

汽车周刊

本报事业发展部主编 | 总第 575 期 | 2015 年 3 月 4 日 星期三 责任编辑:张 云 视觉设计:窦云阳 编辑邮箱:xmqc@xmwb.com.cn

新能源汽车:产业化迅速 技术有差距

加快新能源汽车创新是科技发展战略需求

1. 中国汽车工业发展面临三大挑战和历史任务

一是汽车产业由大国到强国转型的挑战。2014年5月23日习近平总书记明确指示“发展新能源汽车是我国由汽车大国迈向汽车强国的必由之路”。

二是汽车排气污染治理的挑战。大气污染控制的国家行动计划倒逼零排放新能源汽车的发展。

三是汽车保有量快速上升带来的能源安全和低碳发展的挑战。面对我国2020年以后乘用车百公里平均油耗降低到5升以下的严格油耗法规,开发新能源汽车技术是汽车能源动力系统可持续发展的唯一途径。

2. 迎来汽车产业重组和转型升级的战略机遇期

从全球范围看,以动力电气化、结构轻量化、车辆智能化三大科技为核心的新能源汽车技术大变革,正在深入发展,未来5-10年,将迎来全球汽车产业重组和转型升级的重要战略机遇期。与此同时,这一重大技术变革还将促进可再生能源、智能电网、新材料工业、高端制造、移动互联、智能机器人、各类交通运输工具与交通系统、城市建设与城镇化等方面全方位变革,对我国推动第三次工业革命和迎接工业4.0时代的到来,将发挥重大引领和集成作用。

3. 新能源汽车已经发展到进入家庭的元年

2009年开始,财政部、科技部、工信部、发改委等四部门共同启动组织实施“十城千辆”节能与新能源

国家科技部于2月16日在其官网刊出一份征求意见稿,名为《国家重点研发计划新能源汽车重点专项实施方案》,征求日期至2月26日结束。这份意见稿的前三大部分,主要阐述了我国发展新能源汽车的重要意义、概述了国内外发展新能源汽车的形势、历述三个五年我国新能源汽车研发创新的进展,值得关注新能源汽车发展的业界和社会人士认真一读。这里是这三部分内容的摘录。

汽车示范工程,我国新能源汽车发展由科技研发进入到示范推广阶段。2010年10月,国务院印发《关于加快培育和发展战略性新兴产业的决定》,将新能源汽车列为七大战略性新兴产业之一。2012年6月,国务院颁布《节能与新能源汽车产业发展规划(2012-2020年)》。2014年,国务院及有关部门先后发布多项加快新能源汽车发展的政策措施,新能源汽车市场发展出现快速增长的良好势头,成为新能源汽车进入家庭的元年。

总体看,我国新能源汽车整车和部分核心零部件关键技术尚未完全突破,产品成本和技术性能还不能完全满足市场需求,社会配套体系不够完善,产业化和市场化发展依然受到诸多制约。加快新能源汽车持续创新,推进我国汽车产业技术转型升级,是我国科技发展重大战略需求。

国内外新能源汽车现状和发展趋势

1. 国际上新能源汽车技术和产业化水平的比较



我国新能源客车技术产业化规模居世界第一位。涵盖了插电式、增程式、纯电动等多种技术路线,以及慢充、快充、电池更换、在线充电、双源快充等多种能源补给方式。北美国家推广的新型能源动力汽车主要采用了混合动力系统,总保有量达到1万辆;欧洲主要采用混合动力系统与插电式混合动力系统,开始应用在线快充系统(钛酸锂负极电池与超级电容),推广数量约2500辆。日本主要以混合动力客车为主,推广数量约1万辆。

我国新能源轿车技术产业化水平居世界第二位,并且进入快速发展阶段,有望在2015年跃居第一位。2014年,各类插电式、纯电动乘用车年销量超过5.5万辆。我国比亚迪插电式混合动力轿车“秦”成为世界第四畅销的插电式车型,在动力电池产能限制情况下,实现了年销售1.5万辆。美国仍然是最大的新能源轿车销售国,2014年累计销售12万辆,其中插电式和纯电动轿车约各占一半。日本仍然以混合动力为主要技术路线,是世界上最大的混合动力轿车销售市场,在纯电动方面年销量维持在3万辆左右水平。欧洲插

电式混合动力轿车热潮迅速兴起,大众、宝马、奔驰、沃尔沃纷纷推出各自的量产插电式混合动力车型,预计2015年欧洲的插电式混合动力将进入快速增长长期。

2. 国际新能源汽车发展趋势与中国差距

新型锂离子电池和新体系电池技术发展迅猛,以新一代电力电子器件为基础的电机驱动控制将在2020年实现规模产业化,智能化电动汽车技术下一个十年将有可能大大改变整个汽车工业格局,燃料电池汽车高端技术已开始进入市场。

与国际新能源汽车技术相比,我国技术研发虽然起步不晚、速度不快,但基础较弱,与国际领先水平相比仍有较大差距。我国作为一个完全开放的汽车市场,技术竞争压力越来越大。

三个“五年”电动车研发创新获重要进展

“十五”期间,国家863计划“电动汽车”重大科技专项确立了以混合动力汽车、纯电动汽车、燃料电池汽车为“三纵”,以多能源动力总成

控制系统、驱动电机和动力电池为“三横”的电动汽车“三纵三横”研发布局,全面组织启动大规模电动汽车技术研发,为我国电动汽车发展奠定了技术基础。

“十一五”期间,组织实施了“节能与新能源汽车”重大项目,继续坚持“三纵三横”的总体布局,围绕“建立技术平台,突破关键技术,实现技术跨越”、“建立研发平台,形成标准规范,营造创新环境”和“建立产品平台,培育产业生态,促进产业发展”三大核心目标,全面展开电动汽车关键技术研究 and 大规模产业化技术攻关,并成功开展了“北京奥运”、“上海世博”、“深圳大运会”和“十城千辆”等示范推广工程。

“十二五”期间,组织实施了“电动汽车科技发展”重大专项,紧紧围绕电动汽车科技创新与产业发展的三大需求,继续坚持“三纵三横”研发布局,更加突出“三横”共性关键技术,着力推进关键零部件技术、整车集成技术和公共平台技术的攻关与完善、深化与升级,形成“三横三纵三大平台”战略重点与任务布局。

经过近十五年的努力,我国电动汽车技术研发能力从无到有、从弱到强,自主创新取得重要进展,基本建立了适合中国国情、能有效联合产学研力量与汽车产业发达国家竞争的国家创新体系,搭建了自主知识产权的电动汽车动力系统技术研发平台,初步构成了关键零部件的配套研发体系。符合中国特色的各种动力系统技术不断创新和应用,形成了具有中国特色的技术特征与市场构成。以中美清洁汽车合作、中德电动汽车合作为代表的电动汽车国际合作平台已经逐步完善。 特约撰稿 张伯顺

平行进口车开卖 “狼”真的来了？

2月15日,上海自贸区平行进口车正式开卖,之前处于灰色地带的平行进口汽车走到了“阳光下”。

所谓平行进口车,也是业内俗称的“非中规车”,是指未经品牌厂商授权,贸易商从海外市场购买,引入中国市场销售的汽车。由于绕过了总经销商、大区经销商、4S店等环节,平行进口车的售价一般比4S店的同款便宜10%至25%。此外,一些海外新车尚未在中国上市,但平行进口车经销商能自由在海外采购后,再运至国内销售,满足了部分消费者“尝鲜”的需求,而且省去了不少提车等待时间。

此前,因为上述的那些价格便宜、新车现车、鲜见的酷帅车型等原因,让不差钱的消费者对平行进口车早已怦然心动,甚至引发了2014年下半年进口车4S店销售的疲软。“去自贸区买车”,成了不少人的口头禅。

展厅人气爆棚

上海的春节依旧阴冷。但位于外高桥洲海路的上海自贸区平行进

口汽车展示交易中心内却人声鼎沸,热闹非凡。虽然春节期间不营业,仅接待参观咨询,但前来看车的消费者络绎不绝,不少人是从苏州、温州等地过来的。这也让留下值班的销售人员措手不及,一上午就能发光所有的名片,“大家都关心的是价格”,“没想到春节这么热”。

在展厅内,宝马、奔驰、保时捷、福特野马、玛莎拉蒂、路虎等品牌新车一字排开,消费者拍照、记型号、对比网上价格,忙得不亦乐乎。有来自苏州的顾先生表示,他将车型盯在了宝马X6,“刚咨询了下,这里大概70多万元,比官方指导价便宜近20万元”。

销量不见亮点

虽然自贸区平行进口车开卖当日场面热闹,但具体到销量,真正成交的汽车不到5辆。

不少消费者表示到店只是看个热闹,很多人对“好买不好修,敢买不敢坏”的平行进口车持观望态度。因为有品牌授权制,所以国内的4S店不对平行进口汽车提供厂商售后

质保服务。换而言之,消费者购买平行进口车后的售后保障,由出售车辆的经销商承担。售后方面的短板,成为制约消费者购买平行进口车的最大问题。

目前上海自贸区的平行进口车暂时仍只能通过购买保险来实现质保保证。消费者在购车后,需在保险公司购买一个3年质保的保险,少数车型可以按照10万公里来进行质保,保险一年的费用为6000-1万元。

与厂家提供的质保三包服务不同,这种质保三包保险仅是对车辆的一些核心零部件提供质保,并不是像厂家一样提供整车质保服务。

价格无可比性

不少精明的消费者看到平行进口车售价后,直接到4S店砍价。但不少4S店销售人员直接回答“没有可比性”,“毕竟版本不一样,中规版和中东版、美规版在配置、发动机调教上都有很大差异,单纯从价格上对比没什么意义。”

据了解,在上海地区的各4S店内,新宝马X5 xDrive35i领先型的官

方指导价约为93.8万元,但目前市场上有15个点左右的优惠,裸车实际成交价约为80万元。而在自贸区进口交易中心,“中东版X5现在价格是73.7万元,加拿大版84万-89万元。”

其他车型上,官方指导价为154.2万元的保时捷卡宴,美规版价格为115.8万元;路虎揽胜运动版3.0 V6的指导价为109.8万元,中东版价格为104万元,但上海地区经销商价格约在107万元;普拉多4.0TX的4S店价格约为50万元,中东版价格为46万元;丰田埃尔法3.5尊贵版指导价为79.98万元,中东版价格也是79.98万元。总体上说,各类平行进口车型单从价格上说略有优势,但能优惠到20%的少之又少。

此前曾有进口车4S店负责人表示:“自贸区平行进口车一开卖,另一只靴子总算落地了,价格优惠并没有传闻中的八折,消费者持币待购了半年,现在终于可以回归了。”

优势难言绝对

《关于在中国(上海)自由贸易试验区开展平行进口汽车试点的通

知》明确表示,不允许进口“旧车和非法改装车”,而此前出炉的即将修订的《汽车品牌销售管理办法》中也明确表示,经销商“不得以销售汽车的名义销售已经在境内外办理登记或者使用的车辆”。

在美国,按照法律其车辆出厂后,都必须全部完税并登记注册,而目前中国市场上平行进口车的重要来源地正是美国,约占40%。此外,此前经由中东进口的部分车型,在进入中国市场前,也是已经登记并完税的。这也就意味着,如果按照上述规定,平行进口车的车源将在一定程度上受影响。

由于国内平行进口车商主要的拿车渠道仍是经由国外的经销商,他们的货源抢夺对手,很有可能是品牌中国地区总代,孰强孰弱不言而喻。而那些新、奇、特的个性化车型,都需要经过品牌总部销售的总体把控,平行进口车商能拿到的新车数量也许会屈指可数,货源难以得到保障。

而更为重要的是,在目前国内汽车市场下,豪华车降价已经成为市场常态,一辆进口车以低于“进价”的方式售卖已经屡见不鲜。在此背景下,平行进口车的价格优势还剩下多少,值得商榷。 姚琼