

生产资质放开 新能源汽车加速扩局

似乎能听到“砰”的一声，新能源汽车制造业的大门终于打开了。

6月4日，一纸《新建纯电动乘用车企业管理规定》(以下简称《规定》)悄然出现在国家工信部官方网站上，宣布自2015年7月10日起，新建纯电动乘用车企业投资项目的投资总额和生产规模不受《汽车产业发展政策》有关最低要求限制，可由投资主体自行决定。

值得关注的是，新能源汽车企业生产资质的放开，打破了此前多年以来只能通过兼并重组才有希望获得的新能源汽车生产资质的现状。这之于此前虽有多重政策红利加身，但在准入制度上却严格受限的新能源汽车行业而言，将带来空前变化。

新政落地

与去年11月26日发布的《新能源汽车生产准入条件征求意见稿》相比，正式版《规定》并无太大出入，但细则上更加明确、详实。从具体内容上来看，《规定》中最重磅的条款是“新建纯电动乘用车企业投资项目的投资总额和生产规模可由投资主体自行决定，不受《汽车产业发展政策》有关最低要求限制”。这意味着，今年7月10日后，新建新能源汽车企业生产资质将大幅放开。

“此前《汽车产业发展政策》规定，新建汽车生产企业的投资项目，项目投资总额不得低于20亿元人民币，其中自有资金不得低于8亿元人民币，要建立产品研发开发机构，且投资不得低于5亿元人民币等限制要求，对未来新建新能源汽车企业投资项目不再适用。”全国乘用车联席会秘书长崔东树在接受《华夏时报》记者采访时分析。

不仅如此，新规中有关“投资主体必须具备三年以上纯电动乘用车研发基础”的相关条文也没了踪影。这也将进一步放低对新兴新能源汽车企业的准入门槛。

不过，在崔东树看来，新政策基础门槛

降低，但能力指标提高。“首先必须在中国境内注册，并在技术上具有纯电动乘用车产品从概念设计、系统和结构设计到样车研制、试验、定型的完整研发经历，同时需掌握整车控制系统、动力蓄电池系统、整车集成和整车轻量化方面的核心技术以及相应的试验验证能力，拥有纯电动乘用车自主知识产权和已授权的相关发明专利。”《规定》中对企业的注册地、完成研发经历和专利方面有严格要求。

与此同时，新建企业还应具备完整的样车试制条件。自行试制的同型纯电动乘用车样车数量不得少于15辆，并需满足一次充电续航里程不得低于100公里，0-50km/h加速小于5秒及最高时速大于100公里等技术指标。除此之外，这些企业还需拥有完善的销售及售后体系。规定同时明确，新建企业可生产纯电动乘用车，但不能生产任何以内燃机为驱动力的汽车产品。

“新政策对于电动车的动力性要求更高了，要求最低每小时要在100公里以上，续航里程最低在100公里以上。显然，这个规定相比更早之前的‘双80’标准(最高车速每小时80公里以上，续航里程最低在80公里以上)更为严格。”汽车分析师张志勇分析。

盘活市场

在国家主管部门看来，新政策有利于社会资本和具有技术创新能力的企业参与纯电动乘用车的科研生产。

当然，这一点也是十分必要的。工信部部长苗圩坦言，“传统汽车生产企业由于受思维惯性、技术路径依赖和现有资产拖累，很难有积极性发展新能源汽车。”也因如此，苗圩呼吁政府要创造鼓励竞争的环境，以促进新能源汽车企业的进步。

而在国家863“节能与新能源汽车”重大项目监理咨询专家组组长王秉刚看来，“生产条件适当放开，能够吸引互联网企业以及

一些零部件生产商进入电动车生产领域，将为这一领域带来新鲜血液，并形成鲶鱼效应，推动我国电动车产业加速发展。”

不过，新政策出台在放开束缚、盘活市场的同时，也同样堵住了另一条路。张志勇认为，从“双80”到“双100”，更高的新能源产品准入条件，无疑让一大批抱有希望能够转正获得国家认可的低速电动车生产企业最终被排斥在新能源汽车正规军之外。

“即使在北京、上海这些大城市，又有多少车辆能够按照80公里以上时速行驶的？而在那些三四线以下的城市，80公里的时速也没有太大的意义，更何况100公里的时速呢？”在张志勇看来，“无论从市场需求，还是电动车运行的区域特点以及对于行业的贡献程度，低速电动车其实都应被国家加以重视。”

可以佐证的一组数据是：2014年，仅低速电动车“大产地”山东，全年生产低速电动车就高达18.74万辆，相比2010年1.82万辆的产量，是5年前的10倍。

不过，持另一种观点的业内人士亦不在少数。中国汽车工业协会常务副会长兼秘书长董扬认为，尽管有市场需求，但低速电动车的安全问题、铅酸电池的污染问题等都没有明确保障，市场比较混乱。“汽车是对社会影响比较大的产品，和一般产品不一样，有些产品是不能随便生产随便使用的，不能有需求就生产。”

“胡萝卜与大棒”

在此之前，国家酝酿对新能源汽车生产企业准入政策放开之时，山东时风、唐骏、河北御捷、新宇宙等具有一定规模的低速电动车企业都被猜测有可能成为“鲶鱼”之一。但至少目前来看，这些“鲶鱼”暂被挡在了“龙门”之外。

“市场逼着我们转型，我们不可能不转型。”时风集团董事长刘成强的回复言辞恳

切。不过，时风同样预见到了国家对低速电动车政策的不确定性，“我们已经在开发以磷酸铁锂电池为储能装置，双轮独立电机驱动，速度达到100km/h且一次充电续程300公里以上的电动汽车，性能达到燃油汽车的水平，可以满足各种用途的需要。”刘成强在接受记者采访时曾透露。

以时风为代表，在生产技术上逐渐实现升级后，有多年运营经验的低速电动车生产企业们或许同样能迈进新政的门槛。

而阵营的另一边，《规定》新政落地后，又将有一大拨“新概念”鲶鱼涌来。在此之前，IT行业巨头苹果公司就透露将加入跨界造车的大军，开发小型电动车。此外，中国茅台，包括乐视、易到用车、百度、富士康、博泰等一大批本土IT和互联网公司，以及杉杉股份等零部件公司也相继宣布启动造车项目。而新能源汽车领域，正成为上述投身造车新军团的首选领域。

但如此一来，同样大小的池子中，新鲶鱼们进入后，原有的传统鲶鱼们要想“吃饱”，就要下更大的力气了。

“新政策其实是有双面性的。一方面，降低新能源汽车生产企业准入门槛，引入鲶鱼，搅活市场，这对新符合准入政策的汽车企业而言，是难得的机遇；但另一方面，更多新鲜元素的企业进入后，形成更残酷的竞争机制，对传统汽车业来说，是冲击，也是挑战。”有业内人士对记者分析。

“汽车行业本身确实是一个政治经济学很浓厚的产业。国家的政策、产业政策和消费政策所带来的影响确实非常巨大。”北汽新能源汽车总经理郑刚坦言，“胡萝卜加大棒”的政策，对于产业的升级转移是非常有益的。”

即将被打破的新能源汽车领域竞争格局，将如何重塑，仍需市场和时间来解答。但有一点是显而易见的——源源不断的政策红利，为中国的新能源汽车市场又平添了一把干柴。

(金雪)



红岩“双杰”亮相第17届重庆国际车展

6月10日，第十七届重庆国际汽车工业展在重庆国际博览中心隆重开幕，作为当地重要的整车企业，上汽依维柯红岩商用车有限公司携红岩“双杰”——红岩杰卡、全新杰狮首次亮相本届展会。

首次亮相的红岩杰卡是上汽依维柯红岩秉承同步欧洲的重卡研发技术、结合中国道路环境运输实际，继红岩杰狮、红岩新金刚之后全新推出的又一整车平台。

该品系产品沿袭了红岩家族重卡注重空气动力学基础上的经典造型，空气阻力小、燃油经济性好；驾驶室四点悬浮与整体后移技术成熟可靠，乘坐更舒适、行驶更安全；同步匹配欧标Cursor9发动机，燃油效率高、动力爆发强、运行噪音低、成本更优化；轻量化创新设计与成功应用，整车最低自重仅6.91吨，多拉快跑、运营更高效。不愧为具备低自重、低油耗、高舒适、高安全、高效率等显著特点的又一款

中短途运输利器。

展会上亮相的新一代中高端物流运输旗舰产品——全新杰狮采用金属前面罩栅格、大LOGO设计，在外观上集成、可调、自动感应式DRLL昼间行驶烟熏前大灯、前侧分气道双导流板、前面罩金属栅格设计，潮流自现，霸气而不张扬，蕴藏力量与自信。

在仪表内饰上，配置中文彩屏仪表、一键式电动车窗，按照人体工程学原理与欧洲标准为驾驶室内饰配色与选材，温馨舒适、便捷操作；在底盘方面，采用了前后桥盘式制动、空气悬架和ECAS高度控制系统、ASR防驱动打滑系统、车身、EBL电子制动力分配系统等，驾驶更舒适安全。

特别是针对中国地大物博、长途干线运输，在国内首次采用了针对不同油号的三油箱配置，储油达1020升以上，续航里程达3000公里左右。配备双钱扁平轮胎，滚动阻

力小、油耗更低；发动机独立加热系统，非常适合寒冷地区的使用，整车发动之前，驾驶室不用开空调就同时得到预加热。

空滤器加大进风量，进风量更充足，进气阻力减小，排气管加大，排气阻力减小，燃烧更充分，油耗更低。阀类采用VOSS复式快插接口，使用更便捷，维修更高效。

全新杰狮驾驶室本体采用高强度钢板，整体冲压，高精度盒装结构焊接；经过欧洲碰撞标准(ECE R29)验证，抗撞击力强，加之国际专利发动机制动技术与驾驶室整体后移技术，最大限度提供全面安全保障，确保行程无忧。

“红岩双杰”的全面亮相，将进一步丰富上汽依维柯红岩产品型谱，提升产品市场竞争能力，为用户提供更多、更好选择，促进企业核心竞争力的进一步增强。

(万桢)

开启新格局 庆铃汽车闪耀重庆国际车展

2015年中国汽车市场增速已逐渐放缓，各大汽车厂商不得不开始接受消费者倾向理性这一现实，不过逐一审视细分市场，却会发现有些车型却在逆势增长，比如说皮卡车型，当然这和皮卡车型的商用定位而产生的硬性需求有关系，但难以忽视的是皮卡正在用它较高的实用性获得家庭用户的青睐。放眼中国汽车市场上的皮卡品牌不得不提到庆铃，庆铃和五十铃合作30年在中国市场的积淀已难超越，而庆铃生产的产品总是会成为标杆。

6月10日，庆铃携旗下6款竞品车型亮相重庆国际车展，这6款车型包括2款新型皮卡、100P都市物流车、600P冷藏车、700P铝箱中卡、VC46重卡等。

2015款庆铃皮卡“色彩”登场

“山地之王”这一美称对庆铃皮卡来说可谓实至名归，血统纯正的五十铃发动机、成熟的底盘、领先的5档全同步变速器、结实的悬架结构、大面积防锈处理和方便的维修保养性能使庆铃皮卡成为一款全天候、全地形的皮卡。

而2015款庆铃皮卡是在经典皮卡卓越性能的基础上，倾力打造“又适用，又好看，又舒适”的新一代皮卡。

虽然经过外观、内饰、色彩和配置全面提升，但2015新款皮卡依然坚持高端品质、中端价位，价格8.98万元起。以高品质低能耗和耐用性著称的庆铃皮卡，能增加1万外的配置却价格只略为上浮，确实出乎外界的预料。庆铃汽车一步到位的价格策略，让许多用户惊喜不已。

据悉，2015款庆铃皮卡上市后，原来的



●庆铃汽车(集团)有限公司总经理及高级工程师何勇先生接受媒体专访。

经典款皮卡依然在市场销售。两款皮卡分别覆盖不同的人群，一个是对价格更敏感、更怀旧的群体，另一个是追求性价比同时，追求年轻时尚生活的皮卡车主。

都市物流穿梭美好生活

庆铃N系列轻型商用车，因其绿色环保、动力强劲、坚固耐用、安全舒适、造型雅致与用途广泛，畅行于都市的大街小巷，往返于门店、仓库和市场，成为都市人生活的贴心助手。

本次车展亮相的庆铃·五十铃100P物流车、600P冷藏车分别使用了新4JB1CN、

4KH1-TCC40发动机，匹配国际一流的博世、电装柴油电子控制高压共轨喷射系统，具有强劲动力，低油耗，可靠耐久等优势特点，更加适应中国环境，使客户轻松出行的同时，尽可能提供更大程度的承载能力。

铝箱车创业致富好搭档

700P铝箱车具有驾驶室空间宽敞明亮、驾驶室密封性好，噪声低，外型剽悍的特点。此外，大货箱容积35立方米，搭载全球领先的五十铃190马力4H柴油发动机，比国内同类车型省油22%的油耗，较同类车型轻850公斤，在车辆总质量相同情况下，可多拉

850公斤货物。采用新型宽体驾驶室，人性化内外装饰设计使驾驶更加安全舒适。同时维修成本低，同等使用条件下，年维修费用比国内同类车型节省53%。由于庆铃·五十铃中型商用车具有超劲动力，超大容积、超省油耗等特点，使其成为客户创业与致富的最佳选择。

世界级重卡重庆造

庆铃·五十铃VC46重型牵引车是重庆生产的五十铃全球战略车型，该车型聚合了中日双方技术人员的力量，配备五十铃全新的6U共轨发动机。该发动机由五十铃在日本全新开发，采用日本电装高压共轨燃油喷射系统：喷射压力高，可对喷油正时、喷油持续期、喷油压力、喷油规律进行柔性调节，多级燃油喷射，使柴油机的经济性、动力性和排放性能得到大幅度的提高，并大幅改善了发动机的噪声和震动。同时VC46兼顾了环保效益，采用了电控EGR、两级EGR冷却管+DOC排放控制技术，能有效降低排放污染物。电控可变截面涡轮增压器(VGS)+中冷技术大幅提高动力性和响应性，提高各种复杂路况的适应性。优质的底盘和高承载能力车架配备工艺生产的R130、R260后桥能满足重载要求，又能满足各种改装的需要。安全性则是五十铃重型车设计的一贯原则，VC46重型车配置液压力转向装置，科学设计的转向梯形，使转向操作更为轻便；方向盘角度和高度可调整，使各种体形的驾驶员都可得心应手操作。其油门踏板操纵轻便省力，易于操控；ABS系统、驾驶室主动及被动式防护与吸能装置为形成安全提供多重保障。

(于丹 摘录)

长安汽车为何逆市飘红？正向研发实力所决定

在刚刚过去的重庆车展上，作为主场的长安汽车可谓是春风得意，发挥得非常好。RAETON CC和四驱CS75赚足了眼球，展台外的科技嘉年华更是热火朝天，围观者众。

这个春风得意其实并不仅仅因为只是主场，更重要的是销量有底气，在今年车市普遍下滑的情况下，长安一枝独秀，最新数据显示，今年1-5月，长安汽车销量125.02万辆，同比增长13%；其中长安品牌已售73.28万辆，同比增长17%；长安品牌乘用车累计销售47.74万辆，同比增长44%，保持第一阵营第一增速。

为什么长安能这样逆市飘红？为什么长安的车认可度这么高？正如我在媒体沟通会上提问的那样，不像别人家，只有一款车突出重围，而其他车型难见亮色。但是长安的车表现得比较平均，都是差不多一万上下，这也看出来算是质量管理，那么，问题来了，家家户户都说自己有良好的管理办法，长安是怎么做到实处的，把自我管控做得这么好，产品质量一致性表现良好？

主管研发的副总裁李伟是这样回答的：实际上原来我们也这样，原来哪个总监厉害项目就会成功。虽然说一个好总监可以带好一个团队一个项目，但是作为公司而言，我们不仅要一个产品成功，更需要全公司的产品都成功，这种管理方式不行。我们长安现在在研的40多款产品，还有一些基础技术研究，我们需要的是每一款产品的成功。

因为很难保证每一个总监对用户的认识、对产品的认识、对质量的认识能够达到一个水平。得靠流程，靠制度管控。

既要保证项目团队的拼搏精神，以及所能得到的成就感，同时又要给他们目标，给他约束；结果必须要达到企业的目标，我们的车要达到合资企业的水平。每个总监都是这样的待遇和约束，而不是简单地只管一个总监一个产品。

在具体的设计过程中，我们通过层层分解目标来实现。设计中，对每个节点要有开发流程，我们设定了13个重点的节点，每个节点必须开评审会，设计之初就要把方案拿出来来评审，是不是按照目标设定来走？每个节点要开评审会，达不到的话，打回去重做。生产样车后，整车性能要评价，PP0 650分，PP4720分，达不到项目组就要回答为什么达不到，然后重新再修改。

在每个节点，每个关口，只要达不到要求就打回重来，根本不可能有不合格的产品出现。所以很多项目总监说：在长安开一个不成功的车真的很难，因为很多的关口都卡住了。

就是这种在源头上管控严格的结果，长安的产品已经与合资产品没有差别，有些方面还会超过合资产品。也正因为这样层层关卡，使得产品的一致性与可靠性都非常高，长安旗下产品齐头并进也就不足为怪了。

长安的眼光很长远，目标也很宏伟；李伟副总裁说：长安未来计划是：打造一款年销售30万台的产品、三款年销售20万的产品、以及一大批十万的产品。如果这样的话，长安将不仅仅是中国自主品牌里的佼佼者，更是屹立于世界汽车之林的强者。打造经典的产品和经典的平台，是长安必走之路，当然也是长安的经验之谈。长安立足做世界一流的成长企业。

此外，对于比较热火的新能源，长安也有充分的准备，未来几年，会有3百亿人民币的投入。李伟副总认为，公共交通和小型化的电动车是市场初期的方向，长安会做小型的电动车，比如逸动和奔奔，在SUV上他倾向于采取插电式。他对于智能互联有更深入的看法，事实上长安一直在做着这一块，而且由于我们国家还没有相应的政策以及标准，长安通过自己在底特律的研究院，在密歇根州立大学，与美国的一流车企一起做研发以及试验。已经有许多成果，只是现在大家还看不到产品。但是有心人会在科技嘉年华上看得明白：驾驶员只需要将车开到车位旁，点击手机APP上的自动泊车按钮，即刻就会安全平稳地完成平行泊车和自动出库动作，十分便捷。在别人还以半自动泊车沾沾自喜的情况下，长安将快速推出全自动泊车技术。

此外，还有传统汽车的四驱技术也引起了众人围观：专业车手驾驶CS75四驱版完成，场地设置包括最考验车辆爬坡性能与制动能力、坡度达45°、高4米的大型驼峰桥，以及双边桥及高空跷跷板。演示过程中，CS75四驱版的一条对角线车轮基本离开了设备及地面，仅靠另一条对角线的两个车轮提供驱动力依旧顺利通过。长安汽车现场工作人员表示，四个车轮承受不对称的作用力是对车辆悬挂和车体刚性的极大考验，CS75四驱版顺利通过考验，让现场消费者直观感受到了长安CS75四驱技术的强大实力。

从研发之初再到产品样车再到实车上市，长安每一个环节都严格把控。长安汽车已经形成正向技术开发的良性研发系统，优秀的研发实力决定了产品之优秀，所以，长安的车才会卖得这么好。

(孙晓红)