

西部新能源汽车产业基地欲崛起

本刊 张璐

如今,人们满眼所见的汽车中,绝大部分都是传统汽车,且在汽车市场整车销售中占绝大比重的也仍然是传统汽车。不过,随着新能源汽车逐步发展,新能源汽车也更多地进入了消费者的视野,且就目前形势而言,新能源汽车将来能有更广阔的发展空间。

为进一步推动经济结构调整和产业转型升级,按照四川省委、省政府要求,绵阳做出战略部署,决定将节能环保装备、信息安全、航空与燃机、新能源汽车作为支撑未来发展的高端成长型产业。目前,顺应发展形势,四川绵阳积极投入新能源汽车生产基地的建设,以助推四川构筑西部汽车生产基地战略构想的实现。

绵阳建设中国西部新能源汽车生产基地,不仅得益于国家大力支持发展新能源汽车产业,也是因为获得了四川省政府的政策支持。

8月26日,绵阳市举办建设中国西部新能源汽车产业基地媒体座谈会,介绍了新能源汽车产业基地建设启动情况。

绵阳市在四川汽车产业发展投资洽谈会上,与法国法雷奥集团、德国舍弗勒集团、中国汽车零部件工业集团、米其林集团、重庆恒通客车等国内外20家汽车整车制造和零部件生产知名企业签订了合作协议7个,签约金额158.8亿元。绵阳市新能源汽车产业项目签约仪式上,签订了“中国高科新能源汽车产业园、天津力神动力电池等项目,正式启动了绵阳中国西部新能源汽车产业基地建设。

据绵阳市委常委、科技城党工委副书记、管委会常务副主任颜超介绍,绵阳作为全国唯一“科技城”,发展新能源汽车产业有丰富的科技资源,有良好的产业基础,有比照执行中关村国家自主创新示范区先行先试政策等独特的政策环境,还有广阔的市场需求空间,是省内发展新能源汽车产业基础最好的城市。

颜超介绍,绵阳政策环境优越。18个国家部委组成的部际协调小组每年召开会议研究科技城建设工作,国家已正式同意科技城比照执行中关村先行先试政策。四川省委、省政府成立省长任组长的省建设科技城领导小组,专门出台支持科技城建设的10条政策措施,支持绵阳建设100平方公里的“科技城集中发展区”。

汽车及零部件产业是绵阳市优势产业,新能源汽车是绵阳市大力发展的战略性新兴产业,在此地建设新能源汽车



生产基地具有产业优势。

颜超透露,川汽集团年产12万辆新能源乘用车绵阳生产基地已全面建成,今年年底将实现整车量产,这是国内目前规模最大的新能源汽车生产基地。同时,该公司4款拥有自主知识产权的纯电动汽车即将面世。

早在2010年底川汽集团就生产出首批纯电动公交车,并很快在成都街头试运行。川汽集团新能源汽车生产基地也早在2011年4月就在绵阳高新区正式开工建设,目前,川汽的新能源汽车研发和生产已经趋于成熟,并在发展中领先一步。

川汽公司董事长黄勇表示,川汽将与合作伙伴深化战略合作,以汽车设计、整车制造、燃料电池、电机、电控等为重点,研发一批关键技术、基础材料。在省新能源汽车产业联盟的框架下,组建新能源汽车产业创新联盟。积极推动新能源汽车推广使用计划,加快建设充电桩、换电站等基础设施,组建新能源汽车服务公司,推动川汽纯电动公交车进入国内各大城市,带动新能源汽车市场推广及服务模式创新。

英志新能源公司已形成生产续航里程达380公里的大功率车用锂电池产能,技术水平国内一流。英志新能源专注大功率动力电池储能锂离子电池十余年,如今与中国工程

物理研究院电子工程研究所合作,共建联合实验室、开展院企科研合作,其开发出的储能锂离子电池产品广泛应用于能源、交通、通信、航空等领域。

长虹电源公司深耕电池领域40多年,天津力神看准绵阳在发展新能源汽车方面具备的良好基础和优势,目前长虹电源与天津力神已达成在绵建设锂电池生产基地战略合作协议,携手进军新能源汽车产业。

作为新能源汽车及核心部件行业的知名企业,中国高科在技术、产业和市场方面具有明显优势,绵阳市政府和四川高科签订合作协议,将共同建设西部新能源汽车产业园,其核心项目就是建零配件加盟中心。拥有包括电机、电控等核心技术的中国高科公司投资30亿元的新能源汽车及核心部件项目已落户绵阳。

天明科技已建成年产800吨锂电池核心材料生产线,产品综合技术指标国内领先。目前,中富集团与绵阳合作投资15亿美元的新能源汽车专业产业园也已启动前期工作。

除了川汽集团等这样的整车企业外,绵阳还聚集了一批整车及零部件规模以上企业。目前,绵阳拥有规模以上汽车及零部件企业44户,近两年新增汽车及零部件类科技型中小企业25户。

绵阳这些新能源汽车产业链上的企业,大到川汽集团

的整车技术,小到科技型中小企业生产的各种连接器,各个企业互相链接合作,一个链条明晰、层次清楚的新能源汽车产业链雏形逐步形成。在这条产业链上,相关配套产业又将发挥各自长处,实现优势互补,让绵阳新能源汽车产业的基础更加扎实。

与此同时,绵阳正抓紧整合当地的电子信息产业优势,推进川汽与长虹、九州等本土大型企业在车联网、车载多媒体等领域深度合作,加快充电桩和智能充电计费系统的研发。

为了加快新能源汽车的发展,绵阳还将加快建设充电桩、换电站等基础设施,组建新能源汽车服务公司,推动川汽纯电动公交车进入国内各大城市,带动新能源汽车市场推广及服务模式创新。

颜超表示,力争用3-5年时间,把绵阳建设成为集研发、制造、检验检测、展示体验于一体的中国西部新能源汽车产业基地。到2020年,绵阳实现年生产整车30万辆,培养关键零部件和材料配套企业100家,新能源汽车产业产值突破1000亿元。

另外,今年10月在绵阳举办的第二届科博会上,将举行新能源汽车技术与发展大会等重要活动,设立新能源汽车专题展区,特斯拉、宝马之诺、奔驰、奥迪、雷克萨斯、比亚迪、野马等46个国内外知名品牌的新能源汽车将参展。

政府推进产业发展

四川公布信息安全及新能源汽车等3个产业发展推进小组成员名单

刁明康 董隼

据四川新闻网消息,近日记者从省政府网站获悉,8月28日,四川省人民政府办公厅印发了关于四川省信息安全、航空与燃机、新能源汽车3个产业发展推进小组的组成人员名单。

据悉,四川省信息安全产业发展推进小组由副省长刘捷任组长,省经济和信息化委主任王海林、省通信管理局局长王钢、省国防科工办主任罗长森任副组长,省委网信办副主任陶俊培等22人为小组成员。

四川省航空与燃机产业发展推进小组由副省长刘捷任

组长,省经济和信息化委主任王海林、省国防科工办主任罗长森任副组长,省发改委副主任、省能源局局长雷开平等36人为小组成员。

四川省新能源汽车产业发展推进小组由副省长刘捷任组长,省经济和信息化委主任王海林,省科技厅厅长刘东,省发展改革委副主任、省能源局局长雷开平任副组长,小组成员包括省发改委副主任赵辉等23人。

据介绍,三个产业发展推进小组办公室均设在省经济和信息化委,办公室工作人员由省直相关部门抽调人员组成,并统一集中办公。

专家访谈

新能源汽车竞速,如何理性抢跑



嘉宾

董扬 中国汽车工业协会常务副会长兼秘书长
符钢战 同济大学新能源汽车产业化研究中心主任
朱元巢 中国东方电气集团有限公司副总经理

主持人

吴亚飞 四川日报记者 董世梅

董世梅

要快跑,更要理性

记者:目前,全国不少地方都在加快上马新能源汽车。

董扬:目前国家出台了新能源汽车发展的利好举措,很多地方都想抢占先机。但需要厘清的是,突出发展新能源汽车,不等于漠视传统汽车产业的现实,应该“两条腿走路”,相辅相成。毕竟,燃油汽车是“进行时”,新能源汽车则更多着眼未来。四川发展汽车产业的条件得天独厚——工业基础雄厚、市场广阔、政府服务好,在全国汽车产业布局加速西进的过程中,具有更强的比较优势。对于四川来说,发展新能源汽车应该重点抓好成都、泸州等推广应用城市,稳步推进。

朱元巢:早在上世纪80年代中后期,隶属东方电气的东风电机的电动汽车设备就进入美国市场,此后我们电动汽车产品也一直在推动。但追求与现实还是有差距,2009年,我们上了5万辆电动汽车电力总成产能,然而,去年卖出不足1000辆。我们不指望新能源汽车市场在一夜之间铺开。因为,相对于传统汽车来说,眼下新能源汽车在续航里程、成本价格、社会充电装备配套基础条件和维修使用习惯等方面,都还存在应用推广的难题。

目前,各地抓新能源汽车产业发展的热情很高,在热潮之下要冷静看新能源汽车的发展现实,理性认识才能合理规划。

要技术,更要应用

记者:应用是目前新能源汽车产业发展的一大问题,老百姓更多的还是从价格、便利的角度考虑购车。

符钢战:过去十年,发展新能源汽车的重点放在如何“造车”、如何发展技术上。但好东西的应用需规

模化,批量生产才能降低成本。同时,产业化和技术是相互的。电动汽车的广泛应用,消费需求的多样性、盈利驱动等因素将促进商家开动脑筋,不断更新技术。

应用系统领域有个“互补产品”理论,例如钢笔和墨水,要两样同时存在才能更好发挥效益。跟新能源汽车产业发展进行“互补”的,不是单一的产品,而是一个系统——新能源汽车应用环境系统。前十年,我们技术发展了,适应系统没跟上,专门针对电动汽车的商业模式没跟上,所以产业化、应用推广问题重重。

朱元巢:应用与技术是相辅相成的。但现实是,科研与市场需求总是很容易脱节。要促进产业发展,科研必须根据市场的需求和应用来开展。

政府并非“法力无边”

记者:很多人都提到,政府应该在新能源汽车的发展中扮演重要角色。怎么认识?

朱元巢:政府指导培育市场。新能源汽车发展离不开市场需求的启动,但要尽快启动市场需求,爆发点不在公众,而在政府,这是新能源汽车发展的特点。政府应当在公交、社区巴士、专用车等领域重点突破。政府应做好规划,用好的规划引领市场需求、技术研发和企业发展。政府引导培育产业。可以通过优惠政策的制定和实施,让既有专有技术又价值观相同的企业集聚,推动产业发展。

符钢战:政府作用很大,但新能源汽车发展也不能光靠政府强制,不能光想着公共交通系统,也要过渡到私人用车领域。这需要新思路,将新能源汽车普及推广到消费者层面,同时创新商业模式。比如在欧洲的“电动汽车共享模式”是一个可能的方向。

政府并不是“法力无边”。比如政策补贴更多应用在公共系统的发展,私人领域的调控力度有限。而且靠政府补贴很难维持,即便政府补贴了也要考虑支撑能力,更要考虑的是一旦补贴政策取消,又会怎样?

媒体评说

新能源汽车“上路”还有“磕碰”

工信部等三部委联合推出的《免征车辆购置税的新能源汽车车型目录》(下称《免税目录》)即日起开始实施。这一政策是近日出台的众多新能源汽车推广政策中,对消费者刺激最大的一项。7月、8月蓄积的新能源汽车购买需求可能会在9月集中释放,出现一个新能源汽车销量小高峰。

在日前召开的“2014两岸新能源汽车产业论坛”上,中国汽车技术研究中心汽车产业政策研究室主任黄永和说,《免税目录》是他接触过的从会议决定到政策落实最快的一个,从7月9日国务院总理李克强主持召开国务院常务会议决定出台免税政策,到9月1日正式实施,不到2个月的时间。国家推广新能源汽车发展的决心毋庸置疑。

但是《免税目录》不只是这一两个月的应急方案,而是要持续近三年半的一个长期政策,它能否持续的发挥热力才是大众最关注的焦点。从此次实施的《免税目录》申报审批过程和结果来看,《免税目录》后续还需要提高政府部门的办事效率和服务意识,简化申报审批流程,做好政务公开透明工作,这一政策效果才能够持续发挥。

首先,《免税目录》较人们预期的车型数目少得多。此次《免税目录》中共有116款车型进入,而工信部公布的节能与新能源车目录已经发布1210款,进入的比例大小。国内企业中,众泰汽车、华晨宝马的新能源乘用车车型没有入选。另外,《免税目录》最大卖点是进口新能源汽车一同免税,但第一批却没有特斯拉这样的热门进口车型。

其次,申报的流程和资料多为重复劳动。按照工信部召开的《免税目录》宣讲会透露的信息,《免税目录》的申报车型与之前的节能与新能源车目录中新能源汽车要求基本相同,申报材料也有大量重复部分。这些申报数据同在工信部数据

库中,如果能免除这重复申报的部分,只须外递交新增项目的申请材料,则审批速度会有更大提升,能够进入《免税目录》的车型可能会更多。更为简易的操作甚至是,直接把节能与新能源车目录中,剔除掉以铅酸电池作为动力电池的车型和节能车型,直接形成《免税目录》。

第三,那些既然已经进入节能与新能源车目录而未能进入第一批《免税目录》的车型,为什么落选?如上所述,两个目录要求区别不大,为何会有落选的现象?消费者不由会问,难道彼时是新能源汽车,此时就不是新能源汽车了?还是这些车辆有什么问题?因此,工信部在发布《免税目录》车型时,还应对外说明,未能进入第一批目录的车型是否申请,落选原因为何,多久发布下一批目录……这些操作都需要相关部门做到公开透明,否则这些不明确的地方将慢慢成为一个小黑匣子,从中衍生出的问题将会阻碍这一目录在推动新能源汽车发展方面的长期指导作用,特别是影响消费者对未进目录车型的信心。

当前的新能源汽车政策,正处于科技部部长万钢所说的“利好不断”的局面。新能源汽车从业者为此欢欣鼓舞之际,仍有疑虑。《免税目录》是一例,更多的还有:地方目录究竟如何取消?充电标准如何修订?新能源汽车准入政策是否新设审批项目……

利好虽好,但新能源汽车的管理,也是政府管理的一项,应当符合简政放权的方向。政府在新能源汽车领域积极进取,不应变为强力干预之手,更应自守政府边界,坚定服务型政府的方向,明确行业规则,增加政策透明度。因为,中国的新能源汽车的发展,乃至中国经济的发展,并不取决于政府多么积极有为,而取决于能否形成有效竞争的机制。(据中华工商时报)



相关链接

新能源汽车行业是什么

新能源汽车行业从经济学描述,是从事新能源汽车生产与应用的行业。新能源又称非常规能源。是指传统能源之外的各种能源形式。指刚开始开发利用或正在积极研究、有待推广的能源如太阳能、地热能、风能、海洋能、生物质能和核聚变能等。在当今提倡全球环保的前提下,新能源汽车行业必将成为未来汽车产业发展的导向与目标。

《新能源汽车生产企业及产品准入管理规则》已于

2009年7月1日正式实施,《规则》强调说明:新能源车是指采用非常规的车用燃料作为动力来源(或使用常规的车用燃料,采用新型车载动力装置),综合车辆的动力控制和驱动方面的先进技术,形成的技术原理先进、具有新技术、新结构的汽车。新能源汽车包括混合动力汽车(HEV)、纯电动汽车(BEV,包括太阳能汽车)、燃料电池电动汽车(FCEV)、氢发动机汽车、其他新能源(如高效储能器、二甲醚)汽车等各类别产品。