室造型美观,内部空间宽敞,密封隔音、空调和除霜除雾等性能好,提高了驾乘舒适性等人机工程水平。整车经主要性能和 8000km 可靠性试验验证,驾驶室及与底盘连接可靠,各项性能参数达到了设计开发任务书的要求。该型驾驶室系引进国外先进技术自主生产,在民品市场已大批量投入使用,产品可靠,工艺成熟,供货稳定。技术文件和图样基本完整、规范统一,符合标准化要求。评审组同意斯太尔 12000L 运油车 / 飞机加油车换装驾驶室通过鉴定审查。

熊伟铭总经理指出,公司将严格按照军品要求,精心组织生产,按时按质向部队提供产品,为部队建设做出贡献。

(李代元)